



BAYRAK & LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ UYGULAMALARI



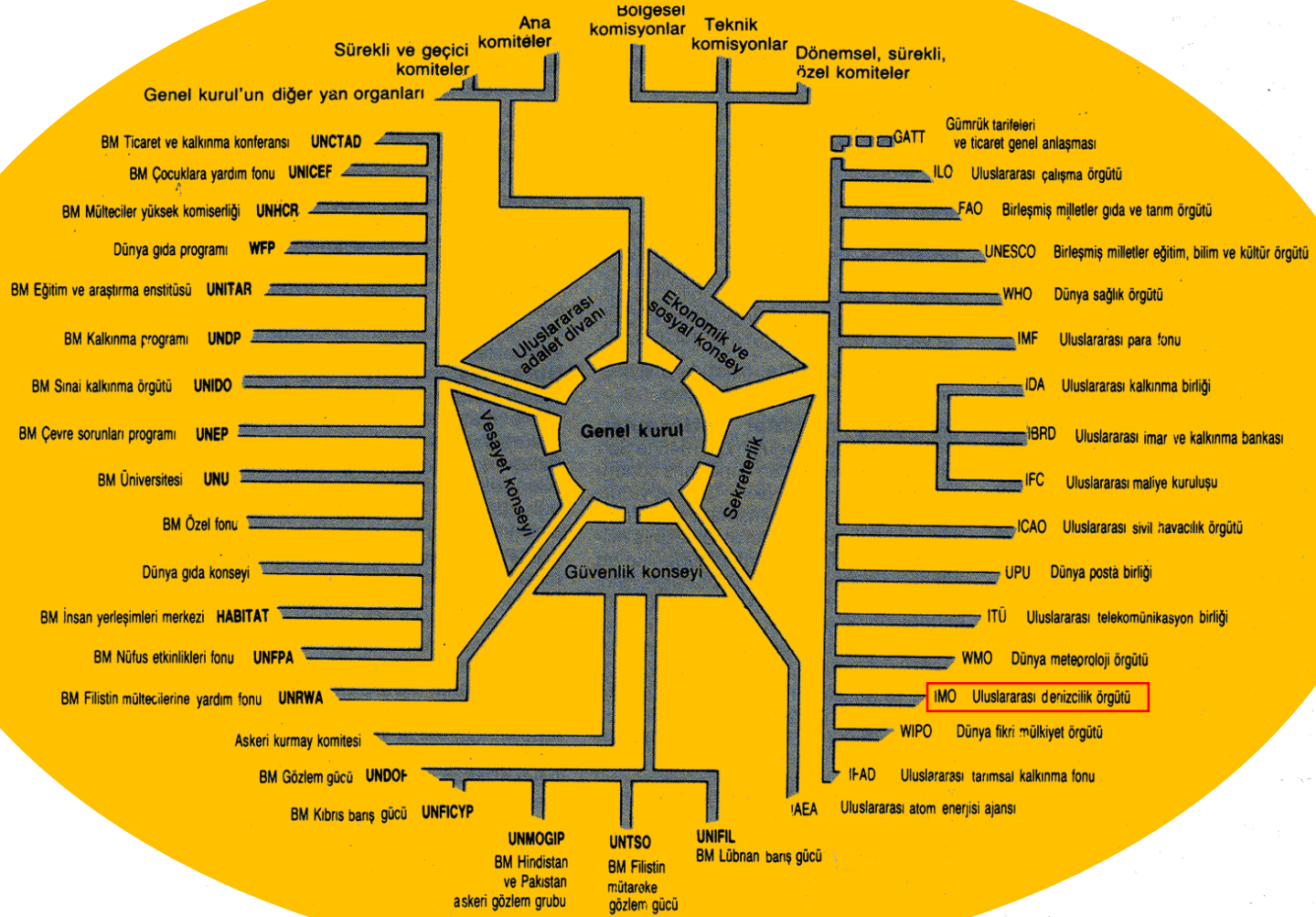
Muhammed Ali KART

Ambarlı Bölge Liman Başkanı





BAYRAK & LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ UYGULAMALARI





BAYRAK & LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ UYGULAMALARI



- IMO 'nun kuruluşuna ilişkin sözleşme, 6 Mart 1948 tarihinde Cenevre'de toplanmış olan Birleşmiş Milletler Denizcilik Konferansı tarafından kabul edilmiştir.
- “Hükümetler arası Denizcilik İstişare Örgütü”nün kurucu sözleşmesi, 1958 yılında yürürlüğe girmiştir.
- Söz konusu sözleşmede yapılan değişiklik sonucu örgütün adı 1982 yılında, Uluslararası Denizcilik Örgütü olarak değiştirilmiştir.





IMO & AMAÇLARI



- Gemicilik sektörüne etki eden her türlü teknik konuyla ilgili olarak, uluslararası ticaretle uğraşan ülkelerin mevzuat ve uygulamaları açısından hükümetler arasında işbirliği sağlamak,
- Denizde güvenlik, seyrüsefer etkinliği ile gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolü ile ilgili konularda, en üst düzeyde uygulanma etkinliğine sahip standartların genel kabulünü teşvik etmek ve kolaylaştırmak olarak sıralanabilir.





IMO & ÇALIŞMA PRENSİBİ



- IMO, deniz emniyeti & güvenliği, kirliliğin önlenmesi ve benzeri konularda 40 Uluslararası Sözleşmenin kabul edilmesi çalışmalarını yürüttü ve yine aynı konularda 700 ün üzerinde Kod ve Karar'ı kabul etti.
- Uluslararası Sözleşmenin ilk çalışmaları komite ya da bir alt komite bünyesinde yapılmaktadır.
- Daha sonra ortaya çıkan taslak, Birleşmiş Milletler sistemi içerisinde yer alan ve IMO üyesi olmayan ülkeler de dahil olmak üzere bütün ülkelerden delegasyonların davet edildiği Uluslararası Konferansa sunulur.
- Konferans, taslağa son şeklini verir ve bu şekilde Sözleşme haline gelen metin, Hükümetlerin imzasına açılır.





IMO & ÇALIŞMA PRENSİBİ



- Kabul edilen bir Sözleşmenin yürürlüğe girmesi için belli koşulların yerine gelmesi gerekir, bunların arasında en önemlisi Sözleşmenin belli sayıda ülke tarafından imzalanmasıdır.
- Bir sözleşmeyi imzalayan devlet, onu uygulamak ve kendi iç hukukuna geçirmek zorundadır. Genel Kurul tarafından kabul edilen Kod ve Karar'ların hükümetler üzerinde bağlayıcılığı yoktur, bununla birlikte bu Karar ve Kod'lar da içerikleri açısından büyük önem taşıyabilirler, pek çok durumda da bunlar ülkeler tarafından kendi iç hukuklarına geçirmek suretiyle uygulama alanı kazanırlar.





IMO 'NUN HİYERARŞİK KURULUŞ ŞEMASI



IMO Konvansiyonu

1948 De kabul edilip, 1958 de yürürlüğe giren uluslararası sözleşme



Genel Kurul

Konsey

Deniz Emniyeti
Komitesi (MSC)

Deniz Çevresini
Koruma Komitesi
(MEPC)

Hukuk Komitesi (LEG)

Teknik İşbirliği
Komitesi (TC)

Kolaylaştırma Komitesi
(FC)

Komiteler

Alt Komiteler

- Dökme Sıvılar ve Gazlar (BLG)
- Tehlikeli Mallar, Katı Yükler ve Konteynırların Taşınması (DSC)
- Yangından Korunma (FP)
- Radyo Haberleşmesi, Arama ve Kurtarma (COMSAR)
- Seyir Emniyeti (NAV)
- Gemi Dizaynı ve Donanımı (DE)
- Denge, Yükleme hatları ve Balıkçı Gem. Güv. (SLF)
- Eğitim ve Vardiya Tutma Standartları (STW)
- Bayrak Devleti Uygulamaları (FSI)





IMO & ÇALIŞMA PRENSİBİ



GENEL KURUL

KONSEY

- Bütün üye devletlerin katılımı ile oluşur ve her iki yılda bir toplanır IMO'nun yasama organı görevini görür.
- Başkan ve iki yardımcısını & Konsey Üyesi olacak ülkeleri seçmek,
- Örgütün çalışma programını onaylamak,
- Örgütün parasal düzenlemelerini kararlaştırmak ve bütçeyi kabul etmek,
- Kendisine havale edilen konuları inceleyerek gerekli tavsiye ve önerilerde bulunmak, Kabul edilmeyen hususları gerekçeleri ile konseye iade etmek,
- Komiteler tarafından sunulan herhangi bir uluslararası sözleşmenin düzenlenmesini kabul etmek veya uluslararası sözleşmelerde kabul edilen uygun işlemleri takip etmek

- Genel Kurul oturumları arasındaki dönemde IMO'yu, Genel Kurul tarafından seçilmiş üye hükümetlerin oluşturduğu Konsey idare eder.
- Cat. a) Uluslararası taşımacılık faaliyetlerine en fazla katkı sağlayan devletlerden 10 üye
- Cat. b) Uluslararası denizcilik faaliyetlerinden en fazla çıkarı bulunan diğer devletlerden 10 üye,
- Cat. c) a ve b kategorilerinden seçilmeyen, deniz taşımacılığında ve seyrüseferinde özel çıkarları bulunan üye devletlerden 20 üye,
- En az 4 üyenin talebiyle salt çoğunlukla toplanır,
- Komitelerden gelen hususları Genel Kurula iletir





Bayrak Devleti Uygulamaları



- ❖ Uluslararası hukukun temel dayanaklarının bir parçası olan konvansiyonlar ve onların gücünün kullanımı bir ölçüde UNCLOS'a tabii olarak işlemektedir.
- ❖ Bayrak Devleti Yetkisi: Bir gemiye bayrağını taşıma hakkı veren devletin o gemi üzerinde ulusal ve uluslararası kurallara göre yetkili olması
- ❖ **Bayrak devletinin yükümlülükleri ve yaptırımları (UNCLOS 94 & 217)**
- ❖ Her devlet, kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde, idari, teknik ve sosyal konulardaki yetki ve kontrolünü fiilen kullanacaktır.
- ❖ Kendi bayrağını taşıyan gemilerin isimlerini ve özelliklerini ihtiva eden bir denizcilik sicili tutacaktır
- ❖ Kendi bayrağını taşıyan bütün gemiler ile mürettebat hakkında idari, teknik ve sosyal konularda, kendi iç hukukuna göre yetkisini kullanacaktır.





Bayrak Devleti Uygulamaları



- ❖ **Bayrak devletinin yükümlülükleri ve yaptırımları (UNCLOS 94 & 217)**
 - ❖ Her devlet bayrağını taşıyan gemilerin denizde emniyeti sağlamak amacıyla
 - Geminin inşası ve donatımı ile denize elverişliliği;
 - Mürettebatın oluşumu, çalışma şartları ve yetiştirilmesi;
 - İşaretlerin kullanılması, haberleşmenin iyi bir şekilde ilerlemesi ve çatmaların önlenmesi,
 - Her geminin sicile kaydolmadan ve daha sonra uygun aralıklarla yetkili bir gemi sömreyörü tarafından denetlenmesi ve gemide seyrüsefer güvenliği gerektirdiği seyrüsefer araç ve gereçlerinin bulunması;
 - Kaptanın, gemi zabitlerinin, gerekli olduğu ölçüde mürettebatın uygulanabilir uluslararası kuralları tam bir şekilde bilmeleri ve bunlara riayet etmeleri;
- İçin gerekli tedbirleri alacaktır.
- Sözleşme, her bayrak devletinin kendi bayrağı altındaki gemilerin inşa, teçhizat, denize elverişlilik, donatımı, çalışma koşulları ile ilgili uluslararası emniyet standartlarına uymasını sağlaması gerektiğini bildirmektedir.
 - Bu görevleri yerine getirebilmek için bayrak devletlerinin etkin biçimde sömrey, kontrol ve denetim yapması gerekliliği hususu belirtilmiştir.



III CODE



IMO Enstrümanlarını Uygulamasını

IMO Instruments Implementation Code

III CODE

FLAG STATE

PORT STATE

COASTAL STATE

- Implementation
- Delegation of authority
- Enforcement
- Flag State surveyors
- Flag State investigations
- Evaluation and review

- provision of appropriate reception facilities or capability to accept all waste streams regulated under the instruments of the Organization;
- port State control

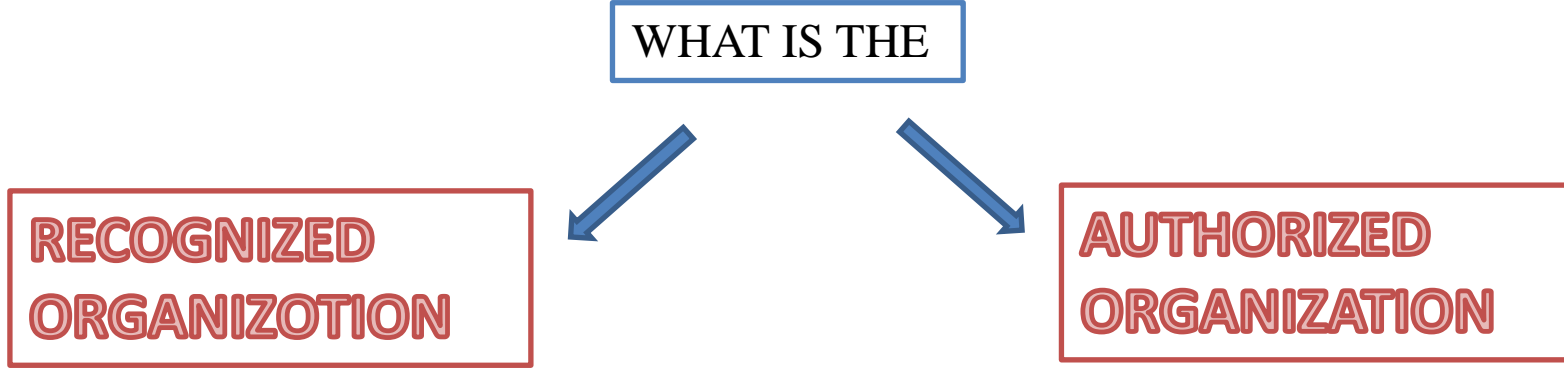
VIMSAS & IMSAS

- radiocommunication services;
- meteorological services and warnings;
- search and rescue services;
- hydrographic services;
- ships' routing & reporting systems;
- vessel traffic services;
- aids to navigation.





Bayrak Devletleri Yetki Devri



Tanınmış Kuruluş: IMO - Tanınmış Kuruluşlar Kodu (Recognized Organizations Code) ikinci bölüm gereklerini karşıladığına dair bir Bayrak Devleti tarafından uygun bulunan kuruluşu,

<https://gisis.imo.org/Public/Default.aspx>





Bayrak Devletleri Yetki Devri



Bayrak Devleti Kontrolü – Gemilerin Denetim ve Belgelendirilmesi

Bayrak devletinin sorumluluklarının devredilmesi – Yetki Devri

IMO Resolution A.739(18)
“İdare adına hareket eden
Kuruluşların Yetkilendirilmesi
hakkında Rehber”

IMO Resolution A.789(19) İdare Adına
Hareket Eden Tanınmış Kuruluşların
Sörvey ve Belgelendirme
Fonksiyonlarına İlişkin Şartname

**SOLAS Bölüm XI-1 Kural 1: Deniz Emniyetinin
arttırılmasına yönelik özel tedbirler**

MSC.349(92)

RO CODE

MEPC.237(65)





BAYRAK DEVLETİ DENETİM&BELGELENDİRME



18 Ocak 2017 ÇARŞAMBA

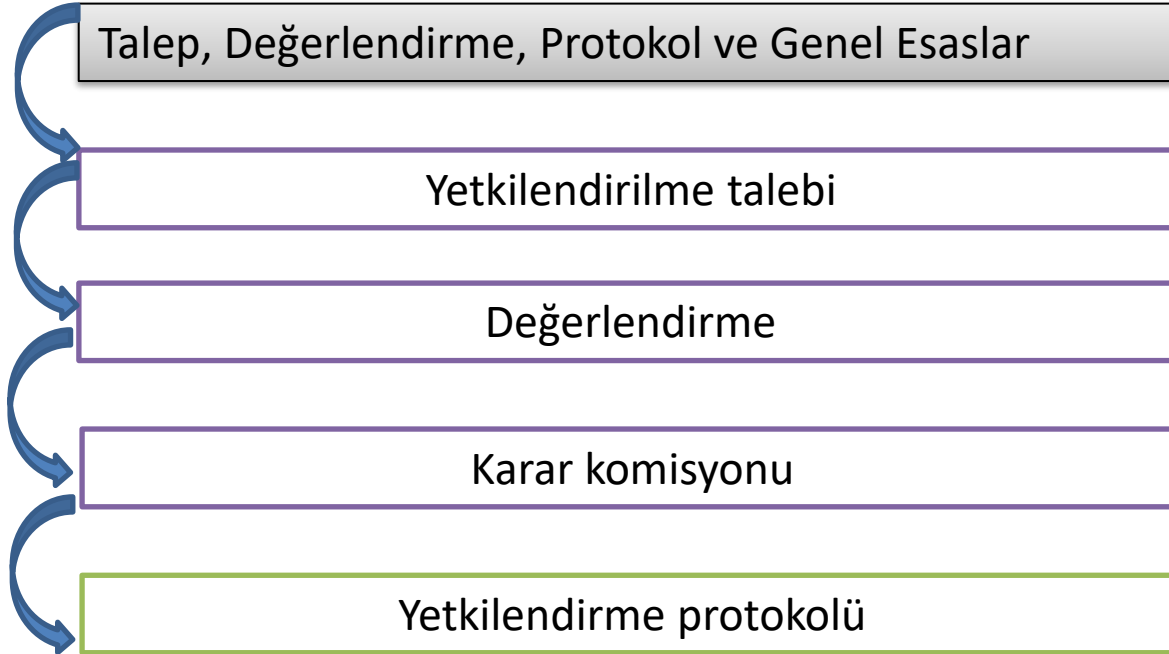
Resmî Gazete

Sayı : 29952

YÖNETMELİK

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığından:

GEMİLER İÇİN YETKİLENDİRİLMİŞ KURUŐLAR YÖNETMELİĞİ





BAYRAK DEVLETİ DENETİM&BELGELENDİRME



18 Ocak 2017 ÇARŞAMBA

Resmî Gazete

Sayı : 29952

YÖNETMELİK

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığından:

GEMİLER İÇİN YETKİLENDİRİLMİŞ KURULUŞLAR YÖNETMELİĞİ

Sörvey ve Belgelendirme işlemleri (Uluslararası Sefer Yapan Gemiler)

- Yetkilendirme protokolünde yer alan belgelere yönelik sörvey ve belgelendirme işlemleri ulusal ve uluslararası sefer yapan Türk bayraklı gemiler için YK'ler/SYK'ler tarafından yapılır.
- Uluslararası sefer yapan; yük, yolcu, römorkör ve çeşitli hizmet gemileri ile on ikiden fazla yolcu taşıyan ticari yatlar YK tarafından düzenlenen klas sertifikasına sahip olmak zorundadır.
- Uluslararası sefer yapan Türk bayraklı gemilerde/işletmecilerde yetkilendirme protokolü ile belirlenen zorunlu belgelerin klas sertifikasını düzenleyen YK tarafından düzenlenmesi zorunludur. (Ex. ISM – ISPS – MLC)

İdare tarafından belgelendirilen gemiler

- Ege Denizi'ndeki adalara sefer yapan Türk Bayraklı yolcu gemilerinden YK tarafından düzenlenen klas sertifikasına sahip olma şartı aranmaz.(Yönetmelik G.M-3 yürürlük tarihinden(24.03.2020) önce yakın sefer belgesi olması kaydıyla)
- Ege Denizi'ndeki adalara yapılacak seferlerde bu maddenin yürürlüğe girdiği tarih ve sonrasında yakın sefer olarak Denize Elverişlilik Belgesi düzenlenmiş veya düzenlenecek yolcu gemilerinden ise YK tarafından düzenlenen klas sertifikasına sahip olma şartı aranır ve bu gemiler klaslı olarak çalışmaya devam eder.
- Ege Denizi'ndeki adalara sefer yapan yolcu gemilerinin belgelendirmeleri talep halinde İdare tarafından yapılır.
- Liman devleti denetimine tabi olmayan uluslararası sefer yapan gemiler, 12 ve daha az yolcu taşıyan uluslararası sefer yapan ticari yatlar ile ulusal sefer yapan gemiler, SYK' lara yetkilendirme protokolü yapılan kadar İdare veya YK'ler tarafından belgelendirme işlemlerine devam edilir.





MEVZUATTA GEÇEN KLAS ZORUNLULUKLARI



7 Kasım 2015 CUMARTESİ

Resmî Gazete

Sayı : 29525

YÖNETMELİK

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığından:

GEMİ VE SU ARAÇLARININ İNŞA, TADİLAT VE BAKIM-ONARIM YÖNETMELİĞİ

(11) Bu Yönetmelikte aksi belirtilmedikçe Türk Bayraklı gemi veya su araçlarının inşa ve tadilatlarında klaslı olma zorunluluğu; gemi ve su aracının projelerinin yetkilendirilmiş klas kuruluşunca onaylanması, inşa ve tadilatın tüm unsurları kapsayacak şekilde yetkilendirilmiş klas kuruluşu denetiminde yapılması, inşa ve tadilat sonunda **yetkilendirilmiş klas kuruluşunca beş yıllık klas sertifikası düzenlenmesi ile bu sertifikanın geçerliliğinin beş yıl boyunca korunmasıdır. Klaslı olma zorunluluğu;**

a) 12 kişiden fazla yolcu taşıyan gemi veya su araçlarından;

- 1) İnşa veya tadilat bitiminde tam boyu 24 metre ve üzerinde olanların inşa veya tadilatlarında,
- 2) Tam boyu 24 metre ve üzeri olan mevcut gemi ve su araçlarının yolcu sayılarının tadilatlı veya tadilatsız olarak 12 yolcuyu geçmesi durumunda,

b) Balık avlama ve balıkçılık yardımcı gemilerinden;

- 1) İnşa veya tadilat bitiminde tam boyu 50 metre ve üzerinde olanların inşa ve tadilatlarında,
- 2) Tam boyu 24 metre ve üzerinde olan yeni balık avlama ve balıkçılık yardımcı gemilerinin tadilatlı veya tadilatsız olarak diğer cinslere geçiş taleplerinde,

c) (a) ve (b) bentleri dışında kalan diğer gemi ve su araçlarından;

- 1) İnşa bitiminde tam boyu 24 metre ve üzerinde olanların inşaalarında,
- 2) Tadilatları sonucunda tam boyu 24 metre ve üzerinde olan yeni gemi ve su araçlarının tadilatlarında,
- 3) Tadilatları sonucunda tam boyu 50 metre ve üzerinde olan mevcut gemi ve su araçlarının tadilatlarında, uygulanır.





KLAS KURULUŞLARI



YETKİLENDİRİLMİŞ KLAS KURULUŞLARI

- Türk Loydu (TL)
- American Bureau of Shipping (ABS)
- Det Norske Veritas (DNV)
- Korean Register of Shipping (KR)
- Lloyd's Register of Shipping (LR)
- Nippon Kaiji Kyokai (NK)
- Registro Italiano Navale (Rina)
- Breau Veritas(BV)

2581 SK. KAPSAMINDA KABUL EDİLEN KLAS KURULUŞLARI

Recognized Organization	RO Abbrev.	Performance level
American Bureau of Shipping	ABS	High
DNV AS	DNV	
Lloyd's Register	LR	
Korean Register	KR	
RINA Services S.p.A.	RINA	
China Classification Society	CCS	
Bureau Veritas	BV	
Nippon Kaiji Kyokai	NKK	
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	
International Naval Surveys Bureau	INSB	
Bulgarian Register of Shipping	BRS	

- MEMBER OF IACS
- Croatian Register of Shipping
- Indian Register of Shipping





BAYRAK DEVLETİ DENETİM&BELGELENDİRME



Belge Adı	Belçika		Fransa		Danimarka		Almanya		İngiltere		İspanya		İtalya		Malta		Türkiye		
	Yapma	Sörvey	düzenleme	Sertifika	Yapma	Sörvey	düzenleme	Sertifika	Yapma	Sörvey	düzenleme	Sertifika	Yapma	Sörvey	düzenleme	Sertifika	Yapma	Sörvey	düzenleme
Yolcu Gemisi Emniyet	Hayır	Hayır	Hayır	Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Hayır	Kısmi	Hayır	Limitli*	Kısmi	Evet	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Yük Gemisi İnşa Emniyet	Evet	Evet	Limitli	Limitli	Evet	Evet	Evet	Hayır	Evet	Evet	Limitli*	Kısmi	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Yük Gemisi Teçhizat Emniyet	Limitli	Limitli	Limitli	Limitli	Evet	Evet	Evet	Hayır	Limitli	Evet	Limitli*	Kısmi	Evet	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Yük Gemisi Radyo Emniyet	Limitli	Limitli	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Hayır	Evet	Evet	Limitli*	Kısmi	Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
ISM Code - Şirket Uygunluk	Hayır	Hayır	Hayır	Hayır	Limitli	Limitli	Evet	Hayır	Limitli	Hayır	Limitli*	Kısmi	Evet	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
ISM Code - Emniyet Yönetim	Limitli	Hayır	Hayır	Hayır	Limitli	Limitli	Evet	Hayır	Limitli	Hayır	Limitli*	Kısmi	Evet	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Yükleme Sınırı Belgesi	Limitli	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Hayır	Evet	Evet	Limitli*	Kısmi	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
MARPOL Annex I	Limitli	Limitli	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Hayır	Evet	Evet	Limitli*	Kısmi	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
MARPOL Annex II	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Hayır	Evet	Evet	Limitli*	Kısmi	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
MARPOL Annex IV	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Hayır	Evet	Evet	Limitli*	Kısmi	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
MARPOL Annex VI	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Hayır	Evet	Evet	Limitli*	Kısmi	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Tonaj Ölçüm Belgesi	Limitli	Hayır	Limitli	Limitli	Evet	Evet	Hayır	Hayır	Evet	Evet	Limitli*	Kısmi	Evet	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Denizcilik Çalışma Konvansiyonu	Limitli	Hayır	Hayır	Hayır	Limitli	Limitli	Evet	Hayır	Limitli	Hayır	Limitli*	Kısmi	Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet**	Evet**	Evet**
Sicile kayıtlı gemi sayısı >100 GR	235		572		705		657		1321		561		1520		2584		1014		
Barak Devleti Sörveyör sayısı	10		174		49		5		112		197		110		18		210		
Liman Devleti Sörveyör sayısı	9		88		19		27+5		72		109		134		4		130		
	* Yalnızca gemi yurtdışında sörvey talebi olması halinde Klaslara yetki verilmektedir.																		
	** Henüz taraf olunmadığı için Klas kuruluşlarından uygunluk belgesi alınması idarece zorunlu tutulmuştur																		

Kaynak: Avrupa Deniz Emniyet Ajansı - EMSA' dan alınan verilere göre oluşturulmuştur.





BAYRAK DEVLETİ DENETİM&BELGELENDİRME



A.	ULUSLARARASI SÖZLEŞMELERE, KODLARA, KARARLARA İLİŞKİN HİZMETLER	Derece	Açıklamalar
1	Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS 1974)		
1.1	Yük Gemisi İnşa Emniyet Sertifikası	F	
1.2	Yük Gemisi Teçhizat Emniyet Sertifikası	F	Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğüne İlişkin Kurallar (COLREG) Teçhizat Emniyet Sertifikası kapsamında değerlendirilir.
1.3	Yük Gemisi Radyo Emniyet Sertifikası	F	
1.4	Yolcu Gemisi Emniyet Sertifikası	F	
1.5	Uluslararası Sıvılaştırılmış Gazların Dökme Halde Taşınması Sertifikası	F	IGC Kod
1.6	Sıvılaştırılmış Gazların Dökme Halde Taşınması Sertifikası	F	GC Kod
1.7	Uluslararası Tehlikeli Kimyasalların Dökme Halde Taşınması Sertifikası	F	IBC Kod
1.8	Tehlikeli Kimyasalların Dökme Halde Taşınması Sertifikası	F	BCH Kod
1.9	Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodu Uygunluk Belgesi (ISM DOC)	F	ISM Kod
1.10	Emniyet Yönetimi Sertifikası (SMC)	F	ISM Kod
1.11	Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası (ISSC)	F	ISPS Kod yönetmeliği ekinde belirtilen protokole istinaden yetkilendirme yapılır.
1.12	Uluslararası Denizcilik Katı Dökme Yükler Koduna Zorunlu Uygunluk Belgesi	F	IMSBC Kod





BAYRAK DEVLETİ DENETİM&BELGELENDİRME



1.13	Stabilite Onayı	F	IS Kod, 2008 IS Kod Hasarsız stabilite ve yaralı stabilite dokümanları onayı
1.14	Stabilite Yazılımı Onayı	F	IS Kod, 2008 IS Kod Bkz: MSC.1/Circ.1229, MSC.1/Circ.1461
1.15	Tehlikeli Yük Taşıyan Gemiler İçin Özel Gereklilikler Uygunluk Belgesi	F	SOLAS, Kısım II-2, Kural 19.4
1.16	Polar Gemi Sertifikası	F	Polar Kod
1.17	Uluslararası Yüksek Hızlı Tekne Emniyet Sertifikası	F	HSC Kod
1.18	Özel Amaçlı Gemiler Emniyet Kodu Sertifikası	F	SPS Kod
1.19	Yük Bağlama El Kitabı	F	Bkz: MSC/Circ.1353 CSS Kod, TDC Kod
1.20	Tahıl Yükleme Manueli (Tahıl Stabilite Kitapçığı)	F	
1.21	Tahılın Taşınması Kodu Yetki Belgesi	F	Tahıl Yükleme Manueli ile birlikte veya birleşik olarak verilecektir.
1.22	Gemi Güvenlik Planı	F	
1.23	Gemi Yapısal Erişim Planı	F	
1.24	Dökme Yük Taşıyıcıları Kitapçığı	F	Bkz: SOLAS, Kısım VI, Kural 7 BLU Kod
1.25	Alternatif Dizayn ve Düzenleme Değerlendirme Dokümanı	F	Bkz: SOLAS Ch. II-2 Reg.17





BAYRAK DEVLETİ DENETİM&BELGELENDİRME



2	Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi, 1966 (ICLL 1966)		
2.1	Uluslararası Yükleme Sınırı Sertifikası, 1966 (ILLC)	F	
2.2	Uluslararası Yükleme Sınırı Muafiyet Sertifikası (ILLEC)	F	Muafiyet sertifikasının ilk yayımlanmasında İdare'nin yazılı onayı alınır. Bu onaya istinaden YK tarafından muafiyet sertifikası düzenlenir.
3	Uluslararası Tonaj Ölçüm Sözleşmesi 1969 (TM 69)		
3.1	Uluslararası Tonaj Sertifikası (TMC69)	F	
4	Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL 73/78)		
4.1	Uluslararası Petrol Kirliliği Önleme Sertifikası (IOPP)	F	MARPOL EK-I
4.2	Dökme Halde Zararlı Sıvı Maddelerin Taşınması İçin Uluslararası Kirliliğin Önlenmesi Sertifikası (NLS)	F	MARPOL EK-II
4.3	Uluslararası Pis Su Kirliliğinin Önlenmesi Sertifikası (ISPPC)	F	MARPOL EK-IV
4.4	Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası (IAPP)	F	MARPOL EK-VI
4.5	Uluslararası Makine Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası (EIAPP)	F	MARPOL EK-VI
4.6	Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikası (IEEC)	F	MARPOL EK-VI
4.7	Kondisyon Değerlendirme Programına (CAS) Uygunluk Beyannamesi	F	MARPOL EK-I
4.8	Gemi Yağ/Yakıt Kirliliği Acil Durum Planı (SOPEP)	F	MARPOL EK-I
4.9	Özel Temiz Ballast Tankı Operasyon El Kitabı	F	MARPOL EK-I





BAYRAK DEVLETİ DENETİM&BELGELENDİRME



4.10	Ham Petrol Yıkama (COW) Operasyon ve Ekipman El Kitabı	F	MARPOL EK-I
4.11	Yağ Tahliye Gözlem ve Kontrol Sistemi (ODMC) Operasyon El Kitabı	F	MARPOL EK-I
4.12	Gemiden Gemiyeye Transfer (STS) Operasyon Planı	F	MARPOL EK-I
4.13	Gemi Deniz Kirliliği Acil Durum Planı (SMPEP)	F	MARPOL EK-II
4.14	Prosedür ve Düzenleme El Kitabı (P&A Manuel)	F	MARPOL EK-II
4.15	Pis Su Tahliye Hızı Hesap Dokümanı	F	MARPOL EK-IV
4.16	Uçucu Organik Bileşenler (VOC) Yönetim Planı	F	MARPOL EK-VI
4.17	Enerji Verimliliği Dizayn İndeks (EEDI) Teknik Dosyası	F	MARPOL EK-VI
4.18	NOx Teknik Dosya	F	MARPOL EK-VI
5	Uluslararası Balast Suyu Yönetimi ve Kontrolü Sözleşmesi (BWM)		
5.1	Uluslararası Ballast Suyu Yönetim Sertifikası	F	Bu yetki, Sözleşmenin yürürlüğe gireceği tarih olan 8 Eylül 2017 tarihinden itibaren geçerlidir ve sertifikalar IMO BWM.2/Circ.40 sirkülerine uygun olarak yayımlanabilir.
5.2	Ballast Suyu Yönetim Planı	F	
6	Uluslararası Zararlı Organik Tutunmayı Önleyici Sistemlerin Kontrolü Sözleşmesi (AFS 2001)		
6.1	Uluslararası Zararlı Organik Tutunmayı Önleyici Sistemlerin Kontrolü Sözleşmesi Uygunluk Belgesi (AFS 2001)	F	Türkiye Cumhuriyeti'nin bu sözleşmeye taraf olması halinde tam zamanlı sertifika yayımlanır.
7	ILO Sözleşmeleri (92/133 ve 152)		
7.1	ILO 92/133 Uygunluk Belgesi	F	
7.2	ILO 152, Kargo Donanımı Sertifikası	F	
7.3	ILO 152, Kargo Donanımı Kitapçığı	F	





BAYRAK DEVLETİ DENETİM&BELGELENDİRME



8	Denizcilik Çalışma Sözleşmesi 2006 (MLC 2006)		
8.1	MLC 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Uygunluk Belgesi	F	Türkiye Cumhuriyeti'nin bu sözleşmeye taraf olması halinde tam zamanlısertifika yayımlanır.
9	Dalabilir Yolcu Gemisi, MSC/Circ. 981		
9.1	Emniyet Uygunluk Belgesi	F	
10	Dinamik Destekli Gemi Kodu (DSC Kod)		
10.1	Dinamik Destekli Gemi İnşa ve Teçhizat Sertifikası	F	
11	Dalış Sistemleri İçin Güvenlik Kodu		
11.1	Dalış Sistemleri Güvenlik Sertifikası	F	
12	Dinamik Pozisyonlama Sistemlerine Sahip Gemiler MSC/Circ.645		
12.1	Dinamik Pozisyonlama Sistemlerine Sahip Gemiler İçin Bayrak Devleti Onay ve Kabul Dokümanı	F	
A.	ULUSAL MEVZUATA İLİŞKİN HİZMETLER	Derece	Açıklamalar
1	Denize Elverişlilik Belgesi	L	500 GRT üzeri uluslararası sefer yapan gemilerde geçerli olmak üzere YK'nın düzenlemiş olduğu Uluslararası Teçhizat/İnşa/Radyo ve Yolcu Emniyet sertifikalarına istinaden İdare tarafından yayımlanır. 500 GRT altı gemilerde YK'nın düzenleyeceği sörvey raporuna istinaden İdare tarafından yayımlanır.
2	Tonilato Belgesi (Ulusal sefer yapan gemiler)	L	Tonaj hesapları YK tarafından yapılır, tam zamanlı sertifika Bakanlık tarafından yayımlanır.
3	Ulusal Yükleme Sınırı Belgesi	F	
4	İçsuya Elverişlilik Belgesi	F	
5	Emniyet Uyum Belgesi	F	Dalabilir Deniz Araçları Hakkında Yönetmelik



YETKİ DEVRİ YAPILAMAYAN HUSUSLAR



- Registration
 - Klas sertifikası (YK mı?)
 - ITC – (3 ay geçerli)
 - Ana Makine ve Jeneratör Bilgileri
- Minimum Safe Manning Doc.
 - Klas Sertifikası (Otomasyon Varmı?)
 - SMC Doc.
 - Harç Makbuzu
- BUNKER 2001 & CLC 92
 - Blue Card – Muteber P&I
 - Register Cert.
 - Harç Makbuzu
- CSR
 - Form 2 (Yalnızca değişen kısımlar – Diğerleri N/C)
 - Değişiklikler ile ilgili dökümanlar ve Harç Makbuzu
- 2581 SK.
 - İthal edilecek malzemelere ilişkin Fatura & (Tercümesi)
 - Gemi İthalinde – Klas / P&I / H&M ve tercümeleri
 - Sac ithalinde ihtiyaç yazısı
- SEAWORTHNESS





BAYRAK DEVLETİ DENETİM&BELGELENDİRME



DEB

ÖN SÖRVEY

DEB
➤ Liman Mektubu (Klas Kuruluşundan)
➤ ISM, ISPS, MLC sertifika kopyaları (Farklı Klas Kuruluşundan alınmışsa)
➤ Yük Gemisi Teçhizat Emniyet Belgesi & Form E,
➤ Yük Gemisi Radyo Emniyet Belgesi & Form R,
➤ Yük Gemisi İnşa Emniyet Belgesi
➤ Muafiyet Belgesi (Varsa)
➤ DEB Formu

Hedefleme sistemi Risk Parametresi	Şirket Performansı / DPA Familiarization Kaydı	Ön Sörvey Aralığı
Paris MoU Denetim Önceliği P1 veya P2 'ye kalan gün sayısı 30'dan az ise	Çok Düşük ve Düşük	1 ay
	Orta	2 ay
	Yüksek	DPA fam. /3 ay Dpa non fam. /1 ay
Paris MoU Denetim Önceliği P2 'ye kalan gün sayısı 30'dan fazla ise	DPA Kaydı Yok	1 ay
	DPA Kaydı Var	3 ay

<https://script.google.com/macros/s/AKfycbxQphxEwErvowQbMDh-OoT0PPjeEmEBuFiiQU6LjOgbQsmjOdl085YUWJZ7eqZxwwjZlw/exec>





Paris MoU BAYRAK PERFORMANSIMIZ



- Türk Bayraklı gemilerimizde denetim performanslarının artırılmasını teminen, özellikle Paris MoU kapsamında yapılan denetimlerde tespit edilen eksikliklere yönelik analizlerin yapılması ve incelenmesi ile gerekli önlemlerin alınması büyük önem arz etmektedir.
- Bu kapsamda Paris MoU'da 2016-2023 yılları arasında analizler yapılmış olup;
- Türk Bayraklı gemilerde 2023 yılında en çok tutulmaya sebep olan eksikliklerin Seyir Emniyeti, ISM ve Acil Durum Sistemleri bölümlerinde olduğu gözlemlenmiştir.
- Anılan bölümlerle ilgili olarak daha fazla hassasiyet gösterilmesi önem arz etmektedir.

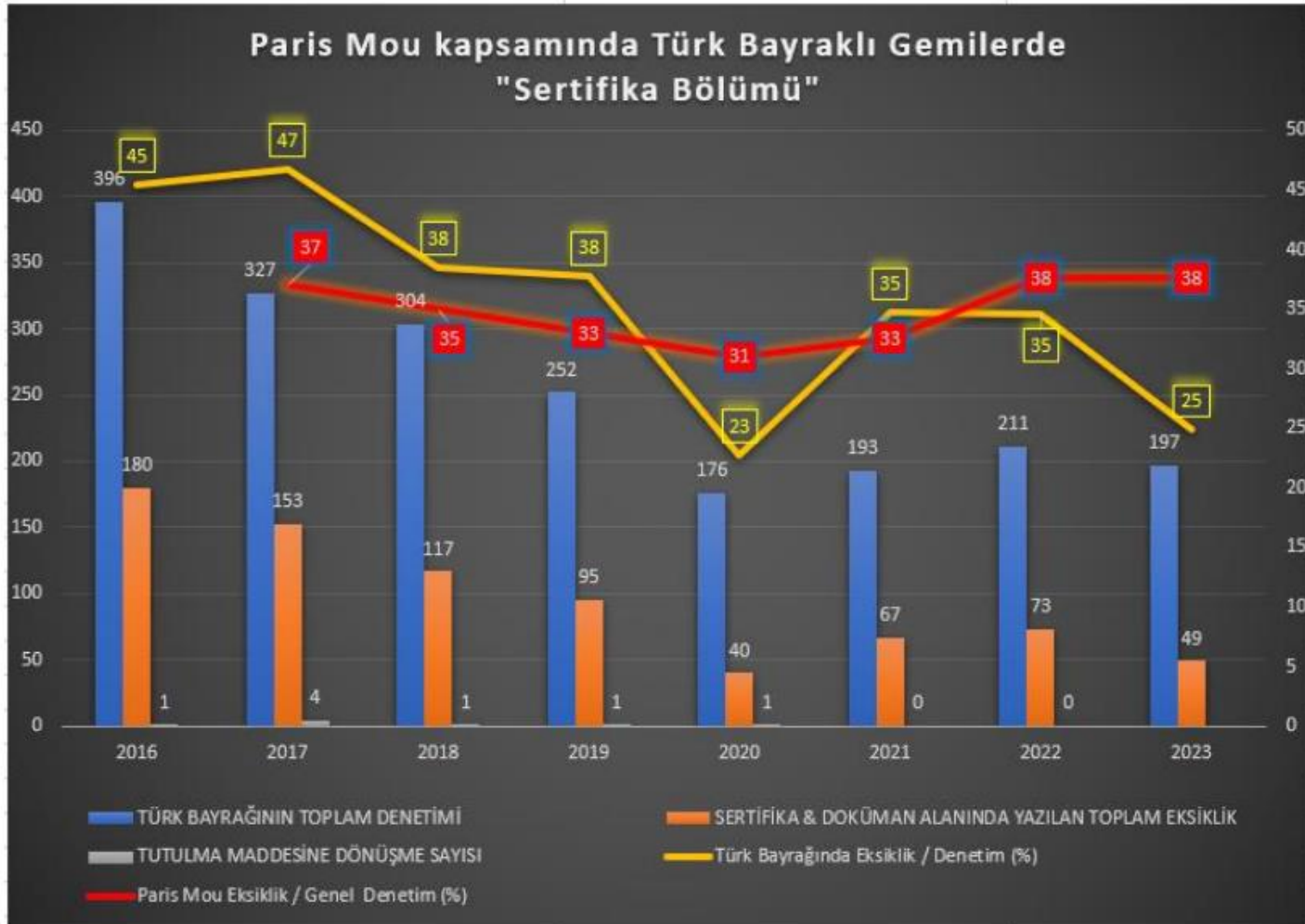




Paris MoU BAYRAK PERFORMANSIMIZ



Ek-1

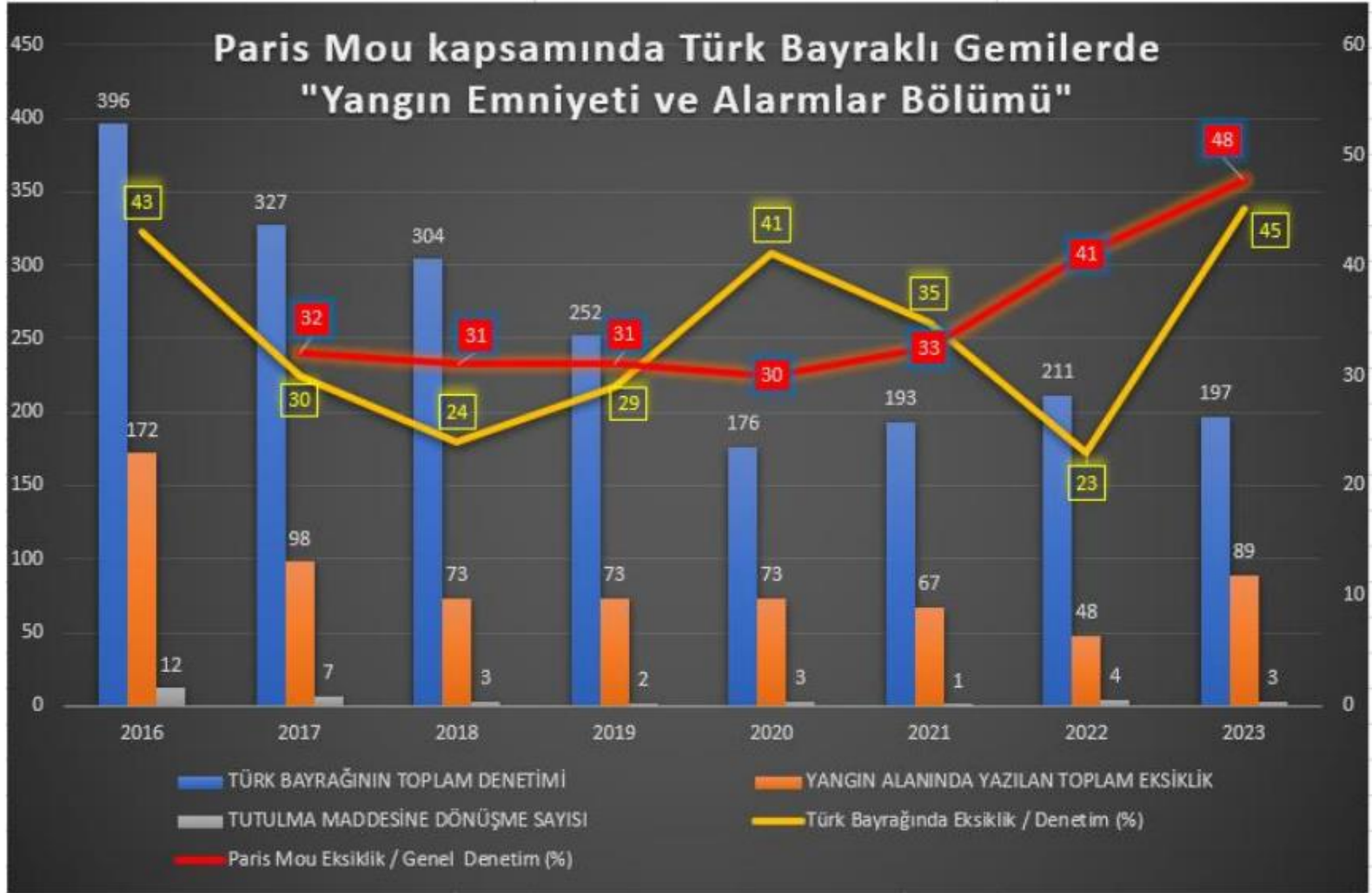


2016-2022 yılları arasında Türk Bayraklı gemilerimizin Paris MoU limanlarında girdiği liman devleti denetimlerinde, gemi sertifikaları ve dökümantasyon alanında gemilerimizde tespit edilen eksiklik sayıları ile Paris MoU'da denetime giren tüm bayrakların genel ortalaması karşılaştırılmıştır. 2023 yılı özelinde Türk bayraklı gemilerde sertifika bölümündeki eksiklik sayısı düşmüştür.

Son yıllarda Sertifika ve Dökümantasyon alanında yazılan eksiklik sayıları, Paris MoU kapsamındaki ülkelerde yükseliş ve sabit bir trend oluştururken ülkemiz bayraklı gemilerinkiler düşüş eğilimindedir.



Paris MoU BAYRAK PERFORMANSIMIZ



"Yangın Emniyeti ve Alarmlar" alanında denetim başına yazılan eksikliklerin oranı genel olarak artmış olmakla beraber, bu alanda yazılan eksiklerin tutulma maddesine dönüşme oranı ve tutulma sayısı 2023 yılında azalmıştır.

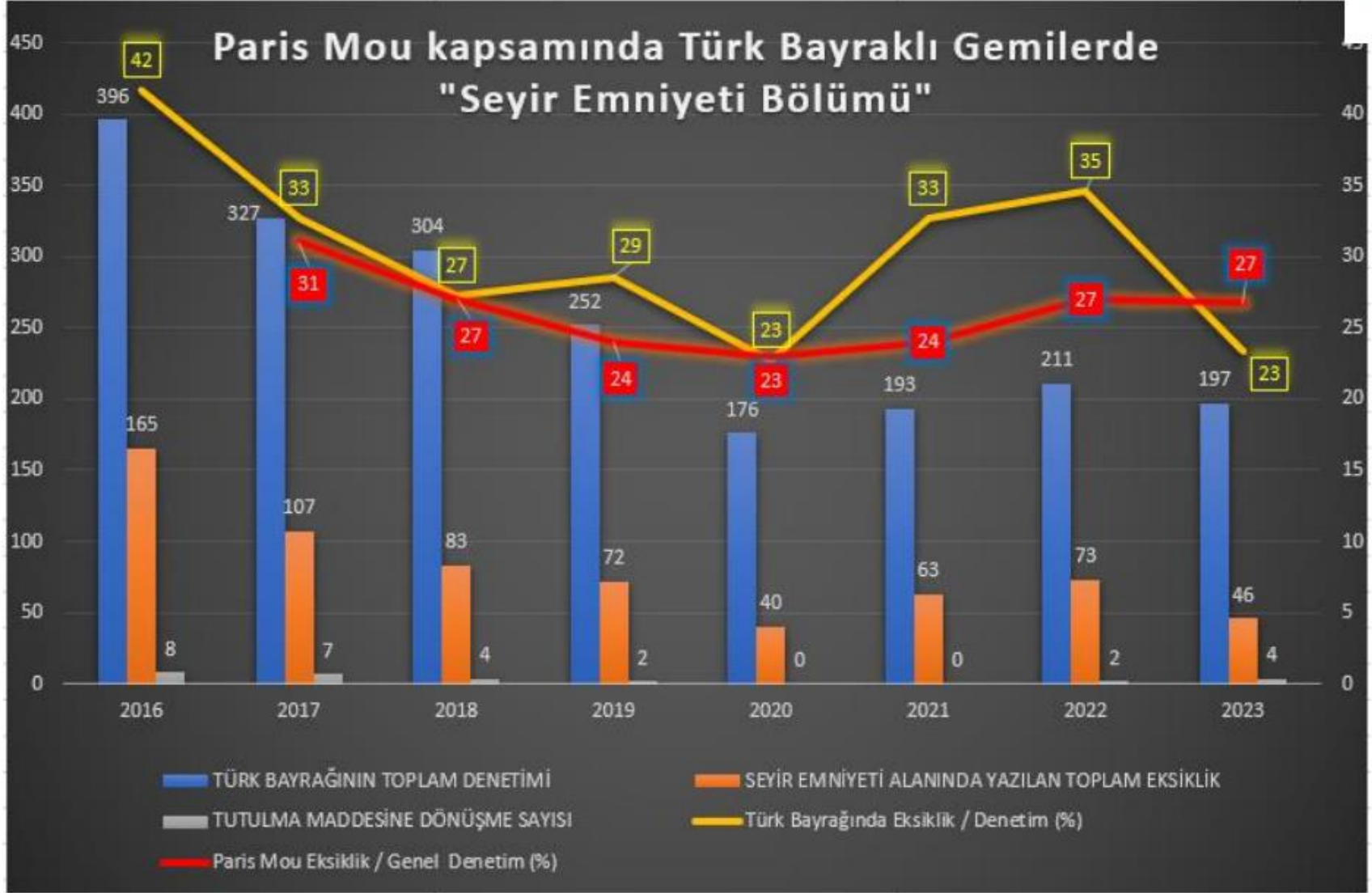
2023 yılı için Paris MoU'da ve diğer memorandumlarda "Yangın Emniyeti" alanında yoğunlaştırılmış denetim kampanyası (CIC) düzenlenmiş olup, gemilerin bu alanda 1 Haziran 2023 tarihinden itibaren bayrak devleti denetimlerinde de (ön sorvey) uygulanmış olmasına rağmen Türk bayraklı gemilerin eksikliklerinde artış gözlemlenmiştir.



Paris MoU BAYRAK PERFORMANSIMIZ



Ek-



2023 yılı "Seyir Emniyeti" alanındaki eksiklerde oran olarak ciddi bir düşüş gözlemlenmiş fakat eksikliklerin tutulma maddesine dönüşme oranında artış meydana gelmiştir.

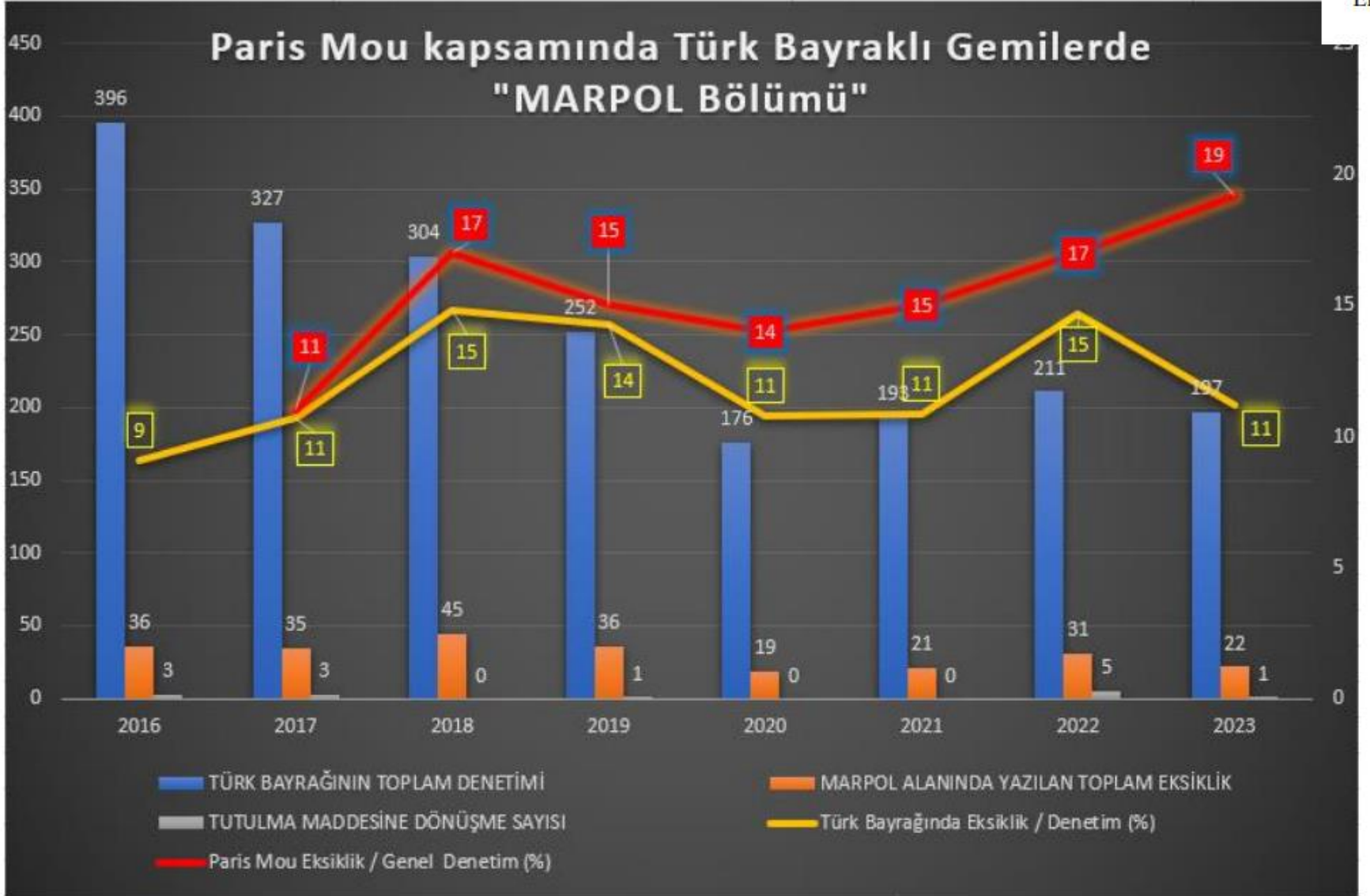
Türk bayraklı gemilerde 2023 yılında bu alanda Paris Mou istatistiklerinin altında bir oranda eksiklik yaşanmıştır.



Paris MoU BAYRAK PERFORMANSIMIZ



Ek-



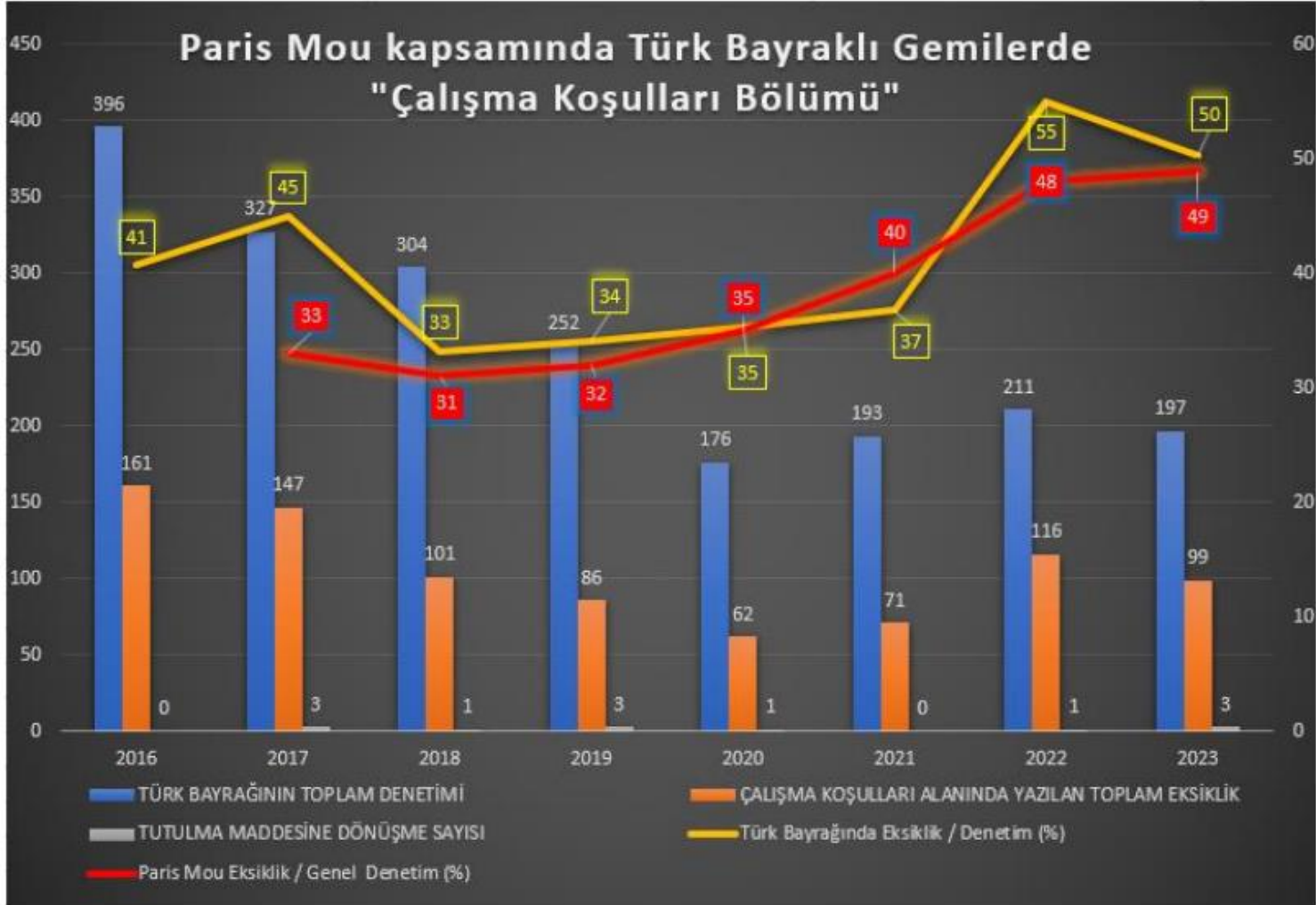
2022 yılına kadar Paris MoU'ya üye ülkeler ile paralel bir grafik sergilediğimiz görülmekte olup 2023 yılı itibari ile MARPOL alanında Paris MoU'dan farklı olarak ciddi oranda eksikliklerde azalma gözlemlenmektedir.



Paris MoU BAYRAK PERFORMANSIMIZ



Ek-1



2016-2022 arası periyotta Türk bayraklı gemilerde "Çalışma Şartları" konusunda tespit edilen eksiklik sayıları Paris MoU genel ortalamasının üzerinde artmıştır.

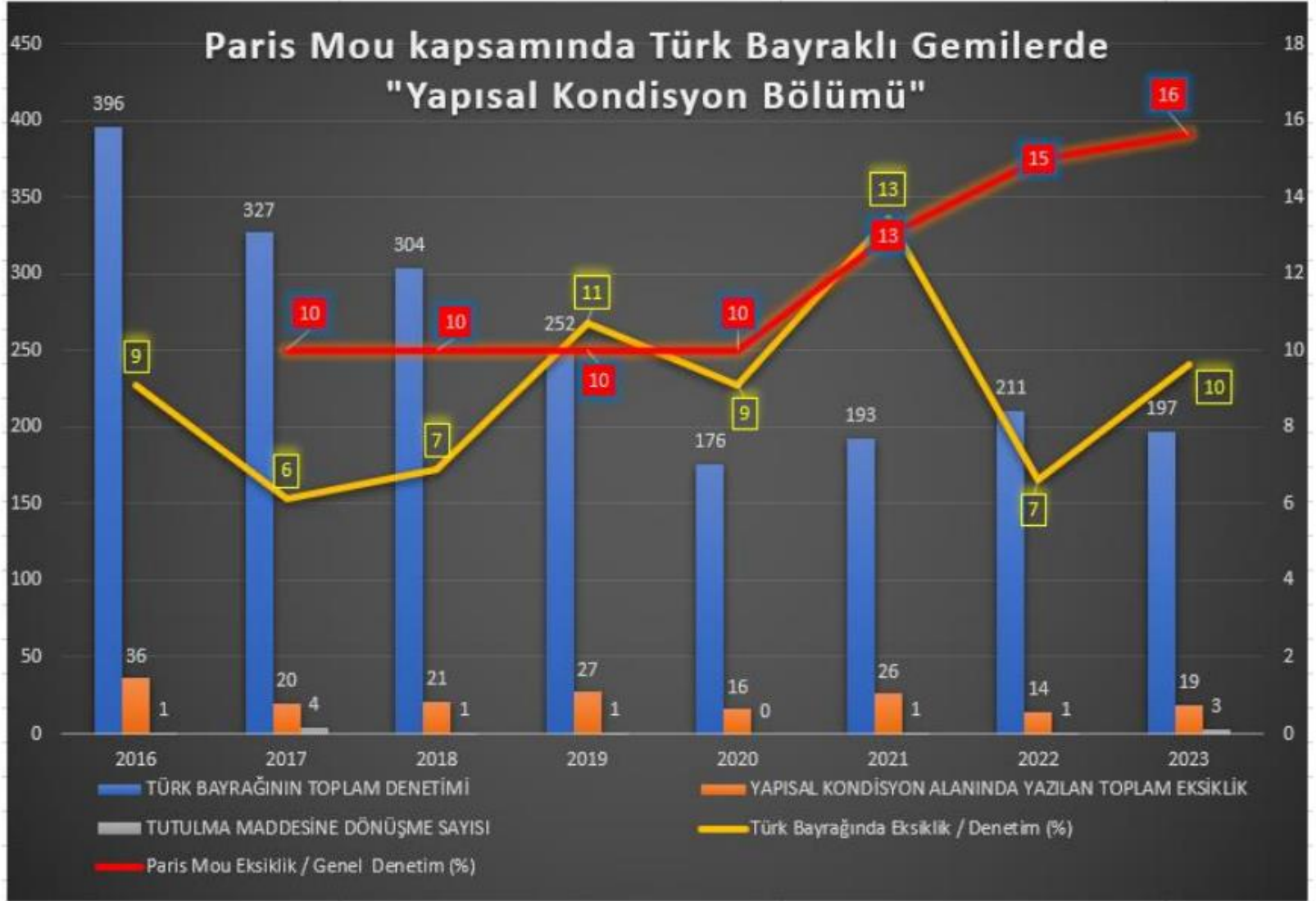
Paris MoU'da bu alanda denetime giren tüm gemilere yazılan eksiklik ortalamasının yükselmesi de Paris MoU liman devleti denetçilerinin bu alana giderek daha fazla önem verdiği yönünde yorumlanmaktadır. Bu kapsamda, maaş ödemelerinin uluslararası standartlara uygun ve düzenli şekilde yapılması hususu önem arz etmekte olup, MLC konusunda gemi personeline ayrıca eğitim verilmesi vb. önlemlerin alınması gerekmektedir.

1 Haziran 2024 tarihi itibarıyla 3 ay süreyle CIC yapılması planlanmaktadır. Paris MoU ve diğer memorandumlarda MLC maaşlar ve iş sözleşmeleri konusunda CIC yapılması planlanmıştır. Bu kapsamda gelecek yıl istatistiğin göz önünde bulundurulması önem arz etmektedir. MLC 2006 en çok eksiklik yaşadığımız bölümlerden biri olması sebebiyle söz konusu CIC'a azami hazırlıklı olunması önem arz etmektedir.

Paris MoU BAYRAK PERFORMANSIMIZ



EK-1



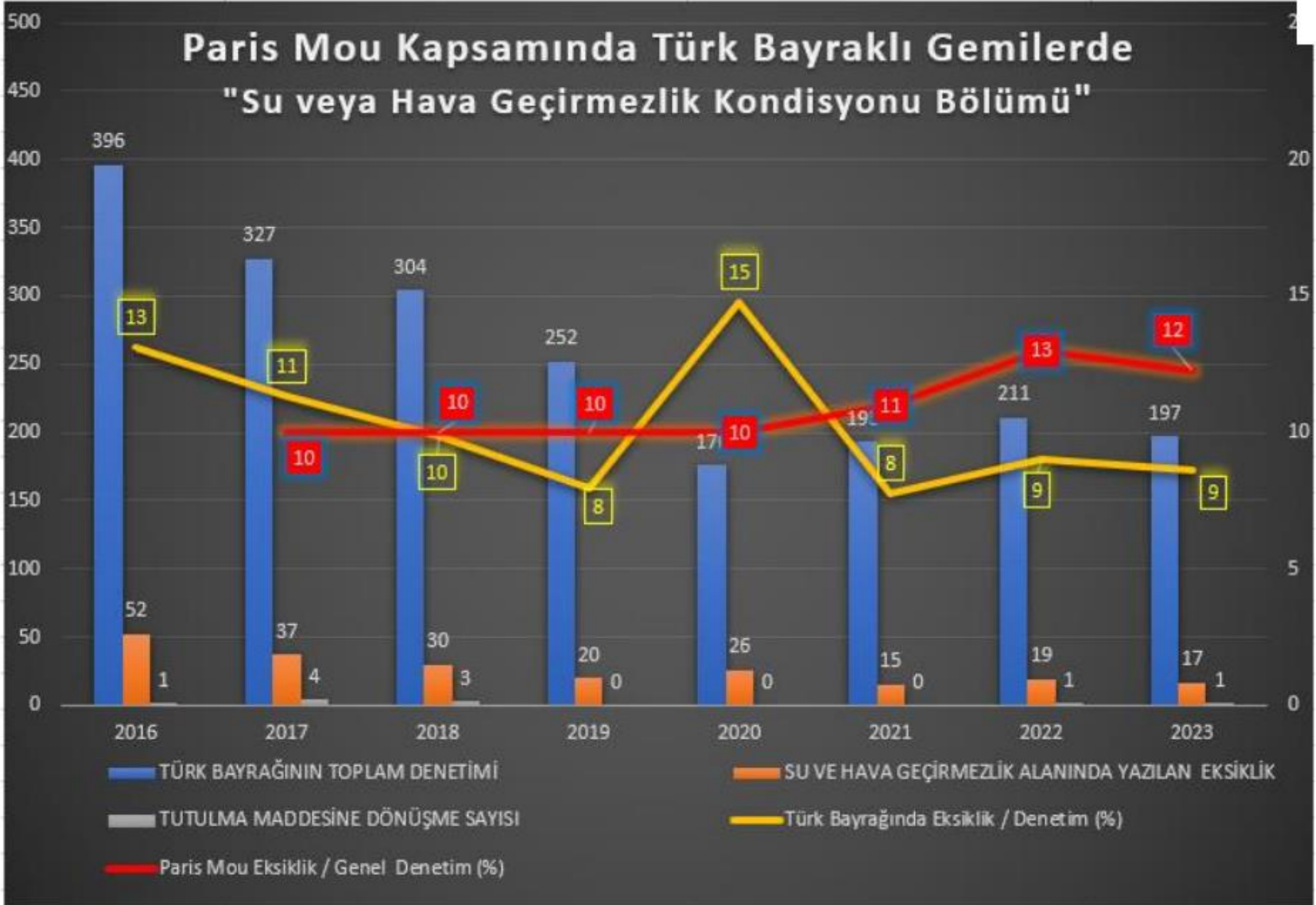
"Yapısal Kondisyon" alanında Türk bayrak gemilerimize eksiklik yazılma oranının Paris MoU ortalamasının genel olarak altında kaldığı görülmektedir ancak tutulma maddesine dönüşme sayısı 1'den 3'e, Türk bayrağındaki gemilerde yazılan eksiklik yüzdesinde 7'den 10'a artış dikkat çekmektedir.

Türk bayrak filosunun yaş ortalaması yüksek olmasına rağmen, bu alanda Paris MoU ortalamasının genel olarak altında kalması da bakım ve tutumun iyi yapıldığı şeklinde değerlendirilmektedir.

Paris MoU BAYRAK PERFORMANSIMIZ

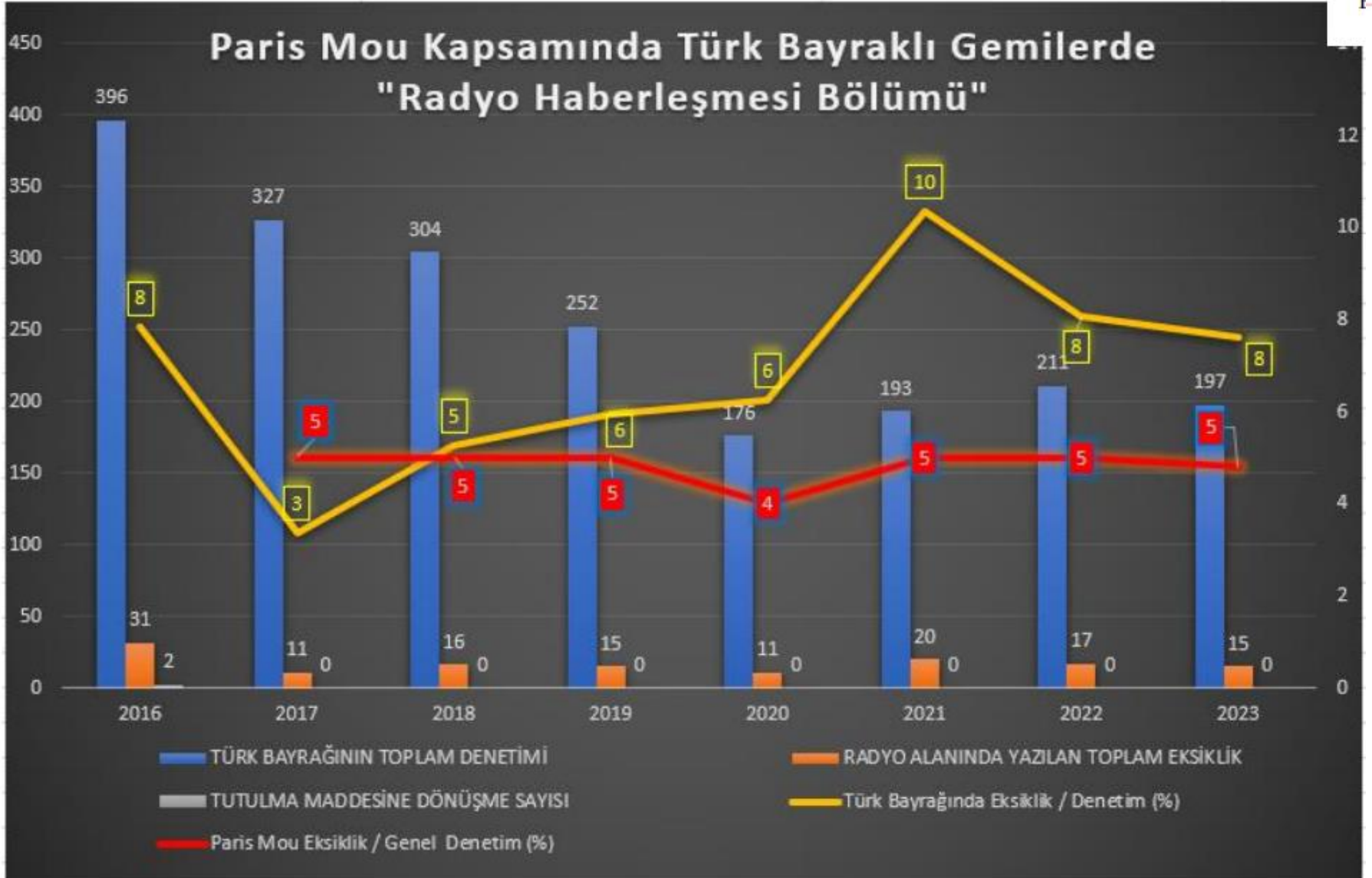


EK-1



Gemilerimizin "water / weathertight" alanında genel olarak Paris MoU ortalamasının altında kalması da bakım ve tutum konusunda Türk gemiadamlarımızın başarısı olarak değerlendirilmektedir.

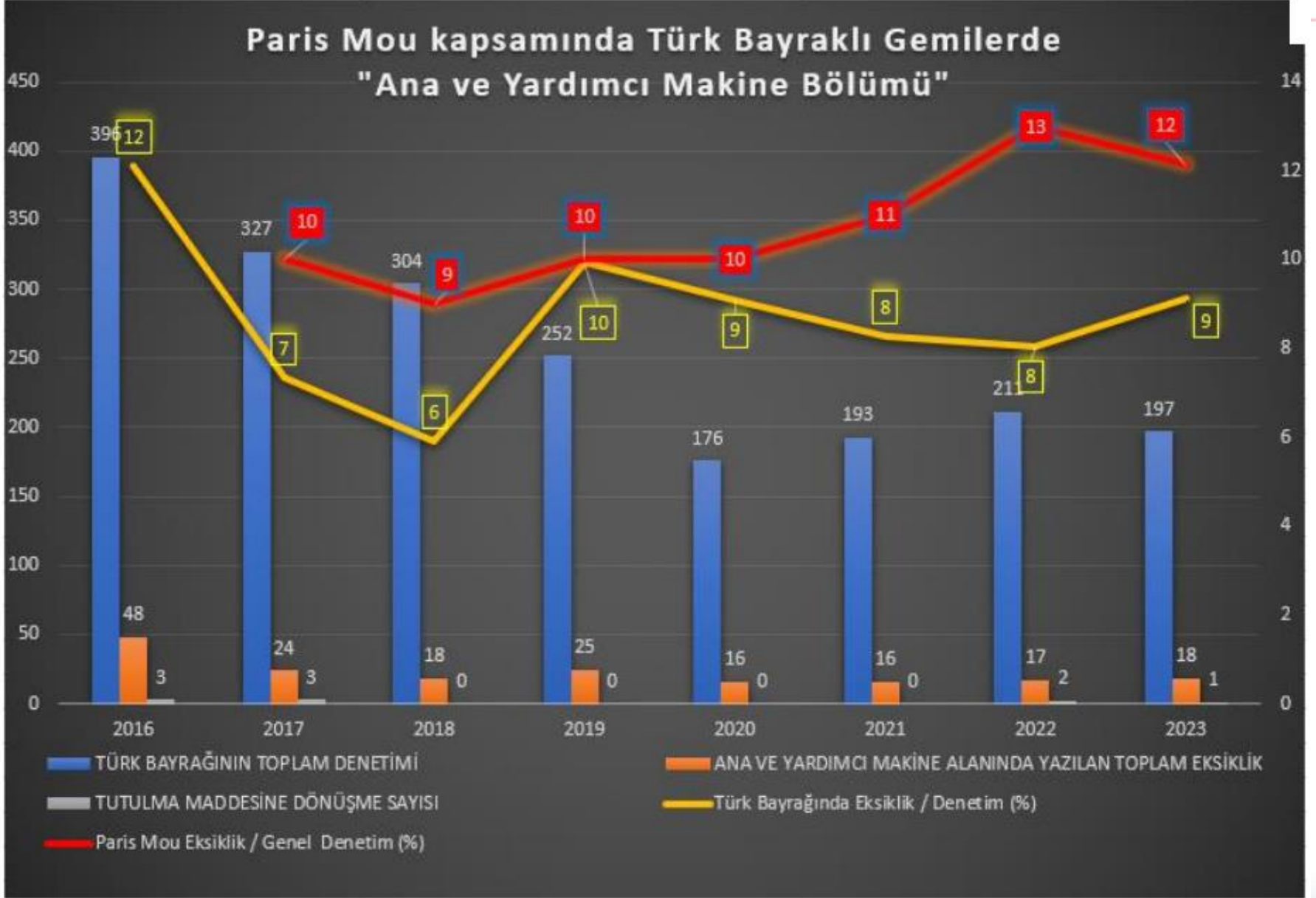
Paris MoU BAYRAK PERFORMANSIMIZ



Radyo Haberleşmesi alanında 2017 yılı haricinde Paris MoU ortalamasının altına inilememiştir.

Özellikle cihaz testleri, testlerin uygun şekilde kayıt edilmesi konusunda zabitanın bilinçlendirilmesi önem arz etmektedir.

Paris MoU BAYRAK PERFORMANSIMIZ



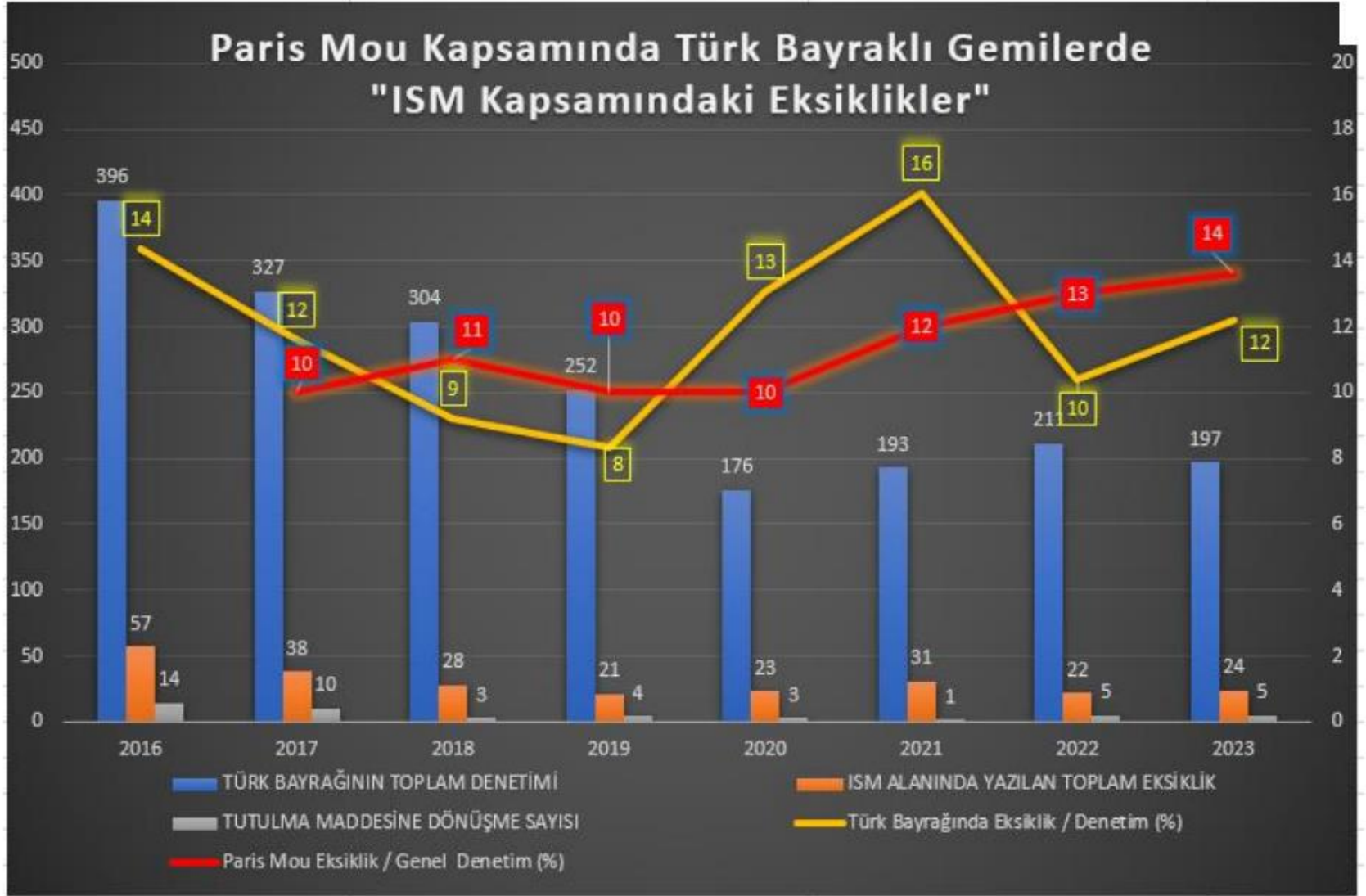
Türk bayraklı gemilerde "Ana Makine ve Yardımcı Makine" alanında genel olarak Paris MoU ortalamasının altında kalmıştır.



Paris MoU BAYRAK PERFORMANSIMIZ



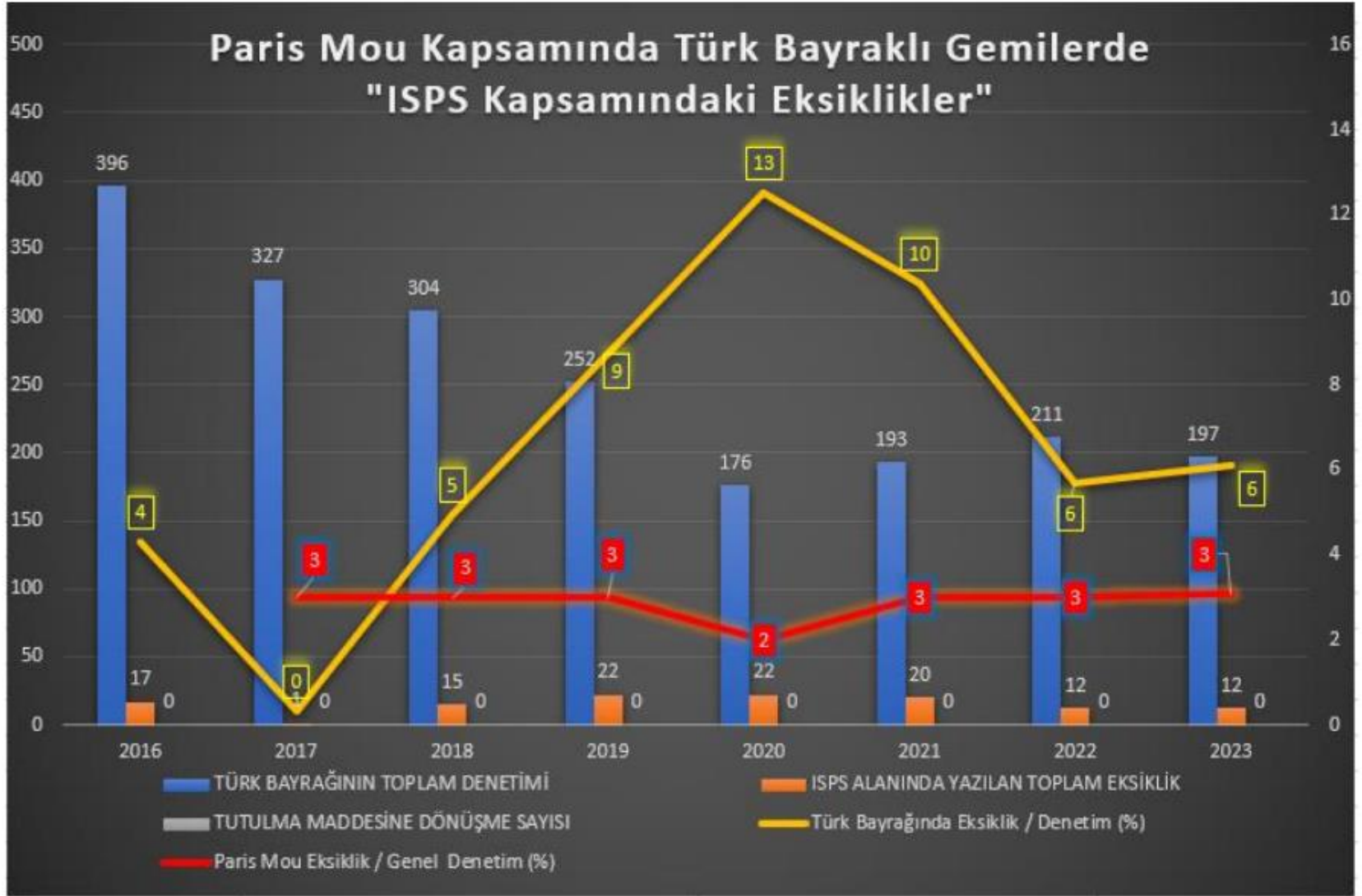
Ek-1



Yazılan eksikliğin tutulma maddesine dönüşme oranı en yüksek olan alanlardan biri olan ISM eksikleridir. Türk bayraklı gemilerde eksiklik oranı yüksek devam ederek 10'dan 12'ye çıkmıştır. İnsan faktörünün ağırlıkta olduğu bu eksikliklerde, gemi personelinin gemiye, gemi ekipmanlarına ve acil durum operasyonlarına aşina olmasını sağlamak üzere eğitimlere azami önem verilmelidir.



Paris MoU BAYRAK PERFORMANSIMIZ



2020 yılında gemilerimize ISPS alanında eksiklik yazılma oranı %13 gibi yüksek bir orana çıkmıştır.

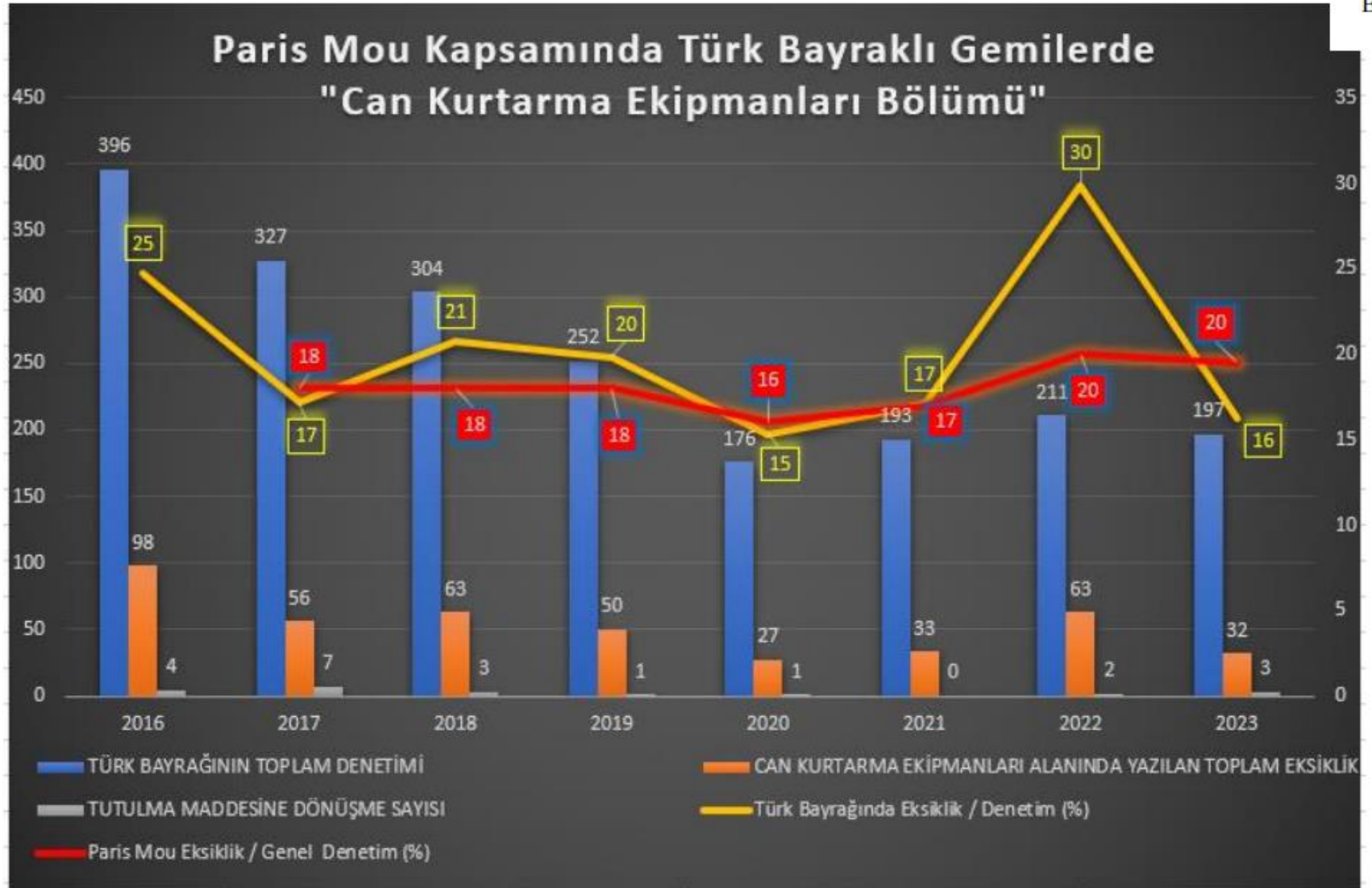
2023 yılı itibarıyla hala Paris MoU'nun bu alandaki oranının üzerindedir. Özellikle gemiye giriş kontrollerinde PSCO'dan kimlik talep edilmeyerek visitor log book'a kaydedilmemesi gibi hususlar ana eksiklik olarak yazılmakta olup daha hazırlıklı olunması önem arz etmektedir.



Paris MoU BAYRAK PERFORMANSIMIZ



Ek-1

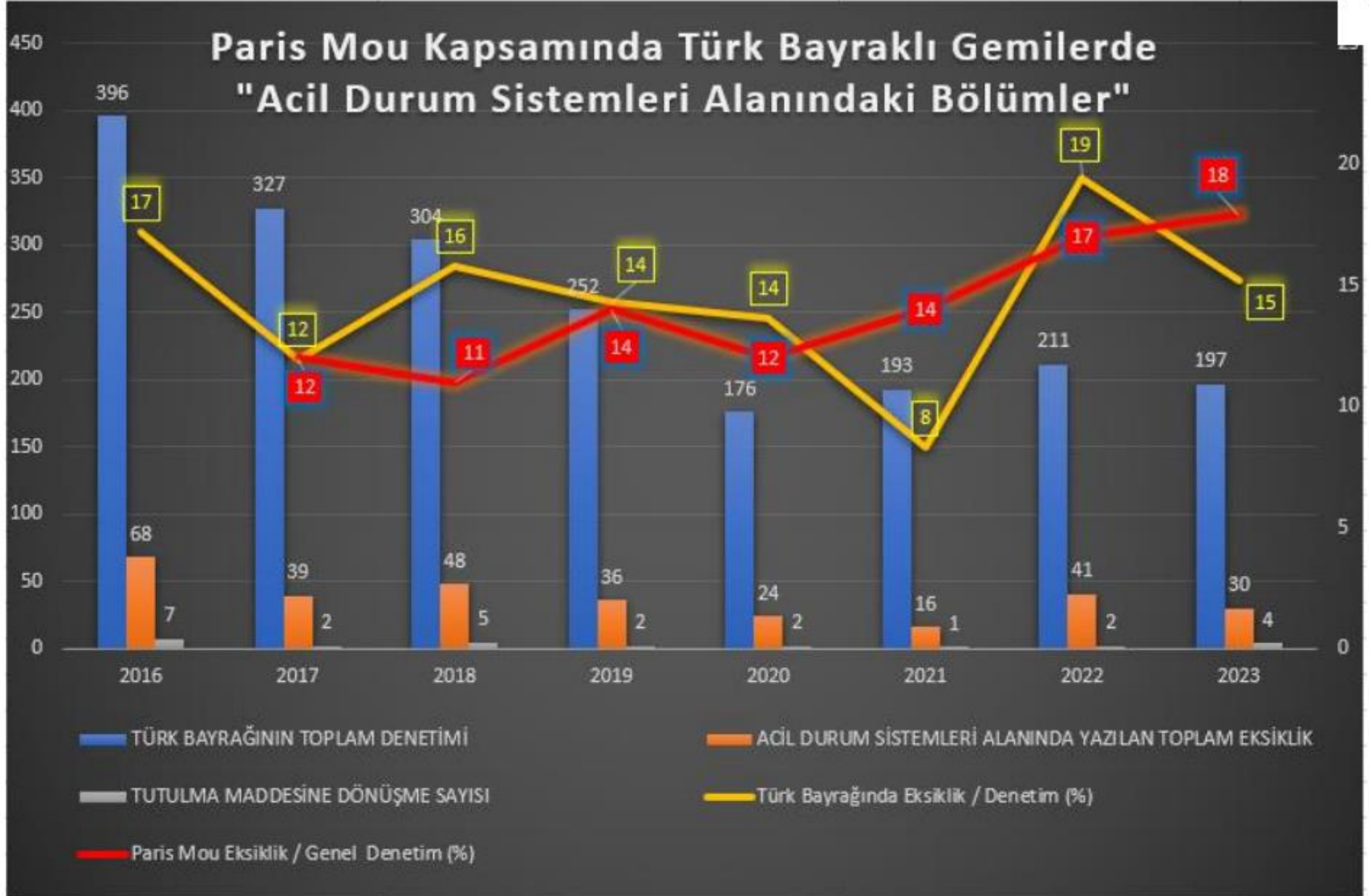


2016 yılından 2021 sonuna kadar Paris MoU ortalaması ile paralel giden eksiklik/denetim oranında 2022 yılında Paris MoU ortalamasının gerisine düşülmüştür ancak 2023 yılı itibarıyla Paris MoU ortalamasının da altına inerek ciddi bir gelişme kaydedilmiştir. Gemilerimizdeki gerçekleştirilen denetimlerde eksiklik oranı hem bir önceki seneye göre hem de Paris MoU genel yüzdenin altına düşmüş olmasına rağmen tutulma maddesine dönüşme sayısı artmış olması dikkat çekmiştir.

Paris MoU BAYRAK PERFORMANSIMIZ



Ek-1



Tespit edilen eksiklerin tutulma maddesi olarak değerlendirilmesi nedeniyle önlem alınması gerekmektedir. Gemilerimizdeki gerçekleştirilen denetimlerde eksiklik oranı hem bir önceki seneye göre hem de Paris Mou genel yüzdenin altına düşmüş olmasına rağmen tutulma maddesine dönüşme sayısı artmış olması dikkat çekmiştir. En çok tutulma maddesine dönüşen alanlardan biri olması sebebiyle acil durum sistemleri bölümü azami önem arz etmektedir.



Paris MoU BAYRAK PERFORMANSIMIZ



Türk Bayraklı gemilerde Paris MoU limanlarında tespit edilen eksiklikler ülke/liman bazında <https://denizcilik.uab.gov.tr/paris-mou-denetimleri> linkinde güncel olarak yayınlanmaktadır. Özellikle gemilerin Paris MoU uğraklarında, söz konusu eksikliklerin denetim öncesinde giderilmesinin sağlanması, liman devleti denetimlerinin başarılı olarak tamamlanmasına katkı sağlayacaktır.



<https://denizcilik.uab.gov.tr/paris-mou-denetimleri>






Paris MoU BAYRAK PERFORMANSIMIZ




ÖNEMLİ !!

2023 yılında

197 gemimiz denetlendi  7 gemimiz tutuldu **Tutulma oranı % 3,55**
(Söz konusu denetimlerde 24'ü ISM olmak üzere toplam 443 eksiklik tespit edildi. – Gemi bazında 2.3)

Aynı dönemde Paris Mou ortalaması  % 3,81

01.01.2022 - 31.12.2022 tarihi arasında

211 gemimiz denetlendi  7 gemimiz tutuldu
(Söz konusu denetimlerde 22'i ISM olmak üzere toplam 560 eksiklik tespit edildi.)

Paris MoU'da kabul edilen ve ilgili Direktifin yürürlüğe girmesiyle başlayacak yeni sistemde:
Beyaz / Gri / Kara listeleme yerine Yüksek / Orta / Düşük Standartlı Bayraklar olarak listeleme yapılacak

Yüksek Standartlı Ülkeler listesinde yer alabilmek için - Paris MoU ortalamasının altında kalmalıyız.

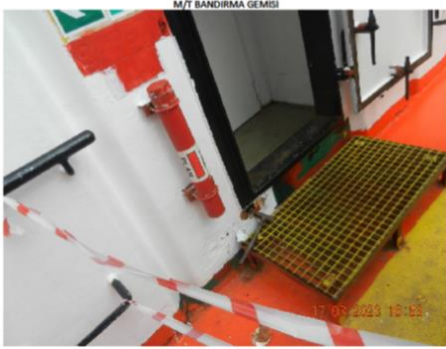




BDD ETKİNLİĞİ



TESPİT EDİLEN ÖN SÖRVEY MADDESİ



MV XXX 11 TUTULMA MADDESİ



İki durumla karşı karşıyayız:

- Yaptığımız ön sürveyler ile bir çok gemimizin tutulmasına engel olduk.
- Gemiye epeyce topladık. Ama yeterli olmadı – gemi tutuldu.





BDD ETKİNLİĞİ



- **MV YYY:** Vardiya zabitinin uyuması sonucu rota değiştirmemesi üzerine Yunanistan'ın Tilos adasında 03:00 saatlerinde oturdu. Yapısal hasar meydana geldi. Gerekli bildirimleri yapmadığından tutuldu.
- **MV ZZZ: (13 yaşında Bulk carrier)** Kanada'da geminin yakıtının demir yerinde bitmesi, kazanın devre dışı kalması, -30 derece ortam sıcaklığına istinaden gemi makineleri ile tüm sıhhi devrelerinin patlaması. Gemi 1 aya yakın sürede ancak çalışır duruma geldi. Personel çok zor şartlar altında yaşamak zorunda kaldı.





BDD ETKİNLİĞİ



- **MV TTT: (32 yaşında kuru yük)**

- İşletmenin 2 adet gemisi var. Her şeyden sorumlu 1 DPA. Son dönemde 1 DPA yardımcısı aldılar.
- 5 i tutulma maddesi (Ground for detention) olamk üzere toplam 18 eksiklik
- Rescue Boat motoru çalışmıyor. Bakım için dışarı verildi. Uygun şekilde çalışmadığı servis raporunda kayıt altına alındı.
- Liman haritası yok.
- RB davit limit switchleri çalışmıyor.
- Yeni alınmış çarmıh gösterilemedi/ visitor log book'a PSCO kaydedilmedi.
- Air condition çalışmıyor.
- Oil Record Book kayıtlarda eksiklikler var.
- Appeal yaptık olumsuz geri dönüldü.
- **Ana nedenler kaptan/Baş mühendisin yeterli olmayışı /gemiye aşına olamamaları. Tutulma sonrası gemiden indirildiler.**





BDD ETKİNLİĞİ



MV AAA: (12 yaş Bulk Carrier) Tespit edilen 17 eksikliğin 2 si tutulma maddesi.

- Role talimine aşinalık – Personel BA giyilmesini/kullanımını gösteremedi.

- Kış tarafta asetilen odası kaportası alt saçı çürük kısmı ramnek yapılarak boyatılmış. PSCO farkedip o kısmı çekiçleyince durumu aldatmaca olarak değerlendirip gemiyi tutuyor.

• **MV BBB (39 yaş kosder)** 3 ü tutulma olmak üzere 11 madde tespit edildi. DPA leri ile gemi sahibi tarafından tüm işler yürütülüyor.

- Kuzine kapısı kapı kolu yok, kilidi çalışmıyor, self closing sökülmüş.

- CO2 protected alan olan baş üstünde yer alan paint locker kaportası kapanmıyor. (1 hafta önce kapı eşiğine lama kaynatmışlar kapı oturmuyor)

- Rijeka liman haritası yok. Gemi 2 hafta önce de aynı limana uğrak yapmış.

- Kuzine yangın role talimi uygun şekilde yapılamadı. Ekip lideri 2. kaptan sadece kenarda durup hiçbir şeye karışmadan izlemiş. Tüm görevler 3. kaptan tarafından yerine getiriliyor.





BDD ETKİNLİĞİ



- **MV CCC: (16 yaş Tanker)**

- Renewal sörveyin yapıldığı 80 günlük tersane sürecinden 5 gün sonra Rotterdam'da yükleme yaptıktan sonra denetime tabi tutularak tutuldu. Tespit edilen 16 eksikliğin 8 i tutulma maddesi.
- Rescue boat tersane sürecinde yeni konulmuş. Dönmeyi sağlayan tel uygun değil. Basınca 1 metre sonra duruyor.
- İskele taraf pilot girişinde kullanılan 1 metre zincir (rail) klas onaylı değil. Yine yeni monte edilen basamak klas onayı yok. Menhollerde somunlar eksik.
- Tersane çıkışı sonrası gemi tam hazırlanmamış. Can simitlerinden yerinde olmayan, ışığı olmayanlar var. Sancak MOB uygun değil.
- Başaltı kaportası WT değil. (su testi yapmış) Kolu zorla hareket ediyor. Bazı menholler somun-civata eksik.
- Bazı yangın kapıları uygun kapanmıyor veya açık pozisyonda tutuluyor.
 - Yangın role talimi eğitim eksiklikleri. Elbiseyi uygun giyilmedi. (Bir askısını takmadı.) maske uygun giyilemedi, hava kaçırıyor. KÜ ile iletişim eksik. Yangın hortumu patladı.





BDD ETKİNLİĞİ



- **MV DDD:** Mart ayında Türk bayrağına geçti. Bodrum kanalını kullanarak Aliğa'dan İsrail'e giderken Kos adası yakınında oturdu. 3. gün çift römorkörle çekilerek kurtarıldı. Yapısal hasar yok. 5 i tutulma maddesi olmak üzere 8 eksiklik tespit edilerek tutuldu.
 - Kaza 0250 de meydana geldi. 0430 da coast guard gemiyi aradı. Uygun raporlama yapılmadı.
 - ECDİS'lerde Kos haritası yok. Genel harita kullanıyor gemi hep.
 - Echo sounder alarmı kapalı.
 - Passage plan, şirket SMS manueline uygun olarak yapılmamış. (sığınma alanları, kritik derinlikler, kaçma alanları, belirtilen aralıklı mevkiiler vb. uygulanmamış)





BDD ETKİNLİĞİ



- **Özetle;**

- **Neler yapabiliriz?**

- ✓ Türkiye uğrağı az olan (altı aydan fazla süre ile limanlarımıza uğramayan) gemilerimizin de benzer şekilde denetimlere hazır olmasını sağlamak üzere, donatan/işletici firma koordinasyonu ile belirlenen ilk uygun limanda Bakanlığımız uzmanları marifetiyle bahse konu gemilere ön sürvey denetimleri gerçekleştirilmesi uygulamasına başlanılmıştır.
- ✓ Bununla birlikte, gemilerin denetim aralığına girdiği dönemlerde, Paris MoU kapsamındaki uğrak limanları periyodunda işletici firma DPA/Enspektörü tarafından gemiye eşlik edilmesi de denetimlerin olumlu şekilde sonuçlanmasına katkı sağlayacaktır.
- ✓ Liman Başkanlıklarımız tarafından liman devleti denetimine tabi Türk Bayraklı gemilerin kaptanlarına Kaptan Mektubu verilmesi uygulamaya konulmuştur. Liman Başkanlıklarımızca söz konusu mektubun gemi kaptanlarına teslim edilmesi Türkiye uğrağı az olan/olmayan gemilerde ise mektubun gemi kaptanlarına firma DPA'ları tarafından ulaştırılması, söz konusu mektupta yer alan hususlara tüm Türk Bayraklı gemi personeline hassasiyetle uyulması önem arz etmektedir.





– Neler yapabiliriz?

- ✓ Yaşanabilecek bir tutulmanın engellenmesi amacıyla Bakanlığımızın yetkili tüm birimlerinin her türlü desteği 7/24 kesintisiz olarak sağlayacağını bilinmesi gerekmektedir.
- ✓ Ayrıca, gemi kaptanının ve mürettebatın; denizde seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanması ile deniz kirliliğinin engellenmesi ile ilgili iyi uygulamaların gemi denetimlerinde çok önemli etkilerinin olduğu malumunuzdur. Bu nedendir ki; Paris MoU ve diğer MoU denetimlerinde denetim sırasında geminin tutulması veya çok ciddi eksikliklerin tespit edilmesinde gemiadamlarının kusurları bulunması durumunda Gemiadamları Disiplin Komisyonuna sevk edilmekte ve kusurları dâhilinde yeterliliklerinin askıya alınmasına varan cezai müeyyideler uygulanmaktadır. Bu bakımdan, gerekli tedbirlerin Gemi kaptanları ile DPA&Espektörler tarafından alınması, gerekli duyuru ve kontrollerin yapılması büyük önem arz etmektedir.





1- Paris MoU'ya taraf ülke limanlarına uğrak yapılması durumunda PSC denetimine tabi olunmasa dahi psc@uab.gov.tr ile gemi.denetim@uab.gov.tr adreslerine bilgi verilmesi, gerekli durumlarda aşağıdaki tabloda belirtilen Gemi Denetim ve İçsu Taşımacılığı Daire Başkanlığı personeli ile irtibat kurulması,

Fatih Mehmet KEKLİK Tel: 0312 203 1000 (3515) Tel: 0535 431 7000	Ahmet SOLMAZ Tel: 0312 203 1000 (3432) Tel: 0530 967 91 06	Oğuzhan BAYKAL Tel: 0312 203 1000 (3490) Tel: 0537 836 7150	Gökhan DÖNMEZ Tel: 0312 203 1000 (3437) Tel: 0505 812 22 98
Yunanistan	İtalya	Fransa	İngiltere
İspanya	Romanya	Almanya	Hırvatistan
Kanada	Slovenya /Litvanya	Karadağ (Montengro)	Portekiz
İzlanda	Norveç	Belçika	Hollanda
Finlandiya	İsveç	Danimarka	İrlanda
Estonya	Malta	Polonya / Letonya	Bulgaristan

Daire Bşk. Hayri HASANDAYIOĞLU Tel: +90 312 203 2220 / +90 533 512 6178

Koordinatör Koray KORKMAZ Tel: +90 312 203 1000 (3426) / +90 535 283 1664





2- Geminizde daha önceki Paris MoU denetimlerinde tespit edilen eksikliklerin kontrol edilerek uygun şekilde giderilmiş olduklarının teyit edilmesi, (Tekrar eden eksiklikler tutulma maddesi olarak değerlendirilmektedir.)

3- Paris MoU üyesi limanlara giriş öncesinde, Genel Müdürlüğümüz www.didgm.gov.tr adresinde Gemi Denetim Modülü – Paris MoU Denetimleri – Türk Bayraklı Gemilerin Paris MoU Denetimlerinde Ülke Bazındaki Eksiklikleri sekmesi altında Türk Bayraklı Gemilerde tespit edilen eksiklikler güncel olarak yayınlanmakta olup, söz konusu eksikliklerin analiz edilerek gemide giderilmesinin sağlanması,

4- Gemi sertifikaları ile personelin yeterlilikleri, sağlık sertifikaları ve tüm STCW belgelerinin istenildiğinde PSC görevlisine sunulmak üzere denetim sırasında gemide bulundurulması ve geçerlilik tarihlerinin özellikle kontrol edilmesi,





5- Gemide arızalı bir ekipman bulunması veya kaza durumunda, liman varışından önce Gemi Denetim Dairesine bilgi verilmesi ve verilecek Talimatlar (PSC otoritesine, Klas kuruluşuna, Bayrak Devletine bilgi verilmesi, servis ayarlanması vb.) dâhilinde uygulamaların gerçekleştirilmesi,

6- PSC denetimleri sırasında kontrol edilecek olan acil durum sistemleri, seyir fenerleri ve işaretçileri, sefer planı, güncel haritalar, köprü üstü cihazları, VDR, ECDIS, BNWAS, AIS, EPIRB, SART kontrol edilmesi ve denetim öncesinde söz konusu hususlara bilahare özen gösterilmesi,

7- Yangın emniyetine ilişkin olarak, acil yangın pompası, yangın devresi, yangın hortumları, yangın algılama sistemi, yangın söndürme sistemleri gibi ekipmanların ilgili uluslararası sözleşmelerde belirtilen şartları taşıdığına kontrol edilmesi, operasyonel kontrollerinin yapılması, denetim öncesi geminin gezilerek yangın kapılarının kapalı tutulduğuna kontrolü,

8- Can kurtarma ekipmanlarının ilgili uluslararası sözleşmelerde belirtilen şartları taşıdığına kontrol edilmesi ve operasyonel kontrollerinin yapılması,





9- PSC görevlisi gemiye çıktığı anda lumbar ağzında ziyaretçi kartı verilerek ziyaretçi defterine kaydedilmesi, akabinde salona kadar sorumlu zabit eşliğinde gitmesinin sağlanması, tüm personelin uygun çalışma kıyafetleri giymesinin sağlanması, denetim süresince PSC görevlileri ile iyi ilişkiler kurulması,

10- Gemiye terk, yangın, acil dümen, kapalı mahale giriş talimlerinin düzenli olarak tüm gemi personeli tarafından etkin biçimde yapılması, kayıtlarının muhafaza edilmesi ve istenildiğinde PSC görevlisine sunulması,

11- ISM sisteminin gemide çalıştırılması için gerekli önlemlerin alınması,

12- Özellikle geminin denetim aralığında bulunduğu ve/veya PSC denetimi yapılacağı bilgisi alındığında, gemi emniyetli olarak bağlandıktan sonra, gemiye girişten itibaren tüm alanların sorumlu zabit ile beraber gezilmek suretiyle uygunsuzlukların giderilmesinin sağlanması

hususlarına uyulması gemi tutulmalarının önlenmesi ve Türk Bayrağının prestiji açısından büyük önem arz etmektedir.





2024 CIC - DİKKAT !!



- ❖ Yoğunlaştırılmış denetim kampanyası 2024 yılında tüm memorandumlarda **Gemiadamı Maaşları ve Sözleşmeler** (Crew wages and SEA's) konusunda icra edilecek olup konu ile ilgili olarak şimdiden hazırlıklı olunması önem arz etmektedir.
- ❖ MLC gerekleriyle uyum konusuna özellikle dikkat edilmesi, tüm personel için uygun/geçerli sözleşmeler ile son 2 ay maaş ödendi makbuzlarının gemide bulundurulması, kuzine, kamaralar ve tuvaletler de dahil olmak üzere yaşam mahalli temizliği, havalandırma sisteminin uygun şekilde çalışması,
- ❖ **MLC 2006 KAPSAMINDAKİ DİĞER SORUNLARA DİKKAT!**
 - Köprü üstünde sıcak ve soğuk su kaynaklı el yıkama ve tuvalet barındıran ayrı bir kompartıman bulunmaması,
 - Mürettebat salonu, zabitan salonunun bazı personel kamaralarına bitişik konumlandırılmaması,
 - Yaşam mahallinde, ana güvertede bulunan bazı kamaralarda ikişer kişi istihdam edildiği,
 - Yaşam mahallinde, tuvaleti olmayıp yalnızca lavabo bulunan kamaraların drenajının bulunmadığı,
 - Yaşam mahallindeki tavan yüksekliğinin 198 cm olduğu (MLC 2006 sözleşmesine göre 203 cm)



56





2024 CIC - DİKKAT !!



❖ MLC 2006 KAPSAMINDAKİ DİĞER SORUNLARA DİKKAT!

- Köprü üstünde sıcak ve soğuk su kaynaklı el yıkama ve tuvalet barındıran ayrı bir kompartıman bulunmaması,
- Mürettebat salonu, zabitan salonunun bazı personel kamaralarına bitişik konumlandırılmaması,
- Yaşam mahallinde, ana güvertede bulunan bazı kamaralarda ikişer kişi istihdam edildiği,
- Yaşam mahallinde, tuvaleti olmayıp yalnızca lavabo bulunan kamaraların drenajının bulunmadığı,
- Yaşam mahallindeki tavan yüksekliğinin 198 cm olduğu (MLC 2006 sözleşmesine göre 203 cm)

gibi yapısal eksikliklerden dolayı MLC 2006 Sözleşmesi'nin ilgili kurallarından muafiyet verilmelidir?



57





2024 CIC - DİKKAT !!



- ❖ MLC 2006 KAPSAMINDAKİ DİĞER SORUNLARA DİKKAT! Bilindiği üzere,
- MLC 2006 Sözleşmesine Türkiye olarak henüz taraf olmamamıza rağmen, anlaşmaya taraf olan ülkeler tarafından yapılan Liman Devleti Denetimlerinde Türk Bayraklı gemilere sözleşme hükümleri kapsamında eksiklik/tutulma maddeleri yazılmamasını teminen uluslararası sefer yapan 500 GT ve üzeri Türk Bayraklı gemilerin MLC 2006 sözleşmesi kapsamında uygunluk sertifikası ile belgelendirilmesi idaremizce talimatlandırılmış;
- MLC 2006 konvansiyon gerekliliklerinin tarafı olduğumuz ILO 92 ve 133 sayılı sözleşmelerin gereklerini de kapsadığından bahisle, söz konusu gemiler için ayrıca ILO 92/133 sertifikası düzenlenmesine gerek bulunmadığı, gemilerde bulunan belgelerin süreleri sonuna kadar geçerliliğini koruyacağı bildirilmiştir.





2024 CIC - DİKKAT !!



❖ MLC 2006 KAPSAMINDAKİ DİĞER SORUNLARA DİKKAT!

- MLC 2006 Sözleşmesi "Yaşam Mahalli ve Sosyal Alanlar" başlıklı Kural 3.1 maddesi ikinci fıkrasında;

"Gemi inşası ve donatımıyla ilgili bu kuralın yürütülmesine ilişkin Kod'da yer alan koşullar; sözleşmenin üye devlet için yürürlüğe girdiği tarih ve sonrasında inşa edilen gemilere uygulanır. Bu tarihten önce inşa edilmiş olan gemiler için, gemi inşası ve donatımı ile ilgili olarak, ILO 92 No'lu "Mürettebatın Gemide Barınmasına İlişkin Sözleşme" ile 133 No'lu "Mürettebatın Gemide Barınmasına İlişkin Sözleşme (İlave Hükümler)" de düzenlenen koşullar, bayrak devletinin bu tarihten önceki kanun ve yürütmeleri kapsamında mümkün olduğu kadar uygulanmaya devam edilmelidir.«

hükmü mevcuttur.



59





2024 CIC - DİKKAT !!



❖ MLC 2006 KAPSAMINDAKİ DİĞER SORUNLARA DİKKAT!

Türk Bayraklı gemilerde MLC 2006 sözleşmesi Kural 3.1 kapsamında gemi inşa ve donatımıyla ilgili yapısal eksikliklerin tespit edildiği durumda, eksikliklerin ILO 92 ve 133 No'lu Sözleşmeler kapsamında incelenerek,

- ✓ ILO 92 ve 133 No'lu sözleşmeler gereklerini sağlayan gemilere MLC 2006 Uygunluk Belgesi düzenlenmesi, düzenlenecek belgede/beyannamede "Gemi ILO 92-133 gerekliliklerini sağlamaktadır« notuna yer verilmesi,
- ✓ ILO 92 ve 133 No'lu sözleşmeler gereklerinin sağlanmadığı durumda İdaremize (Denizcilik Genel Müdürlüğüne) muafiyet talebinde bulunulması, akabinde gemiye muafiyetli MLC 2006 Uygunluk Belgesi düzenlenmesi

Gerekmektedir.



60





Limani Devleti Uygulamaları

❖ Limani Devleti Yaptırımları (UNCLOS 25&218)



- ❖ Limani devletleri, yetkisini çoğunlukla UNCLOS Sözleşmesinin ve 218. maddesinden almaktadır.
- ❖ Ayrıca sözleşmenin kıyı devletlerinin haklarını içeren 25. maddesine göre “yabancı gemilerin iç sulara doğru ilerlemesi veya iç sular dışındaki bir liman tesisine uğraması halinde devlet, iç sulara giriş veya liman tesislerine uğramak için belirlenen şartların bu gemiler tarafından her türlü ihlalini önleyecek tedbirleri alma hakkına sahiptir. Esasen uygulama yetkisi ile ilgili olan bu madde aynı zamanda liman devletinin düzenleme yetkisini de içermektedir”





Liman Devleti Denetimi

- ❖ Bayrak devletlerinin asgari emniyet standartlarını uygulama düzeyleri birbirinden farklılık göstermektedir.
- ❖ Farklılıkların düzenleyici sistemde yasal boşlukların oluşmasına sebebiyet vermesi,
- ❖ IMO tarafından geliştirilen emniyet standartlarının bayrak devletleri tarafından uyumlu bir şekilde uygulanmaması,
- ❖ Klas kuruluşlarının rekabet etmek adına eksiklik göstermesi,
- ❖ Yaşanan bir dizi büyük petrol tankeri kazası

Standart
Altı
Gemiler



P
S
C



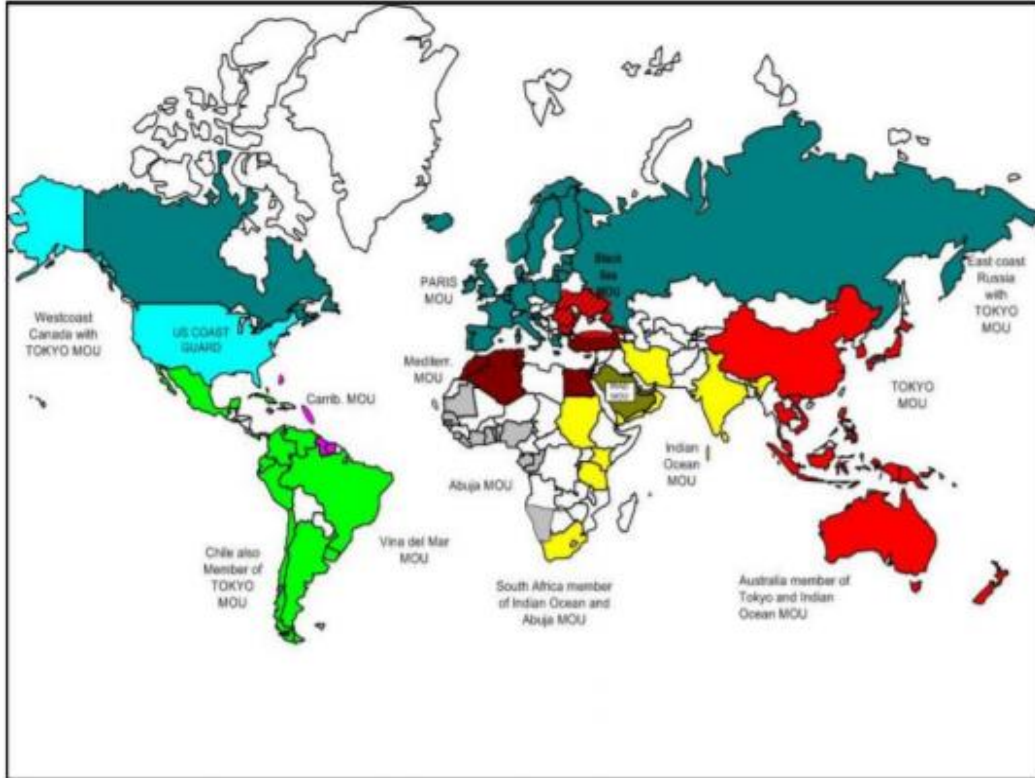


PSC



Liman Devleti Uygulamaları

- ❖ Ülkeler Mutabakat Zaptına (MoU) dayalı olarak kendilerini PSC rejimlerinde gruplandırmıştır.
- ❖ Tüm PSC rejimleri tarafından kabul edilen genel standartlar FSI Alt Komitesi tarafından geliştirilen Resolution A.1138(31) sayılı ve “Liman Devleti Kontrolüne İlişkin Prosedürler” konulu IMO kararında yer almaktadır.

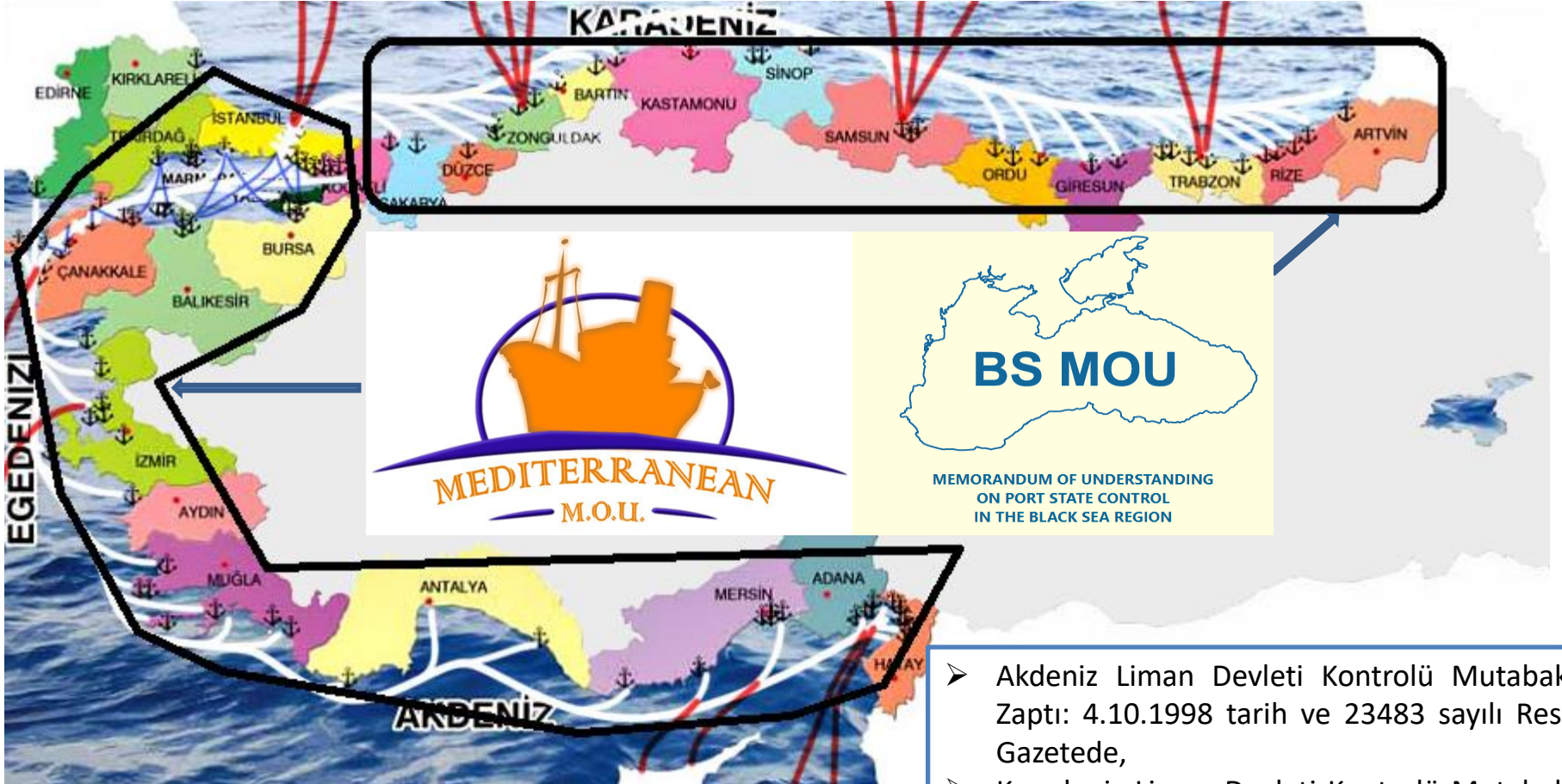


- Avrupa ve Kuzey Atlantik Bölgesi (Paris MoU),
- Asya ve Pasifik Bölgesi (Tokyo MoU),
- Latin Amerika Bölgesi(Acuerdo de Vina del Mar),
- Akdeniz Bölgesi (Mediterranean MoU),
- Karadeniz Bölgesi (Black Sea MoU),
- Karayipler (Caribbean MoU),
- Batı ve Orta Afrika Bölgesi (Abuja MoU),
- Hint Okyanusu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





Liman Devleti Denetimi



- Akdeniz Liman Devleti Kontrolü Mutabakat Zaptı: 4.10.1998 tarih ve 23483 sayılı Resmi Gazetede,
- Karadeniz Liman Devleti Kontrolü Mutabakat zaptı: 12.12.2000 tarih ve 24258 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır.



BS MoU Hedefleme Sistemi



Genel Parametreler		Profil			
		Yüksek Risk		Standart Risk	Düşük Risk
		Kriter	Ağırlık Puanı	Kriter	Kriter
Gemi Tipi		Kimyasal tanker, gaz tankeri, petrol tankeri, dökme yük gemisi, yolcu gemisi, ro-ro kargo gemisi	1	Yüksek veya Düşük Risk Özelliğine Sahip Olmayan Gemiler	Gemi tipi sınırlaması yok
Gemi Yaşı		>12; ≤24	1		Yaş sınırlaması yok
		≥25	2		
Bayrak	Tutulma İndeksi	Yüksek	1		
		Çok yüksek	2		
	Eksiklik İndeksi	-	-		Düşük
	IMO Denetim	-	-		Evet
Klas Kuruluşları	BS MoU klas kuruluşu ⁵¹	-	-		Evet
	Klasla ilgili tutulma indeksi	Yüksek	1		-
	Klasla ilgili tutulmaya sebep eksiklik indeksi	-	-		Düşük
Şirket	Tutulma İndeksi	Yüksek	2	-	
	Eksiklik İndeksi	-	-	Düşük	
Denetim Geçmişi	Eksiklik İndeksi	Çok yüksek	1	Düşük	
	Tutulma Sayısı	2 tutulma	1	Tutulması olmalı	
		3 ve daha fazla tutulma	2		

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

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

Sisteme göre 5 veya daha yüksek puana sahip gemiler, yüksek riskli olarak; düşük risk parametrelerini karşılayan ve son 36 ay içerisinde en az bir denetim geçirmiş gemiler, düşük riskli olarak; yüksek risk veya düşük risk niteliklerinden ikisini de taşımayan gemiler ise standart riskli olarak sınıflandırılmaktadır.



MED MoU Hedefleme Sistemi



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

- Uygulamada, gemi MED MoU üye devlet limanına uğrak yaptığı anda sistemden geminin son denetim tarihi kontrol edilmekte ve eğer bu süre 6 aydan fazla ise konu gemiye denetim yapılmaktadır.
- Birden fazla denetime tabi gemi olması halinde Risk Faktörü Yüksek olan gemi tercih edilmelidir.



PSC İLAVE DENETİM – UF / OF



Ağırbasan Faktör	Beklenmedik Faktör
<ul style="list-style-type: none">• Bölgede herhangi bir üye devlet tarafından rapor edilmişse	<ul style="list-style-type: none">• Pilot veya ilgili otoritelerden gemi trafik hizmetlerinden geminin seyri hakkında alınan bilgileri içeren rapor gelmişse
<ul style="list-style-type: none">• Herhangi bir kazaya karışmışsa	<ul style="list-style-type: none">• Raporlama zorunluluğuna uymamışsa
<ul style="list-style-type: none">• Deniz çevresine ilişkin herhangi bir ihlalde bulunmuşsa	<ul style="list-style-type: none">• Önceki denetimden kapatılmamış ISM eksikliği bulunuyorsa (eksikliğin tespit edilmesinden 3 ay sonra)
<ul style="list-style-type: none">• Emniyetli seyir prosedürlerinin takip edilmemişse	<ul style="list-style-type: none">• Gemi önceki denetimlerinden birisinde tutuklanmışsa (tutulmadan 3 ay sonra)
<ul style="list-style-type: none">• Emniyetli biçimde donatılmamışsa	<ul style="list-style-type: none">• Üye devletler haricinde emniyet, çalışma ve yaşam koşulları veya kirlilikle alakalı kaptan gemi adamı veya gemilerin emniyetli operasyonu ile ilişkili herhangi bir kuruluş tarafından rapor edilmişse
<ul style="list-style-type: none">• Son liman devleti kontrolünün ardından emniyet nedeniyle klası çekilmişse	<ul style="list-style-type: none">• Deniz emniyetini tehdit eder biçimde seyir yapıyorsa
<ul style="list-style-type: none">• Memorandum veri tabanında geminin kimliği tespit edilememişse	<ul style="list-style-type: none">• Özellikle zehirli veya tehlikeli yüklere ilişkin sorun rapor edilmişse





ONBOARD INSPECTION



Clear ground!!

- ilgili sözleşmelerin gerektirdiği sertifikanın, temel ekipman veya düzenlemelerin olmaması, eksik/hatalı olması veya geçersiz olduğuna dair elde edilen kanıt
- Geminin yapısal, su geçirmez veya hava geçirmez bütünlüğünü riske atabilecek ciddi tekne veya yapısal bozulma veya eksikliklerin mevcut olduğuna dair genel izlenim ve gözlemlerinden elde edilen kanıtlar;
- Emniyet, kirliliğin önlenmesi veya seyir ekipmanlarında ciddi eksikliklerin bulunduğuna dair genel izlenimlerinden veya gözlemlerinden elde edilen kanıtlar;
- Kaptanın veya mürettebatın, gemilerin güvenliği veya kirliliğin önlenmesi ile ilgili temel gemi operasyonlarına aşina olmadığına veya bu tür operasyonların gerçekleştirilmediğine dair bilgi veya kanıt;
- Kilit personelin birbirleriyle veya gemideki diğer kişilerle iletişim kuramayacaklarına dair belirtiler;
- Uygun iptal prosedürleri takip edilmeyen yanlış tehlike alarmlarının yayılması;
- Geminin standart altı olduğuna dair bir rapor veya şikayetin alınması.

ÖNSÖRVEY & PSC

DENETİME HAZIRLIK

SERTİFİKA VE DÖKÜMANTASYON KONTROLÜ

GEMİNİN GENEL DURUMUNUN KONTROLÜ

- Cankurtarma, yangın algılama ve yangına müdahale ekipmaları,
- Köprüüstü ekipmanları,
- Baş kasara, kargo ambarları/mahalleri,
- Makine dairesi ve Pilot transfer düzenlemeleri
- Önceki PSC denetimlerinden kalan herhangi bir önemli eksikliğin giderilip giderilmediği.

HAYIR

INITIAL INSPECTION

PROCEDURES FOR PORT STATE CONTROL

EVET

MORE DETAIL INSPECTION





ARAMA KURTARMA FAALİYETLERİ



ARAMA KURTARMA
NEDİR?

*KURTARILAN HERBİR HAYAT
KURTARILAN YENİ BİR DÜNYADIR...*



ARAMA & KURTARMA



- ❑ Yaşama hakkı, en temel hak olup, diğer haklara göre birincil durumdadır. İnsan hakları içinde sıralama açısından ilk ve öncelikli değer olan yaşama hakkı tehlike ve risklere karşı yine kamu otoritesi tarafından korunma tedbirlerini içerir.
- ❑ Dünyada yürütülen arama kurtarma faaliyetlerinin merkezinde insan hayatını kurtarmaya yönelik bir çaba vardır.
- ❑ Dünyanın neresinde olursa olsun insanların ihtiyaç duyduğunda arama kurtarma hizmetinden istifade edebilmeleri için uluslararası standart ve iş birliğinin sağlanması son derece önemlidir.



ARAMA & KURTARMA



- ❑ Arama kurtarmayla ilgili yürütülen gayretlerin tümünün en öncelikli hedefi kazazedenin tehlikeli bölgeden bir an önce kurtarılmasıdır.
- ❑ Tüm kaynaklar kullanılarak kazazede zamanında hızlı olarak kurtarılırsa sistem başarılı, eğer kurtarılamazsa başarısız kabul edilmektedir.
- ❑ Arama Kurtarma faaliyetinde %99 başarı başarısızlıktık.
- ❑ Çok başarılı bir arama kurtarma sisteminin varlığı asla hissedilmez ve rutin bir faaliyet gibi devam eder.
- ❑ Fakat insanların can kaybıyla sonuçlanan arama kurtarma faaliyeti hem ulusal hem de uluslararası alanda çok fazla eleştiri alır.



DENİZ ve HAVA VASITALARININ

- Tehlikeye maruz kalması,
- Kaybolması
- Kazaya uğraması hallerinde,

kazazedelerin milliyet farkı gözetilmeksizin her türlü araç ve bu maksatla teşkil edilmiş özel kurtarma timleri kullanılarak aranması ve kurtarılması işlemidir





✦ DENİZ VE HAVA VASITALARINDAKİ KAZAZEDELERİN ARAMA KURTARILMASI

- ❑ Deniz Ve Hava Araçları Kazalarında Arama Kurtarma Yönetmeliği (17.10.2020)
- ❑ Arama Kurtarma faaliyetlerini koordine etmek üzere Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bünyesinde **Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AAKKM)** kurulmuştur.





TÜRK ARAMA KURTARMA SAHASI





ARAMA KURTARMA KOORDİNASYON MERKEZLERİ (AKKM)



Deniz AKKM: Kıyılardan itibaren deniz sahalarındaki arama kurtarma faaliyetlerinin icrasından sorumlu merkez Sahil Güvenlik Komutanlığı'dır.

Yönetmelik gereğince Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tüm imkan ve kabiliyetleri ile AK faaliyetlerine katılır.

Hava AKKM: Kara ve adalar üzerindeki hareketin icrasından sorumlu merkez Hava Kuvvetleri Komutanlığı'dır.





AAKM



DENİZ AKKM

SAHİL GÜVENLİK KOMUTANLIĞI

DENİZ ARAMA VE KURTARMA
KOORDİNASYON MERKEZİ
(DENİZ AKKM)

KIYI EMNİYETİ
GENEL
MÜDÜRLÜĞÜ

HAVA AKKM

HAVA KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI

HAVA ARAMA VE KURTARMA
KOORDİNASYON MERKEZİ
(HAVA AKKM)

DEVLET HAVA MEYDANLARI
İŞLETMESİ
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
(ANKARA-İSTANBUL FIC)





ANA ARAMA KURTARMA KOORDİNASYON MERKEZİ (AAKKM)'NİN GÖREVLERİ



Konularında uzman personel ile 24 saat esasına göre görev yaparak arama kurtarma faaliyetlerini **üst düzeyde** koordine eder.

Arama kurtarma sahasında uluslararası standartlara uygun arama ve kurtarma teşkilatlarının kurulmasını, geliştirilmesini, idame ettirilmesini ve işletilmesini **koordine eder.**

AK faaliyetlerine ilişkin uluslararası mevzuatlara göre ulusal mevzuatların hazırlanması çalışmalarını yürütür, **gerekli duyuruları hazırlar ve yayımlar.**



ANA ARAMA KURTARMA KOORDİNASYON MERKEZİ (AAKMM)'NİN GÖREVLERİ



Türk Arama Kurtarma Sahası dışındaki tehlike/risk altında olan Türk bayraklı deniz / hava araçlarından kaynaklanan **sinyal / ihbarlar** alınarak değerlendirildikten sonra o bōlgedeki Arama Kurtarma biriminin **harekete geçirilmesi sağlanır**

Türk Arama Kurtarma Bōlgesi (AKB) ve hōkōmranlık alanı içerisinde olabilecek hava ve deniz kazaları, korsan ve terōr saldırıları neticesinde meydana gelen arama kurtarma faaliyetleri için **ilk irtibat noktasıdır**

KomŐu ũlkelerle AK Bōlgemiz içinde/dışında icra edilecek faaliyetler için **koordinasyon ve iŐbirliđini sağlar.**

İkili SAR anlaşmalarının yapılmasında DıŐiŐleri Bakanlığı ile **birlikte hareket eder**





AAKKM HİZMETLERİ

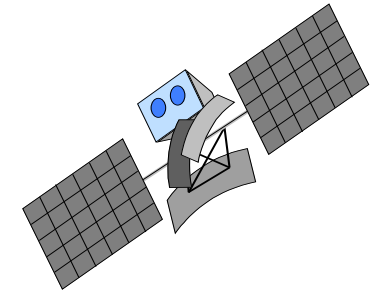
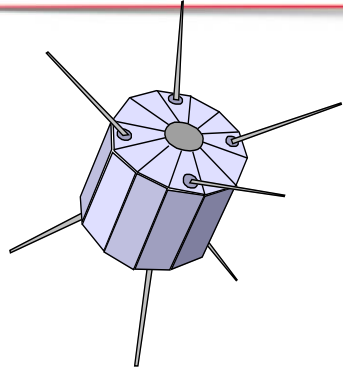


- UYDU YARDIMLI A.K. (COSPAS-SARSAT) SİSTEMİ
- OTOMATİK TANIMLAMA SİSTEMİ (OTS)
- DENİZ HAYDUTLUĞU TAKİBİ
- TIBBİ MÜDAHALE
- DENİZ KİRLİLİĞİ İLE MÜCADELE





ARAMA & KURTARMA



COSPAS SARSAT SİSTEMİ

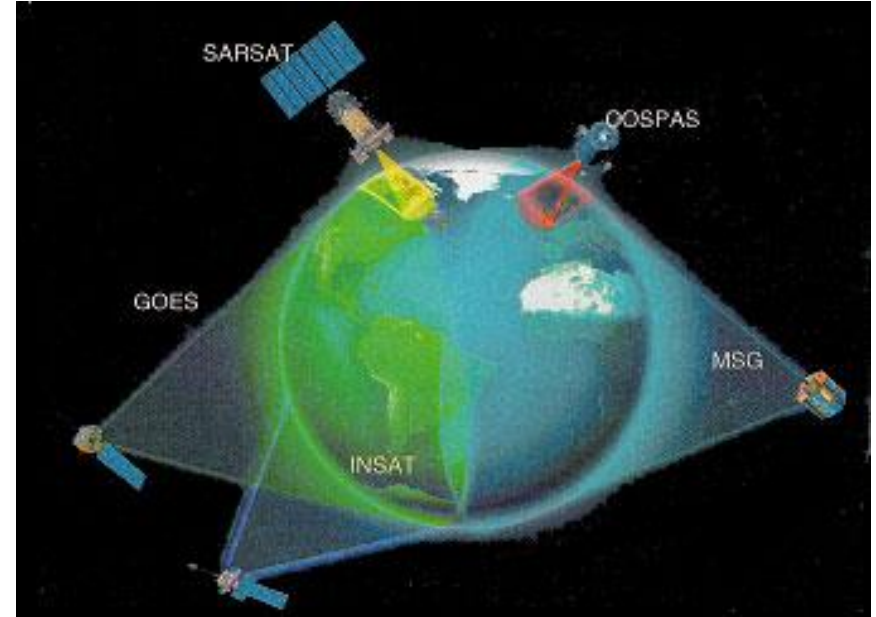




▲ COSPAS-SARSAT NEDİR?



▲ Uydular yardımıyla insan hayatı kurtarmaya yönelik uluslararası bir sistemdir.



Amaç: En kısa zamanda en doğru bilgiyi almak.





Cospas-Sarsat Sistemi

(Uluslararası Uydu Yardımlı Arama Kurtarma Sistemi)



COSPAS-SARSAT sistemi, kaza yaptığında ve bu durumu 406 MHz frekansı üzerinden gönderdikleri sinyallerle bildiren gemi, uçak veya şahısların kazaya uğradıkları pozisyon ve kimlik bilgilerinin uydular aracılığıyla tespit edilmesini ve gerekli arama kurtarma işleminin bir an önce başlatılmasını sağlayan uluslararası bir sistemdir.



Uzay kesimi



EPIRB, ELT, PLB



Local User Terminal (LUT)



Görev Kontrol Merkezi (MCC)

COSPAS-SARSAT sistemi, uzay kesimi ve yer kesimi olmak üzere ikiye ayrılır;

Uzay Kesimi:

LEO, GEO ve MEO uyduları

Yer Kesimi:

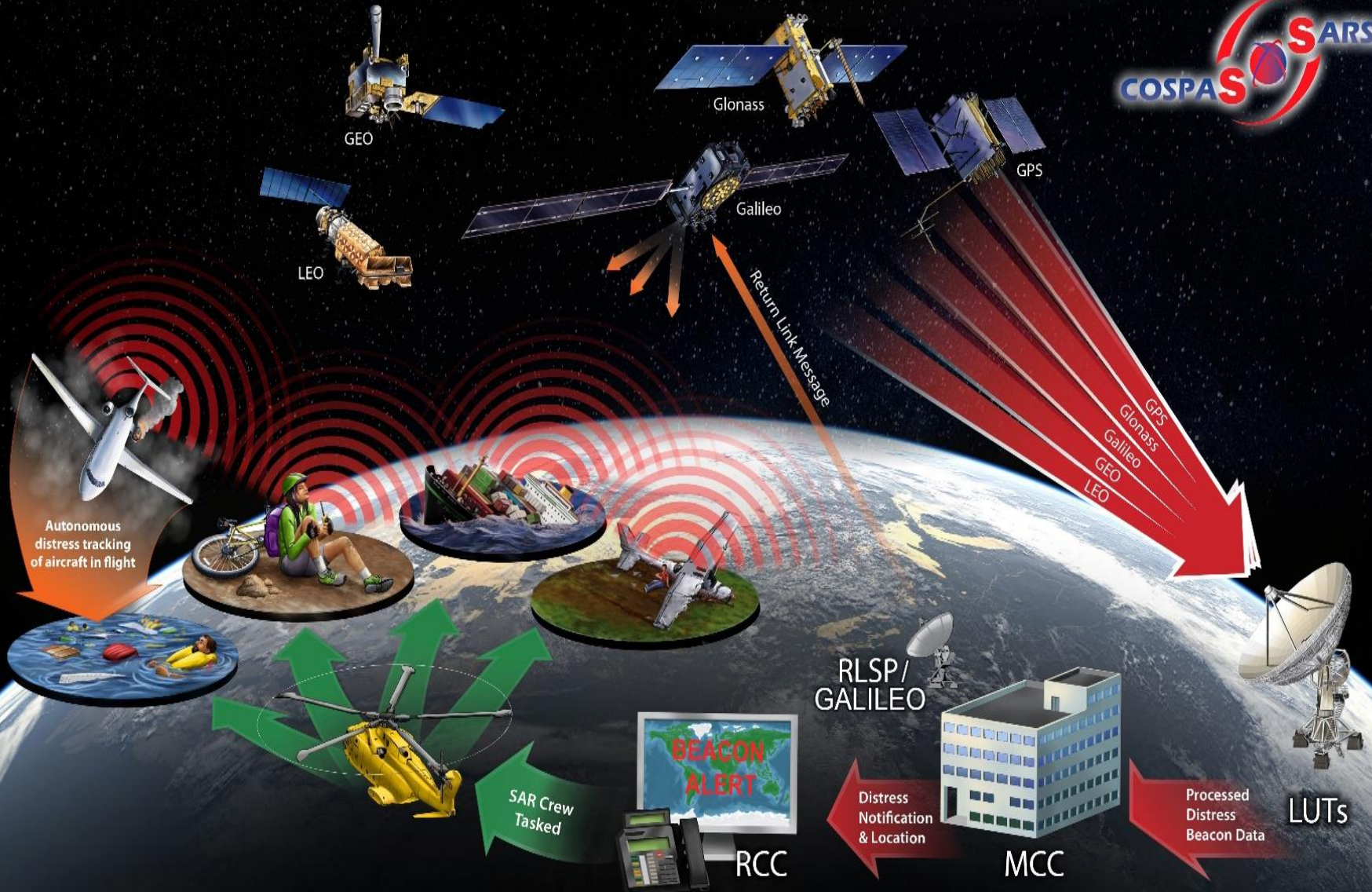
a) Tehlike sinyali gönderen cihazlar (EPIRB, ELT, PLB)

b) Uydu Yer Sistemleri: LUT, MCC, RCC





SISTEMİN İŞLEYİŞİ





OTOMATİK TANIMLAMA SİSTEMİ (OTS)



Arama kurtarma operasyonlarında etkin saha yönetimi sağlar.



Otomatik tanımlama sistemi



T.C. ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Denizcilik Genel Müdürlüğü
Otomatik Tanımlama Sistemi**

Please enter your login details

username

password

Remember Me e-Maritime

Login

MariWeb
Connecting the maritime world

Türkiye kıyılarında seyreden gemilerin anlık izlenmesini sağlar.

mariweb.denizcilik.gov.tr/ecs

MariWeb
Connecting the maritime world

LSS: All Data [30 min] Target Profile: System Default Target Filter: -- none --

CRISTINA A

Target	Position	Errors
Vessel		
MMSI	215419000	
Flag		
IMO number	9337365	
Name	CRISTINA A	
Call sign	9HA5104	
Last update	2023-12-18 18:16:18 UTC	
Time since last update	7 seconds	
Data Source	Armutlu TGI	
Destination	TRAMB	
ETA	18 Dec 08:20	
Draught	7.2 m	
Ship and cargo type	[74] Cargo ship Carrying DG, HS, or MP, IMO hazard or pollutant category OS	
Dimensions (m)	Length: 184 m Width: 24 m A: 171 m B: 13 m C: 6 m D: 18 m	

Map showing the location of CRISTINA A (MMSI 215419000) near the coast of Turkey, with various maritime data points and labels like Kavaklı, Merkez, Yakuplu, and Ambarlı.



DENİZ HAYDUTLUĞU TAKİBİ



- AAKKM, ISPS Koda göre (Uluslar arası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu) ilk irtibat noktasıdır.

- Kaçırılan geminin gönderdiği sinyalleri INMARSAT-C ve COSPAS-SARSAT sistemi aracılığıyla takip eder.





TIBBİ MÜDAHALE



Türk gemileri ve Tele Sağlık Merkezi arasındaki tıbbi yardım hizmeti,



Kendi karasularımızda seyreden tüm gemiler için aynı zamanda tıbbi tahliye hizmeti,





DENİZ KİRLİLİĞİ İLE MÜCADELE



Kazalardan kaynaklanan deniz kirliliği olaylarında ilk irtibat noktasıdır,

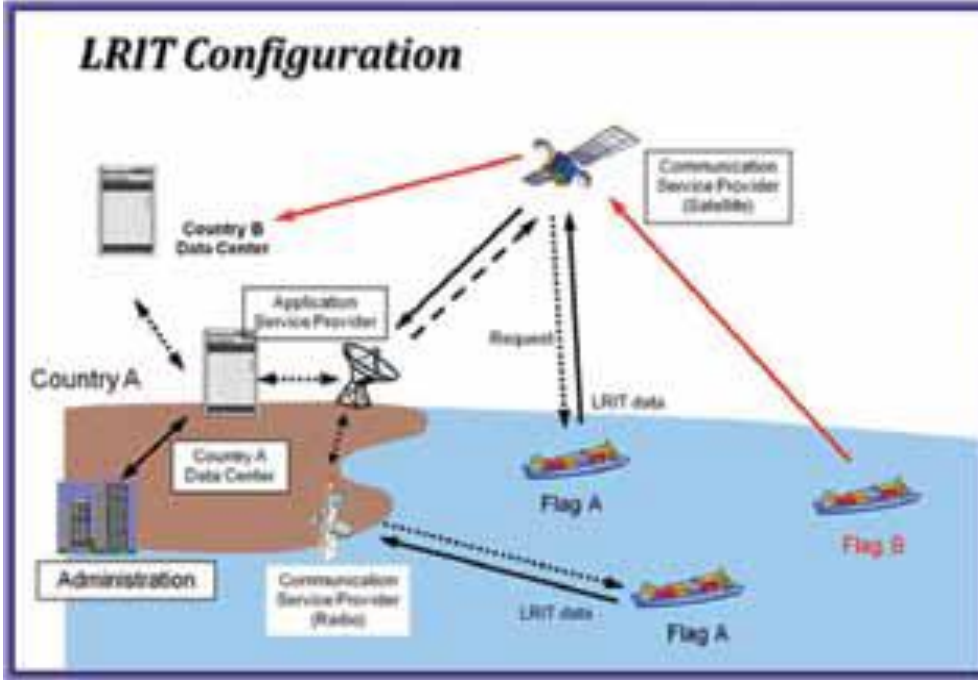


İlgili kurum ve kuruluşları harekete geçirir.





GEMİLERİN UZAKTAN TANIMLANMASI VE TAKİBİ SİSTEMİ (LRIT)



INMARSAT uyduları kullanılarak;

- Dünyanın neresinde olursa olsun tüm Türk Bayraklı gemiler ile
- Kıyılarımızdan 1000 deniz mili uzaklığa kadar deniz alanı içerisinde yer alan tüm gemiler, **İzlenebilmektedir.**





STCW SÖZLEŞMESİ



Gemiadamlarının Eğitim,
Belgelendirme ve Vardiya Tutma
Hakkında Uluslararası Sözleşme





STCW SÖZLEŞMESİ



- ❖ Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (STCW) 1978, gemiadamları eğitim, belgelendirme ve vardiya tutma standartları hakkındaki asgari gerekleri düzenleyen ilk uluslararası düzenlemedir.
- ❖ Sözleşme 7 Temmuz 1978'de kabul edilmiş, 28 Nisan 1984 tarihinde yürürlüğe girmiştir.
- ❖ Bu Sözleşme öncesinde, bütün sektörleri bağlayan uluslararası bir alan olmasına rağmen denizcilik eğitimi ile ilgili kurallar ulusal seviyede belirleniyor ve diğer ülkelerdeki uygulamalar dikkate alınmıyordu.
- ❖ Sözleşme, gemiadamı eğitimlerinde bir standartlaşma ve uygulamada birliktelik sağlanması için atılan ilk adım olup asgari gerekleri belirlemiştir.





STCW SÖZLEŞMESİ



STCW -1995 DEĞİŞİKLİKLERİ

1995 Değişikliklerinin en önemlisi, Sözleşmenin Teknik Ek'inin kurallara dönüştürülmesi ve birçok teknik Kuralın yeni bir Kod olarak yayımlanmasıdır. STCW Kodu olarak bilinen ve STCW Sözleşmesinin tamamlayıcısı olan STCW Kodu, A ve B kısımlarına ayrılmış olup A Kısmı zorunlu B kısmı ise tavsiye niteliğindedir.

STCW 1995 Değişiklikleri ve STCW Kodu 1 Şubat 1997'de yürürlüğe girmiştir.

Sözleşme ile ilgili sadece kural koyma değil kuralların uygulamasını izleme ve denetleme yönünde attığı ilk adımdır. Bu kural ile bayrak devletlerine uygulama, liman devletlerine de kontrol görevi verilmiştir.





2010 MANİLA DEĞİŞİKLİKLERİ



- Bu değişiklikler 1 Ocak 2012 tarihinde yürürlüğe girmiş ancak kuralların uygulamaya geçmesi 31 Aralık 2016 tarihinde kadar kademeli olarak düzenlenmiştir.
- -Yeterlik belgelerinin düzenlenmesinde usulsüz uygulamaları önlemek için geliştirilmiş tedbirlerin alınması ve değerlendirme prosesinin güçlendirilmesi (üye ülkelerin Sözleşmeye uyumlarının izlenmesi)
- -Çalışma ve dinlenme saatleri ile ilgili gereklerin revizesi, Uyuşturucu ve alkolün kötüye kullanımı ile ilgili yeni kurallar, gemiadamı sağlık koşulları ile ilgili güncellenmiş kurallar
- -Usta gemiciler için yeni belgelendirme sistemi
- -Elektronik Harita ve Bilgi Sistemleri (ECDIS), BRM, ERM gibi modern teknolojiye yönelik eğitimlerin gerekleri
- -Makine sınıfı için atölye stajı zorunluluğu
- -Deniz çevresi bilinci ile liderlik ve takım yönetimine ilişkin yeni kurallar
- -Elektro-Teknik zabitleri için yeni eğitim ve belgelendirme gerekleri
- -Gaz tankerlerinde çalışan personel dahil tüm tanker tipi gemilerde çalışan gemiadamlarının yeterlik koşullarının güncellenmesi
- -Korsan saldırısında yapılacaklar dahil, güvenlik eğitimleri ile ilgili yeni gerekler
- -uzaktan eğitim, web tabanlı eğitim gibi modern eğitim teknolojilerine giriş
- -Kutup sularında çalışan gemilerde hizmet yapan gemiadamlarının eğitimi ile ilgili yeni kılavuz
- -Dinamik Mevki Sistemini kullanan personelin eğitimi için yeni kılavuz





- Eğitim ve Belgelendirme Daire Başkanlığı





GÖREVLERİ



- ❖ Denizcilik eğitimi veren kurumların yetkilendirmesi & periyodik denetimlerinin yapılması
- ❖ Amatör Denizci & Kısa Mesafe Telsiz eğitim ve sınavlarının yapılması
- ❖ Gemiadamları Disiplin Komisyonu koordinasyonu (toplantı, savunma, karar yazıları...)
- ❖ Kılavuz kaptan, profesyonel sualtıadamı, denizci eğitimci belgelerinin düzenlenmesi
- ❖ STCW Sözleşmesi I/10 Kuralı kapsamında gemiadamı belgelerinin karşılıklı tanınmasına ilişkin protokol çalışmaları
- ❖ Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Avrupa Deniz Emniyeti Ajansına (EMSA) sunulacak raporların hazırlanması
- ❖ Gemiadamları Komisyonu koordinasyonu, ilgili yazışmalar
- ❖ Elektronik Başvuru Sistemi koordinasyonu
- ❖ Gemiadamı yeterlikleri kod açımı işlemleri, gemiadamı işlemleri





Gemiadamları Komisyonu



Gemiadamı Komisyonu

- GK Başkan ve üyeleri, GK sekreteryası
- 82 koltuk kapasiteli sınav salonu
- Zabitan ve tayfa sınıfı gemiadamı sınavları, STCW Değerlendirme ve Amatör Denizcilik Sınavları
- Gemiadamı Elektronik Başvuru Onay İşlemleri
- Yılda 40.000 adet cüzdan basımı



Komisyon üyeleri; İdare, Milli Eğitim Bakanlığı, Milli Savunma Bakanlığı ve Yükseköğretim Kurulu mensuplarından oluşur ve 2 ayda en az bir kez toplanır.





İzleme ve Değerlendirme



"Denizcilik Eğitimi Veren Okul/Kurumların STCW Sözleşmesi Kapsamında Sürekli İzlenmesine ve Değerlendirilmesine Yönelik İşbirliği Protokolü" kapsamında;



İzleme ve Değerlendirme Komitesi (YÖK ve MEB)



Denizcilik Eğitimi İzleme ve Değerlendirme Komisyonu

oluşturulmuştur.

Okul denetimlerini müteakip denetim raporları İzleme ve Değerlendirme Komitesi toplantılarında değerlendirilmekte, Genel Müdürlüğümüz bünyesinde oluşturulan Denizcilik Eğitimi İzleme ve Değerlendirme Komisyonu tarafından nihai kararlar alınmaktadır.





Kılavuz Kaptan Sınavları



Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği gereği; İdare tarafından mevcut kılavuz teşkilatlarının talebi ve/veya İdarenin değerlendirmesi üzerine her yılın Ocak ayı içerisinde ihtiyaç duyulan kılavuz kaptan sayısı ilan edilmekte, kılavuz kaptan yazılı ve sözlü sınavları ise Mart ayı içerisinde Genel Müdürlüğümüz bünyesinde yapılmaktadır.





Gemiadamları Disiplin Komisyonu



Komisyon Üyeleri

Genel Müdür

Genel Müdür
Yardımcısı

Daire Başkanı

DTO
Temsilcisi

GEMİMO
Temsilcisi

TAİS
Temsilcisi

TDS Temsilcisi

**Gemiadamları ve Kılavuz
Kaptanlar Yönetmeliğinin 64
üçüncü maddesine istinaden**
2017 yılında kurulmuştur.
Toplantılarda alınan idari yaptırım
cezaları tarafsız şekilde
uygulanmaktadır.





14.09.2023 TARİHİNDE YAPILAN GEMİADAMLARI DİSİPLİN KOMİSYONU KARARLARI



Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliğinin 64 üncü maddesine istinaden kurulan, Gemiadamları Disiplin Komisyonu tarafından 14/09/2023 tarihinde yapılan (2023/3) toplantı karar tutanağında imza altına alınan kararlar gereğince;

- 1 – Gemiye, gemi personelini, geminin yükünü veya deniz çevresini tehlikeye atan davranışlarda bulunmak suçundan,
 - Uzakyol Kaptan, Sınırlı Kaptan yeterlik belgesine sahip üç gemi insanına, yeterlik belgesinin 6 ay süre ile askıya alınma cezası,
 - Uzakyol Başmühendis, Kaptan yeterlik belgesine sahip **iki gemi insanına, yeterlik belgesinin 3 ay süre ile askıya alınma cezası,**
- 2 - Kabul edilebilir sebepler haricinde; amiri tarafından göreve çağrıldığında göreve hazır bulunmamak, görevde olması gereken yerde bulunmamak, görev başında uyumak suçundan,
 - Uzakyol Vardiya Zabiti, Aşçı yeterlik belgesine sahip iki gemi insanına, **yeterlik belgesinin 6 ay süre ile askıya alınma cezası,**
- 3- Geçerli bir mazereti olmaksızın gemiyi terk etmek suçundan,
 - Yağcı yeterlik belgesine sahip bir gemi insanına gemiadamı yeterlik belgesinin iptal edilmesi cezası,





14.09.2023 TARİHİNDE YAPILAN GEMİADAMLARI DİSİPLİN KOMİSYONU KARARLARI



4 - Seyir veya liman vardiyasında yapmakla yükümlü olduğu periyodik kontrol ve işleri aksatmak suçundan,

- Uzakyol Vardiya Mühendisi yeterlik belgesine **sahip bir gemi insanına, ihtar cezası,**

5- Kasten ve makul sebep olmaksızın gemiye hasar vermek, gemideki herhangi bir mala zarar vermek veya gemideki herhangi bir malı denize atmak suçundan,

- Usta Gemici yeterlik belgesine sahip **bir gemi insanına, denizde çalışmaktan men edilmesi cezası,**

6 – Belgede sahtecilik suçundan,

- Uzakyol Vardiya Zabiti, Vardiya Zabiti, Usta Gemici, Makine Zabiti yeterlik belgesine sahip dört gemi insanına ihtar cezası ve 6 ay süre ile sınava girmeme cezası,

kararları alınmıştır.





TEŞEKKÜRLER

Muhammed Ali KART

Ambarlı Bölge Liman Başkanı

