

GÜVENLİ LİMANLAR VE LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ (ISPS & PSC)

Uluslar arası Gemi ve Liman Tesisi Emniyet Kodu (ISPS)

Bilindiği gibi, ABD’de 11 Eylül 2001 tarihinde gerçekleştirilen terörist saldırılar tüm iş ve yaşam alanlarında olduğu gibi gemi ve limanlarda da “emniyet” konusunun yeni bir yaklaşımla gündeme gelmesinde başlıca unsur olmuştur.

Uluslar arası Denizcilik Örgütü (IMO) kuruluşundan bu yana “Temiz Denizler” ve “Güvenli Gemiler” amacı doğrultusunda uluslar arası standartlar oluşturmaktadır. IMO’nun iki önemli politikasından biri olan “Güvenlik “ , İngilizce “Safety” karşılığı çevirdiğimiz kavramdır. Bugün ise IMO denizcilikte yeni bir kavram konusunda uluslar arası standart oluşturmuş durumdadır. Türkçe’ye yine aynı kelimelerle yani “Emniyet” veya “Güvenlik” diye çevirdiğimiz fakat farklı bir anlam yüklediğimiz, İngilizce “Security” kelimesinin anlattığı kavram, ISPS Kodu kapsamında sözünü ettiğimiz “Emniyet” kelimesini “Safety” anlamıyla değil polis teşkilatının faaliyet alanındaki “Security” anlamıyla kullanılmaktadır. Her iki kavramı birlikte kastederek bundan böyle güvenli ve emniyetli gemiler ve temiz denizleri amaçlamaktayız.

Uluslararası denizcilik için yeni ve kapsamlı bir emniyet rejimi IMO’nun 9-13 Aralık 2002 tarihlerinde toplanan Diplomatik Konferansı sonucunda, denizciliğe karşı terörist uygulamaları önlemek ve denizde emniyeti güçlendirmek amacıyla alınan bir dizi önlemler 2004 yılında yürürlüğe girecek şekilde kabul edildi. Bu konferans SOLAS 74 Konvansiyonu’na yeni eklemeleri kabul etti. Bunların en önemlisi ISPS Kod olarak bilinen “Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Emniyet Kodu” (International Ship and Port Facility Security Code / ISPS Code)

ISPS Kod’un amacı; uluslararası ticarete kullanılan gemileri ve liman tesislerini etkileyebilecek güvenlik tedbirlerini tespit ederek önleyici tedbirler alınmasını sağlamaktır. ISPS Kod ile sözleşmeye taraf olan devletler, resmi kurumlar, gemiler ve liman tesisleri birbiriyle işbirliği yapabileceği ulusal ve uluslararası bir yapı tesis edilmesi hedeflenmektedir. Böylelikle yolcuların, personelin, yükün gemilerde ve limanlarda güvenliğinin sağlanmasına çalışılmaktadır.

ISPS Kod gereklerini yerine getirmeyen gemilerin ve liman tesislerinin, 1 Temmuz 2004 tarihinden itibaren, uluslararası sefer yapan gemilere hizmet vermeleri engellenmiştir. Bu nedenle gemilerin ve limanların, ISPS Kod gereklerini yerine getirmesi, ticari faaliyetlerinin devamı açısından büyük önem taşımaktadır. ISPS Kod gereklerini uygulamak zorunluluğu vardır. Ulusal ve uluslararası Hukuk yönünden bağlayıcıdır. Bu uygulamayı Denizcilik idareleri, gemi işletim şirketleri, gemiler, liman tesislerini işleten kurumlar müştereken yürütürler.

LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ (PSC)

Son otuz yılda denizcilik kesintisiz bir entegrasyona girmiş ve klasik yapıda önemli değişiklikler olmuştur. Bütün gemi tipleri Inter-modal sisteme uygun olarak bazı değişikliklere uğramıştır. Buna bağlı olarak gemiler daha çok geniş ulaştırma ağının bir parçası olarak donatılmışlardır.

Gemilerin hareket etmesi ve devamlı yer değiştirmesi sebebi ile taşıdıkları risk her liman ve seyir yaptıkları her deniz için tehdit olmuştur. Aslında bağlı olduğu bayrak devleti, klas, sigorta kuruluşları, donatıcı, personeli, ve daha birçok makamlarca devamlı denetim altında olan gemiler yer değiştirmeleri sebebiyle bazı durumlarda kontrol dışı kalabilmektedir.

Çoğu can–mal kaybı ve çevre kirliliği ile sonuçlanan kazaların önlenmesi için, Uluslar arası Denizcilik Teşkilatı (IMO) gemilerin gittikleri ülkelerin limanlarında da denetlenmelerini düzenleyen A.787 (19) ve A.882 (21) kararlarını (Resolution) almıştır.

PSC’ ye NEDEN GEREK OLMUŞTUR

Denizde can–mal güvenliğini sağlama ve çevre kirliliğini önleme amacına yönelik olarak IMO birçok konvansiyon, karar, kod, ve sirküler yayımlamıştır. Ancak bu kuralların

oluşturulması kadar önemli bir başka konu ise kuralların uygulanmasıdır. Bu kuralları uygulamak üye devletlerin sorumluluğundadır.

Bu kuralları uygulama sorumluluğunun gereği olarak üye devletlerin "İdare / denizcilik idareleri :

1- Bayrak Devleti Uygulamaları (Flag State Implementation)

Kendi bayrağını taşıyan gemilerin, denetim ve sertifikalandırma işlemleri

2- Liman Devleti Kontrolü (PSC) ise

Yabancı ülke bayrağı taşıyan gemilerin kendi limanlarımızdaki kontrolleri Görevlerini üstlenmişlerdir.

Liman devleti Kontrolünde tutulmaların sonuçları donatana

- gecikmeler
- yük sahibi ve gemi işletmecisi tazminleri
- takvime bağlanmamış ve /veya zorunlu onarımlar
- limana girişlerin yasaklanması / hedef haline gelme
- müşteri kaybı
- PSC masrafları
- Klas nezaret ücretleri
- Fazla kalışlar nedeni ile artan liman masrafları olarak yansımaktadır.

AB üyesi ülkelerde uygulamaya başlandığı 1980'li yıllarda ; Liman Devleti Kontrolünün, gemilerin kurallara uyumunun sağlanması, can ve mal güvenliğini artırmak çevrenin korunmasını sağlamasının yanında uygulatan ülke limanlarını riskli gemilerden koruma ve haksız rekabeti önleme gibi ek faydaları da vardır.

Liman devleti denetiminin yapılmaması durumunda; standartlara uyum için gerekli mali kaynak / para ayrılmayan bakım tutum için gerekli çaba gösterilmeyen gemiler ile kurallara uyumlu gemiler aynı piyasada çalışmakta, ancak işletme giderleri düşük olduğu için yük bulmada avantaj kazanmaktadırlar. Kaldı ki, bizim bazı armatörlerimizin tercihinin de başlangıçta bu yönde olmakla birlikte günümüzde değiştiği görülmektedir. Zaten bu strateji değişimi olmasaydı çok yüksek riskli bölge kara listeden Gri listeye geçmesi mümkün olamazdı. Ekim 2002 – Eylül 2003 tarihleri arasında Paris Memorandumuna üye devletlerin limanlarında yapılan Liman Devleti kontrolü denetimleri sonucunda Türk Bayraklı gemilerin oranı yaklaşık % 10,53 sayısı ise 162 dir. Gemilerimizin tutulma sebepleri incelendiğinde; yangın pompaları (36 gemi), yangınla mücadelede diğer teçhizat eksiklikleri (18 gemi), ISM ile ilgili eksiklikler (19 gemi), **haritalar** (33 gemi), seyir neşriyatı eksikliği (18 gemi), alarm düzenekleri (14), gemi ve ekipmanlarının onarımı (22 gemi) ile ilgili eksiklikler öncelikle göze çarpmaktadır. Burada en çarpıcı olan harita ve seyir neşriyatı eksikliği oranının yüksekliğidir.

Bu durumda gemisine iyi bakan ve kurallara uyum için özen gösteren , gemisine kalifiye eleman donatan da yüksek navlunla taşıma yapacağı için haksız rekabete maruz kalmaktadır.

Liman Devleti Kontrollerine Dayanak Teşkil Eden Uluslar arası Sözleşmeler

Bölgesel mutabakat muhtıra (memorandum) larında yabancı bayraklı gemiler genel olarak aşağıdaki Uluslar arası Konvansiyon kurallarına göre denetlenmektedir.

- 1- Denizde Can Emniyeti Uluslar arası Sözleşmesi (SOLAS 74),
- 2- Denizlerin Gemiler tarafından Kirlenmesinin Önlenmesi Hakkında Uluslar arası Sözleşme (MARPOL 73/78),
- 3- Yükleme Hatları Uluslar arası Sözleşmesi (LL 1966) ,
- 4- Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslar arası Sözleşme (STCW 78)
- 5- Gemilerin Ölçümü Uluslar arası Sözleşmesi (Tonnage 69),
- 6- Denizde Çatışmayı Önleme Uluslar arası Sözleşmesi (COLREG 72),
- 7- ISM Kod uygulamaları (SOLAS'ın bir bölümü olarak),

- 8- Akdeniz Liman Devleti Mutabakat Muhtırası / zaptı(Memorandum),
- 9- Karadeniz Liman Devleti Mutabakat Muhtırası / zaptı(Memorandum),
- 10- Paris Mutabakat Muhtırası / zaptı(Memorandum),

Yukarıda sayılanların yanı sıra ABD gibi Liman Devleti Mutabakat Muhtırası (Memorandum) üyesi olmayan bazı devletler Liman Devleti Kontrol uygulamalarında yukarıda bahsedilen Uluslar arası anlaşmaları baz almakla beraber karasularına ve limanlarına giren yabancı bayraklı gemilere kendi ulusal mevzuatlarını da uygulamaktadırlar.

Bu kuralların bazılarının içeriği IMO kurallarından farklı veya daha üst düzeyde olabilmektedir. Bunun sonucu ABD kendi limanlarına sefer yapan gemileri USCG, OPA, CFR, kod kurallarına göre de donatılması tutulma ve cezaların önüne geçilmesi açısından önem taşımaktadır.

DEĞERLENDİRME:

Liman devleti kontrolü yapılacak gemiye çıkılmadan önce ;

- a- geminin limanlara geliş periyodu,
 - b- bayrak devletinin genel ortalaması,
 - c- daha önceki limanlardaki performansı,
 - d- geminin yaşı,
- göz önüne alınarak puanlama yapılmakta ve saptanan hedef gemi Liman Devleti kontrolüne tabi tutulmaktadır.

Bu kontroller esnasında artık klasik olarak soruların kaptan veya başmühendisin cevaplaması olayı da tarih olmuştur. Soru kime sorulursa onun cevap vermesi gerekmektedir (ISM kod gereği). Dolayısıyla gemideki hizmet içi eğitim zorunluluk olup; kaptan ve başmühendislerin eğitim ve pratik tecrübeleri önem kazanmaktadır. Ayrıca yetkilendirilmiş personel (DPA) tarafından gemiye katılmadan önce verilen eğitimler de önemlidir. Tabi eğitim kayıtlarının tutulması da önemlidir.

ISM Uygulamaları ve Yetkilendirilmiş Personel (DPA) in görevleri, Yetkilendirilmiş Personel (DPA) in öncelikle;

- ISM uygulamalarındaki Güvenli Yönetim ve Çevre Kirliliği gereklerini anlayıp, kontrol edebilecek, bilgi ve tecrübeye sahip olan kişi olmalıdır.
- Gemiden gelecek uygunsuzluk raporlarını değerlendirip, gerekli düzeltme işlemlerini başlatabilmelidir.(bu konuda yetkili olmalıdır)
- Uygunsuzluklara sebep olan gerçek nedenleri bulacak analizleri yapabilmek,
- İyileştirilecek hedefin doğru seçimi ve
- Gerekli eğitimleri vermek

Konularından sorumludur.

SONUÇ:

Çeşitli yönetim, işletme ve kontrol fonksiyonları ile haberleşme "GMDSS" artık bilgisayarların denetiminde yapılmaktadır. Buna bağlı olarak gemi personeli ise mümkün olabilecek en az seviyeye çekilmeye çalışılmış ve 9-10 kişiye kadar düşürülmüştür. Halbuki yaşlı gemilerin fitter, tornacı, kaynakçı gibi ara personele daha çok ihtiyacı vardır.

Deniz Ticaret filomuzun bugün için dünya standartlarında yaşlı filo sayıldığı bilinen bir gerçektir. Ancak :

- gemilerimiz yaş ortalamasını gençleştirmek için gerekli tedbirlerin alınması,
- müsteşarlığımızın IMO' da daimi temsilciliklerinin oluşturulması ve komitelerde alt komitelerdeki çalışmaların ve kural değişimlerinin yakından takibinin sağlanması,
- büyük elçiliklerimiz bünyesinde Deniz Ticaret Ateşeliklerinin temsil edilmesi,
- ülkemizde uygulanan Liman Devleti Kontrolünün geliştirilmesi ve imkanlarının artırılması,
- denizcilik eğitimi veren özel kurumların daha sık denetlenmesi ve standartlarının yükseltilmesi,

- gemilere eğitimli ve kalifiye gemiadamı donatılması, sefer bölgeleri kısıtlamasına uyulması
- uluslar arası sefer yapacak 500 GT, den büyük bütün gemileri kapsayan ISM kodu gereklerinin yerine getirilmesi, özellikle yetkilendirilmiş kişilerin (DPA) tayinin de ISM Kod kriterlerine uyulması.

Sanıyorum PSC kontrollerinde geldiğimiz nokta gri listeden- beyaz listeye geçişimizi kolaylaştıracaktır. Türk bayraklı gemilerin dünya limanlarında daha rahat dolaşımına katkı sağlayacaktır.

Yük.Müh. Adnan ERDAL
E. Bölge Müdürü