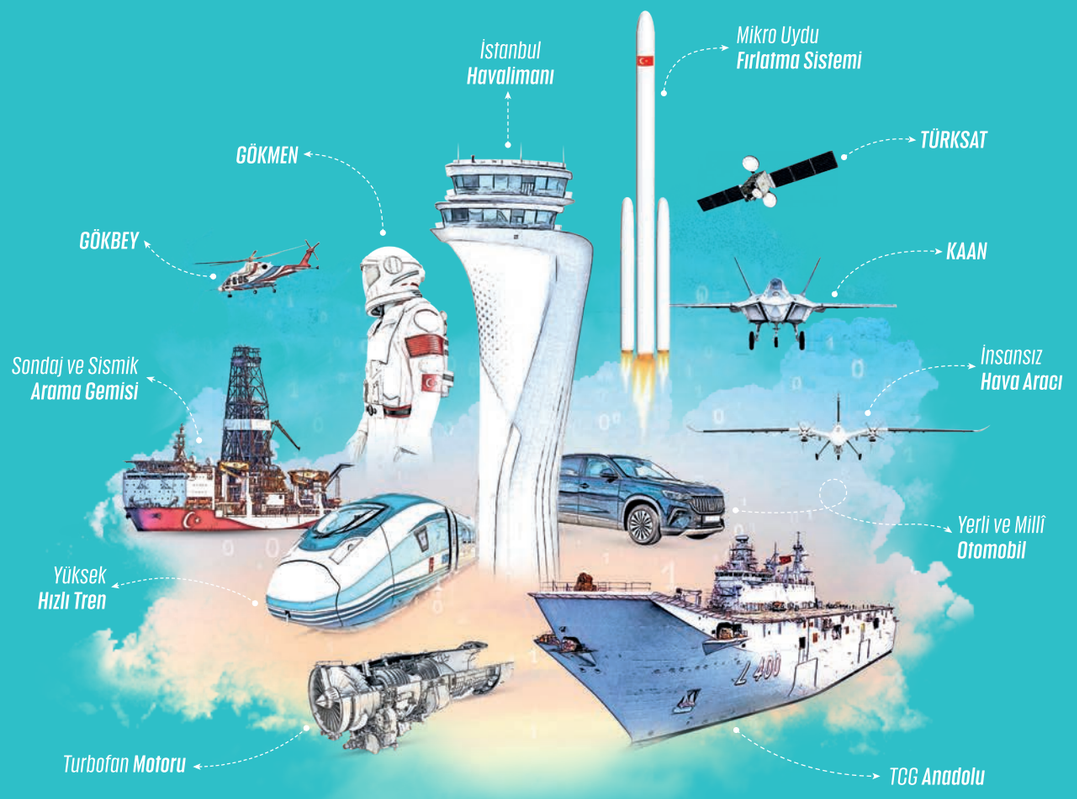
Bu kitaba sığmayan daha neler var!

eba
www.eba.gov.tr

Karekodu okut, bu kitapla ilgili EBA içeriklerine ulaş!

Teknoloji Yolculuğumuz



BU DERS KİTABI MİLLÎ EĞİTİM BAKANLIĞINCA ÜCRETSİZ OLARAK VERİLMİŞTİR.
PARA İLE SATILAMAZ.

ISBN: 978-625-5496-12-6

Bandrol Uygulamasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmeliğin Beşinci Maddesinin İkinci Fıkrası Çerçevesinde Bandrol Taşıması Zorunlu Değildir.

DENİZCİLİK ALANI DENİZ HUKUKU 11

MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ

DENİZCİLİK ALANI

DENİZ HUKUKU



11 DERS MATERYALİ

MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ

DENİZCİLİK ALANI

DENİZ HUKUKU

11

DERS MATERYALİ

YAZARLAR

Bayram ASLAN

Hakan YILDIRIM

Turgay ÇALIŞKAN

Tümay Turgay MISIRLIOĞLU

MİLLÎ EĞİTİM BAKANLIĞI YAYINLARI.....: 10878
YARDIMCI VE KAYNAK KİTAPLAR DİZİSİ.....: 3797

Her hakkı saklıdır ve Millî Eğitim Bakanlığına aittir.
Ders materyalinin metin, soru ve şekilleri kısmen de olsa hiçbir surette alınıp yayımlanamaz.

HAZIRLAYANLAR

Dil Uzmanı
Özcan TUNÇADAM

Program Geliştirme Uzmanı
Dr. Eda ÖZ

Rehberlik Uzmanı
Ali İLİŞ

Ölçme ve Değerlendirme Uzmanı
Yasemin Duygu ESEN

Görsel Tasarım Uzmanı
Ayşe YILMAZ

ISBN: 978-625-5496-12-6

Millî Eğitim Bakanlığının 24.12.2020 gün ve 18433886 sayılı oluru ile Meslekî ve Teknik Eğitim Genel Müdürlüğünce ders materyali olarak hazırlanmıştır.



İSTİKLÂL MARŞI

Korkma, sönmez bu şafaklarda yüzen al sancak;
Sönmeden yurdumun üstünde tüten en son ocak.
O benim milletimin yıldızıdır, parlayacak;
O benimdir, o benim milletimindir ancak.

Çatma, kurban olayım, çehreni ey nazlı hilâl!
Kahraman ırkıma bir gül! Ne bu şiddet, bu celâl?
Sana olmaz dökülen kanlarımız sonra helâl.
Hakkıdır Hakk'a tapan milletimin istiklâl.

Ben ezelden beridir hür yaşadım, hür yaşarım.
Hangi çılgın bana zincir vuracakmış? Şaşarım!
Kükremiş sel gibiyim, bendimi çiğner, aşarım.
Yırtarım dağları, enginlere sığmam, taşarım.

Garbın âfâkını sarmışsa çelik zırhlı duvar,
Benim iman dolu göğsüm gibi serhaddim var.
Ulusun, korkma! Nasıl böyle bir imanı boğar,
Medeniyyet dediğin tek dişi kalmış canavar?

Arkadaş, yurduma alçakları uğratma sakın;
Siper et gövdeni, dursun bu hayâsızca akın.
Doğacaktır sana va'dettiği günler Hakk'ın;
Kim bilir, belki yarın, belki yarından da yakın.

Bastığın yerleri toprak diyerek geçme, tanı:
Düşün altındaki binlerce kefensiz yatanı.
Sen şehit oğlusun, incitme, yazıktır, atanı:
Verme, dünyaları alsan da bu cennet vatanı.

Kim bu cennet vatanın uğruna olmaz ki feda?
Şüheda fışkıracak toprağı sıksan, şüheda!
Cânı, cânânı, bütün varımı alsın da Huda,
Etmesin tek vatanımdan beni dünyada cüda.

Ruhumun senden İlâhî, şudur ancak emeli:
Değmesin mabedimin göğsüne nâmahrem eli.
Bu ezanlar -ki şehadetleri dinin temeli-
Ebedî yurdumun üstünde benim inlemeli.

O zaman vecd ile bin secde eder -varsa- taşım,
Her cerîhamdan İlâhî, boşanıp kanlı yaşım,
Fışkırır ruh-ı mücerret gibi yerden na'şım;
O zaman yükselerek arşa değer belki başım.

Dalgalan sen de şafaklar gibi ey şanlı hilâl!
Olsun artık dökülen kanlarımın hepsi helâl.
Ebediyyen sana yok, ırkıma yok izmihlâl;
Hakkıdır hür yaşamış bayrağımın hürriyyet;
Hakkıdır Hakk'a tapan milletimin istiklâl!

Mehmet Âkif Ersoy

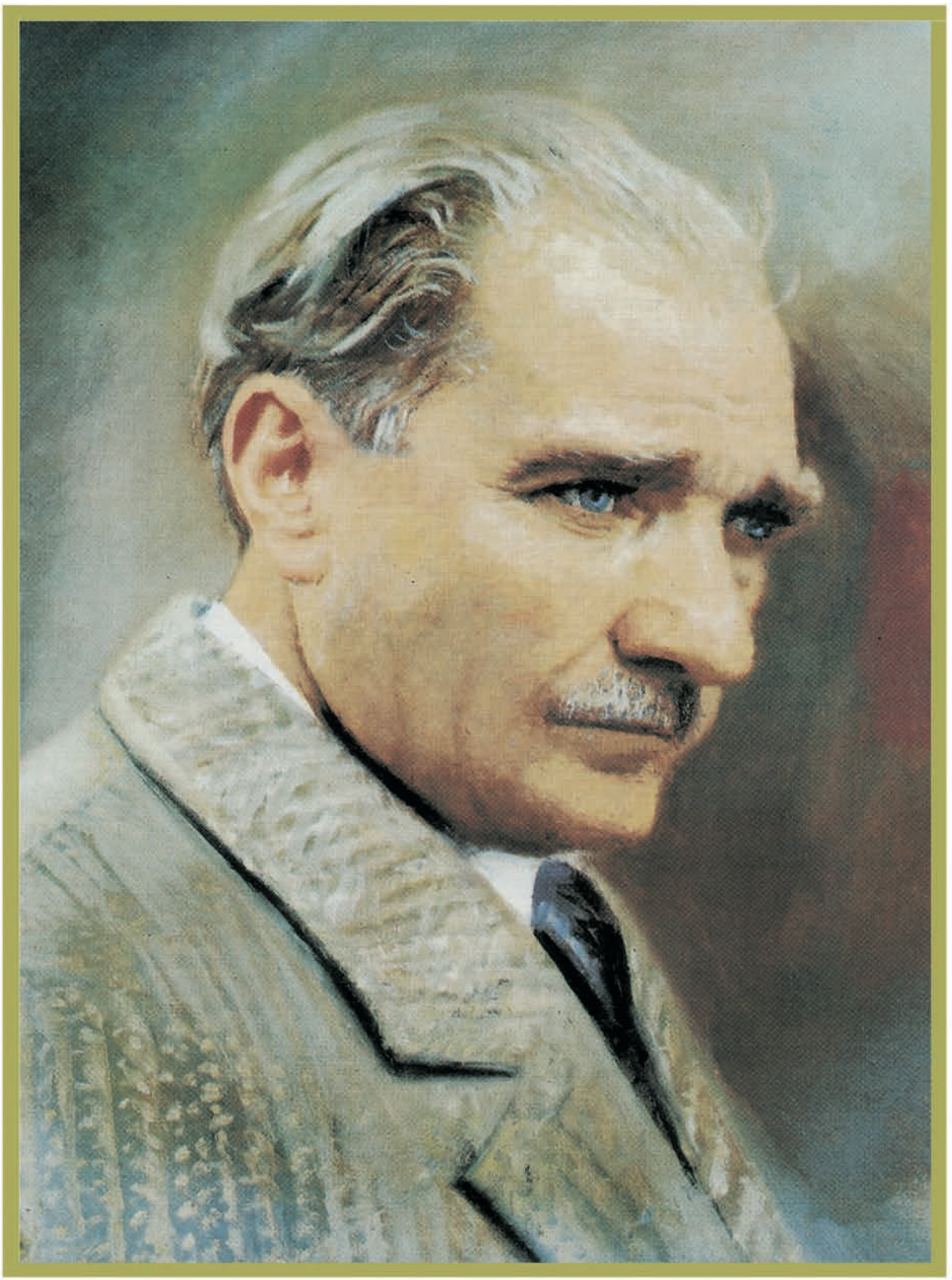
GENÇLİĞE HİTABE

Ey Türk gençliği! Birinci vazifen, Türk istiklâlini, Türk Cumhuriyetini, ilelebet muhafaza ve müdafaa etmektir.

Mevcudiyetinin ve istikbalinin yegâne temeli budur. Bu temel, senin en kıymetli hazinendir. İstikbalde dahi, seni bu hazineden mahrum etmek isteyecek dâhilî ve hâricî bedhahların olacaktır. Bir gün, istiklâl ve cumhuriyeti müdafaa mecburiyetine düşersen, vazifeye atılmak için, içinde bulunacağın vaziyetin imkân ve şeraitini düşünmeyeceksin! Bu imkân ve şerait, çok namüsait bir mahiyette tezahür edebilir. İstiklâl ve cumhuriyetine kastedecek düşmanlar, bütün dünyada emsali görülmemiş bir galibiyetin mümessili olabilirler. Cebren ve hile ile aziz vatanın bütün kaleleri zapt edilmiş, bütün tersanelerine girilmiş, bütün orduları dağıtılmış ve memleketin her köşesi bilfiil işgal edilmiş olabilir. Bütün bu şeraitten daha elîm ve daha vahim olmak üzere, memleketin dâhilinde iktidara sahip olanlar gaflet ve dalâlet ve hattâ hıyanet içinde bulunabilirler. Hattâ bu iktidar sahipleri şahsî menfaatlerini, müstevlîlerin siyasî emelleriyle tevhit edebilirler. Millet, fakr u zaruret içinde harap ve bîtap düşmüş olabilir.

Ey Türk istikbalinin evlâdı! İşte, bu ahval ve şerait içinde dahi vazifen, Türk istiklâl ve cumhuriyetini kurtarmaktır. Muhtaç olduğun kudret, damarlarındaki asil kanda mevcuttur.

Mustafa Kemal Atatürk



MUSTAFA KEMAL ATATÜRK

İÇİNDEKİLER

DERS MATERYALİNİN TANITIMI



1 DENİZ HUKUKU TERİMLERİ

1. HUKUKUN TEMEL İLKELERİ VE DENİZ İŞ KANUNU 16
   1.1. Hukuk 16
   1.2. Deniz Hukuku 18
   1.3. Deniz İş Kanunu 19

2. DENİZ SİGORTASI HUKUKU 24
   2.1. Deniz Sigortası Terimleri 24
   2.2. Deniz Ticaretindeki Riskler 25
   2.3. Deniz Sigortası Türleri 25

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME 27



2 ULUSLARARASI DENİZCİLİK SÖZLEŞMELERİ

1. DENİZDE CAN EMNİYETİ ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİ 74 30
   1.1. SOLAS 74'ün Bölümleri 30
   1.2. Gemi Donanımlarının SOLAS 74 Kurallarına Uygunluğu ve Önemli Dokümanlar 32
   1.3. SOLAS 74 Kapsamındaki Gemi Sertifikaları / Belgeleri 33
   1.4. Role Talimleri ve Uygulama Periyotları 33
   1.5. Çalışma Organizasyonu ve Role Talimlerinin SOLAS 74 Tarafından Belirlenmiş Kuralları 34

2. GEMİADAMLARININ EĞİTİM, BELGELENDİRME VE VARDİYA TUTMA STANDARTLARI HAKKINDA ULUSLARARASI SÖZLEŞME 78/95 34
   2.1. Sefer Bölgeleri 35
   2.2. STCW 78/95'in Kısımları 37

3. DENİZLERİN GEMİLER TARAFINDAN KİRLETİLMESİNİN ÖNLENMESİNE AİT ULUSLARARASI SÖZLEŞME 73/78 38
   3.1. Ek I 38
   3.2. Ek II 43
   3.3. Ek III 45
   3.4. Ek IV 45
   3.5. Ek V 46
   3.6. Ek VI 50

4. ULUSLARARASI YÜKLEME SINIRI SÖZLEŞMESİ 66 52
4.1. Yükleme Hatları 53

5. ARAMA KURTARMADA GEMİ OPERASYONLARIYLA İLGİLİ SÖZLEŞMELER 55
5.1. Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi 55
5.2. Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi 57

6. DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARIYLA İLGİLİ ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER 59
6.1. Uluslararası Çalışma Örgütü 59
6.2. Denizcilik İş Sözleşmesi Kodu 66
6.3. Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü 67
6.4. Uluslararası Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi 68
6.5. Açık Denizlerde Petrol ile Kirlenmeye Yol Açabilecek Kazalara Müdahale Edilmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme 72
6.6. Petrol Kirliliğinden Kaynaklanan Zararlara İlişkin Uluslararası Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi . 73
6.7. Özel Sefer Yapan Ticaret Gemileri Sözleşmesi 73
6.8. Nükleer Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi 73
6.9. Uluslararası Petrolle Kirlenme Zararları İçin Tazminat Fonu Kurulmasına İlişkin Sözleşme 73
6.10. Uluslararası Emniyetli Konteynerler Sözleşmesi 74
6.11. Deniz Yoluyla Yolcu ve Bagajlarının Taşınmasıyla İlgili Atina Sözleşmesi 74
6.12. Denizcilik Uydu Organizasyonu Uluslararası Sözleşmesi 74
6.13. Denizcilik Uyuşmazlıklarında Sorumluluğun Sınırlandırılmasıyla İlgili Sözleşme 74
6.14. Balıkçı Gemilerinin Emniyetiyle İlgili Uluslararası Torremolinos Sözleşmesi 75
6.15. Petrol Kirliliğine Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İş Birliği ile İlgili Uluslararası Sözleşme 75
6.16. Deniz Seyrüseferinin Emniyetine Karşı Kanunsuz Hareketlerin Bastırılmasıyla İlgili Uluslararası Sözleşme 75
6.17. Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasıyla İlgili Sorumluluk ve Zararın Tazmini Hakkında Uluslararası Sözleşme 75
6.18. Gemi Balast Suyu ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Hakkında Uluslararası Sözleşme 76
6.19. Gemilerdeki Zararlı Organik Tutunma Önleyici Sistemlerin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşme 76
6.20. Uluslararası Denizcilik Sözleşmelerine Dayanak Sağlayan Kuruluşlar 76

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME 78

3 GEMİ KAPTANI İÇİN GENEL DENİZ MEVZUATI



1. GENEL TANIMLAR VE BAYRAK ÇEKME HAKKI 88
1.1. Kaptan 88
1.2. Gemi 91
1.3. Türk Bayrağı Çekme Hakkı 94

2. KABOTAJ HAKKI 95

3. GEMİNİN DENİZE, YOLA VE YÜKE ELVERİŞLİLİĞİ 96

4. GEMİ EVRAKI 96

5. GEMİ VE YÜK ÜZERİNDEKİ HAK SAHİPLERİ 97

6. AVARYA 97
6.1. Hususi Avarya 97
6.2. Müşterek Avarya 97
6.3. Hususi Avarya ve Müşterek Avarya Arasındaki Farklar 100

7. DENİZ KAZASI 101
7.1. Çatma 101
7.2. Kurtarma 102
7.3. Deniz Kazası İnceleme Raporu 106

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME 109

4 ULUSLARARASI EMNİYETLİ YÖNETİM SİSTEMİ



1. ISM KOD VE ISM KOD SERTİFİKALARI 114
1.1. ISM Kod 115
1.2. ISM Kod Sertifikaları 116

2. ISM KOD'UN PROSEDÜRLERİ VE UYGULANMASI 117
2.1. Emniyetli Yönetim Sisteminden Sorumlu Kişiler 118
2.2. ISM Kod Dokümantasyonu 120
2.3. Gemilerin SMS (EYS) Kurallarına Göre Yönetimi 121
2.4. Bakım Tutum 122
2.5. Acil Durumlar 123
2.6. Emniyetli Yönetim Sisteminin Denetimi 123

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME 125

5 ULUSLARARASI GEMİ VE LİMAN TESİSİ GÜVENLİĞİ



1. ULUSLARARASI GEMİ VE LİMAN TESİSİ GÜVENLİK KODU (ISPS KOD) 130

1.1. ISPS Kod'da Yer Alan Tanımlamalar 130
1.2. ISPS Kod'un Hedef ve Gereklilikleri 132
1.3. ISPS Kod'un Kapsamı 132
1.4. ISPS Kod'a Göre Tarafların Görev ve Sorumlulukları 133
1.5. ISPS Kod'a Göre Güvenlik Seviyeleri 135
1.6. Güvenlik Deklarasyonu 136
1.7. Gemi ve Liman Tesisi Arasında Güvenliğin Kurulması 137
1.8. Gemi Güvenlik Değerlendirmesi 137
1.9. Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesi 138
1.10. Eğitim, Talim ve Tatbikatlar 138
1.11. Gemilerin Doğrulanması ve Sertifikalandırılması 138

2. GEMİ GÜVENLİK PLANI 140

3. LİMAN TESİSİ GÜVENLİK PLANI 142

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME 143

6 DENİZ TEKNİK İŞLETMECİLİĞİ



1. GEMİ İŞLETİMİ 146

1.1. Şirket Yönetim Organizasyonu 148
1.2. Gemi İçi Yönetim Organizasyonu 152

2. GEMİ İŞLETMECİLİĞİYLE İLGİLİ KURULUŞLAR, KURALLAR VE DÜZENLEMELER 153

2.1. Denizcilikle İlgili Kuruluşlar 154
2.2. Kural ve Düzenlemelerin Takibi 167
2.3. Gemiyi Kural ve Düzenlemelere Uygun Hâle Getirme 168

3. GEMİ BELGELERİ VE GEMİ DENETİMLERİ 169

3.1. Gemi Belgeleri ve Takibi 169
3.2. Gemi Denetimleri ve Takibi 173

4. BAKIM TUTUM 182

4.1. Bakım ve Onarım 183
4.2. Gemi Bakım Yönetimi 186
4.3. Gemi Bakım Tutumu 187
4.4. Bakım Tutum Takibi ve Kayıtları 188
4.5. Bakım Tutum Yazışmaları 188

5. PERSONEL YÖNETİMİ VE EĞİTİMİ 188
5.1. Personel Yönetimi 188
5.2. Personel Eğitimleri 191

6. EMNİYET VE GÜVENLİK YÖNETİMİ 206
6.1. Emniyet 206
6.2. Güvenlik 208

7. MALZEME TEDARİĞİ VE İKMAL YÖNETİMİ 208
7.1. Malzeme Takibi ve Kayıtlarının Tutulması 210
7.2. Malzeme İhtiyaçlarının Belirlenmesi ve Malzeme Tedariği 210
7.3. İkmal Yönetimi ve İkmalin Planlanması 212

8. KİRALAMA SÖZLEŞMELERİ 213
8.1. Deniz Piyasaları ve Taşımacılık Türleri 213
8.2. Kiralama ve Kiralama Sözleşmeleri 214
8.3. Navlun 218
8.4. Konşimento 225
8.5. Yük Dokümanları 228
8.6. Starya ve Sürastarya 228

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME 235
TERİMLER SÖZLÜĞÜ 242
CEVAP ANAHTARLARI 244
KAYNAKÇA 245
Genel Ağ Kaynakçası ve Görsel Kaynakçası 247

DERS MATERYALİNİN TANITIMI



Öğrenme Birimi Numarası

Öğrenme Birimi Adı

Öğrenme Birimi Görseli

Neler Öğreneceksiniz?

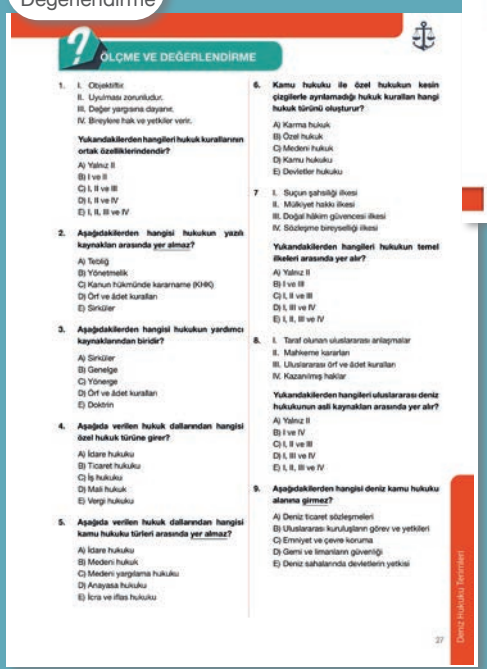


Öğrenme Birimi Adı

Öğrenme Birimi Konu Başlığı

Konu Alt Başlığı

Ölçme ve Değerlendirme



Genel Ağ Kaynakçası ve Görsel Kaynakçası Karekodu

* Bu ders materyalinde kanun, yönetmelik vb.nden yapılan doğrudan alıntıların yazım ve noktalamaları aynen korunmuş, üzerinde TDK yazım kuralları ve Güncel Türkçe Sözlük'e göre düzeltme yapılmamıştır.

1. DENİZ HUKUKU TERİMLERİ

Öğrenme Birimi



Neler Öğreneceksiniz?

- Hukukun temel ilkeleri ve Deniz İş Kanunu
- Deniz sigortası hukuku

Deniz hukukunun doğru öğrenilebilmesi için öncelikle ulusal ve uluslararası mevzuatlar doğrultusunda 854 sayılı Deniz İş Kanunu hükümlerinin öğrenilmesi gerekir. Bunun yanında donatan, taşıtan ve personel haklarının korunması için deniz sigorta sözleşmelerinin içerik ve kapsamının da bilinmesi önemlidir.

1. HUKUKUN TEMEL İLKELERİ VE DENİZ İŞ KANUNU

Deniz hukukunun doğru kavranabilmesi için öncelikle temel düzeyde hukuk bilgisine sahip olmak gerekir. Temel düzeyde hukuk bilgisine sahip olunduktan sonra deniz hukuku ile ilgili kavramların ve Deniz İş Kanunu'nun kavranması daha kolay olacaktır.

1.1. Hukuk

Aslen **haklar** anlamına gelen hukuk, toplumu düzenleyen ve devletin yaptırım gücünü belirleyen yasaların bütünü olarak tanımlanabilir. Hukuk teriminin birçok anlamı olsa da teknik anlamda kullanıldığında **hukuk kuralları**nı ifade eder.

Herhangi bir ülkede belli bir zamanda uygulamada olan hukuk **yürürlükteki hukuk (pozitif hukuk)**, bu hukuk kurallarından sadece yazılı olanlar **mevzu hukuk**, ulaşılması ideal olan hukuk ise **tabii hukuk** olarak adlandırılır.

Kişiler, belirlenmiş sosyal kurallar çerçevesinde emir ve yasaklara başka bir ifadeyle hukuk kurallarına uydukları zaman sosyal hayat bir düzen içinde devam eder. Sosyal kurallara uyulmadığı zaman karşılaşılan tepkiye **yaptırım** ya da **müeyyide** denir. Hapis ya da para cezaları, bir haktan men gibi cezalar müeyyidelere örnek olarak gösterilebilir. Hukuk kurallarının ortak özellikleri ise şunlardır:

- Objektif olup sürekli, genel ve soyut özelliklere sahiptir.
- Yasakladığı ya da emrettiği şeyler başka bir ifade ile hukuk kurallarının konusu daima bir insan davranışıdır.
- Yapma ya da yapmama yönünde olumlu ya da olumsuz özellikte emirler içerir.
- Uyulması zorunlu kurallardır. Uyulmaması durumunda bir yaptırım uygulanır.
- Bir değer yargısına dayanır. Bireyler belli bir şekilde davranmaya zorlanırken aslında doğru-yanlış, iyi-kötü gibi bazı değerlendirmeler yapılır.
- Bireylere görev ve yükümlülükler yüklemenin yanında birtakım hak ve yetkiler de verir.

1.1.1. Hukukun Kaynakları

Hukukun kaynakları **yazılı kaynaklar**, **yazılı olmayan kaynaklar** ve **yardımcı kaynaklar** olmak üzere üç başlık altında incelenebilir.

Yazılı Kaynaklar: Bir ülkede uygulanmakta olan hukuk kurallarının yazılı kaynakları, alanlarına göre ayrı ayrı tanzim edilmiş olarak birer metin hâlinde bulunan kaynaklardır. Yazılı hukuk kaynakları arasında bir hiyerarşi bulunur. Hiyerarşi kuralları, oluşum prosedürlerine ve hiyerarşik üstünlüğe göre sıralanır. Hukuk sistemi içerisinde yer alan yazılı hukuk kaynakları Şekil 1.1'de verilmiştir.



Şekil 1.1: Yazılı hukuk kaynakları

Yazısız Kaynaklar: Henüz bir metne aktarılıp yazılı hâle getirilmemiş olsa da toplumun bilincinde varlığını sürdüren ve devlet tarafından da uygulanan hukuk kaynaklarıdır. **Örf ve âdet hukuku**, hukukun yazısız hukuk kaynakları arasında yer alır.

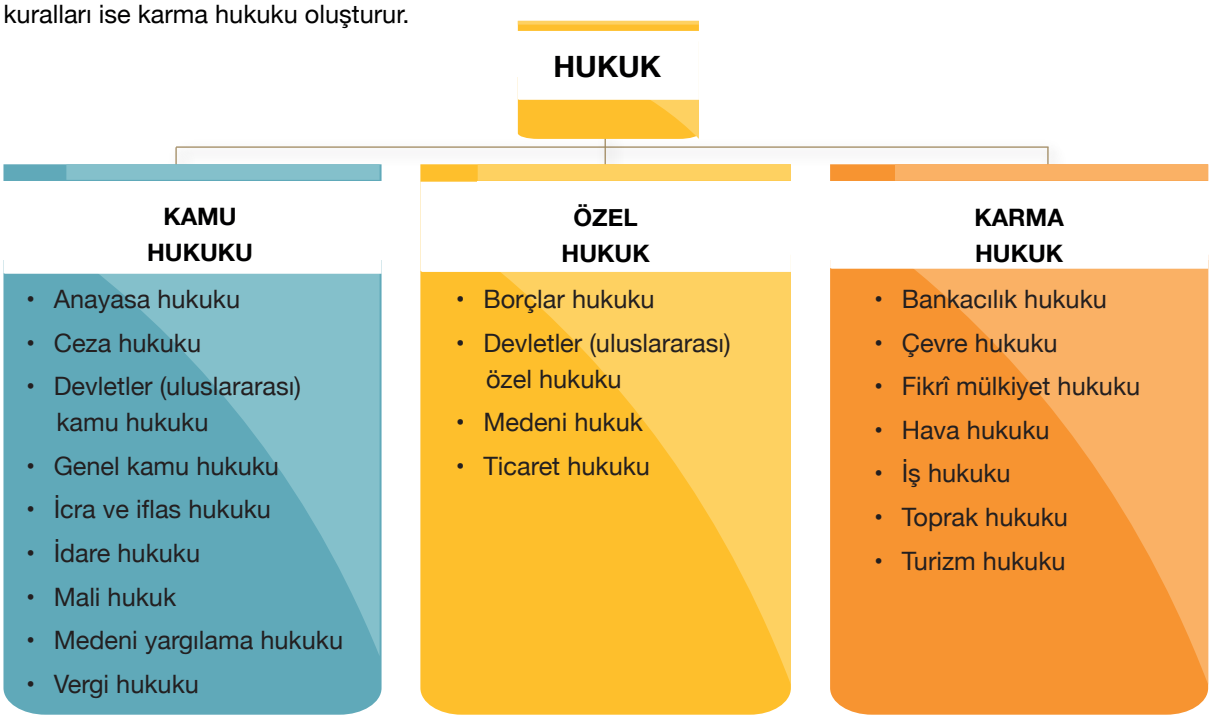
Yardımcı Kaynaklar: Yargılama sürecinde hâkimlerin karar verirken yararlandıkları doktrin (bilimsel öğreti ve görüş) ve yargı / mahkeme kararları, hukukun yardımcı kaynaklarını oluşturur.

1.1.2. Hukukun Türleri

Düzenledikleri ilişkiler dikkate alınarak hukuk kurallarını dallara ayırmak mümkündür. Buna göre

hukuk kuralları **kamu hukuku**, **özel hukuk** ve **karma hukuk** olmak üzere üçe ayrılır (Şema 1.1).

Devletin kuruluş ve işleyişi ile ilgili hukuk kuralları kamu hukukunu, kişilerin birbirleri ile olan ilişkilerini düzenleyen hukuk kuralları özel hukuku, kamu hukuku ile özel hukukun kesin çizgilerle ayrılamadığı hukuk kuralları ise karma hukuku oluşturur.



Şema 1.1: Hukukun türleri

1.1.3. Hukukun Temel İlkeleri

Hukukun temel ilke ve esaslarının bilinip benimsenmesi, toplumda yürürlükte olan hukuk kurallarını şekillendirerek keyfîlikten uzaklaştırır ve toplumdaki hukuk kurallarının temel ilke ve esaslar üzerine inşa edilmesini sağlar. Hukuk kurallarının genel ilkeleri şu şekilde açıklanabilir:

- **Adil Yargılanma Hakkı İlkesi:** Herkesin kanuni yollardan faydalanmak suretiyle yargı makamları önünde davacı veya davalı olarak iddia ve savunma ile adil yargılanma hakkına sahip olduğunu ifade eden ilkedir.
- **Borçların Nispiliği İlkesi:** Borç ilişkisinden doğan yükümlülüklerden sadece borçlunun sorumlu olacağını ifade eden ilkedir.
- **Doğal (Tabii) Hâkim Güvencesi İlkesi:** Kişinin işlediği suç nedeniyle anında görevli ve yetkili olan hâkim ve mahkemenin huzuruna çıkarılmasını ifade eder.
- **Dürüstlük ve İyi Niyet İlkesi:** Bireylerin haklarını kullanırken ve yükümlülüklerini yerine getirirken dürüstlük kurallarına uymak zorunda olduğunu ve hukuk düzeninin hakkın açıkça kötüye kullanılmasını korumayacağını ifade eden ilkedir.
- **Eşitlik İlkesi:** Hukukun olmazsa olmaz esası olan eşitlik ilkesi, kamu kudretinin herkese aynı mesafede olmasını ve bu hususun da hukuki zorunluluk olarak kabul edilmesini ifade eder.
- **Hak Arama Hürriyeti İlkesi:** Toplumu oluşturan her bireyin hukuki yollara başvurmak suretiyle davacı veya davalı olarak iddia ve savunma hakkına sahip olmasını ifade eder.
- **Hukuk Devleti İlkesi:** Hukuk devleti; insan haklarına saygılı, adaletli bir hukuk sistemi kurup yürütmekle kendini sorumlu tutan, bütün iş ve işlemlerinde hukuka ve anayasaya uyan, işlem ve eylemleri bağımsız yargının denetimine bağlı olan devlet demektir. Bu ilke, bir nevi devletin keyfîliğini önlemeye çalışan temel hukuk ilkesidir.
- **Kazanılmış Hak İlkesi:** Bir hakkın doğumu ve kazanılmasıyla ilgili hukuk kurallarında meydana gelebilecek değişikliklerin geçmişi değil, geleceği etkilemesinin uygun olduğunu ifade eden ilkedir.
- **Kuvvetler Ayrılığı İlkesi:** Yasama, yürütme ve yargı güçlerinin birbirinden bağımsız olmasını ileri süren ilkedir.

- **Laiklik İlkesi:** Devletin eylem ve işlerinin herhangi bir dinin temel esas ve düzenlemeleriyle belirlenmemesini ifade eden ilkedir.
- **Masumiyet Karinesi İlkesi:** Suçluluğu hükmen kesinleşmeden kimsenin suçlu sayılamayacağını ifade eden ilkedir.
- **Mülkiyet Hakkı İlkesi:** Bireylerin taşınır, taşınmaz ya da mülkiyete konu olabilecek her şeyin sahibi olabilme hakkını ifade eden ilkedir.
- **Sözleşme Özgürlüğü ve Güvenliği İlkesi:** Bireylerin hem birbirleriyle hem de devletle dilediği alanda ve şekilde sözleşme yapabilmesini, bu yolla hak elde edebilmesini ve borç yüklenebilmesini ifade eden ilkedir.
- **Suçta ve Cezada Kanunilik İlkesi:** Herhangi bir fiilin suç sayılabilmesi ve bu suça bağlı olarak suç işleyene ceza verilebilmesi için o fiilin kanunla suç olarak düzenlenmiş ve karşılığında cezasının ne olduğunun belirlenmiş olması mecburiyetini ifade eden ilkedir.
- **Suçun Şahsiliği İlkesi:** Sorumluluğun fiili gerçekleştiren, davranışı yapan kişiye ait olduğunu, kimsenin başkasının eyleminden dolayı cezalandırılamayacağını ifade eden ilkedir.
- **Yargı Bağımsızlığı ve Hâkim Tarafsızlığı İlkesi:** Hiçbir organ, makam, merci ya da kişinin yargı yetkisinin kullanılmasında hâkimlere veya mahkemelere etki edemeyeceğini, hâkimlerin görevlerinde bağımsız ve tarafsız olduğunu ifade eden ilkedir.

1.2. Deniz Hukuku

Deniz hukuku, denizdeki ekonomik faaliyetlerin sorunsuz bir şekilde yürütülebilmesi amacıyla ortaya konan kurallar ve bu kurallara uymayanlar hakkında yaptırımlara sahip olan hukuk dalıdır. Kaynağını Uluslararası Denizcilik Örgütü *(International Maritime Organization-IMO)* sözleşmeleri, uluslararası sözleşmeler, bölgesel anlaşmalar, ikili denizcilik anlaşmalarından alır ve bu kaynaklar iç hukuk sistemine de referans olur.

1.2.1. Uluslararası Deniz Hukukunun Kaynakları

Deniz hukukunun kaynakları **asli kaynaklar** ve **yardımcı kaynaklar** olmak üzere iki başlık altında incelenebilir.

Asli Kaynaklar

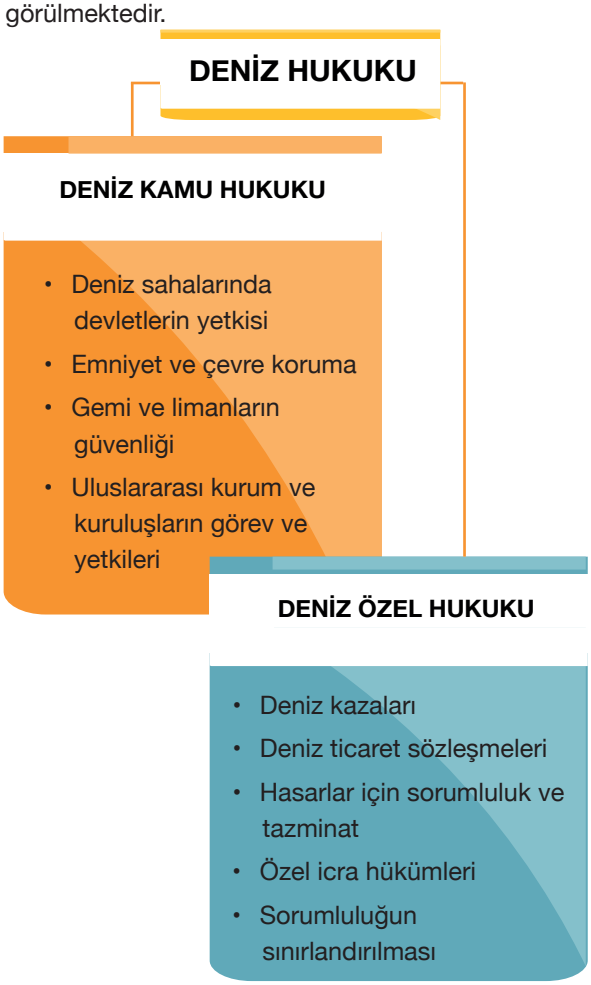
- Taraf olunan uluslararası anlaşmalar
- Uluslararası örf ve âdet kuralları
- Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi *(United Nations Convention on the Law of the Sea-UNCLOS)*
- Diğer ulusal hukuk kuralları
- Kazanılmış haklar

Yardımcı Kaynaklar

- Doktrin
- Mahkeme kararları

1.2.2. Uluslararası Deniz Hukukunun Türleri

Düzenledikleri ilişkiler dikkate alınarak uluslararası deniz hukuku kurallarını dallara ayırmak mümkündür. Buna göre deniz hukuku kuralları **deniz kamu hukuku** ve **deniz özel hukuku** olmak üzere ikiye ayrılır. Uluslararası deniz kamu hukuku ve deniz özel hukuku alanlarının kapsadığı hususlar Şema 1.2'de görülmektedir.



Şema 1.2: Deniz hukukunun türleri

1.2.3. Uluslararası Deniz Hukukunun Temel İlkeleri

Hukukun temel ilkelerine ilave olarak, deniz hukukunun kendine özgü yapısı dikkate alındığında şu temel ilkelere sahip olduğu söylenebilir:

- **Açık Denizlerin Serbestliği İlkesi:** Açık denizlerin, sahili bulunsun veya bulunmasın, tüm devletlere açık olduğunu ifade eden ilkedir.
- **Deniz Çevresinin Korunması İlkesi:** Korunması özel bir öneme sahip olan deniz ve çevresinin korunmasını ifade eden ilkedir.
- **Denizde Ortaya Çıkan Arkeolojik ve Tarihî Eşyaların Korunması İlkesi:** Devletlerin dünya mirası olan eserleri korumasını hedefleyen ilkedir.
- **Limanlarda Eşitlik İlkesi:** Sahili bulunmayan bir devletin bayrağını taşıyan gemilere de limanlarda diğer yabancı gemilerle eşit muamele edileceğini ifade eden ilkedir.
- **Sadece Bayrak Devletinin Cezai Yargı Kullanma Yetkisi İlkesi:** Açık denizde kaptanın veya gemi hizmetindeki diğer herhangi bir kişinin ceza veya disiplin sorumluluğunun içine giren bir çatma hâlinde veya deniz seyrüseferine ilişkin diğer herhangi bir olayda, bu kişiler hakkında ceza veya disiplin kovuşturmasının geminin bayrağını taşıdığı devletin veya bu kişilerin tabiiyetinde bulundukları devletin adli veya idari makamları nezdinde açılabileceğini ifade eder.
- **Sahildar Devletlerin Korunması İlkesi:** Sahildar devletin kara sularında zararsız olmayan her türlü geçişi engellemek için gerekli tedbirleri alabileceğini ifade eden ilkedir.
- **Seyrüsefer Hakkı İlkesi:** Sahili bulunsun veya bulunmasın her devletin açık denizlerde kendi bayrağını taşıyan gemileri seyrettirme hakkına sahip olduğunu ifade eden ilkedir.
- **Tek Bir Devletin Bayrağını Taşıma İlkesi:** Gemilerin tek bir devletin bayrağı altında seyredeceklerini ve açık denizlerde o devletin münhasır yetkisine tabi olacaklarını ifade eden ilkedir.
- **Ülkelerarası İş Birliği Yükümlülüğü İlkesi:** Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi gereğince hemen her konuda devletlerin iş birliği içinde olmasını ifade eden ilkedir.
- **Yardım Etme Yükümlülüğü İlkesi:** Her devletin kendi bayrağını taşıyan bir gemi kaptanından, gemi mürettebat ve yolcuları için ciddi bir tehlike oluşturmadan yapılabilecek ise, diğer gemi ve insanlar için aşağıdaki hususları gerçekleştirmesi talebinde bulunabileceğini ifade eder.
  - Denizde tehlike içerisinde bulunup yardıma ihtiyacı olan herkese yardım etmek.
  - Yardım ihtiyaçlarından haberdar edildiği takdirde kendisinden makul olarak beklenebilen ölçüde ve mümkün olduğunca hızlı bir şekilde kurtarmaya gitmek.
  - Bir çatışmadan sonra diğer gemiye, onun mürettebat ve yolcularına yardımda bulunmak ve mümkün olduğu ölçüde kendi gemisinin adını, tescil limanını ve uğrayacağı en yakın limanı diğer gemiye bildirmek.

1.3. Deniz İş Kanunu

Gemiadamlarının iş sözleşmelerinden doğan hak ve sorumlulukları Deniz İş Kanunu ile düzenlenmiştir. Deniz İş Kanunu deniz, göl ve akarsulardaki gemilerde bir hizmet akdi ile çalışan gemiadamları ve bunların işverenleri hakkında uygulanır. Deniz İş Kanunu'nun uygulanabilmesi için şu şartların yerine gelmesi gerekir:

Gemi Türk bayraklı olmalıdır. Gemi, 100 groston (GT) ve üzerinde olmalı ya da aynı işverene ait gemilerin toplam tonajı 100 GT ve üzerinde olmalı ya da işverenin çalıştırdığı gemiadamı sayısı beş ve üzerinde olmalıdır.

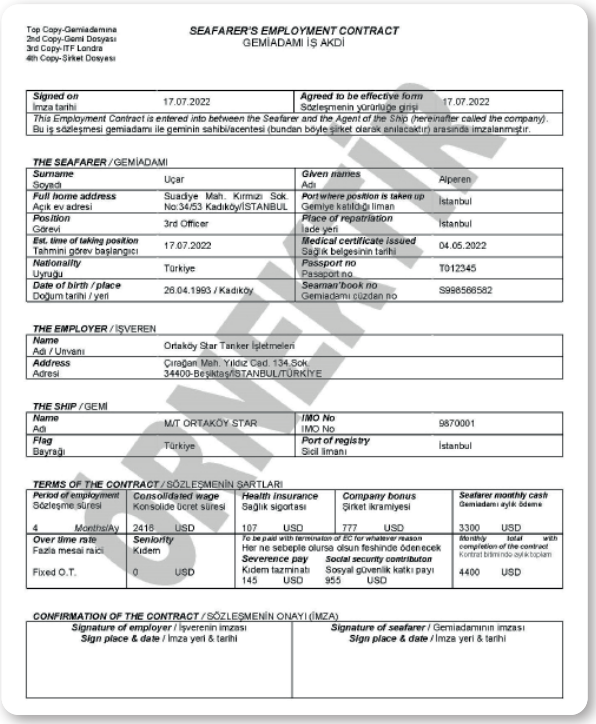
1.3.1. Deniz İş Kanunu'ndaki Tanımlar

Deniz İş Kanunu'nda gemi, gemiadamı, kaptan, işveren ve işveren vekilinin tanımı yapılmıştır.

- **Gemi:** Deniz İş Kanunu'nun uygulanmasında sandal, mavna, şat, salapurya gibi deniz araçları da gemi sayılır.
- **Gemiadamı:** Bir hizmet aktine dayanarak gemide çalışan kaptan, zabit ve tayfalarla diğer kimselere "gemiadamı" denir.
- **Kaptan:** Gemiyi sevk ve idare eden kimseye veya zorunlu sebeplerle görevi başında bulunmaması halinde ona vekalet eden kimseye "kaptan" denir.
- **İşveren:** Gemi sahibine veya kendisinin olmıyan bir gemiyi kendi adına ve hesabına işleten kimseye "işveren" denir.
- **İşveren Vekili:** Kaptan veya işveren adına ve hesabına harekete yetkili olan kimseye "işveren vekili" denir.

1.3.2. Hizmet Sözleşmesi

Hizmet sözleşmesi ya da iş sözleşmesi; bir tarafın (çalışan) işverene bağlı olarak iş görmeyi, diğer tarafın (işveren) ise çalışana ücret ödemeyi üstlendiği yazılı sözleşmedir (Görsel 1.1). Hizmet akdi, gemiadamı ile işveren veya işveren vekili arasında yazılı olarak iki nüsha hâlinde yapılır ve taraflardan her birine bir nüsha verilir.



Top Copy-Gemiadamına
2nd Copy-Gemi Dosyası
3rd Copy-ITF Londra
4th Copy-Şirket Dosyası

SEAFARER'S EMPLOYMENT CONTRACT
GEMİADAMI İŞ AKDİ

Signed on İmza tarihi	17.07.2022	**Agreed to be effective form** Sözleşmenin yürürlüğe girişi	17.07.2022

This Employment Contract is entered into between the Seafarer and the Agent of the Ship (hereinafter called the company).
Bu iş sözleşmesi gemiadamı ile geminin sahibi/acentesi (bundan böyle şirket olarak anılacaktır) arasında imzalanmıştır.

THE SEAFARER / GEMİADAMI

Surname Soyadı	Uçar	**Given names** Adı	Alperen
Full home address Açık ev adresi	Suadiye Mah. Kırmızı Sok. No:34/53 Kadıköy/İSTANBUL	**Port where position is taken up** Gemiye katıldığı liman	İstanbul
Position Görevi	3rd Officer	**Place of repatriation** İade yeri	İstanbul
Est. time of taking position Tahmini görev başlangıcı	17.07.2022	**Medical certificate issued** Sağlık belgesinin tarihi	04.05.2022
Nationality Uyruğu	Türkiye	**Passport no** Pasaport no	T012345
Date of birth / place Doğum tarihi / yeri	26.04.1993 / Kadıköy	**Seaman book no** Gemiadamı cüzdan no	S998566582

THE EMPLOYER / İŞVEREN

Name Adı / Unvanı	Ortaköy Star Tanker İşletmeleri
Address Adresi	Çırağan Mah. Yıldız Cad. 134.Sok. 34400-Beşiktaş/İSTANBUL/TÜRKİYE

THE SHIP / GEMİ

Name Adı	M/T ORTAKÖY STAR	**IMO No** IMO No	9870001
Flag Bayrağı	Türkiye	**Port of registry** Sicil limanı	İstanbul

TERMS OF THE CONTRACT / SÖZLEŞMENİN ŞARTLARI

Period of employment Sözleşme süresi	**Consolidated wage** Konsolide ücret süresi	**Health insurance** Sağlık sigortası	**Company bonus** Şirket ikramiyesi	**Seafarer monthly cash** Gemiadamı aylık ödeme
4 Months/Ay	2418 USD	107 USD	777 USD	3300 USD
Over time rate Fazla mesai ücreti	**Seniority** Kıdem	*To be paid with termination of EC for whatever reason* Her ne sebeple olursa olsun feshinde ödenecek		*Monthly total with completion of the contract* Kontrat bitiminde aylık toplam
Fixed O.T.	0 USD	**Severence pay** Kıdem tazminatı 145 USD	**Social security contributon** Sosyal güvenlik katkı payı 955 USD	4400 USD

CONFIRMATION OF THE CONTRACT / SÖZLEŞMENİN ONAYI (İMZA)

Signature of employer / İşverenin imzası ***Sign place & date*** / İmza yeri & tarihi	***Signature of seafarer*** / Gemiadamının imzası ***Sign place & date*** / İmza yeri & tarihi

ÖRNEKTİR

Görsel 1.1: Hizmet sözleşmesi

Deniz İş Kanunu'na göre yapılacak yazılı akitlerde aşağıdaki hususların yer alması gerekir.

- İşverenin adı ve soyadiyle ikametgah adresi
- Gemiadamının adı, soyadı, doğum tarihi ve yeri, sicil numarası ve ikametgah adresi
- Gemiadamının çalışacağı geminin ismi, sicil numarası, grostonilatosu ve kaydedildiği bağlama limanı (Gemiadamının aynı işverenin muhtelif gemilerinde çalışma ihtimali mevcutsa bu, hizmet akdinde ayrıca belirtilir.)
- Akdin yapıldığı yer ve tarih
- Gemiadamının göreceği iş
- Gemiadamının hizmete başlıyacağı tarih ve yer
- Hizmet aktinin belli bir süre için yapılmış olup olmadığı, belli bir süre için yapılmış ise süresi veya sefer üzerine ise hangi sefer olduğu
- Kararlaştırılan ücret esası ile miktarı
- Ücretin ödenme zamanı ve yeri ile zorunlu tutulan işverenler için gemiadamının ücret, prim, ikramiye ve bu nitelikteki her çeşit istihkakının ödeneceği banka özel hesap numarası
- Avans şartları
- Diğer iş şartları

Deniz İş Kanunu, hizmet akdinin süre durumunu şu şekilde düzenlemiştir:

Hizmet akti belirli bir süre veya sefer için yahut süresiz olarak yapılabilir. Belirli bir süre için yapılmış hizmet akti bu sürenin bitiminde sona erer. Hizmet akti gemi seyir halinde iken sona ererse akit, geminin ilk limana varmasına ve güvenlik altına alınmasına kadar devam eder. Belirli sefer için yapılmış hizmet akti, akitte yazılı seferin sonunda geminin vardığı limanda yükünü boşaltmasıyla sona erer. Belirli bir sefer için yapılmış olan hizmet aktinin sonunda gemiadamı işveren veya işveren vekilinin muvafakatiyle işe devam eder ve gemi de sefere çıkarsa, hizmet akti bu sefer süresince uzatılmış sayılır. Belirli bir süre için yapılmış olan hizmet aktinin sonunda gemiadamı işveren veya işveren vekilinin muvafakatiyle işe devam ederse hizmet akti, aynı süre için uzatılmış sayılır.

Süresi belirli olmayan hizmet akitlerinde deneme süresi en çok bir aydır. Bu süre içinde taraflar hizmet aktini bildirimsiz ve tazminatsız bozabilirler. Ancak gemiadamının çalıştığı günler için ücret hakkı saklıdır.

Hizmet akdi işveren veya işveren vekili tarafından şu durumlarda hemen (önelsiz) feshedilebilir ya da bozulur (infisah):

- Gemiadamının herhangi bir limanda geminin hareketinden önce gemiye dönerek hizmete girmemesi veya gemiye hiç dönmemesi
- Gemiadamının gemide hizmet görmesinin tutukluluk, hapis veya gemide çalışmaktan menolunması gibi sebeplerle imkansız bir hal alması
- Gemiadamının işveren veya işveren vekiline karşı, kanuna, hizmet akitlerine sair iş ve çalışma şartlarına aykırı hareket etmesi
- Gemiadamının işveren veya işveren vekiline karşı denizcilik kural ve teamüllerine veya ahlak ve adaba aykırı hareket etmesi

Hizmet akdi gemiadamı tarafından şu durumlarda hemen (önelsiz) feshedilebilir ya da bozulur (infisah):

- Ücretin kanun hükümleri veya hizmet akti gereğince ödenmemesi
- İşveren veya işveren vekilinin gemiadamına karşı, kanuna, hizmet akitlerine veya sair iş şartlarına aykırı hareket etmesi
- İşveren veya işveren vekilinin gemiadamına karşı denizcilik kural ve teamüllerine veya ahlak ve adaba aykırı hareket etmesi

Hizmet akdi işveren, işveren vekili veya gemiadamı tarafından şu durumlarda hemen (önelsiz) feshedilebilir ya da bozulur (infisah):

- Geminin herhangi bir sebeple 30 günden fazla bir süre seferden kaldırılması
- Gemiadamının herhangi bir sebeple sürekli olarak gemide çalışmasına engel bir hastalığa yakalanması veya engelli hâle gelmesi

Geminin kayba uğraması, terk edilmesi veya harp ganimeti ilan edilmesi veyahut Türk Bayrağından ayrılması hallerinde ise hizmet akti kendiliğinden bozulur.

İşveren, işveren vekili veya gemiadamına tanınan akti feshetme yetkisi, iki taraftan birinin bu çeşit davranışlarda bulunduğunu öbür tarafın öğrendiği günden başlayarak 6 işgünü geçtikten ve herhalde fiilin vukuundan itibaren bir sene sonra kullanılamaz. Bu hallere dayanılarak akti süresi içinde fesheden taraf ayrıca mahkemeye başvurarak öbür taraftan bir tazminat isteyebilir.

Belirsiz süreli hizmet akitlerinde, yazılı durumlar dışında gemiadamının işe alınmasından itibaren altı ay geçmedikçe akit bozulamaz. Süresiz akdin çözülmesi (bitmesi) için önce durumun diğer tarafa yazılı bildirimi şarttır. İşten ayrılmalarda bu bildirime müteakip, işverenin yeni gemiadamı bulması ve işte tecrübe sahibi olmasına zaman tanınması için aşağıda belirtilen süre boyunca (ihbar süresi) gemiadamının işine devam etmesi gerekir.

- İşi altı ay sürmüş olan gemiadamı için, bildirimin diğer tarafa yapılmasından başlıyarak iki hafta
- İşi altı aydan birbuçuk yıla kadar sürmüş olan gemiadamı için, bildirimin diğer tarafa yapılmasından başlıyarak dört hafta
- İşi birbuçuk yıldan üç yıla kadar sürmüş olan gemiadamı için bildirimin diğer tarafa yapılmasından başlıyarak altı hafta
- İşi üç yıldan fazla sürmüş olan gemiadamı için, bildirimin diğer tarafa yapılmasından başlıyarak sekiz hafta

1.3.3. Hizmet (Çalışma) Belgesi

İşinden ayrılan gemiadamına işveren veya işveren vekili tarafından işinin çeşidinin ne olduğunu ve süresini gösteren bir belge verilir (Görsel 1.2). Bu belgeye gemiadamı isterse, kendisinin durumu ve davranışlariyle, çalışmasının ne yolda olduğu da ayrıca yazılır. İşveren veya işveren vekilinin belgedeki imzası, gemiadamı dilerse bağlama limanındaki liman reisliği (başkanlığı) tarafından onaylanır.

ORTAKÖY STAR TANKER İŞLETMELERİ – İSTANBUL

DENİZ HİZMET BELGESİ

CERTIFICATE OF SEA SERVICE

GEMİADAMI / *SEAMAN'S*	
ADI & SOYADI *NAME & SURNAME*	ALPEREN UÇAR
SİCİL NO *REGISTER NO*	140000717
SİCİL LİMANI *REGISTER PORT*	İSTANBUL
YETERLİLİK *COMPETENCE*	UZAKYOL VARD. ZABİTİ OCEANGOING W. OFF.
GÖREVİ *RANK*	UZAKYOL VARD. ZABİTİ OCEANGOING W. OFF.
KATILIŞ TARİHİ *SIGN ON DATE*	03.07.2022
AYRILIŞ TARİHİ *SIGN OFF DATE*	12.10.2022

GEMİ / *VESSEL*	
ADI & BAYRAĞI *NAME & FLAG*	M/T ORTAKOY STAR
GEMİ TİPİ *TYPE VESSEL*	PETROL TANKERİ *OIL TANKER*
ÇAĞRI İŞ. & IMO NO *CALL SIGN & IMO NO*	TCTT / 9870001
SEYİR BÖLGESİ *VOYAGE AREA*	A1 – A2 – A3
BAĞLAMA LİMANI *PORT OF REGISTRY*	İSTANBUL
MAKİNE GÜCÜ *ENGINE POWER*	2899
GRT & NRT	4892 / 2279

İŞ BU DENİZ HİZMET BELGESİ **ALPEREN UÇAR** ADLI KİŞİYE **03.07.2022** TARİHİNDEN **12.10.2022** TARİHİNE KADAR **M/T ORTAKÖY STAR** GEMİSİNDE **UZAKYOL VARDİYA ZABİTİ** VE **GMDSS GENEL TELSİZ OPERATÖRÜ** YETERLİLİĞİ İLE **UZAKYOL VARDİYA ZABİTİ** OLARAK ÇALIŞTIĞI İÇİN VERİLMİŞTİR. BU BELGE ŞAHSIN KENDİ İSTEĞİ ÜZERİNE DÜZENLENMİŞTİR.

*THIS IS A SEA SERVICE FORM GIVEN TO **ALPEREN UÇAR** WHO WORKD AS AN **OCEANGOING WATCHKEEPING OFFICER, GMDSS GENERAL RADIO OPERATOR** ON **M/T ORTAKOY STAR** FROM **03.07.2022** TO **12.10.2022** WITH A COMPETENCE OF **OCEANGOING WATCHKEEPING OFFICER**. THIS FORM HAS BEEN GIVEN TO HIMSELF AS HIS OWN DESIRE.*

ŞİRKET ONAYI — GEMİ KAPTANI ONAYI

İmza, Tarih, Mühür

Ad, Soyad
Yeterlik, Sicil Limanı/Nosu
Gemi Mühürü

Görsel 1.2: Hizmet belgesi

İşveren veya işveren vekili, gemiadamının istediği belgeyi vermemekte direnirse veyahut belgeye gemiadamı için doğru olmıyan yazılar yazarsa, gemiadamının yahut yeni işine girdiği işverenin isteği üzerine, bağlama limanındaki liman reisliğince yapılacak inceleme sonucunu gösteren bir belge gemiadamına veya yeni işverene verilir. Liman reisliği tarafından yapılacak inceleme bir haftada bitirilir. Kamu hizmeti gören idarelere bağlı gemilerden çıkan gemiadamına belge verilmek istenmez veyahut belgeye doğru olmıyan yazılar yazılırsa, gerekli incelemenin yapılması için bu gemilerin bağlı

oldukları makamlara başvurulur. Belgenin vaktinde verilmemesi veyahut belgede doğru olmıyan yazılar bulunmasından zarar gören gemiadamı veyahut gemiadamını işe alan yeni işveren eski işverenden tazminat isteyebilir.

1.3.4. İhbar ve Kıdem Tazminatı

Bildirme şartlarına uymayan taraf, ihbar süreleri doğrultusunda, uygun ücret tutarında karşı tarafa **ihbar tazminatı** ödemek zorundadır. Bunun dışında tarafların birbirinden tazminat isteme hakları da saklıdır. Aşağıda belirtilen durumlarda gemiadamı **kıdem tazminatı** almaya hak kazanır.

- İş akdinin gemiadamı tarafından haklı bir sebeple feshedilmesi
- İş akdinin işveren tarafından haksız şekilde feshedilmesi
- İş akdinin muvazzaf askerlik hizmeti nedeni ile feshedilmesi
- Emeklilik
- Gemiadamının ölümü (Bu durumda tazminat kanuni mirasçılarına ödenir.)
- İş akdinin kendiliğinden son bulması

Gemiadamının işe başladığı tarihten itibaren hizmet akdinin devamı süresince her geçen tam yıl için işverence gemiadamına **30 günlük ücreti** tutarında kıdem tazminatı ödenir. Bir yıldan artan süreler için de aynı oran üzerinden ödeme yapılır.

1.3.5. Gemiadamının Yurda İadesi

Sözleşmesi sona eren bir gemiadamının iadesini hizmet sözleşmesinin (iş akdi) yurt dışında ya da yurt içinde sona ermesi ve yabancı gemiadamlarının iadesi başlıkları altında incelemek mümkündür.

Hizmet Sözleşmesinin Yurt Dışında Sona Ermesi: İş akdinin daha önce belirtilen nedenlerle gemiadamı, işveren ya da işveren vekili tarafından yurtdışında feshedilmesi durumunda işveren veya işveren vekili, gemiadamını geminin bağlama limanına iade etmek zorundadır. Gemiadamının iade ile ilgili tüm masrafları işveren ya da vekili tarafından karşılanır. Ancak hizmet akdinin işveren tarafından haklı nedenlerle feshedilmesi durumunda işveren veya vekili, gemiadamının yurda iadesi için yapmış olduğu masrafları gemiadamından talep edebilir.

Hizmet Sözleşmesinin Yurt İçinde Sona Ermesi: İş akdinin yurt içindeki limanlardan herhangi birinde feshedilmesi hâlinde işveren veya vekili tarafından gemiadamının geminin bağlama limanına iade edilmesi zorunludur. Hizmet akdinin işveren tarafından haklı nedenle feshedilmesi durumunda ise işverenin iade zorunluluğu ortadan kalkar.

Yabancı Gemiadamının İadesi: Yabancı gemiadamlarının iş akdinin feshi durumunda işveren veya vekili tarafından gemiadamının ikametgâhının bulunduğu limana iade edilmesi zorunludur.

1.3.6. Çalışma (İş) Süresi ve Fazla Çalışma

Gemiadamının işbaşında çalıştığı veya vardiya tuttuğu süre, iş süresidir. İş süresi genel olarak **günde 8** ve **haftada 48 saat**tir. Bu sürenin haftanın iş günlerine eşit olarak bölünmek suretiyle uygulanması esastır. İşveren veya vekili tarafından gemiadamlarının vardiyaları, yemek ve dinlenme zamanlarının bir çizelge ile belirtilmesi ve bu çizelgenin gemiadamlarının görebilecekleri bir yere asılması zorunludur. Aşağıdaki işleri görenler Deniz İş Kanunu'nun iş sürelerine ilişkin hükümlerine tabi değildirler.

- Birden fazla kaptanın bulunduğu gemilerde birinci kaptan veya kendisine vekalet eden kimse (kılavuz kaptanlar dahil)
- Birden fazla makinistin bulunduğu gemilerde başmakinist
- Doktor ve sağlık memurları
- Hemşire ve hastabakıcılar
- Asli görevleri can, mal ve gemi kurtarma olan kurtarma gemilerinde çalışan gemiadamları
- Gemide kendi nam ve hesabına çalışanlar

Deniz İş Kanunu'na göre tespit edilmiş bulunan iş sürelerinin aşılması suretiyle yapılan çalışmalar, fazla saatlerde çalışma (fazla çalışma) sayılır. Yapılacak fazla çalışmanın her saatine ödenecek ücret normal çalışma ücretinin saat başına düşen miktarı %25 oranında artırılmak suretiyle bulunacak miktardan az olamaz. Aşağıda yazılı haller fazla saatlerle çalışma sayılmaz.

- Geminin, gemideki şahısların veya gemi hamulesinin (yükünün) selameti için kaptanın yapılmasını zaruri gördüğü işler

- Gümrük, karantina vesair sıhhi formaliteler dolayısiyle yerine getirilmesinde zorunluluk bulunan ilave işler
- Gemi seyir halinde veya limanda iken gemide yaptırılan talimler

1.3.7. Ücret, Avans ve Kesinti

Gemiadamına yaptığı iş karşılığında işveren veya işveren vekili tarafından nakden ödenen meblağa **ücret** denir. Ücret ödeme devresi bir aydan fazla olamaz. Hizmet aktinin sona ermesi veya bozulması halinde işveren veya işveren vekili gemiadamının ücretini derhal ve tam olarak ödemek zorundadır. İşveren veya işveren vekili, gemiadamlarının istekleri halinde kendilerine hizmet aktinde yazılı esaslara göre avans ödemeye zorunludur.

Gemiadamı ücretlerinden ceza olarak yapılacak kesintilerin gemiadamına hemen sebepleriyle bildirilmesi gerekir. Gemiadamı ücretlerinden bu yolda yapılacak kesintiler bir ayda üç gündelikten fazla olamaz. Ayrıca gemiadamının gemi, yük ve donanımlarına verebileceği zarar için yapılan kesinti, tazminat karşılığı olarak yapılır. Gemiadamı işten ayrılırken bu kesinti geri ödenir. Zarar karşılığı kesinti kapsamında hizmet akitlerinde işveren veya işveren vekilinin tazminat karşılığı olarak gemiadamı ücretlerinden geçici olarak alıkoyacağı miktar, on haftada eşit taksitlerle kesilmek üzere gemiadamının on günlük ücret tutarından fazla olamaz.

1.3.8. İzin Hakkı

Aynı işveren emrinde veya aynı gemide bir takvim yılı içinde bir veya birkaç hizmet aktine dayanarak en az altı ay çalışmış olan gemiadamı, yıllık ücretli izine hak kazanır. İzin süresi, altı aydan bir yıla kadar hizmeti olan gemiadamları için 15 günden ve bir yıl ve daha fazla hizmeti olanlar için yılda bir aydan az olamaz. İzin işverenin uygun göreceği bir zamanda kullanılır. Bu haktan feragat edilemez. Bir aylık izin, tarafların rızasiyle aynı yıl içinde kullanılmak suretiyle ikiye bölünebilir. Gemiadamı, yıllık ücretli iznini yabancı bir memleket limanında veya hizmet aktinin yapılmış bulunduğu mahalden gayri bir yerde kullanmaya zorlanamaz. Gemiadamı, dilerse, işveren veya işveren vekilinden ücretli izne ilişkin olarak 7 güne kadar ücretsiz yol izni de isteyebilir.

Liman hizmeti ve şehir hattı gemilerinde gemiadamının haftada altı günden fazla çalıştırılması yasaktır. Bunlardan hafta tatili günü çalıştırılanlara, haftanın diğer bir gününde nöbetleşe izin verilir. Haftanın tatilden önceki günlerinde sürekli olarak çalışmış bulunan gemiadamlarına çalışılmıyan hafta tatili günü için işveren veya işveren vekili tarafından bir iş karşılığı olmaksızın ve ücret ödeme şekline bakılmaksızın bir gündelik tutarında ücret ödenir. Kısa, yakın ve uzak sefer yapan gemilerde çalışan gemiadamlarına işveren veya işveren vekili tarafından geminin seferde bulunduğu müddete rastlıyan hafta tatili günleri için yukarıdaki şartlar aranmaksızın ve bir iş karşılığı olmaksızın, ayrıca bir gündelik tutarında hafta tatili ücreti ödenir.

Deniz İş Kanunu kapsamındaki gemilerde çalışan gemiadamlarına, ulusal bayram ve genel tatil günlerinde, bir iş karşılığı olmaksızın bir günlük ücreti tutarında tatil ücreti, ücret ödeme şekline bakılmaksızın ayrıca ödenir. Fazla çalışma karşılığı olarak alınan ücret ve primlerle sosyal yardımlar, ulusal bayram, hafta tatili ve genel tatil günleri için verilen ücretlerin tespitinde hesaba katılmaz.

1.3.9. İaşe ve İkamet

Deniz İş Kanunu kapsamındaki gemilerde iaşe servisi kurulması zorunludur. Gemiadamları hizmete başladığı günden başlıyarak hizmetten çıkış anına kadar gemide işveren tarafından bedelsiz iaşe olunurlar. İaşenin zorunlu sebeplerle uygulanamaması halinde işveren veya vekilince başkaca münasip bir iaşe imkanı sağlanır veya nakden ödeme usulü uygulanır. Limanlar içinde, şehir hatlarında, körfezlerde, göllerde ve akarsularda yolcu ve yük nakleden gemilerde, mavna, şat ve benzerlerinde iaşe servisi kurulması zorunlu değildir. Bu durumda işveren veya işveren vekili iaşe zorunluluğunu nakden ödemek suretiyle yerine getirir.

Gemiadamlarına işe giriş gününden başlıyarak işten çıkış gününe kadar rütbeleri, sayıları ve geminin büyüklüğüne uygun olarak ve yalnız kendileriyle eşyalarına ait olmak üzere gemi içinde ikamet yerleri bedelsiz olarak sağlanır. Herhangi bir zorunlu sebep yüzünden gemiadamlarının gemide ikametine imkan olmazsa işveren veya işveren vekili tarafından başka bir ikamet imkanı sağlanır.

2. DENİZ SİGORTASI HUKUKU

Sigorta ilişkisini ve sigorta şirketlerinin çalışmalarını düzenleyen hukuk kurallarını inceleyen hukuk dalı **sigorta hukuku** olarak adlandırılır. Sigorta, kişilerin hayatta karşılaşacakları zarar ve masrafa neden olan olayların ekonomik sonuçlarından kendilerini korumak için önceden tedbir alma ihtiyaçlarından doğmuştur. Sigortanın temel işlevi, zararı ekonomik açıdan önemsiz bir duruma getirmektir. Kişiler karşı karşıya bulundukları tehlikelerin neden olabileceği ve tek başına karşılayamayacakları zararları sigorta sayesinde bir organizasyon aracılığıyla, ödemiş oldukları primler yoluyla aralarında paylaşırlar.

Sigorta organizasyonu; **sigorta ettiren** ve **sigorta şirketi (sigortacı)** ile aralarında düzenlenen **sigorta sözleşmesi** kavramlarından oluşur. Sigorta sözleşmesinde bir tarafta rizikolara (risk) karşı sigorta teminatı veren, sigortacılık faaliyetinde bulunmaya yasal olarak yetkili olan sigortacı; diğer tarafta ise tehlikeyle karşı karşıya olan sigorta ettiren bulunur. Sigorta sözleşmesi sigortanın ana unsurudur. Sözleşmenin yazılı unsuru ve ana delili **sigorta poliçesi**dir. Bir sigorta poliçesinde genellikle şu bilgiler yer alır:

- Sigortacının ve sigorta ettirenin ve varsa sigortadan faydalanan kimsenin adı ve soyadı veya ticaret ünvanı ve ikametgâhları
- Sigortanın konusu
- Sigortacının üstüne aldığı rizikolarla bunların başlayacağı ve son bulacağı zaman
- Sigorta bedeli
- Primin tutarı ile ödeme zamanı ve yeri
- Sigortacının üstüne aldığı rizikoların hakiki niteliklerini tamamen anlamaya yarayacak bütün hâller
- Tanzim tarihi

Sigorta sözleşmeleri riziko türüne göre **kara** ve **deniz** sigortaları olarak iki grubu ayrılır. Deniz sigortaları, gemi ve yükün denizcilik rizikolarını salimen geçirmesine ilişkin parasal menfaatleri teminat altına almayla birlikte sigortacının denizde oluşan zararları, sözleşmede kararlaştırıldığı şekilde tazmin etmeyi taahhüt ettiği sözleşmelerdir.

2.1. Deniz Sigortası Terimleri

Deniz sigortacılığında kullanılan birçok terim vardır. Bu terimlerin birçoğu kara sigortacılığında da kullanılır. Sigortacılığın tam anlamıyla anlaşılabilmesi için öncelikle bu terimlerin bilinmesi gerekir. Deniz sigortacılığında kullanılan temel terimler şunlardır:

- **Coğrafi Sınır *(Territorial Limit)*:** Sigorta poliçesinin yürürlükte olduğu bölgesel sınırları ifade eder. Poliçede yer alan sefer bölgesi / sahası, faaliyet alanı gibi ifadeler poliçenin sadece o alanlarda gerçekleşen hasarlar için geçerli olduğunu belirtir.
- **Fiyat *(Rate)*:** Sigorta teminatı için ödenecek primin hesaplanmasında esas alınan ve oran olarak ifade edilen bir terimdir. Fiyatın sigorta bedeline veya teminata uygulanmasıyla prim miktarı bulunur.
- **Genel Şartlar *(General Conditions)*:** Teminat kapsamı, muafiyetler, sigortalının yükümlülükleri, hasar süreci, prim ödemesi, rücu durumu, anlaşmazlık hâlinde uygulanabilecek hükümler gibi sigorta sözleşmesinin temel koşullarıdır.
- **Kloz / Şart *(Clause)*:** Taraflar arasında sözleşmenin gerçek sınırlarını belirlemek amacıyla kullanılan, poliçeye ekli özel şartlardır.
- **Mücbir Sebep *(Act of God)*:** Taraflar arasındaki taahhüdün ve sorumluluğun yerine getirilmesine engel olabilecek nitelikteki ölüm, iflas, hastalık, tutukluluk, afet ve buna benzer hâller mücbir sebep olarak adlandırılır.
- **Müşterek Avarya *(General Average)*:** Gemi ve yükü birlikte tehdit eden bir tehlikeden onları korumak amacıyla makul bir hareket tarzında olmak kaydıyla bile bile olağanüstü bir fedakârlık yapılması veya bir masrafa katlanılması durumudur. Bu nitelikte bir hareketin doğrudan doğruya sonucu olan zarar veya masraflar müşterek avarya olarak kabul edilir ve bu kapsama giren zarar ve masraflar gemi, yük ve navlun sahipleri arasında paylaştırılır.
- **Prim *(Premium)*:** Sigortacının herhangi bir riske ilişkin vermiş olduğu teminata karşılık olmak üzere sigortalı veya sigorta ettiren tarafından ödenen ücrettir.
- **Reasürans:** Sigorta şirketinin sigorta ettiği miktarın bir bölümünü ileride doğabilecek

zararlara karşı başka bir sigorta şirketine yeniden sigorta ettirmesi, satmasıdır.

- **Sigorta Bedeli *(Sum Insured)*:** Teminat kapsamındaki bir rizikonun gerçekleşmesi veya sigortalının üçüncü taraflara karşı sorumlu duruma düşmesi hâlinde sigortacının ödemekle yükümlü olduğu, poliçede belirtilen ve tazminata esas oluşturan azami bedeldir.
- **Sigorta Edilebilir Risk *(Insurable Risk)*:** Bir rizikonun sigortacı açısından sigorta edilebilme ölçüsünü ifade eder.
- **Sigorta Eksperi:** Sigorta konusu risklerin gerçekleşmesi sonucunda ortaya çıkan kayıp ve hasarların miktarını, nedenlerini ve niteliklerini belirleyen tarafsız ve bağımsız kişiyi ifade eder.
- **Sigorta Hakemi:** Taraflar arasında sigorta sözleşmesinden doğan uyuşmazlıkları çözen kişiyi ifade eder.
- **Sigorta Raportörü:** Taraflar arasında sigorta sözleşmesinden doğan uyuşmazlıkların çözümü amacıyla komisyona intikal etmiş şikâyetler üzerinde ön incelemeyi yapan kişiyi ifade eder.
- **Sigorta Sahtekârlığı *(Insurance Fraud)*:** Kötü niyetli kişiler tarafından haksız kazanç elde etmek için sigorta şirketinin kasıtlı olarak aldatılmasıdır.
- **Sigorta Sertifikası *(Certificate of Insurance)*:** Sigorta şirketi tarafından düzenlenerek sigortalıya verilen, sigorta sözleşmesinin varlığına kanıt olarak kullanılabilen, sigortalının kimliğine ilişkin bilgiler, sigorta teminatının kapsamı ve poliçe şartları hakkında genel bilgiler içeren belgedir.
- **Sigorta Süresi *(Insurance Period)*:** Teminat kapsamındaki tehlikeler nedeniyle meydana gelmesi muhtemel hasarlara ilişkin sigorta firmasının sorumluluklarının devam ettiği süreyi ifade eder.
- **Tazminat Talebi *(Claim)*:** Sigorta poliçesi kapsamında olan bir riskin neden olduğu zararın tazmin edilmesi amacıyla sigortalı, lehtar veya üçüncü şahısların sigorta bedelini aşmamak kaydıyla sigorta şirketinden tazminat talep etmesidir.
- **Teminat *(Cover / Coverage)*:** Bir hasar / zarar meydana geldiğinde poliçe şartları çerçevesinde, söz konusu zararın tazmin edileceği konusunda sigortacının sigortalıya vermiş olduğu garantiyi ifade eder.
- **Zarar *(Loss)*:** Ekonomik kayıp meydana getiren bir olay, sigorta teminatı kapsamında sigortalıya yasal olarak hasar talebinde bulunma hakkını veren olay, sigorta konusu şeyin kaybolması gibi durumları ifade eder.
- **Zeyilname *(Endorsement)*:** Sigorta poliçesinin düzenlenmesinden sonra ortaya çıkan ve sigortacının üstlendiği riskin nitelik veya büyüklüğünü değiştiren herhangi bir durum nedeniyle poliçeye ek olarak düzenlenmiş belgeyi ifade eder.
- **Zorunlu Sigorta *(Compulsory Insurance)*:** Mevcut yasalar nedeniyle yapılması zorunlu olan sigortaları ifade eder.

2.2. Deniz Ticaretindeki Riskler

Deniz üzerindeki riskler, karadaki risklere kıyasla daha fazladır. Yapılacak sigorta sözleşmesinde risklerin oluşturacağı hasar, zarar ve ziyanların doğru şekilde teminat kapsamına alınması gerektiğinden söz konusu risklerin neler olduğunun bilinmesi önem arz eder. Denizdeki riskler genel olarak şunlardır:

- Arama kurtarma ve yedekleme işlemleri
- Batma
- Çatışma
- Çevreye verilecek zararlar
- Gemiadamı kusurları
- Gemi yapı ve donanımındaki arıza ve hasarlar
- Geminin alıkoyulması ve bağlanması
- Grev ve lokavt
- Hırsızlık
- Karaya oturma
- Savaş
- Korsan saldırısı ve terör
- Yangın
- Yaşam kaybı
- Yıldırım düşmesi
- Yük hasarı

2.3. Deniz Sigortası Türleri

Genel sigorta sözleşmeleri, temelde ihtiyacın karşılanması açısından **meblağ sigortası** ve **zarar sigortası** olmak üzere ikiye ayrılır. Meblağ sigortasında sigortacı, sigorta ettirilen kişinin

rizikoya maruz kalarak zarar görmesi durumunda somut zarar ne olursa olsun sigorta sözleşmesinde belirlenen sabit bir tutarı öder. **Tazminat sigortası** olarak da adlandırılan zarar sigortasında ise sigorta sözleşmesinde güvence altına alınan rizikonun meydana gelmesi ile oluşan zarar tazmin edilir.

Deniz sigortalarında sigortacı, parayla ölçülebilir bir menfaati zarara uğratan bir tehlikenin, rizikonun meydana gelmesi durumunda bunu tazmin etmeyi taahhüt ettiğinden söz konusu kıstasa göre deniz sigortaları, zarar sigortası kapsamında yer alır. Bu nedenle deniz sigortaları için zarar sigortalarının temel ilkeleri geçerlidir. Deniz ticaretinde kullanılabilecek birçok sigorta türünden söz etmek mümkün olmakla birlikte en sık kullanılan sigorta türleri şunlardır:

a) **Tekne Sigortası:** Geminin maruz kalacağı denizcilik risklerine ilişkin menfaatlerin teminat altına alındığı sigorta türüdür.

b) **Yük Sigortası:** Yükün maruz kalacağı risklere ilişkin menfaatlerin teminat altına alındığı sigorta türüdür.

c) **Kıymet Sigortası:** Deniz aracı ile taşınan hisse senedi, bono, çek, tahvil gibi kıymetli evrak ile altın, gümüş gibi değerlerin taşıma sırasında uğrayacağı kayıp ve hasarları teminat altına alan sigorta türüdür.

ç) **Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası:** Yolcu taşımalarından doğan zorunlu mali sorumluluk sigortasını ifade eder. Deniz aracı ile seyahat eden yolcuların veya üçüncü şahısların uğrayacakları bedenî ve maddi zararlara ilişkin işletmecinin (işletenin) ya da donatanın tazminat sorumluluğunu güvence altına alan sigorta türüdür.

d) **Navlun Sigortası:** Donatanın ya da gemi kiracısının hak ettiği taşıma (navlun) ücretinin kaybedilmesi durumunu teminat altına alan, sefer başına veya belirli bir müddet için yapılabilen sigorta türüdür.

e) **Tekne Yapım Sigortası:** Gemilerin yeni inşa ya da tadilatı aşamasında ortaya çıkabilecek hasarları teminat altına alan sigorta türüdür.

f) **Sorumluluk Sigortaları:** Donatanların deniz ticareti faaliyetleri dolayısıyla üçüncü şahıslara karşı olan sorumluluklarını güvence altına alan sigortalardır.

- **Kulüp Sigortası *(P&I-Protection and Indemnity Insurance)*:** Geminin işletilmesi sırasında donatan veya gemi kiracısının gemiyi işletmesi esnasında tekne sigortasının kapsamı dışında kalan rizikolar ile üçüncü şahıslara karşı sorumluluklarını teminat altına alan sigorta türüdür.
- **Liman Sorumluluk Sigortası:** Limanda bulunan gemi, yük ve üçüncü şahıslara ait mallarda, yük operasyonları esnasında gerçekleşebilecek hasarları teminat altına alan sigorta türüdür.
- **Tersane Sorumluluk Sigortası:** Tersane faaliyet alanında yer alan iskele veya kızaktaki gemiler ile kontrolünde bulunan üçüncü şahıslara ait kıymetlere gelebilecek hasarları, üçüncü şahıslara verilen maddi ve bedenî zararları teminat altına alan sigorta türüdür.
- **Marina / Çekek Yeri Sorumluluk Sigortası:** Marinaya veya çekek yerlerine teslim edilmiş olan tekne ve teçhizatta meydana gelecek kayıplar nedeniyle marina / çekek yeri işletmesinin hukuki sorumluluklarını güvence altına alan sigorta türüdür.

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME

1. I. Objektiftir.
II. Uyulması zorunludur.
III. Kişilere özgüdür.
IV. Bireylere hak ve yetkiler verir.

Yukarıdakilerden hangileri hukuk kurallarının ortak özelliklerindendir?

A) I ve II
B) II ve III
C) I, III ve V
D) I, II ve IV
E) II, III ve IV

2. Aşağıdakilerden hangisi hukukun yazılı kaynakları arasında yer almaz?

A) Tebliğ
B) Yönetmelik
C) Kanun hükmünde kararname (KHK)
D) Örf ve âdet kuralları
E) Sirküler

3. Aşağıdakilerden hangisi hukukun yardımcı kaynaklarından biridir?

A) Sirküler
B) Genelge
C) Yönerge
D) Örf ve âdet kuralları
E) Doktrin

4. Aşağıda verilen hukuk dallarından hangisi özel hukuk türüne girer?

A) İdare hukuku
B) Ticaret hukuku
C) İş hukuku
D) Mali hukuk
E) Vergi hukuku

5. Aşağıda verilen hukuk dallarından hangisi kamu hukuku türleri arasında yer almaz?

A) İdare hukuku
B) Medeni hukuk
C) Medeni yargılama hukuku
D) Anayasa hukuku
E) İcra ve iflas hukuku

6. Kamu hukuku ile özel hukukun kesin çizgilerle ayrılamadığı hukuk kuralları hangi hukuk türünü oluşturur?

A) Karma hukuk
B) Özel hukuk
C) Medeni hukuk
D) Kamu hukuku
E) Devletler hukuku

7 I. Suçun şahsiliği ilkesi
II. Mülkiyet hakkı ilkesi
III. Doğal hâkim güvencesi ilkesi
IV. Sözleşme bireyselliği ilkesi

Yukarıdakilerden hangileri hukukun temel ilkeleri arasında yer alır?

A) Yalnız II
B) I ve III
C) I, II ve III
D) I, III ve IV
E) I, II, III ve IV

8. I. Taraf olunan uluslararası anlaşmalar
II. Mahkeme kararları
III. Uluslararası örf ve âdet kuralları
IV. Kazanılmış haklar

Yukarıdakilerden hangileri uluslararası deniz hukukunun asli kaynakları arasında yer alır?

A) Yalnız II
B) I ve IV
C) I, II ve III
D) I, III ve IV
E) I, II, III ve IV

9. Aşağıdakilerden hangisi deniz kamu hukuku alanına girmez?

A) Deniz ticaret sözleşmeleri
B) Uluslararası kuruluşların görev ve yetkileri
C) Emniyet ve çevre koruma
D) Gemi ve limanların güvenliği
E) Deniz sahalarında devletlerin yetkisi

10. I. Deniz çevresinin korunması ilkesi
II. Seyrüsefer hakkı ilkesi
III. Tek bir devletin bayrağını taşıma ilkesi
IV. Denizde ortaya çıkan arkeolojik ve tarihî eşyaların korunması ilkesi

Yukarıdakilerden hangileri uluslararası deniz hukukunun temel ilkeleri arasında yer alır?

A) Yalnız II
B) I ve III
C) I, II ve III
D) I, III ve IV
E) I, II, III ve IV

11. **Bir tarafın işverene bağlı olarak iş görmeyi, diğer tarafın ise çalışana ücret ödemeyi üstlendiği yazılı sözleşme aşağıdakilerden hangisidir?**

A) Hizmet belgesi
B) İhbar belgesi
C) Kıdem belgesi
D) İhbar tazminatı
E) Hizmet sözleşmesi

12. **Deniz İş Kanunu'na göre yapılacak yazılı akitlerde aşağıdaki hususlardan hangisinin yer alması gerekmez?**

A) Akdin yapıldığı yer ve tarih
B) Geminin uğrayacağı limanlar
C) Avans şartları
D) Gemiadamının göreceği iş
E) Ücret esasları

13. **Gemiadamının işe başladığı tarihten itibaren hizmet akdinin devamı süresince her geçen tam yıl için işverence gemi adamına kaç günlük ücreti tutarında kıdem tazminatı ödenir?**

A) 7
B) 15
C) 30
D) 45
E) 60

14. **Gemiadamının genel olarak iş süresi kaç saattir?**

A) Günde 6, haftada 30 saat
B) Günde 6, haftada 36 saat
C) Günde 8, haftada 40 saat
D) Günde 8, haftada 48 saat
E) Günde 8, haftada 56 saat

15. **Yapılacak fazla çalışmanın her saatine ödenecek ücret, normal çalışma ücretinin saat başına düşen miktarının ne kadar oranında artırılmak suretiyle bulunacak miktardan az olamaz?**

A) %10
B) %15
C) %25
D) %30
E) %50

16. I. Sigortanın konusu
II. Sigorta bedeli
III. Prim tutarı
IV. Kaptanın adı

Yukarıdakilerden hangileri genel bir sigorta poliçesinde yer alır?

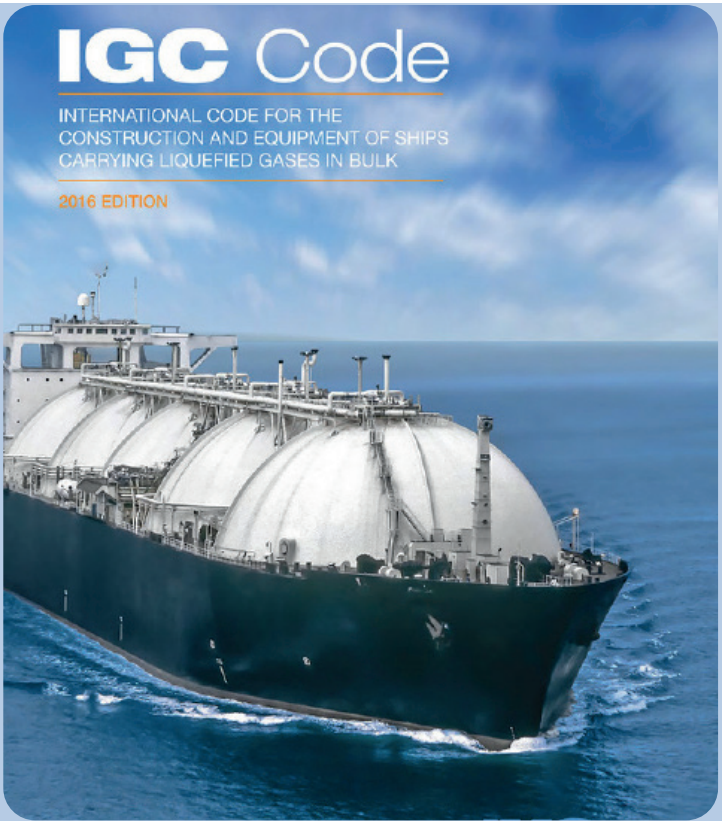
A) I ve II
B) I ve IV
C) I, II ve III
D) I, III ve IV
E) I, II, III ve IV

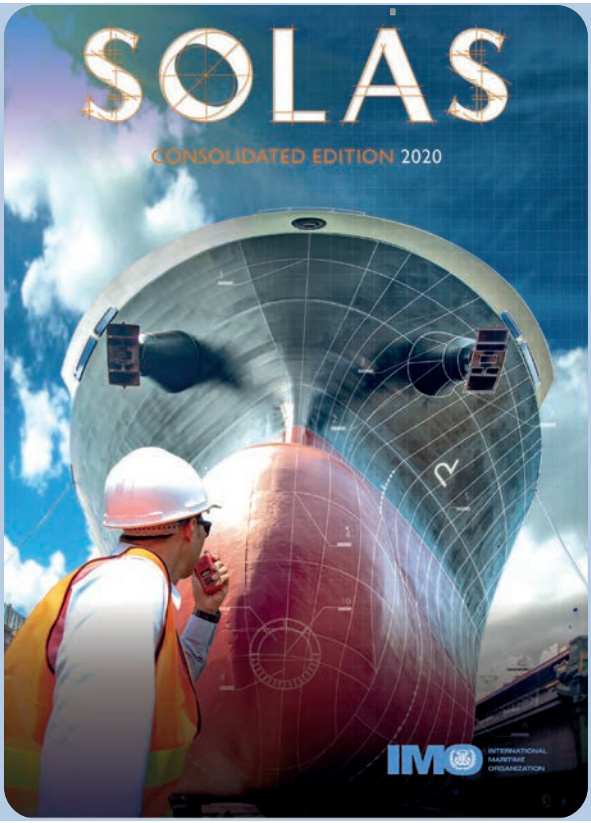
17. **Sigortacılıkta taraflar arasında sözleşmenin gerçek sınırlarını belirlemek amacıyla kullanılan, poliçeye ekli özel şart aşağıdakilerden hangisidir?**

A) Kloz
B) Prim
C) Reasürans
D) Mücbir sebep
E) Fiyat

2. ULUSLARARASI DENİZCİLİK SÖZLEŞMELERİ

Öğrenme Birimi





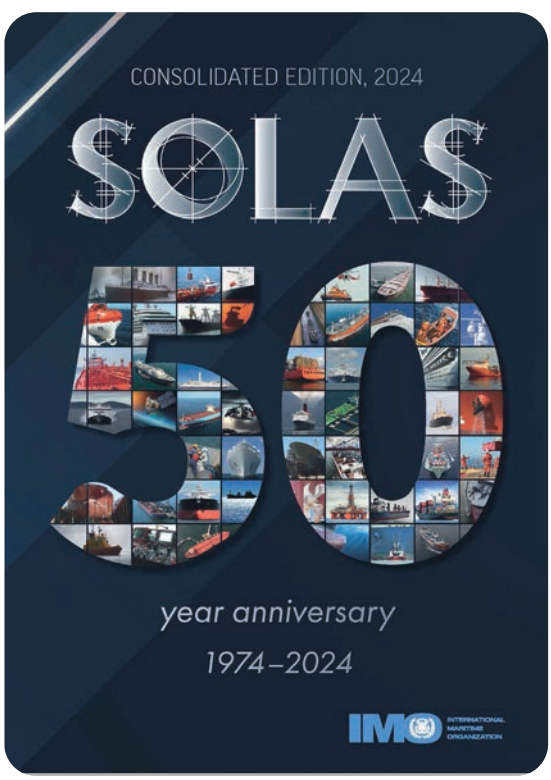
Neler Öğreneceksiniz?

- Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS)
- Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (STCW)
- Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL)
- Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi (LL)
- Arama kurtarmada gemi operasyonlarıyla ilgili sözleşmeler
- Denizcilik ve gemiadamlarıyla ilgili uluslararası sözleşmeler

Uluslararası denizcilik sözleşmeleri, deniz hukukuna konu olan durumları düzenleyen ve söz sahibi ülkelerin taraf olduğu sözleşmelerdir. Birçok konu hakkında uyulması gereken kuralları veya tanımlamaları kapsar.

1. DENİZDE CAN EMNİYETİ ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİ 74 *(INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA-SOLAS 74)*

IMO tarafından hazırlanan bir sözleşmedir. 1914 yılında meydana gelen Titanik gemisi kazasından sonra denizde emniyet kurallarının belli bir standarda oturtulması gündeme gelmiştir. 1929, 1948 ve 1960 yıllarında IMO'nun üzerinde durduğu bu Sözleşme nihayetinde 1974 yılında son hâlini almış ve 1980 yılında yürürlüğe girmiştir. Oluşturulan bu Sözleşme IMO'ya taraf olan tüm devletlerce kabul edilmiştir. Bu yıldan sonra Sözleşme kısaca SOLAS 74 adını almıştır. Oluşturulan tam metin, ilerleyen yıllarda yapılan eklemelerle *(amendments)* günümüze kadar gelmiştir (Görsel 2.1).



Görsel 2.1: SOLAS 74 kitabı

Dünyadaki deniz ticaret filosu içinde yer alan tüm gemileri bağlayan SOLAS 74'ün amacı öncelikli olarak personel ve yolcuların can emniyetini sağlamak, ikincil olarak geminin taşıdığı ticari yükün emniyet ve güvenliğini sağlamaktır. Bu yüzden gemilerin bu Sözleşme ve eklerine uymaları zorunlu kılınmıştır.

Bayrak devleti, liman devleti ve sigorta şirketlerinin yaptıkları denetimler, uluslararası sözleşmelerle kabul görmüş kurallara göre yapılır. Öte yandan iç denetim için de gemi kaptanı, güverte enspektörü, makine enspektörü, personel müdürü ve diğer şirket yetkililerinin yaptıkları denetimlerin çerçevesini yine ağırlıklı olarak uluslararası mecrada kabul gören SOLAS 74 oluşturur.

500 GT'dan büyük, makine gücü ile sevk ve idare edilen, yük ve yolcu taşıyan tüm yolcu ve ticaret gemileri SOLAS 74 kurallarında belirtilen hükümleri yerine getirmekten sorumludur. SOLAS 74'te geçen hükümlerden muaf olan yüzer araçlar ise SOLAS 74'ün amacına uygun olarak IMO ile koordineli şekilde çalışan yerel idari merciler tarafından belirlenmiş kurallara tabi tutulur. SOLAS 74'ten muaf olan gemiler şunlardır:

- 500 GT'dan küçük yük gemileri
- Makine gücü ile yürütülmeyen tekneler
- İlkel ağaç tekneler
- Özel gezinti tekneleri ve 12'den az yolcu taşıyan yatlar
- Açık denizlere çıkamayan küçük balıkçı tekneleri

1.1. SOLAS 74'ün Bölümleri

SOLAS 74, 12 bölümden oluşur ve bu bölümlerin alt kısımları bulunur. Bu bölümler ve alt kısımlarını oluşturan başlıklar Şekil 2.1'de belirtilmiştir.

SOLAS 74

Bölüm I
Genel Hükümler

Kısım A
Uygulama, Tanımlar ve Benzerleri

Kısım B
Sörveyler ve Belgeler

Kısım C
Kazalar

Bölüm II-1
İnşaat-Yapı, Bölmeleme, Stabilite, Makine ve Elektrik Donanımları

Kısım A
Genel

Kısım A-1
Gemilerin Yapısı

Kısım B
Bölmeleme ve Stabilite

Kısım B-1
Stabilite

Kısım B-2
Bölmeleme, Su Geçirmezlik ve Su Sızdırmazlık Bütünlüğü

Kısım B-3
Yolcu Gemileri İçin Bölmeleme Yükleme Hattının Belirlenmesi

Kısım B-4
Stabilite Bilgisi

Kısım C
Makine Tesisleri

Kısım D
Elektrik Tesisleri

Kısım E
Periyodik Olarak Vardiya Tutulmayan Makine Mahalleri İçin Ek Gerekler

Kısım F
Alternatif Dizayn ve Düzenlemeler

Bölüm II-2
İnşaat-Yangından Korunma, Yangın İhbar ve Yangın Söndürme

Kısım A
Genel

Kısım B
Yangın ve Patlamanın Önlenmesi

Kısım C
Yangının Bastırılması

Kısım D
Kaçış

Kısım E
İşletme Gerekleri

Kısım F
Alternatif Dizayn ve Düzenlemeler

Kısım G
Özel Gerekler

Bölüm III
Can Kurtarma Araçları ve Donanımları

Kısım A
Genel

Kısım B
Gemiler ve Can Kurtarma Araçları İçin Gerekler

Kısım C
Yangının Bastırılması

Kısım D
Kaçış

Kısım E
İşletme Gerekleri

Kısım F
Alternatif Dizayn ve Düzenlemeler

Kısım G
Özel Gerekler

Bölüm IV
Telsiz Haberleşmesi

Kısım A
Genel

Kısım B
Taraf Ülkelerin Yükümlülükleri

Kısım C
Gemiler İçin Gerekler

Bölüm V
Seyir Güvenliği

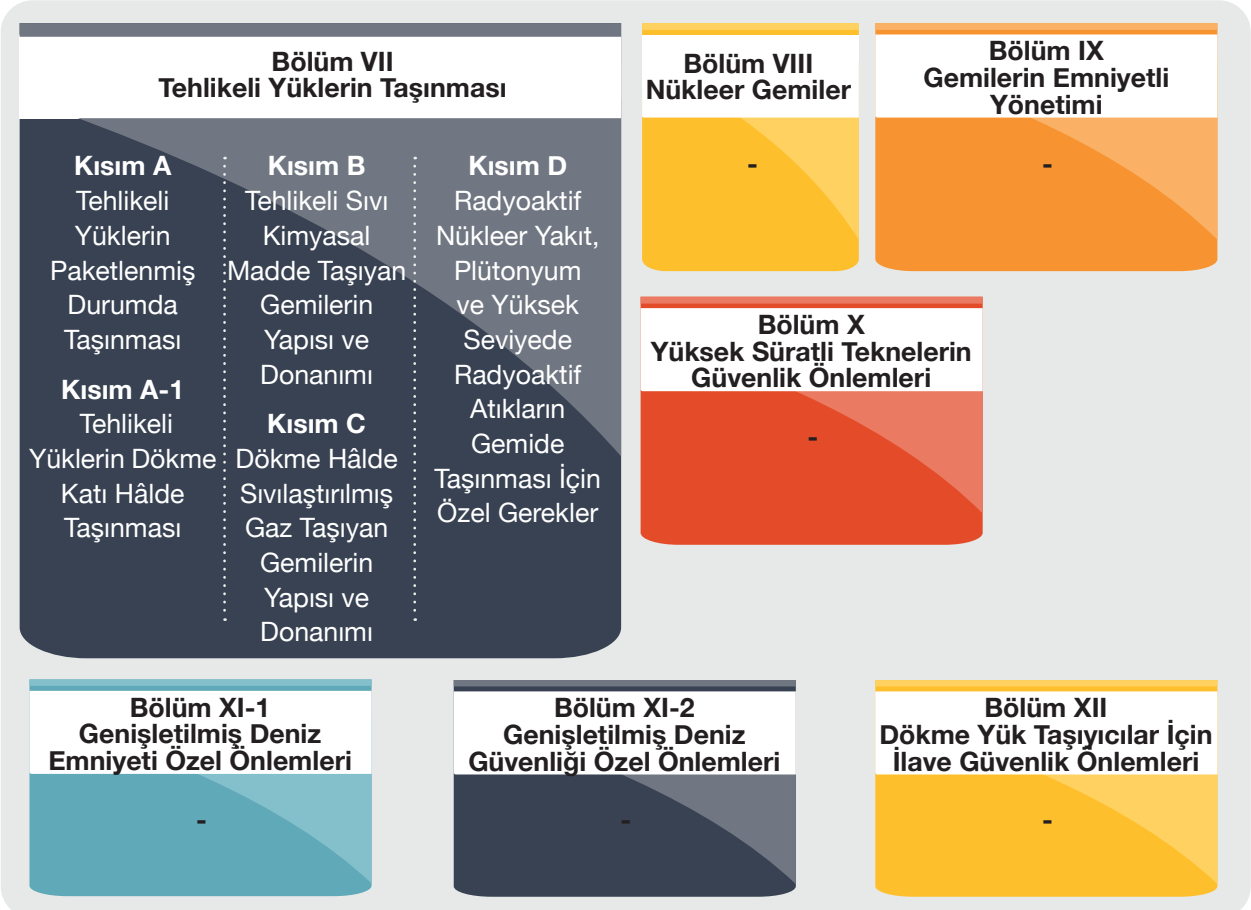
-

Bölüm VI
İnşaat-Yapı, Bölmeleme, Stabilite, Makine ve Elektrik Donanımları

Kısım A
Genel Hükümler

Kısım B
Katı Dökme Yükler İçin Özel Hükümler

Kısım C
Tahıl Türü Yüklerin Taşınması



Şekil 2.1: SOLAS 74'ün bölüm ve içerikleri

1.2. Gemi Donanımlarının SOLAS 74 Kurallarına Uygunluğu ve Önemli Dokümanlar

SOLAS 74 kapsamında gemilerde bulunan birçok donanımın standartları, gemideki yerleri, teknik özellikleri gibi hususlar belirtilmiştir. SOLAS 74'te belirtilen bu donanımlardan bazıları ve SOLAS 74'te yer aldığı bölüm ile kısımlar Tablo 2.1'de belirtilmiştir.

Tablo 2.1: SOLAS 74 Kapsamındaki Donanım ve Dokümanlar

SOLAS 74 İLE İLGİLİ DONANIM VE DOKÜMANLAR				
Bölüm		**Kısım**		**Donanım veya Önemli Etmen**
I	III	B	A ve B	Can kurtarma araçları ve donanımları
I	IV	B	C	Telsiz cihazları
I		B		Makine ve teçhizatı
II-1		A-1		Yedekleme ve demirleme ekipmanı
II-1		A-1		Gemiden iniş veya gemiye biniş düzenekleri
II-1		B-2		Su geçirmez perde testleri
II-1		B-4		Su basma ihbar sistemi
II-1	V	C	-	Dümen donanımı
II-1		C		Buhar kazanları

II-1	C	Basınçlı hava sistemleri
II-1	C	Sintine basma düzeneği
II-1	D	Ana elektrik güç kaynağı ve aydınlatma sistemleri
II-1	D	Acil durum jeneratörleri
II-1	E	Köprüüstü ve makine dairesi alarm sistemleri
II-2	C	Yangın ihbar ve alarm sistemleri
III	B	Kişisel can kurtarma araçları
III	B	Halat atma araçları
IV	C	Aküler
V	-	Seyir bilgi kaydedicisi *(voyage data recorder-VDR)*
V	-	Uzun mesafe tanımlama ve izleme *(long range identification and tracking-LRIT)*
V	-	Kılavuz kaptanı gemiden indirme ve gemiye bindirme düzenekleri
VI	A	Malzeme emniyet bilgi sayfası *(material safety data sheet-MSDS)*
VI	A	Oksijen ve gaz tespit cihazları
VII	A	Yük Bağlama Kılavuzu *(Cargo Securing Manual)*
IX	-	Uluslararası Emniyetli Yönetim Sistemi *(International Safety Management-ISM)*
XI-1	-	Sürekli tutulan özel kayıt *(continuous synopsis record-CSR)*
XI-2	-	Gemi güvenlik alarm sistemleri *(ship security alert system-SSAS)*
XII	-	Ambar, balast ve kuru bölmelerdeki su seviyesi dedektörleri
XII	-	Pompa sistemleri
XII	-	Yükleme aygıtları

1.3. SOLAS 74 Kapsamındaki Gemi Sertifikaları / Belgeleri

Gemilerin SOLAS 74 düzenlemelerine uygun olduklarına dair bazı sertifikalara sahip olmaları gerekir. SOLAS 74'te bu sertifikalar hakkında bilgiler verilir. Bunlardan bazıları şunlardır:

- Yük Gemisi İnşa Emniyet Sertifikası *(Cargo Ship Safety Construction Certificate)*
- Yük Gemisi Teçhizat Emniyet Sertifikası-Teçhizat Kayıt Listeli Form E *(Cargo Ship Safety Equipment Certificate-With Equipment Record List Form E)*
- Yük Gemisi Telsiz Emniyet Sertifikası-Teçhizat Kayıt Listeli Form R *(Cargo Ship Safety Radio Certificate-With Equipment Record List Form R)*
- Yolcu Gemisi Emniyet Sertifikası-Teçhizat Ekipman Listeli Form P *(Passenger Ship Safety Certificate-With Equipment Record List Form P)*
- Yük Gemisi Emniyet Sertifikası-Teçhizat Kayıt Listeli Form C *(Cargo Ship Safety Certificate-With Equipment Record List Form C)*
- Muafiyet Sertifikası *(Exemption Certificate)*
- Nükleer Yük Gemisi Emniyet Sertifikası *(Nuclear Cargo Ship Safety Certificate)*
- Nükleer Yolcu Gemisi Emniyet Sertifikası *(Nuclear Passenger Ship Safety Certificate)*

1.4. Role Talimleri ve Uygulama Periyotları

SOLAS 74'e göre belirlenmiş acil durum niteliği taşıma ihtimali bulunan durumların yaratacağı olumsuzlukların önüne geçmek amacıyla gemide

belirli periyotlarda gemi mürettebatının hatta yolcuların durum hakkında farkındalık kazanması için role talimi yaptırılır. Bu talimler ve talimlerin yapılma periyotları Tablo 2.2'de belirtilmiştir.

Tablo 2.2: SOLAS 74 Role Talimleri ve Periyotları

SOLAS 74 GEREĞİ UYGULANAN ROLE TALİMLERİ VE PERİYOTLARI	
Role Talimi	**Uygulama Periyodu**
Gemiyi Terk *(Abondon Ship)*	Ayda Bir
Yangın *(Fire)*	Ayda Bir
Kapalı Mahalden İnsan Kurtarma *(Enclosed Space Rescue)*	Altı Ayda Bir
Karaya Oturma *(Grounding)*	Yılda Bir
Acil Dümen *(Emergency Steering)*	Üç Ayda Bir
Acil Kalkış *(Emergency Departure)*	Yılda Bir
Su Alma *(Flooding)*	Yılda Bir
Yakıt Sızıntısı *(Oil Spill)*	Altı Ayda Bir
Denize İnsan Düştü *(Man Over Board)*	Altı Ayda Bir

1.5. Çalışma Organizasyonu ve Role Talimlerinin SOLAS 74 Tarafından Belirlenmiş Kuralları

Gemilerde gerçekleştirilen talimler bir dizi hazırlık yapıldıktan sonra yerine getirilir. Talim sırasında gemi mürettebatının talimle ilgili her şeye az da olsa aşina olması beklenir. SOLAS 74'te belirtilmiş kurallarda yapılması veya önceden verilmesi gereken eğitimler, çalışma organizasyonu gibi konuların standartları ve talim sırasında yapılması gerekenler Tablo 2.3'te belirtilmiştir.

Tablo 2.3: SOLAS 74 Kapsamındaki Organizasyon ve Talimlerle İlgili Genel Konular

ORGANİZASYON, ROLE EĞİTİMİ VE TALİMLERİNİN SOLAS 74'TE YER ALAN UYGULAMALARI		
Bölüm	**Kısım**	**İlgili Konular**
II-2	E	Gemideki eğitim ve talimler
II-2	E	Eğitim kılavuzları
II-2	E	Yangın kontrol planları
III	B	Role cetveli ve acil durum talimatları
III	B	Acil durum eğitimi ve talimleri
III	B	Gemiyi terk eğitimi
III	B	Yangın eğitimi

2. GEMİADAMLARININ EĞİTİM, BELGELENDİRME VE VARDİYA TUTMA STANDARTLARI HAKKINDA ULUSLARARASI SÖZLEŞME 78/95 *(STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING-STCW 78/95)*

Gemiadamlarının eğitimlerinde, aldıkları bu eğitimleri belgelendirmelerinde, eğitimlerin verildiği eğitim kurumlarında, gemiadamı yeterlikleri ve seyir sırasında tutulan vardiya kurallarında bir standart oluşturmak amacıyla yapılmıştır. 1978 yılında yayımlanan bu Sözleşme'ye 1995 yılında ek düzenlemeler getirilmiştir. 2010 yılında Manila-Filipinler'deki STCW Diplomatik Konferansı'nda yapılan düzenlemelerle

son hâlini almıştır. Ayrıca Balıkçı Gemilerinde Çalışan Gemiadamlarının Eğitilmesi ve Vardiya Standartları *(Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel-STCW-F 95)* için de bir sözleşme bulunur. Bu Sözleşme 1995 yılında yürürlüğe girmiştir. STCW 78/95'in kapsamı şu başlıklar altında toplanmıştır:

- Eğitimler
- Eğitimlerin verileceği kurumların standartları
- Gemiadamı yeterlikleri
- Gemiadamı sertifikaları
- Vardiya tutma standartları

Dünyada kıyısı olsun olmasın IMO'ya taraf olan ülkeler ile denize kıyısı olan ya da denize kıyısı olsun olmasın bir gemi filosuna sahip olan ülkelerin tamamı bu Sözleşme'ye taraf olmak zorundadır.

2.1. Sefer Bölgeleri

STCW 78/95 kurallarına göre denize kıyısı olan ülkeler, sahillerinden itibaren mesafe sınırlarına göre sefer bölgelerine ayrılmıştır. Türkiye Cumhuriyeti, Sözleşme'de belirlenmiş kurallar dâhilinde kendi limanlarından çıkacak gemiler için STCW denetimlerini uygularken sefer bölgelerini 4'e ayıracak şekilde düzenleme yapmıştır. Bu sefer bölgeleri şunlardır:

- **Liman Sefer Bölgesi:** Sınırları belli ya da liman sınırları içinde bulunan sefer bölgesidir.
- **Kabotaj Sefer Bölgesi:** Liman sınırları dışına çıkıp, uluslararası sefer bölgesine girmeyerek Türkiye limanları arasında sefer yapılan bölgedir.
- **Yakın Kıyısal Sefer Bölgesi:** Kabotaj sefer bölgesi dışına çıkarak kalkış limanı otoritesince sefer yapması uygun görülen daha geniş sefer bölgesidir.
- **Uzak Sefer Bölgesi:** Yakın kıyısal sefer bölgesinin dışına çıkarak tüm dünya denizlerinde dolaşım imkânı sağlanan sefer bölgesidir. Sefer bölgelerinde çalıştırılacak gemiadamları, güverte sınıfı için GT'a ve makine sınıfı için kW (kilowatt-kilovat) cinsinden ana makine gücüne göre belirlenir (Tablo 2.4). Ayrıca özel tip bir gemide çalışacak gemiadamlarının istenen temel STCW sertifikalarının yanında gemi tipine özel sertifikalara sahip olması gerekir (Tablo 2.5, Tablo 2.6 ve Tablo 2.7).

Tablo 2.4: Yeterlik Derecelerinin Gemi Boyutu ve Ana Makine Gücüne Göre Sınıflandırılması

GÜVERTE SINIFI	YETERLİK	MAKİNE SINIFI	YETERLİK
500 GT altı (500 GT dâhil değildir.)	• Sınırlı Vardiya Zabiti • Sınırlı Kaptan	750 kW altı (750 kW dâhil değildir.)	• Sınırlı Makine Zabiti • Sınırlı Başmakinist
500 GT-3.000 GT arası (500 GT dâhil ancak 3.000 GT dâhil değildir.)	• Vardiya Zabiti • Birinci Zabit • Kaptan	750 kW-3.000 kW arası (750 kW dâhil ancak 3.000 kW dâhil değildir.)	• Makine Zabiti • İkinci Makinist • Başmakinist
3.000 GT ve üstü	• Uzakyol Vardiya Zabiti • Uzakyol Birinci Zabiti • Uzakyol Kaptanı	3.000 kW ve üstü	• Uzakyol Vardiya Mühendisi / Makinisti • Uzakyol İkinci Mühendisi / Makinisti • Uzakyol Başmühendisi / Başmakinisti

Tablo 2.5: Temel ve Gemi Tipine Özel Sertifikalar ve Diğer STCW Sertifikaları 1

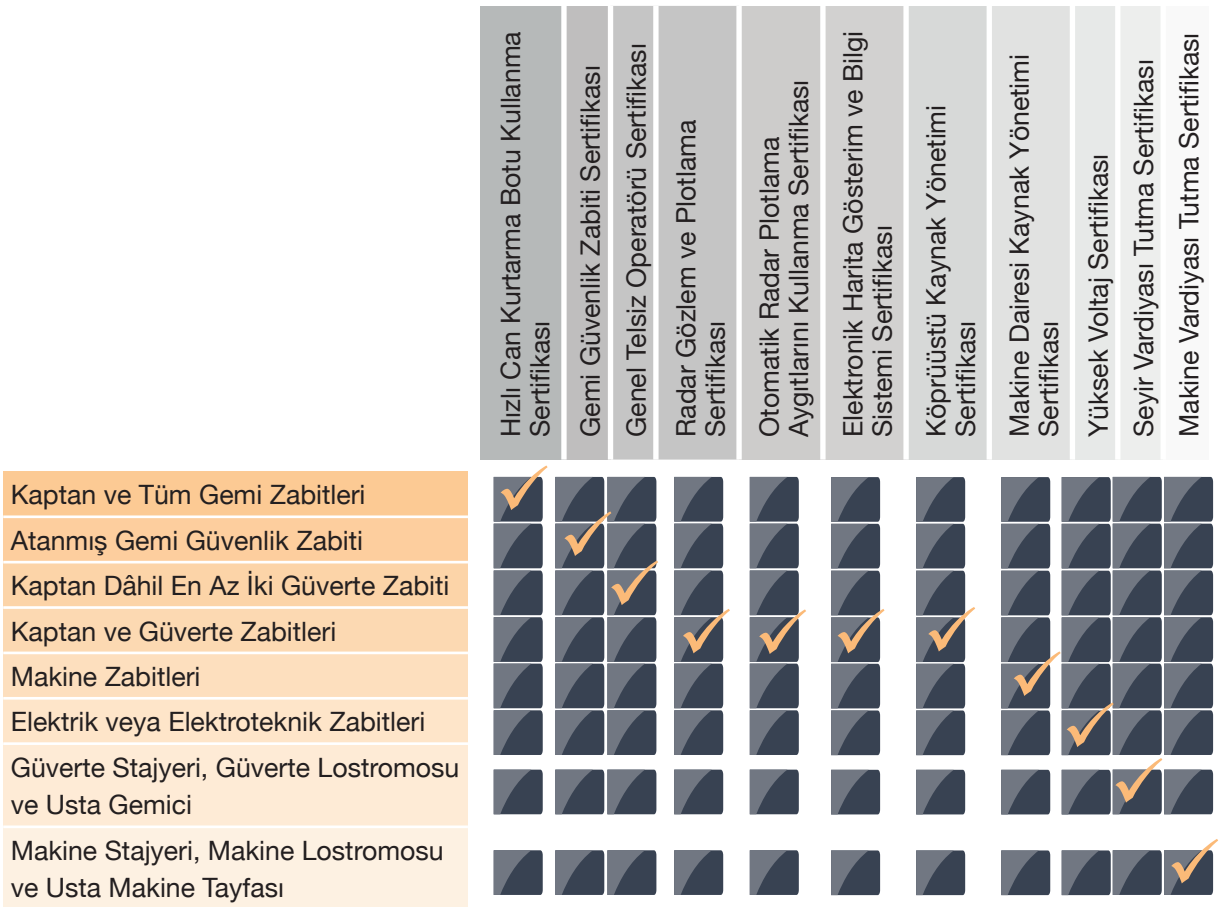
TÜM GEMİ TİPLERİNİ KAPSAYAN SERTİFİKALAR (KURU YÜK, YOLCU, FERİBOT, RO-RO, PETROL VE HAM PETROL, KİMYASAL, SIVILAŞTIRILMIŞ PETROL VE DOĞALGAZ TANKER GEMİLERİ)	Tüm Gemiadamları	Kaptan ve Tüm Gemi Zabitleri	Kaptan ve 2. Zabit	Güvenlikle İlgili Atanmış Gemiadamları
Denizde Kişisel Can Kurtarma Teknikleri Sertifikası	✓			
Temel İlk Yardım Sertifikası	✓			
Yangın Önleme ve Yangınla Mücadele Sertifikası	✓			
Personel Güvenliği ve Sosyal Sorumluluk Sertifikası	✓			
Can Kurtarma Araçlarını Kullanma Yeterliği Sertifikası	✓			
Güvenlik Tanıtım Sertifikası	✓			
Güvenlik Farkındalık Sertifikası	✓			
Belirlenmiş Güvenlik Görevleri Sertifikası				✓
İlk Yardım Sertifikası		✓		
İleri Yangınla Mücadele Sertifikası		✓		
Tıbbi Bakım Sertifikası			✓	

Tablo 2.6: Temel ve Gemi Tipine Özel Sertifikalar ve Diğer STCW Sertifikaları 2

PETROL VE HAM PETROL, KİMYASAL, SIVILAŞTIRILMIŞ PETROL VE DOĞALGAZ TANKER GEMİLERİNİ KAPSAYAN SERTİFİKALAR	Tüm Gemiadamları	Kaptan ve Tüm Gemi Zabitleri	Kaptan ve 2. Zabit
Ham Petrol ile Yıkama Sertifikası			✓
Petrol ve Kimyasal Madde Tankerlerinde Yük İşlemleri Temel Sertifikası	✓		
Petrol ve Kimyasal Madde Tankerlerinde Yük İşlemleri İleri Sertifikası		✓	
Sıvılaştırılmış Gaz Tankerlerinde Yük İşlemleri Temel Sertifikası	✓		
Sıvılaştırılmış Gaz Tankerlerinde Yük İşlemleri İleri Sertifikası		✓	
RO-RO, FERİBOT VE YOLCU GEMİLERİNİ KAPSAYAN SERTİFİKA			
Yolcu Gemisinde Çalışma Sertifikası	✓		

Tablo 2.7: Temel ve Gemi Tipine Özel Sertifikalar ve Diğer STCW Sertifikaları 3

TÜM GEMİ TİPLERİNİ KAPSAYAN SERTİFİKALAR (KURU YÜK, YOLCU, FERİBOT, RO-RO, PETROL VE HAM PETROL, KİMYASAL, SIVILAŞTIRILMIŞ PETROL VE DOĞALGAZ TANKER GEMİLERİ)

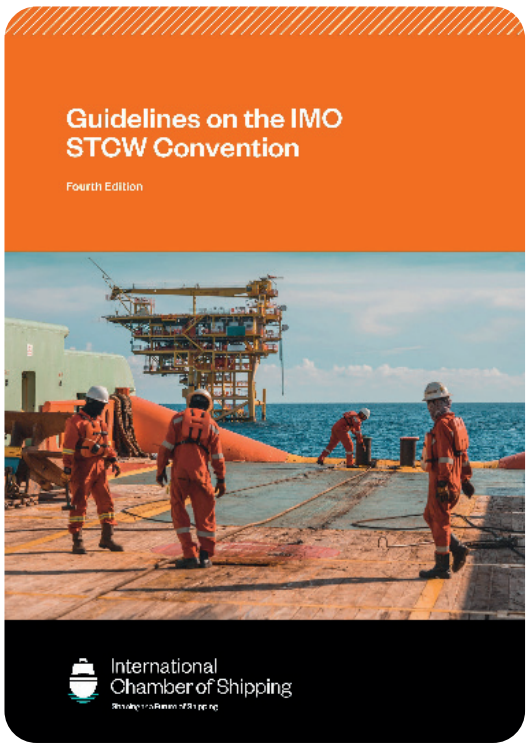


Yukarıdaki üç tabloda yer alan sertifikaların dışında geminin özel kullanımına ve farklı amaçlarına yönelik eğitim ve sertifikaların da alınmasına gerek görülebilir. Bu durumda bu gemilerde ilgili görevlerde çalışacak gemiadamlarının söz konusu eğitimleri alması gerekir.

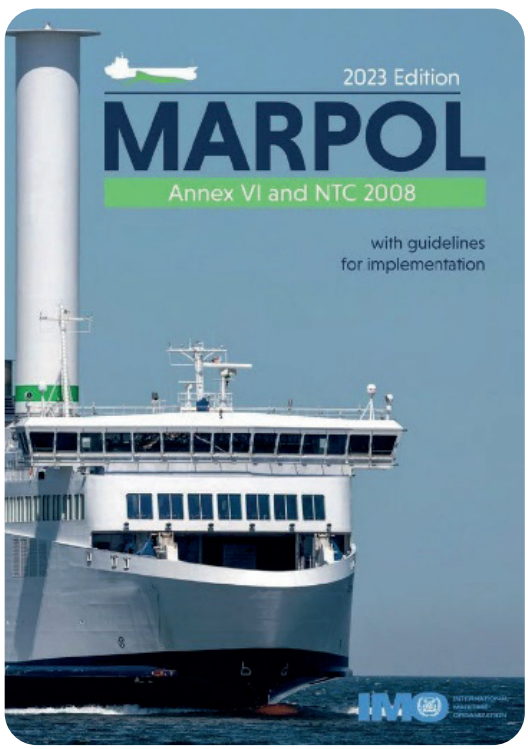
2.2. STCW 78/95'in Kısımları

Sözleşme temel olarak 2 kısımdan oluşur. Bunlar Kısım A ve Kısım B'dir. Kısım A, 8 bölüme ayrılmıştır.

- Bölüm 1: Genel hükümler ile ilgili standartlar
- Bölüm 2: Kaptan ve güverte bölümü ile ilgili standartlar
- Bölüm 3: Makine bölümü ile ilgili standartlar
- Bölüm 4: Telsiz personeli ile ilgili standartlar
- Bölüm 5: Belirli gemi tiplerindeki personel için özel eğitim şartları ile ilgili standartlar
- Bölüm 6: Acil durum, mesleki emniyet, güvenlik, tıbbi bakım ve hayatta kalma işlevleri ile ilgili standartlar



Görsel 2.2: STCW kitabı



Görsel 2.3: MARPOL kitabı

- Bölüm 7: Alternatif belgelendirme ile ilgili standartlar
- Bölüm 8: Vardiya tutma ile ilgili standartlar

Kısım B de 8 bölüme ayrılmıştır. Bu bölümler, Kısım A'da belirtilen standartların rehberi niteliğindedir (Görsel 2.2).

3. DENİZLERİN GEMİLER TARAFINDAN KİRLETİLMESİNİN ÖNLENMESİNE AİT ULUSLARARASI SÖZLEŞME 73/78 *(INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS 73/78-MARPOL 73/78)*

Gemilerin işletiminden kaynaklanan veya kaza sonucunda oluşabilecek deniz kirliliğini önlemek maksadıyla IMO tarafından oluşturulmuş bir sözleşmedir. Sözleşme, 1967'de Manş Denizi'nde Torrey Canyon (Toriy Kenyın) kazasından doğan mağduriyetin giderilmesi için hazırlanan OILPOL Sözleşmesi'nin (Deniz Kirliliği Sözleşmesi) yerine 1973 yılında hazırlanarak imzalanmıştır. 1978 yılında yapılan değişikliklerle de son hâlini alıp, Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme ya da kısaca MARPOL 73/78 olarak yayımlanmıştır. Zaman içinde Sözleşme'ye ekler yapılmış, toplam 6 ek olarak kullanıma sunulmuştur. Türkiye Cumhuriyeti, 1990 yılında bu sözleşmeye taraf olmuştur (Görsel 2.3).

MARPOL 73/78 ekleri, denizlerde gemilerden kaynaklanan çeşitli durumları ele alır. Her ek tek başına gemilere yaptırım gücü yüksek kurallardan oluşur. Bu eklere aşağıda yer verilmiştir.

3.1. Ek I

Petrol ile Kirlenmenin Önlenmesi İçin Kurallar'ın yer aldığı ektir. Bu kurallara uygunluk gösterdiğine dair gemilere Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme Sertifikası *(International Oil Pollution Prevention-IOPP Certificate)* verilir. Bu sertifikanın geçerlilik süresi

5 yıldır. Sertifikanın alınması için ilk, yenileme, ara, yıllık ve ek sörveyler yapılır. Sertifikanın alınma ya da süre uzatma sürecinde yapılan söz konusu sörveyler, Ek I kapsamındaki kurallar çerçevesinde yerine getirilir. Ayrıca Ek I kurallarına göre 600 dedveyt ton (DWT) ve üstü kapasiteye sahip tankerlerin çift cidarlı olması gerekir. Ek I'e ait bazı tanımlamalar şu şekildedir:

- **Özel Alan *(Special Area)*:** Oşinografik ve ekolojik şartların belirli teknik nedenleri ve trafiğin özel karakterleri bakımından denizin petrolle kirlenmesini önlemek için özel yöntemler benimsenmesini gerektiren bir deniz alanı demektir. Akdeniz, Baltık Denizi, Karadeniz, Kızıldeniz, Körfez Alanı, Antarktik, Aden Körfezi ve Kuzeybatı Avrupa Suları Ek I için belirlenen özel alanlardır.
- **En Yakın Kara *(Nearest Land)*:** Uluslararası kanunlarca belirtilen, bir ülkenin kara sularından itibaren ana hat sınırları belli olan yakın sahil bölgesi anlamında kullanılır.
- **Çift Cidar veya Çift Dip *(Double Bottom)*:** 600 DWT ve üstü petrol tankerlerinin yapısal olarak zorunlu inşa edilme şeklidir.
- **Merkez Tank *(Centre Tank)*:** Boyuna perde içinde kalan herhangi bir tank anlamındadır.
- **Alabanda Tankı *(Wing Tank)*:** Borda saclarına bitişik olan herhangi bir tank anlamındadır.
- **Bulaşık Tankı *(Slop Tank)*:** Özel olarak tank atıkları, tank yıkama suları ve diğer petrol karışımlarının toplandığı tank anlamındadır.
- **Kalıntı veya Tortu Tankı *(Sludge Tank)*:** Petrol kaynaklı maddelerden çıkan kalıntı veya tortuların bulunduğu tank anlamındadır. Bu tanklarda biriktirilen tortu veya kalıntılar, limanlarda uygun tesislere gönderilmesi için sahile verilir.
- **Petrolün Anlık Boşaltım Oranı *(Instantaneous Rate of Discharge of Oil Content)*:** Herhangi bir anda litre olarak petrol boşaltımının aynı andaki deniz mili (NM) olarak gemi hızına bölünmesiyle bulunan değer anlamındadır.
- **Petrol Tahliye İzleme ve Kontrol Sistemleri *(Oil Discharging Control and Monitoring System-ODCMS)*:** Tahliyesi yapılan petrol kaynaklı sıvıları milyonda parça cinsinden partikül birimi olarak izleyen ve kontrol eden cihaz anlamındadır.
- **Milyonda Parçalar *(Parts per Million-PPM)*:** Maddelerin büyük bir çözelti içindeki çok küçük yoğunluklarını ifade etmek için kullanılan bir birim anlamındadır.
- **Temiz Balast *(Clean Ballast)*:** Açık havalı bir günde, duran bir gemiden sakin bir suya içinde bulunan sıvı boşaltıldığı zaman suyun üstünde veya bitişik sahil hattında petrol izlerinin görünmesine neden olmayacak ya da su yüzeyinin altında çamur veya askı hâlinde maddelerin birikmesine yol açmayacak kadar güzel yıkanmış ve en son yükü petrol olan bir tanktaki balast suyu anlamındadır. Bu balast suyunun bulundurulduğu tanka da **temizlenmiş balast tankı *(clean ballast tank)*** denir.
- **Ham Petrolle Yıkama *(Crude Oil Washing-COW)*:** Bir kargo tankını, tankta taşınan son mal kalıntılarından temizlemek amacıyla aynı mal ile yıkama anlamına gelir.
- **Ayrılmış Balast *(Segregated Ballast)*:** Petrol yükünden ve petrol yakıtı sisteminden tamamen ayrılmış, devamlı olarak balast taşımaya veya bu Sözleşme'nin ekinde çeşitli olarak belirtilen zehirli maddelerden ve petrolden başka yükleri taşımaya ayrılmış balast tankına *(segregated ballast tank)* konulan balast suyu anlamındadır.
- **Yağ Kayıt Defteri *(Oil Record Book)*:** Yakıtla ilgili tüm işlemlerin kaydedildiği defterdir. 150 GT ve üstü tankerler ile 400 GT ve üstü diğer gemiler yağ kayıt defteri bulundurmak zorundadır. Bu defter iki kısımdan oluşur. Defter mümkün olduğunca her tank için ayrı

ayrı doldurulur. Tutulan bu kayıtlar, gemi arşivinde en az 3 yıl muhafaza edilir. Bu kayıt defterine yazılması gereken işlemlerin isimleri Tablo 2.8'de yer almaktadır.

Tablo 2.8: Yağ Kayıt Defterine Yazılanlar

YAĞ KAYIT DEFTERİNE YAZILACAK İŞLEMLER	
Kısım I (Makine Dairesi Mahalleri İşlemleri) (Bütün Gemiler İçin)	**Kısım II (Yük / Balast İşlemleri) (Petrol Tankerleri İçin)**
Petrol veya yakıt tanklarına balast alınması veya bu tankların temizlenmesi	Petrol yükünün yüklenmesi
	Sefer sırasında petrol yükünün gemi içi tanklar arasında transfer edilmesi
Kirli balast veya temizleme suyunun boşaltılması	Petrol yükünün tahliyesi
	Yük tanklarına ve tahsis edilmiş temiz balast tanklarına balast alınması
Petrol kalıntısı veya tortu çamurunun elden çıkarılması	Ham petrol yıkaması dâhil yük tanklarının temizlenmesi
	Ayrılmış balast tankları dışında tanklardan balast boşaltılması
	Bulaşık tanklarından su boşaltılması
Makine mahallerinde biriken sintine sularının boşaltımı veya elden çıkarılması	Bulaşık tanklarının boşaltma işleminden sonra ilgili bütün valf vb. cihazların kapatılması
	Bulaşık tanklarının boşaltılmasından sonra tahsis edilmiş temiz balast tanklarını yük ve süzdürme devrelerinden ayırmak için gerekli valflerin kapatılması
	Kalıntı veya tortuların elden çıkarılması

- **Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme Sertifikası *(International Oil Pollution Prevention Certificate-IOPP Certificate)*:** Gemilerden kaynaklanan petrol kirlenmelerinin önüne geçmek amacıyla gemiler bazı konularla ilgili sörveylere tabi tutulur. Bu sörveylerde özellikle yağlı su ayırma cihazları *(oily-water separator)*, pompalar, ham petrolle yıkama sistemleri *(COW)*, boru sistemleri (devreler), petrol filtreleme sistemleri *(oil filtering systems)* ve petrol tahliye izleme ve kontrol sistemleri *(oil discharging control and monitoring system-ODCMS)* denetlenir. İlgili sörveylerden geçen gemilere Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme Sertifikası verilir (Görsel 2.4 ve Görsel 2.5).

ULUSLARARASI PETROL KİRLİLİĞİNİ ÖNLEME SERTİFİKASI

(Not: Bu belgeye inşa ve teçhizat kayıtları ilave edilecektir.)

1978 tarihli Protokol ile değiştirilmiş ve MEPC.39(29) kararı ile tadil edilmiş 1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (Bundan sonra "Sözleşme" olarak anılacaktır.) hükümlerine göre:

. . . . . .

(Ülkenin Resmî Tam İsmi)

Hükümetin yetkisi altında . . . . . .

. . . . . tarafından verilmiştir.

(Sözleşme Hükümlerine Göre Yetki Verilen Uzman Kişi

veya Kurumun Tam Kimliği)

Geminin Özellikleri*

Geminin Adı: . . . . . .

Tanınma Numarası veya Harfleri: . . . . . .

Sicil Limanı: . . . . . .

Gros Tonajı: . . . . . .

Dedveyt Tonajı (Metrik Ton)†:. . . . . .

IMO Numarası‡:. . . . . .

---

* Seçmeli, geminin özellikleri yatay kutu içine yerleştirilebilir.

† Petrol tankeri için

‡ IMO Gemi Tanıtım Numaraları A.600(15) sayılı karara göre bu bilgi isteğe bağlı eklenebilir.

Görsel 2.4: Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme Sertifikası 1

Gemi Tipi:* Petrol tankeri

Sözleşme'nin Ek I Kural 2(2)'sine göre yük tankları olan petrol tankeri dışında bir gemi

Yukarıdakilerin dışında bir gemi

BU BELGE:

(1) Geminin Sözleşme'nin Ek IV Kural 4'üne göre sörveye tabi tutulduğunu ve

(2) Bu sörvey geminin yapısı, teçhizatı, sistemleri, donanımları, tertibat ve malzemeleri ve buna bağlı durumunun her bakımdan yeterli olduğunu ve Sözleşme'nin Ek I uygulanabilir gereklerini karşıladığını gösterdiğini onaylar.

Bu belge .....† tarihine kadar

Sözleşme'nin Ek I Kural 4'üne göre yapılacak sörveylere bağlı kalmak koşulu ile geçerlidir.

.....'de verilmiştir.

(Belgenin Verildiği Yer)

....

(Veriliş Tarihi) (Belgeyi Veren Yetkili Memurun İmzası)

(Makamın Mührü ya da Damgası, Hangisi Uygunsa)

---

* Uygun şekilde silin.

† Sözleşme'nin Ek I Kural 8(1)'ine uygun olarak idarece belirlenmiş bitiş tarihini kaydedin.

Sözleşme'nin Ek 1 Kural 8(8)'ine göre düzeltilmedikçe bu tarihin gün ve ayı, Sözleşme'nin Ek I Kural 1(31)'ine göre tanımlanmış yıl dönümüne karşılık gelecektir.

Görsel 2.5: Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme Sertifikası 2

- **Gemide Petrol Kirliliği Acil Eylem Planı *(Shipboard Oil Pollution Emergency Plan-SOPEP)*:** 150 GT ve üstü tüm petrol tankerleri ile 400 GT ve üstü diğer tüm gemilerin hazırlaması zorunlu olan plandır. Bu plan, adından da anlaşılacağı üzere petrol kirliliğinin yaratacağı acil durumlarda alınacak önlemleri ve yapılacakları belirleyen bir plandır. Her limana varmadan önce kontrol edilmeli ve içerdiği bilgiler güncellenmelidir.

3.2. Ek II

Dökme Zehirli Sıvı Maddelerle Deniz Kirlenmesinin Kontrolü İçin Kurallar'ın yer aldığı ektir. Bu ek, dökme zehirli sıvı maddelerin denizleri kirletme risklerini azaltmak ya da ortadan kaldırmak veya kirliliğin oluşması durumlarında alınacak önlemleri ve yapılacak hareket tarzlarını belirlemek amacını taşır. Ek kapsamında belirtilen yükler için Baltık Denizi, Karadeniz ve Antarktika Denizi belirlenmiş özel alanlarıdır. Dökme zehirli sıvı madde yüklerinin bazı zorunluluk oluşturan durumlar hariç her ne sebeple olursa olsun denize dökülmesi yasaktır. Ek II kapsamında kurallara uygun olarak yapılacak gerekli düzenleme konuları Tablo 2.9'da belirtilmiştir.

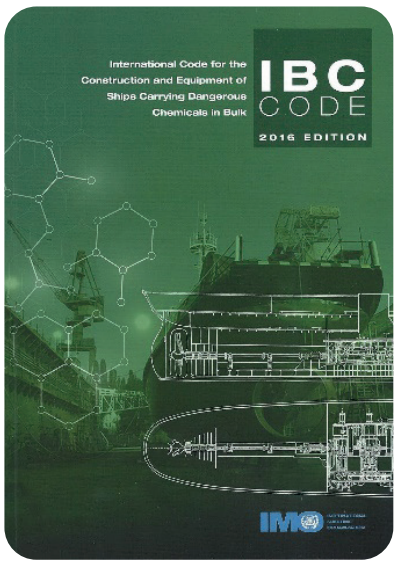
Tablo 2.9: Ek II İçin Düzenleme Konuları

EK II HAKKINDA DÜZENLEME KONULARI	
Zehirli sıvı maddelerin sınıflandırılması	Ek II'de sörveyler, sertifika düzenlemesi ve sertifika geçerliliği
Zehirli sıvı maddenin boşaltılması	Kontrol ve denetimler
Pompa, boru donanımı ve boşaltma sistemleri	Yük kayıt defteri
Dış etkenler	Kazadan doğan kirliliklerin en aza indirilmesi için gereklilikler
Yük tahliye terminal sistemi ve alım hizmetleri	Petrol türü yüklerin Ek II'de belirtilen gemilerle taşınması ve tahliyesi
Kimyasal tanker sörveyi ve sertifikasyonu	İşletim konusundaki liman devleti kontrolleri

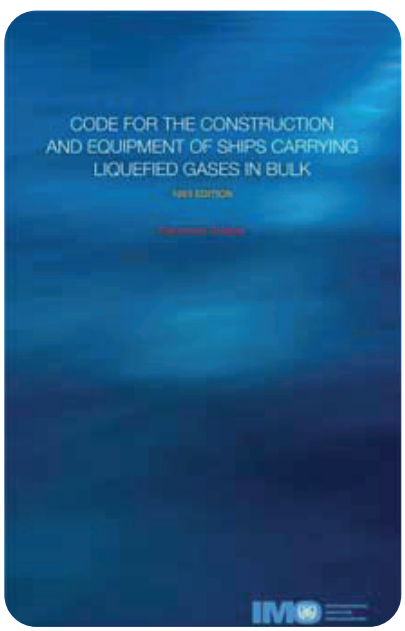
Kimyasal zehirli maddeler 4 sınıfa ayrılmıştır. Bu sınıflandırma Tablo 2.10'da belirtilmiştir.

Tablo 2.10: Zehirli Sıvıların Sınıflandırılması

ZEHİRLİ SIVILARIN SINIFLANDIRILMASI	
Sıvı Sınıflandırılması	**Sınıflandırmaya Ait Tanımlama**
A	Tank temizliği veya balast basma işlemlerinde denize tahliye edilmesi hâlinde deniz çeşitliliğine ve insan hayatına büyük tehlike oluşturması ya da denizin sağladığı kolaylıklara veya diğer yasal kullanımlarına ciddi biçimde zarar vermesi nedeniyle kirlenmeyi önlemek amacıyla sert önlemlerin uygulanmasını zorunlu kılan zehirli sıvı maddeler bu sınıfta yer alır.
B	Tank temizliği veya balast basma işlemlerinde denize tahliye edilmesi hâlinde deniz çeşitliliğine ve insan hayatına tehlike oluşturması ya da denizin sağladığı kolaylıklara veya diğer yasal kullanımlarına zarar vermesi nedeniyle kirlenmeyi önlemek amacıyla özel önlemlerin alınmasını zorunlu kılan zehirli sıvı maddeler bu sınıfta yer alır.
C	Tank temizliği veya balast basma işlemlerinde denize tahliye edilmesi hâlinde deniz çeşitliliğine ve insan hayatına küçük bir tehlike oluşturması ya da denizin sağladığı kolaylıklara veya diğer yasal kullanımlarına küçük bir zarar vermesi nedeniyle kirlenmeyi önlemek amacıyla özel çalışma koşullarını gerektiren zehirli sıvı maddeler bu sınıfta yer alır.
D	Tank temizliği veya balast basma işlemlerinde denize tahliye edilirse deniz çeşitliliğine ve insan hayatına fark edilebilir bir tehlike oluşturması ya da denizin sağladığı kolaylıklara veya diğer yasal kullanımlarına en küçük derecede de olsa zarar verebileceği için çalışma durumlarında biraz dikkat gerektiren zehirli sıvı maddeler bu sınıfta yer alır.



Görsel 2.6: IBC Kod



Görsel 2.7: IGC Kod

Dökme hâlde zehirli sıvı yük taşımak için kurallarda belirtilen şartları karşılayan gemilere yetkili otorite tarafından Dökme Hâlde Zehirli Sıvı Maddelerin Taşınması İçin Uluslararası Kirliliği Önleme Sertifikası *(International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk-NLS)* verilir. Bu sertifikanın geçerliliği 5 yıldır.

- **Kimyasal Yük Kodları:** Temelde bu konu hakkında 2 kod bulunur. Bunlar, Dökme Tehlikeli Kimyasal Taşıyan Gemilerin İnşası ve Ekipmanı İçin Uluslararası Kod-IBC Kod *(International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk Code-IBC Code)* ile Tehlikeli Kimyasallar Taşıyan Gemilerin İnşası ve Ekipmanı İçin Kod-BCH Kod'dur *(The Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk Code-BCH Code)*. Her iki kod da dökme kimyasal yük taşıyan gemilerin inşası ve ekipmanı hakkında teknik detaylar içerir (Görsel 2.6).
- **Sıvılaştırılmış Dökme Gaz Yük Kodları:** Temelde bu konu hakkında 2 kod bulunur. Bunlar, Sıvılaştırılmış Dökme Gaz Taşıyan Gemilerin İnşası ve Ekipmanı İçin Uluslararası Kod-IGC Kod *(International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk Code-IGC Code)* ile Sıvılaştırılmış Dökme Gaz Taşıyan Gemilerin İnşası ve Ekipmanı İçin Kod-GCH Kod'dur *(The Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk Code-GC Code)*. GCH Kod'a 1986 yılından önce inşa edilen gemiler tabiyken IGC Kod'a 1986 yılından sonra inşa edilen gemiler tabidir. Her iki kod da sıvılaştırılmış dökme gaz [LNG-liquefied natural gas (likufayt naçurul gas-sıvılaştırılmış doğal gaz), LPG-liquefied petroleum gas (likufayt petrolyum gas-sıvılaştırılmış petrol gazı)] taşıyan gemilerin inşa ve ekipmanı hakkında teknik detaylar içerir (Görsel 2.7).

Ek II'de belirtilen yükler; yangın, sağlık, reaktivite ve deniz kirliliği hasarlarına neden olur. Deniz kirliliği hasarlarının ve deniz hayatına olumsuz etkilerin göstergeleri; biyolojik yığılma, biyolojik bozulma, sudaki organizmalarda akut zehirlenme, sudaki organizmalarda kronik zehirlenme, insan sağlığında olumsuz etkiler ve denizde yüzen veya batmış durumdaki ürünlerin fiziksel özellikleridir.

- **Kimyasal Tanker Tipleri:** Taşıdıkları yükün barındırdığı risklere göre 3 tipe ayrılan tankerlerdir. Bu ayrım yapılırken taşınan yükün barındırdığı riskler göz önünde bulundurulur. Tip 1 gemiler, hasar vermesi hâlinde ağır düzey riskine sahip yükler taşır. Tip 2 gemiler, ihmal edilemeyecek düzey riskine sahip yükler taşır. Tip 3 gemiler ise yeterli düzeyde risk barındıran yükler taşır.
- **Yük Kayıt Defteri *(Cargo Record Book)*:** MARPOL Ek II'ye tabi olan tüm kimyasal tankerlerin bulundurması gereken defterdir. Tutulan kayıtlar, gemi arşivinde en az 3 sene muhafaza edilir. Bu kayıt defterinin İngilizce tutulması ve her operasyon sayfasının kaptan tarafından imzalanması gerekir. Yük kayıt defterine düşülen kayıtlar herhangi bir liman devleti kontrolörü tarafından denetlenebilir.

Bu deftere düşülen kayıtlar çok büyük önem taşır. Deftere kaydedilen durumların genel başlıkları aşağıda verilmiştir.

- Kargonun Yüklemesi
- Kargonun Gemi İçinde Transferi
- Kargonun Gemiden Tahliyesi
- Kargo Tanklarının Yıkanması
- Ön Yıkama Dışında Kargo Tanklarının Temizlenmesi
- Kargo Tankı Yıkama Sularının Denize Tahliyesi
- Kargo Tanklarına Balast Alımı
- Kargo Tanklarından Balast Tahliyesi
- Kazaen veya Diğer İstisnai Nedenlerden Dolayı Petrol Tahliyesi
- Yetkili Sörveyörler Tarafından Yapılan Kontroller

- **Zehirli Sıvı Maddeler İçin Deniz Kirliliği Gemi Acil Planı *(Shipboard Marine Pollution Emergency Plan for Noxious Liquid Substances)*:** 150 GT ve üstü dökme hâlde zehirli yük taşıyan gemilerde bulundurulması zorunlu olan plandır. Bu plan, SOPEP ile birleştirilebilir. SOPEP ile birleştirildiğinde Deniz Kirliliği Gemi Acil Planı *(Shipboard Marine Pollution Emergency Plan-SMPEP)* adını alır.

3.3. Ek III

Denizde Ambalajlı Hâlde Taşınan Zararlı Maddelerle Kirlenmenin Önlenmesi Kuralları'nın yer aldığı ektir. Bu ekte belirtilen kurallar, paketlenmiş hâlde zararlı maddeler taşıyan tüm gemilere uygulanır. Ambalajlı yüklerin denize atılması MARPOL kurallarına göre kesinlikle yasaktır. Ambalajlı hâlde bulunan zararlı maddeler, Denizyolu ile Taşınan Tehlikeli Maddelere İlişkin Uluslararası Kod-IMDG Kod'da *(International Maritime Dangerous Goods Code-IMDG Code)* belirtilmiştir. Ek III'te bu tür yüklerin gemiler tarafından taşınabilmesiyle ilgili düzenlemeler yer alır. Ek III'te yer alan düzenlemeler şunlardır:

- Kural 1: Uygulama
- Kural 2: Paketleme
- Kural 3: Markalama ve Etiketleme
- Kural 4: Dokümantasyon
- Kural 5: İstifleme
- Kural 6: Miktar Sınırlamaları
- Kural 7: İstisnalar
- Kural 8: Operasyonel Gereklilikler İçin İlgili Liman Devleti Otoriteleri

IMDG Kod: Rehber niteliğinde yazılmış olan bu Kod'un neşriyatı 2 ciltten oluşur. Birinci cildinde genel hükümler, tanımlar, konu hakkındaki eğitimlerle ilgili kısımlar, taşıma işlemleri, taşınabilir tank testleri ve gaz konteyner testleri konularına yer verilir. İkinci cildinde ise tehlikeli yükler listesi, özel hükümler ve istisnalar konularına yer verilir.

Markalama ve etiketlendirme kapsamında IMDG Kod'da belirtilen yüklerin üstüne **Deniz Kirleticisi *(Marine Pollutant)*** ifadesi yazılmalıdır. Yazılan bu ifade, paket herhangi bir nedenle denize düştüğünde en az 3 ay boyunca silinmeyecek özellikte olmalıdır. Deniz kirleticisi olarak etiketlenen veya markalanan yüklerin geminin neresinde bulunduğunu gösteren yük listesi, yük manifestosu veya yük istif planı dokümanlarından en az birinin gemide bulundurulması şarttır.

3.4. Ek IV

Gemilerden Çıkan Pis Sular ile Kirlenmenin Önlenmesi İçin Kurallar'ın yer aldığı ektir. 400 GT ve üstü kuru yük gemileri ile 15'ten fazla yolcu taşıyan yolcu gemileri, bu ekte yer alan kurallara tabidir. Ek IV ile ilgili bilinmesi gereken terimler şunlardır:

Pis Su *(Seawage)*: Her çeşit tuvalet, ürinal ve hela frengisinden gelen; eczane, revir gibi yerlerde bulunan leğen, küvet frengilerinden gelen; içinde canlı hayvan bulunan mahallerden (ahır, ağıl gibi) gelen veya belirtilen atıklarla karışan diğer atık suları anlamına gelir.

Pis Su Tutma / Toplama Tankı *(Seawage Holding Tank)*: Geminin içinde pis suyun biriktirildiği tank anlamına gelir.

Uluslararası Pis Sularla Kirlenmenin Önlenmesi Sertifikası *(International Sewage Pollution Prevention Certificate-ISPP Certificate)*: Ek IV'te belirtilen teknik kurallar çerçevesinde yapılan sörveyden geçen gemilere verilen ve 5 yıl geçerliliği olan sertifikadır.

Özel Alanlar: Gemide üretilen pis su tanımlamasına uyan atıkların denize dökülmesi, ekte belirtilen şu koşullara bağlanmıştır:

- Gemilerde bir kanalizasyon atığı arıtma tesisi bulundurmak koşuluyla atıklar, bu arıtma tesisinden geçirilerek en yakın sahilden en az 3 mil uzakta ve gemi en az 4 kts [knots (nats)] hızla seyrederken uygun boşaltım hızında boşaltılabilir.
- Gemilerde bir kanalizasyon atığı arıtma tesisi yoksa veya pis su atıkları, bu tesisten geçirilmemişse en yakın sahilden en az 12 mil uzakta ve gemi en az 4 kts hızla seyrederken uygun boşaltım hızında boşaltılabilir.
- Yukarıda belirtilen koşullardaki kıyı yakınlık mesafeleri aynı zamanda bir ülkenin kara suyu içerisinde bir alan ise pis su boşaltma koşulları, kıyı devletinin inisiyatifinde yer alır.
- Yukarıda belirtilen durumların dışında denize pis su dökmek kesinlikle yasaktır.

Bazı durumlarda gemiler pis su atıklarını, gittikleri limanlarda verilen alım tesisi hizmetlerini kullanarak da sahile verebilir. Bu hizmet, gemileri lüzumsuz yere geciktirmeden pis suları almak amacıyla limanlarda verilen zorunlu hizmetler arasındadır.

3.5. Ek V

Gemi Çöpleri ile Kirlenmenin Önlenmesi İçin Kurallar'ın yer aldığı ektir. Bu ekte yer alan çöp *(garbage)* kavramı, geminin olağan çalışması sırasında üretilen ve sonra elden çıkarılması gereken taze balık ve parçaları hariç her çeşit yiyecek ve gemi içi işletme artıklarını ifade eder. Çöp konusuyla ilgili Ek V'te belirtilen özel alanlar mevcuttur. Bu özel alanlar şunlardır:

- Akdeniz Alanı (İçinde bulunan körfez ve iç denizler dâhil 41° K enlemi ile Cebelitarık Boğazı arasında kalan deniz alanı)
- Baltık Denizi Alanı (Bothnia ve Finlandiya Körfezleri dâhil Baltık Denizi girişi ile Skagerrak / Skaw arasında kalan deniz alanı)
- Karadeniz Alanı (Akdeniz ve Karadeniz arasında kalan deniz alanı)
- Kızıldeniz Alanı (Süveyş ve Akabe Körfezleri dâhil Ras si Ane ile Hüsn Murad arasındaki deniz alanı)
- Körfez Alanı (Kuzeydoğuda bulunan Ras al-Hadd ile Ras el-Fatesh arasında kalan deniz alanı)
- Antarktika Alanı (60° G enleminin güneyinde kalan deniz alanı)
- Geniş Karayip Bölgesi (Meksika Körfezi denizinden Florida açıkları ile Fransız Guyanası'nın doğu sınırına kadar uzanan Atlantik Okyanusu'nda bulunan deniz alanı)
- Kuzey Denizi (62° K enleminin güneyi, 004° B boylamının doğusu, Skagerrak / Skaw'ın doğusu ve İngiliz Kanalı)

Marpol Ek V'e göre çöp sınıflandırması 6 kategori hâlinde yapılmıştır (Tablo 2.11).

Tablo 2.11: Çöp Sınıflandırması

KATEGORİ	TANIM
1	Plastikler
2	Yüzer istif tahtaları *(dunnage)*, kaplama veya paketleme malzemesi
3	Öğütülmüş kâğıt ürünleri, paçavra, cam, metal, şişe, porselen vb.
4	Yük artıkları, kâğıt ürünleri, paçavra, cam, metal, şişe, porselen vb.
5	Gıda atıkları
6	İnsineratör (çöp fırını) külleri

Gemi içi yaşamdan ve işletimden kaynaklanan çöplerin bazı kurallar çerçevesinde denize dökülmesi bu ekte belirtilen kurallarla düzenlenmiş ve özel alanlar belirlenmiştir. Bu kurallar Görsel 2.8'de belirtilmiştir.

ATIK ÇÖP KATEGORİLERİ VE DENİZE ATILMA PROSEDÜRLERİ

<table>
<tr><th rowspan="2">Çöp Türü (1)</th><th colspan="2">Platformlar Hariç Tüm Gemiler (4)</th><th rowspan="2">Kural 5
Karadan 12 NM Uzaktaki Açık Deniz Platformları ve Platformların 500 Metre Yakınındaki ya da İçindeki Gemiler (4)</th></tr>
<tr><th>Kural 4
Özel Alanlar Dışında
(En yakın karadan uzaklık)</th><th>Kural 6
Özel Alanlar İçinde
(En yakın karadan veya buzuldan mesafe)</th></tr>
<tr><td>Parçalanmış veya öğütülmüş yemek atığı (2)</td><td>≥ 3 NM yolda ve mümkün olduğunca uzakta</td><td>≥ 12 NM yolda ve mümkün olduğunca uzakta (3)</td><td>Deşarja izin verilir.</td></tr>
<tr><td>Parçalanmamış veya öğütülmemiş yemek atığı</td><td>≥ 12 NM yolda ve mümkün olduğunca uzakta</td><td>Deşarja izin verilmez.</td><td>Deşarja izin verilmez.</td></tr>
<tr><td>Yıkama suyunu içermeyen yük atıkları (5), (6)</td><td rowspan="2">≥ 12 NM yolda ve mümkün olduğunca uzakta</td><td>Deşarja izin verilmez.</td><td rowspan="2">Deşarja izin verilmez.</td></tr>
<tr><td>Yıkama suyunu içeren yük atıkları (5), (6)</td><td>≥ 12 NM yolda ve mümkün olduğunca uzakta (Polar Code'un Kural 6.1.2 ve Bölüm II-A'nın Paragraf 5.2.1.5'ine tabi)</td></tr>
<tr><td>Ambar yıkama suyunda bulunan temizlik ve katkı maddeleri (6)</td><td rowspan="2">Deşarja izin verilir.</td><td>≥ 12 NM yolda ve mümkün olduğunca uzakta (Polar Code'un Kural 6.1.2 ve Bölüm II-A'nın Paragraf 5.2.1.5'ine tabi)</td><td rowspan="2">Deşarja izin verilmez.</td></tr>
<tr><td>Güverte ve dış yüzey yıkama suyunda bulunan temizlik ve katkı maddeleri (6)</td><td>Deşarja izin verilir.</td></tr>
<tr><td>Hayvan ölüsü (Hemen batmasını sağlamak için bölünmeli veya başka bir yol izlenmelidir.)</td><td>> 100 NM yolda ve mümkün olduğunca en yakın karadan uzakta ve maksimum derinlikte</td><td>Deşarja izin verilmez.</td><td>Deşarja izin verilmez.</td></tr>
<tr><td>Plastikler, sentetik halatlar, balık tutma ağları, plastik çöp poşetleri, çöp yakma kazanı külleri, klinker, yemek yağları, yüzer daneçler, kaplamalar ve paketleme malzemeleri, kâğıt, üstüpü, cam, metal şişeler, porselen ve benzer diğer bütün çöpler</td><td>Deşarja izin verilmez.</td><td>Deşarja izin verilmez.</td><td>Deşarja izin verilmez.</td></tr>
<tr><td colspan="4">(1) Çöp, boşaltılması yasaklanmış veya farklı boşaltma gerekliliklerine sahip diğer zararlı maddelerle karıştırıldığında veya bunlarla kirlendiğinde daha katı gereklilikler uygulanmalıdır.
(2) Parçalanmış ya da öğütülmüş yemek atıkları 25 mm'den büyük olmayan elekten geçebiliyor olmalıdır.
(3) Yakılmadıkça, otoklavlanmadıkça veya steril hâle getirilmek üzere başka şekilde işlenmedikçe Antarktika bölgesinde kanatlı hayvanların boşaltılmasına izin verilmez. Kutup sularında deşarj, buz konsantrasyonu 1/10'u geçen alanlardan mümkün olduğunca uzakta yapılacaktır. Yemek atıkları hiçbir zaman buzun üstüne deşarj edilmeyecektir.
(4) Deniz dibindeki maden kaynaklarını araştırma ve işletme amacıyla en yakın karaya 12 NM uzakta bulunan açık deniz platformları ve bütün sabit ya da yüzer platformlara birleşik gemiler ve platformların 500 m yakınındaki ya da içindeki gemileri içerir.
(5) Yük atıkları sadece genel boşaltma metotları kullanılarak geri kazanılamayan yük atıkları demektir.
(6) Bu maddeler deniz ortamına zararlı olmamalıdır.
*Özel bölgeler şunlardır: Akdeniz, Baltık Denizi, Karadeniz, Kızıldeniz, Körfez Bölgesi, Kuzey Denizi, Antarktika ile Meksika Körfezi ve Karayip Denizi dâhil Karayipler bölgesi.</td></tr>
</table>

Görsel 2.8: Atık çöp kategorileri ve denize atılma prosedürleri

Liman atık çöp toplama hizmeti, gelen gemilerin ihtiyacını göz önünde tutarak, gemileri bekletmeden gemi çöplerini liman ve terminallerde alım tesislerine göndermek üzere verilen bir hizmettir. Özel alanlarda sefer yapan gemiler, kurallar çerçevesinde çöplerini boşaltabilecek coğrafi bir deniz alanı bulmakta zorlanacakları için bu özel alanlara kıyısı olan limanlarda çöp alım hizmetinin sağlıklı ve kesintiye uğramadan yapılması gerekir.

Gemide üretilen çöplerin herhangi bir nedenden dolayı yakılması gerekebilir. Gemide bu işlemi sağlayan cihaza **çöp fırını *(incinerator)*** denir. Çöp fırını daha yaygın olarak **insineratör** adıyla anılır. Yakılan çöplerden ortaya çıkan çöp fırını külü miktarı, çöp kayıt defterine kaydedilir.

12 m ve daha büyük gemilerde çöplerin elden çıkarılmasıyla ilgili mürettebat ve yolcuların bilgilendirilmesi için gemideki muhtelif yerlere bilgilendirme posterleri asılmalıdır. Bu posterler, gemi mürettebatının çalışma dilinde hazırlanmış olmalıdır. Ayrıca uluslararası sefer yapan gemilerde de farklı uluslardan olan mürettebatın çalışma dilinde yazılmış posterler bulundurulmalıdır.

Çöp Yönetim Planı *(Garbage Management Plan)*: 400 GT ve üstü her gemi ile 15 veya daha fazla yolcu taşıma kabiliyetine sahip gemilerde, çalışan mürettebatın uyması gereken bir çöp yönetim planı bulundurma zorunluluğu vardır. Bu plan gemideki teçhizatın kullanılması dâhil çöplerin toplanması, muhafazası, işlenmesi, elden çıkarılması gibi konularda yazılı talimatlar içermelidir. Plandan bir kişi sorumlu olur. Bu kişi planı güncel tutar. Bu plan IMO tarafından geliştirilmiş rehbere (MEPC/Circ.317) uygun olarak ortak dilde veya mürettebatın çalışma dilinde hazırlanmalıdır. Ayrıca çöplerin cinsine ve türüne göre ayrıştırılması, çöplerin atılacağı konteynerlerin markalanması gibi konular da bu planda belirtilmelidir. Gemide kullanılan çöp konteyner renkleri, şirketlerin çöp politikalarına göre belirlenerek planda gösterilmelidir. Görsel 2.9'da örnek bir çöp istasyonu gösterilmiştir.



Görsel 2.9: Çöp istasyonu

Çöp Kayıt Defteri *(Garbage Record Book)*: 400 GT ve üstü her gemi, 15 veya daha fazla yolcu taşıma kabiliyetine sahip her gemi ve deniz minerallerini çıkarmaya tahsis edilen platformlar bir çöp kayıt defteri bulundurur. Bu deftere yakılan ve atılan çöplerle ilgili bilgiler kaydedilir. Kayıtlar ortak bir dilde tutulur. Sorumlu zabit, karaya ve denize çöp boşaltma işleminden hemen sonra çöp kayıt defterini doldurur. Tutulan bu kayıtlar, son kayıt tarihinden itibaren gemide 2 sene muhafaza edilir. Çöp kayıt defterine kaydedilecek hususlar Tablo 2.12'de ve Çöp Boşaltma Kaydı Standart Formu Tablo 2.13'te yer almaktadır.

Tablo 2.12: Çöp Kayıt Defterine Yazılacak Hususlar

ÇÖP DENİZE DÖKÜLDÜĞÜ ZAMAN	ÇÖP SAHİLDE BİR ALIM TESİSİNE VEYA DİĞER GEMİYE BOŞALTILDIĞI ZAMAN	ÇÖP YAKILDIĞI ZAMAN	ÇÖP KAZAEN VEYA DİĞER İSTİSNAİ BİR NEDENLE BOŞALTILDIĞI ZAMAN
Boşaltma tarihi ve saati	Boşaltma tarihi ve saati	Yakma işleminin başlama ve bitiş tarihi ile saati	Olayın meydana geldiği tarih

Geminin mevkisi	Tesis limanı veya gemi adı	Geminin mevkisi	Olayın meydana geldiği liman veya geminin mevkisi
Boşaltılan çöpün kategorisi	Boşaltılan çöpün kategorisi	m^3 olarak yakılan çöpün miktarı	Çöpün tahminî miktarı ve kategorisi
m^3 olarak her kategori için boşaltılan tahminî miktar	m^3 olarak her kategori için boşaltılan tahminî miktar		
İşlemden sorumlu zabitin imzası	İşlemden sorumlu zabitin imzası	İşlemden sorumlu zabitin imzası	Elden çıkarma, boşaltma veya kaybın nedeni ve şartları, genel düşünceler

Tablo 2.13: Çöp Boşaltma Kaydı Standart Formu

ÇÖP BOŞALTMA KAYDI

Gemi Adı: _____ Tanınma Numarası veya Harfleri:_____ IMO No.:_____

Çöp kategorileri

1. Plastik
2. Yüzer istif tahtaları, kaplama ve ambalaj malzemeleri
3. Öğütülmüş kâğıt ürünleri, paçavra, cam, metal, şişe, porselen vb.
4. Yük artıkları, kâğıt ürünleri, paçavra, cam, metal, şişe, porselen vb.
5. Yiyecek atıkları
6. Çöp fırını külü (zehirli veya ağır metal artıkları içerebilecek plastik maddeler hariç)

NOT: ÖZEL ALANLARDA YİYECEK ATIKLARI HARİÇ HER TÜRLÜ ÇÖPÜN DENİZE ATILMASI YASAKTIR.

SADECE DENİZE ATILAN ÇÖPLER KATEGORİZE EDİLECEKTİR. ALIM TESİSİNE BOŞALTILAN KATEGORİ 1 DIŞINDAKİ ÇÖPLERİN TOPLAMI TAHMİNÎ OLARAK LİSTELENECEKTİR.

Tarih / Saat	Geminin Mevkisi	Denize Boşaltılan Tahminî Miktar (m^3)					Alım Tesisine veya Diğer Gemiye Verilen Tahminî Miktar (m^3)		Yakılan Tahminî Miktar (m^3)	Bilgilendirme / İmza
		Kategori 2	Kategori 3	Kategori 4	Kategori 5	Kategori 6	Kategori 1	Diğer		

Kaptanın İmzası: _____ Tarih: _____

Liman atık çöp toplama hizmeti, gemi çöplerini alım tesislerine göndermek üzere liman ve terminallerde verilir. Bu hizmet verilirken gelen gemilerin lüzumsuz yere geciktirilmemesine ve ihtiyaçlarının göz önünde tutulmasına dikkat edilir. Özel alanlarda sefer yapan gemiler, kurallar çerçevesinde çöplerini boşaltabilecek coğrafi bir deniz alanı bulmakta zorlanacakları için bu özel alanlara kıyısı olan limanlarda çöp alım hizmetinin eksiksiz verilmesi gerekir. Limanda çöplerini teslim eden gemilere alındı makbuzu verilir. Bu makbuz, çöpün teslim edildiği tarihten itibaren 2 yıl gemide muhafaza edilmelidir.

3.6. Ek VI

Gemilerden Hava Kirliliğinin Önlenmesi İçin Kurallar'ın yer aldığı ektir. Bu ek, ozon tabakasına zararlı kabul edilen tüm maddelerin gemiler tarafından bırakılmasını önlemeye ait kuralları içerir. Kurallar 400 GT ve üzeri tüm gemilere, yüzer durumda ve sabit olan petrol ve sondaj platformlarına uygulanır. Gemi bacalarından çıkan gazlardan nitrojen oksit, sülfür oksit gibi emisyonların sınırları bu bölümde düzenlenerek kural hâline getirilmiştir.

MARPOL Ek VI'da belirtilen kuralların bağlı olduğu parametreler şunlardır:

- Sülfür oksit (SO_x) emisyonları
- Azot oksit (NO_x) emisyonları
- Soğutma ve yangın sistemlerinden yayılan gazlar
- Çöp fırınından çıkan gazlar
- Kullanılan yakıtın kalitesi
- Petrol, kimyasal ve gaz tankerleri kargolarından kaynaklanan uçucu gaz emisyonları

Ek VI'da yer alan ve ozon tabakasını tüketen zararlı maddeler şunlardır:

- Metan Bazlı Gazlar
  - Bromoklorodiflorometan (Halon 1211)
  - Bromotriflorometan (Halon 1301)
  - Triklorofloromet an (CFC-11)
  - Diklorodiflorometan (CFC-12)
- Etan Bazlı Gazlar
  - Dibromo-tetrafloroetan (Halon 2402 veya Halon 114B2)
  - Triklorotrifloroetan (CFC-113)
  - Dikloro-tetrafloroetan (CFC-114)
  - Kloropentafloroetan (CFC-115)

Ek VI, uygulamaya dâhil olduktan sonra ozon tabakasına zarar verme durumu bulunan tüm sistem ve ekipmanın gemilere donatılması yasaklanmıştır. Yine bu kurallar çerçevesinde halon gazı bulunduran yangın sistemleri de yasaklanmış ve sistemin gemilere donatılması sona ermiştir.

400 GT ve üzeri tüm gemilere, sondaj kuyularına, platformlara tesis edilen ve ozona zararlı madde yayması muhtemel olan ekipmanların listelerinin bu vasıtalar tarafından bulundurulması zorunludur. Bu kapsamda ozon tabakasına zararlı madde içeren donanımları şarj edebilen gemiler **ozon azaltıcı maddeler kayıt defteri *(ozone depleting substances record book)*** tutmak zorundadır.

Gemilerde tesis edilen çöp fırınlarında yakılması durumunda ortaya çıkan gaz emisyonları nedeniyle yakılması yasak olan maddeler bulunur. Bu maddeler şunlardır:

- Kirlenmiş ambalajlar
- Poliklorin bifeniller
- Fazla ağır metal içeren çöpler
- Halojen bileşikler içeren rafine petrol ürünleri
- Polivinil kloridler (IMO tarafından tip onayı olmayan çöp fırınlarının yakması yasaktır.)

Ek VI kapsamında bazı kavram ve belgelerle ilgili bilgilere aşağıda yer verilmiştir.

Uluslararası Hava Kirliliğinin Önlenmesi *(International Air Pollution Prevention-IAPP)* Belgesi: 400 GT ve üstü tüm gemilerin, yüzer durumda ve sabit petrol ve sondaj platformlarının bu belgeyi yapılan sörvey sonucunda almaları zorunludur. Geçerliliği 5 yıl olan belge, ortak dilde düzenlenir.

NO_x (Azot Oksit) Teknik Kodu: Gemilerin dizel makinelerinden azot oksitlerin yayılmasının kontrolüne ilişkin teknik koddur. 1 Ocak 2000 tarihinden sonra inşa edilen gemilere tesis edilen 130 kW'tan büyük her bir dizel makinede bu kod kullanılır. Bununla beraber acil durum jeneratörleri, can filikalarına donatılan dizel makineleri, sadece acil durumlar için kullanılan cihaz veya teçhizat bu Kod'dan muaf tutulur.

SO_x (Sülfür Oksit) Emisyon Kontrol Bölgeleri *(Sulphur Emission Control Area-SECA)*: Baltık Denizi ile Kuzey Denizi, sürekli kontrol bölgesi olan sahalardır. Bununla beraber dünyadaki kükürtdioksit (SO_2) yayılımına göre IMO'nun belli zamanlarda emisyon kontrol bölgesi ilan ettiği sahalar da bulunur. İlan edilen kontrol bölgeleri 12 ay boyunca ek düzenlemeler ile kontrol altında tutulur. Kükürt temelli kirliliğin nedeni büyük oranda deniz vasıtalarının kullandığı yakıttır. Gemilerde kullanılan herhangi bir yakıt tipinin [kalın yakıt *(heavy fuel oil-HFO)*, orta kalınlıkta yakıt *(intermediate fuel oil-IFO)*, deniz dizel yakıtı *(marine diesel oil-MDO)* ve deniz gaz yakıtı *(marine gas oil-MGO)*] kükürt oranı %4,5 m/m [mass solute / mass total solution after mixing (mes solyüt / mes todıl soluşın aftır miksing-karışımdan sonra çözünen kütle / karışımın toplam çözelti kütlesi)] değerini aşmamalıdır.

Yakıt sağlayıcıyla gemi arasında yakıtın gemiye sorunsuz transfer edildiğine dair yakıt teslim tutanağı tutulur ve alınan yakıtın kimyasal profilinin belirlenmesi için sörvey yapılmak üzere yetkili kuruluşlara gönderilir. Yapılan sörvey tetkikleri sonucunda gemiye gönderilen yakıt analiz raporunda yakıtın yakılmasının çevreye zararlı olduğu anlaşılırsa Ek VI'ya aykırı muhtemel durumlar ortaya çıkar. Bundan dolayı yakıt analiz raporu ile beraber yakıt teslim tutanağı, gemi armatörünün haklarını koruyabilmesi adına hukuksal olarak önemli hâle gelir. Bu tür hukuksal durumlarda gemilerin konu hakkında kanıt sunabilmesi için yakıt teslim tutanaklarının yakıt ikmal tarihinden itibaren 3 yıl boyunca gemide saklanması gerekir.

Uçucu Organik Bileşikler *(Volatile Organic Compounds-VOC)*: Çevre ve insan için zararlı etkiler içeren, iç buhar basıncı ile doğaya kendiliğinden salınan organik kimyasal bileşiklerdir. Hem doğal hem de doğal olmayan şekilde bulunur. İnsanlara etkisi zehirleyici değildir ancak kronik rahatsızlıklara neden olur. Uçucu organik bileşik emisyon kaynakları Tablo 2.14'te yer almaktadır.

Tablo 2.14: Uçucu Organik Bileşik Emisyon Kaynakları

UÇUCU ORGANİK BİLEŞİK	ÖRNEKLER
Boya vb. kaplama karışım maddeleri	Koruyucu boyalar, glikol eter, etil asetat, aseton, alifatik hidrokarbon vb.
Kloroflorokarbonlar ve klorokarbonlar	Gazolin, yakıt kullanan makinelerin egzoz gazları, buzdolabı, klima gazları vb.
Formaldehitler	İnşaat malzemeleri, tavan döşemeleri, ahşap kaplamalar vb.
MTBE (metil tert-butil eter)	Sularda bulunur ve uçucudur. Genellikle benzin istasyonu yakınlarında toprak tarafından emilip yer altı sularına karışarak su kaynağını içilmez hâle getirir ve çevreye zarar verir.

Uçucu organik bileşikler, azot oksitler gibi havayı kirleten emisyon gazları, güneş ışığına maruz kaldıklarında ozon tabakasının iç katmanlarına doğru yayılma eğiliminde bulunur. Bu tür kirleticilerin kontrol altında tutulması gerekir. Bu nedenle tanker terminal ya da limanlarında buhar emisyon kontrol sisteminin *(vapour emission control system-VECS)* tesis edilmesi Ek VI kapsamında zorunlu hâle getirilmiştir. Bu sistemin IMO tarafından belirlenen standartlara uygun olması gerekir. Sistemin emniyetli bir şekilde işletilmesi gerekliliğinin yanında gemilerin terminal ve limanlarda gereksiz yere bekletilmeyecek ve gecikmelerine neden olmayacak şekilde işletilmesi zorunludur.

VOC emisyonu gerçekleştirmesi muhtemel her tanker, Ek VI çerçevesinde IMO tarafından onaylı ve standartlara uygun VECS bulundurur. Kimyasal niteliği VOC olarak tanımlanan yüklerin elleçlenmesi sırasında bu sistemin kullanılması zorunludur.

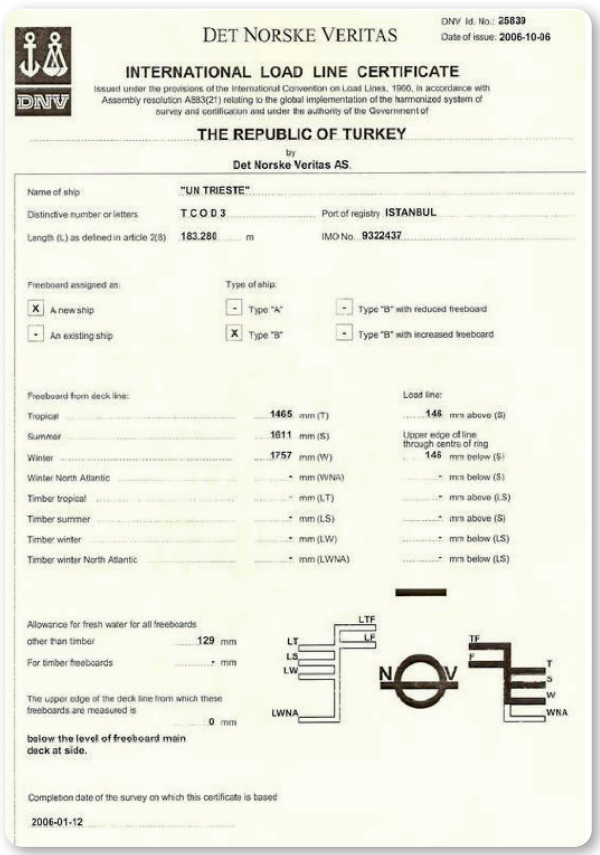
VOC Yönetim Planı *(VOC Management Plan)*: Ham petrol taşımacılığı yapan her tankerin bulundurması ve uygulanması zorunlu plandır. Her geminin özelliği farklı olduğundan hazırlanan bu planlar da farklı olabilir. Bu planlar, IMO yayınlarında bulunan kılavuz esas alınarak hazırlanır. VOC yönetim planlarında yazılı olması gereken hususlardan bazıları şunlardır:

- Denizde ve terminallerde yükleme veya tahliye yapılırken VOC emisyonlarını azaltmak amacıyla hangi prosedürlerin uygulanacağı yazılmalıdır.
- Ham petrol yıkaması sırasında oluşması muhtemel VOC emisyonları ile ilgili hususlar yazılmalıdır.
- Planın uygulamasından sorumlu zabite planda yer verilmelidir.
- Uluslararası sefer yapan gemilerde VOC yönetim planı ortak bir dille yazılmalıdır.

Alım Tesisleri: Ozon tüketen maddelerin, ozon tüketen maddeleri içeren cihazlardan çıkan gazların, onaylı egzoz gazı temizleme sistemlerinden çıkan emisyon gazlarının ve deniz çevresine boşaltılması yasak olan egzoz gazı temizlik kalıntılarının limanlardan alınmasını sağlayarak gemilerin gereksiz bekletilmesini önleyen ve ihtiyacı karşılayacak niteliğe sahip olan tesislerdir.

4. ULUSLARARASI YÜKLEME SINIRI SÖZLEŞMESİ 66 *(INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES-LL 66)*

Yükleme işlemleri sırasında gemilerin bulundukları coğrafi bölgelerdeki deniz suyu yoğunluğunun gemiye etkisini göz önünde bulunduran sözleşmedir. Sözleşme, 1966 yılında yürürlüğe girmiş ve tabi olan gemiler için bağlayıcı hâle gelmiştir. Bu yüzden Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi'ne tabii olan gemilerin her iki bordasında yükleme hattı markaları *(Plimsoll marks)* işaretlenmiştir. Yükleme hattı markaları, geminin yükleme yaptığı deniz bölgesindeki su yoğunluğu göz önünde bulundurularak o deniz bölgesi için gemiye azami ne kadar yük yüklenebileceğini ve geminin yükleme işleminden sonra suya ne kadar batacağını belirler. Bu durum denizde can ve mal emniyeti açısından büyük önem taşır. Yükleme hattı markaları gemilere işaretlenirken yine bu Sözleşme'de geçen standart ölçüler dikkate alınmalıdır. Bordasında bu markaları taşıyan gemilere, bu Sözleşme'ye konu olan standart teknik kurallara uyulduğuna dair **Uluslararası Yükleme Sınırı Sertifikası *(International Load Line Certificate)*** verilir (Görsel 2.10).



DET NORSKE VERITAS

DNV Id. No.: 25839
Date of issue: 2006-10-06

INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE

Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, in accordance with Assembly resolution A883(21) relating to the global implementation of the harmonized system of survey and certification and under the authority of the Government of

THE REPUBLIC OF TURKEY

by

Det Norske Veritas AS

Name of ship: "UN TRIESTE"
Distinctive number or letters: T.C.O.D.3 — Port of registry: ISTANBUL
Length (L) as defined in article 2(8): 183.280 m — IMO No.: 9322437

Freeboard assigned as: [X] A new ship [-] An existing ship
Type of ship: [-] Type "A" [X] Type "B" [-] Type "B" with reduced freeboard [-] Type "B" with increased freeboard

Freeboard from deck line:		Load line:	
Tropical	1465 mm (T)	146	mm above (S)
Summer	1611 mm (S)	Upper edge of line through centre of ring	
Winter	1757 mm (W)	146	mm below (S)
Winter North Atlantic	- mm (WNA)	-	mm below (S)
Timber tropical	- mm (LT)	-	mm above (LS)
Timber summer	- mm (LS)	-	mm above (S)
Timber winter	- mm (LW)	-	mm below (LS)
Timber winter North Atlantic	- mm (LWNA)	-	mm below (LS)

Allowance for fresh water for all freeboards other than timber: 129 mm
For timber freeboards: - mm

The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is: 0 mm below the level of freeboard main deck at side.

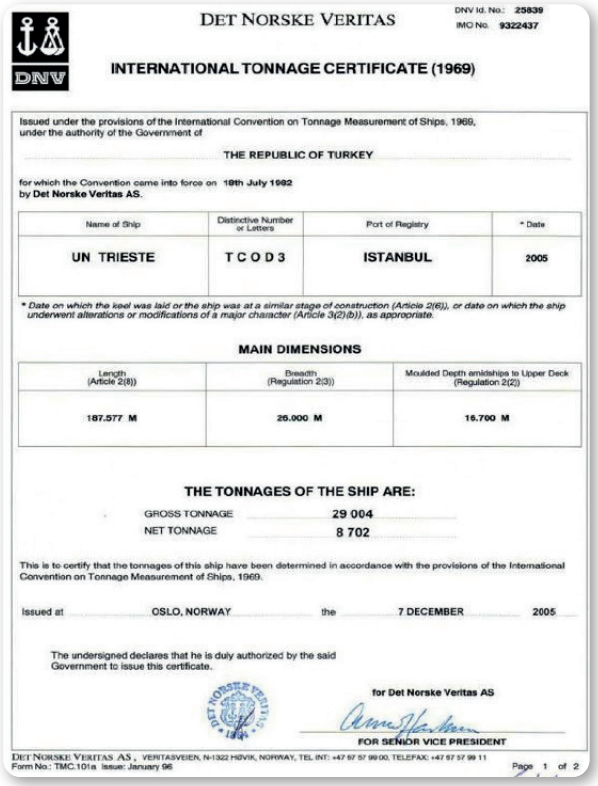
LTF LT LS LW LWNA — TF T S W WNA

Completion date of the survey on which this certificate is based: 2006-01-12

Görsel 2.10: Uluslararası Yükleme Sınırı Sertifikası

Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi'yle beraber gemilerin teknik özellikleri dikkate alınarak azami ne kadar yük alabileceği konusunda tonaj ölçümlerinin yapılması gerekir. Bu yüzden 1969 yılında **Gemilerin Tonilatolarını Ölçme 1969 Uluslararası Sözleşmesi-Tonaj 69 *(International Convention on Tonnage Measurements of Ships-Tonnage 69)*** yürürlüğe girmiştir. Ülkemizde liman başkanlıklarına bağlı gemi sörvey kurulları, uluslararası standartlara

göre gemilerin gros ve net tonajlarını hesaplar. Bu hesaplama sonunda gemilere **Uluslararası Tonilato Belgesi *(International Tonnage Certificate)*** verilir (Görsel 2.11). Ayrıca gemilerin yanaştığı limanlarda kalış ve boğazlardan geçiş ücretleri bu sertifikaya göre belirlenir.



DET NORSKE VERITAS

DNV Id. No.: 25839
IMO No. 9322437

DNV

INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)

Issued under the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, under the authority of the Government of

THE REPUBLIC OF TURKEY

for which the Convention came into force on 18th July 1982
by Det Norske Veritas AS.

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	* Date
UN TRIESTE	TCOD3	ISTANBUL	2005

* Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (Article 2(6)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of a major character (Article 3(2)(b)), as appropriate.

MAIN DIMENSIONS

Length (Article 2(8))	Breadth (Regulation 2(3))	Moulded Depth amidships to Upper Deck (Regulation 2(2))
187.577 M	26.000 M	16.700 M

THE TONNAGES OF THE SHIP ARE:

GROSS TONNAGE 29 004
NET TONNAGE 8 702

This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

Issued at OSLO, NORWAY the 7 DECEMBER 2005

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

for Det Norske Veritas AS

FOR SENIOR VICE PRESIDENT

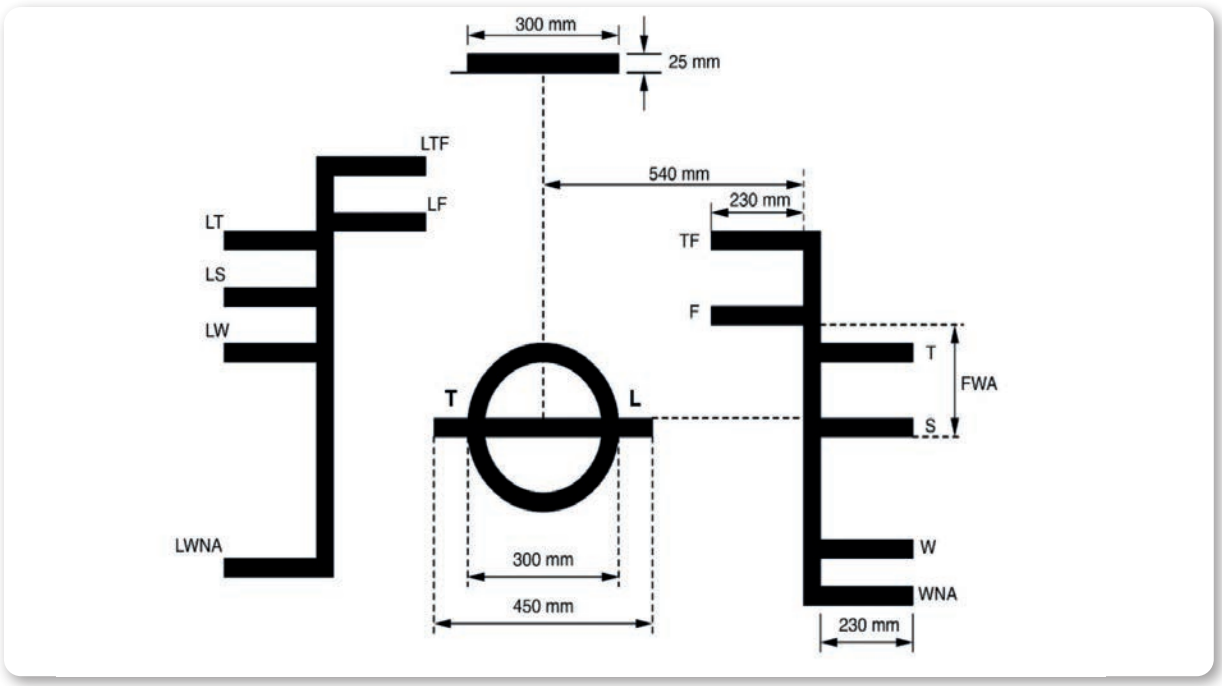
DET NORSKE VERITAS AS , VERITASVEIEN, N-1322 HØVIK, NORWAY, TEL INT: +47 67 57 99 00, TELEFAX: +47 67 57 99 11
Form No.: TMC.101a Issue: January 96

Page 1 of 2

Görsel 2.11: Uluslararası Tonilato Belgesi

4.1. Yükleme Hatları

Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi'ne bağlı tüm gemiler inşa edilirken her iki bordanın vasat kısımlarına, teknik ölçü standartlarına bağlı kalınarak kaynaklama işlemiyle belirtilen işaretlerdir. Plimsoll markaları *(Plimsoll marks*) olarak da adlandırılır. Yükleme hattı markaları, birkaç hat bütününden meydana gelir (Şekil 2.2). Bu hatlar standart yükleme hattı *(standard load line)*, kereste yükleme hattı *(lumberjack load line)*, güverte hattı *(deck line)*, birleşik bir şekil teşkil edecek şekilde Plimsoll hattı *(Plimsoll line)* ve yükleme hattı diskidir *(load line disc)*. Standart yükleme ve kereste yükleme hatlarının hizalarında bazı kısaltmalar bulunur. Ayrıca bu hat bütününde yer alan Plimsoll hattının üstünde gemi klaslama kuruluşunun *(classification society)* kısaltmaları yer alır.



Şekil 2.2: Yükleme Hatları

Yükleme hatlarında bulunan bazı kısaltmalar Tablo 2.15'te, gemi klaslama kuruluşlarının *(classification society)* kısaltmaları Tablo 2.16'da verilmiştir.

Tablo 2.15: Standart ve Kereste Yükleme Hatlarının Kısaltmaları

STANDART YÜKLEME HATLARI		KERESTE YÜKLEME HATLARI	
TF	Tropikal Tatlı Su (Yükleme) Hattı *(Tropical Fresh Water Line)*	LTF	Kereste Tropikal Tatlı Su (Yükleme) Hattı *(Lumberjack Tropical Fresh Water Line)*
F	Tatlı Su (Yükleme) Hattı *(Fresh Water Line)*	LF	Kereste Tatlı Su (Yükleme) Hattı *(Lumberjack Fresh Water Line)*
T	Tropikal Su (Yükleme) Hattı *(Tropical Water Line)*	LT	Kereste Tropikal Su (Yükleme) Hattı *(Lumberjack Tropical Water Line)*
S	Yaz Su (Yükleme) Hattı *(Summer Water Line)*	LS	Kereste Yaz Su (Yükleme) Hattı *(Lumberjack Summer Water Line)*
W	Kış Su (Yükleme) Hattı *(Winter Water Line)*	LW	Kereste Kış Su (Yükleme) Hattı *(Lumberjack Winter Water Line)*
WNA	Kış Kuzey Atlantik Su (Yükleme Hattı *(Winter North Atlantic Water Line)*	LWNA	Kereste Kış Kuzey Atlantik Su (Yükleme) Hattı *(Lumberjack Winter North Atlantic Water Line)*

Tablo 2.16: Uluslararası Klaslama Kuruluşlar Birliği Üyesi Olan Gemi Klaslama Kuruluşları

KLASLAMA KURULUŞUNUN		
KISALTMASI	**TAM ADI**	**MERKEZİ**
TL	Türk Loydu	İstanbul / TÜRKİYE
LR	Lloyd's Register (Loyds Recistır)	Londra / UK (Landın / Yu Key)
DNV-GL	Det Norske Veritas-Germanischer Lloyd (De Noşke Veritas-Germanişa Layt)	Oslo / NORWAY-Hamburg / GERMANY (Oslo / Norwey-Hamburk / Cörmını)
ABS	American Bureau of Shipping (Amerikın Biyro ov Şiping)	Houston / USA (Yustın / Yu Es Ey)
BV	Bureau Veritas (Büvoğ Veritas)	Paris / FRANCE (Pağı / Fığans)
RINA	Registro Italiano Navale (Recistro İtalyano Navale)	Genoa / ITALY (Cenoa / İtali)
NK	Nippon Kaiji Kyokai (Class NK) [Nihon Kayzi Kyokay (Klas En Key)]	Tokyo / JAPAN (Tokiyo / Cepen)
PRS	Polish Register of Shipping (Polış Recistır ov Şiping)	Gdansk / POLAND (Gıdaynsk / POLSKA)
CRS	Croatian Register of Shipping (Kıroveyşın Recistır ov Şiping)	Split / CROATIA (Sıpliyt / KIROEYŞA)
CCS	China Classification Society (Çayna Kılasıfikeyşın Sosaydi)	Beijing / PRC (Beycin / Pi Ar Ci)
KR	Korean Register of Shipping (Koriyın Recistır ov Şiping)	Busan / S. KOREA (Busan / Es. Koriya)
IRCLASS (IRS)	Indian Register of Shipping (İndiyın Recistır ov Şiping)	Mumbai / INDIA (Mumbay / İndiya)

Güverte Hattı *(Deck Line)*: Geminin aşırı yüklenmemesini sağlayan ve suda dengede kalmasına yardımcı olan hattır.

Plimsoll Hattı *(Plimsoll Line)*: Geminin gövdesinin üzerinde bulunan ve gemi yüklendiğinde yükün gemiyi suya güvenli bir şekilde batırılabileceği maksimum derinliği gösteren bir referans işarettir. Bu derinlik; geminin boyutlarına, yükün tipine, yılın zamanına, limanda ve denizde karşılaşılan su yoğunluklarına göre değişir. Diğer adı da yükleme hattı diskidir *(load line disc)*.

Uluslararası Yükleme Sınırı Sertifikası'nda belirtilen yükleme hatları, sefer yapılan deniz bölgesindeki su yoğunluğuna göre geminin yük, yakıt, su, yağ, kumanya ve tekne donanımıyla birlikte su üstünde yüzer durumda kalabilmesi için batmasına müsaade edilebilen maksimum derinliği gösteren sınırlardır. Standart yükleme hattı çizgilerinden yaz su yükleme hattı çizgisi; şeklin tam ortasında, aşağı kısımda yer alan sigorta markasının ortasından geçen hat ile aynı hizadadır. Bu durum, geminin yaz su yükleme hattı çizgisine batana kadar sigortalı olduğu anlamına gelir. Yaz su yükleme hattı sınırının üstünde kalan hatlarda (tropikal, tatlı su ve tropikal tatlı su yükleme hattı) ek sigorta priminin ödenmesi gerekir. Aksi hâlde gemilerin bulunduğu deniz bölgesinin sahip olduğu su yoğunluğuna göre yaz su yükleme hattından daha fazla batırılan gemiler, sigorta kapsamı dışında kalır.

Geminin sefer yaptığı bölge, yükleme işlemleri için çok önem arz eden bir durumdur. Dünyada hangi denizin hangi yükleme hattına denk geldiği ile ilgili bilgiler denizciler tarafından bilinmelidir. Bu yüzden özellikle yükleme işlemleri planlanmadan önce gemi kaptanı ve ikinci kaptanının mutlaka yükleme hattı haritalarına *(load line charts)* bakmaları gerekir. Söz konusu kurallar gözetilmezse gemilerde aşırı yükleme *(overload)* durumuyla karşılaşabilir; can, mal ve sefer emniyeti tehlikeye girebilir. Bazı deniz bölgelerindeki su yoğunluğu, mevsimsel değişimlerde bile farklılık gösterebilir. Bu yüzden yükleme işlemleriyle ilgili her durumda yükleme hatları haritalarına göz atmak faydalı olur.

Tüm gemilerin Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi'ne uyması zorunlu değildir. Bu Sözleşme'den muaf tutulan veya sahip olduğu özellikler bakımından Uluslararası Yükleme Sınırı Sertifikası alması gerekmeyen gemiler şunlardır:

- Savaş gemileri
- Boyu 24 metreden kısa olan gemiler
- 150 GT'dan küçük gemiler
- Römorkör ve kurtarma gemileri
- Liman içi sefer yapan gemiler
- Pilot tekneleri
- Fener gemileri
- Su altı araştırma tekneleri
- Yelkenli tekneler
- Yatlar
- Sahilden en fazla 15 mil uzaklığa kadar seyir yapan ve 12'den az yolcu taşıyan tekneler

Yükleme hattı markaları oluşturulurken dikkat edilmesi gereken hususlar şunlardır:

- Geminin uzunluğu ve genişliği
- Geminin su altında kalan yüzey kesiti
- Suyun kaldırma kuvvetinin lokal deniz bölgesi su yoğunluğuna bağlı olarak değişimi
- Gemi yapımında kullanılan malzeme

5. ARAMA KURTARMADA GEMİ OPERASYONLARIYLA İLGİLİ SÖZLEŞMELER

Arama kurtarma faaliyetlerini düzenleyen ve taraflara sorumluluk yükleyen uluslararası sözleşmeler vardır. Bu sözleşmeler hem gemilere yapılacak arama kurtarma faaliyetleri için yol gösterici bir rol üstlenir hem de kurtarılacak gemiyle ilgili tarafların nasıl hareket edeceğini düzenler.

5.1. Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi (*Search and Rescue-SAR 79)*

Sözleşme, 1979 yılında IMO'ya taraf ülkelerin kabul etmesiyle onaylanmış ve 1985 yılında uygulanmaya başlanmıştır. Sözleşme'nin amacı denizde yaşanan kazalarda, duruma anında müdahale edici ve hayat kurtarmaya yönelik bir arama ve kurtarma planı *(search and rescue plan)* oluşturarak hayata geçirilebilir bir arama ve

kurtarma sisteminin oluşturulmasını sağlamaktır. Bu Sözleşme'de IMO'nun rolü taraf ülkelere arama ve kurtarma faaliyetlerini benimsetmek, ülkelerin bu faaliyetlere katılmalarını sağlamaktır. Ana hedef, tüm ülkelerin olası bir arama ve kurtarma durumunda operasyona katılan diğer ülkelerin SAR 79 organizasyonu ile eş güdüm içinde olmasını tesis etmektir.

Dünya deniz bölgelerine karşılaştırılmalı olarak bakıldığında bazı bölgelerde deniz kazalarına çok hızlı ve etkin bir şekilde müdahale edilebildiği ancak bazı bölgelerde aynı etkinlikte müdahale edilemediği görülmüş, bunun sonucunda da arama ve kurtarma sistemine *(search and rescue system)* ihtiyaç duyulmuştur. Bu Sözleşme ortaya çıkmadan önce deniz kaza durumlarına müdahale konusu SOLAS 74'te yer almış fakat kazalara müdahalelerdeki hareket tarzları düzensiz yürütülmüştür. SAR kabul edildikten sonra müdahale tarzları sistemli bir şekil almıştır. Bu kapsamda birden fazla arama ve kurtarma bölgesi *(search and rescue area)* oluşturulmuş, arama ve kurtarma ekiplerinin *(search and rescue team)* oluşturulması hususunda devletlerin ortaklaşa hareket etmeleri sağlanmıştır. SAR 79'un kapsamı genel hatlarıyla şunlardan oluşur:

- SAR bölgesi
- SAR takımları
- SAR ekibine sahip olan komşu ülkelerin koordinasyonu
- Ülkelerin kendi ulusal arama ve kurtarma kuruluşlarını oluşturması
- İhtiyaç duyulan eğitim ve denetimlerin gerçekleştirilmesi
- SAR operasyonunu yönetecek ve yönlendirecek kurtarma koordinasyon merkezleri ve bu merkezlerin alt birimlerinin oluşturulması
- Kıyı istasyonuna yakın seyreden gemilerin kontrolü ve izlenmesi için gemi rapor sisteminin *(ship reporting system)* oluşturulması
- Gemi rapor sisteminin amacı dâhilinde verilmesi muhtemel tıbbi yardım hizmetinin sağlanması

SOLAS 74'te yer alan arama ve kurtarma işlemleriyle ilgili göz önünde bulundurulan hususlar, can kurtarma teçhizatı ve telsiz haberleşmesiyle ilgili kurallardır. SAR 79 kapsamında SAR organizasyonu için belirtilen ana hususlar şunlardır:

- Arama ve kurtarma hizmetlerinin koordinasyonu
- Ulusal arama ve kurtarma servislerinin oluşturulması ve geliştirilmesi
- Arama ve kurtarma merkezlerinin ve alt merkezlerinin oluşturulması
- Havadan destek hizmeti için koordinasyonun sağlanması
- Arama ve kurtarma tesislerinin biçimlendirilmesi
- Arama ve kurtarma birimlerinin ekipmanla donatılması

SAR operasyonları hayati öneme sahiptir. Bundan dolayı operasyona katılan tarafların takip etmesi ve uygulaması gereken prosedürler bulunur. Bu prosedürler şu şekilde sıralanabilir:

- Hazırlık tedbirleri
- Acil durumlara ilişkin bilgiler
- İlk hareket tarzı
- Acil durum seviyeleri
- Kurtarma koordinasyon merkezleri ve alt merkezlerin acil durum seviyelerine göre izleyeceği yöntemlerle ilgili kurallar
- İki veya daha fazla devletin operasyona katılması durumunda koordinasyon
- Arama ve kurtarma faaliyetlerinin olay yeri *(on-scene)* koordinasyonu
- Operasyonların durdurulması ve askıya alınması

SAR operasyonu gerektiren durumlarda gönderilen çağrılar, aciliyetleri bakımından üç seviyeye ayrılmıştır. Bunlar aşağıda yer almaktadır.

- **Şüpheli Seviye:** Tehlike çağrısının yanlış yapıldığı veya çağrının geldiği mevkide herhangi bir geminin tespit edilemediği durumlarında çağrı şüpheli sayılır.
- **İkaz Seviyesi:** Çağrı yapan gemiyle irtibat kurulamadığında veya başka bir istasyondan bu hususla ilgili yapılan arama ve çağrılardır.
- **Tehlike Seviyesi:** Bir gemiden alınan çağrıya göre geminin gerçekten tehlikede olduğu ve acil yardıma gereksinim duyduğu çağrılardır.

Eldeki tüm imkânlar kullanıldığı hâlde SAR operasyonunun başarılı olma ihtimali ortadan kalkmış ya da kurtarma umudu tükenmişse kurtarma koordinasyon merkezi veya olay yeri koordinatörü operasyonu sonlandırır. SAR

operasyonlarının sonlandırılması aşağıdaki koşullara bağlıdır.

- Kurtarma operasyonunun başarıya ulaşması
- Kurtarma umudunun tükenmesi
- Operasyonun gerçekleştirilemez duruma gelmesi (Hayat belirtisi ihtimali bulunuyorsa operasyon belli bir süre askıya alınıp şartlar tekrar el verdiği ölçüde devam ettirilebilir.)

Gemilerin ilgili makamlara gemi haberleşme sistemi üzerinden gönderdiği mesajlar bulunur. Gemileri takip etmek amacıyla onların mevki ve seferleri hakkında bilgi veren gemi raporları da bunlardandır. Gemi rapor şekilleri üç adettir. Bunlar mevki raporu *(position report)*, sefer planı raporu *(voyage report)* ve son rapordur *(final report)*. Gemi raporlama sistemleri, bazı gereklilikleri karşılayabilme özelliklerine sahip olmalıdır. Bu özellikler aşağıda yer almaktadır.

- Bilgiyi temin etme (mevki ve seyir planı raporlarından elden edilen bilgiler)
- Nakliyeyi planlama
- Katılımcı gemilerden belirli aralıklarla rapor alma
- Raporlama sisteminin ve operasyon işleyişinin sade olması
- Üzerinde anlaşılmış ve uluslararası standartlara göre dizayn edilmiş gemi raporlama formatını kullanma

Uluslararası Havacılık ve Denizcilik Arama ve Kurtarma *(International Aeronautical and Maritime Search and Rescue-IAMSAR)* El Kitabı, SAR operasyonlarına rehberlik etme amacıyla hazırlanmış üç ciltten oluşan yol gösterici bir neşriyattır. Bu bakımdan IAMSAR'da geçen kuralların etkileşim hâlinde olduğu sözleşmeler mevcuttur. Bu sözleşmeler; Uluslararası Sivil Havacılık *(International Civil Aviation-ICA)* Sözleşmesi, SAR ve SOLAS'tır.

IAMSAR El Kitabı'nı oluşturan üç cildin kapsamı şu şekildedir:

- Cilt I: Organizasyon ve Yönetim
- Cilt II: Görev Koordinasyonu
- Cilt III: Mobil Olanaklar

Arama ve kurtarma faaliyetleri kapsamında taraf devletlerin gerekli görülen bir SAR planı oluşturması için IMO tarafından bir sirküler yayımlanmıştır (SAR.8/Circ.4). Bu sirküler yayınında, bahsedilen SAR planında geçen bazı kısaltmalar ve karşılıkları mevcuttur. Kısaltmaların bilinmesi, planın daha kolay anlaşılmasını ve standart hâle getirilmesini sağlar. Söz konusu kısaltmalar ve açılımları şunlardır:

MRCC (Maritime Rescue Coordination Centre-Denizcilik Kurtarma Koordinasyon Merkezi)

• MRSC (Maritime Rescue Sub-Centre-Denizcilik Kurtarma Alt Merkezi)

• ARCC (Aeronautical Rescue Coordination Centre-Havacılık Kurtarma Koordinasyon Merkezi)

• JRCC (Joint Rescue Coordination Centre-Müşterek Kurtarma Koordinasyon Merkezi)

• JRSC (Joint Rescue Sub-Centre-Müşterek Kurtarma Alt Merkezi)

• RCC (Regioanal Coordination Centre-Bölgesel Koordinasyon Merkezi)

• SRR (Search and Rescue Regions-Arama ve Kurtarma Bölgeleri)

• CES (Coast Earth Stations-Yer İstasyonları)

• CS (Coast Stations-Kıyı İstasyonları)

• MCC (Mission Control Centre-Görev Kontrol Merkezi

5.2. Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi *(International Convention on Salvage-SALVAGE 89)*

Kaza geçiren bir gemiyi ve geminin yükünü kurtarma, geminin çevreye vereceği zararı önleme amacıyla gerçekleştirilen operasyonlarda yardımı yapanların lehine, önlenen zararlara karşılık verilmesi gereken kurtarma masraflarını ya da ödüllerini düzenleyen sözleşmedir. 1989 yılında kabul edilmiş ve 1996 yılında yürürlüğe girmiştir. Sözleşme kabul edilme tarihinden dolayı kısaca SALVAGE 89 olarak anılır.

SALVAGE 89 kapsamda yapılan kurtarma operasyonuna bir veya birden fazla taraf katılabilir. Kurtarma operasyonu gerçekleştirildikten sonra operasyonun başarılı olması hâlinde yardımı yapan taraf lehine maddi hak talebi doğar. Bu maddi hak talebi, alınan riskler ve çevreye verilebilecek zarar seviyesi dikkate alınarak, tüm kurtarma girişimleri göz önünde bulundurularak belirlenir. Bununla birlikte kurtarma operasyonunda kurtarılan kişilerden herhangi bir ücret alınmaz. Sözleşme

uyarınca ödemeye ilişkin herhangi bir dava, iki yıllık süre içinde adli işlem veya tahkim işlemleri başlatılmadığı takdirde zaman aşımına uğrar. Zaman aşımı süresi, kurtarma operasyonlarının sona erdirildiği gün başlar.

Devlete ait olup ticari olmayan gemiler, sabit veya yüzebilen platformalar, yüzebilen açık deniz sondaj platformları bu Sözleşme'nin kapsamı dışında kalır. Kurtarma operasyonlarında taraflar, kurtarıcı veya kurtarıcılar ile kurtarılmayı bekleyen gemi sahibi veya yük sahibidir. Kurtarıcı tarafın kurtarmaya çalıştığı geminin ve geminin taşıdığı yükün sahibine karşı yükümlülükleri bulunur. Bu yükümlülükler şunlardır:

- Kurtarma operasyonunu gereken özenle yürütmek.
- Oluşan kaza nedeniyle çevreye verilen zararı en aza indirmek ya da tamamen ortadan kaldırmak.
- Gerekmesi hâlinde diğer kurtarıcı veya kurtarıcılardan yardım istemek.
- Gemi sahibi, yük sahibi veya gemi kaptanının diğer kurtarıcılar hakkındaki makul talepleri doğrultusunda yapılacak olası yardımı kabul etmek.

Kurtarılmayı bekleyen taraf veya tarafların da kurtarana karşı yükümlülükleri bulunur. Bu yükümlülükler şunlardır:

- Kurtarma operasyonu sırasında kurtaran tarafla tam bir iş birliği içinde olmak.
- İş birliği içinde eldeki olanakları kullanarak çevreye verilen zararı önlemek veya en aza indirmek için gereken özeni göstermek.
- Geminin ve beraberindeki yükün emniyetli bir yere getirilmesi durumunda kurtarıcının makul teslim talebini kabul etmek.

Kurtarma operasyonu sonucunda ödüle hak kazanma veya kazanamama ile ilgili şartlar şunlardır:

- Kurtarma operasyonu sonucunda bir fayda veya başarının ortaya çıkması hâlinde kurtaran taraf veya taraflar ödüle hak kazanır.
- Kurtarma operasyonunun başarılı veya faydalı bir sonuç vermemesi hâlinde kurtaran taraf veya taraflara herhangi bir ödeme yapılmaz.
- Kurtaran ve kurtarılan tarafın aynı olması durumuna bakılmaksızın operasyonun sonucuna göre ödüle hak kazanılır ya da kazanılmaz.

Kurtarma operasyonunun faydalı olması veya başarıya ulaşması sonucunda hak kazanılan ödülün tespitinde dikkate alınacak ölçütler şunlardır:

- Geminin ve varsa yükünün kurtarılan değeri
- Kurtarıcıların çevreye verilen zararı önleme veya en aza indirme konusundaki beceri ve çabaları
- Kurtarıcının operasyonda ne kadar başarılı olduğu
- Tehlikenin niteliği ve derecesi
- Kurtarıcıların gemiyi, yükü ve insanları kurtarma konusundaki beceri ve çabaları
- Kurtarıcıların harcadığı zaman, masraf veya zararlar
- Kurtarıcıların veya ekipmanlarının taşıdığı sorumluluk riski ve diğer riskler
- Sunulan hizmetlerin verilme hızı
- Kurtarma operasyonlarına yönelik gemilerin veya diğer ekipmanın varlığı ve kullanımı
- Kurtarıcı teçhizatının hazır bulundurulma durumu, verimliliği ve değeri
- Ortaya çıkan ödülün kurtarılan değerler oranında belirlenmesi
- Ortaya çıkan ödülün, konuyla ilgili faiz ve yasal masraflar hariç, kurtarılan geminin ve diğer malların değerini aşmayacak şekilde belirlenmesi

5.2.1. Lloyd'un Açık Formu *(Lloyd's Open Form-LOF)*

Lloyd'un Açık Formu denizdeki malları kurtarma, çevreye verilecek zararı en aza indirme veya önleme hizmetleri karşılığında kurtarıcılara verilecek ücretin belirlenmesi için bir düzenleme sunar. Bugün dünyada en yaygın kullanılan kurtarma anlaşması türüdür (Görsel 2.12).

LOF 2024

LLOYD'UN STANDART KURTARMA SÖZLEŞMESİ FORMU
LLOYD'S STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT
(Lloyd Konseyi Tarafından Onaylandı ve Yayımlandı.
Approved and Published by the Council of Lloyd's)
BAŞARI YOKSA ÜCRET DE YOK
NO CURE-NO PAY

1. Kurtarma Yüklenicilerinin Adı: *Name of the Salvage Contractors* **(sözleşmede "Yükleniciler" olarak anılan** *referred to in this agreement as "the Contractors")*	**2. Kurtarılacak Mal:** *Property to be Salved* **Gemi:** *The Vessel* **Yolcuların, kaptanın veya mürettebatın kişisel eşyaları veya bagajları hariç yük, navlun, yağ yakıt, mağaza malzemeleri ve üzerindeki diğer herhangi bir mal (sözleşmede "mal" olarak anılan)** *Her cargo freight bunkers stores and any other property thereon but excluding the personal effects or baggage of passengers master or crew* *(referred to in this agreement as "the property")*
3. Üzerinde Anlaşılan Emniyetli Yer: *Agreed Place of Safety*	**4. Herhangi Bir Tahkim Ödülü ve Teminat İçin Üzerinde Anlaşılan Para Birimi: (ABD doları dışında)** *Agreed Currency of any Arbitral Award and Security (if other than United States dollars)*
5. Anlaşma Tarihi: *Date of this Agreement*	**6. Anlaşma Yeri:** *Place of Agreement*
7. Bu Anlaşmaya Koruma ve Tazminat Sigortası Maddesi Dâhil midir? *Is the Scopic Clause incorporated into this agreement? State alternative:*	Evet / Hayır *Yes / No*
8. Yükleniciler Adına ve Temsilen İmza Atan Kişi: *Person Signing for and on Behalf of the Contractors* **İmza:** *Signature*	**9. Kaptan ya da Mülkiyet Adına ve Temsilen İmza Atan Diğer Kişi:** *Captain or Other Person Signing for and on Behalf of the Property* **İmza:** *Signature*

Görsel 2.12: Lloyd'un Açık Formu'nun bir kısmı

6. DENİZCİLİK VE GEMİADAMLARIYLA İLGİLİ ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER

6.1. Uluslararası Çalışma Örgütü *(International Labour Organization-ILO)*

Çalışma şartları, çalışma hayatı gibi konulardan kaynaklanan hukuki ve sosyal gereksinimleri devletler düzeyinde ele alarak gerçekleştirmek, sürdürmek ve sonuçlandırmak amacıyla kurulmuş bir örgüttür. 1919 yılında İsviçre'nin Cenevre kentinde kurulmuştur. Hâlihazırda sosyal adaletin sağlanması, uluslararası insan ve çalışma haklarının iyileştirilmesi için çalışmalarına devam eder. ILO, çalışanlar arasında asla cinsiyet ayrımı yapmadan çalışmalarını yürütür. Bu örgüt, çalışmalarına sürdürülebilirlik kazandırmak maksadıyla birçok

ülkede ofis bulundurur. ILO'nun sosyal adaletin tesisi için belirlediği temel hedefler şunlardır:

- İnsan haklarına saygı
- Yeterli yaşam standartları
- İnsanca çalışma koşulları
- İstihdam olanakları
- Ekonomik refah veya güvence

ILO'nun iş hayatında sağlamaya çalıştığı uluslararası standartlarla ilgili durumlar şunlardır:

- İş hayatındaki temel haklar
- Örgütlenme özgürlüğü
- Toplu pazarlık
- Zorla çalıştırılmanın engellenmesi
- Fırsat verme ve davranış eşitliği

ILO'nun en temel fonksiyonu, uluslararası düzeyde belirlenen çalışma standartlarını içeren sözleşmeler ve tavsiye kararları doğrultusunda hükümetler, işçiler ve iş verenler arasında mutabakat sağlamak ve bunu onlara benimsetmektir. ILO sözleşmeleri, taraf olan devletin yasama organı tarafından onaylanır. Bu nedenle ILO kararları, taraf olan devlet açısından hukuki bağlayıcılığa sahiptir. Tavsiye kararlarının ise bağlayıcı niteliği yoktur.

ILO, taraf devletlerin yasama organları üzerinden onayladıkları ve kabul ettikleri sözleşme kurallarını uygulayıp uygulamadıklarını takip etmek için denetim mekanizması geliştirmiştir. Bu denetim, bağımsız uzmanlar tarafından yapılır ve ilgili devletin sözleşmelerde geçen kurallara ne ölçüde uyduğu somut kanıtlarla ortaya konarak değerlendirilir. Bu doğrultuda sözleşme kurallarına karşı durumlar veya uygulanmayan kuralların tespiti için yapılan şikayetler de değerlendirilir. ILO'nun denizcilikle ilgili sözleşmeleri 3 sınıfa ayrılır. Bu sınıflama şöyledir:

- Denizde çalışma yaşına ilişkin sözleşmeler (Tablo 2.17)
- Güvenli, sağlıklı ve adil çalışma koşullarına ilişkin sözleşmeler (Tablo 2.18)
- Denizde çalışma hayatına ilişkin diğer sözleşmeler (Tablo 2.19)

Tablo 2.17: Denizde Çalışma Yaşına İlişkin Sözleşmeler

ILO SÖZLEŞME NUMARASI	SÖZLEŞMENİN ADI	SÖZLEŞMENİN KONUSU
C007	Asgari Yaş (Deniz) Sözleşmesi, 1920 *[Minimum Age (Sea) Convention, 1920]*	Savaş gemisi dışındaki tüm gemilerde 14 yaşından küçük olanların çalışması yasaklanmıştır.
C015	Asgari Yaş (Trimciler ve Ateşçiler) Sözleşmesi, 1921 *[Minimum Age (Trimmers and Stokers) Convention, 1921]*	Gemilerde çalışan trimci ve ateşçilerin yaş sınırlandırmasını sağlayan sözleşmedir.
C058	Asgari Yaş (Deniz) Sözleşmesi (Revize), 1936 *[Minimum Age (Sea) Convention (Revised), 1936]*	C007 numaralı sözleşme revize edilerek çalışma yaşı 15 olarak belirlenmiştir.
C112	Asgari Yaş (Balıkçılar) Sözleşmesi, 1959 *[Minimum Age (Fishermen) Convention, 1959]*	Balıkçılık yapan gemilerde çalışma yaşını 15 olarak belirleyen sözleşmedir.
C138	Asgari Yaş Sözleşmesi, 1973 *(Minimum Age Convention, 1973)*	Bu sözleşmeyle çalışma yaşı 18'e çekilerek C007, C015, C058 ve C112 numaralı sözleşmeler feshedilmiştir.

Tablo 2.18: Güvenli, Sağlıklı ve Adil Çalışma Koşullarına İlişkin Sözleşmeler

ILO SÖZLEŞME NUMARASI	SÖZLEŞMENİN ADI	SÖZLEŞMENİN KONUSU
C016	Genç Kişilerin Tıbbi Muayenesi (Deniz) Sözleşmesi, 1921 *[Medical Examination of Young Persons (Sea) Convention, 1921]*	18 yaşından küçüklerin gemide çalışması için tıbbi olarak yeterli olduğunun yetkili makamlar tarafından belgelendirilmesini düzenleyen sözleşmedir.
C032	Kazalara Karşı Korunma (Liman İşçileri) Sözleşmesi 1929-Revize, 1932 *[Protection Against Accidents (Dockers) Convention, 1929-Revised, 1932]*	Rıhtım, iskele, liman vb. yerlerde ve gemi bordalarında yükleme veya boşaltma işleriyle uğraşanlar için bütün çalışma alanlarında gerekli çalışma güvenliği kurallarını belirleyen sözleşmedir.
C054	Ücretli Tatil (Deniz) Sözleşmesi, 1936 *[Holidays With Pay (Sea) Convention, 1936*]	Deniz çalışanlarının 1 sene çalışma sonunda hak ettiği izin sürelerinin belirlenmesine ilişkin sözleşmedir.
C056	Hastalık Sigortası (Deniz) Sözleşmesi, 1936 *[Sickness Insurance (Sea) Convention, 1936]*	Seyir yapan gemilerde çalışanların sağlık sigortalarına ilişkin kuralları içeren sözleşmedir.
C057	Çalışma Saatleri ve Donatımı (Deniz) Sözleşmesi, 1936 *[Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1936]*	Balıkçı gemileri hariç tüm gemilerde çalışanların tonaja göre çalışma saatlerinin belirlenmesine ilişkin sözleşmedir.
C068	Yiyecek ve Tedarik (Gemilerin Mürettebatı) Sözleşmesi, 1946 *[Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946]*	Gemilerde çalışan tüm gemiadamları için yiyecek ve içecek iaşe servisi kurma zorunluluğu getiren sözleşmedir.
C073	Tıbbi Muayene (Gemiadamları) Sözleşmesi, 1946 *[Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946]*	Gemide çalışanların sağlık durumlarının iyi olmasını ve kimsenin sağlık durumunun tehlikeye düşürülmeyeceğini teminat altına alan sözleşmedir.
C092	Mürettebatın Barındırılması Sözleşmesi, 1946-Revize, 1949 *[Accomodation of Crews Convention, 1946-Revised, 1949]*	Gemi personeline sağlanacak barınma yerlerinin fiziksel şartlarının sağlık koşullarına uygunluğuna ilişkin kuralları belirleyen sözleşmedir.
C113	Tıbbi Muayene (Balıkçılar) Sözleşmesi, 1959 *[Medical Examination (Fishermen) Convention, 1959]*	Balıkçı gemilerinde çalışanların sağlık durumlarının iyi olmasını ve kimsenin sağlık durumunun tehlikeye düşürülmeyeceğini teminat altına alan sözleşmedir.
C126	Tayfaların Barındırılması (Balıkçılar) Sözleşmesi, 1966 *[Accommodation of Crews (Fishermen) Convention, 1966]*	Balıkçı gemisinde çalışan personele sağlanacak barınma yerlerinin fiziksel şartlarının sağlık koşullarına uygunluğuna ilişkin kuralları belirleyen sözleşmedir.
C133	Mürettebatın Barındırılması (Ek Hükümler) Sözleşmesi, 1970 *[Accomodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970]*	C092 Sözleşmesi'nin ek hükümlerini içeren sözleşmedir.

C134	Kazaların Önlenmesi (Gemiadamları) Sözleşmesi, 1970 *[Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970]*	Gemiadamlarının iş kazalarına uğramaması için alınması gereken tedbirlerin belirlendiği sözleşmedir.
C137	Liman Çalışması Sözleşmesi, 1973 *(Dock Work Convention, 1973)*	Liman işçilerinin gelişen teknolojiyle değişen çalışma koşullarının düzenlenmesini sağlayan sözleşmedir.
C147	Ticaret Gemileri (Asgari Standartlar) Sözleşmesi, 1976 *[Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976]*	Gemilerdeki iş kazalarının önlenmesi, yangınla mücadele, demir, zincir, tehlikeli yükler, balast, gemiadamlarının kişisel güvenlik teçhizatı vb. ile ilgili kuralların konmasını şart koşan sözleşmedir.
P147	Ticaret Gemileri (Asgari Standartlar) 1996 Protokolü Sözleşmesi, 1976 *[Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976]*	C147 Sözleşmesi'nin ilgili kuralları için belirlenen protokol sözleşmesidir.
C152	İş Emniyeti ve İş Sağlığı (Liman Çalışması) Sözleşmesi, 1979 *[Occupational Safety and Health (Dock Work) Convention, 1979]*	Limanlarda, rıhtımlarda çalışan işçilerin çalışma koşulları, teçhizatı, çalışma usullerine ilişkin güvenliğin artırılması, sağlıklarını tehdit edici unsurların belirlenerek ortadan kaldırılması gibi konularda düzenleme yapan sözleşmedir.
C163	Gemiadamları Refahı Sözleşmesi, 1987 *(Seafarers' Welfare Convention, 1987)*	Ticaret gemilerinde çalışan gemiadamlarının kültürel, sanatsal ve bilimsel faaliyetler ile hizmetlerden yararlanabilmeleri amacıyla taraf ülkelere sorumluluk yükleyen sözleşmedir.
C164	Sağlığın Korunması ve Tıbbi Bakım (Gemiadamları) Sözleşmesi, 1987 *[Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987]*	Armatörlerin gemilerinde gemiadamlarının sağlık durumlarını güvenlik altına alıcı uygun hijyen koşullarını oluşturmaları konusunda devletlere sorumluluk yükleyen ve devletlerin yaptırım uygulayabilmelerini sağlayan sözleşmedir.
C180	Gemiadamlarının Çalışma Saatleri ve Gemilerin Gemiadamları ile Donatılması Sözleşmesi, 1966 *(Seafarers' Hours of Work and the Manning of the Ships Convention, 1996)*	Diğer çalışma alanlarında olduğu gibi gemiadamlarına günde 8 saat çalışma, yeterli dinlenme zamanı ve haftada 1 gün dinlenme sistemi sağlama konusunda devletlere sorumluluk yükleyen sözleşmedir.
-	Deniz İş Sözleşmesi, 2006 *(Maritime Labour Convention, 2006)*	Gemiadamlarının genel çalışma ve yaşam koşullarına ilişkin asgari gereklilikleri belirleyen sözleşmedir.

Tablo 2.19: Denizde Çalışma Hayatına İlişkin Diğer Sözleşmeler

ILO SÖZLEŞME NUMARASI	SÖZLEŞMENİN ADI	SÖZLEŞMENİN KONUSU
C008	İşsizlik Teminatı (Deniz Kazası) Sözleşmesi, 1920 *[Unemployment Indemnity (Shipwreck) Convention, 1920]*	Geminin batması veya kazaya uğraması durumunda gemiadamına işsizlik tazminatı ödemesiyle ilgi konuları belirleyen sözleşmedir.
C009	Gemiadamlarına İş Bulunması Sözleşmesi, 1920 *(Placing of Seaman Convention, 1920)*	Maddi kazanç sağlamak amacıyla gemiadamlarına iş bulmak için yetkisiz çalışma yapmayı yasaklayan veya bu işlerin devlet kontrolünde nasıl yapılacağını düzenleyen sözleşmedir.
C022	Gemiadamlarının Sözleşme Hükümleri Sözleşmesi, 1926 *(Seamen's Article of Agreement Convention, 1926)*	Gemiadamları ile gemi donatanları arasında iş sözleşmesinin yapılmasını, şartların belirlenmesini ve her iki tarafın da hukuki açıdan koruyucu önlemler almasını zorunlu tutan sözleşmedir.
C053	Zabitlerin Yeterlik Sertifikaları Sözleşmesi, 1936 *(Officers' Competency Certificates Convention, 1936)*	Kaptan dâhil gemi zabitlerinin yeterliklerinin taraf devletlerce sertifikalandırılmasıyla ilgili sözleşmedir.
C055	Gemi Sahiplerinin Sorumluluk (Hasta ve Yaralı Gemiadamları) Sözleşmesi, 1936 *[Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936]*	Kaza geçirmiş ya da hastalanmış gemiadamlarına hangi şartlarda ne kadar süreyle ücret ödenmeye devam edileceği veya edilmeyeceğiyle ilgili konularda düzenlemeler yapan sözleşmedir.
C069	Gemi Aşçılarının Sertifikasyon Sözleşmesi, 1946 *(Certification of Ships' Cooks Convention, 1946)*	Gemi aşçılarının taraf devletlerce sertifikalandırılmasıyla ilgili sözleşmedir.
C071	Gemiadamlarının Yaşlılık Aidatları Sözleşmesi, 1946 *(Seafarers' Pensions Convention, 1946)*	Emekli olan gemiadamlarına, deniz hizmetlerine karşılık düzenli aylık bağlanması konusundaki yükümlülükleri belirten sözleşmedir.
C074	Usta Gemiciler Sertifikasyon Sözleşmesi, 1946 *(Certification of Able Seamen Convention, 1946)*	Gemilerde yeterli seviyede olmayan kişilerin çalıştırılmasını önleme ve gemiadamlarının yeterliliğinin ilgili otorite tarafından verilecek sertifikalarla denetlenmesi konularını ele alan sözleşmedir.
C091	Ücretli Tatiller (Gemiadamları) Sözleşmesi, 1946-Revize, 1949 *[Paid Vacations (Seafarers) Convention, 1946-Revised, 1949]*	Gemiadamlarının ücretli tatil periyotlarına ilişkin düzenlemeleri içeren sözleşmedir.

C109	Maaşlar, Çalışma Saatleri ve Donatım (Deniz) Sözleşmesi, 1946, 1949-Revize, 1958 *[Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1946, 1949-Revised, 1958]*	Gemiadamlarının çalışma saatleri, çalışmaları karşılığında alacakları maaşları ve gemilere gemiadamı donatımıyla ilgili düzenlemelerin yer aldığı sözleşmedir.
C114	Balıkçıların İş Anlaşmaları Sözleşmesi 1959 *(Fishersmen's Articles of Agreement Convention, 1959)*	Balıkçı gemilerinde çalışan gemiadamlarının iş anlaşmalarıyla ilgili düzenlemeleri içeren sözleşmedir.
C125	Balıkçıların Yeterlik Sertifikaları Sözleşmesi, 1966 *(Fishermen's Competency Certificates Convention, 1966)*	Balıkçı gemilerinde çalışan gemiadamlarının yeterlik sertifikalarıyla ilgili düzenlemeleri içeren sözleşmedir.
C145	İstihdam Sürekliliği (Gemiadamları) Sözleşmesi, 1976 *[Continuity of Employment (Seafarers) Convention, 1976]*	Ülkelerin ekonomik ve sosyal durumlarına göre gemiadamlarının minimum maaş ve istihdam süreleri hakkındaki yükümlülükleri belirten sözleşmedir.
C146	Gemiadamalarının Yıllık Ücretli İzinleri Sözleşmesi, 1976 *(Seafarers' Annual Leave with Pay Convention, 1976)*	Gemiadamlarının hizmet süreleri ve statülerine göre ücretli izin haklarını belirleyen sözleşmedir.
C165	Sosyal Güvenlik (Gemiadamları) Sözleşmesi, 1946-Revize, 1987 *[Social Security (Seafarers) Convention, 1946-Revised, 1987]*	Gemiadamları ile onların bakmakla yükümlü oldukları kişilerin hangi sosyal haklara sahip olduklarını belirleyen sözleşmedir.
C166	Gemiadamlarının Ülkelerine İadesi Sözleşmesi, 1926-Revize, 1987 *(Repatriation of Seamen Convention, 1926-Revised, 1987)*	Hizmet sözleşmesi biten veya feshedilen gemiadamlarının seferin başlama, sözleşmenin yapılma veya ulusal hukukun belirlemiş olduğu limana iade süreçlerine ilişkin şartlarını ve iade masraflarının hangi tarafa ait olacağını belirleyen sözleşmedir.
C178	İş Teftişi (Gemiadamları) Sözleşmesi, 1996 *[Labour Inspection (Seafarers) Convention, 1996]*	Gemiadamları için gemideki çalışma, yaşam, hijyen ve sağlık koşullarının, iaşenin, sözleşme şartlarının ve asgari yaş kurallarına uyumun kontrolü konusunda sürdürülebilir bir kontrol sisteminin tesis edilmesi yükümlülüğünü getiren sözleşmedir.

C179	Gemiadamalarının İşe Alınması ve İşe Yerleştirilmesi Sözleşmesi, 1996 *(Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996)*	Gemiadamları işe yerleştirilirken onlardan doğrudan veya dolaylı olarak ücret alınmayacağına, işe yerleştirme hizmetlerinin nasıl verileceğine, gemiadamlarına ait kişisel bilgilerin korunmasına, işe yerleştirme hizmetlerinin bir lisansa bağlanmasına ilişkin konularda düzenleme yapma yükümlülüğü getiren sözleşmedir.
C185	Gemiadamlarının Kimlik Dokümanları Sözleşmesi, 1958-Revize, 2003 *(Seafarers' Identity Documents Convention, 1958, Revised-2003)*	Gemiadamlarının liman cüzdanları konusuyla ilgili sözleşmedir.
C188	Balıkçılıkta Çalışma Sözleşmesi, 2007 *(Work in Fishing Convention, 2007)*	Balıkçılık sektöründe çalışmayla ilgili sözleşmedir.

Ülkemiz yukarıda adı geçen sözleşmelerin tümüne taraf değildir. Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu ILO sözleşmeleri Tablo 2.20'de yer almaktadır.

Tablo 2.20: Türkiye'nin Doğrudan veya Dolaylı Olarak Denizcilikle İlgili Taraf Olduğu ILO Sözleşmeleri

ILO SÖZLEŞME NUMARASI	SÖZLEŞMENİN ADI
C015	Asgari Yaş (Trimciler ve Ateşçiler) Sözleşmesi, 1921 *[Minimum Age (Trimmers and Stokers) Convention, 1921]*
C053	Zabitlerin Yeterlik Sertifikaları Sözleşmesi, 1936 *(Officers' Competency Certificates Convention, 1936)*
C055	Gemi Sahiplerinin Sorumluluk (Hasta ve Yaralı Gemiadamları) Sözleşmesi, 1936 *[Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936]*
C058	Asgari Yaş (Deniz) Sözleşmesi (Revize), 1936 *[Minimum Age (Sea) Convention (Revised), 1936]*
C068	Yiyecek ve Tedarik (Gemilerin Mürettebatı) Sözleşmesi, 1946 *[Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946]*
C069	Gemi Aşçılarının Sertifikasyon Sözleşmesi, 1946 *(Certification of Ships' Cooks Convention, 1946)*
C073	Tıbbi Muayene (Gemiadamları) Sözleşmesi, 1946 *[Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946]*
C092	Mürettebatın Barındırılması Sözleşmesi, 1946-Revize, 1949 *(Accomodation of Crews Convention, 1946-Revised, 1949)*
C133	Mürettebatın Barındırılması (Ek Hükümler) Sözleşmesi, 1970 *[Accomodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970]*
C134	Kazaların Önlenmesi (Gemiadamları) Sözleşmesi, 1970 *[Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970]*

C138	Asgari Yaş Sözleşmesi, 1973 *(Minimum Age Convention, 1973)*
C146	Gemiadamalarının Yıllık Ücretli İzinleri Sözleşmesi, 1976 *(Seafarers' Annual Leave with Pay Convention, 1976)*
C152	İş Emniyeti ve İş Sağlığı (Liman Çalışması) Sözleşmesi, 1979 *[Occupational Safety and Health (Dock Work) Convention, 1979]*
C164	Sağlığın Korunması ve Tıbbi Bakım (Gemiadamları) Sözleşmesi, 1987 *[Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987]*
C166	Gemiadamlarının Ülkelerine İadesi Sözleşmesi, 1926-Revize, 1987 *(Repatriation of Seamen Convention, 1926-Revised, 1987)*
C185	Gemiadamlarının Kimlik Dokümanları Sözleşmesi, 1958-Revize, 2003 *(Seafarers' Identity Documents Convention, 1958-Revised, 2003*

6.2. Denizcilik İş Sözleşmesi Kodu *(Maritime Labour Convention Code-MLC CODE, 2006)*

Gemiadamlarının gemilerde çalıştırılma şartlarıyla ilgili konular bu Sözleşme'de toplanmış ve ele alınmıştır. Sözleşme'de bahsi geçen gemiadamlarının gemi yaşamlarıyla ilgili tüm konular Tablo 2.21'de belirtilmiştir.

Tablo 2.21: Denizcilik İş Sözleşmesi'nde Gemiadamlarıyla İlgili Yer Alan Konular

BAŞLIK NUMARASI	BAŞLIĞIN KONUSU	KURAL NUMARASI	KURALIN KONUSU
1	Gemiadamlarının gemide çalışmaları için minimum gerekler	1.1	Minimum yaş
		1.2	Tıbbi sertifika
		1.3	Eğitim ve yeterlikler
		1.4	İşe alma ve yerleştirme
2	Çalışma koşulları	2.1	Gemiadamlarının iş anlaşmaları
		2.2	Maaşlar
		2.3	Çalışma ve dinlenme saatleri
		2.4	Ayrılma hakkı
		2.5	Ülkeye geri gönderilme
		2.6	Geminin kaybolması veya batmasından kaynaklanan gemiadamı tazminatı
		2.7	Personel seviyeleri
		2.8	Çalışan gemiadamları için kariyer gelişimi ve fırsatları ile yetenek gelişimi
3	Barınma, dinlenme yerleri, yiyecek ve yiyecek-içecek hizmetleri	3.1	Barınma ve dinlenme yerleri
		3.2	Yiyecek ve yiyecek-içecek hizmetleri

4	Sağlığın korunması, tıbbi bakım, refah ve sosyal güvenlik koruması	4.1	Kıyıda ve gemide tıbbi bakım
		4.2	Gemi sahiplerinin yükümlülükleri
		4.3	Sağlığın ve emniyetin korunması ile kaza önleme
		4.4	Kıyıda refah tesislerine erişim
		4.5	Sosyal güvenlik
5	Uyumluluk ve uygulama	5.1	Bayrak devleti sorumlulukları
		5.1.1	Genel prensipler
		5.1.2	Tanınmış kuruluşların yetkilendirilmesi
		5.1.3	Denizcilik İş Sertifikası ve Denizcilik İş Uygunluk Deklarasyonu
		5.1.4	Denetim ve uygulama
		5.1.5	Gemi içi şikâyet prosedürleri
		5.1.6	Deniz kazaları
		5.2	Liman devleti sorumlulukları
		5.2.1	Limanda denetim
		5.2.2	Karadaki gemiadamlarının şikâyet işlemleri prosedürleri
		5.3	İş gücü sağlama sorumlulukları

6.3. Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü *(Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea-COLREG 72)*

Denizde Çatışmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kurallar Hakkında Sözleşme olarak da bilinir. 1972 yılında yürürlüğe girmiştir. Kara yolu trafiğindeki düzenleme ve kurallar gibi deniz yolu trafiği için de düzenleme ve kurallar bulunur. COLREG 72, deniz trafiği hakkındaki düzenlemeleri içeren kurallar bütününden oluşur ve denizde seyir yapan tüm gemilere uygulanır.

Deniz trafiğinin kara trafiğine göre birbirine karışma ihtimali daha yüksektir. Bu yüzden deniz trafiğinde, kara trafiğindeki şerit çizgilerinin gördüğü işlevi yerine getiren, gemilerin izleyeceği yol ayrımları bulunur. **Seperasyon hatları** olarak adlandırılan bu yol ayrımları, deniz haritaları üzerinde belirtilir. Açık denizlerde bulunmayan bu hatlar; nispeten karaya yakın bölgeler, boğazlar, kanallar, deniz ticaretinin yapıldığı akarsu boyları, liman giriş-çıkışları, liman yaklaşımları gibi belli bölgelerde haritaların üzerine markalanır. Bu markalamaların harita üzerinde belirtilmesinin asıl amacı gemilerin birbirleriyle çatışmalarının önüne geçmektir. Çatışma, kumanda altında olsun ya da olmasın birbirlerine aykırı rotalarda yaklaşan gemi veya yüzer cisimlerin birbirleriyle çarpışmasıdır. Çatışma, bu duruma karışan taraflar bakımından 3 şekilde gerçekleşebilir.

- Çatışmaya karışan bütün tarafların kumanda altında olmaması
- Çatışmaya karışan taraflardan birinin kumanda altında olması veya manevra kabiliyetinin olması
- Çatışmaya karışan bütün tarafların kumanda altında olması

Birbirlerine aykırı seyreden gemilerin veya makine arızası veren, kumanda altında olmayan, başıboş sürüklenen bir geminin uygulanması gereken 3 durumdan en az birini uygulayabiliyor olması gerekir. Bu üç durum sırasıyla şu şekildedir:

- Müdahalede bulunarak durumun çatışma ile sonuçlanmasını engelleyici kabiliyette olma

- Durumu kontrol altına alma kabiliyetinde olma
- Çevreye uyarı işaretleri göndererek tehlikeden haberdar etme imkânı

Çatışma sonucunda ortaya çıkması muhtemel hasar ve zararlar şunlardır:

- Çevresel hasar ve zararlar
- Gemilerin donanımında ve taşıdıkları yükte oluşan hasarlar
- Hasarları ortadan kaldırmak için harcanacak zaman ve para
- Yabancı ülke mahkemelerinde geçecek zorlu süreçler
- Can kaybının bulunması hâlinde sosyal, psikolojik, ekonomik ve hukuki zorluklar

COLREG 74 ile gemilere rehberlik etmesi için fener ve şamandıra sistemleri geliştirilmiştir. Bu şamandıra ve fenerler, kıyıda veya kıyıya çok yakın yerlerde tesis edildiğinden açık denizlerde bulunmaz. Bu doğrultuda gemilerin bünyelerinde bulundurması gereken fenerler de vardır. Bunlar borda, silyon, pupa ve diğer seyir fenerleridir.

COLREG 74, 5 farklı başlıktan oluşur. Bu başlıklar aşağıda yer almaktadır.

- Genel Kurallar
- Manevra ve Seyir Kuralları
- Fenerler ve Şekiller
- Ses ve Işık İşaretleri
- Muafiyetler

6.4. Uluslararası Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi *(Convention on Facilitation of International Maritime Traffic-FAL 65)*

Dünyada gemilerin girip çıktığı tüm limanlardaki dokümantasyonu, deniz ticaretini ve trafiğini engellemeden standartlaştıran veya dokümantasyonun tüm limanlarda aynı formatta olmasını sağlayan sözleşmedir. Bu Sözleşme'yle dünyanın bütün limanlarında dokümantasyon işlemleri standart bir duruma getirilmiş, gemilerin bu işlemler için harcadığı zaman en aza indirilmiştir. Bu Sözleşme'nin genel kapsamı şu başlıklardan oluşur:

- Gemilerin Limana Varışı, Limanda Barınması ve Limandan Kalkışı
- Limanda Kişilerin Gemiye Katılması ve Gemiden Ayrılması
- Kaçak Yolcular
- Kargonun Limana Gelmesi, Limanda Beklemesi ve Limandan Ayrılması
- Sağlık ve Millî Karantina
- Liman Güvenliği, Liman Hizmetleri, Acil Yardım ve Diğer Hususlar

Söz konusu Sözleşme'ye göre taraf devletlerin limanlarına uğrayan gemilerden varış, barınma ve kalkış işlemleri için genel olarak bazı belgeler istenir. Bu belgeler Tablo 2.22'da belirtilmiştir.

Tablo 2.22: Gemilerin Varış, Barınma ve Kalkış İşlemlerinde Kullanılan FAL Formları

FORM ADI	FORMUN KONUSU
FAL Form 1	Genel Bildirim *(General Declaration)*
FAL Form 2	Yük Beyannamesi *(Cargo Declaration)*
FAL Form 3	Gemi Stok Beyannamesi *(Ship's Stores Declaration)*
FAL Form 4	Personelin Kişisel Eşya Beyannamesi *(Crew's Effects Declaration)*
FAL Form 5	Personel Listesi *(Crew List)*
FAL Form 6	Yolcu Listesi *(Passenger List)*
FAL Form 7	Tehlikeli Yükler Manifestosu *(Dangerous Goods Manifest)*

Genel Bildirim (Deklarasyon) Formu (FAL Form 1), geminin limana girişi veya limandan çıkışı sırasında gemiyle ilgili bilgilerin topluca beyan edilmesi amacıyla düzenlenir. FAL standartlarına uygun Genel Bildirim Formu Görsel 2.13'te verilmiştir.

Gemi mağazalarında bulunan her türlü malzemenin miktarı listelenerek Gemi Stok Beyannamesi Formu (FAL Form 3) ile liman otoritesine sunulmalıdır. Bu mağazalar; güverte, makine, temizlik, kumanyalık, boyalık, kırtasiye, ikramlık (gemi büfesi) gibi amacına uygun malzemelerin bulundurulduğu yerlerdir (Görsel 2.14).

Yük Beyannamesi (Deklarasyonu) Formu (FAL Form 2), gemide taşınan tüm yüklerin detaylı şekilde beyan edilmesi amacıyla hazırlanır (Görsel 2.15). Yük beyannamesi, gümrük işlemlerinin temelini oluşturur. Yük Beyannamesi Formu, varış ve kalkış durumlarına göre ayrı ayrı düzenlenir.

GEMİ STOK BEYANNAMESİ
SHIP'S STORES DECLARATION
(IMO FAL Form 3)

		☐ Varış *Arrival*	☐ Ayrılış *Departure*		**Sayfa Numarası** *Page Number*
1.1. Geminin Adı *Name of Ship*		**1.2. IMO Numarası** *IMO Number*			
1.3. Çağrı İşareti *Call Sign*		**1.4. Sefer Numarası** *Voyage Number*			
2. Varış / Ayrılış Limanı *Port of Arrival / Departure*		**3. Varış / Ayrılış Tarihi** *Date of Arrival / Departure*			
4. Geminin Bayrağı *Flag State of Ship*		**5. Son Uğrak Limanı / Sonraki Uğrak Limanı** *Last Port of Call / Next Port of Call*			
6. Gemideki Personel Sayısı *Number of Persons on Board*		**7. Kalış Süresi** *Period of Stay*			
8. Malzeme İsmi *Name of Article*	**9. Miktarı** *Quantity*	**10. Gemideki Yeri** *Location on Board*			**11. Resmi Onay** *Official Use*
12. Tarih ve İmza (Kaptan, Yetkili Acente veya Zabit) *Date and Signature by Master, Authorized Agent or Officer*					

Görsel 2.14: Gemi Stok Beyannamesi Formu

GENEL BİLDİRİM
GENERAL DECLARATION
(IMO FAL Form 1)

		☐ Varış *Arrival*	☐ Ayrılış *Departure*
1.1. Geminin Adı ve Tipi *Name and Type of Ship*		**1.2. IMO Numarası** *IMO Number*	
1.3. Çağrı İşareti *Call Sign*		**1.4. Sefer Numarası** *Voyage Number*	
2. Varış / Ayrılış Limanı *Port of Arrival / Departure*		**3. Varış / Ayrılış Tarihi ve Saati** *Date and Time of Arrival / Departure*	
4. Geminin Bayrağı *Flag State of Ship*	**5. Kaptanın Adı** *Name of Master*	**6. Son Uğrak Limanı / Sonraki Uğrak Limanı** *Last Port of Call / Next Port of Call*	
7. Gemi Sicil Sertifikası (Liman, Tarih, Numara) *Certificate of Registry (Port, Date, Number)*		**8. Gemi Acentesinin Adı ve İrtibat Bilgileri** *Name and Contact Details of Ship's Agent*	
9. Gros Tonaj *Gross Tonnage*	**10. Net Tonaj** *Net Tonnage*		
11. Sefer Ayrıntıları (Önceki ve sonraki uğrak limanları, gemide kalan yükün boşaltılacağı limanı belirtiniz.) *Brief Particulars of Voyage (Previous and subsequent ports of call, underline where remaining cargo will be discharged.)*			
12. Yük Ayrıntıları *Brief Description of the Cargo*			
13. Personel Sayısı *Number of Crew*	**14. Yolcu sayısı** *Number of Passengers*	**15. Açıklamalar** *Remarks*	
Eklenen Dokümanlar (Kopya sayısı belirtilecektir.) *Attached Documents (Indicate number of copies.)*			
16. Yük Beyannamesi *Cargo Declaration*	**17. Gemi Stok Beyannamesi** *Ship's Stores Declaration*		
18. Personel Listesi *Crew List*	**19. Yolcu Listesi** *Passenger List*	**20. Geminin Atık ve Artık Alım Hizmeti Gereksinimleri** *The Ship's Requirements in Terms of Waste and Residue Reception Facilities*	
21. Personelin Kişisel Eşya Beyannamesi (Varışta) *Crew's Effects Declaration (Only on Arrival)*	**22. Sağlık Beyannamesi (Varışta)** *Maritime Declaration of Health (Only on Arrival)*		
23. Tarih ve İmza (Kaptan, Yetkili Acente veya Zabit) *Date and Signature by Master, Authorized Agent or Officer*			

Resmî kullanım için
For official use

Görsel 2.13: Genel Bildirim Formu

YÜK BEYANNAMESİ
CARGO DECLARATION
(IMO FAL Form 2)

		☐ Varış *Arrival*	☐ Ayrılış *Departure*	**Sayfa Numarası** *Page Number*
1.1. Geminin Adı *Name of Ship*		**1.2. IMO Numarası** *IMO Number*		
1.3. Sefer Numarası *Voyage Number*		**2. Bildirimin Yapıldığı Liman** *Port Where Report is Made*		
3. Geminin Bayrağı *Flag State of Ship*		**4. Kaptanın Adı** *Name of Master*		
5. Yükleme Limanı / Tahliye Limanı *Port of Loading / Port of Discharge*				
B/L No.	**6. İşaretler ve Numaralar** *Marks and Numbers*	**7. Paketlerin Sayısı ve Cinsi, Yükün Açıklaması, Mümkünse GTİP Kodu** *Number and Kind of Packages, Description of Goods or, if Available, the HS Code*	**8. Brüt Ağırlık** *Gross Weight*	**9. Ölçüler** *Measurement*
10. Tarih ve İmza (Kaptan, Yetkili Acente veya Zabit) *Date and Signature by Master, Authorized Agent or Officer*				

Görsel 2.15: Yük Beyannamesi Formu

PERSONELİN KİŞİSEL EŞYA BEYANNAMESİ
CREW'S EFFECTS DECLARATION
(IMO FAL Form 4)

☐ **Sayfa Numarası** *Page Number*

1.1. Geminin Adı *Name of Ship*	**1.2. IMO Numarası** *IMO Number*
1.3. Çağrı İşareti *Call Sign*	**1.4. Sefer Numarası** *Voyage Number*
2. Geminin Bayrağı *Flag State of Ship*	

3. No. *No.*	**4. Soyadı** *Family Name*	**5. Adı** *Given Names*	**6. Görevi** *Rank or Rating*	**7. Gümrük Resim, Harç ve Vergilerinden Muaf Olmayan veya Yasak ve Kısıtlamalara Tabi Olan Eşyalar** *Effects Ineligible for Relief From Customs Duties and Taxes or Subject to Prohibitions or Restrictions*	**8. İmza** *Signature*

9. Tarih ve İmza (Kaptan, Yetkili Acente veya Zabit)
Date and Signature by Master, Authorized Agent or Officer

Gemi çalışanları, döviz dışında sahip oldukları tüm kişisel eşyaları Personelin Kişisel Eşya Beyannamesi (Deklarasyonu) Formu (FAL Form 4) ile liman otoritesine bildirir (Görsel 2.16). Bu form, kaptan dâhil tüm gemi çalışanları tarafından doldurulur ve deklare edilen eşyalar imza altına aldırılır.

Personel Listesi Formu (FAL Form 5), gemide çalışan herkesin bilgilerinin toplu olarak belirtildiği formdur. FAL standartlarına uygun Personel Listesi Formu Görsel 2.17'de verilmiştir.

Limanlar, yolcu taşıyan gemiler için gemide çalışan personelin yanında yolcu listesi de istemektedir. FAL standartlarına uygun Yolcu Listesi Formu (FAL Form 6) Görsel 2.18'de verilmiştir.

Gemide herhangi bir nedenle bulundurulan veya taşınan tehlikeli maddelerin FAL kapsamındaki Tehlikeli Yükler (Maddeler) Manifestosu Formu'nda (FAL Form 7) belirtilmesi gerekir (Görsel 2.19).

Görsel 2.16: Personelin Kişisel Eşya Beyannamesi Formu

PERSONEL LİSTESİ
CREW LIST
(IMO FAL Form 5)

☐ **Varış** *Arrival* ☐ **Ayrılış** *Departure* ☐ **Sayfa Numarası** *Page Number*

1.1. Geminin Adı *Name of Ship*					**1.2. IMO Numarası** *IMO Number*			**1.3. Çağrı İşareti** *Call Sign*		**1.4. Sefer Numarası** *Voyage Number*		
2. Varış / Ayrılış Limanı *Port of Arrival / Departure*					**3. Varış / Ayrılış Tarihi** *Date of Arrival / Departure*			**4. Geminin Bayrağı** *Flag State of Ship*		**5. Son Uğrak Limanı** *Last Port of Call*		
6. No. *No.*	**7. Soyadı** *Family Name*	**8. Adı** *Given Names*	**9. Görevi** *Rank or Rating*	**10. Milliyeti** *Nationality*	**11. Doğum Tarihi** *Date of Birth*	**12. Doğum Yeri** *Place of Birth*	**13. Cinsiyeti** *Gender*	**14. Kimlik Belgesi Türü** *Nature of Identity Document*	**15. Kimlik Belgesi Numarası** *Number of Identity Document*	**16. Kimlik Belgesini Yayımlayan Devlet** *Issuing State of Identity Document*	**17. Kimlik Belgesinin Geçerlilik Tarihi** *Expiry Date of Identity Document*	

18. Tarih ve İmza (Kaptan, Yetkili Acente veya Zabit)
Date and Signature by Master, Authorized Agent or Officer

Görsel 2.17: Personel Listesi Formu

YOLCU LİSTESİ
PASSENGER LIST
(IMO FAL Form 6)

☐ **Varış** *Arrival*	☐ **Ayrılış** *Departure*	☐ **Sayfa Numarası** *Page Number*

1.1. Geminin Adı *Name of Ship*	**1.2. IMO Numarası** *IMO Number*	**1.3. Çağrı İşareti** *Call Sign*
1.4. Sefer Numarası *Voyage Number*	**2. Varış / Ayrılış Limanı** *Port of Arrival / Departure*	**3. Varış / Ayrılış Tarihi** *Date of Arrival / Departure*
		4. Geminin Bayrağı *Flag State of Ship*

5. Soyadı *Family Name*	**6. Adı** *Given Names*	**7. Milliyeti** *Nationality*	**8. Doğum Tarihi** *Date of Birth*	**9. Doğum Yeri** *Place of Birth*	**10. Cinsiyeti** *Gender*	**11. Kimlik veya Seyahat Belgesinin Türü** *Type Of Identity or Travel Document*	**12. Kimlik veya Seyahat Belgesinin Seri Numarası** *Serial Number of Identity or Travel Document*	**13. Kimlik veya Seyahat Belgesini Yayımlayan Devlet** *Issuing State of Identity or Travel Document*	**14. Kimlik veya Seyahat Belgesinin Geçerlilik Tarihi** *Expiry Date of Identity or Travel Document*	**15. Biniş Limanı** *Port of Embarkation*	**16. Vize Numarası (Uygunsa)** *Visa Number if Appropriate*	**17. İniş Limanı** *Port of Disembarkation*	**18. Transit Yolcu Olup Olmadığı** *Transit Passenger or Not*

19. Tarih ve İmza (Kaptan, Yetkili Acente veya Zabit)
Date and Signature by Master, Authorized Agent or Officer

Görsel 2.18: Yolcu Listesi Formu

TEHLİKELİ YÜKLER MANİFESTOSU
DANGEROUS GOODS MANIFEST
(IMO FAL Form 7)

(SOLAS 74, Bölüm VII, Kural 4.5 ve 7-2.2, MARPOL 73/78, Ek III, Düzenleme 4(3) ve Bölüm 5.4, IMDG Kodu'nun 5.4.3.1 sayılı paragrafında talep edildiği gibi)
(As required by SOLAS 74, chapter VII, regulations 4.5 and 7-2.2, MARPOL 73/78, Annex III, regulation 4.3 and chapter 5.4, paragraph 5.4.3.1 of the IMDG Code)

			Sayfa Numarası *Page Number*
1.1. Geminin Adı *Name of Ship*	**1.2. IMO Numarası** *IMO Number*	**1.3. Çağrı İşareti** *Call Sign*	
1.4. Sefer Numarası *Voyage Number*	**2. Geminin Bayrağı** *Flag State of Ship*	**3. Yükleme Limanı** *Port of Loading*	**4. Tahliye Limanı** *Port of Discharge*

5. İstifleme Yeri *Stowage Position*	**6. Referans Numarası** *Reference Number*	**7. İşaretler ve Numaralar** **Konteyner No. Araç Kayıt No.** *Marks & Numbers* *Freight Container Identification No(s).* *Vehicle Registration No(s).*	**8. UN Numarası** *UN Number*	**9. Uygun Taşıma Adı (Teknik Özellikler)** *Proper Shipping Name (Technical Specifications)*	**10. Sınıfı / (İkincil Riskler)** *Class / (Subsidiary Risk(s))*	**11. Paketleme Grubu** *Packing Group*	**12. Ek Bilgiler / Deniz Kirletme Durumu / Parlama Sıcaklığı / Diğerleri** *Additional Information / Marine Pollutant / Flash Point / etc.*	**13. Paketlerin Sayısı ve Türü** *Number and Kind of Packages*	**14. Kütlesi (kg) veya Hacmi (L)** *Mass (kg) or Volume (L)*	**15. Acil Durum Sınıflandırması** *EmS*

16. Gemi Acentesi *Shipping Agent*
16.1 Yer ve Tarih *Place and Date*
Acentenin İmzası *Signature of Agent*

Görsel 2.19: Tehlikeli Yükler Manifestosu Formu

FAL 65 kapsamında limanların ek olarak istediği ancak yukarıdaki formlarla aynı kategoride yer almayan Denizcilik Sağlık Deklarasyonu Formu da bulunur. Bu form gemilerin kalkış veya varış limanlarında bulunan sağlık otoritelerinin gerekli gördüğü bilgileri kapsayan temel bir dokümandır ve tutanak değeri taşır.

FAL 65 kapsamında yer almayan ancak tüm dünya limanlarında kendiliğinden standartlaşmış formlar da bulunur. Bu formlar Tablo 2.23'te yer almaktadır.

Tablo 2.23: FAL 65'te Bulunmayan Diğer Formlar

FORMUN ADI	FORMUN AÇIKLAMASI
Personel Döviz Deklarasyonu *(Crew's Currency Declaration)*	Gemi personelinin kişisel eşyalar hariç her türlü para biriminden ne kadar dövize sahip olduğunu gösteren ve liman otoritelerine deklare edilen formdur.
Ziyaret Edilen Son On Liman *(Last Ten Ports)*	Geminin uğradığı son on limanın ve bu limanların bağlı olduğu ülkelerin isimlerinin belirtildiği formdur. Hemen hemen her liman otoritesi, gemilerden bu formu talep eder.
Gemide Olmayanlar Listesi *(Nil List)*	Gemide silah, cephane, yolcu*, kaçak, narkotik ilaç, hayvan** gibi şeylerin bulunmadığını deklare eden formdur.
* Yük gemilerinde yolcu niteliğinde birinin olmadığını ifade etmek gerektiğinde kullanılır. Yolcu gemilerinde listeye eklenmez. ** Canlı hayvan taşıyan gemilerde listeye eklenmez.	

Limanların FAL 65 kapsamında, varış veya kalkışlarda gemilerden istediği evrak ve evrak adetleri Tablo 2.24'te yer almaktadır.

Tablo 2.24: Kalkış ve Varış Limanlarında İstenen Standart Evrak

VARIŞ LİMANI EVRAKI	EVRAK ADEDİ	KALKIŞ LİMANI EVRAKI	EVRAK ADEDİ
Genel Bildirim	5	Genel Bildirim	5
Yük Beyannamesi	4	Yük Beyannamesi	4
Gemi Stok Beyannamesi	4	Gemi Stok Beyannamesi	3
Personelin Kişisel Eşya Beyannamesi	2		
Personel Listesi	4	Personel Listesi	2
Yolcu Listesi	4	Yolcu Listesi	2
Tehlikeli Yükler Manifestosu	1	Tehlikeli Yükler Manifestosu	1
Denizcilik Sağlık Beyannamesi	1		

6.5. Açık Denizlerde Petrol ile Kirlenmeye Yol Açabilecek Kazalara Müdahale Edilmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme *(International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualities-INTERVENTION 69)*

Açık denizde gerçekleşebilecek bir deniz kazası sonucunda petrol veya petrol dışındaki maddelerden kaynaklanan deniz kirliliğinden ya da kıyı şeritlerine yayılan kirlilikten etkilenme olasılığı bulunan sahildar

devletler tarafından söz konusu kirliliğe karşı önlem alınması ve müdahale edilmesine ilişkin yöntem ve usullerin yer aldığı sözleşmedir.

6.6. Petrol Kirliliğinden Kaynaklanan Zararlara İlişkin Uluslararası Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi *(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage-CLC 69)*

Sözleşme sigorta niteliğindedir. 2.000 tondan fazla petrol taşıyan tankerler için aynı zamanda bir sigorta hizmeti yerine geçer. Sözleşme'ye göre fon; doğal afetlerde *(act of God)*, savaş durumlarında *(act of war)* ve üçüncü tarafların sabotajı gibi durumlarda petrol kirliliği sonrası oluşan masrafı karşılar. Eğer gemiden kaynaklanan bir hata söz konusuysa masrafı karşılamaz ve armatörü zor durumda bırakır. Gemiler bu sözleşmeye üye olduklarına dair yıllık sertifika alır. Bu sertifika, geminin herhangi bir petrol kirliliği sonucunda tazmin edebileceği para miktarını gösterir.

6.7. Özel Sefer Yapan Ticaret Gemileri Sözleşmesi *(Special Trade Passenger Ships Agreement-STP 71*)

Özel amaçlarla sefer yapan yolcu gemisi hizmetleri, günümüzde devam etmektedir. Ancak bu hizmetin verildiği bölgeler günümüzde azalmıştır. Hint Okyanusu'nda hacı adaylarının Arap Denizi bölgesine taşınması, bu hizmetin en yoğun olarak verildiği yerlere örnek gösterilebilir. Bu örnekte olduğu gibi 12'den fazla yolcu taşıyan gemilerle yaklaşık 72 saati aşmayan özel seferlerde yapılan yolculuğun standartlarının daha iyi olabilmesi adına Özel Sefer Yapan Ticaret Gemileri Sözleşmesi yayımlanmıştır. Ayrıca 1973 yılında Özel Sefer Yapan Yolcu Gemilerinde Yer Gereksinimlerine İlişkin Uluslararası Protokol *(Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships-SPACE STP 73)* yayımlanmıştır.

6.8. Nükleer Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi *(Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material-NUCLEAR 71)*

Gemi sahiplerinin sorumluluğunu düzenleyen denizcilik sözleşmelerinin yanında nükleer madde taşıyıcıları ya da maddenin taşındığı tesis işletmecilerinin nükleer kaynaklı olaylar sonucunda ortaya çıkan sorumluluklarını belirleyen diğer sözleşme kurallarının uygulanmasından doğan zorlukları ve anlaşmazlıkları çözmek amacıyla yayımlanan sözleşmedir.

6.9. Uluslararası Petrolle Kirlenme Zararları İçin Tazminat Fonu Kurulmasına İlişkin Sözleşme *(International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage-FUND 71)*

Petrol Kirliliğinden Kaynaklanan Zararlara İlişkin Uluslararası Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi (CLC 69) tarafından sağlanan korumanın yetersiz olması durumunda kirlilik zararlarını karşılayan sözleşmedir. Bu Sözleşme, diğer bir ifade ile gemi sahiplerini CLC 69'da belirtilen ek mali yükten kurtarmak amacıyla oluşturulmuş bir fondur. Kirlilikten doğan zarar için ödenmesi gereken tazminatın toplam maddi zarardan daha az olması durumunda devreye girerek geri kalan masrafları karşılar. Ayrıca petrol kirliliğinden zarar gören kurbanlar, gemi sahibinin sorumluluk düzeyinin ötesinde tazminat alabilir. Ancak Sözleşme'de yer alan fonun yükümlülükleri sınırlıdır. Bu sınırlılığa rağmen fon, sorumlu bir gemi sahibi bulunmadığında veya sorumlu gemi sahibi kendi sorumluluğunu karşılayamadığında ödenecek tazminatın tamamını ödemekle yükümlü olur. Belirli koşullar altında fonun maksimum sorumluluğu da artabilir.

6.10. Uluslararası Emniyetli Konteynerler Sözleşmesi *(Internatıonal Conventıon For Safe Contaıners-CSC 72)*

Sözleşme'nin iki amacı vardır. Birincisi yıllar boyunca yeterli olduğu kanıtlanmış, genel olarak kabul edilebilir test prosedürlerini ve ilgili dayanıklılık gereksinimlerini yerine getirmiş konteynerleri taşıma ve elleçleme sırasında çalışan emniyetini sağlamaktır. Diğeri ise bütün taşıma modellerine aynı şekilde uygulanabilen uluslararası emniyet standart düzenlemelerini tesis ederek konteynerlerin uluslararası taşınmasını kolaylaştırmaktır. Kurallardaki bu standartlaşma, farklı ulusal emniyet kurallarının ortaya çıkmasının önüne geçmeyi sağlar.

6.11. Deniz Yoluyla Yolcu ve Bagajlarının Taşınmasıyla İlgili Atina Sözleşmesi *(Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea-PAL 74)*

Sözleşme, deniz taşımacılığı yapan gemilerdeki yolcuların uğradığı zararlar için ortaya çıkan sorumlulukların belirlenmesinde önemli rol oynar. Zarara neden olan durum, taşıma hizmeti sırasında ortaya çıkar ve gemi taşımacılığı ile ilgili bir kusurdan veya ihmalden kaynaklanırsa taşıyıcı, yolcunun uğradığı zarar veya kayıptan sorumlu olur. Bununla birlikte Sözleşme, taşıyıcı zarara neden olma niyetiyle hareket etmediği sürece veya zararın muhtemelen ortaya çıkacağını bilerek dikkatsizce hareket etmediği sürece sorumluluğu sınırlayabilir. Bagajın kayıp veya hasar durumu göz önünde bulundurulduğunda taşıyıcının sorumluluğu; bagajın kayıp veya hasarlı olma durumuna, kabin bagajı olup olmadığına, bir araçta veya araç üzerinde taşınma durumuna ve diğer bagajla ilgisine bağlı olarak değişir.

Sözleşme'ye göre bir yolcunun ölümünden, kişisel olarak yaralanmasından, bagajının kaybı veya hasarından kaynaklanan tazminat davaları, iki yılın geçmesiyle zaman aşımına uğrar. Hukuksal olarak bu zamanın başlangıcı, yolcuların gemiden iniş tarihinden itibaren başlar. Bazı yaralanmalardan sonra aynı yaralanma nedeniyle gemiden inişi takip eden bir zamanda ölüm gerçekleşmişse davanın zaman aşımı süresi, ölen yolcunun yaralandığı gemiden iniş tarihi baz alınarak toplam 3 yıla kadar uzayabilir.

6.12. Denizcilik Uydu Organizasyonu Uluslararası Sözleşmesi *(Convention on the International Maritime Satellite Organization-INMARSAT 76)*

Deniz haberleşmesini iyileştirmek için gerekli olan uzay destekli haberleşmeyi ve mümkün olduğunca havacılık haberleşmesini sağlayarak deniz ve hava araçlarının emniyet ve can kurtarma haberleşmelerinin, hava trafik hizmetleri haberleşmelerinin, bu doğrultuda gemi ve uçakların verimliliğinin artırılmasına yardımcı olmayı amaçlayan sözleşmedir. Sözleşme'ye konu olan organizasyon, denizcilik ve havacılık iletişimine ihtiyaç duyan tüm alanlara hizmet vermekte, bu çerçevede yalnızca barışçıl amaçlar doğrultusunda karar almak üzere hareket etmektedir.

6.13. Denizcilik Uyuşmazlıklarında Sorumluluğun Sınırlandırılmasıyla İlgili Sözleşme *(Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims-LLMC 76/96)*

Sözleşme, 1957'de Brüksel'de imzalanan ve 1968'de yürürlüğe giren Gemi Sahiplerinin Sorumluluğunun Sınırlanmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin yerine yürürlüğe girmiştir. LLMC 76/96 ile sorumlulukların sınırı, önemli ölçüde artırılmıştır. İki konu hakkında sorumluluk sınırları belirlenmiştir. Bunlardan biri can kaybı veya yaralanma konularıdır. Diğer konu ise liman ile ilgili durumlara, diğer gemilere veya mülkiyete verilen zararlardır. Bu Sözleşme'de gemilerin sorumluluk sınırları tonajlarına göre belirlenmiştir. Sözleşme, sınırlı sorumluluk konusunda çok katıdır. Gemi sahiplerinin ve kurtarıcılarının sorumluklarını bazı durumlarda sınırlayabilir.

6.14. Balıkçı Gemilerinin Emniyetiyle İlgili Uluslararası Torremolinos Sözleşmesi *(Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels-SFV 77)*

Balıkçı gemilerinin emniyetiyle ilgili ilk uluslararası sözleşmedir. Balıkçı gemileri ile diğer gemi tipleri arasındaki tasarım ve işletme farklarını tanımlar. Diğer gemiler limanda yük alırken balıkçı gemileri, boş olarak denize açılır ve yüklerini denizde alır. Sözleşme, 24 m ve üzeri uzunluktaki balıkçı gemilerinin inşası ve ekipmanı için emniyet gereksinimlerini içerir ve avlarını kendi işleyen gemileri de kapsar.

6.15. Petrol Kirliliğine Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İş Birliği ile İlgili Uluslararası Sözleşme *(International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation-OPRC 90)*

Sözleşme'ye taraf olanların petrol kirliliği olaylarıyla başa çıkmak için ulusal olarak veya diğer ülkelerle iş birliği içinde önlemler alma zorunluluğunu ortaya koyan sözleşmedir. OPRC 90 ile açık deniz ünitelerine ve gemilere, gemi içinde petrol kirliliği acil durum planı bulundurma zorunluğu getirilmiş ve bu planların ulusal sistemlerle uyumlu olarak petrol kirliliği olaylarına hızlı ve etkili bir şekilde yanıt vermesi planlanmıştır.

OPRC 90'a göre gemiler, kirlilik olaylarını kıyı otoritelerine bildirerek eylem planlarını detaylandırmalıdır. Sözleşme ayrıca petrol sızıntısı ile mücadele ekipmanı stoklarının oluşturulmasını, petrol sızıntısı ile mücadele talimlerinin yapılmasını ve kirlilik olaylarına karşı detaylı planların geliştirilmesini öngörür. Sözleşme, taraf olanların kirliliğin yarattığı acil durumlarda kirlilik nedeniyle mağdur olan diğer taraflara yardım etmeleri gerektiği ve sağlanan herhangi bir yardımın karşılığının geri ödenmesi ile ilgili düzenlemeler de içerir.

6.16. Deniz Seyrüseferinin Emniyetine Karşı Kanunsuz Hareketlerin Bastırılmasıyla İlgili Uluslararası Sözleşme *(Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation-SUA 88)*

Gemilere hukuka aykırı eylemlerde bulunan kişilere karşı uygun önlemlerin alınmasını sağlamak, bu Sözleşme'nin ana amacıdır. Hukuka aykırı bu eylemler arasında gemilerin zorla ele geçirilmesi, gemilerdeki kişilere yönelik şiddet eylemleri, gemiye zarar verebilecek veya gemiyi yok edebilecek düzeneklerin yerleştirilmesi bulunur. Sözleşme'yi imzalayan hükümetlerin iddianame düzenlemeleri, sebep olanları iade etmeleri ya da yargılamaları zorunludur. Sözleşme'de geçen durumlara ve gerekliliklere ilave olarak 2005 yılında bazı düzenlemeler yapılmıştır.

6.17. Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasıyla İlgili Sorumluluk ve Zararın Tazmini Hakkında Uluslararası Sözleşme *(International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection With the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea-HNS 96/2010)*

Sözleşme, deniz kazası durumlarında ödenecek tazminat için iki kademeli bir sistem kurulmasını sağlar. Bu kademelerin birincisi, kimyasal gibi tehlikeli ve zararlı maddeleri içeren kirlilik durumlarını kapsar. Diğeri ise kirlilik hasarı veya hasarlarıyla birlikte yangın ve patlama risklerini de göz önünde bulundurarak can kaybı, kişisel yaralanma, mülk kaybı veya hasarını kapsar. Ayrıca Sözleşme'ye 2010 yılında ek protokol kuralları eklenerek Sözleşme'de köklü düzenleme yapılmıştır.

6.18. Gemi Balast Suyu ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Hakkında Uluslararası Sözleşme *(International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments-BWM 2004)*

Sözleşme, suda yaşayan zararlı organizmaların bir bölgeden başka bir bölgeye yayılmasını önlemeyi amaçlar. Bu çerçevede gemilerin balast suyu ve tortularının yönetimi ve kontrolü için standartlar ve prosedürler belirler. Sözleşme uyarınca uluslararası ticaret yapan tüm gemilerin, balast suyunu ve tortularını gemiye özel balast suyu yönetim planına göre belirli bir standarda göre yönetmesi gerekir. Tüm gemiler ayrıca bir balast suyu kayıt defteri ve uluslararası bir balast suyu yönetim sertifikası bulundurmak zorundadır. Gemiler, ekolojik dengenin korunması adına bir de balast suyu arıtma sistemi tesis etmelidir.

6.19. Gemilerdeki Zararlı Organik Tutunma Önleyici Sistemlerin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşme *(International Convention on the Control o Harmful Anti-Fouling Systems-AFS 2001)*

Sözleşme, gemilerde kullanılan zararlı organotinlerin (kalay ve karbon bağları güçlü olan bileşikler) kullanımını yasaklar ve antifouling (entifavling) dış kaplama boyalarının potansiyel olarak gelecekte kullanımını önlemek için bir mekanizma oluşturur. Sözleşme'ye taraf olan devletler, bayraklarını taşıyan gemilerde zararlı antifouling sistemlerin kullanımını yasaklamak ve / veya kısıtlamakla yükümlüdürler. Ayrıca bayraklarını taşıma hakkına sahip olmayan ancak yetkileri altında işletilen gemiler ile limanlarına, tersanelerine veya açık deniz terminaline giren tüm gemiler de bu yaptırımlara dâhildir. Yasaklanacak veya kontrol edilecek antifouling sistemleri, Sözleşme ekinde bir liste hâlinde belirtilmiştir. Bu liste zamanla güncellenir.

6.20. Uluslararası Denizcilik Sözleşmelerine Dayanak Sağlayan Kuruluşlar

Denizcilik sözleşmelerini doğrudan etkileyen ve oluşumlarına temel teşkil eden kuruluşlardır. Bu kuruluşlar Tablo 2.25'te açıklamalarıyla yer almaktadır.

Tablo 2.25: Uluslararası Denizcilik Sözleşmelerine Dayanak Sağlayan Kuruluşlar

KURULUŞUN ADI	KURULUŞUN AÇIKLAMASI
IMO *(International Maritime Organization)*	Birleşmiş Milletler (BM) tarafından sadece denizcilikle ilgili çalışma ve uygulamalarda faaliyet göstermek için kurulmuştur. Merkezi Londra / İngiltere'dir.
OECD *(International Organization of Economical Co-operations and Developments)*	Sanayileşmiş Batılı ülkeler tarafından iş birliğini geliştirmek ve güçlendirmek için oluşturulmuştur. Deniz, kara ve hava taşımacılığı alanlarında çalışmalar yürütür. Gemi inşa ve turizm alanlarıyla ilgilenir.
ILO *(International Labour Organization)*	Tüm iş kollarında çalışanların çalışma şartlarını ve çalışma hayatlarını düzenlemek amacıyla kurulmuştur.
UNCTAD *(United Nations Conference on Trade and Development)*	BM tarafından kurulmuştur. Ticaret ve kalkınma alanlarında çalışır. Amacı ticareti geliştirmek, gelişen ülkelerde yatırım ve ticaret imkânlarını tespit etmek ve bu ülkelerin dünya ticaretine entegrasyonunu sağlamaktır.

WTO *(World Trade Organization)*	Üye ülkelerin ticari ilişkilerini düzenlemek, hayat standartlarını yükseltmek, istihdam sağlamak ve hizmet artırmak amacıyla kurulmuştur.
ICS *(International Chamber of Shipping)*	Uluslararası düzeyde üye gemi sahiplerinin çıkarlarını gözetmek ve haklarını korumak için kurulmuştur.
BIMCO *(Baltic and Intrenational Maritime Council)*	En büyük denizcilik örgütüdür. Üyeleri armatörler, brokerler, acenteler, gemi işletme müteahhitleri, klas kuruluşları, bankalar ile koruma ve tazmin kulüpleridir.
INTERTANKO *(International Association of Tanker Owners)*	Bağımsız tanker sahipleri tarafından oluşturulmuştur. Tam üyelik için tam bağımsızlık ön koşuldur. Amaçları güvenli taşımacılık, temiz denizler ve serbest rekabetin korunmasıdır.
IMPA *(International Marine Pilots Association)*	Kılavuz kaptanların can güvenliği ve eğitimi alanlarında çalışır. Kılavuzluk işlemi yapılan bölgelerin özelliklerinin bilinmesi için tecrübe kazandırma konularında girişimlerde bulunur.
IAPH *(International Association of Ports and Harbours)*	Dünya liman işleticileri tarafından kurulmuştur. Amacı liman ve rıhtımları geliştirmek, ortak ihtiyaçları sağlamak, uluslararası ticaret ve taşıma kurallarını, liman ve rıhtım hizmetlerini geliştirmektir.
ITF *(International Transport Workers' Federation)*	Sosyal güvenlik ve sağlıklı çalışma koşulları elde etmek, yolsuzluğu ve işsizliği önlemek amacıyla kurulmuştur.
GREENPEACE (Griinpiis)	Birçok sivil çevre hareketini içinde barındırır. Denize her türlü atığın depolanmasının engellenmesi konusunda çalışmalar yapar.
CMI *(Comitee Maritime International)*	Deniz ticaret hukuku ve ilgili konulara bakmak amacıyla kurulmuştur. Konşimento (konişmento), deniz taşıma senetleri, diğer taşıma dokümanlarının kullanımı gibi konularda çalışmalar yapar.
ICC *(International Chamber of Commerce)*	Bünyesinde uzmanların yer aldığı, yatırım konularında çalışmalar yapan bir kuruluştur.
REMPEC *(Regional Marine Pollution Emergency)*	Akdeniz'in kirlenmesine karşı iş birliği olanaklarını araştıran ve iş birliğini güçlendirmeyi amaçlayan kuruluştur.
ECO *(Economic Co-operation Organization)*	İran, Türkiye ve Pakistan tarafından kurulan; tarım, denizcilik, kara yolu, hava yolu gibi sektörlerle ilgili kuruluştur.
BSEC *(Blacksea Economic Co-operation Organization)*	Karadeniz ülkeleri arasındaki yakınlıklardan, ekonomilerin birbirlerini tamamlayıcı özelliğinden yararlanarak ticari, ekonomik, bilimsel ve teknolojik iş birliğini geliştirmeyi amaçlayan kuruluştur.

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME

1. I. 300 GT'dan küçük yük gemileri
II. Rüzgâr gücü ile yürütülmeyen tekneler
III. Özel gezinti tekneleri ve 10'dan az yolcu taşıyan yatlar
IV. Açık denizlere çıkamayan küçük balıkçı tekneleri
V. İlkel ağaç tekneler

Yukarıdakilerden hangileri SOLAS'tan muaf olan gemi tipleri hakkında yanlış bilgi içerir?

A) Yalnız II
B) I, II ve V
C) I, II ve III
D) I, III ve IV
E) I, II, III, IV ve V

2. **Aşağıdakilerden hangisi SOLAS'ta belirtilen sertifikalardan biri değildir?**

A) Yük Gemisi İnşa Emniyet Sertifikası
B) Nükleer Yük Gemisi Emniyet Sertifikası
C) Yolcu Gemisi Emniyet Sertifikası
D) Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme Sertifikası
E) Yük Gemisi Teçhizat Emniyet Sertifikası

3. **Aşağıda SOLAS'ta belirtilen role talimlerinden hangisi uygulama periyodu bakımından yanlış verilmiştir?**

A) Yangın-Ayda bir
B) Su alma-Altı ayda bir
C) Acil kalkış-Yılda bir
D) Denize insan düştü-Altı ayda bir
E) Acil dümen-Üç ayda bir

4. **Aşağıdakilerden hangisi STCW kuralları gereği Türkiye Cumhuriyeti'nin ilan ettiği sefer bölgelerinden biri değildir?**

A) Liman Sefer Bölgesi
B) Kabotaj Sefer Bölgesi
C) Yakın Kıyısal Sefer Bölgesi
D) Uzak Sefer Bölgesi
E) Çok Uzak Sefer Bölgesi

5. **Aşağıdakilerden hangisi STCW'de geçen yeterlikler hakkında belirtilmiş yanlış bir bilgidir?**

A) 500 GT altı-Vardiya zabiti
B) 3.000 GT üstü-Uzakyol birinci zabiti
C) 500 GT ve 3.000 GT arası-Kaptan
D) 750 kW altı-Sınırlı başmakinist
E) 3.000 kW ve üstü-Uzakyol ikinci mühendisi / makinisti

6. I. Temel İlk Yardım Sertifikası
II. Güvenlik Tanıtım Sertifikası
III. Sıvılaştırılmış Gaz Tankerlerinde Yük İşlemleri Temel Sertifikası
IV. Yangın Önleme ve Yangınla Mücadele Sertifikası

Yukarıdaki STCW sertifikalarından hangileri tüm gemi tipleri için personelin sahip olması gereken sertifikalardandır?

A) Yalnız II
B) I ve III
C) I, II ve IV
D) I, III ve IV
E) I, II, III ve IV

7. I. Vardiya tutma standartları
II. Gemiadamı sertifikaları
II. Gemiadamı yeterlikleri
IV. Kişisel can kurtarma ekipman standartları
IV. Eğitimlerin verileceği kurumların standartları

Yukarıda bahsi geçen içerik başlıklarından hangileri STCW'nin içeriğiyle ilgili değildir?

A) II, III ve V
B) II ve IV
C) I, II, III ve V
D) Yalnız IV
E) I, II, III ve IV

8. I. Uzakyol Birinci Zabiti
II. Sınırlı Kaptan
III. Uzakyol Vardiya Mühendisi / Makinisti
IV. Varidya Zabiti

Yukarıdakilerden hangileri STCW'de geçen "3.000 GT ve üstü" güverte sınıfı yeterliklerindendir?

A) I ve III
B) Yalnız I
C) I, II ve III
D) I, III ve IV
E) I, II, III ve IV

9. I. Aden Körfezi Alanı
II. Kuzeybatı Avrupa Suları
III. Antarktik Alanı
IV. Kızıldeniz Alanı

Yukarıda belirtilen deniz alanlarından hangileri MARPOL Ek I kapsamında ilan edilen özel alanlardandır?

A) Yalnız II
B) I ve III
C) I, II ve III
D) I, III ve IV
E) I, II, III ve IV

10. Aşağıdakilerden hangisi MARPOL Ek I kapsamında tankerlerin çift cidarlı olarak inşası hakkında belirtilen kapasite sınırını ifade eder?

A) 600 DWT ve üstü
B) 750 DWT ve üstü
C) 900 DWT ve üstü
D) 1.000 DWT ve üstü
E) 1.250 DWT ve üstü

11. MARPOL Ek I kapsamında alınması gereken Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme Sertifikası'nın geçerlilik süresi kaç yıldır?

A) 1
B) 2
C) 5
D) 7
E) 10

12. MARPOL Ek I kapsamına göre aşağıdaki gemilerden hangisi yağ kayıt defteri bulundurmak zorundadır?

A) 200 GT ve üstü tankerler ile 400 GT ve üstü diğer gemiler
B) 400 GT ve üstü tankerler ile 150 GT ve üstü diğer gemiler
C) 200 GT ve üstü tankerler ile 100 GT ve üstü diğer gemiler
D) 150 GT ve üstü tankerler ile 400 GT ve üstü diğer gemiler
E) 250 GT ve üstü tankerler ile 125 GT ve üstü diğer gemiler

13. Aşağıdakilerden hangisi yağ kayıt defterine yazılmaması gereken bir işlemdir?

A) Petrol kalıntısı veya tortu çamurunun elden çıkarılması
B) Filika motorunun içinde bulunan yakıtın boşaltılması
C) Ayrılmış balast tankları dışındaki tanklardan balast boşaltılması
D) Ham petrol yıkaması dâhil yük tanklarının temizlenmesi
E) Sefer sırasında petrol yükünün gemi içi tankları arasında transfer edilmesi

14. I. Boru sistemleri
II. Ham petrol yıkama sistemleri
III. Yangın valfleri
IV. Petrol filtreleme sistemleri

Yukarıdakilerden hangileri MARPOL Ek I kapsamında sörvey yapılması gereken teçhizattan değildir?

A) Yalnız III
B) I ve III
C) I, II ve III
D) I, III ve IV
E) I, II, III ve IV

15. Aşağıdakilerden hangisi PPM ifadesinin tam karşılığıdır?

A) Yüzde parçalar
B) Binde parçalar
C) On binde parçalar
D) Yüz binde parçalar
E) Milyonda parçalar

16. I. Geminin adı
II. Geminin net tonajı
III. Geminin sicil limanı
IV. Geminin boş ağırlığı

Yukarıdakilerden hangileri MARPOL Ek I kapsamında düzenlenmesi gereken IOPP sertifikasında belirtilen gemi bilgilerindendir?

A) Yalnız III
B) I ve III
C) I, II ve III
D) I, III ve IV
E) I, II, III ve IV

17. MARPOL Ek I kapsamında aşağıdakilerin hangisinde Gemide Petrol Kirliliği Acil Eylem Planı (SOPEP) hazırlama zorunluluğu vardır?

A) 150 GT ve üstü tankerler ile 400 GT ve üstü diğer gemiler
B) 400 GT ve üstü tankerler ile 150 GT ve üstü diğer gemiler
C) 200 GT ve üstü tankerler ile 100 GT ve üstü diğer gemiler
D) 200 GT ve üstü tankerler ile 400 GT ve üstü diğer gemiler
E) 250 GT ve üstü tankerler ile 125 GT ve üstü diğer gemiler

18. I. Yük kayıt defteri
II. Zehirli sıvı maddelerin sınıflandırılması
III. Kimyasal tanker sörveyi ve sertifikasyonu
IV. Zehirli sıvı maddelerin boşaltımı
V. Gemi güvertesinde bulunan hortum kreyni teknik standartları

Yukarıdakilerden hangileri MARPOL EK II kapsamında yapılan düzenlemelerdendir?

A) Yalnız II
B) I ve III
C) I, II ve V
D) I, III, IV ve V
E) I, II, III ve IV

19. Aşağıdakilerden hangisi kimyasal yük taşıyan gemilerin ekipmanı ve inşası ile ilgili bilgiler içeren kodlardır?

A) ISM Kod ve ISPS Kod
B) IMDG Kod ve IMSBC Kod
C) IBC Kod ve BCH Kod
D) IGC Kod ve GCH Kod
E) FSS Kod ve LSA Kod

20. Aşağıdakilerden hangisi sıvılaştırılmış dökme gaz yükleri taşıyan gemilerin ekipmanı ve inşası ile ilgili bilgiler içeren kodlardır?

A) ISM Kod ve ISPS Kod
B) IMDG Kod ve IMSBC Kod
C) IBC Kod ve BCH Kod
D) IGC Kod ve GCH Kod
E) FSS Kod ve LSA Kod

21. Aşağıdakilerden hangisi MARPOL Ek II'de belirtilen şartları karşılayan gemilere dökme hâlde zehirli sıvı yük taşımak için yetkili otorite tarafından verilen sertifikadır?

A) IAPP
B) IOPP
C) CSR
D) NLS
E) ISPP

22. MARPOL Ek II kapsamında alınması gereken Dökme Hâlde Zehirli Sıvı Maddelerin Taşınması İçin Uluslararası Kirliliği Önleme Sertifikası'nın geçerlilik süresini kaç yıldır?

A) 2
B) 4
C) 5
D) 8
E) 10

23. MARPOL Ek II kapsamında, yük kayıt defterinde tutulan kayıtlar gemi arşivinde kaç yıl muhafaza edilir?

A) 2
B) 3
C) 5
D) 8
E) 10

24. I. Ön yıkama dışında kargo tanklarının temizlenmesi
II. Kargonun gemiden tahliyesi
III. Kargo operasyonu sırasında oluşan aksaklıkların detayları
IV. Kargo tanklarından balast tahliyesi
V. Kargo tanklarına balast alımı

Yukarıdakilerden hangileri MARPOL Ek II kapsamında yük kayıt defterine kaydedilecek başlıklardandır?

A) Yalnız III
B) I ve III
C) I, III ve V
D) I, III, IV ve V
E) I, II, IV ve V

25. Aşağıdakilerin hangisinde MARPOL Ek II'ye göre Zehirli Sıvı Maddeler İçin Deniz Kirliliği Gemi Acil Planı'nı uygulayacak gemiler için kapasite sınırı doğru verilmiştir?

A) 150 GT ve üzeri dökme hâlde zehirli yük taşıyan gemiler
B) 200 GT ve üzeri dökme hâlde zehirli yük taşıyan gemiler
C) 400 GT ve üzeri dökme hâlde zehirli yük taşıyan gemiler
D) 500 GT ve üzeri dökme hâlde zehirli yük taşıyan gemiler
E) 1.000 GT ve üzeri dökme hâlde zehirli yük taşıyan gemiler

26. I. Paketleme
II. Markalama ve etiketlendirme
III. Miktar sınırlamaları
IV. İstifleme
V. Dokümantasyon

Yukarıdakilerden hangileri MARPOL Ek III kapsamında Denizde Ambalajlı Hâlde Taşınan Zararlı Maddelerle Kirlenmenin Önlenmesi Kuralları hakkında yapılan düzenlemelerdendir?

A) Yalnız V
B) II ve III
C) I, II ve IV
D) I, III, IV ve V
E) I, II, III, IV ve V

27. **Aşağıdakilerden hangisi MARPOL Ek III kapsamında ambalajlı yüklerin üstüne yazılması zorunlu kılınan "Deniz Kirleticisi" yazısının yükün denize düşmesi durumunda maruz kalacağı etkenlere rağmen silinmeyeceği en az süreyi ifade eder?**

A) 15 gün
B) 1 ay
C) 1,5 ay
D) 3 ay
E) 6 ay

28. **MARPOL Ek IV kapsamında alınması gereken Uluslararası Pis Sularla Kirlenmenin Önlenmesi Sertifikası'nın geçerlilik süresi kaç yıldır?**

A) 2
B) 5
C) 6
D) 8
E) 10

29. **MARPOL Ek IV kapsamında gemilerin biriktirdiği pis suyu denize basmasına müsaade edildiği durumlarda, denize basma operasyonu sırasında kural olarak geminin hızı kaç knot (kts) olmalıdır?**

A) 2
B) 3
C) 4
D) 6
E) 8

30. I. Akdeniz Alanı
II. Baltık Denizi Alanı
III. Geniş Karayip Bölgesi
IV. Karadeniz Alanı
V. Kuzey Denizi Alanı
VI. St. Lawrence (Sen Lovrıns) Körfezi Alanı

Yukarıda belirtilen deniz alanlarından hangileri MARPOL Ek V kapsamında ilan edilmiş özel alanlardan değildir?

A) Yalnız VI
B) II ve III
C) I, II ve IV
D) I, III, IV ve V
E) I, II, III, IV ve V

31. **Aşağıda verilen MARPOL Ek V kapsamında belirtilmiş çöp kategorileri hakkındaki eşleştirmelerden hangisi yanlıştır?**

A) Kategori 1-Plastikler
B) Kategori 2-Yüzer istif tahtaları, kaplama veya paketleme malzemesi
C) Kategori 3-Yük artıkları, kâğıt ürünleri, paçavra, cam, metal, şişe, porselen vb.
D) Kategori 5-Gıda atıkları
E) Kategori 6-İnsineratör külleri

32. Aşağıdakilerden hangisi MARPOL Ek V Kural 4'te belirtilen özel alanlar dışında herhangi bir şart koşulmaksızın doğrudan denize deşarjına izin verilen maddelerdir?

A) Parçalanmamış yemek atığı
B) Plastikler
C) Parçalanmış yemek atığı
D) Ambar yıkama suyundaki temizlik maddeleri
E) Hayvan ölüsü

33. Aşağıdakilerden hangisi MARPOL Ek V Kural 6'da belirtilen özel alanlar içinde herhangi bir şart koşulmaksızın doğrudan denize deşarjına izin verilen maddelerdir?

A) Öğütülmemiş yemek atığı
B) Güverte yıkama suyundaki temizlik maddeleri
C) Öğütülmüş yemek atığı
D) Cam, metal şişeler
E) Hayvan ölüsü

34. Aşağıdakilerden hangisi MARPOL Ek V Kural 4, 5 ve 6'da belirtilen kurallara göre denize deşarj edilebilmesi için hiçbir koşul olmayan ve hiçbir surette nerede olursa olsun denize deşarj edilmesi yasak olan maddelerdir?

A) Yemek atıkları
B) Güverte yıkama suyu
C) Ambar yıkama suyu
D) Hayvan ölüsü
E) Sentetik halatlar, plastik çöp poşetleri

35. Aşağıdakilerden hangisi MARPOL Ek V kapsamında çöplerin gemilerde yakılması amacıyla gemilere tesis edilen cihazlardır?

A) İnsineratör
B) Ekonomizer
C) Evaporatör
D) Kuler
E) Hiter

36. Aşağıdakilerden hangisi MARPOL Ek V kapsamında çöp yönetim planını ve çöp kayıt defterini bulundurma zorunluluğu taşıyan gemilerdir?

A) 400 GT ve üstü her gemi ile 10 veya daha fazla yolcu taşıyan gemiler
B) 400 GT ve üstü her gemi ile 15 veya daha fazla yolcu taşıyan gemiler
C) 500 GT ve üstü her gemi ile 12 veya daha fazla yolcu taşıyan gemiler
D) 600 GT ve üstü her gemi ile 15 veya daha fazla yolcu taşıyan gemiler
E) 750 GT ve üstü her gemi ile 15 veya daha fazla yolcu taşıyan gemiler

37. Aşağıdakilerden hangisi MARPOL Ek V kapsamında, denize çöp döküldüğü sırada çöp kayıt defterine tutulan kayıtlardan biri değildir?

A) Boşaltılan çöpün kategorisi
B) Boşaltma tarihi ve saati
C) Geminin mevkisi
D) Boşaltma sırasındaki havanın durumu
E) Metreküp (m^3) olarak her kategori için boşaltılan tahminî miktar

38. I. SO_x emisyonları
II. Azot oksit (NO_x) emisyonları
III. Çöp fırınından çıkan gazlar
IV. Kullanılan yakıtın kalitesi

Yukarıdaki parametrelerden hangileri MARPOL Ek VI'da bulunan kurallarla ilişkilidir?

A) Yalnız VI
B) II ve III
C) I, II ve IV
D) I, III, IV ve V
E) I, II, III ve IV

39. I. Triklorofloremetan (CFC-11)
II. Triklorotrifloroetan (CFC-113)
III. Diklorodifloremetan (CFC-12)
IV. Dikloro-tetrafloroetan (CFC-114)
V. Kloropentafloroetan (CFC-115)

Yukarıda belirtilen gaz çeşitlerinden hangileri metan bazlı gazdır?

A) I ve III
B) II ve III
C) I, II ve IV
D) I, III, IV ve V
E) I, II, III, IV ve V

40. MARPOL Ek VI kapsamında yakıt teslim tutanağı gemi arşivlerinde kaç yıl muhafaza edilmelidir?

A) 1
B) 2
C) 3
D) 4
E) 5

41. MARPOL Ek VI kapsamında yapılan sörveyle gemiye verilen IAPP Belgesi'nin geçerli olduğu süre kaç yıldır?

A) 1
B) 2
C) 3
D) 4
E) 5

42. I. Güverte hattı
II. Kereste yükleme hattı
III. Standart yükleme hattı
IV. Yükleme hattı diski ve Plimsoll hattı
V. Değişken yükleme hattı

Yukarıda belirtilenlerden hangileri Plimsoll markalarının içinde yer almaz?

A) Yalnız II
B) Yalnız V
C) I, II ve IV
D) I, III, IV ve V
E) I, II, III, IV ve V

43. Aşağıdakilerden hangisi Türk Loydu'nun kısaltmasıdır?

A) NK
B) DNV-GL
C) TL
D) BV
E) ABS

44. Aşağıdakilerden hangisi yükleme hattı markaları oluşturulurken dikkate alınması gereken hususlardan değildir?

A) Gemi uzunluğu ve genişliği
B) Geminin su altında kalan yüzey kesiti
C) Suyun kaldırma kuvvetinin lokal deniz bölgesi su yoğunluğuna bağlı olarak değişimi
D) Geminin bağlama limanının hangi ülkede bulunduğu
E) Gemi yapımında kullanılan malzeme

45. Aşağıdakilerden hangisi denizde yaşanan kazalarda, duruma anında müdahale edici ve hayat kurtarmaya yönelik bir arama ve kurtarma planı oluşturmayı amaç edinen sözleşmenin kısaltmasıdır?

A) INTERVENTION 69
B) STP 71
C) FAL 65
D) COLREG 72
E) SAR 79

46. Aşağıdakilerden hangisi denizdeki malları kurtarma, çevreye verilecek zararı en aza indirme veya önleme hizmetleri karşılığında kurtarıcılara verilecek ücretin belirlenmesi için bir düzenleme sunan formun kısaltmasıdır?

A) LOF
B) B/L
C) SOF
D) MR
E) NOR

47. Aşağıdakilerden hangisi gemiadamlarının çalıştırılmasıyla ilgili konuların tamamının yer aldığı sözleşmenin kısaltmasıdır?

A) SFV 77
B) SUA 88
C) AFS 2001
D) MLC Code 2006
E) LLMC 76/96

48. I. Gemiadamlarının Ülkelerine İadesi Sözleşmesi
II. Mürettebatın Barındırılması Sözleşmesi
III. Gemi Aşçılarının Sertifikasyon Sözleşmesi
IV. Gemiadamlarının Sözleşme Hükümleri Sözleşmesi
V. Usta Gemiciler Sertifikasyon Sözleşmesi

Yukarıda belirtilen ILO sözleşmelerinden hangilerine Türkiye Cumhuriyeti doğrudan veya dolaylı olarak taraftır?

A) Yalnız II
B) Yalnız V
C) I, II ve III
D) I, III, IV ve V
E) I, II, III, IV ve V

49. Aşağıdakilerden hangisi gemilerin limanlarda fazla bekletilmeden istenen bürokratik dokümanların daha basit hâle getirilmesini sağlayan sözleşmenin kısaltmasıdır?

A) FAL 65
B) STP 71
C) ILO
D) COLREG 72
E) SAR 79

50. Aşağıdakilerden hangisi bir deniz kazası sonucunda petrol veya petrol olmayan kirleticiler nedeniyle deniz kirliliğinden etkilenen kıyı devletlerinin bu duruma önlem alması ve müdahale etmesi hususunda yapılan sözleşmenin kısaltmasıdır?

A) SFV 77
B) INTERVENTION 69
C) AFS 2001
D) SUA 88
E) LLMC 76/96

51. Aşağıdakilerden hangisi doğal afetler, savaş ve üçüncü tarafların sabotajı nedeniyle oluşan petrol kirliliği sonrası masrafları karşılamak amacıyla yapılan sözleşmenin kısaltmasıdır?

A) STP 71
B) CSC 72
C) FUND 71
D) NUCLEAR 71
E) CLC 69

52. Aşağıdakilerden hangisi amaçlarından biri konteynerleri taşıma ve elleçleme sırasında çalışan emniyetini sağlamak olan sözleşmenin kısaltmasıdır?

A) STP 71
B) CSC 72
C) FUND 71
D) NUCLEAR 71
E) CLC 69

53. Aşağıdakilerden hangisi deniz taşımacılığı yapan gemilerdeki yolcuların uğradığı zararlar nedeniyle ortaya çıkan sorumlulukların belirlenmesi için yapılan sözleşmenin kısaltmasıdır?

A) INMARSAT 76
B) CSC 72
C) PAL 74
D) NUCLEAR 71
E) CLC 69

54. Aşağıdakilerden hangisi gemilere hukuka aykırı eylemlerde bulunan kişilere karşı uygun önlemlerin alınmasını sağlamak amacıyla yapılan sözleşmenin kısaltmasıdır?

A) CLC 69
B) PAL 74
C) SALVAGE 89
D) SUA 88
E) INMARSAT 76

55. Aşağıdakilerden hangisi suda yaşayan zararlı organizmaların bir bölgeden başka bir bölgeye yayılmasını önlemek amacıyla yapılan sözleşmenin kısaltmasıdır?

A) CLC 69
B) HNS 96/2010
C) CSC 72
D) SUA 88
E) BWM 2004

56. Aşağıdakilerden hangisi gemilerde kullanılan kalay ve karbon bağları güçlü bileşiklerin kullanımını yasaklamak ve antifouling dış kaplama boyalarının potansiyel olarak gelecekte kullanımını önlemek amacıyla yapılan sözleşmenin kısaltmasıdır?

A) AFS 2001
B) HNS 96/2010
C) OPRC 90
D) SUA 88
E) BWM 2004

57. I. BIMCO
II. INTERTANKO
III. ITF
IV. IMO
V. GREENPEACE

Yukarıda belirtilen kuruluşlardan hangisi denizcilik sözleşmelerine dayanak sağlar?

A) Yalnız II
B) Yalnız V
C) I, III ve V
D) I, III, IV ve V
E) I, II, III, IV ve V

3. GEMİ KAPTANI İÇİN GENEL DENİZ MEVZUATI

Öğrenme Birimi



Neler Öğreneceksiniz?

- Genel tanımlar ve bayrak çekme hakkı
- Kabotaj hakkı
- Geminin denize, yola ve yüke elverişliliği
- Gemi evrakı
- Gemi ve yük üzerindeki hak sahipleri
- Avarya
- Deniz kazası

Gemi kaptanı için söz konusu olan deniz mevzuatına hâkim olabilmek için kaptan, gemi, kabotaj hakkı gibi bazı tanımların bilinmesi önemlidir.

1. GENEL TANIMLAR VE BAYRAK ÇEKME HAKKI

1.1. Kaptan

Kaptan, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na (TTK) göre donatana bir hizmet akdi ile bağlı olan gemiadamıdır. Ancak kaptan kendi görev ve yetkileri bakımından diğer gemiadamlarından farklıdır. Gemi seferde iken geminin yegâne hâkimi olan kaptan, deniz hukukunda donatandan sonra gelen en önemli unsurdur. Kaptan gemiyi sevk ve idare eden kişi olmanın yanında donatanın da temsilcisi konumundadır. Gemide yük taşınırken yük sahibinin de temsilcisi sıfatıyla bazı görev ve sorumluluklar kaptana yüklenmiştir. Kaptan gemi ve yükün yönetimi ile birlikte diğer gemiadamlarının ve varsa yolcuların can güvenliğinin de sorumluluğunu yüklenir.

1.1.1. Kaptanın Görevleri

Kaptanın TTK'de belirtilen görevleri şunlardır:

- Kaptan, yola çıkmadan önce geminin denize ve yola elverişli olmasına ve gemiye, gemi adamlarına ve yüke ait belgelerin gemide bulunmasına dikkat etmek zorundadır.
- Kaptan, yükleme ve boşaltma araçlarının kullanılma amaçlarına uygun durumda olmasına ve istifin, özel istifçiler tarafından yapılsa bile, denizcilikte geçerli olan kurallara uygun bir şekilde gerçekleştirilmesine dikkat etmek zorundadır. Kaptan, denizcilikte geçerli olan kurallar uyarınca; geminin aşırı derecede yüklenmemesine, gerekli safranın gemide bulunmasına ve geminin ambarlarının taşınacak olan eşyayı kabule ve korumaya elverişli bir şekilde donatılmış olmasına dikkat etmek zorundadır.
- Kaptan, yabancı mevzuata uymak zorundadır. Kaptan, yabancı bir ülkede bulunduğu sırada o ülke devletinin mevzuatına, özellikle kolluk, vergi ve gümrük kurallarına uymamasından doğan zararları tazmin ile yükümlüdür. Kaptan, gemisine harp kaçağı niteliğine sahip olduğunu bildiği veya bilmesi gereken eşyayı yüklemesi sebebiyle ortaya çıkan zararı da tazmin ile yükümlüdür.
- Kaptan, gemi kalkmaya hazır olunca, elverişli ilk fırsatta yola çıkmak zorundadır. Kaptan, hastalık veya diğer bir sebepten dolayı gemiyi yönetemeyecek durumda olsa bile, geminin kalkmasını veya yolculuğun devamını, uygun görülemeyecek bir şekilde geciktiremez. Böyle bir durumda kaptan, durumun gereklerine göre donatandan talimat alması mümkünse, vakit geçirmeden ona engelleri bildirip talimat gelinceye kadar gereken önlemleri almak; aksi takdirde yerine başka bir kişiyi kaptan olarak bırakmak zorundadır. Kaptan, seçiminde kusurlu olmadıkça, kendisine vekâlet eden kaptanın fiillerinden dolayı sorumlu tutulamaz.
- Yükleme başladıktan boşaltma bitinceye kadar zorunlu bir sebep bulunmadıkça kaptan, ikinci kaptanla birlikte aynı zamanda gemiden ayrılamaz. Kaptan ayrılmak zorunda kalırsa, ayrılmadan önce zabitler veya tayfalar arasından uygun birisini yerine vekil bırakmakla yükümlüdür. Bu hüküm, geminin güvenli olmayan bir limanda veya demirleme yerinde bulunduğu zamanda, yükleme başlamadan önce ve boşaltma bittikten sonra da uygulanır. Kaptan, yakın bir tehlikenin var olması hâlinde veya gemi denizde bulunduğu sırada, gemiden ayrılmasını haklı gösteren bir zorunluluk olmadıkça, gemide kalmakla yükümlüdür.
- Kaptan, bir tehlikenin varlığı hâlinde, gemi zabitlerine danışmaya gerek görse bile, onların verdikleri kararlara bağlı olmayıp alacağı önlemlerden daima kendisi sorumlu olur.
- Her gemide gemi jurnali denilen bir defter tutulur. Bu deftere her yolculukta eşya veya safranın yüklenmeye başlanması anından itibaren geçecek belli başlı olaylar yazılır. Gemi jurnali, kaptanın gözetimi altında, ikinci kaptan tarafından ve onun mazereti hâlinde bizzat kaptan veya kaptanın gözetimi altında

olmak şartıyla ehil bir gemi adamı tarafından tutulur. Bir liman içinde yolculuk yapan küçük gemilerde jurnal tutmak yükümlülüğü yoktur.

- Kaptan, yolculuk sırasında gemiyi veya taşınan eşyayı ilgilendiren veya başkaca bir maddi zarar doğurması muhtemel olan bir kaza meydana geldiğinde, gemi zayi olsa bile, bir deniz raporu düzenlenmesini istemeye yetkili ve kendisinden istendiği takdirde buna zorunludur. Deniz raporunun düzenlenmesini donatan veya ilgisi olduğunu ispat eden herkes isteyebilir.
- Kaptan, gemi zayi olsa bile, gerektiği sürece donatanın menfaatlerini korumakla yükümlüdür.

1.1.2. Kaptanın Yetkileri

TTK'ye göre kaptanın donatanı, taşıyanı (yük sahibi) ve yükle ilgili kişileri temsil yetkisi vardır. TTK'ye göre kaptanın yetkileri şunlardır:

- Kaptan, donatanın lüzumlu işleri bizzat yapabilecek durumda olup olmamasına göre dar veya geniş tutulabilecek donatanı temsil yetkisine sahiptir. Bu yetki geminin bağlama limanında olup olmamasına göre değişir.
  - Gemi Bağlama Limanında Bulunduğu Sırada: Gemi henüz bağlama limanında bulunduğu sırada kaptanın yapmış olduğu hukuki işlemler donatanı bağlamaz; meğerki, kaptan kendisine ayrıca verilmiş özel bir yetkiye dayanarak hareket etmiş veya borç, diğer bir özel borçlandırıcı sebepten doğmuş olsun.
  - Gemi Bağlama Limanı Dışında Bulunduğu Sırada: Gemi bağlama limanı dışında bulunduğu sırada kaptan, bu sıfatla, geminin donatılmasına, yakıt ve kumanyasına, gemi adamlarına, geminin denize, yola ve yüke elverişli bir hâlde tutulmasına ve genel olarak yolculuğun güvenli bir şekilde sürdürülmesine ilişkin her türlü işlem ve tasarrufları üçüncü kişilerle donatan adına yapmaya yetkilidir. Taşıma sözleşmeleri yapmak ve görevlerine giren hususlarda dava açmak da kaptanın yetkisi kapsamındadır. Yabancı bayraklı gemilerde, geminin malikine veya kiracısına açılacak her türlü dava veya takip, onlar hakkında geçerli olmak üzere kaptana da yöneltilebilir.
  - Bunların yanında kaptanın kredi işlemleri ile ilgili yetkisi vardır. Kaptan, ancak gemiyi korumak veya yolculuğu yapmak için zorunluluk bulunması hâlinde ve bu ihtiyaçların karşılanabilmesi için gerekli olan miktarda ödünç para veya veresiye mal almaya ve benzeri kredi işlemlerini yapmaya yetkilidir. Ancak kaptanın yapmaya yetkili olduğu belirtilen işlemlerin geçerliği, onun seçtiği işlemin amaca uygun veya bu işlemle sağlanan para veya diğer şeylerin fiilen geminin korunması veya yolculuk yapmak için kullanılmış olup olmamasına bağlı değildir. Üçüncü kişi, kaptanın yetkisiz olduğunu veya sağlanan krediyi başka bir amaçla kullanma niyetinin bulunduğunu biliyorsa yahut bunları bilmemesi ağır bir ihmal oluşturuyorsa, kaptanın yaptığı işlem donatanı bağlamaz.

    Kaptanın kambiyo taahhütlerinden dolayı donatanın şahsen sorumlu tutulması, ona donatan tarafından açık bir temsil yetkisi verilmiş bulunmasına bağlıdır.

    *(*Kaptanın temsil yetkisi donatan tarafından sınırlandırılabilir. Kaptanın kanundan doğan temsil yetkisini sınırlandırmış olan donatan, bu sınırlandırmalara kaptanın uymadığını, sadece bunları bilen kişilere karşı ileri sürebilir.)*
- Kaptan, konşimentonun tanzimi ve imzalanması hususunda taşıyanın nam ve hesabına hareket edecek şekilde **taşıyanı temsil yetkisi**ne sahiptir.
- Kaptan, yükle ilgili olan kişilerin menfaatini korumak üzere **yükle ilgilileri temsil yetkisi**ne sahiptir.
  - Kaptan, yolculuk esnasında yükle ilgili olanların menfaati gereği eşyanın en iyi şekilde korunması için mümkün olan özeni göstermekle yükümlüdür. Kaptan, bir zararın önüne geçilmesi veya azaltılması için özel önlemlerin alınması gerektiğinde, yükle ilgililerin menfaatlerini göz önünde bulundurmaya ve mümkünse talimatlarını

almaya ve durumun gereğine göre bu talimatları yerine getirmeye zorunludur. Talimat alınması mümkün olmadığı takdirde, kaptan kendi takdirine göre hareket eder; ancak yükle ilgili olanları, bu gibi durumlardan ve alınan önlemlerden gecikmeksizin bilgilendirmek için üzerine düşeni yapar. Kaptan, bu gibi durumlarda eşyayı tamamen veya kısmen boşaltmaya ve eşyanın bozulması yüzünden veya diğer sebeplerden ileri gelebilecek büyük bir zararın başka surette önüne geçilemeyeceği anlaşılıyorsa, eşyayı satmaya; korunması yahut daha ileri götürülmesi için gereken parayı sağlamak için rehnetmeye yetkilidir. Kaptan, yükle ilgili olanların zamanında bizzat yapabilecek durumda olmamaları koşuluyla, eşyanın zıyaından ve hasara uğramasından doğan istem haklarını, mahkemelerde veya mahkeme dışında kendi adına kullanmaya yetkilidir.

- Yolculuğun izlenen rota üzerinde sürdürülmesini umulmayan bir hâl engellerse, kaptan durumun gereklerine ve imkânlar çerçevesinde uygulamaya zorunlu olduğu talimata göre, yolculuğa, başka bir rota üzerinde devam edebileceği gibi (rotadan sapma) kısa veya uzun bir süre için ara verebilir veya kalkma limanına geri dönebilir.
- Kaptan, ancak yolculuğun devamı için zorunluluk bulunduğu takdirde, eşya üzerinde onu satmak, rehnetmek veya kullanmak suretiyle tasarrufta bulunabilir. Kaptan, para ihtiyacı müşterek avaryadan kaynaklanmış olup da bunu karşılamak için değişik önlemlerden birine başvurabilecek durumda bulunuyor ise, bunlardan ilgililere en az zarar verecek olanını seçmek zorundadır. Müşterek avarya hâli bulunmadığı takdirde, kaptan, sadece, para ihtiyacı başka yolla karşılanamıyorsa veya diğer önlemlerin alınması donatan yönünden katlanılamayacak bir zararın doğmasına sebebiyet verecekse, eşyayı satabilir, rehnedebilir veya diğer bir şekilde eşya üzerinde tasarrufta bulunabilir.

1.1.3. Kaptanın Sorumlulukları

Kaptanın TTK'ye göre donatan ve üçüncü kişilere karşı sorumlulukları bulunur. Kaptanın donatana karşı sorumlulukları şunlardır:

- Kaptanın donatana bilgi verme yükümlülüğü bulunur. Kaptan; donatana geminin durumu, yolculuk sırasında meydana gelen olaylar, yaptığı sözleşmeler ve açılan davalar hakkında düzenli şekilde bilgi vermekle yükümlü olduğu gibi, şartlar elverdikçe bütün önemli işlerde, yolculuğun değiştirilmesi veya kesilmesi gerektiğinde ve olağanüstü tamirler ile alımlarda donatandan talimat istemek zorundadır.
- Kaptanın navlun ve diğer paraları donatana verme yükümlülüğü vardır. Kaptan, elinde donatana ait yeterli miktarda para bulunsa bile, olağanüstü tamirleri ve alımları, ancak zorunluluk hâlinde yapabilir. Kaptan, geminin bağlama limanına dönüşünde veya her isteyişinde donatana hesap vermek zorundadır. Kaptan; taşıtandan, yükletenden ve gönderilenden ödül veya tazminat gibi her ne ad altında olursa olsun navlun dışında aldığı bütün paraları da donatanın hesabına alacak yazmak zorundadır.
- Kaptanın gemiye kendi hesabına eşya yüklememe yükümlülüğü vardır. Kaptan, donatanın muvafakati olmaksızın kendi hesabına gemiye eşya yükleyemez. Bu yasağa uymadığı takdirde, kaptan bu gibi yolculuklarda benzer eşya için, yükleme yerinde ve zamanında istenebilecek en yüksek navlunu donatana ödemeye zorunludur. Donatanın kaptanın ödediği navlunun karşılamadığı zararı için tazminat isteme hakkı saklıdır.
- Kaptanın üçüncü kişilere karşı bütün işlerinde sorumluluğu vardır. Kaptan, bütün işlerinde, özellikle ifası kendisine düşen sözleşmelerin yerine getirilmesinde tedbirli bir kaptan gibi hareket etmek zorundadır. Kaptan, kusuruyla yol açtığı zararlardan, özellikle TTK'de belirtilen görevlerini yapmamasından doğacak zararlardan dolayı, yolcular da dâhil, gemi ve eşyayla ilgili herkese karşı sorumludur.

Donatanın emrine uyması kaptanı sorumluluktan kurtarmaz. Kaptan, ifasını ayrıca üstlenmedikçe veya kanuni yetkilerini aşmadıkça, yapmış olduğu işlemlerden dolayı şahsen borç altına girmez.

1.2. Gemi

TTK'de gemi şu şekilde tanımlanır: Tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da, "gemi" sayılır. Suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın "ticaret gemisi" sayılır. Bu tanımlamaya göre bir su aracının gemi olarak tanımlanabilmesi için aşağıdaki unsurlara birlikte sahip olması gerekir.

- Suda hareket etmesini gerektirecek bir amaca tahsis edilmiş olmalıdır.
- Yüzme özelliğine sahip olmalıdır (kendiliğinden hareket etme kabiliyeti olmasa bile).
- Pek küçük olmamalıdır.

TTK'de yer alan bu şartlar dikkate alındığında denizaltı, şat, mavna, yüzer havuz, salapurya, tarak gemisi, kablo gemisi, yüzer vinç, sondaj platformu, suni ada, buzkıran vb. deniz araçları gemidir. Bunun yanında köprü dubaları, sandal, filika, kayık, küçük yelkenli, su kızağı, kano vb. deniz araçları gemi değildir. Gemileri farklı ölçütlere göre çeşitli yönlerden Şema 3.1'deki gibi sınıflandırmak mümkündür.



Şema 3.1: Gemilerin Sınıflandırılması

1.2.1. Geminin Ayırt Edici Unsurları

Gemileri birbirlerinden ayırt eden **geminin adı**, **bayrağı**, **bağlama limanı, tonajı** gibi kimliğini belirleyen unsurlar bulunur.

- **Geminin Adı:** Geminin ilk Türk maliki, gemiye dilediği adı vermekte serbesttir. Şu kadar ki, seçilen ad karıştırılmaya yol açmayacak şekilde başka gemilerin adlarından farklı olmalıdır. Gemi tasdiknamesi verilmiş olan bir geminin adı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının izniyle değiştirilebilir. Sicile kayıtlı bir

geminin bordasının her iki tarafına adı, kıçına da adı ile bağlama limanı; silinmez, bozulmaz ve kolayca okunacak harflerle yazılır (Görsel 3.1).



Görsel 3.1: Gemi adı ve bağlama limanı

- **Geminin Bayrağı:** Her gemi bir devletin bayrağını taşımak zorundadır. Her Türk gemisi Türk Bayrağı çeker. Türk gemileri için Türk bayrağı bir hak olmanın yanında bir yükümlülüktür. TTK'de Türk bayrağı çekme hakkı şu şekilde ifade edilir:
  - Yalnız Türk vatandaşının malik olduğu gemi, Türk gemisidir.
  - Birden fazla kişiye ait olan gemilerde, Paylı mülkiyet hâlinde payların çoğunluğunun, elbirliğiyle mülkiyet hâlinde maliklerinin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması şartıyla Türk gemisi sayılırlar.
  - Tüzel kişiliğe sahip olan kuruluş, kurum, dernek ve vakıflara ait olan gemiler, yönetim organını oluşturan kişilerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması şartıyla Türk gemisi sayılırlar.
  - Türk ticaret şirketlerine ait olan gemiler, şirketi yönetmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olmaları ve şirket sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması, anonim ve sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketlerde ayrıca payların çoğunluğunun nama yazılı ve bir yabancıya devrinin şirket yönetim kurulunun iznine bağlı bulunması şartıyla Türk gemisi sayılırlar.
  - Türk ticaret siciline tescil edilen donatma iştiraklerinin mülkiyetindeki gemiler, paylarının yarısından fazlası Türk vatandaşlarına ait ve iştiraki yönetmeye yetkili paydaş donatanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması şartıyla Türk gemisi sayılırlar.
- **Geminin Bağlama Limanı:** Bir geminin bağlama limanı o gemiye ait seferlerin yönetildiği yerdir (Görsel 3.1).
- **Geminin Tonajı:** Tonaj geminin büyüklüğünü ifade eder. Geminin büyüklüğü kamu hukuku ve özel hukuk açısından önem arz eder. Kamu hukuku açısından gemilerden liman, fener, kanal masrafları gibi vergi ve harçların alınması ile gemide bulunması gereken teçhizat ve gemiadamlarının sayısını belirlemede ölçüt olarak geminin büyüklüğü dikkate alınır. Özel hukuk açısından ise geminin yük veya yolcu taşıması için alınacak ücret geminin büyüklüğüne göre değişir. Gemilerin ölçülmesi teknik ve karmaşık bir iştir. Her ülkenin ulusal mevzuatında bu ölçme işlemi ile ilgili hususlar belirtilmiştir. Ülkemizde ölçme işlemi **Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği** kapsamında yapılır. Geminin ölçülmesi sonucunda gemi ve su aracının belirleyici özelliklerini, teknik özelliklerini ve ölçüm sonuçlarını gösteren **tonilato belgesi** düzenlenir ve ölçüm sonucu ayrıca gemi siciline tescil edilir.

1.2.2. Gemi Sicilleri

Gemilerin kaydedildikleri sicile **gemi sicili** denir. Gemi sicili gemilerin kaydedildiği bir kütüktür. Başlangıçta sadece gemilerin bayrağını başka bir ifadeyle milliyetini belirlemek için tesis edilmiştir. Zamanla mülkiyet, ipotek, intifa gibi özel hukuk ilişkilerini düzenleme fonksiyonu da kazanmıştır.

Gemi sicili, gemilerin kaydının tutulduğu bir kütük olmasına karşın her gemi sicile tescil edilemez. Tescil yönünden gemiler **tescili zorunlu gemiler**, **sicile tescil edilebilecek gemiler** (isteğe bağlı) ve **sicile tescili mümkün olmayan gemiler** olmak üzere üç başlık altında incelenir.

- **Tescili Zorunlu Gemiler:** Onsekiz gros tonilatoda ve daha büyük her ticaret gemisinin maliki, tescil isteminde bulunmak zorundadır.

- **Sicile Tescil Edilebilecek Gemiler:** Türk Bayrağı'nı çekme hakkına sahip ticaret gemileri, yatlar, spor ve eğitim gemileri ile Türkiye'de inşa edilmekte olan gemiler gemi siciline tescil edilebilir.
- **Sicile Tescili Mümkün Olmayan Gemiler:** Türk gemisi olmayan gemilerle, yabancı bir gemi siciline kayıtlı bulunan Türk gemileri, donanmaya bağlı harp gemileri, yardımcı gemiler ve Devlet, il özel idaresi, belediye ve köy ile diğer kamu tüzel kişilerine ait münhasıran bir kamu hizmetinin görülmesine özgülenmiş gemiler Türk Gemi Siciline tescil olunamaz.

Ülkemizde gemi sicilleri **Milli Gemi Sicili (MGS)** ve **Türk Uluslararası Gemi Sicili (TUGS)** ile düzenlenmiştir. MGS ve TUGS'ye tescil edilmiş olanlar dışındaki gemiler ile deniz ve iç su araçlarının kaydı için ise **Bağlama Kütüğü (BK)** oluşturulmuştur. Ayrıca inşa hâlindeki gemiler için de **Yapı Hâlindeki Gemilere Özgü Sicil** bulunur.

- **Milli Gemi Sicili (MGS):** TTK'de düzenlenen gemi siciline **Milli Gemi Sicili (birincil sicil)** denir. MGS'ye TTK gereğince Türk Bayrağını çekme hakkına sahip ticaret gemileri ile TTK 935. maddesinin ikinci fıkrasının a ve c bentlerinde yazılı gemiler (yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemiler; yabancı bir devlet veya onun vatandaşları adına Türkiye'de yapılmakta olan gemiler) kaydolunur. TTK'nin 957. maddesi gereğince 18 groston ve daha büyük her ticaret gemisinin sahibi, tescil isteminde bulunmak zorundadır.
- **Türk Uluslararası Gemi Sicili (TUGS):** Gemiler ile turizm şirketi envanterlerinde kayıtlı ticari yatların temin ve işletilmesinde kolaylık sağlamak suretiyle Türk denizciliğinin geliştirilmesini hızlandırmak ve ekonomiye katkısını artırmak amacı ile 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu (TUGSK) ile düzenlenen sicile **Türk Uluslararası Gemi Sicili (ikinci sicil)** denir. TUGSK'nin yürürlüğe girdiği tarihte Milli Gemi Sicili'ne kayıtlı bulunan, Kanun'un 1'inci ve 2'nci maddesi kapsamındaki bütün gemiler ve yatlar, yurt içinde inşa edilen gemiler ve yatlar ile yurt dışından ithal edilen 3.000 DWT'nin (yolcu gemileri ile özel maksatlı, özel yapılı gemilerde ise 300 GT'un) üzerindeki gemiler ve yatlar talep üzerine Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne tescil edilir.
- **Bağlama Kütüğü (BK):** MGS'ye tescili zorunlu olanlar ve TUGS'a tescili olanlar dışındaki gezinti tekneleri, yatlar, diğer deniz araçları ve ayrıca gemiler ve ülke içi deniz taşımacılığında kullanılan araçların tescili için Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği (BKUY) ile düzenlenen sicil türüdür. Bu tür ticari ve özel gemi, deniz ve iç su araçlarının sahipleri ya da işletenleri söz konusu deniz araçlarını bağlama kütüğüne kaydettirmek ve ruhsatname almak zorundadırlar.
- **Yapı Hâlindeki Gemilere Özgü Sicil:** Yapı hâlindeki bir gemi, malikin istemi üzerine veya yapı üzerinde bir gemi ipoteğinin kurulması yahut yapının ihtiyati ya da kesin haczi veya tersane sahibinin gemi ipoteğinin kurulmasına yönelik istem hakkını teminat altına almak amacıyla sicile şerh verilmesi söz konusu olduğu takdirde yapı hâlindeki gemilere özgü sicile kaydolunur.

  Gemi, ancak malikin veya maliklerinden birinin istemi üzerine gemi siciline tescil olunur. Gemi sicili içerisinde şu bilgiler yer alır:

  - Geminin adı
  - Türü ve yapımında kullanılmış olan esas malzeme
  - Bağlama limanı
  - Belirlenmesi mümkünse yapıldığı yer ve kızaktan indiği yıl
  - Resmî ölçme sonuçları ve makine gücü
  - Geminin maliki
  - İktisap sebebi
  - Türk Bayrağını çekme hakkına esas oluşturan sebepler
  - Malikin, Türkiye'de yerleşim yeri veya ticari işletmesi olmaması nedeni ile bir temsilci olması durumunda temsilcinin adı, soyadı, T.C. kimlik numarası ve adresi

1.2.3. Geminin Asli Unsurları, Bütünleyici Parçaları ve Eklentileri

Gemi temelde birçok parçadan oluşmuş bir bütün olarak düşünülebilir. Gemiyi oluşturan ana yapı elemanları dışında sefer yapabilmesi için tekneye birçok parça eklenir. Kısaca gemiyi oluşturan parçalar **geminin asli unsurları**, **geminin bütünleyici / ayrılmaz parçaları (geminin mütemmim cüzü)** ve **geminin eklentileri / teferruatları** olarak üç başlıkta incelenir.

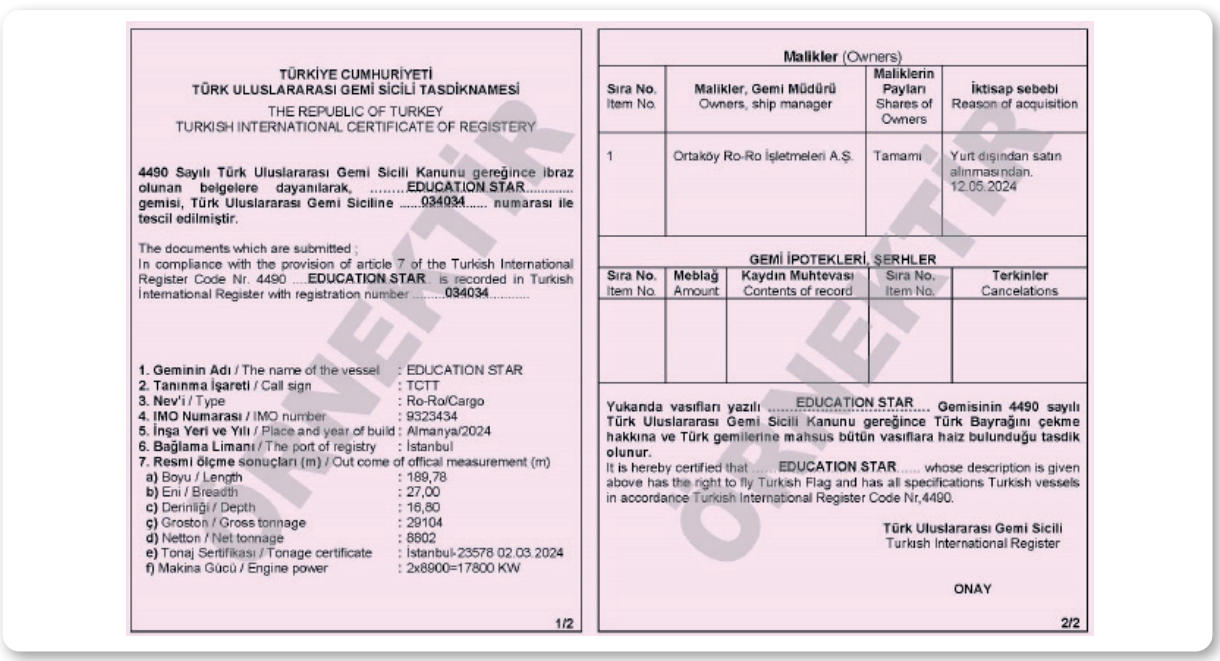
- **Geminin Asli Unsurları:** Geminin kendisini meydana getiren başka bir ifadeyle gemiyi gemi yapan unsurlardır. Omurga, posta, kemere, kaplamalar, perçin, cıvata vb. parçalar örnek verilebilir.
- **Geminin Bütünleyici / Ayrılmaz Parçaları (Geminin Mütemmim Cüzü):** Denizcilik örfüne göre teknenin temel unsuru olan ve gemi telef olmadıkça ya da yapısı değiştirilmedikçe gemiden ayrılmasına olanak olmayacak şekilde tekneye eklenmiş parçalardır. Geminin ayrılmaz parçaları **olmazsa olmaz** özelliktedir. Ana makine, yardımcı makine, jeneratör, şaft, pervane, dümen, seyir cihazları, kazan vb. parçalar buna örnek verilebilir.
- **Geminin Eklentileri / Teferruatları:** Geminin teferruatları niteliğinde olan bu parçalar, denizcilik örfüne göre geminin işletilmesi için gemiye kalıcı olarak sabitlenen ve kullanılmasında birleştirme, takma vb. yöntemle gemiye tabi kılınan taşınır mal niteliğinde olan parçalardır. Geminin eklentileri **olmasa da olur** özelliktedir. Zincir, harita, filika, can salı, seyyar elektronik cihazlar, dürbün, halatlar vb. parçalar buna örnek verilebilir.

1.3. Türk Bayrağı Çekme Hakkı

Bir geminin Türk bayrağını çekme hakkı, **gemi tasdiknamesi** ya da **bayrak şehadetnamesi** ile ispat olunur. Bu belgelerden birine sahip olmayan gemiler Türk bayrağını çekme hakkını kullanamazlar. Ancak 18 gros tonilatodan küçük gemilerle yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemiler, gemi tasdiknamesine ve bayrak şahadetnamesine ihtiyaç olmaksızın Türk bayrağı çekebilir.

1.3.1. Gemi Tasdiknamesi

Gemi sicile kaydedildikten sonra gemi siciline yazılı bilgileri içeren bir belge düzenlenir. Gemi sicilinin kopyası niteliğinde olan bu belgeye **Gemi Tasdiknamesi *(Ship Register Certificate)*** denir (Görsel 3.2).



TÜRKİYE CUMHURİYETİ
TÜRK ULUSLARARASI GEMİ SİCİLİ TASDİKNAMESİ
THE REPUBLIC OF TURKEY
TURKISH INTERNATIONAL CERTIFICATE OF REGISTERY

4490 Sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu gereğince ibraz olunan belgelere dayanılarak, ...EDUCATION STAR..... gemisi, Türk Uluslararası Gemi Siciline .....034034..... numarası ile tescil edilmiştir.

The documents which are submitted ;
In compliance with the provision of article 7 of the Turkish International Register Code Nr. 4490 ....EDUCATION STAR.... is recorded in Turkish International Register with registration number .....034034.....

1. Geminin Adı / The name of the vessel	: EDUCATION STAR
2. Tanınma İşareti / Call sign	: TCTT
3. Nev'i / Type	: Ro-Ro/Cargo
4. IMO Numarası / IMO number	: 9323434
5. İnşa Yeri ve Yılı / Place and year of build	: Almanya/2024
6. Bağlama Limanı / The port of registry	: İstanbul
7. Resmi ölçme sonuçları (m) / Out come of offical measurement (m)	
a) Boyu / Length	: 189,78
b) Eni / Breadth	: 27,00
c) Derinliği / Depth	: 16,80
ç) Groston / Gross tonnage	: 29104
d) Netton / Net tonnage	: 8802
e) Tonaj Sertifikası / Tonage certificate	: İstanbul-23578 02.03.2024
f) Makina Gücü / Engine power	: 2x8900=17800 KW

1/2

Malikler (Owners)

Sıra No. Item No.	Malikler, Gemi Müdürü Owners, ship manager	Maliklerin Payları Shares of Owners	İktisap sebebi Reason of acquisition
1	Ortaköy Ro-Ro İşletmeleri A.Ş.	Tamamı	Yurt dışından satın alınmasından. 12.05.2024

GEMİ İPOTEKLERİ, ŞERHLER

Sıra No. Item No.	Meblağ Amount	Kaydın Muhtevası Contents of record	Sıra No. Item No.	Terkinler Cancelations

Yukarıda vasıfları yazılı .....EDUCATION STAR..... Gemisinin 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu gereğince Türk Bayrağını çekme hakkına ve Türk gemilerine mahsus bütün vasıflara haiz bulunduğu tasdik olunur.
It is hereby certified that ..... EDUCATION STAR ..... whose description is given above has the right to fly Turkish Flag and has all specifications Turkish vessels in accordance Turkish International Register Code Nr,4490.

Türk Uluslararası Gemi Sicili
Turkish International Register

ONAY

2/2

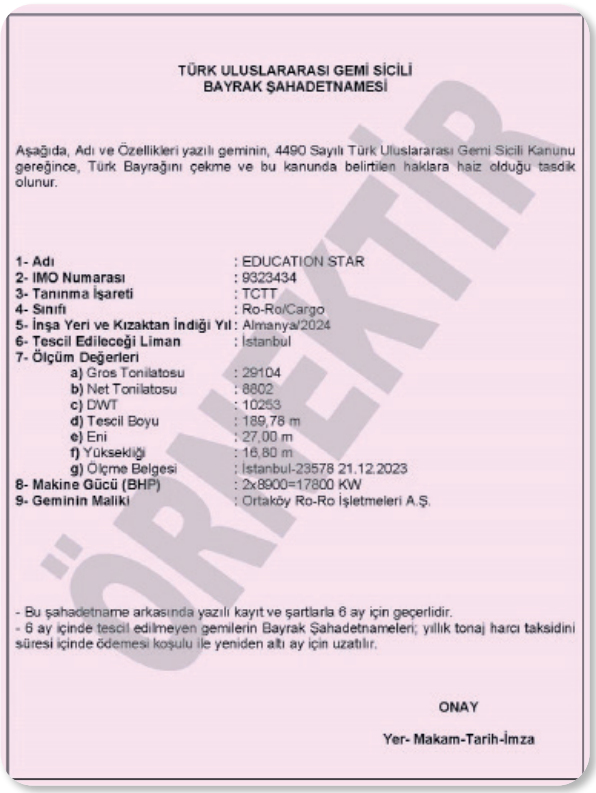
Görsel 3.2: Gemi tasdiknamesi

Geminin Türk Bayrağını çekme hakkı, gemi tasdiknamesi ile ispat olunur. Gemi tasdiknamesi alınmadıkça, Türk Bayrağını çekme hakkı kullanılamaz. Gemi tasdiknamesi veya bunun sicil müdürlüğünce onaylanmış bir özeti veya bayrak şahadetnamesi yolculuk sırasında devamlı olarak gemide bulundurulur.

1.3.2. Bayrak Şehadetnamesi

Türkiye dışında bulunan bir gemi Türk Bayrağını çekme hakkını elde ederse, geminin bulunduğu yerdeki Türk konsolosu tarafından Türk Bayrağını çekme hakkına dair verilecek "bayrak şahadetnamesi" (Görsel 3.3) gemi tasdiknamesi yerine geçer. Bayrak şahadetnamesi, düzenlendiği günden itibaren ancak bir yıl için geçerlidir; yolculuk, mücbir sebep yüzünden uzadığı takdirde süre de uzar.

Türkiye'de yapılmış olup da Türk Bayrağını çekme hakkına sahip bulunmayan gemilere, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca, teslim edilecekleri yere kadar geçerli olmak üzere bir bayrak şahadetnamesi verilebilir.



TÜRK ULUSLARARASI GEMİ SİCİLİ
BAYRAK ŞAHADETNAMESİ

Aşağıda, Adı ve Özellikleri yazılı geminin, 4490 Sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu gereğince, Türk Bayrağını çekme ve bu kanunda belirtilen haklara haiz olduğu tasdik olunur.

1- Adı	: EDUCATION STAR
2- IMO Numarası	: 9323434
3- Tanınma İşareti	: TCTT
4- Sınıfı	: Ro-Ro/Cargo
5- İnşa Yeri ve Kızaktan İndiği Yıl	: Almanya/2024
6- Tescil Edileceği Liman	: İstanbul
7- Ölçüm Değerleri	
a) Gros Tonilatosu	: 29104
b) Net Tonilatosu	: 8802
c) DWT	: 10253
d) Tescil Boyu	: 189,78 m
e) Eni	: 27,00 m
f) Yüksekliği	: 16,80 m
g) Ölçme Belgesi	: İstanbul-23578 21.12.2023
8- Makine Gücü (BHP)	: 2x8900=17800 KW
9- Geminin Maliki	: Ortaköy Ro-Ro İşletmeleri A.Ş.

- Bu şahadetname arkasında yazılı kayıt ve şartlarla 6 ay için geçerlidir.
- 6 ay içinde tescil edilmeyen gemilerin Bayrak Şahadetnameleri; yıllık tonaj harcı taksidini süresi içinde ödemesi koşulu ile yeniden altı ay için uzatılır.

ONAY

Yer- Makam-Tarih-İmza

ÖRNEKTİR

Görsel 3.3: Bayrak şehadetnamesi

2. KABOTAJ HAKKI

Bir devletin kendi kıyılarındaki limanlar arasında gerçekleştirilen deniz taşımacılığı hakkının yalnız kendi bayrağını taşıyan gemilere tanınmasına **kabotaj hakkı** denir. 1 Temmuz 1926'da çıkarılarak yürürlüğe giren ve **Kabotaj Kanunu** olarak da anılan 815 sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkında Kanun ile Türk kıyılarında, limanda ya da limanlar arasında mal ve yolcu taşıma hakkı, römorkör, kılavuzluk vb. her türlü liman hizmetleri Türk vatandaşlarına ve Türk gemilerine verilmiştir. Yabancı gemiler, yolcu ve yük taşımayı, römorkör ve kılavuzluk işlemini sadece Türk limanlarından yabancı limanlara ya da yabancı limanlardan Türk limanlarına doğru yapabilirler.

Kabotaj Kanunu'na göre nehirler, göller ve Marmara bölgesiyle boğazlarda tüm kara suları ile kara sularına dâhil olan körfez, liman, koy vb. bölgelerde; vapur, römorkör, istimbot, motorbot, mavna, salapurya, sandal, kayık, her tür makine, yelken ya da kürekle hareket eden bütün deniz araçları ile tarak, prizman, maçuna, algarina, şat ve her türlü nakliye ve su dubaları, limbo, tahlisiye vasıtaları vb. ile şamandıra, sal gibi sabit ve yüzer araç bulundurmak, bunlarla seyrüsefer ve nakliyat yapmak suretiyle ticaret hakkı Türk vatandaşlarına aittir. Ayrıca deniz mahsulleri olarak balık, istiridye, midye, sünger, inci, mercan, sedef vb.nin avlanması, kum, çakıl vb.nin çıkarılması Türk vatandaşlarının tekelindedir. Kazazede gemiler konusunda ise deniz altında ve üstündeki gemilerin çıkarılması ile ilgili operasyonlar Türk vatandaşlarının tekelindedir. Dalgıçlık, arayıcılık, deniz bakkallığı, kaptanlık, gemi mühendisliği, kâtiplik, tayfalık, amelelik ve benzeri işlerin icrası, iskele, rıhtım hamallığı ve her türlü deniz esnaflığı hakkı da Türk vatandaşlarına verilmiştir. Ancak 2013 yılında Kanun'da yapılan değişikliğe göre petrol hakkı sahibi yabancılar da Türk kara suları dâhilinde petrol arama ve üretim faaliyetlerini icra edebilirler.

Kabotaj hakkı ilk kez 1 Temmuz 1935'te Denizcilik Bayramı, 1 Temmuz 1939'da ilk kez Kabotaj ve Denizcilik Bayramı olarak kutlandı. Ülkemizde hâlen her yıl 1 Temmuz, **Kabotaj ve Denizcilik Bayramı** olarak kutlanır.

3. GEMİNİN DENİZE, YOLA VE YÜKE ELVERİŞLİLİĞİ

Yük ya da yolcu taşıyacak her geminin donatanı veya işleteni geminin denize, yola ve yüke elverişli olmasını sağlamakla yükümlüdür. Sefere çıkacak tüm gemiler, yolculuğunu emniyetli bir şekilde tamamlayabilmek için denize elverişli olmalıdır.

TTK; denize, yola ve yüke elverişli gemiyi şu şekilde tanımlamıştır: Gövde, genel donatım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından, yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) tehlikelere karşı koyabilecek bir gemi denize elverişli sayılır. Denize elverişli olan gemi, teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliği ve sayısı bakımından, (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli niteliklere sahip bulunduğu takdirde yola elverişli sayılır. Soğutma tesisatı da dâhil olmak üzere, eşya taşımada kullanılan kısımları eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına elverişli olan bir gemi yüke elverişli sayılır. TTK, denize elverişsiz hâle gelmiş bir gemi hakkında şu hükümlere yer verir:

- Tamiri hiç veya bulunduğu yerde mümkün değilse ve tamir edilebileceği bir limana götürülemezse, tamir kabul etmez gemi sayılır.
- Tamir giderleri geminin, eski ve yeni farkı gözetilmeksizin, önceki değerinin dörtte üçünü aşacaksa, tamire değmez gemi sayılır.

Bir gemi kaptanı, gemisinin her an denize elverişli hâlde olmasını sağlama yükümlülüğündedir. Denize elverişli olup olmadığıyla ilgili gemiye uygulanan periyodik denetimlerle tekne, genel donanım, makine, kazan gibi kısımların deniz tehlikelerine karşı uygunluğu kontrol edilir. Denize elverişlilik belgesine sahip olmayan, belgesi iptal edilen ya da belgesinin süresi bitmiş olan geminin yola çıkmasına müsaade edilmez. Denize elverişlilik belgesine sahip olmayan bir geminin işletilmesi durumunda donatan ve kaptan üç aydan bir yıla kadar hapis ile cezalandırılır. Ayrıca donatana para cezası kesilir.

Devletler, can ve mal taşıyan gemilerin ilgili mevzuat hükümleri çerçevesinde denize elverişli olup olmadığını sürekli olarak denetlemekle yükümlüdür. Gemiler, 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun çerçevesinde tahsis amacına, cinsine ve sefer bölgelerine göre tekne, makine, genel donanım, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme durumu, seyir teçhizatı ve haberleşme sistemi, sağlık koşulları, yük ve yolcu taşıma kapasiteleri, deniz kirliliğini önleme donanımları ile diğer seyir emniyeti konuları bakımından idare tarafından Gemilerin Teknik Yönetmeliği hükümlerine uygun olarak belirli periyotlarla denetlenir.

Yapılan denetleme sonucunda Gemilerin Teknik Yönetmeliği hükümlerine uygunluğu anlaşılan gemiye süreli bir "Denize Elverişlilik Belgesi" ve su araçlarına "Su Aracı Uygunluk Belgesi" verilir. Uluslararası sefer yapan gemilerin uluslararası sözleşmeler gereğince belgelendirilmiş olmaları durumunda, söz konusu gemiler için düzenlenecek olan denize elverişlilik belgesi, mevcut yasal sertifikalarının yıl dönüm tarihleri ile harmonize edilerek SOLAS kapsamında düzenlenen emniyet sertifikalarının geçerlilik tarihine kadar düzenlenir. Denize Elverişlilik Belgesi veya Su Aracı Uygunluk Belgesi talep üzerine yapılacak başlangıç sörveyi ile bu sörveye esas olan kara sörvey tarihinden itibaren aksi belgede belirtilmedikçe beş yıl süreli olarak düzenlenir. Yıllık sörvey, Denize Elverişlilik Belgesinin devamlılığını ve geminin tahsis edildiği hizmet için yeterliliğinin uygunluğuna yönelik mevcut belgenin yıldönümü tarihinin 3 ay öncesi ile 3 ay sonrası aralığında yapılır. Belgenin geçerlilik süresi içinde niteliklerini kaybetmiş olduklarından şüphe edilen gemi ve su araçları aynı süre içerisinde tekrar denetlenebilir. Denize Elverişlilik Belgesinin gemide bulundurulması zorunludur.

4. GEMİ EVRAKI

Her geminin personel, yolcu, yük ve gemi ile ilgili gemide bulundurması zorunlu olan evraka **borda evrakı *(ship's papers)*** denir. Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik hükümlerine göre bir Türk gemisinin veya bir işleticinin ulusal mevzuata veya uluslararası sözleşmelere uygun durumda olduğunu ve geminin tahsis edildiği hizmetleri yerine getirmek için denize elverişli olduğunu tespit

eden başlıca ulusal ve uluslararası belge, doküman ve sertifikalar vardır (İdare, ulusal mevzuatta ve uluslararası sözleşmelerde meydana gelebilecek değişikliklere uyum sağlamak amacıyla, belgeler ve dokümanlar listesini değiştirmeye yetkilidir). Bu belgeler uluslararası belgeler, ulusal belgeler ve diğer belgeler olarak sınıflandırılır.

5. GEMİ VE YÜK ÜZERİNDEKİ HAK SAHİPLERİ

Gemi ve taşıdığı yük üzerinde hukuki açıdan hak talebinde bulunabilecek kişiler şunlardır:

- **Gemi Sahibi:** Gemi üzerindeki tüm yasal hakları elinde bulunduran kişidir.
- **Donatan:** Sahibi olduğu gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan kişidir.
- **Gemi İşletme Müteahhidi:** Sahibi olmadığı bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla kendi adına deniz ticaretinde bizzat kendisi veya kaptan marifetiyle suda kullanan kişidir.
- **Donatma İştiraki:** Birden çok kişinin paylı mülkiyet şeklinde sahip oldukları bir gemiyi, aralarında yapmış oldukları bir sözleşme gereğince ve menfaat sağlamak amacıyla tümünün adına ve hesabına deniz ticaretinde kullanma durumudur.
- **Taşıyan:** Navlun sözleşmesi ile belirli bir ücret karşılığında deniz yolu ile taşıma işini üstlenen kişidir. Taşıyan, donatan olabileceği gibi gemiyi zamanlık kiralama *(time charter)* sözleşmesi ile kiralamış bir kişi de olabilir.
- **Taşıtan:** Navlun sözleşmesine göre taşıyanın karşı tarafını oluşturan kişidir. Taşıtan yük sahibi olmak zorunda değildir.
- **Yükleten:** Taşınacak yükü gemiye getiren veya taşıyana teslim eden kişidir. Yükleten ve taşıtan aynı kişi olabilir.
- **Gönderilen:** Geminin varış limanında mevcut yükü teslim almaya yetkili kişidir.
- **Broker:** Gemisini kiralamak isteyen kişiler ile gemi kiralamak isteyen kişileri (yük temsilcilerini) belirli bir ücret (komisyon) karşılığında bir araya getiren kişidir.

6. AVARYA

Avarya denizcilikte, bir deniz yolculuğunda geminin veya yükünün gördüğü zarar ve bu zarardan gemi ve yük sahiplerine veya onların sigortacılarına düşen pay anlamına gelir. Avarya, **hususi avarya** ve **müşterek avarya** olmak üzere iki çeşittir.

6.1. Hususi Avarya

Hususi avarya, bir gemi veya yükü ile ilgili yalnızca gemi sahibini veya bir yük sahibini etkileyen, sigorta edilen şeyin kısmi kaybı veya hasarıdır. Hususi avarya, müşterek avarya niteliğinde olmayıp gemi veya yükten sadece birine zarar gelmesi durumudur.

6.2. Müşterek Avarya

Ortak bir deniz sergüzeştine atılmış olan gemiyi, yükü, diğer eşyayı ve navlunu birlikte tehdit eden bir tehlikeden onları korumak amacıyla ve makul bir hareket tarzı oluşturacak şekilde, bile bile olağanüstü bir fedakârlık yapılması veya olağanüstü bir gidere katlanılması hâlinde **müşterek avarya hareketi** var sayılır ve bu hareketin doğrudan doğruya sonucu olan zarar ve giderler **müşterek avarya *(general average)*** olarak kabul edilir.

Müşterek avaryanın doğrudan doğruya sonucu olan zarar ve masraflar; kurtarılan gemi, yük ve navlun arasında değerleri oranında paylaştırılır. Bu paylaşma ve hesaplaşmayı gösteren belge veya rapora **dispeç** denir. Dispecin bu tanımı müşterek avarya ile ilgilidir.

Müşterek avarya için uygulanacak kuralları taraflar yaptıkları sözleşmede serbestçe belirleyebilirler. Ancak müşterek avarya için uygulanacak kurallar belirlenmemişse güncel **York Anvers Kuralları / YAK *(York Antwerp Rules)*** uygulanır.

Müşterek avaryanın oluşması için bazı unsurların oluşması gerekir. **Müşterek avaryanın unsurları** adı verilen unsurlar şunlardır:

- *Gemi ve yük müşterek bir deniz seferine atılmış olmalıdır.* Gemi ve yük arasında, yükün

taşınmak üzere yüklendiği andan tahliyesinin tamamlanmasına kadar devam eden bir kader birliği söz konusudur. Kural olarak geçici bir süre için de olsa yükün gemiden ayrılmasıyla müşterek deniz seferi sona ermiş olur.

- *Gemi ve yükü tehdit eden ortak ve yakın bir tehlike bulunmalıdır.* Tehlike sadece gemiyi ya da sadece yükü tehdit etmemeli, gemi ve yükün ikisini de tehdit eden ortak bir tehlike olmalıdır.
- *Müşterek tehlikeden gemi ve yükü korumak için olağanüstü bir fedakârlık ya da olağanüstü bir gider söz konusu olmalıdır.* Fedakârlık kararının hem gemiyi hem de yükü korumak amacıyla verilmiş olması gerekir. Yüklerin denize atılması fevkalade fedakârlığa, kurtarma ve yardım ücretleri de fevkalade gidere örnek teşkil eder.
- *Fedakârlık iradi olarak yapılmalıdır.* Başka bir ifadeyle gemi ve geminin yükünü söz konusu bir tehlikeden korumak için kaptan bile bile fedakârlık yapılmasına karar verir ve verdiği bu karar uygulanırsa müşterek avaryadan söz edilebilir.
- *Yapılan fedakârlık makul olmalıdır.* Kaptanın herhangi bir olumlu sonuç vermesi söz konusu olmayan bir tedbire başvurması hâlinde makul hareket tarzından söz edilemez. Örneğin makine dairesindeki bir yangına sabit CO_2 (karbondioksit) sistemi ile müdahale edilerek gemiye zarar vermeden yangın söndürülebilir. Ancak makine dairesine deniz suyu sıkılırsa yapılan bu müdahale makul sayılmaz.
- *Yapılan fedakârlık neticesinde faydalı bir sonuç alınmalıdır.* Gemi veya yük tamamen ya da kısmen de olsa kurtulmuş olmalıdır.

6.2.1. Müşterek Avaryanın Çeşitleri

Belirli unsurların oluşması sonucunda meydana gelen ve olağanüstü fedakârlık ve masraf yapılmasını gerektiren müşterek avaryanın York Anvers Kuralları'nda belirtilen çeşitleri şunlardır:

- **Denize Yük Atılması (YAK Kural I):** Gemi ve yükün tehlikede olması hâlinde bu müşterek tehlikeden korunmak için yükün veya geminin bazı kısımlarının denize atılması gerekebilir. Ticari kurallara uygun olarak taşınmayan yükün denize atılması, müşterek avarya olarak kabul edilmez.
- **Müşterek Selamet Uğruna Yapılan Fedakârlık Sonucunda Doğan Ziyan veya Hasar (YAK Kural II):** Müşterek selamet uğruna yüklerin atılması amacıyla açılan ambar kapaklarından veya farklı yerlerden giren suların sebep olduğu ziyan veya hasar müşterek avarya olarak kabul edilir.
- **Gemide Çıkan Yangının Söndürülmesi (YAK Kural III):** Gemide çıkan bir yangını söndürmek amacıyla yanmakta olan bir gemiyi karaya çekmek veya batırmak için oluşan zararlar da dâhil olmak üzere suyla veya diğer bir şekilde gemi ve yüke veya herhangi birine gelen zarar müşterek avarya olarak kabul edilir. Dumandan veya ateşin yarattığı ısıdan doğan zarar müşterek avarya olarak kabul edilmez.
- **Enkazın (Kırık Döküklerin) Kesilmesi (YAK Kural IV):** Bir kaza sonucu önceden tamamen yok olmuş veya sürüklenmiş bir enkazın veya gemi parçalarının kesilip atılmasından doğan zarar ve hasar müşterek avarya olarak kabul edilmez.
- **Geminin Karaya Oturtulması (YAK Kural V):** Geminin müşterek selamet uğruna batma ve alıkonulma tehlikesinden korunması için bilerek ve isteyerek karaya oturtulması hâlinde karaya oturtma, yeniden yüzdürme zararları ve masrafları müşterek avarya olarak kabul edilir. Bu tedbir alınmadan gemi sahile veya kayalara bindirecek olursa sadece yüzdürme masrafları müşterek avarya olarak kabul edilir.
- **Kurtarma Ücreti (YAK Kural VI):** Müşterek bir deniz sergüzeştine girmiş tarafların sözleşmeye dayalı ya da sözleşme dışı olsun, kurtarmayla ilgili yaptıkları harcamalar, kurtarma faaliyetlerinin müşterek deniz sergüzeştine katılan malvarlıklarını tehlikeden korumak amacıyla yapılmış olması hâlinde müşterek avarya olarak kabul edilir.
- **Makine ve Kazanlara Verilen Hasar (YAK Kural VII):** Karaya oturmuş ve tehlike içinde yeniden yüzmeye çalışan bir geminin herhangi bir makinesinin veya kazanlarının hasara uğraması hâlinde bu hasar riskinin göz önüne

alınarak müşterek selamet uğruna geminin yüzdürülmesi amacından doğduğu gösterildiği takdirde müşterek avarya olarak kabul edilir. Ancak gemi yüzer hâldeyken pervaneyi harekete geçiren makinesinin ve kazanların çalışmasının neden olduğu zarar ve hasar müşterek avarya olarak kabul edilemez.

- **Karaya Oturmuş Geminin Hafifletilmesi Giderleri ve Bunun Sonucu Olan Hasar (YAK Kural VIII):** Herhangi bir sebeple karaya oturmuş bir geminin yeniden yüzdürülebilmesi için ortaya çıkan zarar ve masraflar, müşterek avarya sayılır.
- **Yük, Gemi Malzemeleri ve Kumanyaların Yakıt Olarak Kullanılması (YAK Kural IX):** Yük, geminin malzemeleri ve kumanyaları veya bunlardan biri tehlike anında müşterek selamet uğruna zorunlu olarak yakıt amacıyla kullanıldığında müşterek avarya olarak kabul edilir.
- **Barınma Limanındaki Giderler (YAK Kural X):** Barınma limanı ve yeri, geminin uğrama limanları dışında olan ve normal rotası üzerinde olmayan bir liman veya barınmaya uygun başka bir yerdir. Bir gemi; kaza, fedakârlık veya diğer olağanüstü hâller nedeniyle müşterek selamet uğruna zorunlu olarak bir barınma limanı veya yerine girmiş ya da yükleme limanı veya yerine dönmüşse söz konusu bu liman veya yere giriş masrafları müşterek avarya olarak kabul edilir. Geminin bu liman veya yerden ilk yükünün tamamı veya bir kısmı ile sefere çıkması hâlinde bu yere girmenin veya dönmenin sonucu olan çıkış masrafları da müşterek avarya olarak kabul edilir.
- **Gemiadamlarının Ücret ve Bakım Masrafları ile Barınma Limanına Girme ve Bu Limandaki Diğer Masraflar (YAK Kural XI):** Geminin bir barınma liman veya yerine girmesi veya yükleme limanı veya yerine dönmesi nedeniyle uzayan yolculukta, kaptan, zabitan ve mürettebatın makul ölçüler içindeki ücret ve bakım giderleriyle tüketilen yakıt ve kumanya müşterek avarya olarak kabul edilir.
- **Boşaltmada Yüke Gelen Zarar (YAK Kural XII):** Yük, yakıt veya kumanyanın sadece elden geçirilmesi, boşaltılması, depolanması, yeniden yüklenmesi ve istifi sonucunda oluşan zarar veya hasar, sadece bu önlemlerin bedeli müşterek avarya kabul edildiği takdirde müşterek avarya olarak kabul edilir.
- **Tamir Masrafından İndirim (YAK Kural XIII):** Müşterek avaryadan kabul edilen tamir masrafları, eski malzeme ve parçaların yenileri ile değiştirilmesi durumunda eski-yeni farkına tabi değildir. Geminin on beş yaşından büyük olması durumunda üçte bir oranında indirim yapılır. Geminin karinesinin temizlenmesi, boyanması veya kaplanması masrafları, müşterek avarya olarak kabul edilmez. Boyama ve kaplamanın müşterek avarya hareket tarihinden önceki 12 ay içinde olması durumunda masrafların yarısı müşterek avarya olarak kabul edilir.
- **Geçici Tamirler (YAK Kural XIV):** Gemi bir yükleme, durma veya barınma limanında yükün ve geminin müşterek selameti uğruna veya müşterek avarya sayılabilecek bir fedakârlık neticesinde doğan hasarlardan dolayı geçici olarak tamir edilirse bu tamirin masrafları müşterek avarya olarak kabul edilir.
- **Navlun Kaybı (YAK Kural XV):** Müşterek avarya hareketi sonucunda doğmuş ya da müşterek avarya sayılan hasar ve zararın neden olduğu yükteki navlun kaybı müşterek avarya olarak kabul edilir.
- **Fedakârlık Sonucunda Yüke Gelen Zarar ve Hasar Karşılığında Ödenecek Zarar Miktarı (YAK Kural XVI):** Fedakârlık sonucunda yüke gelen zarar ve hasar karşılığında ödenecek tazminat miktarı, boşaltma zamanındaki değere göre belirlenir. Ödenecek zarar miktarı için alıcıya verilen ticari faturaya bakılır. Böyle bir fatura mevcut değilse zarar miktarı, yükün yüklenme zamanındaki değerine bakılarak saptanır. Boşaltma zamanındaki değer, sigorta ve navlun bedelini de kapsar.
- **Katılım Değerleri (YAK Kural XVII):** Mal varlıkları, yolculuk sonundaki gerçek değerleri üzerinden müşterek avaryaya katılır. Ancak yükün değeri alıcıya verilen ticari fatura ile, böyle bir fatura yoksa yükleme

yerindeki değere göre saptanacak boşaltma zamanındaki değer esas alınır.

- **Gemi Hasarı (YAK Kural XVIII):** Müşterek avarya hareketi sonucunda gemiye, makine veya donanımına gelebilecek zarar ve hasarlar, aşağıdaki hâllerde müşterek avarya olarak kabul edilir.
  - Tamir ve yenileme durumunda makul surette yapılmış tamir veya değiştirmenin gerçek makul değeri müşterek avarya olarak kabul edilir.
  - Tamir ve yenileme yapılmadığında tazminat miktarı, tamir gereklerinin tahminî değerini aşmamak üzere, böyle bir ziyan veya hasarın sebep olduğu makul bir değerden düşme bedelidir. Ancak geminin tam ziyana uğramış olması veya tamir masraflarının geminin değerini aşması hâlinde müşterek avarya tazminat tutarı, geminin tahminî tamir masrafı düşülerek ve varsa geminin satışından elde edilen net gelirle belirlenen geminin hasarlı değeri ile tayin edilir.
- **Bildirilmemiş veya Yanlış Bildirilmiş Yükler (YAK Kural XIX):** Donatan veya acentesinin haberi olmaksızın yükleme limanında gemiye alınan veya yükleme sırasında kasıtlı olarak yanlış tarifle gemiye yüklenen mala gelen hasar ve zarar müşterek avarya olarak kabul edilmez. Yanlış bildirimle gerçek değerinden düşük gösterilerek gemiye yüklenen mala gelen hasar ve zarar için katılım, bildirilen değer üzerinden yapılır ancak bu mallar gerçek değerleri üzerinden katılımda bulunur.
- **Paranın Tedarik Edilmesi (YAK Kural XX):** Müşterek avarya harcamalarını karşılayacak kaynağın yaratılması için satılan malların sahiplerinin uğradıkları sermaye kaybı müşterek avarya olarak kabul edilir. Müşterek avarya harcamalarını sigortalama masrafları da müşterek avarya olarak kabul edilir.
- **Müşterek Avarya Kabul Edilen Zararlar İçin Faiz (YAK Kural XXI):** Müşterek avaryadaki harcama, fedakârlık ve katılımlara belirli şartlarla faiz yürütülür.
- **Nakit Teminatların İşleyişi (YAK Kural XXII):** Müşterek avaryadan, kurtarmadan veya özel yükümlülüklerden doğan nakit toplandığında derhâl faiz getiren hesaba (dispeççinin adına) havale edilir.
- **Müşterek Avarya Paylaşımında Zaman Aşımı (YAK Kural XXIII):** Müşterek avarya paylaşımından doğan her türlü talep hakkı, bir yıl içerisinde sona erer. Her hâlükârda bir talep hakkı, müşterek deniz sergüzeştinin sona ermesinden altı yıl sonra dava edilemez.

6.2.2. Müşterek Avarya Kapsamında Olmayan Hasarlar

Aşağıda belirtilen hasarlar müşterek avarya kapsamında değildir.

- Ticari kurallara uygun şekilde taşınmayan yüklerde meydana gelen hasarlar
- Taşıyanın acentesinin ya da temsilcisinin haberi olmaksızın veya yükleme esnasında kasıtlı olarak yanlış beyanla yükletilmiş yüklerde meydana gelen hasarlar
- Yükleme esnasında gerçek değerlerinden daha düşük bir değer bildirimiyle yükletilen yüklerde meydana gelen zarar ve kayıplar
- Kaptana usulüne uygun şekilde bildirilmeyen kıymetli eşya, sanat eserleri, para, kıymetli evrak vb.nin uğradığı zararlar

6.3. Hususi Avarya ve Müşterek Avarya Arasındaki Farklar

Hususi avarya ve müşterek avarya kıyaslandığında aralarında aşağıda belirtilen farkların olduğu görülür.

- Müşterek avaryada fevkalade fedakârlık veya masraf, yükü korumak adına bilerek ve isteyerek yapılırken hususi avaryada zarar, kaza sonucu oluşur.
- Müşterek avaryada gemi ve yükü birlikte tehdit eden müşterek bir tehlikenin varlığı söz konusuyken hususi avaryada bu şekilde bir tehlike birliği olmayıp zarar, dıştan gelen tesadüfi ve olağanüstü bir nedenle ortaya çıkar.
- Müşterek avaryada yapılan fevkalade masraf ve fedakârlık, gemi ve yükü korumak ve kurtarmak amacına yönelik olup masraflar;

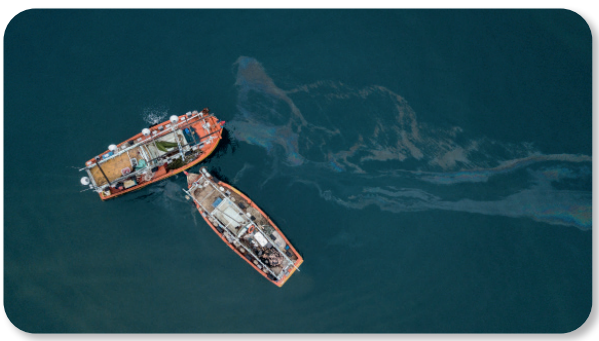
gemi, yük ve navlun arasında pay edilirken hususi avaryada gemiye bir zarar gelmişse gemi, yüke bir zarar gelmişse yük ilgilileri sorumludur.

7. DENİZ KAZASI

Her ne kadar istenmeyen bir olay olsa da denizlerde, özellikle dar kanal, boğaz gibi yerlerde zaman zaman deniz kazaları yaşanır. Bu deniz kazalarının akabinde de kurtarma kavramı devreye girer.

7.1. Çatma

Denizcilikte gemilerin birbiri ile çarpışması **çatma *(collision)*** olarak ifade edilir (Görsel 3.4). Türk Ticaret Kanunu, çatma için şu hükme de yer verir: Geminin, bir manevrayı yapmak veya yapmamak yahut seyir kurallarına uymamak suretiyle başka bir gemiye veya gemide bulunan insanlara veya eşyaya çatma olmaksızın zarar vermesi hâlinde de, çatma hakkındaki hükümler uygulanır. Çatma ile ilgili kurallar, uluslararası alanda SOLAS ve bunun eki olan COLREG içeriğinde düzenlenmiştir. COLREG'de çatma ifadesi yerine çatışma ifadesi kullanılır. Buna göre çatışma, iki geminin birbiriyle çarpışmasını içerdiği gibi bir geminin hareketsiz nesnelere çarpmasını da içerir.



Görsel 3.4: Çatma

7.1.1. Çatmanın Unsurları

Çatmadan söz edilebilmesi için şu unsurların bulunması gerekir:

- Çatma, gemi niteliğindeki vasıtalar arasında olmalıdır. Çatma durumundan söz edebilmek için ilk koşul, iki veya daha fazla geminin çarpışmasıdır. Çatma olayına karışan taraflardan biri gemi olmadığında çatmaya ilişkin kurallar uygulanamaz. Bir geminin köprü, duba, rıhtım, fener, yalı vb. bir yapıya çarpması deniz ticareti açısından çatma sayılmaz. Bu durumlarda Türk Borçlar Kanunu (TBK) hükümleri uygulanır. Çatmanın gerçekleşmesi için gemilerin hareket hâlinde olması gerekmez. İki demirli geminin birbirine çarpması ya da demirli bir gemiye hareket hâlindeki bir geminin çarpması da çatma olarak değerlendirilir.
- Çarpışan gemiler birbirinden bağımsız olmalıdır. Çatma gerçekleştiği anda gemiler arasında başka bir hukuki ilişki bulunmamalı, gemiler birbirinden ayrı ve bağımsız olmalıdır. Örneğin bir gemiyi başka bir gemi ya da römorkörün yedeklemesi / çekmesi ya da kurtarması, aralarında hukuki bir ilişki / sözleşme olduğundan meydana gelen çarpma durumları çatma kapsamına girmez ancak buradaki gemilerden herhangi birinin başka bir gemi ile çarpışması durumunda çatma kuralları uygulanır.
- Gemilerin birbirleriyle bir zarar doğuracak şekilde fiilen ya da hükmen çarpışmaları gereklidir. Meydana gelen olayın çatma olarak değerlendirilerek çatma hükümlerinin uygulanabilmesi için gemilerin birbiriyle fiziken temas etmesi ve bunun neticesinde bir zararın ortaya çıkması şarttır. Eğer ortada bir zarar yoksa çatma da yok demektir. Demir zincirlerinin birbirine dolanması, filika ya da kurtarma botlarının birbirine sürtmesi vb. durumlar sonucunda oluşan zarar da çatma sayılır. Geminin bir manevrayı yapmak ya da yapmamak suretiyle veya kurallara uymaması sonucunda başka bir gemiye ya da gemide bulunan can veya mallara çatma olmaksızın zarar vermesi durumu **hükmen çatma** olarak adlandırılır ve bu durumda da çatma kuralları uygulanır.
- TTK'nin önceki hükümlerine göre çarpışan gemilerden en az birinin deniz gemisi olması şartı aranırken aynı Kanun'un 931'inci maddesindeki güncel hükme göre çarpışan gemilerin deniz gemisi olup olmadığına bakılmaz.

7.1.2. Çatmanın Türleri

Çatmanın gerçekleşmesinde kusur bulunup bulunmamasına göre **kusursuz çatma**, **kusurlu çatma** ve **kıyas yoluyla çatma** olmak üzere üç çatma türü bulunur.

- **Kusursuz Çatma:** Çatmanın umulmayan bir hâl veya mücbir sebep yüzünden meydana gelmesi ya da neden ileri geldiğinin anlaşılamaması durumunda söz konusu olan çatmadır. Kusursuz çatma durumunda çarpışan gemilerin, gemilerde bulunan insanların veya eşyanın çatma yüzünden uğradığı zarara, o zarara uğrayan kişi katlanır. Başka bir ifadeyle kusursuz çatmada gemilerin ya da gemilerde bulunan can ve malların çatma sonucunda uğradığı zarar için tazminat istenemez, donatanların sorumluluğu söz konusu olamaz ve herkes kendi zararına katlanır.
- **Kusurlu Çatma:** Bir kusurun söz konusu olduğu bu çatma türü kendi içinde **tek taraflı kusurlu çatma** ve **müşterek (iki taraflı) kusurlu çatma** olmak üzere ikiye ayrılır.
  - **Tek Taraflı Kusurlu Çatma:** Çatmanın gemilerden birinin donatanının veya gemiadamlarının kusurundan ileri geldiği durumdur. Yanlış rotada ilerleme, yanlış manevra yapma, emniyetli hızda ilerlememe, ses işaretlerini uygun biçimde kullanmama gibi durumlar buna örnek verilebilir. Bu şekilde oluşan çatma durumlarında zararı kusurlu geminin donatanı tazmin etmek zorundadır.
  - **Müşterek (İki Taraflı) Kusurlu Çatma:** Çatmanın çarpışan gemilerin gemiadamlarının müşterek kusurları nedeniyle meydana geldiği durumlar müşterek kusurlu çatma kapsamına girer. TTK müşterek kusurlu çatmayı **eşya zararı** ve **bedensel zarar** durumuna göre iki başlık altında inceler.
    - ◊ Eşya Zararı: Çatma, çarpışan gemilerin donatanlarının veya gemi adamlarının kusurlarından ileri gelmişse, bu gemilerin donatanları, çatma yüzünden gemilerin veya gemide bulunan eşyanın uğradıkları zarardan kusurlarının ağırlığı oranında sorumludur. Bununla beraber, duruma göre, bu oranın saptanması mümkün olmaz veya tarafların aynı derecede kusurlu olduğu ortaya çıkarsa, taraflar eşit oranda sorumlu tutulurlar.
    - ◊ Bedensel Zarar: Çatma, çarpışan gemilerin donatanlarının veya gemi adamlarının kusurlarından ileri gelmişse, bu gemilerin donatanları, gemilerde bulunan kişilerin çatma yüzünden ölümünden veya yaralanmasından yahut sağlığının bozulmasından doğan zararlardan müteselsilen sorumludur. Bununla beraber, duruma göre bu oranın tespiti mümkün olmaz veya tarafların aynı derecede kusurlu olduğu ortaya çıkarsa, taraflar eşit oranda sorumlu olurlar.
- **Kıyas Yoluyla (Yansımalı / Vasıtalı) Çatma:** Geminin bir manevrayı yapması ya da yapmaması veya seyir kurallarına uymaması sonucunda başka bir gemi ya da gemide bulunan eşya veya insanlara çatma olmaksızın zarar vermesi durumudur. Kıyas yoluyla çatma durumunda da çatma hükümleri uygulanır.

**Not: Gemi zorunlu danışman kılavuz ve isteğe bağlı kılavuz tarafından sevk edilirken onun kusurundan ileri gelen çatmadan geminin donatanı sorumludur. Ancak zorunlu sevk kılavuzu tarafından sevk edilirken onun kusurundan ileri gelen çatmadan geminin donatanı sorumlu değildir.*

7.2. Kurtarma

Seyrüsefere elverişli sularda tehlikeye uğramış bulunan su aracı veya diğer eşyanın kurtarılması için yapılan her fiil veya harekete **kurtarma faaliyeti** denir (Görsel 3.5). Kurtarma faaliyetini yürüten kişiye **kurtaran** denir. TTK'de belirtilen bu tanımlamadaki **su aracı** teriminin kapsamına her türlü gemi ve seyrüsefere elverişli yapı girer. **Eşya** terimi ise kıyıya sürekli ve iradi olarak sabitlenmiş olmayan her türlü şey ile hak kazanılmış olmayan navlun alacağını ifade eder. Deniz yataklarındaki mineral kaynaklarının keşfi, çıkartılması veya işlenmesi amacıyla kullanıldıkları sürece sabit veya

yüzer platformlar ile açık deniz sondaj birimleri; deniz yatağında bulunan prehistorik, arkeolojik veya tarihî değeri olan kültür eserleri eşya olarak kabul edilmez.



Görsel 3.5: Kurtarma faaliyeti

TTK'ye göre aşağıdaki durumlar kurtarma faaliyeti kapsamına girmez.

- Su aracının malikinin veya kaptanının yahut araçta bulunmayan ve bulunmuş olmayan eşyanın malikinin açık ve makul olarak karşı koymasına rağmen yürütülen faaliyetler
- Tehlike altında bulunan araçta çalıştırılan kişiler tarafından yürütülen faaliyetler
- Tehlike doğmadan önce kurulmuş bir sözleşmenin ifası amacıyla yapılan veya yapılması gereken hizmetler

7.2.1. Kurtarma Faaliyetinin Unsurları

Kurtarma faaliyetinden söz edilebilmesi için şu unsurların bulunması gerekir:

- Kurtarma gemi veya gemideki yük için yapılmış olmalıdır. Kurtarılan geminin ticaret gemisi olma zorunluluğu yoktur. Yatlar, spor ve eğitim gemileri ile harp gemileri, kamu hizmetine tahsis edilen gemiler de kurtarma hükümlerine tabidir. Gemi kapsamına girmeyen vasıtalar ve gemi enkazı, kurtarma faaliyeti kapsamına girmez. Gemide kurtarılacak olan sadece yük değildir. Yolcu ve gemiadamlarının bagaj ile kişisel eşyaları da kurtarma kapsamına girer. Tehlikeye maruz kalan kişiler, kurtarma faaliyeti kapsamından ayrı tutulur. Böylece bir insanın kurtarılması hâlinde buna karşılık bir ücret talebi hakkı doğmaz. Ancak insanlarla birlikte gemi veya yük de kurtarılmışsa cankurtaranlar, gemi ve yükü kurtaranlara ödenecek ücretten uygun oranda bir pay isteyebilirler.
- Kurtarılan gemi veya gemideki diğer eşya bir tehlikeye uğramalıdır. Söz konusu tehlikenin yalnız yükü veya gemiyi tehdit etmesi yeterlidir. Müşterek avaryadan farklı olarak tehlikenin gemi ve yükü birlikte tehdit etmesi gerekmez. Tehlikenin mevcutta var olan bir tehlike olması gerekliliği yoktur. Muhtemel bir tehlike olması ve hizmetin verildiği anda tehlikenin söz konusu olması yeterlidir.
- Kurtarma faaliyetinde bulunulmuş olunmalıdır. Kurtarma faaliyetinin başka bir gemi veya üçüncü kişiler tarafından yapılması gereklidir. Kurtarma faaliyeti, denizden yapılabileceği gibi karadaki kişiler tarafından da yapılabilir. Tehlikedeki gemi personeli tarafından gerçekleştirilen hizmet, kurtarma yardımı kapsamında sayılmaz. Geminin başka bir gemi tarafından çekildiği durumlarda çekme (römorkaj) sözleşmesi gereği yapılan hizmet dışında olağanüstü bir faaliyet gerçekleştirilirse kurtarma faaliyeti söz konusu olabilir.
- Faydalı sonuç alınmalıdır. "Fayda yoksa ücret de yok *(no cure, no pay)!"* ilkesi gereği kurtarma ücretine hak kazanabilmek için kurtarma faaliyetinin faydalı bir sonuç vermesi gerekir.
- Kurtarma faaliyeti gönüllü olmalıdır. Kaptanın direnmesine rağmen yapılan hizmetler kurtarma faaliyeti sayılmaz ve bu sebeple ücret hakkı doğmaz. Ancak kaptanın kurtarma yardım durumuna karşı olması makul değilse üçüncü kişilerin faaliyeti, ücrete hak kazandıracak bir kurtarma faaliyeti olarak kabul edilir.

7.2.2. Kurtarma Sözleşmesi

Kurtarma faaliyeti ve kurtarma ücreti herhangi bir sözleşmenin yapılmasına bağlı değildir. Bunun yanında sözleşme serbestisi ilkesi gereğince taraflar arasında bir kurtarma sözleşmesi yapmanın önünde bir engel yoktur.

Kaptan, aracın kurtarılması için malik adına kurtarma sözleşmesi yapmaya yetkilidir. Bu

yetkinin kapsamına, yetkili mahkemeyi veya tahkimi kararlaştırmak da girer. Aracın maliki ve kaptanı, araçta bulunan şeylerin malikleri adına kurtarma sözleşmesi yapmaya yetkilidir. Bu yetkinin kapsamına, yetkili mahkemeyi veya tahkimi kararlaştırmak da girer.

Uluslararası düzeyde kurtarma faaliyeti gerektiren durumlarda yapılacak işlemlerin düzenlenmesi için **Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi** kabul edilmiştir. Bu sözleşmenin hükümlerine göre "Her kaptan, kendi deniz aracını ve içinde bulunan kişileri ciddi bir tehlikeyle karşı karşıya bırakmamak koşuluyla, denizde kaybolma tehlikesi altında bulunan her insana yardım etmek zorundadır." Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi'nin içeriğinde ele alınan bazı önemli konular şunlardır:

- Kamu otoriteleri tarafından kontrol edilen kurtarma operasyonları (Madde 5)
- Kurtarma sözleşmeleri (Madde 6)
- Sözleşmelerin iptali ve değiştirilmesi (Madde 7)
- Kurtaran, donatan ve kaptanın görevleri (Madde 8)
- Kıyı devletinin hakları (Madde 9)
- Yardım yükümlülüğü (Madde 10)
- İş birliği (Madde 11)
- Kurtarıcıların hakları [Ücret şartları (Madde 12), ücret belirleme ölçütleri (Madde 13), özel tazminat (Madde 14), kurtarıcılar arasındaki paylaşım (Madde 15), insan kurtarma (Madde 16), sözleşmeler kapsamında sunulan hizmetler (Madde 17), kurtarıcının suistimali durumu (Madde 18), kurtarma operasyonlarının yasaklanması (Madde 19)]
- Deniz haczi (Madde 20)
- Güvenliği sağlama görevi (Madde 21)
- Geçici ödeme (Madde 22)
- Eylemlerin sınırlandırılması (Madde 23)
- Faiz (Madde 24)
- Devlete ait yükler (Madde 25)
- İnsani yardım yükleri (Madde 26)
- Hakem kararlarının yayımlanması (Madde 27)
- Fesih (Madde 31)

7.2.3. Kurtarmada Tarafların Yükümlülükleri

TTK ve uluslararası sözleşmeler, kurtarma faaliyetindeki taraflara bazı yükümlülükler yükler. Bu yükümlülükler aşağıda yer almaktadır.

- Kurtaranın tehlike altındaki aracın veya diğer eşyanın malikine karşı yükümlülükleri:
  - Kurtarma faaliyetini gerekli özenle yerine getirmek.
  - Bu yükümlülüğünü yerine getirirken çevre zararının önlenmesi ve sınırlandırılması için gerekli özeni göstermek.
  - Hâlin gereğine göre makul bir hareket tarzı sayılabileceği ölçüde başka kurtaranlardan yardım istemek.
  - İstemin makul olmadığı anlaşıldığı takdirde, alacağı kurtarma ücretinin miktarını değiştirmemek kaydıyla, tehlike altındaki aracın maliki veya kaptanı ya da eşyanın maliki tarafından makul olarak istenmesi hâlinde başka kurtaranların müdahalesini kabul etmek.
- Tehlike altındaki aracın maliki ve kaptanı veya diğer eşyanın malikinin kurtarana karşı yükümlülükleri:
  - Kurtarma faaliyeti sırasında kurtaranla her bakımdan iş birliği yapmak.
  - Bu yükümlülüğü yerine getirirken çevre zararının önlenmesi ve sınırlandırılması için gerekli özeni göstermek.
  - Kurtaran makul bir istemde bulunduğunda emniyet altına alınmış olan aracı veya diğer eşyayı teslim almak.

7.2.4. Kurtarma Ücreti

Temel ilke olarak faydalı bir sonuç veren her türlü kurtarma faaliyeti, kurtarma ücreti istemine hak kazandırır. Faydalı sonuç vermeyen kurtarma faaliyeti için kurtarma ücretini isteme hakkı doğmaz. Kurtarma ücreti, kurtarılan eşyanın kurtarılma sonrasındaki değerini geçemez. Bu kuralın uygulanmasında ödenmesi gerekebilecek faiz ve yargılama giderleri dikkate alınmaz.

Kurtarma ücreti taraflarca belirlenmemişse veya kararlaştırılan ücretin mahkeme tarafından

mevcut şartlara uyarlanması istenmişse ücret kurtarma faaliyetini özendirecek bir anlayışla, sıralama dikkate alınmaksızın aşağıdaki kıstaslar gözetilerek belirlenir.

- Aracın ve diğer eşyanın kurtarıldıktan sonraki değeri
- Çevre zararının önlenmesi veya sınırlandırılması için kurtaranın gösterdiği çaba ve beceri
- Kurtaran tarafından elde edilen başarının derecesi
- Kurtarılan aracın ve içindeki insanların ve eşyanın karşılaştıkları tehlike ile kurtarmaya katılmış olanların kendileri ve araçları için göze aldıkları tehlikenin niteliği ve büyüklüğü
- Aracın, diğer eşyanın ve insan hayatının kurtarılması için kurtaranın gösterdiği çaba ve beceri
- Kurtaranın harcadığı zaman, yaptığı giderler ve uğradığı zarar
- Kurtaranın yüklendiği sorumluluk rizikosu ve kurtaran ile teçhizatının uğradığı diğer rizikolar
- Verilen hizmetlerin ne kadar çabuk sağlandığı
- Kurtarma faaliyetine ayrılmış araçların ve diğer teçhizatın kullanıma hazır bulundurulmuş ve fiilen kullanılmış olması
- Kurtaranın teçhizatının, kurtarmaya hazır olması, etkinliği ile değeri

Resmî kurumların giderleri ve harçları ile kurtarılan şeyler için ödenmesi gereken gümrük resimleri ve diğer resimlerle bu şeylerin saklanması, korunması, değerlerinin biçilmesi ve satılması amaçlarıyla yapılan giderler, kurtarma ücretine girmez. Kurtarma ücreti para olarak saptanır. Aksi kararlaştırılmadıkça ücret, kurtarılan şeylerin değerlerinin bir yüzdesi olarak belirlenemez.

Kurtarma ücretinin borçluları, kurtarılan aracın ve diğer eşyanın kurtarma faaliyetinin tamamlandığı andaki malikleridir. Kurtarma ücreti, kurtarılan aracın maliki ve diğer eşyanın malikleri arasında kurtarılan değerler oranında paylaşılır. Kurtarma ücretinin borçluları arasında teselsül yoktur. Kurtarma faaliyeti bir sözleşmeye bağlı olarak yapılmış ve ödenecek ücret sözleşmede belirlenmişse indirim isteme hakkı saklı kalmak üzere ücret sözleşmeye uygun olarak düzenlenir. Aşağıda belirtilen durumlarda sözleşme iptal edilebilir, ücret indirilebilir ya da artırılabilir.

- Kurtarma faaliyetinde bulunanların bu durumu kötü niyetli olarak kendi kusurlarıyla zorunlu kılmış olmaları
- Kurtarma faaliyetini gerçekleştiren kimselerin hırsızlık yapması, mal gizlemesi ya da gerçekleştirdikleri operasyonda dürüst davranmamış olması hâlinde ücret mahkeme kararı ile azaltılır veya artırılır.
- Sözleşme taraflarından birinin hile ve kandırmaca ile diğer tarafı sözleşme yapmaya sevk etmiş olması ya da kurtarma faaliyetinin veya tehlikenin olduğundan büyük gösterilmesi
- Sözleşmede kararlaştırılan ücretin yapılan hizmetle kıyas edilemeyecek düzeyde farklı (az ya da çok) olması (Talep üzerine mahkemece sözleşme iptal edilebilir ya da uygun bir ücret ödenmesi hükmedilebilir.)
- Sözleşmenin tehlike esnasında ve tehlike altında yapılmış olması ile sözleşmede yer alan şartların hak ve doğruluk esaslarına aykırı olması

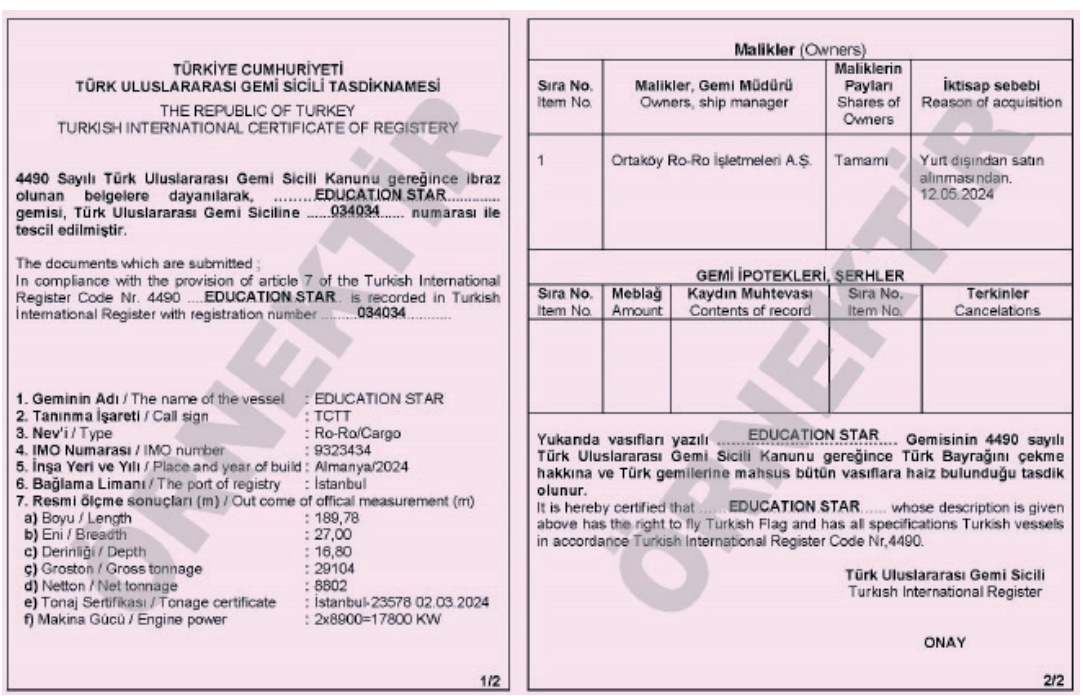
TTK'ye göre kurtarma faaliyetine sebep olan tehlikenin başladığı andan eşyanın geri verilmesinin istendiği ana kadar yapılan her türlü kurtarma faaliyeti için tek ücret belirlenir. Bu faaliyetlere katıldığı için kurtarma ücretinden pay isteyen herkes, payını, bu toplam ücretin içinden alır. Kurtarma ücretinden pay alınması için birden çok dava açılırsa, davalar, tekel sahibi kurtaranın, yoksa kurtarma sözleşmesini yapmış olan kurtaranın, o da yoksa en fazla kurtarma gemisi ile, yoksa en fazla teçhizatı ile katılmış olan kurtaranın açtığı dava dosyası ile birleştirilir. Bu dava hakem önünde görülüyorsa, dosyaların tümü, bir mahkemede açılan ilk dava ile birleştirilir ve mahkeme, hakem önünde açılan davada kurtarma ücretinin kesin hükümle belirlenmesini bekletici sorun yapar. Davaya bakan mahkeme, aynı dava içinde, ücretin nasıl paylaştırılacağına da karar verir. Birden çok kurtaran olması durumunda kurtarma ücreti birden çok kurtaran arasında kurtarma faaliyetine katıldıkları oranda paylaştırılır. Kurtarma ücretinden gemiadamlarına

ve kurtaranın diğer adamlarına verilecek pay, TTK'ye göre aşağıdaki hususlar dikkate alınarak belirlenir.

- Bir araç veya diğer eşya, bir başka gemi tarafından kurtarılırsa, kurtaran geminin donatanı, alacağı kurtarma ücretinden, kurtarma yüzünden geminin uğradığı zararla yapılan giderleri ayırdıktan sonra, kurtaran geminin kaptanına ve diğer gemi adamlarına kurtarma ücreti belirleme kıstaslarını dikkate alarak pay verir.
- Donatan, kurtarma faaliyeti biter bitmez, kaptanın ve diğer gemi adamlarının payını gösteren bir cetvel (pay cetveli) hazırlar ve bu cetveli onlara yazılı olarak bildirir.
- Pay cetveline karşı, cetvelin bildirilmesinden sonra Türkiye'de ilk varılan yerdeki mahkemede o yere varma tarihinden itibaren on beş gün içinde itiraz edilebilir.
- Mahkemece ilgililer dinlendikten sonra, pay cetveli aynen veya gereğinde değiştirilerek onaylanır. Bu karar kesindir.
- Kurtarma faaliyetinin bu amaca tahsis edilmiş olan gemi veya römorkör tarafından yapılması hâlinde de, birinci ilâ dördüncü fıkra hükümleri uygulanmaz. Kurtarma amacına tahsis edilmiş gemi veya römorkörde görevli gemi adamları ve diğer kişiler, kurtarılan eşyanın maliklerinden de kurtarma ücreti veya payı isteyemez.
- Kurtarma, gemi olmayan bir araçtan yapılmışsa, kurtarma ücreti, kurtaran ile onun adamları arasında sözleşmeye göre, sözleşme yoksa kıyas yoluyla kurtarma ücreti belirleme kıstasları dikkate alınarak paylaştırılır.

7.3. Deniz Kazası İnceleme Raporu

Yaşanan bir deniz kazasında öncelikle söz konusu olayın ilgili makamlara bildirilmesi gerekir. Deniz Kaza ve Olaylarını İnceleme Yönetmeliği gereğince deniz kaza veya olayının bildirilmesi yükümlülüğü geminin kaptanına, kaptan bildirim yapamayacak durumda ise yerine vekalet eden zabite, geminin donatanına, işletenine veya acentesine, ilgili liman başkanlığına; iç sularda meydana gelen kaza ve olaylarda ilgili yerel idareye aittir. Bunlar dışında bildirimde bulunmak isteyenler de deniz kaza ve olaylarına ilişkin olarak bildirimde bulunabilirler. Deniz kaza ve olaylarına ilişkin ilk bildirim Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezine (AAKKM) yapılır. AAKKM'ye yapılan bildirimi takiben **deniz kazası / olayı bildirim formu** (Görsel 3.6) doldurularak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığının internet sitesi üzerinden ya da posta, elektronik posta veya faks yoluyla iletilir.



TÜRKİYE CUMHURİYETİ
TÜRK ULUSLARARASI GEMİ SİCİLİ TASDİKNAMESİ
THE REPUBLIC OF TURKEY
TURKISH INTERNATIONAL CERTIFICATE OF REGISTERY

4490 Sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu gereğince ibraz olunan belgelere dayanılarak, ...EDUCATION STAR..... gemisi, Türk Uluslararası Gemi Siciline .....034034..... numarası ile tescil edilmiştir.

The documents which are submitted ;
In compliance with the provision of article 7 of the Turkish International Register Code Nr. 4490 .....**EDUCATION STAR**..... is recorded in Turkish International Register with registration number .....**034034**.....

1. Geminin Adı / The name of the vessel	: EDUCATION STAR
2. Tanınma İşareti / Call sign	: TCTT
3. Nev'i / Type	: Ro-Ro/Cargo
4. IMO Numarası / IMO number	: 9323434
5. İnşa Yeri ve Yılı / Place and year of build	: Almanya/2024
6. Bağlama Limanı / The port of registry	: İstanbul
7. Resmi ölçme sonuçları (m) / Out come of offical measurement (m)	
a) Boyu / Length	: 189,78
b) Eni / Breadth	: 27,00
c) Derinliği / Depth	: 16,80
ç) Groston / Gross tonnage	: 29104
d) Netton / Net tonnage	: 8802
e) Tonaj Sertifikası / Tonage certificate	: İstanbul-23578 02.03.2024
f) Makina Gücü / Engine power	: 2x8900=17800 KW

1/2

Malikler (Owners)

Sıra No. Item No.	Malikler, Gemi Müdürü Owners, ship manager	Maliklerin Payları Shares of Owners	İktisap sebebi Reason of acquisition
1	Ortaköy Ro-Ro İşletmeleri A.Ş.	Tamamı	Yurt dışından satın alınmasından. 12.05.2024

GEMİ İPOTEKLERİ, ŞERHLER

Sıra No. Item No.	Meblağ Amount	Kaydın Muhtevası Contents of record	Sıra No. Item No.	Terkinler Cancelations

Yukarıda vasıfları yazılı .....EDUCATION STAR..... Gemisinin 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu gereğince Türk Bayrağını çekme hakkına ve Türk gemilerine mahsus bütün vasıflara haiz bulunduğu tasdik olunur.
It is hereby certified that .....**EDUCATION STAR**..... whose description is given above has the right to fly Turkish Flag and has all specifications Turkish vessels in accordance Turkish International Register Code Nr.4490.

Türk Uluslararası Gemi Sicili
Turkish International Register

ONAY

2/2

ÖRNEKTİR

Görsel 3.6: Deniz kazası / olayı bildirim formu

Görsel 3.6: Deniz kazası / olayı bildirim formu

Gerçekleşen bir deniz kazasından sonra Deniz Kaza ve Olaylarını İnceleme Yönetmeliği esaslarına göre görevlendirilen uzmanlar tarafından bir inceleme yapılarak öncelikle **deniz kazası incelemesi taslak raporu** hazırlanır. Hazırlanacak deniz kazası inceleme taslak raporunda aşağıdaki bölümlere yer verilir.

- **Özet:** Deniz kazasına ilişkin temel gerçeklerin ifade edildiği bölümdür. Kazanın ne olduğu, ne zaman, nerede ve nasıl gerçekleştiği; ayrıca herhangi bir can kaybı veya yaralanma olup olmadığı; gemi, yük, üçüncü taraflar veya çevrede bir hasar meydana gelip gelmediği açıklanır.
- **Kazaya İlişkin Bilgiler:** Kaza hakkındaki detaylar, gemiye ve seferine ait bilgiler ile kaza sonrası müdahalelere ve arama kurtarma çalışmalarına ilişkin bilgilerin yer aldığı bölümdür.
- **Kazanın Gelişimi:** Kaza öncesinde, esnasında ve sonrasındaki olayların kronolojik bir sıra içinde anlatıldığı ve kaza ile ilgili insan faktörü, malzeme, teçhizat, çevre gibi unsurlara yer verilen bölümdür.
- **Değerlendirme:** Kazaya ilişkin bulguların analiz edildiği ve bunlar hakkında yorumlar yapılan bölümdür. Kazayla ilgili olaylar ve çevre şartları, hatalı davranışlar ve ihmaller, malzeme hataları, tehlikeli maddeler, gemi operasyonları, gemi ergonomisi, şirket yönetimi ve denizcilik idaresine ilişkin hususları da içeren kazaya etki eden unsurlara bu bölümde yer verilir.
- **Sonuçlar:** Kazanın meydana gelmesinde etkisi olan unsurlar ile kazanın meydana gelmesini önleyebilecek veya kazanın olumsuz etkilerinin azaltılmasını sağlayabilecek unsurlardaki noksanlık veya yetersizlikler hakkında varılan yargıları açıklayan bölümdür.
- **Tavsiyeler:** Değerlendirme ve sonuçlardan yararlanılarak oluşturulan, seyir emniyeti, gemi ve yük operasyonları, tasarım, denetleme, mevzuat, yönetim, iş emniyeti, eğitim, sahil yardımı ve acil durum müdahalesi gibi alanlara ilişkin tavsiyeleri içeren bölümdür. Tavsiyeler, deniz kazalarının önlenebilmesi maksadıyla, denizcilik idaresi, gemi donatanları, işletenleri, liman işleticileri, tanınmış / yetkilendirilmiş kuruluşlar, gemi trafik hizmetleri, kılavuzluk teşkilatları, meslek ve uluslararası denizcilik kuruluşları gibi düzenleyici ve uygulayıcı durumda olan kurum ve kuruluşlara yönelik olarak yapılır. Bu bölüm, kaza incelemesi sırasında geçici yapılabilecek emniyet tavsiyelerini veya emniyet tedbirlerini de içerebilir.
- **Ekler:** Gerekli görüldüğü takdirde, fotoğraf, elektronik seyir kayıtları ve haberleşme çözümleri, harita, sertifika, ilgili mevzuat ve diğer bilgi ve belgelerin rapora eklendiği bölümü içerir.

Hazırlanan deniz kazası incelemesi taslak raporu, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı Yönetmeliği gereğince değerlendirme heyeti tarafından karara bağlanarak nihai **deniz kazası inceleme raporu** oluşturulur.

Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanı, gerekli gördüğü hususlarda uzmanlara, bilirkişilere, diğer ilgili kişi, kurum, kuruluş ve üniversitelere deniz kazalarına ilişkin araştırma yaptırabilir. Yapılan araştırma faaliyeti ile deniz kazalarına neden olan unsurlar, deniz kazaları sonucunda ortaya çıkan ve insan, çevre, gemi ile gemi üzerindeki ve dışındaki teçhizat ve yapılarda meydana gelen olumsuz etkilerin azaltılmasını sağlayabilecek hususlar ile deniz kazalarının bildirimiyle ilgili noksanlıklar hususlarında bilgi toplanır. Belirtilen hususlarda bilgi toplamak amacıyla yapılan araştırma faaliyetleri şunları kapsar:

- Deniz kazalarına ilişkin insan, çevre ve malzeme unsurları ile teknik unsurların kazalara olan etkisinin ortaya çıkarılması
- Balıkçılık, yük taşımacılığı, yolcu taşımacılığı, turizm, kılavuzluk ve römorkaj, deniz araştırmaları, deniz dibi faaliyetleri gibi belirli bir denizcilik faaliyeti
- Yangın, karaya oturma, çatma, yapısal hasarlar gibi belirli bir kaza tipi
- Gemi trafik hizmetleri, arama ve kurtarma hizmetleri, çevre acil müdahale hizmetleri gibi faaliyetler

- Gemiadamlarının eğitimi ve belgelendirilmesi, gemilerin denetlenmesi ve belgelendirilmesi gibi faaliyetler
- Gemilerin inşa, tamir ve bakımları
- Kuru yük, tanker, konteyner, ro-ro, yolcu gemisi, balıkçı gemisi, yat, yelkenli gemi gibi belirli bir gemi tipi
- Gemi üzerindeki belirli bir teçhizat veya donanım
- Yükleme, tahliye, istifleme gibi liman faaliyetleri
- Gemilerin yanaşma, kalkış, demirleme, halat alma-verme gibi operasyonları
- Gemilerin açık denizlerde, kıyılarda, Türk Boğazlarında, dar suyollarında ve içsulardaki seyirleri
- Başkan tarafından uygun görülen diğer hususlar

Kazayı incelemek amacıyla gerçekleştirilecek araştırma faaliyetleri için görevlendirilen uzmanlar, gerekli gördükleri gemilere çıkabilir, teçhizatı inceleyebilir, uygulamalara ilişkin gözlem yapabilir, liman tesislerinde, ilgili kurum ve kuruluşlarda inceleme yapabilir, kazayla ilgili gerekli bilgi ve belgelerin bir örneğini alabilir.

İlgili kişi ve kuruluşlar, yaşanan deniz kaza ya da olayıyla ilgili olarak delillere ihtiyaç duyar. Bu nedenle delillerin uygun şekilde toplanması, olayın aydınlatılması için oldukça önem arz eder. Gemide yaşanan olası bir kazadan sonra delil toplama sorumluluğu bulunan gemi kaptanının yapması gerekenler şunlardır:

- Gemi sahibine veya işletmecisine ivedi olarak haber vermelidir.
- Bölgesel kulüp (P&I) temsilcisine haber vermelidir.
- Kaza ya da olayı en uygun ve hızlı biçimde incelemelidir.
- Kaza hakkında tüm delilleri toplamalı ve muhafaza etmelidir.
- Olayı görenlerden kazanın nasıl meydana geldiğine dair yazılı beyan almalıdır.
- Elde edilen tüm ifade vb. dokümanları saklamalıdır.
- Kaza ile ilgili olarak farklı açılardan bölgenin fotoğrafını çekmelidir.

Kaza raporu hazırlanırken hayati önem taşıyan ve hukuki dayanak teşkil eden başlıca delil türleri şunlardır:

- Meteoroloji raporu, deniz durumu gibi fiziksel ve çevresel deliller
- Foroğraf, resim gibi fotoğrafik deliller
- Mülakat, ifade tutanakları gibi insan odaklı deliller
- Harita, jurnal, kaptanın daimî ve gece emirleri, sefer planı, pilot kartı gibi dokümansal deliller
- VDR (voyage data recorder) vb. elektronik kaydedici cihazlar
- VTS [vessel traffic services (gemi trafik hizmetleri)] bünyesinde hazır tutulan kayıtlar

Kaza incelemesi kapsamında elde edilen bütün bilgi ve belgeler ile yazılı ve elektronik kayıtlar ve kaza inceleme taslak raporları, adli makamlar istisna olmak üzere, kaza incelemesi maksatları dışında açıklanamaz, hiçbir kişi ve merci ile paylaşılamaz.

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME

1. Aşağıdakilerden hangisi Türk Ticaret Kanunu'na göre donatana bir hizmet akdi ile bağlı olup kendi görev ve yetkileri bakımından diğer gemiadamlarından farklı olan ve gemi seferdeyken geminin yegâne hâkimi olan gemi personelidir?

A) Reis
B) Başmühendis
C) Zabit
D) Kaptan
E) Donatan

2. I. Sefere başlamadan önce geminin denize ve yola elverişli olmasına dikkat etmek.

II. Gemi kalkmaya hazır olunca, elverişli ilk fırsatta yola çıkmak.

III. Yabancı mevzuata uymak.

IV. Gemi zayi olsa bile gerektiği sürece donatanın menfaatlerini korumak.

Yukarıdakilerden hangileri kaptanın görevleri arasında yer alır?

A) Yalnız II
B) I ve III
C) I, II ve III
D) I, II ve IV
E) I, II, III ve IV

3. Aşağıdakilerden hangisi kaptanın donatanı temsil yetkileri arasında yer almaz?

A) Personelin maaş işlemlerini yürütmek.
B) Kumanya ile ilgili işlemleri yapmak.
C) Kredi işlemlerini yürütmek.
D) Yakıt ve kumanya ile ilgili işlemleri yapmak
E) Taşıma sözleşmesi yapmak.

4. Aşağıdakilerden hangisi kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan deniz aracıdır?

A) Tekne
B) Mavna
C) Yük gemisi
D) Ticaret gemisi
E) Doktrin

5. I. Pek küçük olmamak.

II. Kendiliğinden hareket edebilme kabiliyetine sahip olmak.

III. Yüzme özelliğine sahip olmak.

IV. Suda hareket etmesini gerektirecek bir amaca tahsis edilmiş olmak.

Yukarıdakilerden hangileri bir su aracının gemi olarak tanımlanabilmesi için sahip olması gereken unsurlar arasında yer alır?

A) Yalnız II
B) I, II ve III
C) I, III ve V
D) II, III ve IV
E) I, II, III ve IV

6. Aşağıda verilen gemilerden hangisi Türk bayrağı çekemez?

A) Paylı mülkiyet olup pay sahiplerinin çoğunluğu Türk vatandaşı olan gemiler
B) Şirketi yönetmeye yetkili olanların çoğunluğu Türk vatandaşı olmayan Türk ticaret şirketlerine ait olan gemiler
C) El birliğiyle mülkiyet olup maliklerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olan gemiler
D) Yönetim organını oluşturan kişilerin çoğunluğu Türk vatandaşı olan derneklere ait olan gemiler
E) Yalnız bir Türk vatandaşının malik olduğu gemiler

7. Aşağıdakilerden hangisi bir gemiye ait seferlerin yönetildiği yerdir?

A) Bağlama limanı
B) Bağlama şehri
C) Yönetim limanı
D) Yönetim şehri
E) Sefer limanı

8. Aşağıdakilerden hangisi geminin ölçülmesi sonucunda düzenlenerek gemi ve su aracının belirleyici özelliklerini, teknik özelliklerini ve ölçüm sonuçlarını gösteren belgedir?

A) Ölçüm belgesi
B) Özellik belgesi
C) Tonilato belgesi
D) Ağırlık belgesi
E) Teknik belgesi

9. Aşağıdakilerden hangisi geminin ana unsurları arasında yer almaz?

A) Posta
B) Cıvata
C) Şaft
D) Perçin
E) Kemere

10. I. Geminin bağlama limanı
II. İktisap sebebi
III. Geminin maliki
IV. Geminin yapımında kullanılmış olan esas malzeme

Yukarıdakilerden hangileri gemi sicilinde bulunan bilgiler arasında yer alır?

A) I ve III
B) II ve IV
C) I, II ve III
D) I, III ve IV
E) I, II, III ve IV

11. Aşağıdakilerden hangisi geminin mütemmim cüzlerinden değildir?

A) Filika
B) Jeneratör
C) Pervane
D) Kazan
E) Ana makine

12. Aşağıdakilerden hangisi bir devletin kendi kıyılarındaki limanlar arasında gerçekleştirilen deniz taşımacılığı hakkının yalnız kendi bayrağını taşıyan gemilere tanınmasıdır?

A) Bayrak şehadetnamesi
B) Gemi tasdiknamesi
C) Bağlama limanı hakkı
D) Mütemmim cüz
E) Kabotaj hakkı

13. Aşağıdakilerden hangisi gövde, genel donatım, makine, kazan gibi esas kısımları yönüyle yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen tehlikelere karşı koyabilecek bir gemidir?

A) Suya elverişli gemi
B) Yola elverişli gemi
C) Denize elverişli gemi
D) Tamir kabul etmez gemi
E) Tamire değmez gemi

14. Aşağıdakilerden hangisi navlun sözleşmesi doğrultusunda, belirli bir ücret karşılığında deniz yolu ile taşıma işini üstlenen kişidir?

A) Donatan
B) Taşıyan
C) Kaptan
D) Broker
E) Gemi sahibi

15. Aşağıdakilerden hangisi çatmanın unsurlarından değildir?

A) Çarpışan gemilerden en az biri deniz gemisi olmalıdır.
B) Gemilerin birbirleriyle bir zarar doğuracak şekilde fiilen çarpışmaları gereklidir.
C) Gemilerin birbirleriyle bir zarar doğuracak şekilde hükmen çarpışmaları gereklidir.
D) Çarpışan gemiler birbirinden bağımsız olmalıdır.
E) Çatma gemi niteliğindeki vasıtalar arasında olmalıdır.

16. I. Gemi ve yük müşterek bir deniz seferine atılmış olmalıdır.

II. Yapılan fedakârlık makul olmalıdır.

III. Fedakârlık iradi olarak yapılmalıdır.

IV. Gemi ve yükü tehdit eden farklı tehlikeler bulunmalıdır.

Yukarıdakilerden hangileri müşterek avaryanın unsurları arasında yer alır?

A) Yalnız IV
B) I ve II
C) I, II ve III
D) I, III ve IV
E) I, II, III ve IV

17. Aşağıdakilerden hangisi sigortacılıkta taraflar arasında sözleşmenin gerçek sınırlarını belirlemek amacıyla kullanılan, poliçeye ekli özel şarttır?

A) Kusursuz çatma
B) Kıyas yoluyla çatma
C) Kusurlu çatma
D) Tek taraflı kusurlu çatma
E) İki taraflı kusurlu çatma

18. I. Su aracının malikinin karşı koymasına rağmen yürütülen faaliyetler

II. Tehlike altında bulunan araçta çalıştırılan kişiler tarafından yürütülen faaliyetler

III. Tehlike doğmadan önce kurulmuş bir sözleşme gereği gerçekleştirilen hizmetler

Yukarıda verilen durumlardan hangileri kurtarma faaliyeti kapsamına girmez?

A) Yalnız I
B) I ve II
C) I ve III
D) II ve III
E) I, II ve III

19. Aşağıdakilerden hangisi gerçekleşen bir deniz kazası sonrasında Deniz Kaza ve Olaylarını İnceleme Yönetmeliği esaslarına göre görevlendirilen uzmanlar tarafından yapılan inceleme sonrasında hazırlanan rapordur?

A) Kaza raporu
B) Kaza inceleme raporu
C) Deniz kazası inceleme taslak raporu
D) İnceleme raporu
E) Kaza değerlendirme raporu

20. Aşağıdakilerden hangisi kurtarma faaliyeti biter bitmez donatan tarafından hazırlanan ve kaptan ile diğer gemi adamlarına düşen oranı gösterir?

A) Oran listesi
B) Pay cetveli
C) Dağılım cetveli
D) Oransal cetvel
E) Kurtarma listesi

21. Aşağıdakilerden hangisi kurtarma faaliyetinde "No cure, no pay" ilkesini ifade eder?

A) Gemiadamları pay alamaz.
B) Sadece nakit ödeme yapılır.
C) Kaptan müdahale etmelidir.
D) Çevre kirliliği önlenmelidir.
E) Faydalı sonuç alınmalıdır.

22. Aşağıdakilerden hangisi müşterek avarya hesaplaşmasını ve paylaştırmasını gösteren belgenin adıdır?

A) Tonilato belgesi
B) Gemi jurnali
C) Konşimento
D) Dispeç
E) Deniz raporu

23. Aşağıdakilerden hangisi çatmanın kusursuz çatma olarak nitelendirildiği bir durumda zararın karşılanmasıyla ilgili uygulanan kuraldır?

A) Donatanlar müteselsilen sorumludur.
B) Sigorta havuzu karşılar.
C) Zarar eşit oranda paylaşılır.
D) Kusuru çok olan öder.
E) Herkes kendi zararına katlanır.

24. 18 gros tonilatodan küçük ticaret gemileri için Türk bayrağı çekme hakkı ile ilgili hangisi doğrudur?

A) Özel bir vergi ödemelidir.
B) Belgeye gerek duymadan bayrak çekebilir.
C) Sadece liman içinde bayrak çekebilir.
D) Uluslararası sulara çıkamaz.
E) Bayrak çekmeleri yasaktır.

25. Deniz kaza ve olaylarına ilişkin ilk bildirim hangi merkeze yapılmalıdır?

A) Sahil Güvenlik Komutanlığı
B) AAKKM
C) Gemi Trafik Hizmetleri (VTS)
D) Liman Başkanlığı
E) Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi

26. Aşağıdakilerden hangisi gemi sicilinde yer alan bilgilerden biri değildir?

A) Resmî ölçme sonuçları
B) Geminin bağlama limanı
C) Geminin maliki ve iktisap sebebi
D) Mürettebatın isim listesi
E) Geminin adı ve türü

27. Aşağıdakilerden hangisi Kabotaj Kanunu'na göre Türkiye kara sularında yabancılara kapalı olan faaliyettir?

A) Petrol arama ve üretimi
B) Transit boğaz geçişi
C) Yabancı limandan gelen yükün tahliyesi
D) Türk limanları arasında yolcu taşıma
E) Uluslararası sörvey denetimi

28. Aşağıdakilerden hangisi deniz kazasından sonra hazırlanan deniz kazası inceleme raporundaki tavsiyeler bölümünün temel amacıdır?

A) Geminin hurdaya ayrılıp ayrılmayacağına karar vermek.
B) Sigorta şirketinin ödeyeceği tazminat miktarını belirlemek.
C) Kusurlu tarafların hapis cezası almasını sağlamak.
D) Gelecekte benzer kazaların önlenmesi için emniyet tedbirleri önermek.
E) Kazadaki olayları kronolojik sırayla anlatmak.

4. ULUSLARARASI EMNİYETLİ YÖNETİM SİSTEMİ

Öğrenme Birimi



Neler Öğreneceksiniz?

- ISM Kod ve ISM Kod sertifikaları
- ISM Kod'un prosedürleri ve uygulanması ve uygulanması

Uluslararası Emniyetli Yönetim Sistemi, 1 Temmuz 1998 tarihinde zorunlu olarak yapılan düzenlemelerle SOLAS'a dâhil edilmiştir. Bu düzenlemeler **Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu-ISM Kod *(International Safety Management Code-ISM Code)*** ile kullanıma sunulmuştur (Görsel 4.1). Taraflar, ISM Kod'da yer alan düzenlemeleri uygulamakla mükelleftir.



Görsel 4.1: ISM Kod kitabı

1. ISM KOD VE ISM KOD SERTİFİKALARI

ISM Kod'da gemilerin emniyetli yönetimi ve işletilmesi ile kirliliğin önlenmesi için uluslararası bir standart oluşturma amacı güdülür. Kod'da belirtilen kurallar, farklı armatörlerin sahip oldukları şirketlerin farklı tipteki gemilerinin farklı koşullarda işletildiğini kabul etmesi; gemi, personel ve çevre için bilinen tüm riskleri değerlendirerek uygun önlemler alması gibi genel prensip ve hedefler üzerine kurulmuştur.

ISM Kod'da yer alan sistem genel anlamda deniz kirliliğinin, can ve mal kaybının önüne geçerek personelin etkin bir şekilde çalışmasını sağlar. Bunun yanı sıra sistemin standartları tanımlanmış olup şirket ve gemi uygulamalarına temel teşkil eder. Bu sayede hemen hemen her şirket, ISM Kod'u referans alıp uygulayacağı **emniyetli yönetim sistemi-EYS *(safety management system-SMS)*** için temel oluşturmakta ve sistemi geliştirebilmektedir. Böylelikle her şirket, bir ISM Kod politikasına sahip olur. Kod'la beraber oluşturulan sistem içeriğinin bazı temel konulardaki hedefleri de şu şekildedir:

- Gemilerde çalışan gemiadamlarının ve gemilerin bağlı olduğu şirket personelinin emniyet ve çevrenin korunması hakkındaki bilgi ve becerilerini artırmak.
- Çevreyi deniz kazaları nedeniyle meydana gelecek kirlilikten korumak.
- Gemilerin emniyetle yönetilmesini ve işletilmesini sağlamak.
- Gemilerdeki çalışma ortamlarının emniyetli olmasını sağlamak.
- Tüm tehdit ve tehlikelere karşı önlemler almak.
- Gemi işletmeciliği alanında uluslararası emniyet standartlarını belirlemek.
- Gemide oluşan bir kaza sonucunda çalışanların zarar görmesini engellemek.

Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu, daha açık anlamıyla Uluslararası Kirlilikle Mücadele ve Gemilerin Emniyetli Operasyonları İçin Yönetim Kodu *(International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention)* olarak bilinir. Bu Kod'a tabi olan gemi tipleri, gemilerin kapasiteleri ve kurallara uymaları gereken başlangıç tarihleri Tablo 4.1'de belirtilmiştir.

*Tablo 4.1: ISM Kod'a Tabi Olan Gemi Tipleri**

GEMİ TİPİ	KAPASİTE	UYGULAMA BAŞLANGIÇ TARİHİ
Tüm yolcu gemileri (yüksek hızlı yolcu gemileri dâhil)	Tüm kapasiteler	1 Temmuz 1998
Yağ tankerleri, kimyasal tankerler, gaz taşıyıcıları, dökme yük taşıyıcıları ve yüksek hızlı yük gemileri	500 GT ve üstü	1 Temmuz 1998
Diğer yük gemileri ve hareketli açık deniz sondaj birimleri	500 GT ve üstü	1 Temmuz 2002

* Devlet işletiminde olup kâr amacı gütmeyen gemiler bu kapsamın dışındadır.

1.1. ISM Kod

ISM Kod, iki bölümden oluşur ve toplam 16 maddedir. İlk 12 madde birinci bölümü oluşturur. Birinci bölüm, deniz emniyetini sağlamayı ve gemilerden kaynaklı kirliliği önlemeyi hedefler. Kalan 4 madde ise ikinci bölümü oluşturur. İkinci bölüm, yetkili kuruluşun yapacağı sertifikalandırma ve kontrollerle ilgilidir. ISM Kod içeriği Tablo 4.2'de belirtilmiştir.

Tablo 4.2: ISM Kod İçeriği

KISIM	MADDE No.	KONU
A) Uygulama	1	Genel
	2	Emniyet ve çevre koruma politikası
	3	Şirket sorumlulukları ve otoritesi
	4	Yetkilendirilmiş kişi(ler)
	5	Kaptanın sorumluluğu ve otoritesi
	6	Kaynaklar ve personel
	7	Gemi operasyonları
	8	Acil durum hazırlığı
	9	Raporlar ile uygunsuzluk, kaza ve tehlikeli olayların analizleri
	10	Gemi ve ekipman bakımı
	11	Dokümantasyon
	12	Şirket onayı, incelemesi ve değerlendirmesi
B) Sertifikalandırma ve Onay	13	Sertifikalandırma ve periyodik onay
	14	Geçici sertifikalandırma
	15	Onay
	16	Sertifika formları

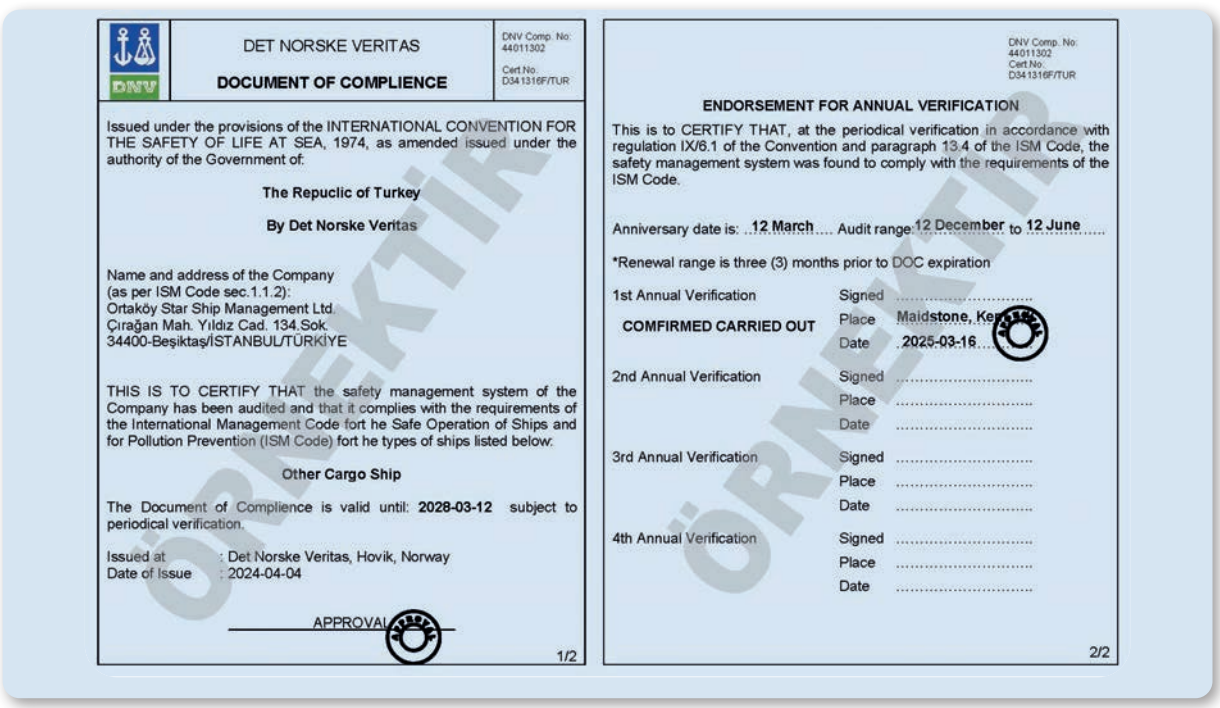
ISM Kod, gemi emniyeti ve çevre kirliliğinin önlenmesine yönelik kuralları içeren bir düzenlemedir. Bu kuralların uygulanması için şirketler, belirtilen kuralları referans alarak bir **emniyetli yönetim sistemi-EYS** oluşturmak zorundadır. Hem gemi hem de geminin bağlı olduğu şirketlerin ofislerindeki işleyiş bu sistemle yönetilir.

Emniyetli yönetim sistemleri oluşturulurken ISM Kod'da geçen kuralların yanında uyulması gereken yönetmelikler, IMO kuralları, klas kuruluşları ve bayrak devleti kuralları da gözetilmelidir. Hatta sistemin oluşturulması hususu geminin tipiyle de yakından ilgilidir.

1.2. ISM Kod Sertifikaları

Dünyada var olan tüm denizcilik şirket ve gemileri, ortak kabul edilen standartlarda bir emniyet sistemi oluşturmak, oluşturdukları bu sistemi uygulamak ve sürdürmek zorundadır. Oluşturulan sistemin ISM Kod standartlarına uygunluğu, uluslararası denizcilik kuruluşları tarafından denetlenir ve yapılan denetleme sonucunda sertifikalandırılır. Uygulanan emniyetli yönetim sistemlerinin kurallara uygun olduğunu belirten 2 adet sertifika bulunur. Bu sertifikalar şunlardır:

- **Uygunluk Belgesi *(Document of Compliance-DOC)*:** ISM Kod kurallarında belirtilen gereklerin yerine getirildiğini, etkin bir emniyetli yönetim sisteminin uygulandığını onaylayan ve gemi işletmecisi şirketlere verilen belgedir (Görsel 4.2). Bu belgenin bir nüshası gemide bulundurulur ve geminin diğer evrakıyla beraber muhafaza edilir. Uygunluk belgesi 5 yıl için verilir ve her yıl denetime tabidir.



DET NORSKE VERITAS

DNV Comp. No: 44011302
Cert.No. D341316F/TUR

DOCUMENT OF COMPLIENCE

Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended issued under the authority of the Government of:

The Repuclic of Turkey

By Det Norske Veritas

Name and address of the Company
(as per ISM Code sec.1.1.2):
Ortaköy Star Ship Management Ltd.
Çırağan Mah. Yıldız Cad. 134.Sok.
34400-Beşiktaş/İSTANBUL/TÜRKİYE

THIS IS TO CERTIFY THAT the safety management system of the Company has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code fort he Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code) fort he types of ships listed below:

Other Cargo Ship

The Document of Complience is valid until: **2028-03-12** subject to periodical verification.

Issued at : Det Norske Veritas, Hovik, Norway
Date of Issue : 2024-04-04

APPROVAL

1/2

DNV Comp. No: 44011302
Cert.No. D341316F/TUR

ENDORSEMENT FOR ANNUAL VERIFICATION

This is to CERTIFY THAT, at the periodical verification in accordance with regulation IX/6.1 of the Convention and paragraph 13.4 of the ISM Code, the safety management system was found to comply with the requirements of the ISM Code.

Anniversary date is: 12 March Audit range: 12 December to 12 June

*Renewal range is three (3) months prior to DOC expiration

1st Annual Verification — Signed / Place / Date
COMFIRMED CARRIED OUT — Maidstone, Ke… — 2025-03-16

2nd Annual Verification — Signed / Place / Date

3rd Annual Verification — Signed / Place / Date

4th Annual Verification — Signed / Place / Date

2/2

ÖRNEKTİR

Görsel 4.2: Uygunluk Belgesi

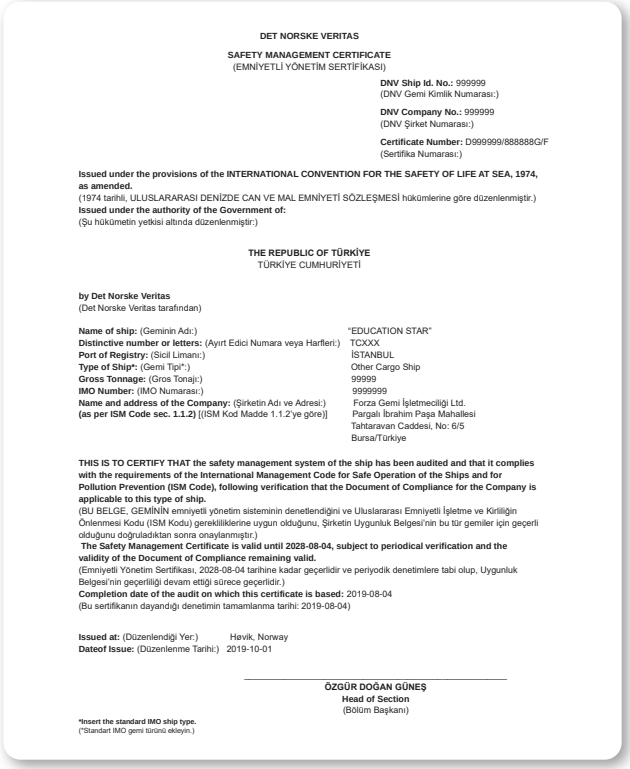
Bazı durumlarda gemi işleten yeni kurulmuş bir şirketin emniyet sistemine veya filosuna farklı bir tip gemi katılmışsa şirkete **Geçici Uygunluk Belgesi *(Interim Document of Compliance-Interim DOC)*** verilir. Bu belge, yeni emniyet sisteminin kurulmasına yardımcı olmak için verilen bir ön belgedir.

- **Emniyetli Yönetim Sertifikası *(Safety Management Certificate-SMC)*:** Gemilere entegre edilen emniyetli yönetim sisteminin etkin çalıştığını belirten sertifikadır. Bu sertifika şirketlere verilir ve her

gemi için ayrı ayrı düzenlenir. Gemi sertifikalarıyla beraber gemide muhafaza edilir (Görsel 4.3). Emniyetli Yönetim Sertifikası 5 yıl için verilir ve her yıl denetime tabidir.

2. ISM KOD'UN PROSEDÜRLERİ VE UYGULANMASI

Gemi işletmeleri, ISM Kod'da belirtilen kuralları temel alarak emniyetli yönetim sisteminin işleyişini ve detaylarını içeren bir kitapçık hazırlar. Bu kitapçıkta belirtilenlerin uygulanması, şirketin ve dolaylı olarak şirketin sahip olduğu geminin ISM Kod'a uygunluğunu gösterir. Sistemin işleyiş ve detaylarını içeren bu kitapçık için birkaç isim kullanılır. Bunlardan en bilineni **Emniyet, Kalite ve Çevre Yönetim Sistemi El Kitabı**'dır ***(Safety, Quality and Environment Management System Manual-SQEMS Manual)***. Emniyetli yönetim sistemini oluşturan ve ilgili prosedürleri içeren el kitabının ana başlıkları şunlardır:



DET NORSKE VERITAS

SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE
(EMNİYETLİ YÖNETİM SERTİFİKASI)

DNV Ship Id. No.: 999999
(DNV Gemi Kimlik Numarası:)

DNV Company No.: 999999
(DNV Şirket Numarası:)

Certificate Number: D999999/888888G/F
(Sertifika Numarası:)

Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended.
(1974 tarihli, ULUSLARARASI DENİZDE CAN VE MAL EMNİYETİ SÖZLEŞMESİ hükümlerine göre düzenlenmiştir.)
Issued under the authority of the Government of:
(Şu hükümetin yetkisi altında düzenlenmiştir:)

THE REPUBLIC OF TÜRKİYE
TÜRKİYE CUMHURİYETİ

by Det Norske Veritas
(Det Norske Veritas tarafından)

Name of ship: (Geminin Adı:)	"EDUCATION STAR"
Distinctive number or letters: (Ayırt Edici Numara veya Harfler:)	TCXXX
Port of Registry: (Sicil Limanı:)	İSTANBUL
Type of Ship*: (Gemi Tipi*:)	Other Cargo Ship
Gross Tonnage: (Gros Tonaj:)	99999
IMO Number: (IMO Numarası:)	9999999
Name and address of the Company: (Şirketin Adı ve Adresi:) **(as per ISM Code sec. 1.1.2)** [(ISM Kod Madde 1.1.2'ye göre)]	Forza Gemi İşletmeciliği Ltd. Pargalı İbrahim Paşa Mahallesi Tahtaravan Caddesi, No: 6/5 Bursa/Türkiye

THIS IS TO CERTIFY THAT the safety management system of the ship has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for Safe Operation of the Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), following verification that the Document of Compliance for the Company is applicable to this type of ship.
(BU BELGE, GEMİNİN emniyetli yönetim sisteminin denetlendiğini ve Uluslararası Emniyetli İşletme ve Kirliliğin Önlenmesi Kodu (ISM Kodu) gerekliliklerine uygun olduğunu, Şirketin Uygunluk Belgesi'nin bu tür gemiler için geçerli olduğunu doğruladıktan sonra onaylanmıştır.)
The Safety Management Certificate is valid until 2028-08-04, subject to periodical verification and the validity of the Document of Compliance remaining valid.
(Emniyetli Yönetim Sertifikası, 2028-08-04 tarihine kadar geçerlidir ve periyodik denetimlere tabi olup, Uygunluk Belgesi'nin geçerliliği devam ettiği sürece geçerlidir.)
Completion date of the audit on which this certificate is based: 2019-08-04
(Bu sertifikanın dayandığı denetimin tamamlanma tarihi: 2019-08-04)

Issued at: (Düzenlendiği Yer:) Høvik, Norway
Dateof Issue: (Düzenlenme Tarihi:) 2019-10-01

ÖZGÜR DOĞAN GÜNEŞ
Head of Section
(Bölüm Başkanı)

*Insert the standard IMO ship type.
(*Standart IMO gemi türünü ekleyin.)

Görsel 4.3: Emniyet Yönetimi Sertifikası

- Geminin emniyeti ve çevrenin korunmasıyla ilgili şirket politikaları
- Personel eğitimleri
- Uygunsuzluk, kaza ve tehlikeli olayların raporlanması ve analizi
- Acil durumlar için hazırlık
- Gemi teknik ekipmanı hakkında bakım tutum prosedürü
- Şirket ve gemi denetimleri
- Gemi ve kara operasyonları
- Dokümantasyon prosedürleri
- Şirket organizasyonu, personel atamaları, çalışanların görev, yetki ve sorumlulukları

Belirtilen bu ana başlıkların ışığında gemi işleten şirketler, genel hedef olarak belirledikleri politikaların yanında özel olarak geliştirdikleri politikalara da sahiptir. Bu politikalar şunlardır:

- Kalite politikası
- Bakım tutum politikası
- Şirket politikası
- Emniyet politikası
- Sağlık ve hijyen politikası
- Çevre politikası
- Personel politikası
- Eğitim politikası



EĞİTİM YILDIZI GEMİ İŞLETMESİ LTD.

UYUŞTURUCU VE ALKOL POLİTİKASI BEYANI

Politika Beyanı

Şirketin politikası, çalışanların alkol veya uyuşturucu kullanımının, yönetilen gemilerin güvenli ve verimli operasyonunu etkilememesini sağlamaktır. Şirket, organizasyonun, insanların, ekipmanın ve çevrenin, iş yerinde uyuşturucu veya alkolün kötüye kullanımı sonucu meydana gelebilecek kazalar veya olaylar nedeniyle riske atılmamasını sağlamaya çalışacaktır.

Bu amaca ulaşmak için Şirket:

Alkol

- İçkiyle ilgili sorunları önlemeye yönelik pozitif bir eylem politikası yürütür, işletimi altında olan gemilerde alkol verilmesini kontrol edilmesini sağlayarak bazı hallerde kullanımını kısıtlayabilir.
- Çalışanlara aşırı alkol tüketiminin uzun vadeli ve kısa vadeli etkilerini bilgi ve eğitim programları aracılığıyla farkındalık kazandırmak.
- Kaptanları, Yöneticileri ve Kıdemli Zabitleri, sorun yaşayabilecek kişileri tanımlayabilmeleri ve profesyonel yardım için yönlendirebilmeleri için donatmak.
- Donatan belirli talimatlar (örneğin, gemide alkol tüketiminin kesinlikle yasaklanması gibi) belirttiğinde, etkilenen gemilerin Kaptanı ve mürettebatı, bu talimatlar hakkında bilgilendirilecektir.

Uyuşturucu veya İlaçlar

- Yasadışı olarak ilan edilmiş uyuşturucuların bulunmasını veya kullanımını yasaklamak. Bu uyuşturucular, bunlarla sınırlı olmamak üzere şunlardır:
  Marihuana
  Kokain
  Eroin
- Şirket tarafından gemiye gönderilen personelin yanında bulunan yasal olarak reçete edilmiş ilaçları gemiye katılan personelden Kaptana bildirmelerini istemek. Reçeteli ilaç kullanan gemi personelinin, ilaçları reçete eden hekime danışarak gemideki görevlerini yerine getirip getiremeyeceği ile ilgili tavsiye almaları gerekecektir. Herhangi bir ilaçtan kaynaklı olumsuzluk derhal Kaptanın ve Şirketin dikkatine sunulmalıdır.

Şirket, bu pozitif eylem önleyici politikanın tüm ilgilileri için sağladığı avantajları kabul eder. Bu politikayla daha üretken bir iş gücü, yüksek moral ve personelin korunması sağlanırken, alkol veya uyuşturucu ile ilgili sorunlar yaşayabilecek herhangi bir çalışana yardım ve destek verilir.

_____-SIGNATURE-_____ __04.02.2025__

Emre YÜKSEL-Genel Müdür Tarih:

Görsel 4.4: Uyuşturucu ve alkol politikası

- Uyuşturucu ve alkol politikası

Uyuşturucu ve alkol politikasına örnek teşkil eden beyan Görsel 4.4'te verilmiştir.

Bir emniyetli yönetim sisteminin işlevsel gereksinimleri şu şekildedir:

- Güvenlik ve çevre koruma politikası
- İlgili uluslararası ve bayrak devleti yasalarına uygun gemilerin güvenli işletimi ve çevrenin korunması için talimatlar ve prosedürler
- Karada ve gemi personeli arasında tanımlanmış yetki seviyeleri ve iletişim hatları
- ISM Kod'da yer alan hükümlere uygun olarak kaza ve uyumsuzlukları bildirme prosedürleri
- Acil durumlara hazırlık yapmak ve yanıt vermek için prosedürler
- İç denetimler ve yönetimin gözden geçirmeleri

Emniyetli yönetim sistemi çerçevesinde kaptanın sorumlulukları şunlardır:

- Şirketin güvenlik ve çevre koruma politikasını uygulamak.
- Şirketin uyguladığı politikaya uyma hususunda mürettebatı teşvik etmek.
- Belirli gereksinimlerin açık ve basit bir şekilde bildirilmesi için uygun emir ve talimatlar vermek.
- Belirtilen gereksinimlerin gözetildiğini doğrulamak.
- Emniyetli yönetim sistemini periyodik olarak gözden geçirmek ve geminin bağlı bulunduğu işletmeye tespit edilen eksiklikleri raporlamak.

Donatan, gemi kaptanının yönetim için uygun nitelikleri taşıdığından, şirketin emniyetli yönetim sistemi hakkında tam bilgi sahibi olduğundan ve görevlerini emniyetli bir şekilde yerine getirmesine olanak sağladığından emin olmalıdır. Donatan ayrıca yönetimi altındaki her geminin ISM Kod kapsamında ulusal ve uluslararası gereksinimlere uygun olarak nitelikli, sertifikalı, tıbben uygun denizcilerle ve emniyetli işletimin sürdürülebilir olması için uygun şekilde donatıldığından emin olmalıdır.

2.1. Emniyetli Yönetim Sisteminden Sorumlu Kişiler

Gemi işletme organizasyonu içinde hem gemi hem de şirket kısmında emniyetli yönetim sisteminden sorumlu personel bulunur. Gemi kısmında kaptan, şirket kısmında ise karada yetkilendirilmiş bir kişi sistemden sorumlu olarak belirlenir. Gemi kaptanı, emniyetli yönetim sistemini gemide etkili bir şekilde uygulamaktan sorumludur. Bu sorumluluğun etkin olarak yerine getirilebilmesi için gerekli bütün yetkiler kaptana verilmiştir.

Karada Yetkilendirilmiş Kişi *(Designated Person Ashore-DPA)*: Şirket işletmesi altındaki gemilerin emniyetli yönetim sistemine göre işletilmesini sağlayan, gemi operasyonları için yeterli kara desteğini

sağlamaktan sorumlu olan kişidir. Şirketin en üst düzeyindeki yetkili kişilerle ve şirketin tüm yönetimsel kısımlarıyla direkt temas kurabilen kişidir. Bu kişi, geminin işleteni ile gemi kaptanlığı arasında bir köprü görevi görür. Emniyetli yönetim sistemiyle ilgili konularda tam yetkiye sahip olan şirket çalışanıdır. Bu kişi şirket yönetimi tarafından atanarak görevlendirilir. Karada yetkilendirilmiş kişinin sorumlulukları şu şekildedir:

- Emniyetli yönetim sistemiyle ilgili gereklerin yerine getirilmesinden ve sistemin işletilmesinden sorumludur.
- İç denetleme zamanlarını planlayarak denetimin yapılmasından sorumludur.
- Öneminin büyüklük veya küçüklüğüne bakmaksızın bir uygunsuzluğun nedeninin araştırılması ve analizlerinin yapılmasından, olayların tekrar meydana gelmesinin önüne geçilmesi için gerekli önlemlerin alınmasından sorumludur.

Gemide veya şirket ofisinde çalışan herkesin görev, yetki ve sorumlulukları emniyetli yönetim sisteminin detaylarını barındıran el kitaplarında ayrı ayrı tanımlanmıştır. ISM Kod'un içerdiği tüm önlemler, gemiyle ilgisi bulunan çalışan insan iş gücü kapsamındadır. Bu nedenle insan kaynağının ISM Kod'da çok önemli bir yeri vardır. Çalışma emniyetinin makul sürede sağlanması, çalışanların emniyetli yönetim sistemine kısa bir süre içinde aşina olmasından geçer.

Emniyetli yönetim sistemine uyum sağlamak, verilecek eğitimlerle mümkün olabilir. Bunun için şirket ve gemi personelinin sürekli ve düzenli olarak eğitime tabi tutulması sağlanır. Bu sayede personelin emniyetli yönetim sistemiyle ilgili kurallar ve varsa değişikliklerden haberdar olması, eğitimlerle kazandırılması amaçlanan becerileri iş hayatına yansıtması hedeflenir. Sistem dâhilinde görev yapan tüm çalışanların emniyetli yönetim sistemine aşina olması istenir. Denizcilikle ilgili iş ve işlemlerin yapılması sırasında hizmet üretecek çalışanlardan iş disiplini, iş ahlakı, birlikte çalışabilme gibi değerlere sahip olmaları beklenir.

Şirketler genellikle gemiye katılacak gemiadamlarını gemilere göndermeden onlara kısa bir tanıtım yaparak şirketin işleyişi hakkında eğitim verir. Gemiadamları gemiye katıldıktan sonra da eğitimleri gemide devam eder. Gemide tüm gemi personeline verilen eğitimlerden gemi kaptanı sorumludur. Yapılan eğitimlerin hepsi kayıt altına alınarak arşivlenir. Emniyetli yönetim sisteminin işleyiş şekli ve uygulanmasıyla ilgili gemi personeline verilen eğitimler veya gemiye yeni katılan personele verilen uyum eğitimleri gemide belirlenmiş çalışma dilinde ya da personelin anlayacağı ortak bir dilde (İngilizce) yapılmalıdır (Tablo 4.3).

Tablo 4.3: Eğitim Kaydı Örneği

EĞİTİM KAYDI *(TRAINING RECORD)*	
Eğitim Alanların Adı	Tüm gemi personeli
Gemi Mevkisi	Macellan Boğazı / Punta Arenas Açıkları
Verilen Eğitimin Konusu	ISM Kod ve Şirket Emniyetli Yönetim Sistemi
Eğitim Tarihi	12.10.2008 / 1830 LT-2000 LT
Eğitimin Verildiği Yer	Personel Salonu
Sonuç	Tatminkâr
Detaylar	Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu kapsamında hazırlanan Emniyet, Kalite ve Çevre Yönetim Sistemi El Kitabı ve bunun uygulanması hakkında bilgilendirme yapıldı.
Değerlendirme	Eğitimin tüm gemi personeli için yararlı olduğu düşünülmektedir. Emniyet, Kalite ve Çevre Yönetim Sistemi El Kitabı'nın gemi ve şirket özelindeki uygulamaları yeniden anlatılarak daha önce verilmiş bilgilerin tazelemesi sağlanmıştır.
EĞİTİMİ VEREN **1. Zbt. ÖZCAN ÖNGEL**	GEMİ KAPTANI **DEVRAN KARAVELİ**

2.2. ISM Kod Dokümantasyonu

Emniyetli yönetim sisteminin amacının gerçekleşmesine yardımcı olan emniyet önlemleri ile işlerliği devamlı ve güvenilir kılıp etkin hâle getiren teknik bakım tutum evrakı, sistemin bir bütün hâlinde uygulanmasını ve ele alınmasını zorunlu kılar. Şirket tarafından ISM Kod standartlarına, şirket politikalarına ve geminin hizmet ettiği amaca ters düşmeyecek şekilde gemi seyrini ilgilendiren kontrol listeleri, emniyet izinleri, ekipman emniyeti için bakım tutum kontrol listeleri vb.ni içeren bir form ve dosyalama sistemi hazırlanır. Bazı önemli ISM Kod Kontrol Formları şunlardır:

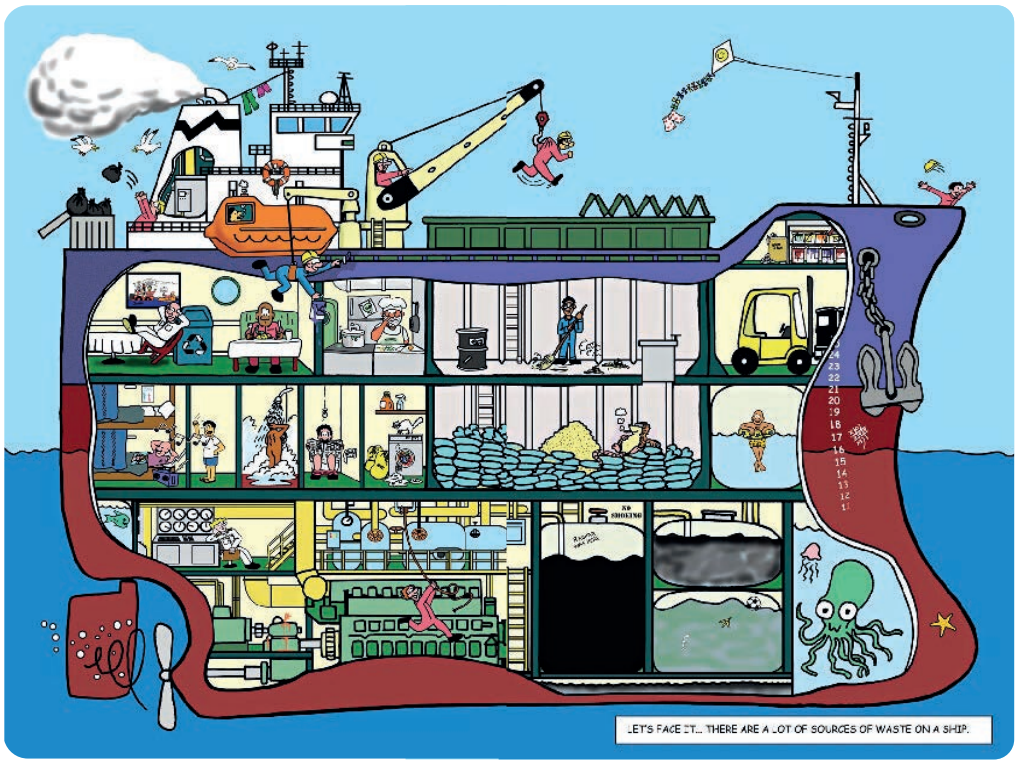
- İç Denetim Formu
- Uygunsuzluk ve Düzeltici Eylem Kaydı
- Gemi Kaptanı Devir / Teslim Formu
- Gemi Emniyet Teçhizatının Periyodik Kontrol Listesi
- Gemiyi Terk Talimi
- Yangın Talimi
- Deniz Kirliliğini Önleme Talimi
- Sıcak Çalışma Kontrol Listesi
- Soğuk Çalışma Kontrol Listesi
- Kapalı Mahallere Giriş Kontrol Listesi
- Yakıt Alma Kontrol Listesi
- Yüksekte ve Bordada Çalışma İzni
- Pompa Dairesi Giriş İzni
- Elektrik Devresinde Çalışma İzni
- Kaçak Yolcu Kontrol Listesi Vardiyası Kontrol Listesi
- Alkol Kontrol ve Kayıt Formu
- Malzeme İstek Formu Kumanya İhtiyaç Listesi Formu
- Personel Değerlendirme Formu
- Seyir Planı
- Gemi Personeli Eğitim Kaydı
- Oto Pilot Kontrol Listesi
- Ana Makine Kontrol Listesi
- Jeneratör Kontrol Listesi
- Dümen Motoru Kontrol Listesi
- Kritik Cihazlar Kontrol Listesi
- Güverte Planlı Bakım Kontrol Listesi
- Yaşam Mahalli (Kamaralar, Mutfak, Kumanyalık, Revir) Temizlik / Eksiklik Kontrol Listesi
- Kalkış Öncesi Köprüüstü Kontrol Formu
- Varış Öncesi Köprüüstü Kontrol Formu
- Vardiya Değiştirme Kontrol Listesi
- Demirleme ve Demirleme
- Kısıtlı Görüş Seyir Kontrol Listesi
- Fırtına ve Ağır Havada Seyir Kontrol Listesi

Yukarıdaki formlar, emniyetli yönetim sistemi dokümantasyonu içinde yer alan bazı formları belirtmektedir. Ancak belirtilen bu formlar sistemin iskeletini oluşturmakta, ISM Kod'a uygun diğer formlar sistemin ayrıntısını ifade etmektedir. Sistemin içeriğinde yer alan dokümantasyonu gemi sahibi şirketler oluşturur. Her şirketin birer emniyetli yönetim sistemi vardır ve her şirketin emniyetli yönetim sistemi kendine özgüdür. Sistemde yer alan formların kullanımı ve kullanıldıktan sonra doğru arşivlenmesi için her biri ayrı ayrı tasnif edilip, ayrı ayrı uygun numarayla numaralandırılarak isimlendirilir. Şirketten şirkete sistemde yer alan form numara, isim ve içerikleri farklılık gösterebilir.

İleri gelen gemi sigorta kuruluşları, ISM Kod işleyişiyle ilgili eğitim amacı taşıyan bazı karikatürler yayımlamışlardır. Bu karikatürlerde ISM Kod işleyişine aykırı olan aksiyonlar belirtilmiştir (Görsel 4.5 ve Görsel 4.6).



Görsel 4.5: Yanlış uygulama karikatürleri 1



Görsel 4.6: Yanlış uygulama karikatürleri 2

2.3. Gemilerin SMS (EYS) Kurallarına Göre Yönetimi

Hemen hemen her geminin kendine özgü bazı farklılıkları vardır. Gemi tipi bu konuda en belirleyici etkendir. Gemi tiplerinin her birinin kendine özgü farklı ihtiyaçları olduğundan emniyetli yönetim sistemlerinin bu farklılıklar göz önünde bulundurularak düzenlenmesi gerekir. Bunun yanında emniyetli işletim için geliştirilmesi gereken şirket politikalarının da bulunması gerekir. Şirkete bağlı tüm gemiler için geliştirilen bu politikaların standart bir şekilde uygulanması sağlanır ve tüm operasyonlar bu politikalar doğrultusunda yapılır. Tüm gemi operasyonları için planlama, kontrol, raporlama gibi form ve dokümanlar şirket tarafından oluşturulur. Şirketin geliştirmiş olduğu politikalara örnek olarak aşağıdaki şirket hijyen politikası verilebilir.

- Şirket tarafından bir hijyen politikası oluşturulur.
- Tüm personel ve gemideki tüm mahaller için belirlenmiş genel hijyen kurallarının denetiminin hangi aralıklarla yapılacağı belirlenir.
- Tüm gemi personelinin hijyen konusunda denetlenmesi için kaptana sorumluluk verilir.
- Kurallara uymayan personel için prosedürün gerekleri uygulanır.

Şirketin emniyetli sefer prosedürleri kapsamında Fırtına ve Ağır Havada Seyir Kontrol Listesi evrakı da örnek olarak verilebilir. Bu kontrol listesi, şirkete bağlı gemilerin kullanımına sunulur. Kontrol listesi, gemi ağır hava koşullarında seyretmek zorunda kaldığında vardiya zabitinin alacağı önlemleri belirtir, köprüüstünde vardiya tutan zabitlere rehber olur. Durum hakkında alınacak önlemler, vardiya zabitlerinin inisiyatifine bırakılmaz. Kontrol listesinde bahsi geçen durum köprüüstünde vardiya tutan hangi zabitin

vardiyasında gerçekleşmişse kontrol listesini hem zabitin hem de gemi kaptanının imzalaması gerekir. Bu doğrultuda örnek bir ISM Kod evrakı Tablo 4.4'te verilmiştir.

Tablo 4.4: Kısıtlı Görüşte Seyir Kontrol Formu

EĞİTİM YILDIZI GEMİ İŞLETMECİLİĞİ					
KISITLI GÖRÜŞTE SEYİR KONTROL FORMU					
GEMİ ADI		**M/V EDUCATION STAR**			
TARİH ve ZAMAN	**29.10.2025 1200 LT**	**SEFER No.**	**07/25**	**ENLEM / BOYLAM**	**22° 22,0'N 006° 59,5'W**
YAPILACAKLAR					**ONAY**
Kaptan ve makine dairesi bilgilendirildi mi, makineler hazır durumda mı?					√
Gözlemci / gözlemciler yerleştirildi mi ve bir dümenci hazırda bekletiliyor mu?					√
Her iki radar, ARPA işleviyle birlikte ve harita pilotajı açık mı?					√
Elektrikli iskandil cihazı açık ve doğru menzile ayarlı mı?					√
Tüm VHF cihazları Kanal 16 ile kıyı kanallarına ayarlı ve dinleniyor mu?					√
Gemi düdüğü uygun ses sinyalini veriyor mu?					√
Uygun borda fenerleri yanıyor mu?					√
Su geçirmez kapılar kapatıldı mı?					√
Geminin konumu kontrol edildi mi?					√
Konum şüpheliyse demirleme düşünüldü mü?					√
Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü'ne uyularak Kural 19'da belirtilen kısıtlı görüş şartlarındaki emniyetli hıza düşüldü mü?					√
Gemi kaptanı geminin kumandasını aldı mı ve kaptanın kumandayı aldığı güverte jurnaline kaydedildi mi?					√
Bu kontrol listesinin uygulandığını belirten kayıt, güverte jurnaline kaydedildi mi?					√
Ek Açıklamalar:					
Vardiya Zabiti Mustafa E. AKAYDIN			Kaptan T. Serhat ÖRTER		

Şirket, emniyetli yönetim sistemiyle ilgili tüm belge ve verileri kontrol etmek için prosedürler belirlemeli ve bu prosedürlerin sürdürülmesini sağlamalıdır. Şirket ayrıca ISM Kod dokümanlarıyla ilgili şunları yerine getirmelidir:

- Geçerli belgelerin tüm ilgili yerlerde bulundurulması
- Belgelerde yapılan değişikliklerin yetkili personel tarafından gözden geçirilmesi ve tekrar onaylanması
- Zamanı geçmiş belgelerin ortadan kaldırılarak arşivlenmesi veya gerekmesi hâlinde imha edilmesi

2.4. Bakım Tutum

Şirket, gemide gerçekleşecek bakım tutumların emniyetli ve periyodik olarak yapılmasını sağlayan prosedürler belirler. Bu prosedürler, geminin ilgili teknik kurallarının ve düzenlemelerinin ek gereksinimleriyle uyumlu şekilde yerine getirilir. Gemide teknik olarak yapılan tüm kontroller, şirketin belirlediği **planlı bakım sistemine *(planned maintenance system)*** göre ilerler. Şirket, teknik gereksinimleri yerine getirirken şunları göz önünde bulundurmalıdır:

- Teknik denetimlerin belirli zaman aralıklarında yapılması
- Bilinen herhangi bir uygunsuzluk varsa uygunsuzluğun nedenleriyle birlikte şirkete rapor edilmesinin sağlanması

- Uygun düzeltici eylemin yapılmasının sağlanması
- Uygunsuzlukların ve bu uygunsuzluklara ait düzeltici faaliyetlere ilişkin kayıtların tutulmasının sağlanması

Şirket, olası bir işletme başarısızlığından kaynaklanan ve tehlikeli durumlara neden olan ekipman ve teknik sistemleri belirlemelidir. Emniyetli yönetim sistemi, bu tür ekipman veya sistemlerin güvenilirliğini artırmayı amaçlayan belirli önlemlerin alınmasını sağlamalıdır. Bu önlemler, sürekli kullanımda olmayan yedek ekipman veya teknik sistemlerin düzenli olarak test edilmesini içermelidir.

Bazı gemi işletmeleri, planlı bakım sitemi kapsamında klasik uygulamaları daha da geliştirmiş ve kendi sistemlerine uyarlamıştır. Şu süreç buna örnek verilebilir: Daha önce yapılmış bir liman devleti kontrolü sırasında geminin bir tankı hakkında uygunsuzluk belirlendiğinde tankın uygunsuz durumunun resimleri işletmeye elektronik posta (e-posta) yoluyla gönderilir. Uygunsuz durum gemi personeli tarafından giderildikten sonra tankın durumu yeniden resimlenerek tekrar gemi işletmesi bünyesindeki teknik enspektörlüğe e-posta ile iletilir. Bu sayede gemi işletmesi tüm süreçten haberdar olur ve konu hakkında geniş bir kayıt arşivi oluşturur. Daha sonraki zamanlarda aynı mahal veya ekipman hakkında herhangi bir durum ortaya çıktığında geçmiş kayıtların kontrol edilmesi daha kolay hâle gelir. Bu durum, herhangi bir denetim olmadan da gemi personelinin ciddi bir aksaklığı / olumsuz durumu tespit edip gidermesi sürecinde aynı prosedürü uygulayarak e-posta ile gemi işletmesi bünyesindeki teknik enspektörlüğe bilgi vermesini sağlar.

2.5. Acil Durumlar

Şirket, gemideki potansiyel acil durumları tanımlamalı ve bunlara yanıt vermek için prosedürler belirlemelidir. Gemideki acil durum konuları şunlardır:

Ana makine arızası
Karaya oturma
Denize insan düşmesi
Kaçak yolcular ve mülteciler
Limandan kalkış acil durumu
Dümen arızası
Yangın
Deniz kirliliği
Şüpheli paket / patlayıcı madde araması
Kapalı mahalden insan kurtarma
Çatışma
Su alma
Korsan saldırısı
Gemiyi terk
Kapalı mahalden insan kurtarma
Yan yatma

Şirket, acil durum eylemlerine hazırlık için role talim programları oluşturmalıdır. Oluşturulan bu programlarla gemilerde, belirtilen zaman aralıklarında tüm personelin katıldığı role talimleri gerçekleştirilir.

2.6. Emniyetli Yönetim Sisteminin Denetimi

Emniyetli yönetim sisteminin sağlıklı ve eksiksiz çalışabilmesi için sistemin denetimlere tabi tutulması gerekir. Denetimler, gemi kaptanlığı ve şirket yönetiminde belirlenen kişiler veya bunlarla beraber bağımsız bir denetleme kuruluşu sörveyörü tarafından yapılır. Gemi işletmesi, ISM Kod işleyişinin **iç denetim**ini ***(internal audit)*** yapmaktan sorumludur. İşletme, gemilerin ISM Kod işleyişini denetlemek amacıyla gemi kaptanlarını, şirket bünyesinde çalışan **karada da yetkilendirilmiş kişi**leri ***(designated person ashore-DPA)*** ve beraberindeki **enspektör**leri görevlendirir. ISM Kod **dış denetimi** ***(external audit)*** ise bağımsız kuruluşların **ISM Kod sörveyörü** ***(surveyor)*** aracılığıyla yapılır.

Denetimlerde tespit edilen olumsuzluklar, nesnel kanıtlarla desteklenerek bir gerçek beyan (uygunsuzluk raporu) ortaya konur. Buna genel bir isimle **uygunsuzluk** ***(non-conformity)*** denir. **Büyük uygunsuzluk**lar ***(major non-conformity)***; personelin veya geminin güvenliğine ciddi bir tehdit oluşturan veya çevreye karşı ciddi bir risk taşıyan, hemen düzeltilmesi gereken gözle görülür bir eksiklik, yanlış işleyiş veya ISM Kod'un herhangi bir kuralını etkili ve sistemli bir şekilde uygulayamama durumuna yol açan başka bir

ifadeyle ihlal eden olumsuzluklardır. Bu tanımlamaların dışında kalıp uygunsuzluk olarak nitelendirilenler de **küçük uygunsuzluk**lardır ***(minor non-comformity)***. Uygunsuzluk raporu örneği Görsel 4.7'de verilmiştir.

Şirket, emniyetli yönetim sistemiyle uyumlu olup olmadığını belirlemek için gemide ve kıyıda on iki ayı geçmeyen aralıklarla iç denetim gerçekleştirir. Olağanüstü durumlarda bu zaman aralığı üç ay olabilir. Şirket, ISM Kod ile ilgili görevleri üstlenen yetkili kişilerin şirketin belirlediği sorumluluklara uygun olarak hareket edip etmediklerini periyodik olarak denetler. Şirket, emniyetli yönetim sisteminin etkinliğini, kendi belirlediği prosedürler doğrultusunda periyodik olarak değerlendirir. Denetim ve **düzeltici hareket**leri ***(corrective action)***, mevcut prosedürlere uygun şekilde yerine getirir.

Denetim ve gözden geçirme sonuçları, sorumluluğu olan tüm personelin dikkate alması için göz önünde bulundurulmalıdır. İlgili alanlardan sorumlu yönetim personeli, bulunan eksikliklere zamanında düzeltici önlem almalıdır. Emniyetli yönetim sistemi, şirketin kendi gemisiyle ilgili herhangi bir tehlike, kaza ve acil duruma yanıt verebilmesini sağlayacak önlemleri içermelidir. Ayrıca uygunsuzluk, kaza ve tehlikeli durumların şirkete bildirilmesini, araştırılmasını ve analiz edilmesini sağlayan prosedürleri içermelidir. Şirket, bununla birlikte olası kaza ve tehlike durumlarının tekrarlanmamasını amaçlayan düzeltici önlemlerin uygulanması için de prosedürler belirlemelidir. Bu prosedürlerle emniyet ve kirliliği önleme konusunda iyileştirmeler yapılır.

YÜKSEL DENİZCİLİK AŞ	NON-CONFORMITY REPORT UYGUNZULUK RAPORU	Form No. / Form Numarası: NC-02 Revision No. / Revizyon Sayısı: 00 Revision Date / Revizyon Tarihi: 01.01.2020

Ship's Name: *Gemi Adı:*	M/V EĞİTİM YILDIZI	Department: *Departman:*	Deck / *Güverte*	Date: *Tarih:*	19.03.2023

ON BOARD SECTION / *GEMİ KISMI*

Prepared by Name & Surname-Duty-Signature: *Hazırlayanın Adı ve Soyadı-Görevi-İmzası:*	ÖZGÜR DOĞAN GÜNEŞ-MASTER / *KAPTAN*	Non-Conformity No.: *Uygunsuzluk Numarası:*	9-22
Deficiency *Eksiklik*		Non-Conformity *Uygunsuzluk*	X
		Major Non-Conformity *Önemli Uygunsuzluk*	

Description of the Observation Non-Comformity / *Gözlemlenen Uygunsuzluğun Tanımı:*

The reflective strips of the free-fall lifeboat have lifted in places and lost their adhesiveness. The seat belts are in a weakened condition.
Serbest düşmeli filikanın yansıtıcı bantları yer yer kalkmış, yapışkanlığını yitirmiştir. Emniyet kemerleri zayıflamış durumdadır.

Result of Investigation-Root Cause / *Araştırma Sonucu-Kök Neden:*

The reflective strips have worn out quickly due to winter weather conditions. The seat belt on the helmsman's seat has worn out over time due to exposure to the sun.
Kış hava şartlarından dolayı yansıtıcı bantlar kısa sürede yıpranmıştır. Serdümen koltuğundaki emniyet kemeri güneşin etkisiyle zamanla yıpranmıştır.

Suggested Corrective Action / *Önerilen Düzeltici Faaliyetler:*

Replacement of the worn-out reflective strips on the free-fall lifeboat. Replacement of the seat belt on the helmsman's seat.
Serbest düşmeli filikanın yansıtıcı bantlarından yıpranmış olanlar yenilenmelidir. Serdümen koltuğunun emniyet kemeri yenilenmelidir.

Verified By: *Uygunsuzluğu Kapatan:*	Date: *Tarih:*	Signature: *İmza:*

OFFICE SECTION / *OFİS KISMI*

Sugested Prevent Action-Comments of Department Manager:
Önerilen Önleyici Faaliyet-Departman Yetkilisinin Yorumu:

Department to be Carried Out the Corrective Action: *Düzeltici Faaliyeti Yerine Getiren Departman:*	Responsible Person: *Sorumlu Kişi:*	Date: *Tarih:*
Result of Corrective Action Implementation: *Düzeltici Faaliyet Uygulama Sonucu:*	Corrective action implemented and observation non-conformity raised. *Çözüm uygulandı ve uygunsuzluk kaldırıldı.*	
Decision of the DPA Regarding the Corrective & Preventive Action: *Yetkilendirilmiş Kişinin Düzeltici ve Önleyici Faaliyetlere İlişkin Kararı:*		

DPA Name & Surname *Yetkili Kişinin Adı ve Soyadı*		Date *Tarih*		Signature *İmza*

Görsel 4.7: Uygunsuzluk Raporu Örneği

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME

1. Uluslararası Emniyetli Yönetim Sistemi hangi tarihte SOLAS'a dâhil edilmiştir?

A) 1 Temmuz 1995
B) 1 Ocak 1996
C) 1 Temmuz 1998
D) 1 Temmuz 2000
E) 1 Aralık 2002

2. Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu'nun (ISM Code) temel amacı aşağıdakilerden hangisidir?

A) Gemi tasarım standartlarını belirlemek.
B) Gemi ve personelin ekonomik verimliliğini artırmak.
C) Uluslararası denizcilik yasalarını düzenlemek.
D) Gemilerin emniyetli yönetimi ve işletilmesi ile kirliliğin önlenmesi için uluslararası bir standart oluşturmak.
E) Gemilerin Teknik Yönetmeliği'nin temelini oluşturmak.

3. ISM Kod genel olarak hangi sorunların önlenmesine yönelik düzenlemeler içerir?

A) Gemilerin finansal kayıpları
B) Deniz kirliliği, can ve mal kaybı gibi durumlar
C) Ticari anlaşmazlıklar
D) Gemi içi uyuşmazlıklar
E) Gemi ile şirket arasındaki iletişim

4. ISM Kod'un genel prensip ve hedefleri aşağıdakilerden hangisidir?

A) Gemi geneli ve çevre için tüm risklerin değerlendirilerek önlem alınması
B) Gemi maliyetlerinin düşürülmesi ve verimliliğin artırılması
C) Gemi içi eğlence ve konfor standartlarının iyileştirilmesi
D) Uluslararası deniz yolculuklarının süresinin kısaltılması
E) Uluslararası yolcu ve bagajların emniyetle taşınması

5. Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu'nun tam açılımı aşağıdakilerden hangisidir?

A) International Security Management Code
B) International Ship Management Code
C) International Maritime Safety Code
D) International Maritime Dangerous Goods Code
E) International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention

6. Aşağıdaki hangi kapasite ve hangi amaçla çalıştırılan gemiler ISM Kod kapsamı dışında tutulmuştur?

A) Kapasitesi ne olursa olsun tüm yolcu gemileri
B) Kapasitesi ne olursa olsun tüm yüksek hızlı yolcu gemileri
C) 500 GT ve üstü kapasiteye sahip tüm tankerler, dökme yük taşıyıcıları ve yüksek hızlı yük gemileri
D) Devlet işletiminde olup kâr amacı gütmeyen gemiler
E) 500 GT ve üstü kapasiteye sahip diğer yük gemileri ve açık deniz sondaj birimleri

7. Aşağıdaki seçeneklerden hangisi ISM Kod'un konularını belirtir?

A) Korsan saldırılarını önleme-Güvenlikle ilgili zafiyetlerin belirlenmesi
B) Gemi şirket yazışmalarının düzene konması-Yazışmaların içeriğinin belirlenmesi
C) Arama ve kurtarma operasyonlarının daha etkin yapılması-Arama ve kurtarma operasyonlarında kullanılan donanımların sertifikalandırılması ve kontrolleri
D) Gemi taraflarının anlaşmazlıklarının belirlenmesi-Olası anlaşmazlıklarda arbitraj yapılması ve arbitratörlerin belirlenme usulleri
E) Deniz emniyetini sağlama ve gemilerden kaynaklanan kirliliği önleme-Yetkili kuruluşun yapacağı sertifikalandırma ve kontroller

8. I. Uygunluk Belgesi
II. Tip Onay Sertifikası
III. Emniyetli Yönetim Sertifikası
IV. Geçici Uygunluk Belgesi
V. Uyumsuzluk Belgesi

Yukarıdakilerden hangileri emniyetli yönetim sistemiyle ilgili belge veya sertifikalardan değildir?

A) Yalnız II
B) II ve V
C) I, II ve IV
D) I, III ve V
E) II, III ve IV

9. Aşağıdaki seçeneklerin hangisinde DOC'un geçerlilik zamanı ve denetleme aralığı doğru belirtilmiştir?

A) 3 yıl için verilir ve her yıl denetime tabi tutulur.
B) 4 yıl için verilir ve her yıl denetime tabi tutulur.
C) 5 yıl için verilir ve her yıl denetime tabi tutulur.
D) 8 yıl için verilir ve her iki yılda bir denetime tabi tutulur.
E) 10 yıl için verilir ve her beş yılda bir denetime tabi tutulur.

10. Aşağıdaki seçeneklerin hangisinde SMC'nin geçerlilik zamanı ve denetleme aralığı doğru belirtilmiştir?

A) 5 yıl için verilir ve her yıl denetime tabi tutulur.
B) 6 yıl için verilir ve iki yılda bir denetime tabi tutulur.
C) 7 yıl için verilir ve her yıl denetime tabi tutulur.
D) 8 yıl için verilir ve her dört yılda bir denetime tabi tutulur.
E) 10 yıl için verilir ve her yıl denetime tabi tutulur.

11. Aşağıdakilerden hangisi gemi işleten bir şirkete Geçici Uygunluk Belgesi verilme durumunu en iyi ifade eder?

A) Gemi işleten bir şirketin filosunda bulunan gemilerin en az yarısı tersaneye girmişse verilir.
B) Gemi işleten yeni kurulmuş bir şirketin emniyet sistemine veya hâlihazırda gemi işleten bir şirketin filosuna farklı bir tip gemi katılmışsa verilir.
C) Gemi işleten bir şirketin filosunda bulunan herhangi bir gemi genel avarya ilan etmişse verilir.
D) Gemi işleten bir şirketin filosunda birden fazla gemi en az bir hafta için bulundukları limanlarda liman devleti kontrolü tarafından tutuklanmışsa verilir.
E) Gemi işleten bir şirketin filosunda bulunan gemilerin en az biri açık denizde seyir hâlindeyken bir yedekleme operasyonuna ihtiyaç duyduğunda verilir.

12. Aşağıdakilerden hangisi emniyetli yönetim sistemindeki kaptan sorumluluklarından biri değildir?

A) Mürettebatın ISM Kod politikasına uymasını teşvik etmek.
B) Şirketin güvenlik ve çevre koruma politikasını uygulamak.
C) Belirtilen gereksinimlerin gözetildiğini doğrulamak.
D) Gemiye personel alımı sürecinde geminin bağlı bulunduğu şirkete teklif vermek veya personel başvurularında belli kişilerin işe alımlarına referans olmak.
E) Emniyetli yönetim sistemini periyodik olarak gözden geçirmek ve geminin bağlı bulunduğu işletmeye tespit edilen eksiklikleri raporlamak.

13. Aşağıdakilerden hangisi DPA kısaltmasının açılımını doğru şekilde ifade eder?

A) Distribution Priority Area
B) Displayed Pixel Abandonment
C) Designated Person Ashore
D) Delegated Person Aground
E) Dedicated Pair Assuming

14. Aşağıdakilerden hangisi emniyetli yönetim sisteminin gereklerinin yerine getirilmesi ve işletilmesinden sorumlu şirket çalışanını ifade eder?

A) DPA
B) OOW
C) EOOW
D) C/E
E) C/O

15. I. Geçerli belgelerin tüm ilgili yerlerde bulundurulması
II. Belgelerde yapılan değişikliklerin yetkili personel tarafından gözden geçirilmesi ve tekrar onaylaması
III. Zamanı geçmiş belgelerin ortadan kaldırılarak arşivlenmesi veya gerekmesi hâlinde imha edilmesinin sağlaması

Yukarıdakilerden hangileri ISM Kod dokümanlarıyla ilgili şirketlerin yerine getirmesi gereken hususlardandır?

A) Yalnız II
B) I ve II
C) II ve III
D) I ve III
E) I, II, III

16. I. Teknik denetimlerin belirli zaman aralıklarında yapılması
II. Bilinen herhangi bir uygunsuzluk varsa uygunsuzluğun nedenleriyle birlikte şirkete rapor edilmesinin sağlanması
III. Uygun düzeltici eylemin yapılmasının sağlanması
IV. Uygunsuzlukların ve bu uygunsuzluklara ait düzeltici faaliyetlere ilişkin kayıtların tutulmasının sağlanması

Yukarıdakilerden hangileri şirketlerin ISM Kod kapsamında belirtilen teknik gereksinimleri yerine getirirken göz önünde bulundurması gereken hususlardandır?

A) Yalnız IV
B) I ve II
C) II ve IV
D) I ve III
E) I, II, III ve IV

17. ISM Kod kapsamında gemilerin dış denetimini yapan kişilere verilen isim aşağıdakilerden hangisidir?

A) Liman devleti kontrolörü
B) ISM sörveyörü
C) Bayrak devleti kontrolörü
D) Draft sörveyörü
E) Sigorta sörveyörü

18. ISM Kod kapsamında gemilerin iç denetimini yapan şirket tarafındaki kişiler aşağıdakilerin hangisinde verilmiştir?

A) DPA ve ilgili enspektörler
B) Genel müdür ve personel müdürü
C) Donatan ve gemi işletme müteahhidi
D) Draft sörveyör ve liman gümrük kontrolörü
E) Sigorta sörveyörü ve su altı sörveyörü

19. Aşağıdakilerden hangileri bir gemide tespit edilen eksikliklerin nitelenmesinde kullanılan terimlerdendir?

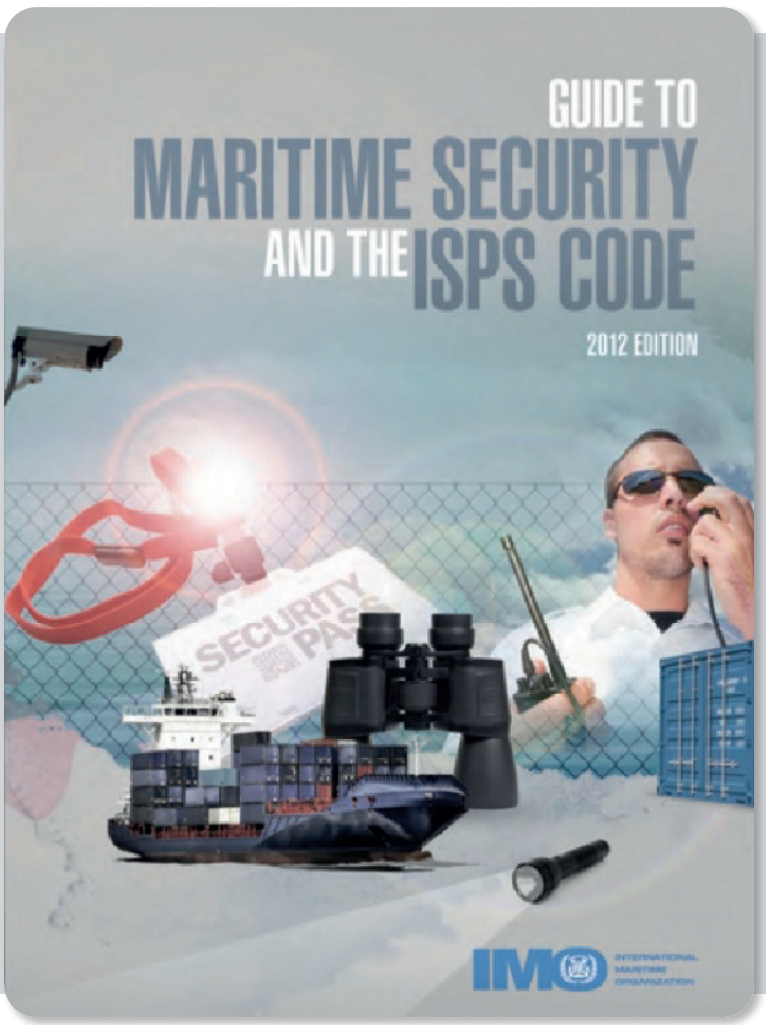
A) Sıralı ve gelişigüzel kusurlar
B) Büyük ve küçük olumsuzluklar
C) Büyük ve küçük uygunsuzluklar
D) Sistematik ve sistematik olmayan kusurlar
E) Çok büyük, büyük, orta, küçük ve çok küçük uygunsuzluklar

20. Aşağıdakilerden hangisi bir gemide tespit edilen uygunsuzluklara hemen müdahale etmeyi veya uygunsuzlukların belli bir süre içinde ortadan kaldırılması için ortaya konan eylemi ifade eden terimdir?

A) Palyatif hareketler
B) Önleyici hareketler
C) Tedbirli hareketler
D) Düzeltici hareketler
E) Geçici hareketler

5. ULUSLARARASI GEMİ VE LİMAN TESİSİ GÜVENLİĞİ

Öğrenme Birimi



Neler Öğreneceksiniz?

- Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (ISPS Kod)
- Gemi güvenlik planı
- Liman tesisi güvenlik planı

Dünyada gerçekleşen birçok terör saldırısı ve özellikle 11 Eylül 2001 tarihinde ABD'de gerçekleştirilen terör saldırılarının ardından IMO'nun 22. Genel Kurul Toplantısında (Kasım 2001) denizde ve deniz yoluyla gerçekleştirilebilecek terör eylemlerinin önlenmesi amacıyla gemi ve liman tesislerinin güvenliğini sağlamak için yeni tedbirlerin alınması yönünde oy birliğiyle anlaşmaya varılmıştır. Bu kapsamda IMO Genel Kurulu tarafından gerekli çalışmaların yapılması için **Deniz Emniyet Komitesi *(Maritime Safety Committee-MSC)*** yetkilendirilmiştir. MSC tarafından yapılan yoğun çalışmalar sonucunda yolcu, mürettebat ve geminin güvenliğini tehdit eden terör eylemlerini önlenmek için **Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu-ISPS Kod *(International Ship & Port Facility Security Code-ISPS Code)*** oluşturulmuş ve ISPS Kod'un **01 Temmuz 2004** tarihinde yürürlüğe girmesi tüm taraf devletlerce kabul edilmiştir (Görsel 5.1).



Görsel 5.1: ISPS Kod

MSC tarafından oluşturulan bu yeni kuralların zorunlu olarak ve ivedilikle uygulanmaya başlanabilmesi için ISPS Kod'un SOLAS'a eklenmesi kararlaştırılmıştır. Böylelikle deniz yoluyla gerçekleşebilecek terör eylemlerinin önlenmesine yönelik tedbirler kapsamında **SOLAS 74 Bölüm V** ve **Bölüm XI**'de gerekli değişiklikler yapılmıştır. Mevcut **Bölüm XI** değiştirilerek Bölüm **XI-1** olarak tanımlanmış ve deniz güvenliğini artırıcı önlemlere ait yeni bölüm olan **Bölüm XI-2** kabul edilmiştir. ISPS Kod ile birlikte gemi, denizcilik şirketi ve liman tesislerine yeni yükümlülükler getirilmiştir.

ISPS Kod ile denizcilik sektörüne güvenlik kavramı getirilmiştir. IMO tarafından bu güvenlik kavramının kapsamına gemilerle birlikte liman tesisleri de dâhil edilmiş, deniz güvenliğine yönelik yeni düzenlemelerin yapılmasına başlanmıştır. SOLAS Sözleşmesi'nin tam bir **emniyet *(safety)*** kavramının kapsamına ISPS Kod ile **güvenlik *(security)*** kavramı da dâhil edilmiştir.

1. ULUSLARARASI GEMİ VE LİMAN TESİSİ GÜVENLİK KODU (ISPS KOD)

ISPS Kod temelde **A** ve **B** olmak üzere iki bölümden oluşur. A bölümü zorunludur. B bölümü kısmen zorunludur ve A bölümüyle ilgili kılavuz / tavsiye niteliğindedir. Başka bir deyişle A bölümü ne yapılacağını, B bölümü ise nasıl yapılacağını açıklar.

1.1. ISPS Kod'da Yer Alan Tanımlamalar

ISPS Kod'la birlikte denizcilik camiası yeni tanımlamalarla karşılaşmıştır. ISPS Kod'un içerisinde yer alan ve bilinmesi gereken en temel tanım ve kısaltmalar şunlardır:

- **Gemi Güvenlik Planı *(Ship Security Plan-SSP)*:** Gemideki kişileri, yükü, yük taşıma birimlerini, gemi kumanyasını veya gemiyi bir güvenlik olayı riskinden korumak için alınacak önlemlerin gemide uygulanmasını sağlamak amacıyla geliştirilmiş plandır.
- **Liman Tesisi Güvenlik Planı *(Port Facility Security Plan-PFSP)*:** Tüm birimleriyle birlikte liman tesisini ve limandaki gemileri, kişileri, kargoyu, gemi kumanyasını tehdit barındıran her türlü güvenlik riskine karşı korumak için

alınan tedbirlerin uygulanmasını sağlamak amacıyla geliştirilen plandır.

- **Gemi Güvenlik Zabiti *(Ship Security Officer-SSO)*:** Gemi güvenlik planının sürdürülmesi ve uygulanması dâhil olmak üzere gemi güvenliğinden, şirket güvenlik sorumlusu ve liman tesisi güvenlik sorumlusu ile olan ilişkilerden sorumlu olmak üzere şirket tarafından atanan, gemide kaptana karşı sorumlu olan kişidir.
- **Şirket Güvenlik Sorumlusu *(Company Security Officer-CSO)*:** Gemi güvenlik değerlendirmesinin yerine getirilmesini, gemi güvenlik planının geliştirilmesini, onaylanmak üzere sunulmasını ve uygulanıp sürdürülmesini, liman tesisi güvenlik sorumlusu ve gemi güvenlik zabiti ile olan ilişkileri sağlayan, şirket tarafından yetkilendirilen kişidir.
- **Liman Tesisi Güvenlik Sorumlusu *(Port Facility Security Officer-PFSO)*:** Liman tesisi güvenlik planının geliştirilmesinden, uygulanmasından, tetkikinden, sürdürülmesinden, gemi güvenlik zabitleri ve şirket güvenlik sorumluları ile olan ilişkilerden sorumlu olmak üzere yetkilendirilen kişidir.
- **Gemi Güvenlik Değerlendirmesi *(Ship Security Assessment-SSA)*:** Geminin güvenliğini içeriden ve dışarıdan tehdit edebilecek her türlü riskin belirlenmesini ve belirlenen bu risklerin değerlendirilerek çözüm yollarına ilişkin tespitleri içeren değerlendirmedir.
- **Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesi *(Port Facility Security Assessment-PFSA)*:** Liman tesisinin güvenliğini içeriden ve dışarıdan tehdit edebilecek her türlü güvenlik riskinin belirlenmesini ve belirlenen bu risklerin değerlendirilerek çözüm yollarına ilişkin tespitleri içeren değerlendirmedir.
- **Güvenlik Deklarasyonu *(Declaration of Security-DOS)*:** Gemi güvenlik zabiti ya da gemi kaptanı ile ilgili liman tesisi güvenlik sorumlusu arasında yapılan ve gemi ile liman tesisinin uygulayacağı güvenlik önlemlerini içeren protokoldür.
- **Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası *(International Ship Security Certificate-ISSC)*:** İdare ya da idarece tanınmış ve idare adına karar vermeye yetkili güvenlik kuruluşu (RSO) tarafından onaylanan sertifikadır.
- **Sürekli Özet Kayıt Belgesi *(Continuous Synopsis Record-CSR)*:** Geminin bayrak devleti tarafından verilen Sürekli Özet Kayıt Belgesi, geminin güvenlik hususları ile ilgili temel bilgileri kapsar. Bir nevi geminin güvenlik tanıtım kartı işlevini görür ve şirketten alınan bilgilere göre bayrak devleti tarafından resmî olarak güncellenir.
- **Tanınmış Güvenlik Kuruluşları *(Recognized Security Organization-RSO)*:** Gemilere ve liman tesislerine yönelik olmak üzere iki ayrı kategoride ISPS Kod kapsamındaki belirli yükümlülükleri yerine getirmek amacıyla idare adına (yetki devri sözleşmesi ile) yetkilendirilmiş kuruluşlardır.
- **IMO Tanıtım Numarası *(IMO Number)*:** Uluslararası Denizcilik Örgütüne bağlı gemilerin sahipleri için eşsiz bir referans olan IMO numarası, deniz emniyet ve güvenliğini artırmak için kullanılan tanımlayıcı kimlik numarasıdır.
- **Otomatik Tanımlama Sistemi *(Automatic Identification System-AIS)*:** 300 GT'un üzerinde olan ve uluslararası sefer yapan gemilerin VHF frekansı üzerinden takibini sağlayan cihazdır.
- **Uzak Mesafe Gemi Tanıma ve Takip Sistemi *(Long Range Identification and Tracking of Ships-LRIT)*:** 300 GT'un üzerinde olan ve uluslararası sefer yapan gemilerin uydular aracılığıyla uzak mesafeden takibini sağlayan sistemdir.
- **Gemi Güvenlik Alarm Sistemi *(Ship Security Alert System-SSAS)*:** Gemi, mürettebat veya yolcular silahlı şahıslar veya diğer gemiler tarafından yakın tehdit altında olduğunda sahildeki ilgili kişilere alarm gönderen sistemdir.

* ISPS Kod'da kullanılan gemi ifadesi seyyar açık deniz sondaj üniteleri ve yüksek hızlı tekneleri de kapsar.

1.2. ISPS Kod'un Hedef ve Gereklilikleri

ISPS Kod'un temel hedefleri şunlardır:

- Güvenlik tehditlerini tespit etmek ve uluslararası ticarette kullanılan gemileri, liman tesislerini etkileyen güvenlik tehditlerini önleyici tedbirler almak amacıyla anlaşmaya taraf devletler, devlet kuruluşları, yerel makamlar, denizcilik ve liman endüstrileri arasındaki iş birliğini kapsayan uluslararası bir yapı tesis etmek.
- Denizde güvenliği temin etmek için anlaşmaya taraf devletler, devlet kuruluşları, yerel makamlar, denizcilik ve liman endüstrilerine ait görev ve sorumlulukları ulusal ve uluslararası seviyede belirlemek.
- Güvenlikle ilgili bilgilerin erken ve etkin bir şekilde toplanmasını ve alışverişini temin etmek.
- Değişen güvenlik seviyelerine uygun hareket edebilmeyi sağlayan plan ve işlemlere sahip olabilmek amacıyla güvenlik değerlendirmeleri için bir metodoloji sağlamak.
- Uygun ve yeterli deniz güvenlik önlemlerinin yerinde olduğunun güvencesini vermek.

Belirtilen hedefleri gerçekleştirebilmek amacıyla ISPS Kod'da bazı işlevsel gereklilikler yer alır. Bu gereklilikler aşağıda yer almakla birlikte aşağıdakilerle sınırlı değildir.

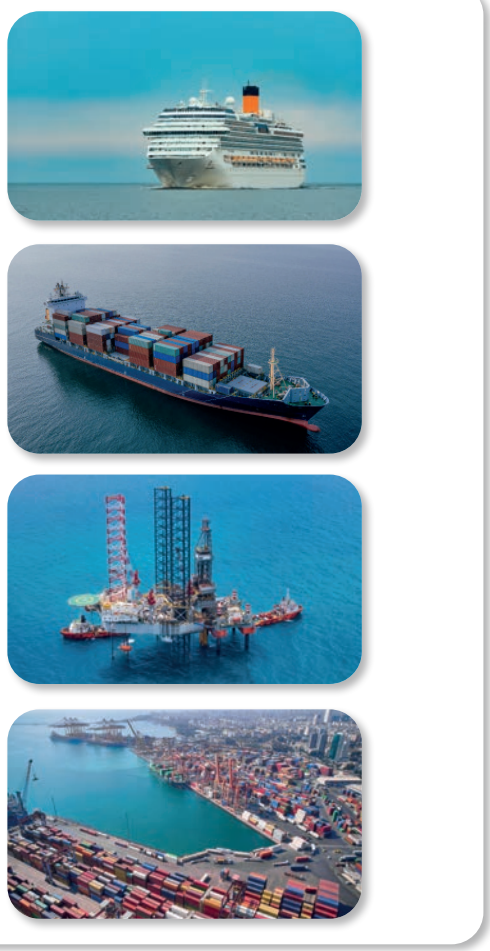
- Güvenlik tehditleriyle ilgili bilgilerin toplanması, değerlendirilmesi ve ilgili taraf devletlerle bu bilgilerin alışverişi
- Gemiler ve liman tesisleri için iletişim protokollerinin hazırlanmasının zorunlu kılınması
- Gemilere, liman tesislerine ve bunlara ait yasak bölgelere izinsiz girişlerin önlenmesi
- İzinsiz silahların, yanıcı malzemelerin ya da patlayıcıların gemilere ve liman tesislerine sokulmasının önlenmesi
- Güvenlik tehditleri ya da güvenlik olaylarına karşılık alarm vermeyi sağlayan araçların sağlanması
- Gemi ve liman tesisi güvenlik planlarının güvenlik değerlendirmeleri esas alınarak hazırlanmasının zorunlu kılınması
- Güvenlik planları ve işlemlerine aşinalığı sağlamak için eğitim, talim ve tatbikatların zorunlu kılınması

1.3. ISPS Kod'un Kapsamı

ISPS Kod aşağıdaki gemi ve tesislere uygulanır (Görsel 5.2).

- Yüksek hızlı yolcu tekneleri dâhil uluslararası sefer yapan yolcu gemileri
- Yüksek hızlı tekneler dâhil uluslararası sefer yapan 500 GT ve üstü yük gemileri
- Seyyar açık deniz sondaj üniteleri
- Yukarıda belirtilen ve uluslararası sefer yapan gemilere hizmet veren liman tesisleri

ISPS Kod savaş gemilerine, yardımcı destek gemilerine, anlaşmaya taraf bir devlet tarafından sahip olunan veya işletilen ve sadece ticari olmayan kamu hizmetlerinde kullanılan gemilere uygulanamaz.



Görsel 5.2: ISPS Kod'un kapsamı

1.4. ISPS Kod'a Göre Tarafların Görev ve Sorumlulukları

ISPS Kod; taraf devlet, şirket, şirket güvenlik sorumlusu, gemi güvenlik zabiti, liman tesisi güvenlik sorumlusu gibi taraflara birtakım görev ve sorumluluklar yükler. Bu görev ve sorumluluklar burada belirtilenlerle sınırlı olmayıp içinde bulunulan durum ve zamana göre ilave farklılıklar gösterebilir.

1.4.1. Taraf Devletlerin Görev ve Sorumlulukları

ISPS Kod, taraf devletlere genel olarak şu görev ve sorumlulukları yükler:

- Uygulanacak güvenlik seviyesini belirlemek.
- Güvenlik seviyesi 3'e geçildiği zaman uygun talimatlar yayımlamak ve etkilenebilecek gemiler ile liman tesisleri için güvenlikle ilgili bilgileri temin etmek.
- Gemi güvenlik planını veya daha önce onaylanan bir plana yapılan sonraki değişiklikleri onaylamak.
- Liman tesisi güvenlik değerlendirmesini veya onaylı plan üzerinde sonradan yapılan değişiklikleri onaylamak.
- Liman tesisi güvenlik sorumlusu görevlendirmesine gerek duyulacak liman tesislerini belirlemek.
- Liman tesisi güvenlik planını veya bu plan üzerinde sonradan yapılacak değişiklikleri onaylamak.
- Kontrol ve uygunluk önlemlerini uygulamak.
- Güvenlik bildirgesi gerekliliklerini belirlemek.
- Uygun gördükleri derecede gemi güvenlik planlarının, liman tesisi güvenlik planlarının ya da bu tür planlarda yapılan onayladıkları değişikliklerin, gemiler söz konusu olduğu zaman planlarda kendileri adına onaylanan değişikliklerin etkinliğini test etmek.

1.4.2. Şirketin Görev ve Sorumlulukları

ISPS Kod, şirketlere genel olarak şu görev ve sorumlulukları yükler:

- Gemi güvenlik planında kaptanın yetkisini açıkça vurgulayan bir hükmün yer almasını temin etmek.
- Gemi güvenlik planında kaptanın gemi güvenliğiyle ilgili kararları verme konusunda ve gerekli hâllerde şirketten ya da taraf devletten yardım talep etmesi için güçlü yetki ve sorumluluğa sahip olmasını sağlamak.
- Görev ve sorumluluklarını yerine getirebilmeleri için şirket güvenlik sorumlusuna, gemi kaptanına ve gemi güvenlik zabitine gereken desteğin verilmesini temin etmek.
- Şirket için bir şirket güvenlik sorumlusu, şirketin her bir gemisi için de bir gemi güvenlik zabiti atamak (Çalıştırdığı gemilerin sayı ya da tipine göre kimin hangi gemiden sorumlu olduğunu açıkça belirleyerek birden fazla şirket güvenlik görevlisi atayabilir.).

1.4.3. Şirket Güvenlik Sorumlusunun Görev ve Sorumlulukları

ISPS Kod, şirket güvenlik sorumlularına genel olarak şu görev ve sorumlulukları yükler:

- Uygun güvenlik değerlendirmelerini ve diğer ilgili bilgileri kullanarak geminin karşılaşabileceği tehdit seviyeleri hakkında tavsiyede bulunmak.
- Gemi güvenlik değerlendirmelerinin yerine getirilmesini sağlamak.
- Gemi güvenlik planının geliştirilmesini, onay için sunulmasını, uygulanmasını ve muhafaza edilmesini sağlamak.
- Eksiklikleri gidermek ve geminin kendine ait güvenlik gerekliliklerini sağlamak amacıyla gemi güvenlik planında gerekli değişikliklerin yapılmasını sağlamak.
- Güvenlik faaliyetlerinin iç denetimlerini ve gözden geçirilmesi için gereken düzenlemeleri yapmak.
- Geminin başlangıç ve daha sonraki doğrulamaları için idare veya tanınmış güvenlik kuruluşu tarafından uygulanacak düzenlemeleri yapmak.
- İç denetimler, dönemsel gözden geçirmeler, güvenlik denetimleri, uygunluk doğrulamaları

sırasında belirlenen eksiklik ile uygunsuzlukları zamanında tespit etmek ve tespitlerin giderilmesini sağlamak.
- Güvenlik bilincini ve ihtiyatını geliştirmek.
- Gemi güvenliğinden sorumlu personele uygun eğitimi sağlamak.
- Gemi güvenlik zabiti ve liman tesisi güvenlik sorumlusu arasında etkin iletişim ve iş birliği sağlamak.
- Güvenlik ve emniyet gereklilikleri arasında tutarlılığı sağlamak.
- Kardeş gemi *(sister ship)* veya filo güvenlik planlarının kullanılması hâlinde her bir gemi planının ait olduğu geminin bilgilerini doğru yansıtmasını sağlamak.
- Belirli bir gemi ya da gemi grubu için onaylanmış herhangi bir alternatif veya eşit düzenlemenin uygulanmasını ve sürdürülmesini sağlamak.

1.4.4. Gemi Güvenlik Zabitinin Görev ve Sorumlulukları

ISPS Kod, gemi güvenlik zabitlerine genel olarak şu görev ve sorumlulukları yükler:

- Güvenlik önlemlerinin devam ettirilmesini sağlamak için gemi güvenlik denetimlerini düzenli olarak gerçekleştirmek.
- Planda yapılacak değişiklikler dâhil olmak üzere gemi güvenlik planının muhafazası ve yönetimini gerçekleştirmek.
- Diğer gemi personeli ve liman tesisi güvenlik sorumlusuyla beraber geminin yük ve kumanyasının elleçlenmesiyle ilgili güvenlik konularını koordine etmek.
- Gemi güvenlik planında yapılacak değişiklikleri önermek.
- Eksikleri, iç kontrol sırasında tespit edilen uygunsuzlukları, dönemsel gözden geçirmeleri, güvenlik denetimlerini, uygunluk doğrulamalarını ve düzeltme hareketlerini şirket güvenlik sorumlusuna rapor etmek.
- Gemideki güvenlik bilincini ve ihtiyatını geliştirmek.
- Gemi personeline yeterli düzeyde eğitim verilmesini sağlamak.
- Güvenlik olaylarını rapor etmek.
- Gemi güvenlik planının uygulanmasında şirket güvenlik sorumlusu ve liman tesisi güvenlik sorumlusu ile koordinasyonu sağlamak.
- Mevcut güvenlik cihazlarının uygun şekilde çalıştırılması, denenmesi, ayarlanması ve muhafazasını sağlamak.

1.4.5. Liman Tesisi Güvenlik Sorumlusunun Görev ve Sorumlulukları

ISPS Kod, liman tesisi güvenlik sorumlularına genel olarak şu görev ve sorumlulukları yükler:

- Liman tesisi güvenlik değerlendirmesini dikkate alarak liman tesisinin ilk kapsamlı güvenlik sörveyini yönetmek.
- Liman tesisi güvenlik planını geliştirmek.
- Liman tesisi güvenlik planının uygulanmasını ve tatbikatını sağlamak.
- Uygun güvenlik önlemlerinin devamlılığını sağlamak için gemi güvenlik denetimlerini düzenli olarak yapmak.
- Yetersizliklerin giderilmesi amacıyla gerektiğinde liman tesisi güvenlik planı için değişiklik tavsiyesinde bulunmak, bunları plana katmak ve liman tesisindeki değişiklikleri dikkate alarak planı güncelleştirmek.
- Liman tesisi personelinin güvenlik bilincini geliştirmek.
- Personele liman tesisi güvenliği ile ilgili yeterli düzeyde eğitim verilmesini sağlamak.
- Liman tesisi güvenliği için tehdit oluşturan olayların kayıtlarını tutarak bunları ilgili yetkililere bildirmek.
- Liman tesisi güvenlik planının şirket güvenlik sorumlusu ve gemi güvenlik zabiti tarafından uygulanması için koordinasyonu sağlamak.
- Güvenlik servisleri ile iş birliğini sağlamak.
- Liman tesisinin güvenliğinden sorumlu personelin liman güvenlik standartlarını karşılamasını sağlamak.
- Eğer mevcut ise güvenlik cihazlarının uygun şekilde çalıştırılması, denenmesi, ayarlanması ve muhafazasını sağlamak.

- Talep edildiğinde gemiye binmek isteyenlerin kimliklerinin doğrulanması için gemi güvenlik görevlilerine yardımcı olmak.

1.5. ISPS Kod'a Göre Güvenlik Seviyeleri

Gemilerin taraf devletler tarafından belirlenen güvenlik seviyelerine *(security levels-marsec levels)* göre hareket etmesi gerekir. ISPS Kod'a göre belirlenen güvenlik seviyeleri şunlardır (Görsel 5.3):



Görsel 5.3: ISPS Kod güvenlik seviyeleri

Güvenlik Seviyesi 1 *(Security Level 1)*: Gemi ve liman tesislerinin standart faaliyetlerini yürüttüğü **normal** güvenlik seviyesidir. Uygun asgari koruyucu güvenlik önlemlerinin her zaman için sürdürüleceği seviyedir. Güvenlik seviyesi 1'de güvenlik olaylarını tespit etmek ve bunlara karşı önleyici tedbirler almak amacıyla aşağıda yer alan **normal** eylemler uygulanır.

- Tüm gemi güvenlik görevlerinin yerine getirilmesini sağlamak.
- Gemiye erişimi denetlemek.
- Kişilerin gemiye binişlerini denetlemek ve bunların etkilerini değerlendirmek.
- Sadece yetkili kişilerin erişimini temin etmek amacıyla yasak bölgeleri gözlemek.
- Güverte alanlarını ve gemiyi çevreleyen alanları gözlemek.
- Yük ve gemi kumanya elleçleme işlemlerine nezaret etmek.
- Güvenlik iletişiminin kullanıma hazır olmasını temin etmek.

Güvenlik Seviyesi 2 *(Security Level 2)*: Artan bir güvenlik olayı riski nedeniyle belirli bir süre için uygun ilave koruyucu güvenlik önlemlerinin sürdürüleceği **artırılmış** güvenlik seviyesidir. Güvenlik seviyesi 2'de güvenlik seviyesi 1'e ilave olarak aşağıdakilerle sınırlı olmamak üzere **artırılmış** tedbirler alınır.

- Bütün gemi personeline ilave güvenlik bilgisi vermek.
- Devriyelerin sıklığını artırmak.
- Gemiye çıkan ziyaretçilerin üstlerini arama sıklığını artırmak.
- Gemiye gelen bütün ziyaretçilere eşlik etmek.
- Gemiye giriş noktalarının sayısını sınırlandırmak ve kullanılmayan noktaları kilitlemek.
- Gemiyi kısmen ya da tamamen aramak.
- Hem kıyı hem deniz tarafı devriyelerinin liman tesisiyle koordinasyonunu sağlamak.
- Liman tesisiyle birlikte geminin kara tarafında kısıtlı bir bölge oluşturmak.
- Liman tesisiyle irtibatlı şekilde gemiye deniz tarafından girişi önleyici tedbirler almak.
- Malzeme ve kumanyayı gemiye almadan önce kontrol etmek.
- Nöbet ve devriye için ilave personel tahsis etmek.
- Sessizliğin hâkim olduğu saatlerde güverte devriyesi temin etmek.

Güvenlik Seviyesi 3 *(Security Level 3)*: Kesin hedefi tespit etmek mümkün olmasa dahi bir güvenlik olayının muhtemel ya da gerçekleşmek üzere olması hâlinde kısıtlı bir süre için daha ileri düzeyde belirli koruyucu güvenlik önlemlerinin sürdürüleceği **olağanüstü** güvenlik seviyesidir. Güvenlik seviyesi 3'te güvenlik seviyesi 2'ye ilave olarak aşağıdakilerle sınırlı olmamak üzere **olağanüstü** tedbirler alınır.

- Gemi ikmallerini sınırlandırmak, askıya almak ya da geri çevirmek.
- Geminin çevresinde ilave yasak alanlar oluşturmak.

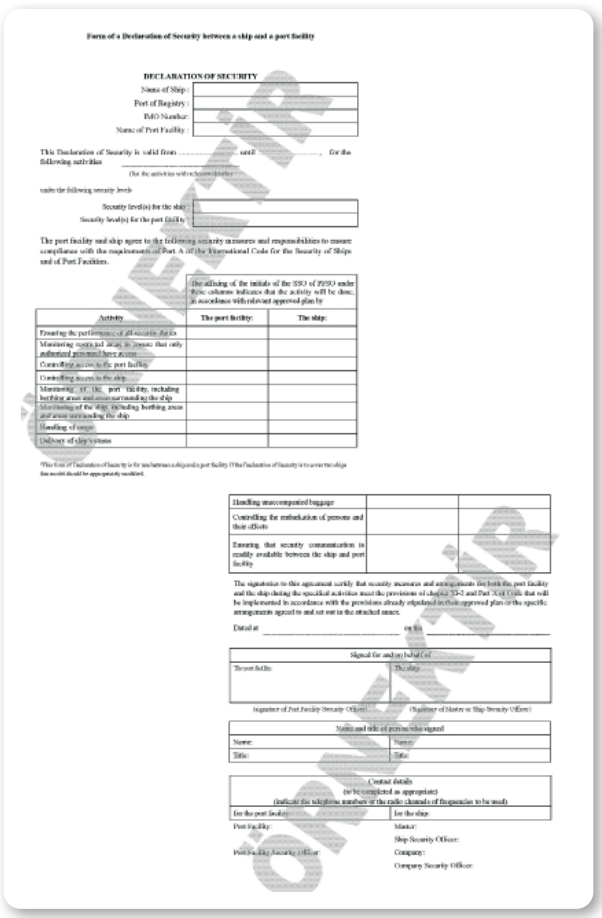
- Geminin rıhtımdan ayrılmasına ya da gemiyi terk etmeye hazırlıklı olmak.
- Geminin su altı kısımlarında arama yapmak için hazırlık yapmak ve su altından girişi caydıracak ilave önlemler almak.
- Gerektiğinde bütün güvenlik teçhizatını ve aydınlatmayı sürekli faal tutmak.
- Girişi tek bir nokta ile sınırlamak ve bu girişi çok sıkı denetlemek.
- Sınırlandırılmış sahalar dâhil olmak üzere gemide tam kapsamlı ya da kısmi arama için hazırlık yapmak.
- Tehlikeli maddelerin envanterini ve yerini kontrol etmek.
- Yalnızca bir güvenlik olayına veya tehdidine karşılık verecek kişilerin gemiye girişine izin vermek.
- Yetkili makamların çıkardığı güvenlik talimatlarına uymak.
- Yük işlemlerini durdurmak.

Gemi ve liman tesisi açısından uygulanacak güvenlik seviyesi ile ilgili aşağıdaki ilave hususlar dikkate alınmalıdır.

- Geminin güvenliği ile ilgili tüm sorumluluk gemi kaptanına aittir. Güvenlik seviyesi 3 durumunda dahi kaptan, gemi güvenliği açısından uygulanan güvenlik seviyesinin içeriğine açıklık getirilmesini veya bunun değiştirilmesini isteyebilir.
- Gemi, ziyaret ettiği limanın güvenlik seviyesinden daha düşük bir güvenlik seviyesinde olamaz. Gemi, liman tesisi güvenlik seviyesinden daha yüksek bir güvenlik seviyesinde ise şirket güvenlik sorumlusu ve gemi güvenlik zabiti bu durumu liman tesisi güvenlik sorumlusuna bildirmelidir.
- Şirket güvenlik sorumlusu, gemi güvenlik zabiti ve liman tesisi güvenlik sorumlusu her durumda koordineli çalışmalıdır.
- Taraf devletler, güvenlik seviyelerindeki değişiklikleri ve bilgileri gemiye ve şirket güvenlik sorumlusuna NAVTEX mesajları veya denizcilere uyarılar yoluyla hızlı bir şekilde bildirmelidir. Liman tesisi güvenlik sorumlusuna ise güvenlik seviyelerindeki değişiklikleri uygun vasıta ile bildirmelidir.
- Gemi, güvenlik seviyesi 2 ya da 3'ü uygulayan bir limana girmeden önce bu talimatın alındığını doğrulamalı ve gemi güvenlik planında belirtilen önlem ve işlemlerin uygulamasının başlatıldığını liman tesisi güvenlik sorumlusuna bildirmelidir.
- Bir idare, diğer bir taraf devlete ait limanda bulunan ve bayrağını taşıyan gemilerden güvenlik seviyesi 2 ya da 3'e geçmelerini istediğinde ilgili taraf devleti gecikmeksizin bilgilendirmelidir.

1.6. Güvenlik Deklarasyonu

Gemi ile liman ya da gemi ile gemi arasında imzalanan, tarafların belirli durumlarda uygulaması gereken güvenlik uygulamalarını ya da tedbirlerini belirleyen anlaşmaya **güvenlik deklarasyonu *(declaration of security-DOS)*** denir. Taraf devletler, gemi ile liman arasında ya da gemiden gemiye gerçekleşecek bir faaliyetin kişilere, mallara veya çevreye karşı oluşturduğu riski değerlendirerek bir güvenlik deklarasyonunun ne zaman gerekli olacağını belirler (Görsel 5.4).


Form of a Declaration of Security between a ship and a port facility

DECLARATION OF SECURITY

Name of Ship :
Port of Registry :
IMO Number:
Name of Port Facility :

This Declaration of Security is valid from ..... until ..... for the following activities .....
(list the activities with relevant details)

under the following security levels

Security level(s) for the ship:
Security level(s) for the port facility:

The port facility and ship agree to the following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of Part A of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities.

The affixing of the initials of the SSO or PFSO under these columns indicates that the activity will be done, in accordance with relevant approved plan by

Activity	The port facility:	The ship:
Ensuring the performance of all security duties		
Monitoring restricted areas to ensure that only authorized personnel have access		
Controlling access to the port facility		
Controlling access to the ship		
Monitoring of the port facility, including berthing areas and areas surrounding the ship		
Monitoring of the ship, including berthing areas and areas surrounding the ship		
Handling of cargo		
Delivery of ship's stores		

*The text of Declaration of Security is for use between ship and a port facility. If the Declaration of Security is to cover two ship this model should be appropriately modified.

Handling unaccompanied baggage		
Controlling the embarkation of persons and their effects		
Ensuring that security communication is readily available between the ship and port facility		

The signatories to this agreement certify that security measures and arrangements for both the port facility and the ship during the specified activities meet the provisions of chapter XI-2 and Part A of the ISPS Code that will be implemented in accordance with the provisions already stipulated in their approved plan or the specific arrangements agreed to and set out in the attached annex.

Dated at ..... on the .....

Signed for and on behalf of

The port facility:	The ship:
(Signature of Port Facility Security Officer)	(Signature of Master or Ship Security Officer)

Name and title of person who signed

Name:	Name:
Title:	Title:

Contact details
(to be completed as appropriate)
(indicate the telephone numbers or the radio channels or frequencies to be used)

for the port facility:	for the ship:
Port facility:	Master:
Port facility Security Officer:	Ship Security Officer:
	Company:
	Company Security Officer:

ÖRNEKTİR

Görsel 5.4: Güvenlik deklarasyonu

Bir gemi, karşılıklı güvenlik deklarasyonunun düzenlenmesini aşağıdaki hâllerde talep edebilir.

- İşlem yaptığı liman tesisinden ya da ilişikte olduğu diğer bir gemiden daha yüksek düzeyde bir güvenlik seviyesinde olması durumunda
- Taraf devletler arasında belirli uluslararası seferleri veya bu seferlerdeki belirli gemileri kapsayan bir güvenlik deklarasyonu üzerinde bir anlaşmanın mevcut olması durumunda
- Geminin ya da liman tesisinin içinde bulunduğu bir güvenlik tehdidi ya da güvenlik olayının devam ediyor olması hâlinde
- Geminin liman tesisi güvenlik planı bulundurmak zorunda olmayan bir liman tesisi ile ilişikte bulunması hâlinde
- Geminin gemi güvenlik planı bulundurmak zorunda olmayan bir gemi ile ilişikte bulunması hâlinde

Güvenlik deklarasyonu; gemi adına kaptan ya da gemi güvenlik zabiti, liman tesisi adına liman tesisi güvenlik sorumlusu ya da taraf devlet aksini belirlemediği sürece kıyı güvenliğinden sorumlu olan herhangi bir kuruluş tarafından tamamlanır. Güvenlik deklarasyonu, liman tesisi ve gemi arasında paylaşılacak güvenlik gerekliliklerini tespit eder ve her biri için belirlenecek sorumlulukları tayin eder. Liman tesislerince güvenlik deklarasyonları kurallarının uygulanması gereken asgari süreyi taraf devletler belirler. Gemilerin güvenlik deklarasyonları kurallarını uygulaması gereken asgari süreyi bağlı olduğu idare belirler.

1.7. Gemi ve Liman Tesisi Arasında Güvenliğin Kurulması

Genel olarak gemi çevresinin yetkisiz kişilerin girişine karşı korunması sorumluluğu gemiye aittir. Bunun yanında limanın gemi ile etkileşimde olan kısmının korunması sorumluluğu liman tesisine aittir. Demirleme, yanaşma için bekleme, denizden yaklaşma vb. alanları da kapsayan gemi ile liman etkileşiminin olduğu yer, liman tesisi kapsamına girer.

Liman tesisi ve gemi tarafından kabul edilen güvenlik önlemlerinin mümkün olduğunca birbirini tamamlayıcı özellikte olması ve bir bütün hâlinde hem gemiye hem liman tesisine yönelik güvenlik tehditlerine karşı yeterli ve etkin müdahaleleri sağlaması önem arz eder. Limana varışta gemi güvenlik zabiti, liman tesisi güvenlik sorumlusu ile temasa geçerek liman tesisinin güvenlik seviyesini öğrenir. Güvenlik seviyesinde değişiklik olması ve güvenliğe ilişkin her tür yeni bilgi liman idaresi tarafından gemilere derhâl bildirilir. Geminin, liman tesisinde uygulanan güvenlik seviyesinden daha yüksek bir güvenlik seviyesini uygulaması gerektiğinde gemi güvenlik zabiti, liman idaresini haberdar eder.

1.8. Gemi Güvenlik Değerlendirmesi

Gemi güvenlik değerlendirmesi *(ship security assessment-SSA)*, gemi güvenlik planının geliştirilmesi ve güncellenmesi işleminin esas ve tamamlayıcı bir bölümüdür. Şirket güvenlik görevlisi, gemi güvenlik değerlendirmesinin gemi güvenliğini değerlendirmek için uygun niteliklere sahip kişiler tarafından uygulanmasını sağlamakla görevlidir. Tanınmış bir güvenlik kuruluşu, belirli bir geminin gemi güvenlik değerlendirmesini uygulayabilir. Gemi güvenlik değerlendirmesi, herhangi bir zamanlama olmaksızın yapılabilecek güvenlik sörveyini içermekle birlikte en az aşağıdaki hususları kapsar.

- Mevcut güvenlik önlemleri, işlemleri ve çalışmalarının belirlenmesi
- Korunması önemli olan gemideki ana işlemlerin belirlenmesi ve değerlendirilmesi
- Güvenlik önlemlerini tesis etmek ve önceliklerini belirlemek amacıyla gemideki ana işlemlere yönelik muhtemel tehditlerin ve bunların oluşması ihtimalinin saptanması
- Altyapı, politikalar ve işlemlerde bulunan insan faktörü de dâhil zayıf noktaların saptanması

Yapılan gemi güvenlik değerlendirmeleri şirket tarafından mutlaka belgelendirilmeli, gözden geçirilmeli, onaylanmalı ve muhafaza edilmelidir.

1.9. Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesi

Liman tesisinin bulunduğu taraf devlet tarafından yapılan liman tesisi güvenlik değerlendirmesi *(port facility security assessment-PFSA)*, liman tesisi güvenlik planını geliştirme ve güncelleme işleminin zorunlu ve ayrılmaz bir parçasıdır. Bir taraf devlet, yetki bölgesi içinde bulunan belirli liman tesisinin liman tesisi güvenlik değerlendirmesini yapmak için tanınmış bir güvenlik kuruluşuna yetki verebilir. Güvenlik değerlendirmesinin tanınmış güvenlik kuruluşu (RSO) tarafından yapılmış olması durumunda taraf devlet, yapılan güvenlik değerlendirmesini gözden geçirmeli ve bunun uygunluğunu onaylamalıdır.

Liman tesisi güvenlik değerlendirmesi liman tesisinde yapılan küçük değişiklikler ve değişen tehditler dikkate alınıp, periyodik düzende gözden geçirilerek güncellenmelidir. Daha büyük değişikliklerde ise her değişiklikten sonra gözden geçirilerek güncellenmelidir. Liman tesisi güvenlik değerlendirmesi, en az aşağıdaki hususları içermelidir.

- Önemli değerler ile korunması önemli donanımların tanımı ve değerlendirilmesi
- Güvenlik önlemlerinin alınması ve önlemlere öncelik verilmesi için değerlere ve donanımlara karşı olası tehditlerin ve onların olabilirliğinin tanımlanması
- Karşı önlemler ve işlemsel değişikliklerin tanımı, seçimi, önceliği ile zayıf yönlerin azaltılması için bunların etkinlik seviyeleri
- İnsan faktörü de dâhil olmak üzere altyapı, politika ve işlemlerde bulunabilecek zayıflıkların tanımlanması

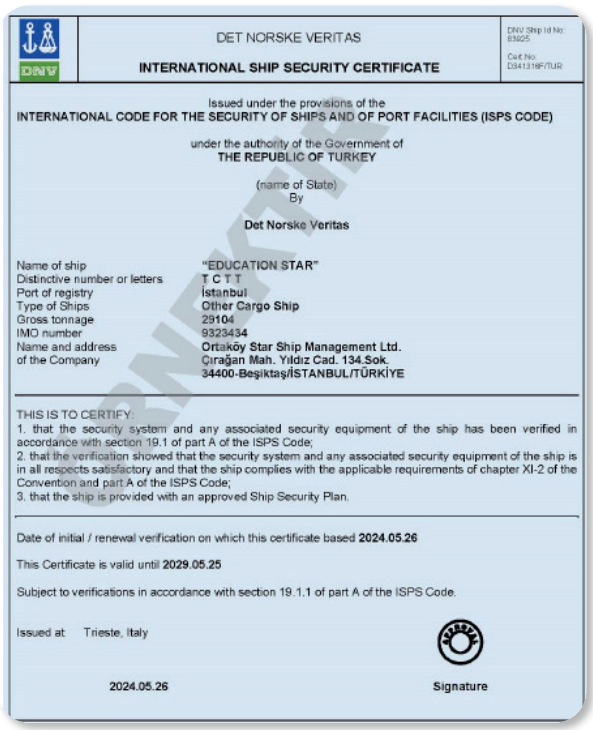
1.10. Eğitim, Talim ve Tatbikatlar

Şirket güvenlik sorumlusu, gemi güvenlik zabiti ve liman tesisi güvenlik sorumluları gerekli bilgiye sahip olmalı ve eğitim almış olmalıdır. Bunların dışında da belirli güvenlik görevlerine ve sorumluluklarına sahip gemi personeli; gemi güvenlik planında belirtilen gemi güvenliği ile ilgili sorumluluklarını anlamalı, kendine verilmiş görevleri yerine getirebilmek için yeterli bilgi ve yeteneğe sahip olmalıdır.

Gemi güvenlik planının etkili bir şekilde uygulanmasını sağlamak için gemi tipine, gemi personel değişimine, ziyaret edilen liman tesislerine ve ilgili diğer durumlara bağlı olarak hazırlanacak gemi talimleri, uygun aralıklarla gerçekleştirilir. Şirket güvenlik sorumlusu, uygun aralıklarla yapılan tatbikatlara katılarak gemi güvenlik planının etkili koordinasyonunu ve uygulanmasını sağlar.

1.11. Gemilerin Doğrulanması ve Sertifikalandırılması

Gemilerin ISPS Kod gereklerine uygunluğu ve gemide onaylı güvenlik planının bulunduğu doğrulanır. Bu doğrulama, idarece yetkilendirilmiş güvenlik kuruluşları tarafından yapılan denetimle gerçekleştirilir. Yapılan bu denetimlerin sonucunda uygun bulunan gemilere **Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası *(International Ship Security Certificate-ISSC)*** düzenlenir. Bu sertifikanın şekli ISPS Kod'da belirtilmiştir (Görsel 5.5).



DET NORSKE VERITAS

INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE

DNV Ship Id No: 83605
Cert.No: D341318F/TUR

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND OF PORT FACILITIES (ISPS CODE)

under the authority of the Government of
THE REPUBLIC OF TURKEY

(name of State)
By

Det Norske Veritas

Name of ship	"EDUCATION STAR"
Distinctive number or letters	T C T T
Port of registry	İstanbul
Type of Ships	Other Cargo Ship
Gross tonnage	29104
IMO number	9323434
Name and address of the Company	Ortaköy Star Ship Management Ltd. Çırağan Mah. Yıldız Cad. 134.Sok. 34400-Beşiktaş/İSTANBUL/TÜRKİYE

THIS IS TO CERTIFY:
1. that the security system and any associated security equipment of the ship has been verified in accordance with section 19.1 of part A of the ISPS Code;
2. that the verification showed that the security system and any associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code;
3. that the ship is provided with an approved Ship Security Plan.

Date of initial / renewal verification on which this certificate based **2024.05.26**

This Certificate is valid until **2029.05.25**

Subject to verifications in accordance with section 19.1.1 of part A of the ISPS Code.

Issued at: Trieste, Italy

2024.05.26

Signature

ÖRNEKTİR

Görsel 5.5: Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası

ISPS Kod'un uygulandığı her gemi için aşağıda belirtilen doğrulamalar yapılır.

- **İlk Doğrulama:** Gemi hizmete girmeden veya gemiye ISPS Kod gereklerine göre ilk kez

sertifika verilmeden önce güvenlik sisteminin ve onaylı gemi güvenlik planının içerdiği ilgili güvenlik ekipmanlarının tam bir doğrulamasını içerir. Bu doğrulama, gemi güvenlik sisteminin ve ilgili güvenlik ekipmanının zorunluluklara uygun olmasını, geminin hizmet amacına uygun ve yeterli düzeyde olmasını sağlar.

- **Yenileme Doğrulaması:** 5 yılı geçmemek şartıyla idare tarafından belirlenen aralıklarla yapılan doğrulamadır. Bu doğrulama, gemi güvenlik sisteminin ve ilgili güvenlik ekipmanının zorunluluklara uygun olmasını, geminin hizmet amacına uygun ve yeterli düzeyde olmasını sağlar.
- **Ara Doğrulama:** Sertifika geçerlilik süresi tamamlanmadan ara dönemde en az bir defa yapılan doğrulamadır. Sadece bir ara doğrulama yapılacaksa bu doğrulama sertifikanın ikinci ve üçüncü yılı arasında gerçekleştirilmelidir. Bu doğrulama, gemi güvenlik sisteminin ve ilgili güvenlik ekipmanının geminin hizmet amacına uygunluğunu garanti edecek denetlemeyi içerir. Yapılan ara doğrulamalar sertifika üzerinde belirtilir.
- **Ek Doğrulama:** İdare tarafından belirlenen herhangi ek doğrulamalardır.

Gemi doğrulamaları, idare görevlilerince gerçekleştirilebileceği gibi idarenin doğrulama yetkisini verdiği tanınmış güvenlik kuruluşları tarafından da yerine getirilebilir. Her durumda idare, doğrulamanın bütünlüğünü ve etkinliğini garanti altına alarak bu yükümlülüğün yerine getirilmesi için gerekli düzenlemeleri yapar.

1.11.1. Sertifikanın Yayımlanması veya Onayı

İlk doğrulamadan veya yenileme doğrulamasından sonra Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası düzenlenir. Bu sertifika, idare ya da idare tarafından tanınmış ve idare adına karar vermeye yetkili güvenlik kuruluşu tarafından düzenlenip onaylanır. Diğer bir taraf devlet de idarenin talebi üzerine geminin doğrulanmasını yapabilir ve ISPS Kod'un ilgili bölümünün hükümlerine uyulduğuna kanaat getirirse gemiye Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası düzenleyebilir veya sertifikanın düzenlenmesi için yetki verebilir. Uygun durumlarda ISPS Kod'un gereklerine göre gemideki sertifikanın onayını gemide gerçekleştirebilir veya onaylanması için yetki verebilir.

1.11.2. Sertifikanın Süre ve Geçerliliği

Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası, idare tarafından belirlenen ve 5 yılı aşmayacak süreler için düzenlenir. Sertifikanın süresi dolduktan sonra yenileme doğrulaması yapılır ve yeni bir sertifika düzenlenir. Sertifikanın geçerlilik süresi 3 ayın altına düşünce veya bitince yapılan yenileme doğrulaması sonucunda düzenlenen yeni sertifikanın geçerlilik süresi, önceki sertifikanın son geçerlilik tarihinden itibaren 5 yıldır. Sertifikanın geçerlilik süresinin 3 ay öncesinde yapılan yenileme doğrulaması sonucunda düzenlenen yeni sertifika, düzenlenme tarihinden itibaren 5 yıl geçerlidir. Yenileme doğrulaması tamamlanmasına rağmen yeni sertifika, mevcut sertifikanın son tarihinden önce düzenlenememiş veya gemiye teslim edilememişse idare veya idare adına hareket eden tanınmış güvenlik kuruluşu, yeni sertifikayı onaylayabilir. Bu yeni sertifika, mevcut sertifikanın bitim tarihinden itibaren 5 ayı geçmeyecek süre boyunca geçerli kabul edilir.

Sertifika geçerliliği sona erdiğinde doğrulama yapılacak gemi limanda değilse idare, sertifikanın geçerlilik süresini uzatabilir. Ancak bu süre uzatma işlemi geminin doğrulamasının yapılacağı limana olan seferini tamamlayacağı süre kadar ve idare tarafından uygun ve kabul edilebilir durumlarda geçerlidir. Bu durumlarda sertifika süresi 3 aydan daha fazla uzatılamaz ve sertifika süresi uzatılan gemi limana geri döndüğünde yeni sertifika almadan limandan ayrılamaz. Yenileme doğrulaması tamamlandığında yeni sertifika, mevcut sertifikanın uzatılma yapılmadan önceki bitiş tarihinden itibaren 5 yıl sonraki bir süreyi geçmeyecek şekilde geçerlidir.

Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası'nın süre ve geçerliliği ile ilgili kurallar doğrultusunda kısa sefer yapan bir gemiye ait sertifikanın geçerlilik tarihi uzatılmamışsa mevcut sertifikanın geçerlilik tarihi idare tarafından 1 ay kadar uzatılabilir. Yenileme

doğrulaması tamamlandığında yeni sertifika, mevcut sertifikanın uzatılma yapılmadan önceki bitiş tarihinden itibaren 5 yıl sonrasına kadar geçerlidir.

1.11.3. Geçici Belgelendirme

Asıl sertifika düzenlenene kadar aşağıda belirtilen durumlarda idare, Geçici Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası *(Interim Inernational Ship Security Certificate)* düzenleyebilir.

- Hizmete girmekte olan, hizmete girmeden önce veya yeniden hizmete girmeden önce sertifikaya sahip olmayan bir gemi için
- Geminin bir taraf devlet bayrağından diğer bir taraf devlet bayrağına girmesi durumunda
- Geminin bir taraf devlet bayrağından taraf devlet olmayan bir devlet bayrağına girmesi durumunda
- Bir gemi işletiminin sorumluluğunu alan şirketin daha önce bu geminin işletimini yapmamış olması durumunda

Geçici Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası, 6 ay süre ile veya asıl sertifika düzenlenene kadar (hangisi önce gelirse) ve bir daha uzatılmamak kaydı ile geçerlidir.

2. GEMİ GÜVENLİK PLANI

Gemideki kişileri, yükü, yük taşıma birimlerini ve gemiye ait mahalleri güvenlik tehdidi oluşturan her türlü eylem riskine karşı korumak için belirlenen tedbirlerin gemide uygulamasını sağlamak amacıyla geliştirilen plana **gemi güvenlik planı *(ship security plan-SSP)*** denir. ISPS Kod'a tabi olan tüm gemiler, idare tarafından onaylı bir gemi güvenlik planını gemide bulundurmak zorundadır. Bu plan üç güvenlik seviyesi için gerekli hükümleri içerir.

İdare, gemi güvenlik planlarının gözden geçirilmesi ve onaylanması ya da önceden onaylı bir planda yapılan değişikliklerin gözden geçirilmesi ve onaylanması için tanınmış bir güvenlik kuruluşunu yetkilendirebilir. Bu durumda belirli bir gemi için gemi güvenlik planının gözden geçirilmesini ve onaylanmasını ya da planda yapılan değişikliklerin gözden geçirilmesini ve onaylanmasını üstlenen tanınmış güvenlik kuruluşu, gemi güvenlik değerlendirmesi ya da gemi güvenlik planının hazırlanması aşamalarına, bunlarda yapılan incelemedeki değişiklere dâhil olamaz.

Yeni hazırlanan gemi güvenlik planının veya önceden onaylanmış bir planda yapılan değişikliklerin onay için sunulması sırasında planın veya değişikliklerinin geliştirilmesi için temel alınan güvenlik değerlendirmesi de sunulmalıdır. Gemi güvenlik planı, ISPS Kod'un B bölümünde yer alan kılavuz dikkate alınarak geliştirilir. Plan, geminin çalışma dilinde olmalıdır. Geminin çalışma dili İngilizce, Fransızca ya da İspanyolca değilse bu dillerden birinde yapılacak tercüme de plana dâhil edilir. Bir gemi güvenlik planı, asgari olarak aşağıdaki hususları kapsamalıdır.

- Gemi, liman ve kişilere karşı kullanılabilecek, gemide taşınmasına izin verilmemiş silah, tehlikeli madde ve cihazlara karşı geliştirilen önlemler
- Yasak bölgelerin belirlenmesi ve buralara izinsiz girişlerin engellenmesi için alınması gereken önlemler
- Gemiye izinsiz girişleri engelleyici önlemler
- Gemideki veya gemi ile liman arasındaki kritik işlemleri sürdürmekle ilgili hükümleri de kapsayan güvenliği tehdit ve ihlal edici durumlara karşılık vermek için gerekli işlemler
- Taraf devletlerin güvenlik seviyesi 3'te verebilecekleri güvenlik talimatına cevap vermek için gerekli işlemler
- Güvenliği tehdit ve ihlal eden durumlar söz konusu olduğu zaman yapılacak tahliyelerle ilgili işlemler
- Güvenlikle ilgili özel görevi bulunan veya bulunmayan tüm gemi personelinin güvenlik konusuyla ilgili görevleri
- Güvenlik konusunda yapılan çalışmaların denetlemesiyle ilgili işlemler
- Gemi güvenlik planıyla ilgili eğitim, talim ve tatbikatlar için işlemler
- Liman tesisi güvenlik çalışmalarıyla etkileşimde bulunmak için işlemler
- Gemi güvenlik planının periyodik olarak gözden geçirilmesi ve güncellenmesiyle ilgili işlemler

- Güvenlik olaylarının rapor edilmesiyle ilgili işlemler
- Gemi güvenlik zabitinin belirlenmesi
- Şirket güvenlik sorumlusunun belirlenmesi ve 7/24 irtibat bilgileri
- Güvenlikle ilgili gemide bulunan tüm güvenlik cihazlarının denetlenmesi, test edilmesi, ayarlanması, bakımının yapılmasıyla ilgili işlemler ve bu işlemlerin yapılma sıklığı
- Gemi güvenlik alarm sisteminin (SSAS) çalıştırılma noktalarının bulunduğu yerlerin belirlenmesini, test edilmesini, etkinleştirilmesini, devre dışı bırakılmasını, ilk hâle getirilmesini ve yanlış alarmları sınırlamayı da kapsayan kullanımı ile ilgili işlemler, talimatlar ve kılavuz

Gemi güvenlik planında belirtilen güvenlik çalışmalarının iç denetimini yürüten veya bunların uygulamasını değerlendiren personel, şirket veya geminin boyutu ve yapısı nedeniyle bunu uygulamanın mümkün olmadığı durumlar dışında, denetlenen çalışmalardan bağımsız olmalıdır.

İdare tarafından özel olarak onaylanan gemi güvenlik planındaki veya güvenlik ekipmanındaki değişikliklerin niteliği, onayı açıkça gösterecek şekilde belgelenir. Bu onay, gemide kullanıma hazır olarak bulundurulur ve Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası ya da Geçici Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası ile birlikte sunulur. Söz konusu değişiklikler geçici ise asıl onaylı önlemler veya cihaz, eski hâline getirildiğinde bu belgenin gemide bulundurulmasına gerek kalmaz.

Gemi güvenlik planı elektronik formatta muhafaza edilebilir. Ancak bu durumda planın izinsiz olarak silinmesi, tahrip edilmesi ya da değiştirilmesini önleyici tedbirler alınır ve gerekli işlemler yerine getirilir. Gemi güvenlik planı, izinsiz erişime veya açığa çıkarılmaya karşı korunur.

Gemi güvenlik planları liman devleti kontrolü için yetkilendirilen görevlilerin denetimine tabi değildir. Ancak görevlilerin geminin istenen gerekliliklere uyumlu olmadığına inanmak için açık gerekçeleri bulunuyorsa ve uyumsuzluğu doğrulamanın veya düzeltmenin tek yolu gemi güvenlik planındaki ilgili gerekliliklerin yeniden gözden geçirilmesi ise ilgili geminin bağlı olduğu taraf devlet veya kaptanın onayı ile planda geçen uyumsuzlukla ilgili belirli bölümlere istisnai olarak sınırlı erişim izni verilebilir.

ISPS Kod gereğince tutulan kayıtlar mutlaka muhafaza edilmelidir. Gemi güvenlik planında belirlenen faaliyetlerin son 10 limana veya son bir yıla ait kayıtları gemide, son 2 yıla ait kayıtları şirkette korunur. Kayıtları tutulması gereken söz konusu faaliyetler şunlardır:

- Eğitim, talim ve tatbikatlar
- Güvenlik tehdit, ihlal ve olayları
- Güvenlik seviyesindeki değişiklikler
- Gemiye, geminin bulunduğu veya bulunmuş olduğu liman tesislerine yönelik belirli tehditler gibi gemi güvenliği ile doğrudan ilgili haberleşmeler
- Güvenlik faaliyetlerinin iç denetimleri ve gözden geçirilmesi
- Gemi güvenlik değerlendirmesinin dönemsel gözden geçirilmesi
- Gemi güvenlik planının dönemsel gözden geçirilmesi
- Gemi güvenlik planında yapılacak herhangi bir değişikliğin uygulanması
- Gemi güvenlik alarm sisteminin test edilmesi de dâhil olmak üzere gemideki her güvenlik cihazının bakımı, ayarının yapılması ve test edilmesi

ISPS Kod ile ilgili kayıtlar, geminin çalışma dili ya da dillerinde tutulmalıdır. Kullanılan dil ya da diller İngilizce, Fransızca ya da İspanyolca değilse bu dillerden birine yapılacak bir tercüme kayıtlara dâhil edilir. Söz konusu kayıtlar, elektronik ortamda muhafaza edilebilir. Kayıtların elektronik ortamda muhafaza edilmesi durumunda izinsiz olarak silinmesi, tahrip edilmesi ya da değiştirilmesini önleyici tedbirler alınmalıdır. Her durumda kayıtlar izinsiz erişim ya da açığa çıkarılmaya karşı korunur.

3. LİMAN TESİSİ GÜVENLİK PLANI

Liman tesisini, gemileri, kişileri, yükü, yük taşıma birimlerini ve liman tesisleri içinde yer alan tüm birimleri her türlü güvenlik eylemi riskine karşı korumak için tasarlanan tedbirlerin uygulanmasını sağlamak amacıyla geliştirilen **liman tesisi güvenlik planı *(port facility security plan-PFSP)***, her liman tesisi için geliştirilir ve sürdürülür. Belirli bir liman tesisinin liman tesisi güvenlik planını tanınmış bir güvenlik kuruluşu hazırlayabilir. Liman tesisi güvenlik planı, liman tesisinin yetki bölgesi içinde bulunduğu taraf devlet tarafından onaylanır. Liman tesisinin çalışma dilinde hazırlanması gereken plan, asgari olarak aşağıda belirtilenleri içermelidir.

- Kişilere, gemilere veya limanlara karşı kullanılmak üzere niyetlenilen ve gemide taşınmasına izin verilmemiş silahları, tehlikeli maddeleri ve cihazları önlemek için tasarlanmış önlemler
- Liman tesislerine, limanda bağlı gemilere ve tesisin yasaklanmış bölgelerine yetkisiz girişleri önlemek için alınan önlemler
- Liman tesisi veya gemi / liman ara birimindeki kritik işlemleri sürdürmekle ilgili hükümleri de kapsayan güvenlik tehditlerine veya güvenlik ihlallerine karşılık vermek için gerekli işlemler
- Liman tesisinin, yetki bölgesi içinde bulunduğu taraf devletin güvenlik seviyesi 3'te vereceği güvenlik talimatlarına cevap verecek işlemler
- Güvenlik tehditleri ya da güvenlik ihlalleri söz konusu olduğu zaman yapılacak tahliyelerle ilgili işlemler
- Güvenlikle ilgili sorumlulukları yüklenen liman tesisi personelinin ve diğer tesis personelinin güvenlik konusu ile ilgili görevleri
- Gemi güvenlik çalışmaları ile etkileşimde bulunmak için işlemler
- Planın periyodik olarak gözden geçirilmesi ve güncellenmesi için işlemler
- Güvenlik olaylarını raporlamak için işlemler
- Liman tesisi güvenlik sorumlusunun belirlenmesi ve 24 saat irtibat detaylarının alınması
- Plana ait bilgilerin güvenliğini sağlayan önlemler
- Liman tesisindeki yükün ve yük elleçleme ekipmanının etkin güvenliğinin sağlanması için tasarlanmış önlemler
- Liman tesisi güvenlik planının denetimi için işlemler
- Liman tesisinde bulunan gemideki gemi güvenlik alarm sisteminin devreye girmesi durumunda verilecek cevaplarla ilgili işlemler
- Gemi personelinin kıyıya çıkışını, personel değişikliğini ve gemi ziyaretçilerinin girişlerini kolaylaştırıcı işlemler

Liman tesisi güvenlik planında belirtilen güvenlik faaliyetlerinin iç denetimlerini yapan veya onun uygulanmasını değerlendiren personel, denetlenen faaliyetlerden bağımsız olmalıdır. Liman tesisi güvenlik planı; liman güvenlik planı, herhangi bir liman acil planı ya da planlarının bir parçası olabilir veya bunlar ile birleştirilebilir. Plan elektronik formatta saklanabilir. Bu durumda planın yetkisiz silinmesine, imha edilmesine ve değiştirilmesine karşı gerekli önlemler alınır.

Bir liman tesisi, sorumluluk sahasında bulunduğu taraf devlet tarafından uygulamaya koyulan güvenlik seviyelerine göre hareket etmek zorundadır. Liman tesisindeki güvenlik önlemleri ve işlemleri; yolcular, gemi, gemi personeli, ziyaretçiler, mallar ve hizmetler için en az müdahale gerektirecek veya en az gecikmeye neden olacak şekilde uygulanır.

Liman tesislerinde, ISPS Kod güvenlik seviyesi 1'de güvenlik olaylarını tanımak ve onlara karşı önleyici tedbirler almak için gerekli çalışmalar yapılır. Güvenlik seviyesi 2'de, liman tesisi güvenlik planında belirtilen ek koruyucu önlemler uygulanır. Güvenlik seviyesi 3'te ise liman tesisi güvenlik planında belirtilen daha ileri düzeyde özel koruyucu önlemler uygulanır ve buna ek olarak bölgesinde bulunulan taraf devletin verdiği güvenlik talimatlarına cevap verilerek talimatlar uygulanır.

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME

1. Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (ISPS Kod) hangi tarihte yürürlüğe girmiştir?

A) 01 Ocak 2004
B) 01 Aralık 2014
C) 01 Ocak 2014
D) 01 Temmuz 2014
E) 01 Temmuz 2004

2. Gemideki kişileri, yükü, yük taşıma birimlerini, gemi kumanyasını veya gemiyi bir güvenlik olayı riskinden korumak için alınacak önlemlerin gemide uygulanmasını sağlamak amacıyla geliştirilen plan aşağıdakilerden hangisidir?

A) Ship safety plan
B) Port facility safety plan
C) Company safety plan
D) Ship security plan
E) Port facility security plan

3. Tüm birimleriyle birlikte liman tesisini ve limandaki gemiyi, kişileri, kargoyu, gemi kumanyasını her türlü güvenlik eylemi riskine karşı korumak için tasarlanan tedbirlerin uygulanmasını sağlamak amacıyla geliştirilen plan aşağıdakilerden hangisidir?

A) Ship security plan
B) Company safety plan
C) Port facility security plan
D) Ship safety plan
E) Port facility safety plan

4. Yüksek hızlı tekneler dâhil uluslararası sefer yapan kaç groston ve üstü yük gemileri ISPS Kod'a tabidir?

A) 500
B) 400
C) 300
D) 200
E) 100

5. I. Uygulanacak güvenlik seviyesini belirlemek.
II. Liman tesisi güvenlik değerlendirmesini onaylamak.
III. Güvenlik bildirgesi gerekliliklerini belirlemek.
IV. Liman tesisi güvenlik sorumlusu görevlendirilmesine gerek duyulacak liman tesislerini belirlemek.

Yukarıdakilerden hangileri ISPS Kod'a taraf devletlerin görev ve sorumlulukları arasında yer alır?

A) I ve II
B) III ve IV
C) I, II ve III
D) II, III ve IV
E) I, II, III ve IV

6. I. Güvenlikle ilgili bilgilerin erken toplanmasını temin etmek.
II. Yeterli deniz güvenlik önlemlerinin yerinde olduğunun güvencesini vermek.
III. Personelin emniyetini sağlamak.
IV. Güvenlik değerlendirmeleri için bir metodoloji sağlamak.

Yukarıdakilerden hangileri ISPS Kod'un hedef ve gereklilikleri arasında yer alır?

A) Yalnız III
B) I ve II
C) I ve IV
D) I, II ve IV
E) I, II, III ve IV

7. Gemi, mürettebat veya yolcuların hayatları silahlı şahıslar veya diğer gemiler tarafından yakın tehdit altında tutulduğunda sahildeki ilgili kişilere alarm gönderen cihaz aşağıdakilerden hangisidir?

A) Safety alarm system
B) Ship safety alarm system
C) Ship security alert system
D) Ship security attack system
E) Ship safety attack system

8. ISPS Kod'a göre belirlenen kaç güvenlik seviyesi bulunur?

A) 2
B) 3
C) 4
D) 5
E) 6

9. Artan bir güvenlik olayı riski nedeniyle belirli bir süre uygun ilave koruyucu güvenlik önlemlerinin sürdürüleceği güvenlik seviyesi aşağıdakilerden hangisidir?

A) Güvenlik seviyesi 1
B) Güvenlik seviyesi 2
C) Güvenlik seviyesi 3
D) Güvenlik seviyesi 4
E) Güvenlik seviyesi 5

10. Gemi ve liman tesislerinin standart faaliyetlerini yürüttüğü güvenlik seviyesi aşağıdakilerden hangisidir?

A) Güvenlik seviyesi 1
B) Güvenlik seviyesi 2
C) Güvenlik seviyesi 3
D) Güvenlik seviyesi 4
E) Güvenlik seviyesi 5

11. Kesin hedefi tespit etmek mümkün olmasa dahi bir güvenlik olayının muhtemel ya da gerçekleşmek üzere olması hâlinde kısıtlı bir süre için daha ileri düzeyde belirli koruyucu güvenlik önlemlerinin sürdürüleceği güvenlik seviyesi aşağıdakilerden hangisidir?

A) Güvenlik seviyesi 1
B) Güvenlik seviyesi 2
C) Güvenlik seviyesi 3
D) Güvenlik seviyesi 4
E) Güvenlik seviyesi 5

12. Güvenlik kayıtları gemilerde hangi personel tarafından tutulur?

A) CSO
B) SSO
C) PFSO
D) RSO
E) SSAS

13. İlgili liman tesisi güvenlik sorumlusu ile gemi güvenlik zabiti ya da gemi kaptanı arasında yapılan ve gemi ile liman tesisinin uygulayacağı güvenlik önlemlerini içeren protokol aşağıdakilerden hangisidir?

A) Tanınmış güvenlik kuruluşu
B) Gemi güvenlik alarm sistemi
C) Gemi güvenlik değerlendirmesi
D) Sürekli özet kayıt
E) Güvenlik deklarasyonu

14. Aşağıdakilerden hangisi gemi güvenlik zabitinin görev ve sorumlulukları arasında yer almaz?

A) Liman tesisi güvenlik planının uygulanmasını ve tatbikatını sağlamak.
B) Gemideki güvenlik bilincini geliştirmek.
C) Güvenlik olaylarını rapor etmek.
D) Gemi personeline eğitim verilmesini sağlamak.
E) Gemi güvenlik planının muhafazası ve yönetimini gerçekleştirmek.

15. Gemilerin ISPS Kod gereklerine uygunluğunun ve gemide onaylı güvenlik planının bulunduğunun doğrulanması amacıyla idare tarafından yetkilendirilmiş tanınmış güvenlik kuruluşlarınca yapılan denetimler sonucunda uygun bulunan gemilere hangi belge verilir?

A) DOS
B) CSR
C) PFSA
D) ISSC
E) SSAS

6. DENİZ TEKNİK İŞLETMECİLİĞİ

Öğrenme Birimi



Neler Öğreneceksiniz?

- Gemi işletimi
- Gemi işletimiyle ilgili kuruluşlar, kurallar ve düzenlemeler
- Gemi belgeleri ve gemi denetimleri
- Bakım tutum
- Personel yönetimi ve eğitimi
- Emniyet ve güvenlik yönetimi
- Malzeme tedariği ve ikmal yönetimi
- Kiralama sözleşmeleri

Gemilerin seyir, yük yükleme, yük taşıma ve yük tahliye etme işlemlerini emniyetli bir şekilde yerine getirmesi için belirlenen kurallara uygun hareket etmesi gerekir. Deniz taşımacılığının köklü tarihi ve yaşanan tecrübeler sonucunda gemilerin donatılması ve işletilmesiyle ilgili birçok kural ortaya çıkmıştır. Bu kurallar gemilerin inşa standartları, seyir kuralları, çevre kuralları, geminin yönetilmesi veya işletilmesi kuralları olarak sıralanabilir. Bu kurallardan gemilerin yönetilmesi veya işletilmesiyle ilgili kurallar deniz ticareti ve gemi personelleri için önemli bir yere sahiptir.

Denizcilik sektöründe faaliyet gösteren gemilerin, limanların, diğer denizcilik süreçlerinin ve deniz taşımacılığı faaliyetlerinin yönetilmesine **deniz işletmeciliği *(maritime management)*** denir. Deniz işletmeciliği deniz yolu taşımacılığı hizmetlerinin planlanması, organizasyonu, yürütülmesi ve denetlenmesi süreçlerini kapsar. Diğer bir ifadeyle deniz işletmeciliği denizcilik faaliyetlerinin ticari ve teknik işletmeciliğini içerir. **Deniz ticari işletmeciliği** ve **deniz teknik işletmeciliği** olarak iki bölüme ayrılır.

Deniz ticaretine konu olan faaliyetlerin emniyetli bir şekilde gerçekleşmesi ve ticari faaliyetlerin etkin bir şekilde yönetilmesine **deniz ticari işletmeciliği** denir. Sefer talimatları, kira sözleşmeleri, taşımacılık sözleşmeleri, konşimento, deniz piyasası, navlun piyasası, tazminat mektubu, yük dokümanları, uluslararası denizcilik organizasyonları gibi konuları kapsar.

Geminin donatılması, gemiye yeteri kadar personel yerleştirilmesi, personelin eğitilmesi, gemide ihtiyaç duyulan malzemelerin temini ve yük taşımacılığı için sözleşmeler yapılması amacıyla yapılan tüm faaliyetler gemilerin işletilmesi kapsamında bulunan deniz teknik işletmeciliği kapsamına girer. Diğer bir ifadeyle gemilerin personelle donatılması ve emniyetli seyrinin sağlanmasına **deniz teknik işletmeciliği** denir. Deniz teknik işletmeciliği, gemilerin teknik operasyonlarının ve denizcilik faaliyetlerinin yönetimiyle ilgilenir. Gemilerin uluslararası denizcilik standartlarına uygunluğunu sağlamayı ve performanslarını en üst düzeye çıkarmayı amaçlar.

Deniz teknik işletmeciliği; gemi işletimi, kuralların takibi, gemilerin kurallara uygun hâle getirilmesi, gemi belgelerinin takibi, gemi denetlemelerinin takibi, bakım tutum kayıtları, yazışmalar, teknik yönetim, çevre yönetimi, personel yönetimi, eğitim faaliyetleri, güvenlik, emniyetli yönetim, ikmal yönetimi, malzeme takibi, malzeme kayıtlarının tutulması, ihtiyaçların ve ikmalin planlanması konularını içerir.

1. GEMİ İŞLETİMİ

Deniz ticareti, çeşitli risklere ve kazalara maruz kalan ticari faaliyetlerden biridir. Özellikle deniz kirliliği, can ve mal kaybı gibi ciddi sonuçları olan riskler deniz ticaretinde önemli bir yer tutar. Bundan dolayı denizcilik faaliyetlerinin emniyetli ve güvenli bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için kaliteli bir gemi yönetimi ve işletimine ihtiyaç vardır. Gemilerin faaliyetlerini gerçekleştirirken bu faaliyetlerin emniyetli, kurallara uygun ve denize elverişli bir şekilde olmasının sağlanmasına **gemi yönetimi *(ship management)*** veya **gemi işletimi** denir. Gemi yönetimi ya da işletimi, gemi sahibi tarafından yapılabileceği gibi gemi yönetimi alanında uzman kişi ya da şirketler tarafından da yapılabilir. Diğer bir ifadeyle bir şirketin kendine ait gemisi olmayabilir ancak başkalarının gemileri şirket tarafından işletilebilir. Gemi işletimini sağlayan kişiler ya da şirketler geminin uluslararası kurallar ve düzenlemelere uymasını, denize elverişli olmasını, her zaman operasyonel olmasını, güvenli bir şekilde faaliyetlerini gerçekleştirebilmesini sağlar.

Dünyada birçok gemi yönetim şirketi vardır. Bu şirketler profesyonel bir şekilde gemi yönetimi faaliyetlerini gerçekleştirir. Gemi yönetim şirketi, gemi sahibinden farklı ise gemi sahibi ile gemi yönetim şirketi arasında belirli bir anlaşmanın yapılması gerekir. Bu anlaşmanın standardı Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi *(Baltic and International Maritime Council-BIMCO)* tarafından yayımlanan ve Gemi Yönetim Sözleşmesi *(Ship Management Agreement-SHIPMAN)* adı verilen standart yönetim anlaşmasıdır. Yönetim şirketi, gemileri gemi sahibinden işletmek üzere ücret karşılığında alarak gemiye teknik destek sağlar.

Gemi yönetiminin uzman şirketler tarafından yapılması, geminin ticari faaliyetlerinin sorunsuz bir şekilde devam etmesi için oldukça önemlidir. Genel olarak gemi yönetim şirketlerinin hedefi, geminin teknik yönden sürekli emniyetli ve güvenli olmasını sağlayarak ticari kâr elde etmektir.

Gemi yönetimi, birçok ulusal ve uluslararası kuralla ilgili olduğundan uzmanlık gerektiren bir alandır. Gemi sahipleri, işlerini kolaylaştırmak ve daha az sayıda personel istihdam etmek amacıyla belli bir ücret karşılığında personel donatım, teknik ve ticari işletme hakkını gemi yönetim şirketlerine devreder. Gemi yönetim şirketinin amacı gemilerin ulusal veya uluslararası sularda emniyetli bir şekilde seyredebilmesini, ticari faaliyetlerini gerçekleştirebilmesini, geminin teknik açıdan sorunsuz olmasını, bayraklarına göre ulusal ya da uluslararası sözleşme, kural ve yönetmeliklere uygun olarak hareket edebilmesini sağlamaktır. Çünkü geminin en önemli geliri, taşıdığı yükün navlun bedelidir. Gemi yönetiminde navlun gelir kaynağı iken sabit ve değişken maliyetler de giderdir. Eğer gemi yönetim şirketi giderleri azaltabilirse kârlılığı sağlamış olur. Kârlılığın sağlanması için de geminin ticari faaliyetlerini engelleyebilecek risklerin azaltılması gerekir. Geminin ticari faaliyetlerini engelleyebilecek riskler şunlardır:

- Geminin tekne veya makinesinden kaynaklanan hasar ve arızalar
- Geminin uluslararası kurallara uygunluğunun sağlanmamasının sonucunda tutuklanması veya alıkonması

Gemi yönetim şirketleri için diğer önemli bir husus ise gemilerin düzenli bakım ve tutumlarının yapılması konusunda gemi sahiplerine karşı sorumluluktur. Gemi işletiminin emniyetli, güvenli ve sürdürülebilir olması için operasyon yönetimi, teknik yönetim, personel yönetimi, ticari yönetim ve diğer yardımcı yönetim hizmetlerinin koordineli çalışması gerekir.

- **Operasyon Yönetimi *(Operation Management)*:** Deniz ticaretinde denizcilik ve gemi faaliyetleri operasyonlarının kararlaştırılması, planlanması ve yürütülmesine **operasyon yönetimi** denir. Operasyon yönetimi gemi yönetim faaliyetlerinin merkezinde yer alır. Operasyon yönetimi kapsamında gemi kaptanıyla irtibat kurma, sefer talimatlarını verme, yük operasyonu talimatlarını yerine getirme, yakıt alımını yönetme, acenteleri atama, gemileri planlama gibi faaliyetler gerçekleştirilir ve kararlaştırılan fikstürü yerine getirmek için gerekli operasyonlar uygulanır.
- **Teknik Yönetim *(Technical Management)*:** Deniz ticaretinde denizcilik ve gemi faaliyetlerinin uluslararası kurallara uygun olarak emniyetli, çevreye duyarlı ve maliyet açısından verimli bir şekilde gerçekleştirilmesine **teknik yönetim** denir. Teknik yönetim gemilerin işletilmesini içeren bir yönetim türüdür. Bu yönetim türü, gemi sahipleri tarafından gerçekleştirilebileceği gibi gemi yönetim şirketleri tarafından da yerine getirilebilir. Teknik yönetim kapsamında aşağıdaki faaliyetler gerçekleştirilir.
  - Gemilerdeki donanımların teknik olarak işler durumda olması
  - Gemilerin günlük faaliyetleri için gerekli olan yağ, yakıt, kumanya, yedek parça ve diğer malzemelerin tedarik edilmesi
  - Gemilerin planlı bakım tutumunun yapılması
  - Gemilerin teknik olarak denetlenmesi
  - Kuru havuz ve diğer onarım faaliyetlerinin planlanması ve uygulanması
- **Personel Yönetimi *(Crew Management)*:** Gemilerde çalışacak personelin iş ve işlemlerinin yönetilmesine **personel yönetimi** denir. Personel yönetiminde yetenekli ve kalifiye personelin bulunabilmesi için denizcilik acenteleri ve eğitim kurumlarıyla iş birliği yapılabilir. Personel yönetimi kapsamında personelin işe alımı, gemiye katılış ve ayrılış planlamaları, eğitim faaliyetleri, ücretlerinin ödenmesi gibi faaliyetler gerçekleştirilir. Ayrıca geminin emniyeti için personelin zararlı alışkanlıklarının bulunup bulunmadığının kontrolü ve zararlı alışkanlıklarla ilgili prosedürlerin oluşturulması da personel yönetimi kapsamındadır.
- **Ticari Yönetim *(Commercial Management)*:** Gemilerin deniz ticaretinde kazanç elde etmesi

için gerekli işlemleri gerçekleştiren yönetime **ticari yönetim** denir. Ticari yönetim, gemilerin ticari faaliyetleriyle ilgilenir ve taşımacılık pazarına girmesini sağlar. Ticari yönetim ile gemiye yük bulma, gemilerin kiralanması, kira sözleşmelerinin yapılması, broker gibi aracılarla anlaşmaların yapılması, sözleşmelerde belirtilen maddelere uygun hareket edilip edilmediğinin takibi gibi işler gerçekleştirir.

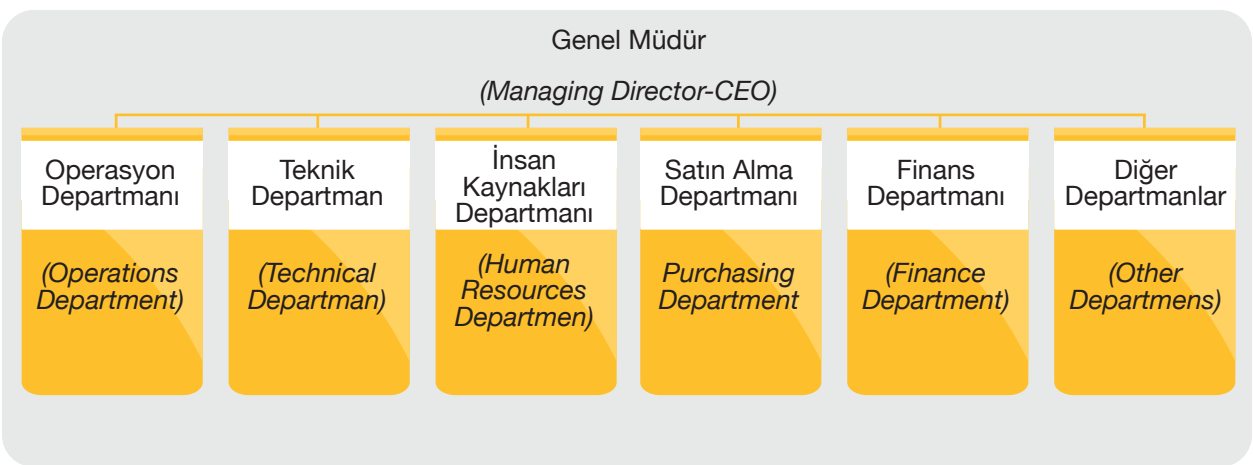
- **Yardımcı Yönetim Hizmetleri *(Ancillary Management Services)*:** Operasyon, personel ve ticari yönetim hizmetleri ile teknik hizmetler dışında kalan ve şirketlerin deniz ticaretinde daha etkili olmasını sağlayan yönetim hizmetlerine **yardımcı yönetim hizmetleri** denir. Yardımcı yönetim hizmetleri; gemi sigortalarının yapılması, yeni gemi inşa etme veya yeni gemi alma, eski gemilerin hurdaya çıkarılması veya geri dönüşümünün sağlanması gibi faaliyetleri içerir.

Operasyon yönetimi, teknik yönetim, personel yönetimi, ticari yönetim ve yardımcı yönetim hizmetleri deniz ticaretinde temel olarak bulunan yönetim biçimleridir. Bir geminin deniz ticaretinde kullanılabilmesi için bu yönetimlerin tümünün iş birliği içinde olması gerekir. Bu yönetim türlerinin hepsi bir şirket tarafından yapılabileceği gibi ayrı ayrı şirketler tarafından da yapılabilir.

Gemi işletimi için denizcilikte **şirket yönetim organizasyonu** ve **gemi içi yönetim organizasyonu** olmak üzere iki yönetim organizasyonunun olması gerekir. Böylece gemiler deniz ticaretinde kolaylıkla kullanılabilir. Her bir yönetim organizasyonu kendi içinde alt gruplara ayrılır.

1.1. Şirket Yönetim Organizasyonu

Denizcilik faaliyetlerinin çevreye duyarlı, emniyetli ve sürdürülebilir şekilde gerçekleştirilebilmesi için gemisi olan firmaların ya da gemi işletimi yapan şirketlerin kapsamlı bir yönetim organizasyonuna sahip olması gerekir. Deniz taşımacılığının kara kısmını oluşturan ve geminin emniyetli bir şekilde taşımacılık faaliyetlerini gerçekleştirmesi amacıyla oluşturulan organize yapıya **şirket yönetim organizasyonu *(company management organization)*** denir. Şirket yönetim organizasyonunda birçok departman bulunur. Her bir departmanın kendi içinde ayrı alt grubu bulunabilir. Genel olarak şirket yönetim organizasyonunda bulunan departmanlar; operasyon departmanı, teknik departman, insan kaynakları departmanı, satın alma departmanı, finans departmanı ve diğer departmanlar olarak sıralanabilir (Şema 6.1). Şirketlerin büyüklüğüne ve çalıştığı alanlara göre sıralanan departmanların sayı, ad ve görev kapsamı farklılık gösterebilir. Ancak operasyon departmanı ve teknik departman denizcilik şirketleri için önemli iki departmandır.



Şema 6.1: Şirket yönetim şeması

Şirket yönetiminin en üst kademesinde genel müdür bulunur. Genel müdür şirketin tüm yönetim organizasyonundan sorumludur.

1.1.1. Operasyon Departmanı

Gemi yönetim hizmetlerinin merkezinde yer alan şirket birimidir. Bu departman denizcilik firmaları için oldukça önemlidir. Gemiyle ilgili operasyonları kararlaştırma, planlama, zamanlama ve yerine getirme işlemleri bu departmanın görev alanında yer alır. Operasyon departmanı, şirketin diğer departmanlarıyla koordineli çalışır. Ayrıca gemi, kiracı, liman, acente gibi diğer ilgililerle de koordinasyon sağlar. Operasyon departmanının temel görevleri şunlardır:

- Gemi operasyonlarını planlamak ve yönetmek.
- Gemi kaptanıyla iletişim kurmak.
- Yük operasyonlarını takip etmek.
- Yakıt alımını yönetmek.
- Acentenin atanmasını sağlamak.
- Kiracı ve diğer ilgililerle iletişim kurmak.
- Seyir planlarına göre sefer talimatlarını yönetmek ve bildirmek.
- Gemi acentesi tarafından bildirilen gemi trafiğini ve liman operasyonlarını koordine etmek.
- Ödemeleri ve faturaları kontrol etmek.
- Denetimlerin planlanmasını, uygulanmasını ve yürütülmesini sağlamak.
- Gemiye personelin katılış ve ayrılışında insan kaynakları departmanıyla iş birliği yapmak.
- Gemiye yedek parça alımlarını teknik ve satın alma departmanıyla birlikte yürütmek.

1.1.2. Teknik Departman

Gemilerin teknik olarak işletilmesini sağlayan departmandır. Bu departmanın temel amacı gemilerin denize elverişli ve bakımlı olmasını sağlamaktır. Ayrıca genel bakım, teknik onarım, rutin bakım, yeni inşa projeleri gibi faaliyetler dâhil olmak üzere gemilerin bakım ve onarımlarından sorumludur. Teknik departmanın temel görevleri şunlardır:

- Bakım, onarım, denetleme, sertifika gereklerine uygunluk, kuru havuz gibi faaliyetleri planlamak, kontrol etmek ve yürütmek.
- Gemi bakım tutumlarının şirket politikasına uygun şekilde yapılmasını sağlamak.
- Bakım yönetimi ve planlı bakım sistemiyle ilgili planları hazırlamak ve uygulamak.
- Çevre kirliliğini önlemek için makine ve ekipmanlarla ilgili çalışma ve araştırma yapmak.
- Geminin makine bölümü için gerekli makine yedek parçalarını, elektrik malzemelerini, yedek parçaları, madenî yağ malzemelerini ve diğer malzemeleri tedarik etmek.
- Mevzuatta gemi donanımlarıyla ilgili gerçekleşen değişiklikleri takip etmek, güncelleme işlemlerini yapmak ve gemiye bildirmek.
- Gemilerin klas, diğer sörvey ve sertifikalarını takip etmek.
- Sertifikaları yenilemek ve süresi dolmadan uygun zamanda gemilere iletmek.
- Gemileri düzenli aralıklarla ziyaret ederek genel durum, onarım ve bakım, mürettebat performansı, emniyet, çevre koruma ve yapılması gereken işlemler hakkında rapor vermek.
- Makine arıza nedenlerinin analizini yapmak, tekrarını önleyici tedbirleri almak.
- Gemi denetimlerini diğer departmanlarla koordineli olarak düzenlemek ve uygulamak.

1.1.3. İnsan Kaynakları Departmanı

Gemilerde çalışacak personelin işe alınmasını, eğitimini, personel iş ve işlemlerinin yönetilmesini sağlayan departmandır. İnsan kaynakları departmanının temel görevleri şunlardır:

- Gemi personelinin işe alınmasını ve refahını sağlanmak.
- Gemide çalışmak isteyenlerin başvurularını almak ve değerlendirmek.
- Gemide çalışan personelle ilgili kaptanlar tarafından düzenlenen değerlendirme raporlarını takip etmek ve rapora göre personelin gemilerde tekrar çalıştırılıp çalıştırılmayacağını kararlaştırmak.
- Gemide çalışan personelin STCW ve diğer mevzuata göre sahip olması gereken belgelerini takip etmek.
- Tüm personelin yıllık eğitim programını planlamak.

- Personelin gemiye katılmadan önce ve katıldıktan sonra alması gereken eğitimleri operasyon departmanı ve teknik departmanla koordineli bir şekilde planlamak, uygulamak ve bunların kayıtlarını tutmak.
- Personel değişimlerini planlamak ve uygulamak.
- Personel değişimi için gerekli iş ve işlemleri (uçak biletlerinin alınması, personelin ayrılacağı ya da katılacağı limanın belirlenmesi gibi) operasyon departmanı ve diğer ilgili departmanlarla birlikte yapmak.
- Finans departmanıyla birlikte personelin maaş iş ve işlemlerini yapmak, personel haklarını takip etmek ve bordrolarını hazırlamak.
- Personelin terfi, ödül ve cezalarını takip etmek, uygulamak ve maaşlarında gerekli düzenlemeleri yapmak.
- Personelin yeterlilik belgelerini, STCW sertifikalarını, aşı ve sağlık sertifikalarını, gemiadamı cüzdanlarını, pasaportlarını, süresi dolmuş veya yakında dolacak belgelerini takip etmek ve bunları yenilemek.

1.1.4. Satın Alma Departmanı

Gemilerde ve şirkette ihtiyaç duyulan malzemelerin tedarik edilmesinden sorumlu departmandır. Satın alma departmanı; ilaç, boya, yağ, kimyasal, harita, kitap, elektrik ekipmanları, güverte malzemeleri, kamara malzemeleri, makine malzemeleri, kırtasiye malzemeleri gibi malzemelerin tedarik edilmesini sağlar. Satın alma departmanının temel görevleri şunlardır:

- Dünya genelinde yaygın olarak tedarik edilen malzemelerin fiyatlarını takip etmek için veri tabanı oluşturmak ve veri tabanını güncel tutmak.
- Gemilere tedarik edilen malzemelerin listesini tutmak, gemilerde bulunan malzemelerin listesini aylık olarak istemek ve gemi tüketimlerini takip etmek.
- Gemi seferlerini takip ederek gemilere ikmal yapmak için uygun limanları belirlemek.
- İkmal limanı hakkında gemilere bilgi vermek ve gemilerden malzeme talep listelerini istemek.
- Gemilerden gelen talep listeleriyle daha önce gemi tarafından istenen ve gemide bulunan malzeme listelerini karşılaştırmak ve fazla istenen malzemelerin gerekçelerini öğrenmek.
- Gemilerden gelen talep listelerinde belirtilen açıklamaları değerlendirerek malzeme tedariğine karar vermek.
- Hazırlanan nihai listelere göre gemi tedarik firmalarından fiyat tekliflerini almak, değerlendirmek, karşılaştırma tablolarını oluşturmak.
- Alınan teklifleri ilgililerle birlikte değerlendirmek ve ödeme şartlarını belirlemek.
- Alınacak malzemelerin belirlenen gemi tedarik firmasından alınmasını sağlamak.
- Gemiye gelecek malzemelerin listesini ve gemi tedarik firmasının detaylarını kaptana bildirmek.
- Teslim alınan malzemelerle ilgili gemiden rapor istemek.
- Alınan malzemelerin faturalarını almak ve muhasebe birimiyle birlikte işlemek.
- Geminin yeni sefer talimatı nedeniyle ihtiyaç duyduğu harita veya yayını temin etmek ve bir sonraki uğrak limanında bunların teslimatını sağlamak.

1.1.5. Finans Departmanı

Şirketin mali işleri, bütçesi ve mali raporlarıyla ilgilenen departmandır. Muhasebe departmanı olarak da bilinir. Faturalama işlemleri ve maaş bordrosunun hazırlanması da bu departman tarafından yapılır. Finans departmanının temel görevleri şunlardır:

- Mali defter ve muhasebe kayıtlarını tutmak.
- Şirket ve gemi personelinin resmî bordrolarını hazırlamak.
- İnsan kaynakları departmanı ile koordineli olarak şirket ve gemi personelinin sosyal güvenlik ve diğer haklarını düzenleyip takip etmek.
- Şirkete yapılan ödemeleri takip etmek ve kayıt altına almak.
- Banka hesaplarını talimatlara uygun şekilde yönetmek.

- Fatura, vergi ve diğer ödemeleri takip etmek ve zamanında ödemek.
- Vergi ve tonaj aidatlarını uygun zamanlarda ödemek.
- Sosyal güvenlik, vergi ve mali konularla ilgili mevzuatı takip ederek şirketin finans yönetiminin mevzuata uygun olmasını sağlamak.

1.1.6. Diğer Departmanlar

Deniz ticaretiyle uğraşan şirketler kendi içinde birçok departmana sahip olabilir. Yukarıda temel departmanlar verilmiştir. Verilen bu departmanların haricinde şirketlerde bulunan ve gemilerin emniyetle işletilmesini sağlayan departmanlar vardır. Bu departmanlar aşağıda verilmiştir.

a) Kiralama Departmanı *(Chartering Department)*: Şirket bünyesinde bulunan gemilere yük bulma ya da gemileri başkalarına kiralama işlerini yürüten departmandır. Bu departman şirket bünyesinde de olabilir, dışarıdan hizmet alım yoluyla da faaliyet gösterebilir. Departmanın en önemli görevi gemiye yük bulmaktır.

Kiralama departmanı kiralama sözleşmelerini hazırlar, müzakereleri yürütür ve taraflar arasında anlaşmaların yapılmasını sağlar. Ayrıca gemi sahiplerini gemileri kiralayacak uygun kiracılarla buluşturarak ticari fırsatları değerlendirir. Bu departmanda görev alabilen, gemi satın alma ve satma işlemlerinde görev üstlenen deniz brokerliği mezunları süreçte önemli rollere sahiptir. Kiralama departmanının temel görevleri şunlardır:

- Şirket gemilerinin kiracılar ve brokerler tarafından istihdam edilmesini sağlamak.
- Gemiler kiralanmadan önce sefer ve kiralamayla ilgili hesaplamaları yapmak.
- Sefer talimatları onaylandıktan sonra bunları kaptanlara duyurmak.
- Kira veya navlun sözleşmelerini hazırlamak.
- Kira veya navlun ödemelerini takip etmek.
- Demuraj *(demurrage)* veya dispeç *(despatch)* faturalarını hazırlamak ve ödemeleri takip etmek.

b) Sağlık, Emniyet, Çevre ve Kalite Departmanı *[Health, Safety, Environmental and Quality (HSEQ) Department]*: Birçok görevi olan departmandır. Temel görevi gemilerin ISM Kod gereklerine göre emniyetli şekilde işletilmesidir. Departmanın diğer önemli görevlerinden biri geminin denetimlere hazır olmasını sağlamaktır. Bu kapsamda geminin ISM Kod evraklarının düzenlemesi, Uluslararası Emniyetli Yönetim Sistemi Manueli'ne uygun olarak bakım tutumlarının yapılması, bunların belgelendirilmesi ve takibi, geminin bayrak ve liman devleti kontrolleri, klas kuruluşu denetimleri, tankerler için yapılan özel şirket denetleri, Tanker Denetimi ve Öz Değerlendirme *(Tanker Management and Self Assessment-TMSA)* denetlerinin sorunsuz şekilde tamamlanması ve denetimlerin düzenli olarak takip edilmesi bu departmanın sorumluluğundadır. Şirketin ofis denetimlerinde de bu departmanın önemli bir rolü vardır.

Şirketin sağlık, emniyet, çevre ve kalite yönetimiyle ilgili işlerinin yönetilmesi söz konusu departman tarafından yürütülür. Bu kapsamda gemi personelinin maruz kaldığı tehlike ve risklerin belirlenmesi, yönetilmesi, ortadan kaldırılması için gerekli tedbirlerin alınması bu departmanın sorumluluğundadır. Ayrıca deniz kazalarının azaltılması ve gemilerin çevreye olumsuz etkisinin en aza indirilmesini sağlamak da bu departmanın amaçları arasındadır. Departman sağlık, emniyet, çevre ve kalite yönetimiyle ilgili politikaları belirler ve şirketin bu politikalar çerçevesinde yönetilmesini sağlar. Sağlık, emniyet, çevre ve kalite departmanının temel görevleri özet olarak şu şekilde sıralanabilir:

- Sağlık, emniyet, çevre ve kalite yönetimiyle ilgili şirket belgelerini hazırlamak.
- Uluslararası Emniyetli Yönetim Sistemi'ne göre gemilerde kullanılacak belge ve formları hazırlamak, revize ve takip etmek.
- Operasyon departmanı, teknik departman ve diğer departmanlarla koordineli olarak şirket manuellerini hazırlamak ve gerektiğinde revize etmek.

- Her geminin işletimiyle ilgili güvenlik ve kirliliği önleme faaliyetlerini takip etmek.
- Uygunsuzluk, ramak kala olaylar, tehlikeli durumlar ve kazalarla ilgili alınan raporların incelenmesini ve bunlara uygun düzenleyici ve önleyici faaliyetlerin yapılmasını sağlamak.
- Şirketin emniyet ve kalite yönetim sistemiyle ilgili tüm belgelerini kontrol etmek, düzeltmek ve ilgililere ulaştırmak.
- Olası acil durumlar için uygun prosedürler oluşturmak, gerektiğinde bu prosedürleri değiştirmek veya güncellemek.
- Gemi sertifikalarının ilgili klas kuruluşu, bayrak devleti ve liman devleti gereklerine uygun olduğunu kontrol etmek.
- Uluslararası Emniyetli Yönetim Sistemi'ni daha iyi uygulayabilmek için şirket ve gemi personelinin eğitim ihtiyaçlarını belirlemek, eğitimi planlamak ve bu eğitimin ilgili tüm personel tarafından alındığını kontrol etmek.
- Gemide alınan eğitimleri ve yapılan emniyet toplantılarını takip etmek.
- Gemi, personel ve çevre için olası tüm riskleri belirlemek, değerlendirmek ve uygun emniyet tedbirlerini almak.

c) Bilgi Teknolojileri Departmanı *(Information Technology Department)*: Şirketin bilgi teknolojileri altyapısını, iletişim sistemlerini ve veri güvenliğini yöneten departmandır. Denizcilik şirketlerinin yazılım geliştirme, donanım ve yazılım seçme, ağ güvenliğini sağlama gibi işlemler için destek sağlayan bir bilgi işlem departmanı vardır. Bilgi teknolojileri departmanı, şirket ve geminin herhangi bir yerde uygulanabilecek modern teknolojik gelişmeleri bulmak, değerlendirmek ve kullanmakla ilgilenir. Ayrıca şirketin elektronik verilerinin işlenmesi, şirket intranetinin bakımı, yükseltilmesi veya güncellenmesi, dâhilî ve haricî iletişim sistemlerinin kontrolüyle ilgilenir. Bilgi teknolojileri departmanının diğer bir önemli görevi de hem şirket hem de her bir gemi için uygun özellikteki bilgisayar ve bilgisayar donanımlarını önermektir. Bilgi teknolojileri departmanının temel görevleri şunlardır:

- Ekipman ve medya kurmak, verileri yedeklemek, zararlı yazılımlara karşı önlem almak, kullanıcı erişim ve ağ erişim kontrolleri yapmak, donanım ve yazılımların güncelliğini takip etmek.
- Planlı bakım sistemini kontrol etmek, gemide kullanılan yazılımları takip etmek.
- Teknolojik donanımların bakım ve kontrollerini yapmak.
- Şirketin hem karada hem de gemide bulunan bilgisayar sistemlerini kontrol etmek.
- Emniyet ve kalite yönetim sisteminin uygulanmasını destekleyen tüm elektronik sistemleri yönetmek ve gerektiğinde güncellemek.
- Gemi veya şirketteki personelin talebi üzerine gerekli bilgi teknolojileri desteğini sağlamak.

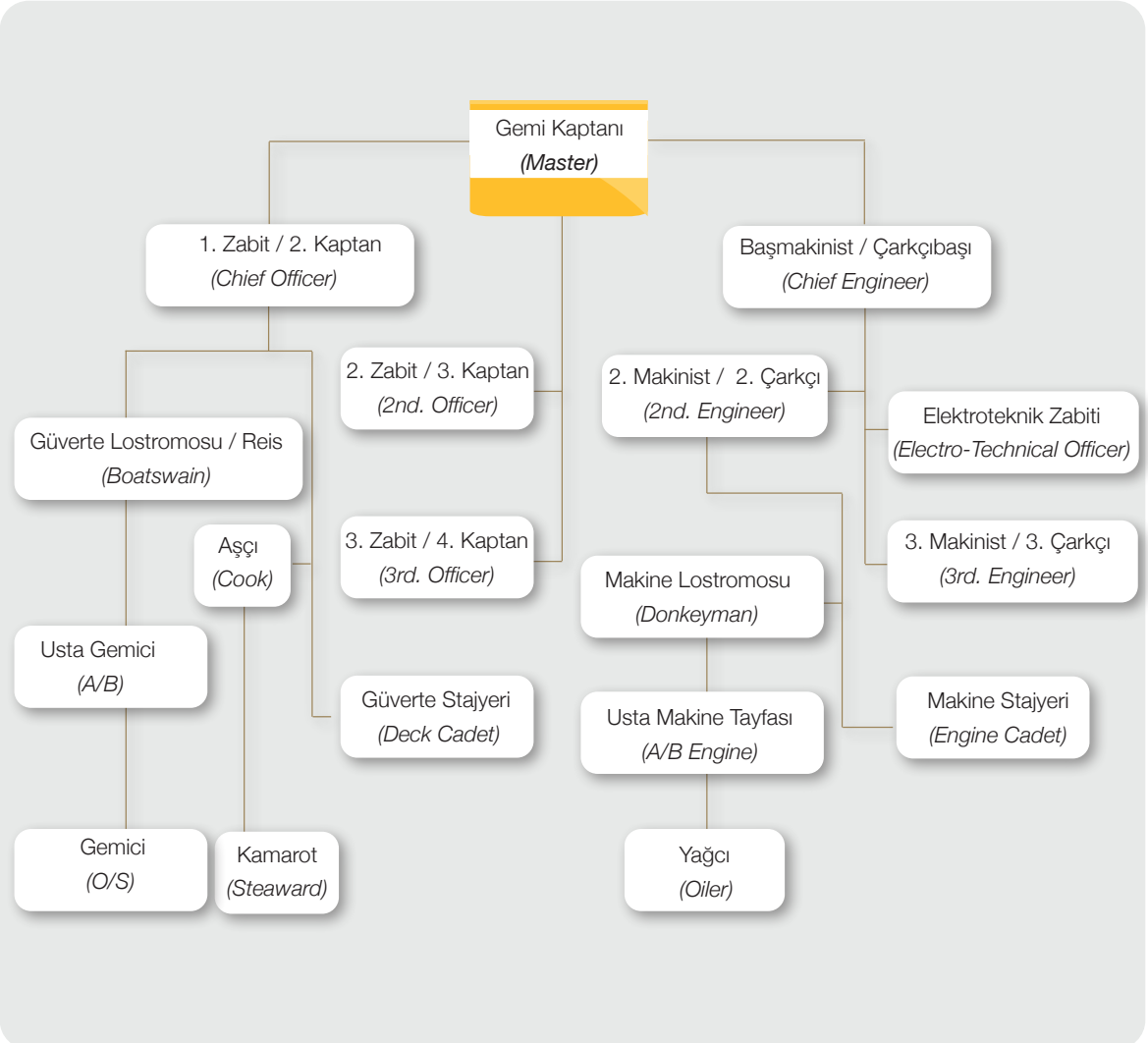
1.2. Gemi İçi Yönetim Organizasyonu

Gemi işletmeciliğinin deniz kısmını oluşturan yönetim organizasyonudur. Gemilerin emniyetle sevk ve idare edilmesi, oluşturulan bu hiyerarşik yönetim organizasyonuyla gerçekleşir. Gemi içi yönetim organizasyonu; güverte bölümü, makine bölümü ve yardımcı hizmetler bölümünden oluşur. Kaptan geminin genel sorumlusudur.

- Güverte bölümü, seyir ve gemi manevralarıyla ilgili işleri ve ekipmanları kapsar. Yükleme, tahliye, güverte ve güverte donanımlarının bakım tutumu gibi işlerin gerçekleştirilmesinden sorumludur. Güverte bölümün sorumlusu 1. zabittir.
- Makine bölümü, geminin teknik işleriyle ilgilenen bölümdür. Ana ve yardımcı makineler, jeneratörler, kazanlar, sıhhi tesisat, elektrik sistemleri, ısıtma, havalandırma ve soğutma dâhil olmak üzere geminin teknik sistemlerinin bakımından ve çalışmasından sorumludur. Makine bölümünün sorumlusu çarkçıbaşıdır.
- Yardımcı hizmetler veya mutfak bölümü, gemide yemek ve servis hizmetleriyle ilgilenen

bölümdür. Aşçıbaşı ve kamarottan oluşur. Bölümün sorumlusu aşçıbaşıdır. Mutfak bölümü genelde güverte bölümünün içerisinde yer alır ve aşçıbaşı da 1. zabite bağlı çalışır. Gemideki yemeklerin hazırlanması, servis edilmesi, kumanyaların depolanması, kuzine ve yemek salonlarının temizliği bu bölümün sorumluluğundadır.

Gemi içi yönetim organizasyonunun hiyerarşik yapısı Şema 6.2'de verilmiştir (Burada organizasyonda yer alan kişiler hakkında bilgi verilmemiştir.).



Şema 6.2: Gemi içi yönetim şeması

2. GEMİ İŞLETMECİLİĞİYLE İLGİLİ KURULUŞLAR, KURALLAR VE DÜZENLEMELER

Denizcilikle ilgili birçok kuruluş vardır. Bu kuruluşlar; deniz taşımacılığı, güvenlik, çevre koruma, eğitim ve diğer alanlarda faaliyet gösterir. Ayrıca bu kuruluşların denizcilik ve gemiyle ilgili birçok kural ve düzenlemeleri vardır. Gemi sahipleri ve işletmecileri, bu kuruluşları ve ilgili düzenlemeleri sistemli bir şekilde takip ederek gemilerini kural ve düzenlemelere uygun hâle getirmekle yükümlüdür.

2.1. Denizcilikle İlgili Kuruluşlar

Denizcilik faaliyetleri dünyada oldukça geniş alanda ve birçok paydaşla geçekleşir. Bundan dolayı denizcilik faaliyetlerinin belirli bir düzen içinde yürütülmesi amacıyla ulusal ve uluslararası birçok kuruluş vardır (Şema 6.3). Bu kuruluşlar deniz taşımacılığı, emniyetin sağlanması, çevrenin korunması, eğitimlerin düzenlenmesi gibi konularda kurallar ve tavsiyeler oluşturur. Oluşturulan bu kural ve tavsiyelere uyulup uyulmadığının takibini yapar.



Şema 6.3: Denizcilikle ilgili kuruluşlar

Denizcilikle ilgili kuruluşlar ve görevleri özet hâlinde aşağıda verilmiştir. Ancak bu kurum ve kuruluşlar burada verilenlerle sınırlı değildir.

2.1.1. Denizcilikle İlgili Uluslararası Kuruluşlar

a) **Uluslararası Denizcilik Örgütü *(International Maritime Organization-IMO)*:** Birleşmiş Milletlerin (BM) uluslararası alanda güvenli, emniyetli, düzenli ve verimli bir denizcilik faaliyeti gerçekleştirmeyi desteklemekten sorumlu kuruluşudur. 1948'de Cenevre'de düzenlenen uluslararası bir konferansta kuruluş sözleşmesi kabul edilmiş ve kuruluşun adı Hükümetlerarası Deniz Danışma Örgütü *(Inter-Governmental Maritime Consultative Organization-IMCO)* olarak belirlenmiştir. Kuruluşun adı 1982 yılında Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) olarak değiştirilmiştir. Merkezi Londra'da bulunan IMO, üye devletlerin uluslararası denizcilik kuralları ve standartları geliştirmesinde ve uygulamasında önemli bir rol üstlenir.

IMO, uluslararası denizciliğin emniyetini ve güvenliğini sağlarken çevreye olan etkisini de en aza indirmeyi temel amaç edinmiştir. Bu kapsamda uluslararası sözleşmeler, protokoller, standartlar, yönergeler ve tavsiyeler oluşturarak bunların uygulanmasını sağlar. IMO; denizde can emniyeti, seyir, gemi inşası, gemi donanımları, kirliliğin önlenmesi, denizci eğitimi ve sertifikasyonuyla ilgili düzenlemeler yapar. Üye devletler, sivil toplum örgütleri ve denizcilik sektörü paydaşları arasında iş birliği ve dayanışmayı sağlar. Paydaşlarla denizcilik konularında tartışmak, müzakere yapmak ve fikir birliği oluşturmak için ortam hazırlayarak elde edilen sonuçlara göre uluslararası düzenlemelerin geliştirilmesine olanak tanır. Ayrıca denizcilik sektöründe ortaya çıkan korsanlık, yasa dışı balıkçılık, denizlerin biyolojik çeşitliliğinin zarara uğraması gibi sorunlara karşı ilgililerin önlem almasında ve çeşitli stratejiler geliştirmesinde önemli rol oynar.

IMO; bayrak devleti uygulamalarını, klas kuruluşlarını, liman devleti uygulamalarını, gemi donatanlarını, gemi işletenlerini, gemi kiracılarını, denizcilikle ilgili sigorta şirketlerini, taşınan yüklerin sahipleri ve alıcılarını düzenlediği sözleşme ve kurallarla etkiler. IMO'nun görev ve amaçları şunlardır:

- **Emniyet ve Güvenliğe Odaklanma:** IMO, gemilerin güvenli bir şekilde işletilmesini sağlamak ve deniz kazalarını önlemek amacıyla uluslararası standartlar belirler. Bu kapsamda ilk olarak Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi'ni (SOLAS) oluşturmuş ve başarıyla uygulamaya koymuştur. Daha sonra uluslararası deniz trafiğinin kolaylaştırılması, yükleme hatları, tehlikeli malların taşınması gibi konulara odaklanıp gemilerin tonajını ölçme sistemini revize etmiştir.
- **Deniz Ortamının Korunması:** IMO'nun denizcilik faaliyetlerinin artmasıyla ortaya çıkan kirlilik sorunuyla ilgili çalışmalar yapmasıdır. Denizcilik faaliyetlerinin artması kirlilik sorununu da beraberinde getirmiştir. Özellikle deniz yoluyla taşınan petrol miktarı ve petrol tankerlerinin boyutlarındaki artış deniz ortamının kirlenme endişesini artırmıştır. 1967 yılında yaşanan ve 120.000 ton petrolün denize döküldüğü Torrey Canyon felaketi bu endişeyi doğrulamıştır. Yaşanan kaza sonucu IMO tarafından tanker kazalarını önlemek ve sonuçlarını en aza indirmek için bir dizi önlem alınmıştır. Ayrıca petrol kargo tanklarının temizlenmesi, makine dairesi atıklarının bertaraf edilmesi gibi rutin operasyonların neden olduğu çevresel tehditle de mücadele etmek için çalışmalar yapılmıştır. Bunların en önemlisi MARPOL'dür. Bu Sözleşme yalnızca operasyonel ve kazara oluşan petrol kirliliğini değil; kimyasallar, paketlenmiş yükler, kanalizasyon, çöp ve hava kirliliğinden kaynaklanan kirliliği de kapsar. IMO, kirlilik sonucu maddi olarak zarar görenlere tazminat sağlamak için çalışmalar yapmış, sorumluluk ve tazminat konularıyla ilgili bir dizi yasal sözleşme geliştirmiştir.
- **Tehlike ve Emniyet Haberleşmesi:** Denizcilerin can güvenliğini artırmak ve acil durumlarda denizde iletişim kurmak için yapılan çalışmalardır. 1970'lerde Uluslararası Mobil Uydu Örgütünün (IMSO) kurulmasıyla dünya çapında bir arama ve kurtarma sistemi oluşturulmuş, gemilere radyo sinyalleri ile diğer mesajların ulaştırılması önemli ölçüde kolaylaştırılmıştır. 1988 yılında ise Küresel Denizde Tehlike ve Emniyet Haberleşme Sistemi *(Global Maritime Distress and Safety System-GMDSS)* kabul edilmiş ve 1992 yılından itibaren aşamalı olarak uygulanmaya başlanmıştır. Şubat 1999'da tam olarak faaliyete geçmiştir. Böylece tehlikede olan gemilerden otomatik tehlike sinyallerinin gönderilmesi ve olaya müdahalenin hemen yapılabilmesi sağlanmıştır.
- **Emniyetli Yönetim ve Eğitim:** Gemilerin emniyetli yönetilmesi ve gemi personelinin yeterli eğitim alabilmesi için çalışmalar yapılmasıdır. Bu kapsamda IMO tarafından ISM Kod ve STCW düzenlemeleri yürürlüğe konulmuştur. Zamanla bu düzenlemelerde değişiklikler yapılarak gemilerin emniyetli yönetimi ve denizcilerin eğitim standartları artırılmıştır.
- **Deniz Biyogüvenliği:** Denizlerin biyolojik çeşitliliğini ve ekolojik dengesini korumayı

amaçlar. Bu kapsamda IMO tarafından çeşitli sözleşmeler düzenlenmiştir. Bunlardan bazıları Gemilerdeki Zararlı Organik Tutunma Önleyici Sistemlerin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşme (AFS 2001), Balast Suyu Yönetimi (BWM 2004) ve gemilerin dönüşümüyle ilgili Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi'dir (Gemilerin Güvenli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü İçin Hong Kong Sözleşmesi 2009).

- **Deniz Güvenliği:** Denizcilik faaliyetlerinin denizlerde güvenli bir şekilde gerçekleştirilmesi ve deniz yoluyla işlenen suçların önlenmesi amacıyla çalışmalar yapılmasıdır. IMO tarafından bu kapsamda yapılan önemli çalışmalardan biri ISPS Kod'un yürürlüğe konmasıdır. Diğer önemli bir düzenleme ise Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme'dir. Bu Sözleşme'yle geminin veya gemideki bir kişinin suça karışması durumunda bir devlete başka bir devletin bayrağını taşıyan gemiye müdahale etme hakkı tanınmıştır.
- **Kapasite Geliştirme:** Üye devletlerin özellikle gelişmekte olan ülkelerin denizcilik sektöründeki teknik ve yönetsel kapasitesini güçlendirmelerine yardımcı olmak için yürüttüğü bir dizi faaliyet ve programı ifade eder. Bu kapsamda IMO Araçları Uygulamaları Kodu oluşturulmuştur. 1 Ocak 2016'da uygulamaya konulan IMO Üye Devlet Denetim Planı'yla denetlenen üye devletlerin plan kapsamındaki zorunlu IMO araçlarını ne kadar etkili bir şekilde yönettiği ve uyguladığına ilişkin kapsamlı ve nesnel bir değerlendirme imkânı elde edilmiştir.
- **İklim Değişikliğiyle Mücadele:** Küresel bir sorun hâline gelen iklim değişikliğinin nedenlerinden biri olan denizcilik faaliyetleri kaynaklı zararlı gazları azaltılmayı ve iklim değişikliğine karşı mücadele etmeyi amaçlar. Özellikle denizcilikten kaynaklanan sera gazı *(greenhouse gas-GHG)* emisyonlarıyla mücadele temel amaçtır. IMO, küresel ısınmaya neden olan sera gazı emisyonlarını azaltmayı amaçlayan 2015 Paris Anlaşması ile uyumlu olarak iklim değişikliği ve etkileriyle mücadele eder. Bu kapsamda BM 13. Sürdürülebilir Kalkınma Hedefi'ni destekleyerek gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltma çalışmaları yapar.

IMO; çalışmalarını üye ülkelerden gelen temsilciler, uzmanlar ve çeşitli komiteler aracılığıyla yürütür. IMO'ya 175 devlet üyedir. Türkiye, IMO'nun kurucu üyelerindendir ve örgütün çalışmalarına aktif olarak katkıda bulunur. IMO bir genel kurul, bir konsey, sekreterya, beş ana komite ve teknik komitelerin çalışmalarını destekleyen bir dizi alt komiteden oluşur. IMO'nun temel organları ve özellikleri şunlardır:

- **Genel Kurul:** Tüm üye devletlerin temsil edildiği en yüksek karar alma organıdır. İki yılda bir toplanır. Konseyi seçer.
- **Konsey:** Genel kurul tarafından iki yıllık süre için seçilir. IMO'nun çalışmalarını yönetir ve bütçesini hazırlar. Konsey, IMO'nun yürütme organıdır ve genel kurula bağlı olarak IMO'nun çalışmalarını denetlemekten sorumludur.
- **Sekreterya:** IMO Sekreterliği, genel sekreter ve Londra'daki merkezde bulunan yaklaşık 300 uluslararası personelden oluşur.
- **Komiteler:** IMO bünyesinde çeşitli teknik konularda uzmanlaşmış komiteler bulunur. Bunlar Deniz Emniyeti Komitesi, Deniz Çevresini Koruma Komitesi, Hukuk Komitesi, Teknik İş Birliği Komitesi ve Kolaylaştırma Komitesidir.
  - **Deniz Emniyeti Komitesi *(Maritime Safety Committee-MSC)*:** IMO'nun en yüksek teknik organıdır ve tüm üye devletlerden oluşur. IMO'nun kapsamına giren seyir yardımcılarını, gemilerin inşası ve donanımını, personel yönetimini, çatışmayı önleme kurallarını, tehlikeli yüklerin elleçlenmesini, deniz emniyeti prosedürleri ve gerekliliklerini, hidrografik bilgileri, jurnaller ve seyir kayıtlarını, deniz kazası soruşturmalarını, kurtarma konularını ve deniz emniyetini doğrudan etkileyen tüm konuları ele alır.
  - **Deniz Çevre Koruma Komitesi *(Marine Environment Protection Committee-MEPC)*:** Tüm üye devletlerden oluşur. Komite, gemilerden kaynaklanan kirliliğin

önlenmesi ve kontrolüyle ilgili olarak IMO'nun kapsamına giren konularla ilgilenir. Özellikle sözleşmeler ile diğer yönetmeliklerin uygulanmasını sağlamak için önlemlerin kabulü ve değiştirilmesiyle ilgilenir.

- **Hukuk Komitesi *(Legal Committee-LEG)*:** IMO'nun kapsamına giren tüm hukuki meselelerle ilgilenmek üzere yetkilendirilmiştir. Komite, IMO'nun tüm üye devletlerinden oluşur. Torrey Canyon felaketinin ardından ortaya çıkan hukuki sorunlarla ilgilenmek üzere 1967'de bir yan kuruluş olarak kurulmuştur. Daha sonra sürekli bir komite olmuştur.
- **Teknik İş Birliği Komitesi *(Technical Cooperation Committee-TC)*:** Tüm üye devletlerden oluşur. IMO'nun teknik iş birliği faaliyetlerini planlama, koordinasyon ve uygulamadan sorumludur. Teknik İş Birliği Komitesi, gelişmekte olan ülkelerin uluslararası standartlara uygun bir şekilde denizcilik sektöründe faaliyet göstermelerini sağlamaya yönelik önemli bir komitedir. Özellikle bu ülkelerin denizcilik kapasitesini geliştirmek komitenin en önemli amacıdır.
- **Kolaylaştırma Komitesi *(Facilitation Committee-FC)*:** IMO'nun tüm üye devletlerinden oluşur. Uluslararası Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi'nin tüm yönlerini ve uluslararası deniz trafiğinin kolaylaştırılmasıyla ilgili her türlü konuyu uygulayarak uluslararası denizcilik faaliyetlerindeki gereksiz formaliteleri ve bürokrasiyi ortadan kaldırma konusundaki IMO çalışmalarıyla ilgilenir. Bu çalışmaların başında gemilerin liman evrakının standartlaştırılarak basitleştirilmesi gelir. Komite son yıllarda deniz güvenliği ile uluslararası deniz ticaretinin kolaylaştırılması arasında dengenin sağlanması üzerinde çalışır.

b) Uluslararası Deniz Ticaret Odası *(International Chamber of Shipping-ICS)*: Dünya deniz ticaret filosunun yaklaşık %80'ini temsil eden uluslararası bir denizcilik kuruluşudur. Londra merkezli, uluslararası, bağımsız ve kâr amacı gütmeyen bir kuruluştur. 1921 yılında kurulan Uluslararası Deniz Ticaret Odasının yaklaşık 40 ülkeden üyesi vardır. Uluslararası Deniz Ticaret Odası, denizcilik sektörünün çıkarlarını korumak ve geliştirmek için uluslararası kuruluşlar, hükümetler ve diğer denizcilik paydaşlarıyla iş birliği içinde çalışır. Uluslararası denizcilik sektörünün sorunlarını ve gemi sahiplerinin durumunu Uluslararası Denizcilik Örgütü, Uluslararası Çalışma Örgütü ve diğer ilgililere iletir.

c) Petrol Şirketleri Uluslararası Deniz Forumu *(Oil Companies International Marine Forum-OCIMF)*: Ham petrol, petrol ürünleri, kimyasallar ile gazların taşınması ve terminal işlemleriyle ilgilenen petrol şirketlerinin oluşturduğu gönüllü bir kuruluştur. Forum, Nisan 1970'te kurulmuştur. Bugün 111 üye şirkete ve IMO'ya danışmanlık statüsüne sahiptir.

OCIMF insanlara ve çevreye zarar vermeyen küresel bir denizcilik sektörü vizyonunu gerçekleştirmek amacıyla denizcilik faaliyetleri gerçekleştirilirken insanlara ve çevreye zarar vermemeye odaklanır. Bu kapsamda tanker, barç ve açık deniz gemilerinin tasarımında, inşasında veya işletilmesinde, bunların kıyı, kara ve açık deniz terminalleriyle olan operasyonlarında en iyi uygulamaları teşvik eder. Bu teşviği üyelerini ve dış paydaşlarını bir araya getirmek ve uzmanlıklarından yararlanmak amacıyla oluşturulan bağımsız bir forumla sağlar. Bu forumda ilgililer tarafından denizcilik sektörünün güvenliğini ve çevresel performansını artıran yayınlar ve programlar oluşturulur. Kapsamlı bir yayın kütüphanesinin yanı sıra OCIMF, dünya çapında binlerce gemi sahibi, gemi işletmecisi, gemi yöneticisi ve gemi kiracısı tarafından operasyonlarının güvenliğini artırmak için kullanılan bir araç ve denetim programı sunar. Bunlar Gemi Denetim Raporu Programı *(Ship Inspection Report*

Programme-SIRE), Açık Deniz Gemi Denetim Veri Tabanı (*Offshore Vessel Inspection Database-OVID)* ve Tanker Yönetimi Öz Değerlendirme programıdır.

ç) **Uluslararası Çalışma Örgütü *(International Labour Organization-ILO)*:** Yaşam ve çalışma koşullarının küresel olarak iyileştirilmesini ve geliştirilmesini amaçlayan bir uluslararası kuruluştur. Ayrıca sosyal adaleti teşvik ederek uluslararası düzeyde tanınan insan hakları ve çalışma haklarını oluşturmaya kendini adayan bir kuruluştur. 1919 yılında BM'nin kuruluşu olarak kurulan ILO'nun 187 üyesi vardır. Hükümetleri, işveren ve işçi temsilcilerini bir araya getirir ve çalışmalarını gerçekleştirir. ILO; çalışma standartlarını belirlemek, politikalar geliştirmek, tüm kadın ve erkekler için insana yakışır işleri teşvik eden programlar tasarlamak için çalışır.

d) **Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği *(International Association of Classification Societies-IACS)*:** Denizcilik sektöründe gemi emniyetini ve yapısal standartları belirleyen teknik bir kuruluştur. Birlik, 1968 yılında denizcilik sektöründe faaliyet gösteren bağımsız klas kuruluşları tarafından oluşturulmuştur. Deniz emniyetinin sağlanmasını, çevrenin korunmasını ve mühendislik standartlarının geliştirilmesini sağlar. 12 üyesi bulunan Uluslararası Klas Kuruluşları Birliğinin genel amaçları şunlardır:

- Geminin inşası, bakımı ve işletilmesinde emniyeti sağlanmak.
- Uluslararası kurallara uygunlukta ortak standartlar geliştirmek (IMO, SOLAS, MARPOL vb.).
- Teknik yönden uluslararası denizcilik organizasyonlarına rehberlik etmek.
- Gemi ve deniz yapılarının klas denetiminde birlik sağlamak.

e) **Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği *(European Community Shipowners' Associations-ECSA)*:** Avrupa deniz taşımacılığının uluslararası rekabet gücünü geliştirecek bir ortam düzenlemek amacıyla 1965 yılında kurulmuştur. Avrupa Birliği ülkelerinde bulunan üye derneklerinin çıkarlarını destekler. ECSA'nın bir yönetim kurulu, dört ihtisas komitesi, belirli konulara odaklanan çok sayıda çalışma grubu ve Brüksel'de daimî bir sekreterliği vardır. Birlik, Avrupa kurumları tarafından Avrupa deniz taşımacılığının temsilci kuruluşu olarak tanınır. ECSA; iklim ve sürdürülebilirlik, ticaret, rekabetçilik, iç pazar, yenilik ve dijitalleşme, insan faktörü, emniyet, hukuk işleri, vergilendirme ve daha iyi kurallar oluşturma konularına odaklanır.

f) **Uluslararası Bağımsız Tanker Sahipleri Birliği *(International Association of Independent Tanker Owners-INTERTANKO)*:** Bağımsız tanker sahiplerinin oluşturduğu birliktir. 1970 yılında Oslo'da kurulmuştur. Petrol ve kimyasalların emniyetli bir şekilde taşınması için bağımsız tanker sahipleri adına konuşmayı ve denizcilik politikası oluşturma forumu olarak hareket etmeyi amaç edinmiştir. Birliğin güvenli taşımacılık, temiz deniz ve serbest rekabet olmak üzere üç temel gayesi vardır. 2024 itibarıyla kuruluşun 175 tam üye ve 226 ortak üyesi (petrol ve kimyasalların nakliyesinde çıkarı olan ancak tanker sahibi olmayan veya tanker işletmeyen şirketler) vardır. Toplam filosu yaklaşık 341 milyon DWT olan 3.747 tankerden oluşur. INTERTANKO denizcilikle ilgili birçok kitap ve yayına sahiptir.

g) **Uluslararası Deniz Seyir Yardımcıları Birliği *(International Organization for Marine Aids to Navigation-IALA)*:** 1957 yılında denizcilik alanında kâr amacı gütmeyen teknik bir birlik olarak kurulmuştur. Merkezi Fransa'nın Paris yakınlarında bulunan bir şehrindedir (Saint-Germain-en-Laye). Birliğin amacı teknik koordinasyon, bilgi paylaşımı ve dünya çapında seyrüsefer yardımcılarına yönelik iyileştirmelerin koordinasyonu için yaklaşık 80 ülkenin seyrüsefer yardımcıları hizmetlerinin temsilcilerini bir araya getirmektir. 22 Ağustos 2024 tarihi itibarıyla statüsü resmî bakımdan 30 devletin onayladığı veya katıldığı bir sözleşmeye dayanarak sivil toplum örgütünden hükümetlerarası örgüte (HGO) değiştirilmiştir. Kurulduğunda adı Uluslararası Deniz Seyir Yardımcıları ve Fener Otoriteleri Birliği olan

kuruluşun bu yeni statüsü sayesinde dünya çapında seyir emniyetini, verimliliği ve deniz çevresini korumayı artırma yönünde önemli bir adım atılmıştır.

ğ) Uluslararası Limanlar Birliği *(International Association of Ports and Harbors-IAPH)*: Merkezi Tokyo'da bulunan bir sivil toplum örgütüdür. 1955'te kurulmuştur. 2024 yılı itibarıyla 89 ülkede yaklaşık 190 limanı ve limanla ilgili 167 işletmeyi temsil eden küresel bir liman ittifakına dönüşmüştür. Üye limanlar, dünya deniz ticaretinin ve dünya konteyner trafiğinin %60'ından fazlasını kapsar. Birlik, denizcilik sektörüne hizmet veren limanların devamlı gelişmesini, sürdürülebilir uygulamaları, sorunların çözümünü, iş birliğini ve bilgi paylaşımını desteklemeyi amaçlar. Üyeler arasındaki güçlü ilişki, dünya genelinde limanların çekiciliğini artırmaya çalışarak üyelerinin daha temiz, daha güvenli ve çevresel açıdan daha sürdürülebilir bir sektöre olan bağlılığını destekler.

h) Uluslararası Denizcilik Bürosu *(International Maritime Bureau)*: Uluslararası Ticaret Odasının alanında uzmanlaşmış bir alt kuruluşudur. Büro, her türlü deniz suçu ve suistimaliyle mücadeleye odaklanmak için 1981 yılında kurulmuştur. Uluslararası Kriminal Polis Teşkilatı (INTERPOL) nezdinde gözlemci statüsüne sahiptir.

ı) IMO Uluslararası Deniz Hukuku Enstitüsü *(IMO International Maritime Law Institute-IMLI)*: BM'ye bağlı olarak IMO tarafından kurulmuştur. 1988 yılında IMO ve Malta Hükümeti arasında yapılan anlaşmayla Malta'da kurulan ve deniz hukuku alanında uzman hukukçular yetiştiren uluslararası bir akademik kurumdur. Devletlerin uluslararası denizcilik sözleşmelerine (UNCLOS, SOLAS, MARPOL gibi) uyumlu ulusal mevzuat geliştirebilmeleri, deniz hukuku uzmanı yargı mensubu, diplomat, akademisyen ve hukukçu yetiştirebilmeleri amacıyla kurulmuştur. Uluslararası Deniz Hukuku Enstitüsü deniz yasalarını ve yönetmeliklerini hazırlayabilen, inceleyebilen ve uygulanması konusunda tavsiyelerde bulunabilen uluslararası deniz hukuku konusunda uzman bir kadronun oluşmasına katkıda bulunur.

i) Uluslararası Tanker Sahipleri Kirlilik Federasyonu *(International Tanker Owners Pollution Federation-ITOPF)*: Torrey Canyon petrol sızıntısının ardından 1968'de kurulmuştur. Temel işlevi petrol sızıntısı tazminat planının yönetimi olmuştur. Önceleri tanker gemilerine hizmet veren federasyon daha sonra diğer gemi türelerine de hizmet vermiştir. Kuruluşun amacı dünyadaki gemi sahipleri adına denizlerdeki petrol, kimyasal ve diğer tehlikeli madde döküntü veya sızıntılarına etkili müdahaleleri teşvik etmektir. Dünya çapında 850'den fazla olaya müdahale etmiştir. Kuruluş, teknik tavsiyelerde bulunmak üzere yılın 365 günü 24 saat yardım etmeye hazırdır.

j) Dünya Denizcilik Konseyi *(World Shipping Council-WSC)*: 2000 yılında kurulmuştur. Genel olarak konteyner taşımacılığı sektörünü temsil eder. Kamu politikaları, çevre düzenlemeleri, emniyet standartları ve dijitalleşme konularında sektörün küresel sesi olmayı hedefler. Ulusal ve uluslararası düzeyde deniz taşımacılığına dair düzenlemelere katkı sağlar. Çevreci politikaların geliştirilmesinde rol oynar. Yük emniyeti, gemi güvenliği, siber güvenlik gibi alanlarda standartların oluşturulmasına katkı sağlar. Limanlar, gümrük prosedürleri ve lojistik süreçlerin daha verimli hâle getirilmesi için çalışmalar yaparak ticaretin kolaylaştırılmasına yardımcı olur. Dünya çapında faaliyet gösteren konteyner taşımacılığı şirketleri, Konseyin üyeleri arasında yer alır.

k) Uluslararası Kuru Yük Gemi Sahipleri Birliği (*International Association of Dry Cargo Shipowners-INTERCARGO)*: 1980 yılında kurulmuştur. Merkezi Londra'dadır. Dökme yük taşımacılığı yapan gemi sahipleri, gemi yönetim şirketleri ve diğer şirketlerin oluşturduğu birliktir. 1993 yılından beri IMO'da danışmanlık statüsüyle yer alır. Temel amacı güvenli, verimli

ve çevreye duyarlı kuru yük taşımacılığını desteklemektir. Birlik, operasyonel verimliliğe ve deniz ortamının korunmasına yoğunlaşarak gemi operasyonlarında emniyet ve kalite odaklı çalışır.

l) **Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi *(Baltic And International Maritime Council-BIMCO)*:** 1905 yılında Kopenhag'da kurulmuştur. Konseyin temel amacı deniz ticaretinin kolaylaştırılmasıdır. Bunun yanında deniz ticaretinde standartların belirlenmesi, verimlilik, üyelere destek gibi önemli amaçları vardır. Çeşitli yerlerde temsilcilikleri vardır. 130 ülkede 2.000'den fazla üyesi olan denizcilik kuruluşlarından biridir. Üyeleri brokerler, acenteler, eğitim kurumları, denizcilik şirketleri, gemi sahipleri, gemi işletmecileri gibi denizcilik sektörünün farklı alanlarından oluşur.

m) **Uluslararası Deniz Ekonomistleri Birliği *(International Association Of Maritime Economists-IAME)*:** 1992 yılında kurulmuştur. Başlangıçta küçük bir dernek olarak kurulmuş, zamanla uluslararası statüye ulaşmıştır. 373'ten fazla bireysel üye ve 11 kurumsal üyeye sahiptir. Dernek; üyelerinin yenilikçi araştırmalarını teşvik etmeyi, paylaşmayı ve aralarında araştırma iş birliklerini sağlamayı hedefler. Her yıl farklı kurumların ev sahipliğinde konferanslar düzenler ve Derneğin amaçlarına uygun diğer konferansları da destekler.

n) **Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu *(International Transport Workers' Federation-ITF)*:** Dünya çapında, taşımacılık sektöründe çalışan işçilerin uluslararası sendikal örgütüdür. 1896 yılında kurulan Federasyonun merkezi Londra'dadır. 150 ülkeden 700 sendika, Federasyona üyedir. Dünya genelinde 16,5 milyon taşımacılık işçisini temsil eder ve taşımacılık sektöründe önde gelen bir otorite olarak kabul edilir. Federasyonun temel amacı taşımacılık işçilerinin çıkarlarını korumaktır. Ayrıca işçiler için adalet ve eşitlik sağlamak amacıyla dünya çapında kampanyalar düzenler. ITF; deniz yolu, demir yolu ve kara yolu taşımacılığı, sivil havacılık, limanlar, iç sularda seyrüsefer, balıkçılık, turistik gibi hizmetlerde çalışanlar için 8 farklı kolda örgütlenmiştir. Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonunun ilkeleri şunlardır:

- Dünya genelinde sendika ve insan haklarına saygıyı desteklemek.
- Sosyal adalet ve ekonomik ilerlemeye dayalı barış için çalışmak.
- Üye sendikaların üyelerinin çıkarlarını savunmalarına yardımcı olmak.
- Üye sendikalara araştırma ve bilgi hizmetleri sağlamak.
- Taşımacılık işçilerine zorluklarla başa çıkmada genel yardım sağlamak.

o) **Uluslararası Gemi Tedarikçileri Birliği *(International Shipsuppliers & Services Association-ISSA)*:** 1955 yılında kurulan ve dünya çapında 2.000'e yakın gemi tedarikçisini temsil eden uluslararası birliktir. Merkezi Londra'dadır. Gemiye yiyecek, teknik malzeme, yedek parça, emniyet ekipmanı, temizlik ürünleri, kıyafet, kimyasal ürün ve daha fazlasını sağlayan firmaları temsil eder.

ö) **Koruma ve Tazminat Sigortası (P&I) Kulüpleri *(Protection and Indemnity Clubs-P&I Clubs)*:** Denizcilik sektöründe faaliyet gösteren gemi sahiplerine ve gemi işletmecilerine koruma ve tazminat sigortası sağlayan sigorta kuruluşlarıdır. Dünya genelinde birçok koruma ve tazminat sigortası firması bulunur.

2.1.2. Denizcilikle İlgili Ulusal Kuruluşlar

a) **Denizcilik Genel Müdürlüğü:** Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına bağlı bir genel müdürlüktür. Denizcilikle ilgili politikaların planlanması, oluşturulması, düzenlenmesi ve denetlenmesinden sorumludur. Diğer bir ifadeyle Türkiye'nin denizcilikle ilgili kamu kurumudur. Denizcilik Genel Müdürlüğü; deniz taşımacılığı, liman faaliyetleri, deniz emniyeti, çevrenin korunması gibi birçok alanla ilgilenir. Görevleri genel olarak şunlardır:

- Türk ve yabancı bayraklı gemilerin Türkiye'deki faaliyetlerini düzenler, deniz taşımacılığı ile ilgili mevzuatı hazırlar.

- Gemi trafik hizmetleri, deniz kazalarının incelenmesi, deniz kirliliğiyle mücadele gibi konularda düzenlemeler yapar.
- Liman, iskele, rıhtım gibi kıyı yapılarının planlaması, izinleri ve denetimi görevlerini yerine getirir.
- Gemilerin tescili, gemi isimlendirme, gemi sahipliği belgelerinin hazırlanması gibi işlemleri yürütür.
- Gemi insanlarının eğitimleri, yeterlilik belgeleri ve denetimleri ile ilgilenir.
- IMO gibi kuruluşlarla koordinasyonu sağlar, Türkiye'nin uluslararası denizcilik politikalarını yürütür.

b) Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (KEGM): Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına bağlı faaliyet gösteren kamu kuruluşudur. Merkezi İstanbul'dadır. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü denizlerde emniyetli seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamakla görevlidir. İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı gibi deniz ticaretinde büyük öneme sahip olan bölgelerde emniyetli deniz ulaşımı sağlayan önemli bir kuruluştur. Faaliyetlerini gemi kurtarma, tahlisiye (can kurtarma) gemi trafik hizmetleri, fenerler otoritesi, deniz haberleşmede hesaplaşma otoritesi ve NAVTEX yayın koordinatörü, kılavuzluk hizmeti, römorkaj hizmeti olmak üzere 7 temel alanda sürdürür. Müdürlüğün amaçları şunlardır:

- Türkiye denizlerinde ve kara sularında seyreden Türk ve yabancı bayraklı gemilerin seyir güvenliğine yardımcı olmak.
- Kıyı emniyeti ve gemi kurtarma hizmetlerine kılavuzluk etmek.
- Römorkör hizmetlerini yerine getirmek, bu hizmetlerle ilgili cihaz ve tesisleri kurmak, işletmek.
- Can, mal ve gemi kurtarmak.
- Yardım, çeki, batık çıkarmak ve bunlarla ilgili römorkaj ve dalgıçlık hizmetlerini yürütmek.
- Güvenli seyre yönelik kurulmuş ve kurulacak olan sahil telsiz istasyonları, Otomatik Tanımlama Sistemi *(Automatik Identification System-AIS)*, Diferansiyel Küresel Konumlandırma Sistemi *(Differential Global Positioning System-dGPS)* vb. sistemlerle ilgili her türlü yatırımı yapmak, bunları tekel şeklinde işleterek seyir emniyetini artırmak.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünün temel görev ve sorumlulukları şunlardır:

- Türk Boğazları (İstanbul ve Çanakkale) başta olmak üzere belirli liman ve kıyı tesislerinde gemilere kılavuz kaptan hizmeti sağlamak.
- Gemi kaptanlarına yerel seyir koşulları hakkında rehberlik etmek.
- Römorkörlerle gemilerin manevrasına yardımcı olmak.
- Arızalanan veya yardım isteyen gemilere yedekleme hizmeti vermek.
- Denizde meydana gelen kazalarda arama kurtarma faaliyetlerini yürütmek.
- Deniz kazalarına ve denizde meydana gelen yangınlara müdahale etmek.
- Gemi kazaları sonucunda oluşabilecek deniz kirliliğine karşı önleyici tedbirler almak.
- Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi (TBGTH) ile gemi trafiğini izlemek ve yönlendirmek.
- Fener, şamandıra, radyo feneri gibi seyir yardımcılarını tesis etmek ve bunların bakımını yapmak.
- Denizciler için emniyetli seyir imkânı sunmak.
- Telsiz haberleşme sistemleriyle gemilere bilgi desteği sağlamak.
- Gemi takip ve haberleşme sistemlerini işletmek.
- IMO ve benzeri kurumlarla uyumlu çalışmak.

c) Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (DKK): Türkiye'nin denizlerdeki askerî gücünü oluşturan ve Türk Silahlı Kuvvetleri (TSK) bünyesinde yer alan kuvvet komutanlığıdır. Millî Savunma Bakanlığına bağlı olarak faaliyet

gösterir. Temel görevi ülkeyi denizden gelecek tehditlere karşı savunmaktır. Diğer bir ifadeyle ülkenin deniz yetki alanlarını, kıyılarını, deniz yollarını ve çıkarlarını korumak, savunmak ve gerektiğinde harekât icra etmektir. Kısacası Deniz Kuvvetlerinin görevi Mavi Vatan'ın güvenliğini sağlamaktır.

ç) **Sahil Güvenlik Komutanlığı (SGK):** İçişleri Bakanlığına bağlı olarak faaliyet gösterir. Türkiye'nin denizlerdeki kanun uygulayıcı kuruluşudur. Askerî bir yapıya sahiptir. İç güvenlik görevlerini yerine getirir. Temel görevi Türkiye'nin deniz yetki alanlarında (kara suları, kıyılar, limanlar, iç denizler) kamu düzenini, güvenliği ve denetimi sağlamaktır. Genel olarak görevleri şunlardır:

- Denizde tehlike altındaki insanlara yardım etmek.
- Arama kurtarma görevlerini yürütmek.
- Fırtına, deniz kazası ve diğer deniz olaylarında aktif rol almak.
- Yasa dışı faaliyetlerle mücadele etmek.
- Denizde pasaport kontrolleri yapmak.
- Balıkçılık denetimi, çevre koruma, ruhsatsız yapılaşma, deniz kirliliği konularına müdahale etmek.
- Deniz sınırlarının güvenliğini sağlamak.

d) **Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ):** Türkiye'nin denizcilik sektöründeki en eski ve köklü kamu kuruluşlarındandır. Kuruluşu Osmanlı Devleti zamanına dayanır. Şirketin ilk kurulduğundaki adı Fevaid-i Osmaniyedir. Türkiye Denizcilik İşletmeleri kurulduğu yıldan itibaren birçok kez isim değiştirmiştir. Ayrıca yıllar içinde faaliyet alanlarında da birçok değişiklik olmuştur. Kurulduğu zamandan itibaren deniz taşımacılığı, şehir hatları, bankacılık hizmetleri, liman hizmetleri, gemi kurtarma hizmetleri, tersanecilik hizmetleri, denizde can ve mal güvenliğini sağlama hizmetleri gibi birçok alanda faaliyet göstermiştir. Bir zamanlar tüm limanların işletme hakkı Türkiye Denizcilik İşletmelerine aitken yapılan özelleştirmelerle elinde birkaç limanın işletmesi kalmıştır. Günümüzde Sarayburnu Limanı, Kabatepe Limanı ve Kuruçeşme Rıhtımı Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından işletilmektedir. Ayrıca İstanbul'da bulunan şehir hatlarının işletilmesi de 2010 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesine devredilmiştir.

Türkiye Denizcilik İşletmeleri uzun yıllar deniz taşımacılığı, liman işletmeciliği ve yolcu taşımacılığı faaliyetlerini yürütmüştür. Günümüzde ise daha çok liman, iskele ve terminal işletmeciliği alanında faaliyet göstermektedir.

e) **Deniz Ticaret Odası (DTO):** Kısaca Deniz Ticaret Odası olarak bilinen kuruluşun adı İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odasıdır (İMEAK DTO). Merkezi İstanbul'da olan kuruluş Türk deniz ticaret sektörü için önemli bir mesleki kuruluştur. Birçok şubesi ve temsilciliği vardır. Deniz Ticaret Odası ilk olarak 26 Ağustos 1982'de İstanbul Deniz Ticaret Odası olarak kurulmuştur. Daha sonra faaliyet alanını Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz kıyılarını kapsayacak şekilde genişletmiştir. Deniz Ticaret Odasının amaçları genel olarak şunlardır:

- Üyelerinin çıkarlarını korumak.
- Denizcilerin ortak ihtiyaçlarının karşılanmasını sağlamak.
- Denizcilik mesleğinin geliştirilmesini sağlanmak.
- Mesleki faaliyetlerin kolaylaştırılması sağlanmak.
- Ortak kuralların oluşturulmasını sağlanmak.
- Denizcilik sorunları hususunda makamlara tavsiyelerde bulunmak.
- Denizcilik mesleğinin disiplin, ahlak ve dayanışmasının korunmasını sağlamak.

Deniz Ticaret Odasının başlıca faaliyetleri şunlardır:

- Deniz taşımacılığıyla ilgili kuralları ve uygulamaları saptamak, araştırmalar yapmak.
- Deniz taşımacılığı hakkında bilgi toplamak.
- Deniz ticaretinin ulusal taşımacılık politikasına uygun olarak gelişmesini sağlamak.

- Türk limanlarının imkânları ve tarifeleri hakkında yabancı kuruluşlara bilgi vermek.
- Denizcilikle ilgili uluslararası örgütlere üye olmak, bunların faaliyetlerini izlemek ve kanunda belirtilen diğer görevleri yerine getirmek.

f) Türk Loydu (TL): Türk Loydu Vakfı tarafından kurulan, bağımsız olarak yönetilen klaslama ve uygunluk değerlendirme kuruluşudur. 1960 yılında İstanbul'da kurulmuştur. Türkiye'nin köklü klaslama kuruluşlarındandır. Denizcilik, savunma, enerji, sanayi, altyapı gibi pek çok alanda belgelendirme, klaslama ve denetim hizmetleri verir. Sivil ve askerî projelerde görev alır. Uluslararası Klaslama Kuruluşları Birliğine 2023 yılında tam üye olmuştur. Türk Loydu, bu üyelikle uluslararası alanda etkinliğini artırmıştır.

g) Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR): Tersaneci müteşebbisler tarafından 1971 yılında İstanbul'da kurulmuştur. 100'e yakın üyesiyle Türk gemi inşa sanayisinin resmî temsilcisi konumundadır. Uluslararası alanda birçok kuruluşa (Waterborne TP, Sea Europe, UNEPMAP ve ASEF) üye olan GİSBİR'in görevleri genel olarak şunlardır:

- Türk gemi inşa sanayisini geliştirmek.
- Türk tersanelerinin dünya pazarlarındaki yerini almalarına yardımcı olmak.
- Tersanelerin müşterek sorunlarını ilgili merciler ile koordineli hareket ederek çözüme ulaştırmak.
- Kamuoyunu bilgilendirmek.
- Ulusal ve uluslararası kuruluşlarda, forumlarda ve diğer platformlarda Türk gemi inşa sanayisini temsil etme görevlerini yerine getirmek.

ğ) Eğitim Kurumları: Türkiye'de denizcilik eğitimi ortaöğretim, ön lisans ve lisans düzeyinde özel ve resmî kurumlar tarafından verilir. Ayrıca denizcilik eğitimi veren özel kurslar da vardır. Eğitim kurumlarının temel amacı uluslararası standartlara uygun bilgi ve donanıma sahip gemi insanı yetiştirmektir. Denizcilik eğitimi vermeye yetkili eğitim kurumları Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Gemi Adamları Eğitim ve Bilgi Sistemi sitesinde detaylı olarak verilmiştir.

Eğitim kurumlarından ortaöğretim düzeyindekiler Millî Eğitim Bakanlığına, ön lisans ve lisans düzeyindekiler Yüksek Öğretim Kurumuna bağlıdır. Eğitim kurumlarının denetimi ve yetkilendirilmesi ise Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yapılır.

Günümüz itibarıyla Yüksek Öğretim Kurumuna bağlı 30 ön lisans ve lisans, Millî Eğitim Bakanlığına bağlı 45 ortaöğretim kurumu vardır. Gemi insanı kursları veren 31 özel kurs vardır.

h) Sendikalar: Çalışanların haklarını savunmak, sosyal ve ekonomik çıkarlarını korumak amacıyla faaliyet gösterir. Denizcilik alanında da sendikalar gemi insanlarının, liman, tersane ve kıyı çalışanlarının haklarını savunur. Türkiye'de denizcilikle ilgili az sayıda sendika bulunur. Türkiye Denizciler Sendikası bu sendikalardan biridir.

ı) Dernekler: Türkiye'de denizcilik sektöründe faaliyet gösteren pek çok dernek vardır. Bu dernekler denizcilik sektörünün gelişimi, denizciliğin tanıtımı, eğitim, kültür, çevre duyarlılığı, meslek dayanışması gibi alanlarda aktif roller üstlenir. Sendikalar işçi haklarına odaklanırken dernekler mesleki gelişim ve sektörel iş birliğine odaklanır. Türkiye'de bulunan denizcilik dernek ve kuruluşlarından bazıları şunlardır:

- Gemi Mühendisleri Odası
- Türk Armatörler Birliği
- Türk Deniz Eğitim Vakfı
- Deniz Temiz Derneği
- Türkiye Telsiz Operatörleri Derneği
- Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği
- Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği
- Türkiye Denizcilik Federasyonu
- Türkiye Gemi Tedarikçileri Derneği

2.1.3. Denizcilikle İlgili Diğer Kuruluşlar

a) **Bayrak Devleti:** Gemiler için önemli olan tanıtıcı unsurlardan biri bayraktır. **Bayrak *(flag)*** geminin taşıdığı ve geminin kayıtlı olduğu ülkeyi gösteren simgedir. Geminin bayrağı kıç tarafında bulunur. Bir şirketin ticari gemilerini kaydettirdiği ülkeye ise **bayrak devleti *(flag state)*** denir. Diğer bir ifadeyle bayrak devleti, gemilerin bir ülkeye kaydolup, o ülkenin kurallarına göre hareket ederek ülkenin bayrağını çekmeleri anlamına gelir. Gemi sahibi, gemi tasdiknamesi belgesinin alındığı ülkenin bayrağını çekme hakkına sahip olur. Örneğin Türkiye'ye kayıtlı herhangi bir gemi Türk bayrağını çeker. Gittikçe artan denizcilik filoları, gemi bayrağıyla ilgili gelişmeleri de beraberinde getirmiştir. Özellikle ABD ve Avrupa ülkelerinde vergilerin yükselmesi, denetimlerin artması ve personel ücretlerinin yükselmesi nedeniyle gemi sahipleri kolay bayrak uygulamasına yönelmiştir. Gemi sahiplerinin gemilerini kolay tescil ettirebileceği, vergi muafiyetleri olan, personel istihdamıyla ilgili katı kuralları olmayan devletlerin bayraklarını gemilerinde taşımalarına **kolay bayrak *(flag of convenience)*** denir. Kolay bayrak, **açık bayrak *(open registry)*** ve **elverişli bayrak** olarak da adlandırılır. Kolay bayrak, gemi sahiplerinin mali yükümlülüklerini azaltarak kârını artırmak amacıyla yöneldiği bir uygulamadır. Kolay bayrak veren devletler genelde gelişmemiş devletlerdir. Panama, Malta, Marşal *(Marshall)* Adaları, Bahama Adaları, Bolivya, Liberya, Honduras gibi ülkeler kolay bayrak veren ülkelerden bazılarıdır. Gemi sahiplerinin ülkelerinin bayrağını tercih etmelerine ise **ulusal bayrak *(national registry)*** denir.

Bayrak devleti geminin hangi ülkenin hukukuna göre tescil edildiğini, yargıya yetkili merciyi ve geminin milliyetinin ne olduğunu ifade eder. Bir geminin mutlaka bir bayrak devleti olmalıdır. Bayrak devleti istenildiği zaman değiştirilebilir. Buna **bayrak değiştirme *(flagging in/out)*** denir. Bayrak devleti, kendi bayrağını taşıyan gemilerin isimlerini ve özelliklerini içeren bir denizcilik sicili tutar. Uluslararası ve ulusal kuralların ülkesine kayıtlı gemiler tarafından uygulanmasını sağlamakla sorumludur. Bu kapsamda ilgili kurallar gereği gemilerin emniyet, çevre kirliliği gibi konularda gerekli tedbirleri almasını, gerekli belgelendirmelerin yapılmasını, gerektiğinde geminin ve belgelerin denetlenmesini sağlar. Gemiyle ilgili herhangi bir hukuki işte geminin bayrak devletinin kuralları geçerlidir. Ancak uluslararası kuruluşlar tarafından oluşturulan denizde can ve mal güvenliğini sağlama ile çevre kirliliğini önlemeyle ilgili sözleşme, karar, kod ve sirkülerlerin uygulanması da bayrak devletinin sorumluluğundadır. Her ülke, bayrağını taşıyan gemilerin denizde emniyetini sağlamak için şu tedbirleri alır:

- Geminin inşası ve donatımı ile denize elverişliliği
- Geminin personelle donatımı, personelin çalışma şartları ve yetiştirilmesi
- İşaretlerin kullanılması, haberleşmenin sağlanması, çatma veya çatışmaların önlenmesi
- Her geminin sicile kaydolmadan önce ve kaydolduktan sonra uygun aralıklarla yetkili bir gemi sörveyörü tarafından denetlenmesi
- Gemide seyir emniyeti için gerekli olan seyir ekipmanlarının bulunması
- Kaptan, gemi zabitleri ve diğer personelin uluslararası kuralları bilmeleri ve bu kurallara göre hareket etmeleri

Bir geminin denize elverişliliğinin tespiti bayrak devletinin sorumluluğundadır. Bu kapsamda bayrak devleti, geminin tasarım ve inşa aşamasında sertifikalandırılmasını, ara ve ana sörveylerin yapılarak sertifikaların devamlılığını sağlar. Bayrak devleti acente, gemi sahibi, şirket ve diğer ilgililer tarafından yapılan taleplere uygun olarak sertifikalandırma, sörvey ve diğer işlemler için yetkileri kapsamında hizmet verir.

Taraf oldukları IMO sözleşmelerinin etkin uygulanması ve yaptırımlarının yerine getirilmesi için tedbirlerin alınması ve sözleşmenin korunması bayrak devletlerinin sorumluluğundadır. Bayrak devletinin temel olarak yasal sorumluluk ve icrai sorumluluk olmak üzere iki sorumluluğu vardır. IMO sözleşmelerine göre bayrak devletinin yasal sorumlulukları şunlardır:

- Gemi insanı donatımı
- Kirliliğin önlenmesi
- Denizde can ve mal emniyetinin sağlanması
- Yangından korunmanın sağlanması
- Gemi ve personelinin denize elverişli olması
- Gemi ve personelinin yola elverişli olması

Bayrak devleti, yasal sorumlulukları kapsamında aşağıda belirtilen konularla ilgili, bayrağını taşıyan gemiler için gerekli önlemleri almalıdır.

- Gemilerin inşası, donatım ve işletilmesi
- Gemilerin maksimum yükleme sınırlarına ilişkin kural ve standartlar
- Deniz ve hava kirliliğinin önlenmesi, azaltılması ve kontrolüyle kirleticilerin kazara boşaltımlarının etkisinin en aza indirilmesi
- Gemilerin donatılması ve personelin eğitimi
- Seyir emniyetinin sağlanması, haberleşme sistemlerinin oluşturulması ve çatışmaların önlenmesi
- Bayrağını taşıyan gemiler için idari, teknik, sosyal konularda etkin yargılama, kontrol ve denetlemeye olanak sağlayacak gerekli kural ve standartların oluşturulması
- Bayrağını taşıyan gemiler için gemi sicilinin oluşturulması ve sicil kayıtlarının tutulması için gerekli mevzuatın oluşturulması

IMO sözleşmelerine göre bayrak devletinin icrai veya uygulama sorumlulukları şunlardır:

- Soruşturma ve ceza süreçleri de dâhil olmak üzere ulusal yasaların uygulanmasını sağlamak.
- Yürürlükteki kural ve gerekliliklere uymayan bayrağını taşıyan gemilere karşı uygun önlemleri almak.
- Bayrak devleti sorumluluklarını yerine getirebilmek amacıyla yeterli denizcilik bilgisine ve teknik uzmanlığa sahip yeterli sayıda personel bulundurmak. Buna aşağıda verilenler de dâhildir.
  - Gerekli ulusal yasaların geliştirilmesi ve uygulanması
  - Bayrağını taşıyan gemilerin emniyetle hareket edebilmesi için gerekli asgari gemi personeli sayısının belirlenmesi ve gemi personelinin sertifikalandırılmasının yapılması
  - Bayrak devletinin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerin gereklerine uyulmasını sağlamak amacıyla bayrağını taşıyan gemilerin denetlenmesi
  - Kaza ve olayların kurallara uygun olarak raporlanması
  - Bayrağını taşıyan herhangi bir geminin tutuklanmasının ardından ortaya çıkan durumların araştırılması

Bayrak devleti uygulamaları açısından önemli IMO sözleşmelerinin başında SOLAS, MARPOL, STCW, COLREG ve Tonaj 69 gelir.

Bayrak devleti, sorumluluklarını üçüncü şahıs kuruluşlara (tanınmış kuruluş) devredebilir. Buna **yetki devri** denir. Kuruluşlara verilen herhangi bir yetkinin açık bir şekilde kaydedilmesi gerekir. Yetki devri, İdare Adına Hareket Eden Kuruluşların Yetkilendirilmesi Hakkında Rehber [IMO Res. A.739 (18)] ve İdare Adına Sörvey ve Sertifikalandırma Yapan Kuruluşların Denetim ve Belgelendirme İşlevlerinin Özellikleri'nde [IMO Res. A.789 (19)] belirtilen kurallara uygun olmalıdır. Bayrak devleti kendisi veya kendi adına düzenlenmesi gereken belgeler kapsamında verilen tüm emniyet ve kirlilik önleme sertifikalarının sorumluluğunu üstlenmelidir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından Gemiler İçin Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliği kapsamında yetkilendirilmiş kuruluşlar ise şunlardır:

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

b) Liman Devleti: Deniz ticaretinde kullanılan limanı bulunan devlete **liman devleti *(port state)*** denir. Liman devleti, limanlarına gelen yabancı bayraklı gemileri denetleme yetkisine

sahiptir. Bu yetki uluslararası sözleşmelerle verilmiştir. Liman devleti, limanlarındaki herhangi bir gemiyi kendi ülkelerinin bayrağını taşıyıp taşımadığına bakmaksızın kontrol edebilir. Liman devletinin yaptığı kontrol ve denetime **liman devleti kontrolü *(port state control-PSC)*** denir. Liman devleti yetkisini çoğunlukla Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin *(United Nations Convention on the Law of the Sea-UNCLOS)* 218. maddesinden alır. Liman devleti, kendi limanlarına gelen yabancı gemilerin emniyet kurallarına, çevre kurallarına, teknik uygunluğa, çalışma ve yaşam koşullarına uyup uymadığını, gerekli sertifikalara sahip olup olmadığını denetler. Bu denetimlerin temel amacı bakımsız gemilerin engellenmesi, personelin çalışma şartlarının uygun olması, deniz kazalarının ve çevre felaketlerinin önlenmesidir. Liman devletinin görev ve sorumlulukları kısaca şöyledir:

- **Denetim:** Emniyet, çevre, belge ve personelle ilgili kontrollerin yapılmasıdır.
- **Eksiklik Tespiti:** Denetlemeler sonucunda eksikliklerin tespiti, uygunsuzlukların raporlanması ve gerekli durumlarda geminin tutulmasıdır.
- **Çevre Koruma:** Denizin ve çevresinin korunması amacıyla atık, sintine ve balast suyu denetimidir.
- **Personel Hakları:** Personelin yaşam koşullarının kurallara (MLC gibi) uygunluğunun denetimidir.
- **Uluslararası İş Birliği:** Denetlemeler sonucunda elde edilen verilerin diğer ülkelerle paylaşımıdır.
- **Raporlama:** Yapılan denetim sonuçlarının değerlendirilmesi için kaydedilmesi ve analizidir.

c) Klas Kuruluşları: Gemi ve deniz yapılarının teknik standartlara ve emniyet kurallarına uygun şekilde tasarlanmasını, inşa edilmesini, işletilmesini denetleyip gözeten bağımsız kuruluşlara **klas kuruluşu** denir. Klas kuruluşları **klas** ya da **loyd** olarak da bilinir. Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği tarafından yapılan tanıma göre klas kuruluşlarının görev, sorumluluk ve özellikleri şunlardır:

- Gemilerin tasarımı, inşası ve denetimiyle ilgili olarak kendi sınıflandırma kurallarını (teknik gereklilikler dâhil) yayımlar ve bu kuralları veya yayımlanan yönetmelikleri kendi kaynaklarıyla düzenli olarak uygulayıp sürdürür, kuralları günceller.
- Geminin inşası sırasında ve klaslanmış bir geminin hizmeti süresince periyodik olarak kurallara uygun olduğunu tesciller.
- Klaslanmış gemilerin sicilini yayımlar.
- Gemi sahipleri, gemi inşacıları veya gemilerin inşası, donanımı, onarımı ve işletimiyle ticari olarak uğraşan diğer kişiler tarafından kontrol edilmeyen bağımsız çalışan ve aralarında çıkar olmayan kuruluşlardır.
- SOLAS Bölüm XI-1 Kural 1'de tanımlandığı şekilde bir bayrak devleti tarafından yetkilendirilirler.

Klas kuruluşları geminin tasarımına, işletilmesine, performansının izlenmesine kadar geniş bir alanda hizmet verir. Dolayısıyla denizcilik sektörü, gemi sahipleri ve sigortacılar için oldukça önemlidir. Klas kuruluşları gemi tasarım ve inşasını onaylama, denetim ve sınıflandırma, sertifikalandırma, uluslararası kurallara uygunluk, periyodik kontrol ve denetim görevlerini yerine getirir. Ayrıca deniz ve çevresinin korunması konusunda da çalışmalar yapar. Gemi klas kuruluşlarının genel görevleri şunlardır:

- **Gemi Denetimi ve Sertifikalandırma:** Gemilerin düzenli olarak denetimleri klas kuruluşları tarafından yapılır. Denetim inşa sürecinde başlar, hizmet sürecini de kapsar. Denetim sonucunda gemilerin uygunluğuna dair sertifikalandırma yapar.
- **Danışmanlık Hizmetleri:** Klas kuruluşları gemilerin inşa sürecinden başlayarak hizmet süreci de dâhil olmak üzere gemi sahip ve işletmecilerine danışmanlık hizmeti sunar. Danışmanlık hizmeti kapsamında ilgililere teknik konularda, gemi yönetimi ve bakımı konusunda yardımcı olur.

- **Gemilerin Performansının İzlenmesi:** Klas kuruluşları gemilerin performansını izleyerek ilgililere yakıt verimliliği, çevre kirliliği ve teknik konularda uygunlukla ilgili rapor hazırlar ve bilgi verir.
- **Uluslararası Standartlara Uygunluğun Denetlenmesi:** Gemilerin uluslararası denizcilik standartlarına uygun olup olmadığını denetleyerek denizcilik sektörü için emniyetli bir çalışma ortamının oluşturulmasını sağlar.
- **Çevrenin Korunması:** Deniz ve çevresinin korunması amacıyla araştırmalar yaparak gemilerin çevre dostu olarak inşa edilmesini ve işletilmesini sağlar.

Gemilerle ilgili birçok bilgiye sahip olan klas kuruluşlarının bazı özelliklere ve etik kurallara sahip olması gerekir. Bunlar bağımsızlık, tarafsızlık, uzmanlık, güvenirlik, gizlilik, özerklik, doğruluk, dürüstlük, teknik yeterlilik ve kâr amacı gütmeme şeklinde sıralanabilir. Özetle klas kuruluşları öncelikle gemi inşa aşamasında gemi sahibinin yerine tersaneyi denetler. İkinci olarak gemi deniz ticaretinde kullanılırken taşıtanlara gemi sahibi adına garanti verir ve geminin klasın işaretini taşımaya devam etmesi için periyodik denetim yapar. Üçüncü olarak geminin seyahat ettiği limanlara karşı gemiyi garanti eder.

2.2. Kural ve Düzenlemelerin Takibi

Gemilerin faaliyetlerini emniyetle gerçekleştirebilmesi için IMO ve diğer ilgili kuruluşlar tarafından birçok sözleşme, kural ve düzenleme kabul edilmiştir. IMO ve diğer ilgili kuruluşlar oluşturdukları kurallarda zaman zaman güncellemeler yaparak gelişen ve değişen şartlara gemilerin uyum sağlamasını teşvik eder. Örneğin kâğıt haritaların yerine elektronik haritaların kullanılması, gemilerde elektronik harita kullanımına olanak tanıyan standartların belirlenmesini gerektirir. İlgili kuruluşlar da standartları belirleyerek gemilerin bu standartlara uygun elektronik harita kullanmasını teşvik eder. Bundan dolayı gemilerin sahip, işleten, donatan ve diğer ilgililerinin denizcilik ve gemiyle ilgili ulusal ve uluslararası kuruluşların oluşturduğu kuralları düzenli bir şekilde takip etmesi, gerekli düzeltme veya uygulamaları yaparak ilgililere duyurması gerekir. Şirketlerde bu takibi teknik departman ile operasyon, sağlık, emniyet, çevre ve kalite departmanı yapar. Gemilerle ilgili kural ve düzenlemelerin konuları genel olarak şunlardır:

- Gemilerin tasarım ve inşası
- Makine ve elektrik
- Denge yeterliliği
- Yükleme sınırı ve dedveytin tespiti
- Gemilerde yangın emniyeti ve yangınla mücadele operasyonları
- Can kurtarma araçları
- Haberleşme, seyir donanımları, yayınlar ve işaretler
- Seyir güvenliği
- Yük donanımları
- Çevre ve deniz kirliliğini önleme
- Gemi personelinin kalacağı yerler

Ulusal ve uluslararası kuruluşlar söz konusu konular hakkında kurallar oluşturarak tüm gemilerin bu kurallara uygun olmasını bekler. Sözleşmelerle genel hatları çizilen kuralların detayları kod ve düzenlemelerde verilir. Örneğin SOLAS'ta can kurtarma araçlarıyla ilgili genel olarak bilgi verilirken Can Kurtarma Araçları Uluslararası Kodu-LSA Kod'da *(International Life-Saving Appliance Code-LSA Code*) daha detaylı bilgiler verilir. Denizcilik faaliyetleri ve gemilerle ilgili sözleşme, kural ve düzenlemelerden bazıları şunlardır:

- SOLAS
- COLREG
- STCW
- MARPOL
- Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi
- Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi
- Uluslararası Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi
- Gemi Balast Suyu ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Hakkında Uluslararası Sözleşme
- Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi
- Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme

2.3. Gemiyi Kural ve Düzenlemelere Uygun Hâle Getirme

Geminin ulusal ve uluslararası denizcilik kurallarına, düzenlemelerine ve standartlarına uygun bir şekilde tasarlanması, inşası, donatılması, işletilmesi ve belgelendirilmesi sürecine **gemiyi kural ve düzenlemelere uygun hâle getirme** denir. Gemilerin, inşa aşamasından başlayıp deniz taşımacılığında kullanılmasına kadar belirli standart ve kurallara uygun olması gerekir. Bu sebeple gemilerin sahip, işleten, donatan ve diğer ilgilileri gemiyi ulusal ve uluslararası kuruluşların oluşturduğu kurallara ve standartlara uygun hâle getirmekle yükümlüdür.

Gemilerde kullanılan malzemelerin ve donanımların standartlara uygun olduğunu gösteren belgelerin olması gerekir. Bu belgeler denetlemelerde denetçiler tarafından incelenir ve belgelerin uygun olup olmadıkları kontrol edilir. Geminin kural ve düzenlemelere uygun hâlde olması emniyet, çevreyi koruma, ticaret, sigorta ve diğer işlemler açısından önemlidir. Genel olarak bir geminin kural ve düzenlemelere uygun hâle gelmesi şu şekilde olur:

- Geminin SOLAS, MARPOL, STCW gibi uluslararası sözleşmelere uygun donatılması ve yönetilmesi
- Geminin kayıtlı olduğu ülkenin denizcilik kurallarına ve standartlarına göre donatılması ve yönetilmesi
- Gemi tasarımı, inşası, donanımları gibi teknik gerekliliklerin sözleşme, kural ve standartlara uygun olması
- Gemi belgelerinin periyodik denetim ve kontroller için hazır bulundurulması ve güncel olması

Bir geminin kural ve düzenlemelere uygun hâle gelmesi için temel yeterliliklerden biri geminin denize elverişli olmasıdır. Geminin denize elverişliliği bayrak devleti tarafından verilen Denize Elverişlilik Belgesi (DEB) ile tescillenir. Denize Elverişlilik Belgesi ile ilgili detaylar Gemilerin Teknik Yönetmeliği'nde belirtilmiştir.

Gemilerin Teknik Yönetmeliği'nin 5. maddesine göre Denize Elverişlilik Belgesi şu şekilde verilir: "Gemiler, tahsis amacına, cinsine ve sefer bölgelerine göre; tekne, makine, genel donanım, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme durumu, seyir teçhizatı ve haberleşme sistemi, sağlık koşulları, yük ve yolcu taşıma kapasiteleri, deniz kirliliğini önleme donanımları ile diğer seyir emniyeti konuları bakımından İdare tarafından bu Yönetmelik hükümlerine göre belirli aralıklarla denetlenir. Yapılan denetleme sonucunda bu Yönetmelik hükümlerine uygunluğu anlaşılan gemiye süreli bir 'Denize Elverişlilik Belgesi' ve su araçlarına 'Su Aracı Uygunluk Belgesi' verilir." Denize Elverişlilik Belgesi yapılan denetimler sonucunda belirli bir süre için verilir. Bu sürenin bitiminde ilgili gemi tekrar denetlenerek Denize Elverişlilik Belgesi yeniden düzenlenir. Denize Elverişlilik Belgesi'nin gemide bulundurulması zorunludur.

Denize Elverişlilik Belgesi düzenlenirken yetkililer tarafından kara ve deniz sörveyi yapılır ve geminin tahsis edildiği hizmete uygun olup olmadığı denetlenir. Bu sörvey şu denetimleri içerir:

- Geminin karina denetimi
- Geminin yapısı
- Su geçirmez bölme ve denge yeterliliği
- Mukavemet ve su geçirmezlik
- Makine ve teçhizatın uygunluğu
- Fribord ve yükleme çizgilerinin uygunluğu
- Yapısal yangın emniyeti ve yangın bölmelerinin uygunluğu
- Parampet ve vardavele sistemleri ile sıvıların deniz tahliye sistemlerinin uygunluğu
- Deniz ortamının kirlenmesini önlemeye yönelik uygunluk
- Gemide barınma yerleri ve yaşam alanlarının uygunluğu
- Yardımcı makineler, dümen donanımları, elektrik tesisat ve sistemleri, yangından korunma, yangın tespit ve söndürme sistemlerinin uygunluğu
- Can kurtarma cihazları, bunların gemi üzerine yerleştirmeleri ile denize indirme donanımlarının uygunluğu

- Seyir teçhizatı, seyir fener ve işaretleri, haberleşme teçhizatı uygunluğu
- Geminin demirleme ve bağlama donanımları ile yükleme donanımlarının uygunluğu
- Acil durum düzenlemeleri, yayınlar, el kitapları ve talimatların uygunluğu

Geminin tahsis edildiği hizmete uygun olup olmadığı denetimi sonunda ilk kez beş yıllık belge verilir. Mevcut belgenin bitiminde yeni beş yıllık belge verilir.

Gemilerin Teknik Yönetmeliği'nin 12. maddesinde Denize Elverişlilik Belgesi verilirken yapılması gereken deniz sörveyinin içeriği ise şu şekilde belirtilmiştir.

Deniz sörveyi;

a) Ana makineler ve yardımcılarının,

b) Gemi üzerindeki kapı, pencere, lumbuz gibi teçhizatın,

c) Sabit yangın söndürme sisteminin periyodik testlerinin yapıldığının ve alarmının,

ç) Boru devrelerinde ve bağlantılarının,

d) Akülerin,

e) Elektrik sisteminin ve aydınlatmaların,

f) Havalandırma sisteminin,

g) Dümen makinesinin iskele sancak operasyonunun sağlıklı yapıldığının ve acil dümen donanımının,

ğ) Bağlama halatlarının,

h) Irgatın,

ı) Haberleşme ve seyir cihazlarının,

i) Seyir fenerlerinin,

j) Tıbbi malzeme ve ilaçların yeterli miktarda olup olmadığı ve kullanım sürelerinin,

k) Portatif yangın söndürme cihazlarının,

l) Yangın pompalarının,

m) Pis su sisteminin,

n) Yakıt tanklarının,

o) Fribord markasının,

ö) Kişisel can kurtarma araç ve teçhizatının,

p) Seyir bölgesine göre bulundurulması gereken denizcilik yayınları ve haritalarının güncel durumda olduğunun,

r) Hizmet botu, kurtarma botu, can salı ve can filikası gibi can kurtarma araçlarının,

s) Yolcu salonlarında o mahaldeki yolcu kapasitesini belirten yazıların uygun yerlere asılı olduğu ve kapasitelerinin doğruluğunun,

ş) Yangın algılama ve alarm sisteminin,

t) Benzin motorlu gemilerde motorun çalıştırılmadan önce havalandırma fanının 3 dakika çalıştırılması için uyarıcı yazının asılı olduğunun,

u) Yangın ve emniyet planların gemiye uygunluğunun,

ü) Yaşam ve çalışma mahallerinin fiziki durumları ile sağlık koşullarının kontrolü hususlarını içerir.

3. GEMİ BELGELERİ VE GEMİ DENETİMLERİ

Denizcilikte gemi belgelerinin düzenlenmesi ve gemilerin denetlenmesi önemli bir yer tutar. Çünkü her bir belge ya yapılan işlerin kanıtıdır ya da bilgi içeren bir kılavuzdur.

3.1. Gemi Belgeleri ve Takibi

Gemilerde kullanılan ve bulunması gereken evrak sayısı oldukça fazladır. Gemide bulunan her bir ekipmanın onaylı bir sertifikası ve düzenli olarak kontrol edildiğinin kaydı olmalıdır. Ayrıca yapılan iş ve işlemler de kayıt altına alınarak denetimlerde incelenmek üzere saklanır. Gemi belgeleri, geminin ulusal ve uluslararası düzenlemelere uygun olarak işletilmesini sağlayan yasal belgelerdir. Bunlar uluslararası belgeler, ulusal belgeler ve diğer belgeler olmak üzere üç gruba ayrılır.

a) Uluslararası Belgeler: IMO, klas kuruluşları ve diğer kuruluşlar tarafından düzenlenen belge ve sertifikalardır. Bu belgelerin bazılarının tüm gemilerde bulundurulması gerekirken bazılarının ise gemi türüne göre bulundurulması

gerekir. Uluslararası belgeler genel olarak şunlardır:

- Uluslararası Tonilato Belgesi *(International Tonnage Certificate)*
- Emniyet belgeleri:
  - Yolcu Gemisi Emniyet Belgesi *(Passenger Ship Safety Certificate)*
  - Yük Gemisi İnşa Emniyet Sertifikası *(Cargo Ship Safety Construction Certificate)*
  - Yük Gemisi Teçhizat Emniyet Sertifikası *(Cargo Ship Safety Equipment Certificate)*
  - Yük Gemisi Telsiz Telgraf Emniyet Belgesi *(Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificate)*
  - Yük Gemisi Telsiz Telefon Emniyet Belgesi *(Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificate)*
  - Yük Gemisi Telsiz Emniyet Belgesi *(Cargo Ship Safety Radio Certificate)*
  - Muafiyet Sertifikası *(Exemption Certificate)*
  - Yük Gemisi Emniyet Sertifikası *(Cargo Ship Safety Certificate)*
- Sıvılaştırılmış gaz taşıma belgeleri:
  - Sıvılaştırılmış Gazları Dökme Hâlde Taşımak İçin Uluslararası Uygunluk Belgesi *(International Certificate of Fitness for Carriage of Liquefied Gases in Bulk)*
  - Sıvılaştırılmış Gazları Dökme Hâlde Taşımak İçin Uygunluk Belgesi *(Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk)*
- Tehlikeli kimyasal madde belgeleri:
  - Tehlikeli Kimyasal Maddeleri Dökme Hâlde Taşımak İçin Uluslararası Uygunluk Belgesi *(International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk)*
  - Tehlikeli Kimyasal Maddeleri Dökme Hâlde Taşımak İçin Uygunluk Belgesi *(Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk)*
- Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme Sertifikası *(International Oil Pollution Prevention Certificate)*
- Dökme Hâlde Zehirli Sıvı Maddelerin Taşınması İçin Uluslararası Kirliliği Önleme Sertifikası *(International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk)*
- Yükleme sınırı belgeleri:
  - Uluslararası Yükleme Sınırı Sertifikası *(International Load Line Certificate-1966)*
  - Milletlerarası Yükleme Sınırı Muafiyet Belgesi *(International Load Line Exemption Certificate)*
- Yağ kayıt defteri *(oil record book)*
- Yük kayıt defteri *(cargo record book)*
- Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesi *(Minimum Safe Manning Document)*
- STCW Sözleşmesi'ne göre düzenlenmiş her türlü personel belgeleri
- Tıbbi belgeler *(medical certificates)*
- Denge bilgisi *(stability information)*
- Emniyetli Yönetim Belgesi *(Safety Management Certificate)* ve Uygunluk Belgesi *(Document of Compliance)* kopyası
- Klas kuruluşu tarafından geminin tekne kuvveti ve makine donanımına ilişkin düzenlenen belgeler (geminin klaslı olması hâlinde)
- Tehlikeli yük taşıyan gemiler için özel gerekliliklerle birlikte uygunluk belgesi
- Yüksek Hızlı Tekne Emniyet Belgesi *(High Speed Craft Safety Certificate)* ve yüksek hızlı tekne faaliyet izni
- Özel tehlikeli yükler listesi *(dangerous goods special list)* veya manifesto veya ayrıntılı istif planı
- Test ve talim kayıtları ile ilgili gemi jurnalleri ve can kurtarma donanım ve teçhizatı kontrol ve bakım kayıtlarının tutulduğu jurnaller
- Özel Amaçlı Gemi Emniyet Belgesi *(Special*

Purpose Ship Safety Certificate)

- Hareketli Kıyısal Sondaj Birimi Emniyet Belgesi *(Mobile Offshore Drilling Unit Safety Certificate)*
- Petrol tankerlerinde son balastlı sefer için yağ tahliye izleme ve kontrol sistemi *(oil discharge monitoring and control system)* kayıtları
- İçtima listesi *(muster list)*, yangın kontrol planı ile yolcu gemileri için hasar kontrol planı
- Gemide Petrol Kirliliği Acil Eylem Planı *(Shipboard Oil Pollution Emergency Plan)*
- Dökme yük gemileri ve petrol tankerleri için sörvey rapor dosyaları *(survey report files)*
- Daha önceki liman devleti kontrol denetim raporları
- Ro-Ro yolcu gemileri için A/A-azami oran *(maximum ratio)* hakkında bilgi
- Tahıl Taşıma İçin Yetkilendirme Belgesi *(Document of Authorization for the Carriage of Grain)*
- Yük Bağlama Kılavuzu *(Cargo Securing Manual)*
- Çöp yönetim planı *(garbage management plan)* ve çöp kayıt defteri *(garbage record book)*
- Yolcu gemilerinin kaptanları için karar destek sistemi *(decision support system for masters of passenger ships)*
- Düzenli hatlarda sefer yapan yolcu gemileri için Arama ve Kurtarma İşbirliği Planı *(SAR Cooperation Plan)*
- Yolcu gemileri için operasyonel kısıtlamalar listesi *(list of operational limitations for passenger ships)*
- Dökme yük gemisi kitapçığı *(bulk carrier booklet)*
- Dökme yük gemileri için yükleme ve tahliye planı
- Sigorta sertifikası veya petrol kirliliği zararlarından doğan hukuki sorumluluklar ile ilgili herhangi bir finansal güvence *(CLC 92)*
- Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası *(International Ship Security Certificate)*
- Sözleşmelerce taşınması zorunlu tutulan diğer gemi belgeleri

b) Ulusal Belgeler: Geminin bağlı olduğu bayrak devleti tarafından düzenlenen belge ve sertifikalardır. Bu belgeler bayrak devleti kurallarına göre düzenlenir. Ulusal belgeler genel olarak şunlardır:

- Denize Elverişlilik Belgesi
- Yola Elverişlilik Belgesi
- Tonilato Belgesi
- Fribord Belgesi
- Azami Yolcu Sayısı Belgesi
- Ulusal Teçhizat Belgesi (SOLAS V uyarınca)
- Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesi (SOLAS V uyarınca)
- Daimî Nezaret Altında Olmayan Makine Dairesi Belgesi
- Can Kurtarma Araçları, Can Salları ve Kurtarma Botları Belgesi (SOLAS III uyarınca)
- Yükleme ve Boşaltma Teçhizatı Belgesi
- Soğuk Ambar Tesisat Belgesi
- Teçhizat onay veya doğrulama belgeleri
- Gemi Teçhizatı Belgesi (SOLAS V uyarınca)

c) Diğer Belgeler: Gemilerin operasyonel faaliyetleri için gerekli olan ve gemide bulunması gereken belgelerdir.

- Jurnaller
- ISM Kod evrakı
- Gemi planları ve manueller
- Personel belgeleri (sağlık yoklama belgesi, yeterlilik belgeleri gibi)
- Liman evrakı (personel listesi, yolcu listesi, personel deklare listesi, demirbaş listesi, gümrük giriş-çıkış ve izin belgeleri, polis izin belgesi, beyan mektubu vb.)

Gemide bulunan belge ve sertifikalardan bazılarının geçerliliği süresizken bazılarının sürelidir. Bundan dolayı belge ve sertifikalar düzenli olarak kontrol edilmeli ve geçerlilik

süresi dolmak üzere olan sertifikalar yenilenmelidir. Geminin, süresi dolmuş veya eksik bir sertifika ile sefer yapmasına izin verilmeyeceğinden gemi kaptanı ve şirket yetkilileri sertifikaların takibini titizlikle yapmalıdır. Tablo 6.1'de bazı gemi belgelerinin geçerlilik süreleriyle ilgili bilgi verilmiştir.

Tablo 6.1: Gemi Sertifikalarından Bazılarının Geçerlilik Süreleri

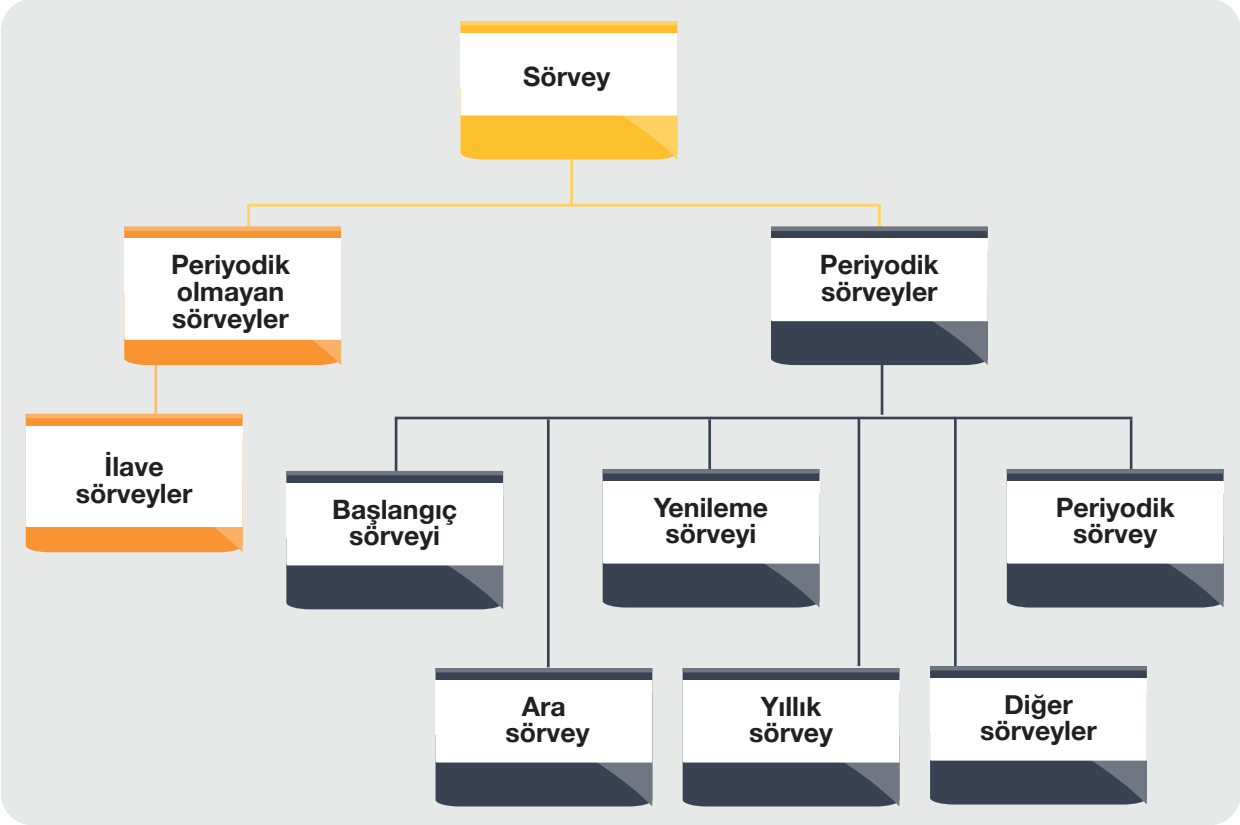
	No.	SERTİFİKA ADI	VERİLİŞ TARİHİ	BİTİŞ TARİHİ	GEÇERLİLİK
Klas Sertifikaları / *Class Certificates*	**1.**	Klas Sertifikası *(Classification Certificate)*	03.03.2010	03.03.2015	5 yıl
	2.	Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası *(International Ship Security Certificate)*	13.07.2010	13.07.2015	5 yıl
	3.	Uluslararası Tonilato Belgesi *(International Tonnage Certificate)*	6.01.2010	SÜRESİZ	SÜRES³Z
	4.	Uluslararası Yükleme Sınırı Sertifikası *(International Load Line Certificate)*	25.02.2010	25.02.2015	5 yıl
	5.	Uluslararası Petrol Kirliğini Önleme Sertifikası *(International Oil Pollution Prevention Certificate)*	26.11.2012	26.11.2017	5 yıl
	6.	Uluslararası Hava Kirliğini Önleme Sertifikası *(International Air Pollution Prevention Certificate)*	26.03.2012	26.03.2017	5 yıl
Bayrak Devleti Sertifikaları / *Flag State Certificates*	**1.**	Gemi Sicil Sertifikası *(Certificate of Registry)*	10.12.2010	SÜRESİZ	SÜRES³Z
	2.	Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Sertifikası *(Minimum Safe Manning Certificate)*	06.01.2010	06.01.2010	5 yıl
	3.	Sürekli Özet Kayıt Belgesi *(Continuous Synopsis Record-CSR)*	24.09.2012	SÜRESİZ	SÜRES³Z
Ekipman Test Sertifikaları / *Equipment Test Certificates*	**1.**	Alkolmetre Yıllık Kalibrasyon Sertifikası *(Alcohol Meter Annual Calibration Certificate)*	26.11.2013	26.11.2014	1 yıl
	2.	Cayro Y$$ Test SertifikasŠ *(Gyro Annual Test Certificate)*	07.01.2014	07.01.2015	1 yıl
	3.	Irgat Kavraması Yıllık Testi *(Winch Brake Annual Test Certificate)*	20.09.2014	20.09.2015	1 yıl
Emniyet Sertifikaları / *Safety Certificates*	**1.**	Taşınabilir Yangın Söndürücü Yıllık Test Sertifikası *(Portable Fire Extinguisher Annual Test Certificate)*	04.12.2013	04.12.2014	1 yıl
	2.	Dalma Giysisi Yıllık Test Sertifikası *(Immersion Suit Annual Test Certificate)*	10.03.2014	10.03.2015	1 yıl
Diğer Sertifikalar / *Other Certificates*	**1.**	Gemi Sağlık Kontrol‹ nden Muafiyet Sertifikası *(Sanitation Exemption Certificate)*	30.04.2014	30.10.2014	6 ay
	2.	Gemi İlaç ve Tıbbi Donanım Sertifikası *(Ship Medical Stores Certificate)*	16.11.2013	16.11.2014	1 yıl

3.2. Gemi Denetimleri ve Takibi

Gemilerin ulusal ve uluslararası düzenlemelere uygun olup olmadığının ve bu düzenlemelere uygun olarak işletilip işletilmediğinin düzenli olarak incelenmesine ***gemi denetimi (ship inspection)*** veya **gemi sörveyi *(ship survey)*** denir. Bu denetimlerin temel amacı gemilerin emniyetini, çevre kirliliğinin önlenmesini, gemi operasyonlarının sorunsuz devam etmesini ve güvenliğini, personel ve yolcuların korunmasını sağlamaktır. Gemi denetimleri geminin inşa aşmasından başlayıp hurdaya ayrılıncaya kadar devam eder. Gemilerin ve donanımlarının denetimleri, alanında uzman ve kuruluşlar tarafından yetkilendirilmiş kişiler tarafından yapılır. Gemilerin ve donanımlarının denetimlerini yapan kişilere **denetçi *(inspector)*** veya **sörveyör / sürveyan *(surveyor)*** denir. Gemi sörveyörü, geminin her yönüyle denizde emniyetle ilgili standartlara uygun olmasını denetleyen, denetleme sonucunda tespit ettiği eksiklerin giderilmesini isteyen ve imza yetkisine sahip olan kişidir. Gemi sörveyörü, bağlı olduğu kurum ve kuruluş adına hareket ederek denetlemelerini gerçekleştirir.

3.2.1. Sörvey Çeşitleri

Gemi ve denizcilik sektöründeki denetleme belirli kurallar çerçevesinde yapılır. Denetlemeyi yapan kurum ve kuruluşların uyguladığı çeşitli sörvey türleri vardır. Sörvey çeşitleri geminin tasarım, plan, inşa aşamalarından başlayarak hurdaya ayrılıncaya kadarki süreci kapsayacak şekildedir. Ulusal ve uluslararası düzenlemelere göre yapılan sörveylerin geminin yaşına, türüne ve faaliyet alanına göre çeşitleri vardır. Sörveyler, periyodik sörveyler ve periyodik olmayan sörveyler olmak üzere ikiye ayrılır. Bu iki sörvey çeşidi de kendi içinde alt sınıflara ayrılır (Şema 6.4).



Şema 6.4: Sörvey çeşitleri

a) **Periyodik Sörveyler:** Düzenli olarak yapılan ve zaman dilimi belli olan sörveylerdir. Çeşitleri genel olarak aşağıda yer almaktadır.

- **Başlangıç Sörveyi *(Initial Survey)*:** Gemi hizmete girmeden belirli bir sertifikaya ve sefer bölgesine dair geminin tüm yapısı, makinesi ve donanımlarının denetlendiği sörveydir. Ayrıca mevcut gemi için yeni sertifikalandırma yapılırken de başlangıç sörveyi yapılır. Başlangıç sörveyinde geminin yapısal bütünlüğü, can kurtarma araçları, emniyet ekipmanları, diğer donanım ve sistemleri SOLAS'a uygunluk yönünden incelenir.
- **Yenileme Sörveyi *(Renewal Survey)*:** Sertifikaların geçerlilik süresini tamamlamasına yakın bir zamanda ve sertifikaların yenilenmesi amacıyla yapılan sörveydir. Yenileme sörveyinin amacı geminin amacına, kurallara ve emniyet standartlarına uygun olduğundan emin olmaktır. Periyodik sörveye benzerdir. Ancak yenileme sörveyinde yeni bir sertifika düzenlenir. Genelde beş yılda bir yapılır. Yenileme sörveyinde ilgili sertifikaya ait denetimlerin yanında diğer tüm sertifikalar, kayıt defterleri veya kitapları, operasyon el kitapları, talimat ve dokümanlar gözden geçirilir.
- **Periyodik Sörvey *(Periodical Survey)*:** Geminin denize elverişliliğinden ve kurallara uygunluğundan emin olmak için periyodik olarak yapılan sörveydir. Örneğin Yük Gemisi Emniyet Teçhizatı Sertifikası için sertifikanın 2 veya 3. yıl dönümü tarihinden 3 ay önce veya sonraki bir zaman diliminde periyodik sörvey yapılır. Yük Gemisi Radyo Emniyet Sertifikası içinse sertifikanın her bir yıl dönümünün 3 ay önce veya sonrasındaki bir zaman diliminde periyodik sörvey yapılır.
- **Ara Sörvey *(Intermediate Survey)*:** Bir sertifikayla ilgili donanım ve sistemlerin kurallara uygunluğundan emin olmak için ara dönemde yapılan sörveydir. Sertifikanın geçerlilik süresinin yarısında gerçekleştirilir. Ara sörvey ya sertifikanın 2 veya 3. yıllık sörveylerinde ya da bu sörveylerin arasında yapılır.
- **Yıllık Sörvey *(Annual Survey)*:** Gemide yılda bir kez yapılan sörveydir. Yıllık sörvey, sertifikanın her bir yıl dönümü tarihinden 3 ay önceki ve sonraki zaman diliminde yapılır.
- **Diğer Sörveyler:** Geminin genelinden çok özel alana özgü yapılan sörveylerdir. Diğer sörvey türü içinde yer alan bazı sörveyler şunlardır:
  - Deniz sörveyi
  - Dip sörveyi
  - Pervane şaftı sörveyi
  - Kazan sörveyi
  - Isı iletim hiterleri sörveyi
  - Basınçlı kap sörveyi

b) **Periyodik Olmayan Sörveyler:** Düzenli olarak yapılmayan ve ihtiyaç anında yapılan sörveylerdir. İlave sörvey, bu sörvey türü içinde yer alır. Gemide herhangi bir hasar sonucu oluşan onarımlarda veya diğer önemli onarım ve yenilemelerde yapılan, rutin olmayan sörveye **ilave sörvey *(additional survey)*** denir. İlave sörvey genel veya kısmi olabilir. Gemide yapılan onarım ve yenilemelerin etkin şekilde yapıldığını gösterir. Bununla birlikte geminin, gemi ekipman ve sistemlerinin sefer bölgesine uygun olduğunu ortaya koyar.

3.2.2. Denetleme Yapan Kuruluşlara Göre Gemi Denetleme Çeşitleri

Gemilerle ilgili kural ve düzenlemeler oldukça fazla olduğundan denetlemenin kapsamı da oldukça geniştir. Denetlemeler belirli aralıklarla yapılır. Gemi denetlemeleri genel olarak şunlardır:

- Bayrak devleti denetlemeleri
- Liman devleti denetlemeleri
- Klas kuruluşu denetlemeleri
- Diğer denetlemeler

a) **Bayrak Devleti Denetlemeleri:** Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne göre

her bayrak devleti kendi bayrağını taşıyan gemilerin inşası, donatımı, denize elverişliliği, çalışma koşulları bakımından uluslararası emniyet standartlarına uymasını sağlamalıdır. Bunu sağlayabilmek için bayrak devletinin etkin bir şekilde denetim yapması gerekir.

Bayrak devletinin bayrağını taşıyan gemilerin uluslararası kurallara uygun olması zorunluluğu, gemilerin belirli aralıklarla denetlenmesini gerektirir. Geminin kayıtlı olduğu ülkenin yetkilileri tarafından yapılan denetimlere **bayrak devleti denetimi *(flag state inspection)*** denir. Bu denetimlerde geminin bayrak devletinin belirlediği yasa ve düzenlemelerle uluslararası kurallara uygunluğu kontrol edilir. Bayrak devleti, kendi bayrağını taşıyan gemi ve diğer deniz araçlarının denize elverişli olmasını sağlamalıdır. Bu kapsamda bayrak devleti aşağıda verilen donanım ve belgelerle ilgili denetlemeleri yaparak gemiye Denize Elverişlilik Belgesi verir.

- Geminin karina denetimi, yapısı, su geçirmez bölme ve denge yeterliliği, mukavemet ve su geçirmezliği, makine ve teçhizatının uygunluğu
- Fribord ve yükleme hattının uygunluğu
- Yapısal yangın emniyeti ve yangın bölmeleri uygunluğu
- Parampet ve vardavele sistemleri ile sıvıların deniz tahliye sistemleri uygunluğu
- Geminin deniz ortamının kirlenmesini önlemeye yönelik uygunluğu
- Gemide barınma yerleri ve yaşam alanlarının uygunluğu
- Yardımcı makineler, dümen donanımları, elektrik tesisat ve sistemleri, yangından korunma, yangın tespit ve yangın söndürme sistemlerinin uygunluğu
- Can kurtarma cihazları ve gemi üzerine yerleştirmeleri ile denize indirme donanımlarının uygunluğu
- Seyir teçhizatı, seyir fener ve işaretleri, haberleşme teçhizatı uygunluğu
- Geminin demirleme ve bağlama donanımları uygunluğu
- Yükleme donanımları uygunluğu
- Acil durum düzenlemeleri, yayınlar, el kitapları ve talimatların uygunluğu

Bayrak devleti denetlemeleri devletin kendi sörveyörleri tarafından yapılabileceği gibi yetkilendirdiği kuruluşun sörveyörleri tarafından da yapılabilir.

b) Liman Devleti Denetlemeleri: IMO tarafından gemilerin standartlarının yükseltilmesi, denizde emniyetin sağlanması ve uluslararası sözleşmelerin etkin bir şekilde uygulanması amacıyla uygulamaya konulan denetleme yöntemi liman devleti kontrolüdür. Bayrağını taşıdığı ülkenin dışındaki bir limana giren geminin limanın bulunduğu ülke yetkilileri tarafından denetlenmesine **liman devleti denetlemesi** veya **liman devleti kontrolü *(port state control-PSC)*** denir. Liman devleti de bayrak devleti gibi geminin uluslararası kural ve standartlara (SOLAS, MARPOL, STCW vb.) uygun olup olmadığını denetler. Liman devleti limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin durumunun, ekipmanlarının, geminin personel donatımının ve gemi işletiminin uluslararası hukuka ve sözleşmelerde belirtilen ölçütlere uygunluğunu denetler.

Liman devleti kontrolü, bayrak devleti uygulamasına destek olmak ve standart altı deniz taşımacılığına karşı ikinci bir savunma hattı oluşturmak amacıyla uygulamaya konulmuştur. IMO bölgesel anlaşmaları teşvik ederek gemi denetimlerinde bölgesel iş birliği yapılmasını destekler. Birçok IMO sözleşmesi, liman devletlerine taraf oldukları sözleşmeler doğrultusunda ülkelerine gelen gemilerin IMO standartlarını uygulayıp uygulamadıklarını denetlemek için yetki verir. Bu yetki kapsamında gemilerde tespit edilen eksiklikler giderilene kadar gemi alıkonulabilir. Liman devleti kontrolleri, alanında uzman **liman devleti kontrol uzmanı *(port state control officer-PSCO)*** veya **sörveyörü** adı verilen kişiler tarafından yapılır. PSCO, denetim sırasında gemide geçerli sertifikaların ve diğer ilgili belgelerin olup olmadığını kontrol etmekten sorumludur. Eğer kontrol edilen sertifikalarda belirtilen durumla gemi

veya ekipmanların durumu önemli ölçüde uyuşmuyorsa **açık gerekçelerin *(clear grounds)*** belirtilmesi gerekir. Denetimde genel olarak gemi veya ekipmanların durumunun sertifikalarda belirtilen ayrıntılarla önemli ölçüde uyuşup uyuşmadığı, kaptan veya gemi personelinin gemideki temel prosedürlere aşina olup olmadığı denetlenir. Liman devleti kontrolünde denetlenen sertifika, ekipman ve diğer denetim hususları Liman Devleti Kontrol Prosedürleri adlı IMO yayınında belirtilmiştir.

Liman devleti kontrolünün yasal dayanağı Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 218. maddesidir. Ayrıca Sözleşme'nin 219. maddesinde liman devletine deniz kirliliğiyle ilgili çeşitli yetkiler tanınmıştır. Liman devletinin denetimde göz önünde bulunduracağı IMO gereklilikleriyle ilgili sözleşmeler SOLAS, MARPOL, STCW, Tonaj 69, AFS 2001 ve BWM 2004 olarak sıralanabilir.

Aynı bölgedeki farklı ülkelere giden gemilerin birden fazla denetime girmesinin önüne geçilmesi, maliyetin azaltılması ve verimliliğin artırılması amacıyla aynı bölgedeki ülkelerin birlik oluşturarak denetimleri gerçekleştirmesi ihtiyaç hâline gelmiştir. Ayrıca mümkün olduğunca daha fazla geminin denetlenmesi ve standartların gemilerde uygulamasının teşvik edilmesi için de bölgesel iş birliği gerekli görülmüştür. Liman devleti kontrolünün bölgesel olarak uygulanmasının daha etkili ve verimli olduğu zamanla anlaşılmıştır. Liman devleti denetimleri bölgesel anlaşmalar çerçevesinde yürütülür. Liman devleti kontrolüne ilişkin dokuz bölgesel anlaşma veya memorandum [MoU (mutabakat zaptı)] ve bir sahil güvenlik denetimi olmak üzere on denetim rejimi vardır. Sahil güvenlik denetimi Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenliği *(United States Coast Guard-USCG)* tarafından yapılır. Dünyadaki memorandumlar (MoU) şunlardır:

- Avrupa ve Kuzey Atlantik Bölgesi *(Paris MoU)*
- Asya ve Pasifik Bölgesi *(Tokyo MoU)*
- Latin Amerika Bölgesi *(Acuerdo de Viña 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 Bölgesi *(Riyadh MoU)*

Türkiye, Akdeniz Bölgesi ve Karadeniz Bölgesi memorandumlarına üyedir. Liman devleti kontrollerini bu anlaşma çerçevesinde yürütür.

Memorandumların yapısı liman devleti kontrol komitesi, sekreterya ve veri tabanı (bilgi sistemi) olmak üzere üç bölümden oluşur. Bütün bölgesel birlikler birbirleriyle iş birliği içinde çalışır. Denetimleriyle ilgili raporları düzenleyerek veri tabanlarında tutar ve diğerleriyle paylaşır. Bilgilerin tek merkezde toplanması ve erişim kolaylığı amacıyla IMO ile liman devleti kontrolü idareleri arasında Küresel Entegre Denizcilik Bilgi Sistemi *(Global Integrated Shipping Information System-GISIS)* PSC modülüne denetim bilgilerinin girilmesi için anlaşma imzalanmıştır.

Liman devleti kontrolü sonucunda gemilerin denetimden geçme ve kalmalarına göre ülkeler kategorilere ayrılır. Kara *(black)*, gri *(grey)* ve beyaz *(white)* liste olmak üzere ülke durumlarını gösteren üç liste vardır. İlgili memorandumlarla yapılan denetlemelerde gemilerin tutulma durumlarına göre liste hazırlanır. Listenin hazırlanmasında çeşitli hesaplamalar kullanılır. Ancak genel olarak bir ülkeye ait gemiler standartlara uymayıp sıkça tutuklanıyorsa ülke kara listeye alınır. Kurallara uyan gemileri bulunan ülke ise beyaz listede yer alır. Gri liste ise ikisinin arasındadır.

Her bölgesel birlik, genel ağ (internet) sitelerinde güncel listeleri düzenli olarak yayımlar. Kara listede bulunan ülkelerin gemileri yüksek risk kategorisinde yer alarak sıkı denetime tabi tutulur. Diğer bir ifadeyle kara listedeki ülkelere ait gemilerin uğradıkları limanlarda her zaman denetlenme durumu vardır. Ayrıca liman devleti kontrolü için gemi seçiminde geminin liman, personel, yolcu ve çevreye oluşturduğu riskler dikkate alınır. Geminin tehlikeli madde taşıması veya yaşlı olması da öncelikli olarak

denetlenmesine neden olur. Liman devleti kontrol çeşitleri şunlardır:

- **İlk Denetim *(Initital Inspection)*:** Geminin genel olarak denetlenmesidir. Bu denetlemede geminin sertifikaları, güvertesi, makinesi, kuzinesi, yük mahalleri ve diğer yerleri denetlenir. İlk denetlemeyle geminin uluslararası kurallara ve standartlara uygun olup olmadığını kontrol edilir.
- **Genişletilmiş Denetim *(Expanded Inspection)*:** İlk denetimin daha kapsamlı bir şekilde yapılmasıdır. Genellikle yüksek risk kategorilerine giren gemilere yapılır (Örneğin Paris MoU'da 15 yaşından büyük ve 3.000 GT'dan büyük petrol tankerleri, 10 yaşından büyük gaz tankerleri ve kimyasal tankerler, 12 yaşından büyük dökme yük gemileri ve 15 yaşından büyük yolcu gemileri yüksek risk kategorisine girer ve genişletilmiş denetime tabi tutulur.). Genişletilmiş denetimde geminin genel durumu kontrol edilir. Bu denetime insan unsuru, personel, liman ve gemi emniyeti, gemi tipine göre belirlenen risk listelerinin kontrolü yapılır. Ayrıca ILO, ISM Kod ve STCW kapsamında detaylı denetimler yapılır. Liman devleti kontrol uzmanı, gemi operasyonları devam ederken test ve diğer denetimlerin tehlike oluşturabileceğinin farkında olmalıdır.
- **Ayrıntılı Denetim *(More Detailed Inspection)*:** Bir denetimde geminin durumu, ekipman ve personelinin kurallarda belirlenen standartları önemli ölçüde karşılamadığına dair açık gerekçeler bulunduğunda geminin detaylı incelemesi yapılır. Liman devleti kontrol uzmanı geminin, ekipmanının veya personelinin daha detaylı bir şekilde denetlenmesini gerektiren bir delil bulduğunda **açık gerekçe** ortaya çıkar. Ayrıca gemide geçerli sertifika veya belgelerin olmaması da açık gerekçe olarak kabul edilir. Ayrıntılı denetimde açık gerekçelerin ortaya çıktığı alanlar, öngörülemeyen veya öncelikli faktörlerin etkilediği alanlar ve rastgele diğer alanlar (belgelendirme, geminin yapısal durumu, acil durum sistemleri, kirlilik önleme gibi) denetlenir. Ayrıca ILO, ISM Kod ve STCW kapsamında detaylı denetimler yapılır.
- **Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyası *(Concentrated Inspection Campaign)*:** Denetim yapılan gemilerde liman devleti kontrol uzmanı tarafından tespit edilen yüksek riskli eksikliklerle ilgili alanlara yönelik denetim yapmadır. Kampanyalar belirli süreler arasında yapılır. Genelde eylül ve kasım ayları arasında 3 aylık süre boyunca yapılır ve düzenli denetimlerle birleştirilebilir.

Gemilerin denetim durumlarına göre her bir gemi için risk profili oluşturulur. Bu risk profiline göre gemilerin denetim öncelikleri belirlenir. Yapılan denetimler sonucunda gemiyi sefere devam edemeyecek duruma getiren veya çevreye zarar verecek önemli eksiklikler taşıyan gemi tutuklanır. Tutuklama sonunda ise geminin bayrak devleti listeye (beyaz, gri ve kara liste) eklenir. Liman devleti denetlemelerinde denetim önceliği ve odaklanılan alanlar Tablo 6.2'de verilmiştir.

Tablo 6.2: Liman Devleti Denetiminde Odaklanılan Alanlar

ODAKLANILAN ALAN	GEREKLİLİKLER
Sertifika ve belgeler	Gerekli belgelerin geçerli ve eksiksiz olması
Emniyet ekipmanları	Can kurtarma ve yangınla mücadele ekipmanlarının işlevsel ve bakımlı olması
Gövde ve yapısal bütünlük	Korozyon, hasar ve su geçirmezlik açısından bütünlüğün sağlanması
Makine ve tahrik sistemleri	Fonksiyonlarını yerine getirmesi ve kurallara uygun olması
Kirlilikle mücadele ekipmanları	Gerekli kirlilik önleme sistemlerinin varlığı ve çalışır durumda olması
Personel yeterliliği ve çalışma koşulları	Personel sertifikalarının ve gerekli eğitiminin olması ile çalışma koşullarının1'dendartlara uygun olması

Liman devleti denetim aşamaları Şekil 6.1'de verilmiştir.



Şekil 6.1: Liman devleti denetim aşamaları

Liman devletinin tabi olduğu MoU'ya göre gemi seçimi yapılır. Geminin denetleneceği kaptan ve diğer yetkililere bildirilir. Geminin operasyonel faaliyetlerini etkilemeyecek şekilde, uygun zamanda geminin denetimi yapılır. Denetlemelerde iki kod kullanılır. Biri denetlenen unsura ait kod (eksiklik kodu), diğeri liman devletinin uygulama kodudur. Liman devleti kontrol uzmanı tarafından bulunan eksikliklere göre PSC raporuna uygulama kodları *(action taken codes)* kaydedilir. Rapora kaydedilen eksikliklere göre uygulama kodları dikkate alınarak gemi hakkında karar verilir. PSC raporunda yaygın olarak kullanılan uygulama kodları Tablo 6.3'te açıklamalarıyla birlikte verilmiştir.

Tablo 6.3: PSC Eksiklik Uygulama Kodları

KOD	TANIM	KOD	TANIM
10	Eksiklik düzeltildi *(Rectified.)*.	47	Kararlaştırılan klas şartlarındaki gibi *(As in the agreed class condition.).*
15	Sonraki limanda giderilecek *(To be rectified at next port.)*.	48	Kararlaştırılan bayrak devleti şartlarındaki gibi *(As in the agreed flag state condition.)*.
16	14 gün içinde düzeltilecek *(To be rectified within 14 days.)*.	49	Kararlaştırılan düzeltme eylem planında olduğu gibi *(As in the agreed rectification action plan.)*.
17	Kalkıştan önce düzeltilecek *(To be rectified before departure.)*.	55	Bayrak devleti idaresine danışıldı *(Flag state consulted.)*.
19	Geminin hareketinden önce idare tarafından Uluslararası Emniyetli Yönetim Sistemi denetiminin yapılması zorunludur *(Safety Management System audit by the administration is required before departure of the ship.)*.	65	Operasyonlar durduruldu *(Operations stopped.)*.
21	Şirket tarafından Uluslararası Emniyetli Yönetim Sistemi üzerinden alınan düzeltici eylemin 3 ay içinde yapılması gerekir *(Corrective action taken on the International Safety Management System by the company is required within 3 months.)*.	70	Tanınmış kuruluş bilgilendirildi *(Recognized organization informed.)*.
26	Yetkili güvenlik otoritesi bilgilendirildi *(Competent security authority informed.).*	81	Geçici onarım gerçekleştirildi *(Temporary repair carried out.)*.
30	Gemi tutuldu *(Detainable deficiency.)*.	85	Yemek atıklarının bertaraf edilmesine aykırı hareketin araştırılması *(investigation of the contravention of discharge provision)*
40	Sonraki liman bilgilendirildi *(Next port informed.)*.	95	Uyarı mektubu verildi *(Letter of warning issued.)*.
45	Sonraki liman yeniden tutuklama için bilgilendirildi *(Next port informed to re-detain.)*.	96	Uyarı mektubu geri çekildi *(Letter of warning withdrawn.).*
46	Anlaşmalı onarım limanında düzeltilecek *(To be rectified at agreed repair port.)*.	99	Kaptan bilgilendirildi ve kaptana … talimatı verildi *(Master instructed to … .)*.

PSC özetlenecek olursa liman devletine gelen gemi, denetleme için uygunsa PSC denetçisi tarafından denetlenir. Bu denetlemede genel olarak aşağıdaki maddeler kontrol edilerek geminin serbest kalmasına veya ciddi eksiklikler tespit edilirse duruma göre işlem yapılmasına (düzeltici işlemler yapması için süre verilmesi, limanda tutulması, seferden men edilmesi gibi) karar verilir.

- Gemi belgeleri ve sertifikaları
- Can kurtarma ve yangınla mücadele ekipmanları
- Geminin yapısı, yapısal bütünlüğü ve makine dairesi durumu
- Personelin eğitim ve yeterlilik belgeleri
- Çevre koruma sistemleri (balast suyu yönetimi gibi)

c) **Klas Kuruluşu Denetlemeleri:** Gemilerin ve deniz yapılarının belirli standartlara (klas kurallarına) uygunluğunu kontrol etmek amacıyla yapılan denetim ve belgelendirmeye **klas kuruluşu denetlemesi** denir. Klas denetlemesi, bir klas kuruluşu (Türk Loydu, DNV gibi) tarafından gerçekleştirilir. Bu kuruluşlar geminin yapım, donanım, bakım ve operasyon yönüyle uluslararası emniyet kurallarına ve yapısal standartlara uygun olup olmadığını kontrol eder. Klas denetlemesi kapsamında yeni inşa denetimi, periyodik denetim ve özel denetimler yapılarak belgelendirme gerçekleştirilir.

- **Yeni İnşa Denetimi:** Gemi daha inşa edilirken kullanılan malzemeler, kaynaklar ve gemi dizaynının uygunluk açısından denetlenmesidir.
- **Periyodik Denetimler:** Klası bulunan gemilerin belirli aralıklarla (yılda bir veya beş yılda bir) denetlenmesidir.
- **Özel Denetimler:** Herhangi bir kaza veya büyük onarımlardan sonra geminin klas kuruluşu tarafından denetlenmesidir.
- **Belgelendirme:** Denetim sonucunda standartlara uygun olan gemiye klas sertifikasının verilmesidir.

Klas kuruluşu denetimleri sonucunda geminin tasarımı, inşası ve bakımında ilgili standartlara uygun olduğu belirlendiğinde gemi klas kuruluşu tarafından klaslanır. Buna **klaslama** denir. Klaslama diğer bir ifadeyle geminin ömrü süresince kurallara uygunluğunu doğrulayan hizmetlerdir. Geminin klaslanmasıyla birlikte klasa girme *(in class),* klasın korunması *(maintenance of class),* klasın askıya alınması *(suspension of class),* yeniden klasa girme *(reinstatement of class)* ve klastan çekilme *(withdrawal of class)* kavramları ortaya çıkar. Bu kavramlarla ilgili bilgiler Tablo 6.4'te verilmiştir.

Tablo 6.4: Klas Kavramları

Klasa Girme	Yeterli sörveylerin tamamlanmasının ardından geminin ilgili klas kurallarına uygun olduğunu doğrulamak için yapılan denetim sonucunda klasa girmesidir.
Klasın Korunması	Klaslanmış gemilerin klas kurallarına uygunluğunu devam ettirmesidir. Klaslı gemilerin klasını koruyabilmesi için uygun sörveylerden geçmesi gerekir. Ara sörvey, yıllık sörvey, dip ya da havuz sörveyleri, pervane sörveyi, kazan sörveyleri, makine sörveyleri ve ek sörveyler klasın korunması için yapılan sörveylerdir.
Klasın Askıya Alınması	Geminin tekne, makine ve donanımlarının ilgili kurallara uygun olduğunu ve bu uygunluğunu sürdüreceğini doğrulamak amacıyla sörveyler yapılır. Bu sörveyler belirlenen tarihlerde yapılamazsa klas askıya alınır. Bir gemi klası tamamen askıya alınabilir veya belirli bir donanıma ait klas da askıya alınabilir.

Yeniden Klasa Girme	Klasın iptal edilmesine neden olan durum ortadan kalktığında gemiye yeniden klas verilir. Yapılacak sörveylerin kapsamına ilgili klas kuruluşu karar verir. Yapılan sörveyler başarıyla tamamlanırsa ve ilgili klas kuruluşu klasın korunmasıyla ilgili isteklerin karşılanmış olduğunu belirlerse yeni klas sertifikası düzenlenir. Klas yeniden verildiğinde klas kuruluşu, iptal ettiği yasal sertifikalar ile tekrar verilen sertifikaları yazılı olarak ilgililere ve bayrak devletine bildirir.
Klastan Çekilme veya Klasın İptali	Klas kuruluşu haklı gördüğü nedenlerden dolayı geminin klasını iptal edebilir. Klasın iptal edilme nedenleri genel olarak şunlardır: • Klasın korunması ile ilgili şartların ihlal edilmesi • Geminin çalışmayı emniyetli olarak sürdüremeyeceğinin belirlenmesi • Liman devleti ya da bayrak devleti kontrolü sırasında tespit edilen ciddi kusurlar nedeniyle geminin bir veya birden fazla kez tutuklanması ya da gemide program dışı sörvey sırasında ciddi kusurların tespit edilmesi • Geminin yapısal olarak tam kaybı, yitirilmesi ve hurdaya çıktığının bildirilmesi Klasın askıya alınması veya iptali hâlinde klas kuruluşu durumu ilgililere ve bayrak devletine yazılı olarak bildirir. Bu bildiriye askıya alınan veya iptal edilen klas nedeniyle iptal edilen yasal sertifikalar da dâhil edilir. Klas iptali ve iptal edilen sertifikalar sicil kitabına girilir ve ilgililere bildirilir (sigortacıya, Equasis, Sirenac gibi kuruluşlara).

Klas denetimi sonucunda kullanılan kodlar şunlardır:

Durum Kodu *(Status Code)*

- del: Klasta *(In class.)*.
- sus: Klas askıya alındı *(Suspended.)*.
- rei: Klas eski hâline getirildi *(Reinstated.)*.
- wit: Klasın iptali *(withdrawn)*
- rea: Yeniden klasa alındı *(Reassigned.)*.

Durum Nedeni Kodları *(Reasons for Status Code)*

- a: Sörveyin gecikmiş olması *(survey overdue)*
- b: Klas koşullarına veya gereklerine uyulmaması *(non-compliance with conditions of class or recommendations)*
- c: Kaza *(casualty)*
- d: Diğer nedenler [klas tarafından *(by society for other reasons)]*
- 0: Klasmanın başka bir IACS üyesine aktarılması *(transfer of class to another IACS member)*
- 1: Klasmanın IACS dışı bir topluluğa aktarılması *(transfer of class to a non-IACS society)*
- 2: Geri dönüşüm için satıldı (hurda) *[Sold for recycling (scrap).].*
- 3: Sahibinin başka nedenlerle talebi *(owner's request for other reasons)*

ç) **Diğer Denetlemeler:** Gemiler liman devleti kontrolü, bayrak devleti denetlemesi ve klas sörveyleri dışında bazı denetlemelerle karşı karşıya kalır. Bu denetlemelerin farklı olmasındaki önemli nedenler personel emniyeti, yük emniyeti ve çevrenin korunmasıdır. Diğer denetlemeler sahil güvenlik denetlemeleri, özel şirket denetlemeleri ve terminal denetlemesi olarak sıralanabilir.

- Sahil güvenlik; gemileri limana girerken, ulusal bir sınırı geçerken veya kıyı şeridi boyunca stratejik bölgelerden geçerken denetler. Bununla birlikte bir kural ihlali veya şüphesi varsa gemilerin demirde denetlenmesi de mümkündür. Sahil güvenlik denetlemesiyle ilgili önemli bir durum ise Amerika Birleşik Devletleri (ABD) limanlarıdır. Çünkü ABD'de liman devleti denetimi Ulaştırma Departmanı Sekreterliğine bağlı Birleşik Devletler Sahil Güvenliği *(United States Coast Guard-USCG)* tarafından yürütülür. USCG'nin görevleriyle ilgili sorumlulukları yerine getirmek ve gerekli yetkiyi kullanmak üzere USCG kumandanını ilgili birim görevlendirir. Bu yetki ve görevlendirmeyle gemilerin denetlemesi gerçekleştirilir.
- Tanker ve gaz gemileri elleçledikleri yüklerin tehlikeli olmasından dolayı genellikle terminal emniyet denetimlerine *(terminal safety inspection)* tabi tutulur. Bir terminal emniyet yöneticisi veya temsilcisi, gemiyi ziyaret eder ve terminal gereksinimlerine göre emniyetli operasyon gerçekleştirmek amacıyla gemide denetim yapar. Bu denetimde geminin makine, dümen donanımı, emniyet ve seyir ekipmanlarından ziyade geminin ve yük donanımlarının operasyonel hazırlığına odaklanılır. Diğer bir ifadeyle geminin yük transfer işlemleri öncesinde, sonrasında ve operasyon sırasında acil bir durumla başa çıkmaya hazır olup olmadığı denetlenir. Denetlemede bulunan herhangi bir eksiklik, geminin reddedilmesine veya limandan ayrılmasına neden olabilir. Gemi hakkında herhangi bir olumsuz rapor verilirse terminal gemiyi kara listeye alabilir.
- OCIMF SIRE denetimleri veya daha yaygın olarak bilinen adıyla inceleme denetimi *(vetting inspection)*, sıklıkla tanker gemilerinde gerçekleştirilir [SIRE *(Ship Inspection Report)*, Gemi Denetim Raporu Programı]. Vetting (veting) denetimi petrol şirketleri veya terminaller, SIRE sistemi altında akredite olmuş denetçiler ve Kimyasal Dağıtım Enstitüsü *(Chemical Distribution Institute-CDI)* sistemi altında akredite olmuş denetçiler tarafından gerçekleştirilir. Denetimin amacı yük taşıtacak şirketlerin yükün emniyetli ve güvenli bir şekilde gemilerde taşınmasını sağlamaya çalışmasıdır. Ayrıca yapılan denetimlere ait bilgilerin diğer ilgililerle paylaşılarak yaygınlaştırılması da temel amaçlardandır. SIRE üyeleri, gemi emniyetini ve güvenliğini teşvik etmeyi amaç edinir. Birçok gemi, vetting denetimi geçirir. OCIMF, petrol tankerleri için bir Gemi Denetim Anketi *(Vessel Inspection Questionnaire-VIQ)* ve kimyasal tankerler için de CDI kontrol listesi oluşturmuştur. Bu listelere göre gemi operasyonlarının çeşitli alanları, yönetim sistemi ve belirlenen diğer gereklilikler denetlenir ve sonuçlar SIRE genel ağ sitesine yüklenir.

Yukarıda bahsedilen denetimlerin dışında gemilerin Uluslararası Emniyetli Yönetim Sistemi'ne göre işletilip işletilmediğini tespit etmek amacıyla iç *(internal audit)* ve dış *(external audit)* denetimler yapılır.

4. BAKIM TUTUM

Gemilerin emniyetli ve güvenli bir şekilde deniz ticaretinde kullanılmasında bakım tutum faaliyetlerinin önemli bir yeri vardır. Gemilerde bulunan cihaz, donanım ve ekipmanların bakımlarının düzenli olarak yapılması gerekir. Yapılan iş ve işlemlerin de kayıt altına alınması gerekir. Bakım tutum faaliyetlerinin düzenli bir şekilde yapılması hem geminin deniz ticaretinde kullanımını kolaylaştırır hem de gemi paydaşlarının (donatan, kiracı, personel gibi) memnun bir şekilde gemiyi kullanmasını sağlar. Bakım tutum faaliyetlerinin düzenli olması için de düzenli bir bakım tutum yönetim ve sisteminin olması gerekir.

4.1. Bakım ve Onarım

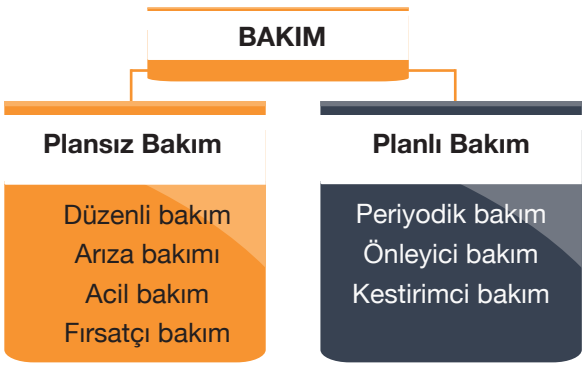
Gemide bulunan donanım ve cihazların görevlerini uzun süre yerine getirebilmesi için iyi bir bakım tutum yapılmalıdır. Bir donanım veya cihazda herhangi bir arıza yokken ya da olası arızaların önüne geçmek amacıyla yapılan işlemlere **bakım *(maintenance)*** denir. Diğer bir ifadeyle bakım, donanım ve cihazların çalışır durumda olmasını kontrol altında tutmaktır. Bakım faaliyetleri planlama, yürütme ve kontrol aşamalarından oluşur. Eğer bir donanım görevini tam olarak yerine getirebiliyorsa bu donanım sağlam kabul edilir. Ancak donanım, cihaz veya sistemlerin görevlerini yerine getirememesine **arıza** denir. Arızalanan donanım veya sistemlerin tekrar işlevlerini yerine getirebilmesi için yapılan işlere de **onarım *(repair)*** denir. Gemide bulunan donanım, cihaz ve sistemler için yapılan bakım ve onarım işlemleri bakım tutum kapsamında yer alır. Bir geminin bakım tutumu genel olarak şunlardan oluşur:

- Tekne bakımı (güverte, borda bakımı gibi)
- Makine ve makine sistemleri bakımı (ana makine, jeneratör bakımı gibi)
- Donanım ve donanım sitemleri bakımı (ırgat, kreyn bakımı gibi)
- Cihaz, araç gereç ve ekipman bakımı (telsiz, yangın ekipmanları bakımı gibi)

4.1.1. Bakım Yönetimi

Bakım amaçlarını, stratejilerini ve sorumluluklarını belirleyerek bakım planlanması, bakım kontrolü, bakım denetimi, bakım iyileştirmesi gibi faaliyetlerin gerçekleştirilmesini sağlayan yönetim faaliyetlerine **bakım yönetimi** denir. Bakım yönetimi, gemi teknik yönetiminin en önemli unsurlarındandır. Gemilerin denize elverişli olmasını sağlamak teknik, idari ve yönetimsel faaliyetlerin birbiriyle koordinasyon içerisinde yürütülmesi sonucunda gerçekleşir. Bakım yönetimi faaliyetleri genel olarak makine, donanım, cihaz ve sistemlerin kontrolünü, bakımını, onarımını veya değiştirilmesini içerir.

Donanım, cihaz ve sistemlerin sağlam kalarak görevlerini yerine getirmesi amacıyla üretici firmalar ve kullanıcılar tarafından birçok bakım yöntemi geliştirilmiştir. Bakım yöntemi, plansız bakım ve planlı bakım olmak üzere iki gruba ayrılır. Plansız ve planlı bakım da kendi içinde alt gruplara ayrılır (Şema 6.5). Bu gruplar şunlardır:



Şema 6.5: Plansız ve planlı bakım türleri

a) Plansız Bakım *(Unplanned Maintenance)*: Donanım, cihaz ve sistemlerin arızalanması durumunda yapılan bakımdır. Bakım ve onarım maliyetleri düşüktür. Bu yöntem daha az planlama gerektirdiği için yöntemin belge ve kayıt işleri de azdır. Fazla yedeği bulunan, kolay tamir edilen ve değeri düşük olan cihaz veya sistemlerde uygulanan bir yöntemdir.

- **Düzenli Bakım *(Routine Maintenance)*:** Donanım ve cihazların yağlanması, temizlenmesi, kontrolü gibi düzenli olarak yapılan bakımlardır.
- **Arıza Bakımı *(Breakdown Maintenance)*:** Donanım ve cihazların arızasından sonra onarımlarının yapılmasıdır.
- **Acil Bakım *(Emergency maintenance)*:** Donanım ve cihazların onarımlarının zaman kaybetmeden yapılmasıdır. Acil bakım, durumun aciliyetini ifade eder.
- **Fırsatçı Bakım *(Opportunistic Maintenance)*:** Donanım ve cihazların beklenmedik bir şekilde arızalanması durumunda ortaya çıkar.

b) Planlı Bakım *(Planned Maintenance)*: Donanım, cihaz veya sistemlerin arızalarını önlemek ve performanslarını korumak amacıyla yapılan rutin bakımlardır. Planlı bakım, donanım ve cihazların ömürlerinin uzamasına, verimli kullanılmasına, arızalarının ve bakım giderlerinin azalmasına yardımcı olur.

- **Periyodik Bakım *(Periodic Maintenance)*:** Donanım, cihaz veya sistemlerin ömrünün uzatılması ve plansız arızaların azaltılması amacıyla önceden belirlenen bir zamanda ilgili donanımların bakımlarının yapılmasıdır. Koruyucu bakım da periyodik bakım kapsamında değerlendirilebilir.
- **Önleyici Bakım *(Preventive Maintenance)*:** Donanım, cihaz veya sistemlerde herhangi bir arıza veya olay meydana gelmeden önce yapılan bakımdır. Bu bakım türünde donanım, cihaz veya sistemler için zamanında yapılan müdahale ve değişiklikler sayesinde arızaların sebepleri ortadan kaldırılarak sistemlerin sağlıklı çalışması sağlanır.
- **Kestirimci Bakım *(Predictive Maintenance)*:** Donanım, cihaz veya sistemlerde meydana gelmesi olası arızaların tahmin edilip arıza gerçekleşmeden önlenmesi amacıyla yapılan bakımdır. Bu bakım türünde sensörler, yapay zekâ gibi sistemi sürekli izleyen donanımlar kullanılarak arızaların tahmin edilmesi sağlanır.

Bakım türlerini kapsayan iki önemli bakım vardır. Bunlar önleyici bakım ve düzeltici bakımdır. Önleyici bakım, planlı veya programlı bakım olarak da bilinir. Periyodik olarak sistematik bir şekilde yapılır. Bu bakımda donanım ve cihazlar sistematik olarak incelenir ve arızaların tespit edilerek sistemin çalışır durumda olması sağlanır. Önleyici bakım düzenli olarak planlanmış zaman dilimlerinde gerçekleştirilir. Önleyici bakımda genel olarak şu faaliyetler gerçekleştirilir (Söz konusu faaliyetler bunlarla sınırlı değildir):

- Yağ değiştirme
- Gresleme ve yağlama
- Yakıt ikmali
- Temizleme ve elektrik temas yüzeylerini kontrol etme
- Pasları giderme ve gevşek yerleri sıkma
- Rutin kontroller ve kalibrasyon
- Arızalı donanımları bulma, kontrol etme, değiştirme veya onarma
- Kullanım ömürleri tamamlanmadan ve aşınmaya başlamadan önce parçaları değiştirme
- Küçük veya büyük ölçüde eskimiş ve yıpranmış parçaları elden geçirme

Düzeltici bakım *(corrective maintenance)*, çalışmayan veya arızalanmış donanım ve sitemlerde yapılan bakımdır. Diğer bir ifadeyle bir sistemin başarısız olması durumunda yapılan iş ve işlemleri içerir. Bu bakım türünde yapılan işler reaktiftir ve öngörülmeyen durumları içerdiği için de plansızdır. Bakım yapılırken sistemin kullanılamama durumu ortaya çıkar. Düzeltici bakımda amaç bir an önce arızanın giderilerek sistemin çalışır hâle getirilmesidir. Düzeltici bakımda genelde şu işler yapılır:

- Arızanın tespiti
- Arızaya neden olan parçanın onarımı veya değişimi
- Arızayla ilgili diğer ekipmanların kontrolü ve ayarı
- Arızanın giderildiğini onaylamak için sistemi devreye alarak test etme
- Yapılan iş ve işlemleri kayıt altına alma (jurnale kaydetme gibi)

4.1.2. Planlı Bakım Sistemi

Planlı bakım yapılırken önemli adımlardan biri planlı bakım sisteminin *(planned maintenance system-PMS)* uygulanmasıdır. **Planlı bakım sistemi (PBS)**; bir işletmedeki makine, ekipman ve tesislerin arızalanmasını önlemek, ömürlerini uzatmak, performanslarını en iyi duruma getirmek, beklenmedik arıza veya durmaları en aza indirmek amacıyla bakım faaliyetlerinin önceden belirlenen bir program dâhilinde yapılması, takip edilmesi ve yönetilmesidir. PBS'de düzeltici bakım yerine proaktif bir bakım anlayışı benimsenir. Diğer bir deyişle PBS'de sorunlar ortaya çıkmadan önce veya küçük sorun belirtileri görüldüğünde müdahale etme hedeflenir.

4.1.3. Gemilerde Planlı Bakım Sistemi (PMS)

Gemide yapılması gereken bakım tutum faaliyetlerinin kurallara uygun olarak planlanması, yapılan planın uygulanması ve yapılan işlemlerin belgelendirilerek kayıt altına alınması **planlı**

bakım sistemi kapsamında yer alır. Planlı bakım sistemi donanım, cihaz veya sistemlerin üretici firma ve klas kuruluşlarının gerekliliklerine uygun olarak bakımlarının planlanması, belirli aralıklarla yapılması ve yapılan bakımların belgelendirilerek kayıt altına alınmasıdır. Gemilerde planlı bakım sistemi, ISM Kod'a göre zorunludur. PBS; ISM Kod, SOLAS gibi uluslararası denizcilik kuralları ile klas kuruluşlarının gerekliliklerinin önemli bir parçasını oluşturur. Bir PBS genellikle şunlardan oluşur:

- **Ekipman Envanteri:** Gemide bulunan tüm makine, sistem ve donanımların detaylı listesi (ana makine, yardımcı makineler, güverte ekipmanları, seyir cihazları, yangın söndürme ve can kurtarma ekipmanları gibi)
- **Yedek Parça Yönetimi:** Kritik öneme sahip yedek parçaları belirleme, parçaların stok seviyelerini yönetme, sipariş ve tedarik süreçlerini takip etme
- **Bakım Planları ve Programları:** Üretici firma tavsiyeleri, klas kuruluşu kuralları, ekipmanın çalışma saati ve belirli zaman aralıklarına (haftalık, aylık, yıllık gibi) veya yapılan ölçümlerin sonuçlarına göre belirlenen düzenli bakım planları ve görevleri
- **Bakım Talimatları ve Prosedürleri:** Her bir bakım görevinin nasıl yapılacağını adım adım açıklayan detaylı talimatlar, kontrol listeleri ve emniyet önlemleri
- **Kayıt Tutma ve Raporlama:** Yapılan tüm bakım ve onarım işlerinin (yapılan iş, tarih, sorumlu personel, kullanılan yedek parçalar, harcanan zaman, ölçüm değerleri gibi) detaylı kayıtlarını tutuma, tamamlanan iş emirleri, arıza raporları ve denetim sonuçlarını dosyalama, bakım geçmişini ve performans verilerini analiz ederek sistemin etkinliğini değerlendirme
- **İş Emirleri Sistemi:** Planlanan veya anlık ortaya çıkan bakım işlerini atama, takip etme ve bunların tamamlanmasını yönetme
- **Personel Eğitimi:** Gemi personelini PMS prosedürleri, bakım teknikleri ve emniyet konularında düzenli olarak eğitme
- **Yazılım Desteği:** Günümüzde birçok planlı bakım sisteminde bu süreçleri yönetmek için özel olarak geliştirilmiş bilgisayar tabanlı bakım yönetim sistemi *(computerized maintenance management system-CMMS)* veya PMS yazılımları kullanır. Bu yazılımlar; bakım programlaması, iş emri takibi, yedek parça envanteri, maliyet analizi, raporlama gibi birçok işlevi kolaylaştırır.

Planlı bakım sisteminin amacı yürürlükteki kurallar doğrultusunda bakım tutum yaparak donanımların ve geminin emniyetli bir şekilde operasyonlarını gerçekleştirmesini sağlamaktır. Denizcilik şirketlerinin büyüklüklerine ve sahip oldukları gemi türlerine göre çeşitli planlı bakım sistemleri vardır. Ancak gemi türü ne olursa olsun planlı bakım sisteminde bakım yapmaya yönelik sistemli bir risk değerlendirmesine, makine, donanım, cihaz, yedek parça ve diğer sistemlere ait bilgilerin yer aldığı veri tabanı bulunur. Verimli bir planlı bakım sistemi sadece kurallarda belirtilenleri yerine getirmekle kalmaz aynı zamanda cihaz ve donanımların korunarak verimli kullanılmasına yardımcı olur.

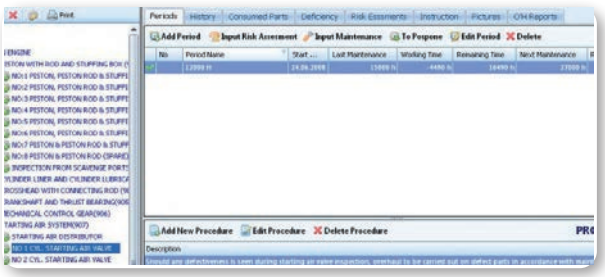
Planlı bakım sistemi gemiler için operasyonel emniyet ve güvenlik sağlar. Ayrıca beklenmedik bir şekilde meydana gelen arızaların ve onarım maliyetlerinin azalmasına yardımcı olur. Bu sistem hem gemi sahipleri hem denizcilik otoriteleri için verimlilik ve emniyet açısından büyük bir avantaj sağlar.

Planlı bakım sisteminde arızaları önleme veya arızaların teşhisi önceliklidir. Bu amaçla planlı bakım sistemi, kurallara uygun olarak donanım, cihaz ve sistemlere ait koruyucu bakımların planlamasını, uygulamasını ve kontrolünü içerir. Planlı bakım sisteminin faydaları şunlardır:

- Herhangi bir arızanın önceden bilinmesini sağlar.
- Donanım, cihaz ve sistemin ömrünü ve çalışma süresini uzatır.
- Eskimiş parçaların zamanında değiştirilmesini sağlayarak oluşması muhtemel daha büyük arızaları önler.
- Maliyet ve zamandan tasarruf sağlar.

- Hayati tehlikelerin önlenmesine yardımcı olur.
- Geminin operasyonel faaliyetlerini etkileyecek arızaların oluşma ihtimalini azaltır.
- Donanım, cihaz ve sistemlerin her zaman kullanılabilir durumda olmasını sağlar.
- Küçük ve daha az sıklıkta onarımlar yapılmasını sağlar.
- Gereksiz yedek parça stoğundan kaçınılmasını sağlar.
- Gemi personeli için emniyetli ve güvenli çalışma ortamının oluşmasını sağlar.

Günümüzde planlı bakım sistemi bilgisayar yazılımlarıyla kolaylıkla uygulanır (Görsel 6.1).



Görsel 6.1: PMS yazılımı

PMS yazılımıyla genel olarak yapılan işler şunlardır:

- Gemi bakım yönetimi
- Gemi ekipmanlarının ve bakım işlerinin merkezî yönetimi
- Yapılan işleri raporlama
- Gemi ile şirket arasında çevrim içi bilgi alışverişi
- Tüm planlı ve plansız bakım görevlerini hazırlama ve belgeleme
- Bakım takvimi oluşturma
- Bakım zamanı gelen donanımlarla ilgili uyarı verme
- Bakımları önem derecesine göre kategorilere ayırma
- Bakım için kullanılan yedek parça stoklarını otomatik olarak güncelleme
- Her ekipmana ait kayıtları tutma
- Arıza yönetimi

4.2. Gemi Bakım Yönetimi

Gemilerin bakım yönetimi için şirket veya diğer ilgililer tarafından birçok iş ve işlem yapılmalıdır. Bir geminin bakım yönetimi için bakım planı, bakım politikası, bakım talimat ve prosedürlerinin olması gerekir. Belirlenen bu unsurlara göre planlı bakım sistemi uygulanarak geminin bakım yönetimi sağlanır.

a) Bakım Planı: Planlı bakım sisteminin uygulanabilmesi için yapılan tüm planlardır. Bakım planında bakımı yapılacak tüm donanım ve cihazların bakım zamanları ve listeleri yer alır. Ayrıca bakım aralıkları (her sefer, haftalık, aylık, 3 aylık, 6 aylık, yıllık, 2 yıllık, 5 yıllık gibi) da detaylı olarak yer alır.

Gemi için bakım planı yapılmasının temel amacı bakım onarım çalışmalarının mümkün olan en kısa sürede ve en az maliyetle yapılmasını sağlamaktır. Bu nedenle denizcilik şirketleri gemi donanım ve sistemlerinin belirli bir çalışma ve emniyet standardında olması için bir bakım planını takip eder. Bakım planı, geminin rutin operasyonları için zorunlu ögedir. Ayrıca geminin bakım mekanizmasının ayrılmaz bir parçasıdır. Bir bakım planı yapılırken ISM Kod'da yer alan talimatlar ve makine üreticileri tarafından ortaya konulan yönergeler dikkate alınır. Ayrıca bakım planı yapılırken geminin tipi, durumu, yaşı gibi özellikler de dikkate alınır. Başarılı bir bakım planı oluşturma adımları şunlardır:

- Sorunu belirlemek.
- Çözüm önermek.
- Çözümü değerlendirmek.
- Çözümü uygulamak.
- Çözümün etkinliğini değerlendirmek.
- Çözümü kontrol etmek.

Bakım planında yer alan unsurlar genel olarak şunlardır:

- Geminin gövdesi, güvertesi, üst yapı elemanları, makinesi, donanımları ve kritik gemi sistemleri
- Üretici tarafından verilen bakım talimatları
- Planlı bakım sistemine göre rutin bakımlar ve bakımların zaman aralıkları
- Bakım kaydı, bakımın kim tarafından ve nasıl yapılacağı

- Yapılan önceki bakımların nasıl ve kim tarafından yapıldığı
- Bakım için gerekli yedek parça ve bileşenler
- Planlı bakım sistemine göre geminin 5 yıllık bakım ihtiyaçları
- Bakımlar için tercih edilen bakım şirketlerinin (kara ve deniz kısmı için ayrı ayrı) listesi

b) Bakım Politikası: Geminin emniyetli ve güvenli bir şekilde faaliyet gösterebilmesi için şirket tarafından oluşturulur. Şirket, oluşturulan bakım politikasında gemilerin bakımlarıyla ilgili genel hatları belirler. Politikanın oluşturulmasında uluslararası kurallar, klas kuralları, bayrak devleti kuralları ve diğer kurallar dikkate alınır. Bakım politikasında amaç, kapsam, bakımlarda temel ilkeler, bakım programları, sorumluluklar, belgelendirme ve denetimle ilgili bilgiler yer alır. Bakım politikası içeriği genel olarak şu şekildedir:

- Bakımların şirket yönetmeliklerine, operasyon kılavuzlarına, emniyet kılavuzlarına, ilgili yasal yönetmeliklere, liman talimatlarına ve diğer kurallara uygun yapılması gerektiği politikada yer alır.
- Gemilerde yapılacak bakımların genel sorumlusu politikada belirtilir.
- Bakım sırasında emniyetin sağlanması, talimatlara uygun hareketin kontrolü ve teknik denetim sorumlusu politikada belirtilir.
- Bakımların incelenmesi ve diğer konularla ilgili kontroller için şirket yetkililerinin belirli aralıklarla gemi ziyareti yapması gerektiği politikada yer alır.
- Yapılan ziyaretlerin içeriği ve eksiklik belirlenmesi durumunda tutulacak kayıtların genel hatları politikada yer alır.
- Bakım ve onarımlarla ilgili hazırlanacak program veya takvimin genel hatları politikada belirtilir.
- Yedek parça stoklarının sorumluluklarıyla ilgili genel bilgiler politikada yer alır.

c) Bakım Talimat ve Prosedürleri: Bakımla ilgili plan ve politikasını oluşturan şirketler, bakımların detaylarıyla ilgili talimat ve prosedürleri içeren daha detaylı bir kılavuz hazırlar. Bu kılavuz genel olarak **planlı bakım kılavuzu *(planned maintenance manual)*** adıyla anılır. Bu kılavuzda bakım politikası, bakım talimat ve prosedürleri detaylı olarak yer alır. Bakım kılavuzunun içeriği şöyledir:

- Gemi ve ekipmanların bakımıyla ilgili genel bilgi ve prosedürler
- Makine dairesi bakım ve yönetimi
- Arıza bildirimi ve bakım onarım takibi
- Geminin sörvey ve sertifikalarının takibi
- Bakım ekipleri, yükleniciler, yüzer onarımlar, diğer hizmet ve servislerle ilgili bilgiler
- Kuru havuz ve büyük onarımlar
- Yağların tedarik edilmesi ve örnek analizleri
- Makine ve sistemlerin bakımı ve denetimi
- Yangın ve can kurtarma donanım veya sistemlerinin bakımı ve denetimi
- Yük donanımları ve sistemlerinin bakımı ve denetimi
- Bağlama donanımları, kaldırma aletleri ve diğer güverte donanımlarının bakımı ve denetimi

4.3. Gemi Bakım Tutumu

Belirlenen bakım plan ve prosedürlerine göre gemide birçok bakım gerçekleştirilir. Burada gemilerde yapılan bakımlara genel olarak değinilecektir. Gemide yapılan bakımlar şunlardır:

a) Korozyonla Mücadele: Korozyona neden olan etkenlerden dolayı geminin yapısında ve donanımlarında bozulmalar meydana gelir. Bunu engellemek veya korozyona uğrayan kısımları tamir etmek amacıyla gemide raspa ve boya yapılarak korozyonla mücadele edilir.

b) Sabit ve Hareketli Donanımların Bakım Tutumu: Sabit ve hareketli donanımların emniyetli çalışmaya devam etmesi amacıyla yağlama, tellerin değişimi, testler gibi çeşitli bakım tutum işleri yapılır.

c) **Ambar ve Tankların Bakım Tutumu:** Ambar ve tankların temizliği, sızdırmazlık kontrolü, yapılarının kontrolü ve onarımı gibi bakım tutum işleri yapılır.

ç) **Yaşam Mahallinin Bakım Tutumu:** Yaşam mahallinin ILO gibi uluslararası kuruluşların kurallarına göre personelin emniyet içerisinde, rahat ve refah seviyesi yüksek bir hâlde yaşayabileceği şekilde olması için gerekli bakım tutum işleri yapılır

d) **Havuzda Bakım Tutum:** Gemi denizdeyken yapılamayan bakım ve onarımlar için havuza alınır. Burada geminin bakım tutum işleri yapılır. Havuzda yapılan bakım işlerinin büyük bir kısmı karinanın temizliği, raspa, boya ve sac değişimi işlerinden oluşur.

4.4. Bakım Tutum Takibi ve Kayıtları

Yapılan tüm bakım tutum ve onarımlar detaylarıyla birlikte kaydedilerek saklanır. Şirket tarafından bakım tutumla ilgili hazırlanan ISM Kod evrakı uygun şekilde doldurularak klasörlerde muhafaza edilir. Son zamanlarda çevreyi koruma ve kâğıt kullanımını azaltma amacıyla bakım tutum kayıtları elektronik ortamlarda tutulur. PMS yazılımları, bakımların takibi ve kayıtlarının düzenli olarak tutulmasına olanak sağlar. Gemi ve şirket personeli de PMS üzerinden gerekli takibi ve kaydı yapar.

4.5. Bakım Tutum Yazışmaları

Bakım tutumlarla ilgili ihtiyaç duyulan yedek parça ve diğer elamanlar için şirket veya şirketin yetkilendirdiği kişilerle iletişim kurulur. Ayrıca geminin kritik donanımlarıyla ilgili yapılacak bakımlarda şirketin iznine ihtiyaç duyulur. Şirket ve diğer kişilerle kurulacak iletişimi belirli bir kalıba uydurmak zordur. Bundan dolayı ilgililerle yapılacak yazışmalar ve alınacak izinlerde rutin olarak kullanılan yazışma formatının kullanılması, yapılacak iş veya işlemlerin detaylı bir şekilde açıklanması yeterli olacaktır.

5. PERSONEL YÖNETİMİ VE EĞİTİMİ

Denizcilik firmalarının amaçlarını gerçekleştirmesi ve hedefleri doğrultusunda emin adımlarla ilerleyebilmesi için iyi bir personel yönetiminin uygulanması gerekir. Ayrıca personelin eğitimi de büyük öneme sahiptir.

5.1. Personel Yönetimi

Gemide ve karada çalışacak personelle ilgili iş ve işlemler, şirketlerin personel departmanı tarafından yapılır. Personel seçimi, personel alımı, maaş, sertifika kontrolü, ulaşım, yaşam standartlarının iyileştirilmesi, personel kayıtları, başvuru formları, eğitim kayıtları, personelin geçmişi, sağlık kayıtlarının tutulması, düzenlenmesi ve raporlanması personel departmanı tarafından yapılır. Tüm bu faaliyetlerin düzenli yapılabilmesi iyi bir personel yönetimiyle mümkündür. Denizcilikte hâlâ personel departmanı olarak ifade edilse de şirketlerde bu bölüm günümüzde insan kaynakları departmanı olarak adlandırılır.

Personel yönetiminin temel amacı gemiye uluslararası kurallara uygun sertifikalara sahip, geminin emniyetini sağlayabilecek, denizde çalışmaya uygun, emniyetli operasyonlar gerçekleştirebilen eğitimli ve tecrübeli personel bulmaktır. Bunun yanında tecrübesiz olanların da kendilerini geliştirmelerine imkân sağlayarak gemiye gitmeden önce gemiyle ilgili temel eğitimlerin alınmasını sağlamak personel yönetiminin temel amaçlarındandır. Personelin kontrat süresince performansını ölçmek, eğitim ihtiyaçlarını belirlemek ve kariyer gelişimlerini takip ederek performans değerlendirmesi yapmak da personel yönetiminin bir parçasıdır.

Personel yönetiminde önemli konulardan biri gemilerde çalışan personelle ilgili performans değerlendirmesi yapmak ve personel hakkında dosya hazırlayarak personelin özlük bilgileriyle birlikte diğer bilgilerini kayıt altına almaktır. Bu kayıtta personelin meslek hayatında çalıştığı gemiler, bu gemilerdeki çalışma süreleri, en son çalıştığı geminin adı, çalışma süresi, gemiden ayrılma nedeni gibi bilgiler yer alır.

Denizcilikte personel yönetimiyle ilgili oluşturulan uluslararası düzenlemelerin başında STCW ve MLC Kod vardır. STCW, gemi insanlarının eğitim, belgelendirme ve vardiya tutma standartlarını belirleyerek personel yönetiminin eğitim ve sertifikasyon süreçlerini doğrudan etkiler. MLC Kod ise gemi insanlarının çalışma ve yaşam koşullarıyla ilgili standartları belirler. İşe alım, ücret, çalışma saatleri, izin, konaklama, iaşe, sağlık hizmetleri, sosyal güvenlik gibi birçok konuda personel yönetimi uygulamalarını şekillendirir.

5.1.1. Personel Seçimi

Gemi personeli seçimi hem uluslararası ve ulusal kurallara hem de gemideki ihtiyaçlara göre belirlenen ölçütler doğrultusunda yapılır. Bu süreçte personel adaylarının eğitim düzeyleri, deneyimleri, yeterlilik belgeleri ve kişisel yetkinlikleri dikkate alınır. Gemi personeliyle ilgili düzenlemelerin başında STCW, Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği ile Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Eğitim ve Sınav Yönergesi gelir. Personel seçiminde göz önünde bulundurulan unsurlar şunlardır:

- Çalıştığı gemiler ve çalışma süreleri
- Mesleki bilgi ve becerileri
- Yabancı dil bilgisi
- Yaşı
- Uyruğu
- Eğitim düzeyi
- Yeterliliği
- Sağlık durumu
- Gerekli olan sertifikaların var olup olmadığı ve sertifikaların geçerlilik süresi

5.1.2. Personel İşleri

Personel yönetiminin önemli konularından biri personelle ilgili iş ve işlemlerdir. Personelin maaşı, gemiye katılması, gemiden ayrılıp ikametine varması gibi birçok iş ve işlem, personel bölümü ile diğer bölümlerin iş birliğiyle gerçekleştirilir. Böylece personel yönetiminin verimli bir şekilde gerçekleşmesi sağlanır. Personelle ilgili işlerin bazıları Tablo 6.5'te verilmiştir.

Tablo 6.5: Personelle İlgili İşler

Maaş ve Sigorta	Personel yönetiminde önemli konulardan biri maaş ve sigortadır. Gemi ve karada çalışacak kişiler için maaşın dolgun olması ve maaşların zamanında yatırılması önemlidir. Kişiler, firmaları seçerken bu iki hususa dikkat eder. Şirketler açısından da personelden yüksek verim alıp daha az masraf etme önemlidir. Personel yönetimi bu durumları göz önünde bulundurarak personel maaşlarının düzenlenmesini ve tecrübeli kişilerin şirkette çalışmasını sağlar. Diğer önemli husus ise personelin maaşıyla orantılı olarak sosyal sağlık güvencesine sahip olmasıdır. Türk bayraklı gemilerde çalışan personelin sigortaları mutlaka yaptırılmalıdır. Yabancı gemilerde çalışan personel için durum farklıdır. Yabancı bayraklı gemilerde çalışanların da sigorta haklarının olması için yetkili kurumlar tarafından çeşitli çalışmalar yapılmaktadır. Gemi insanlarının maaşlarının ve sosyal haklarının korunması için çeşitli düzenlemeler ve uluslararası kuruluşlar vardır. ITF bu kuruluşlardan biridir. ITF, çalışanların maaşlarının asgari düzeyini belirleyerek şirketlerin buna göre hareket etmelerini sağlar ve bunu takip eder.

Ulaşım	Gemi personelinin ikametinden çıkıp gemiye ve gemiden ayrılıp ikamet yerine ulaşıncaya kadar olan masrafları şirkete aittir. Şirketin personel departmanı, diğer departmanlarla iş birliği yaparak personelin emniyetli bir şekilde gemiye katılmasını ve gemiden ayrılıp ikametine gitmesini sağlar.
Sağlık	Personel sağlık sorunu yaşadığında gemide müdahale edilebilecek küçük sorunlar için gerekli ilaç ve diğer tıbbi malzemelerin bulundurulması gerekir. Ayrıca tıbbi tavsiye alınabilecek bir şirket doktorunun olması da önemlidir. Gemide müdahale edilemeyecek sorunlar için hasta personelin tahliyesinin ve gerekli tedavilerinin yapılması gerekir. Şirketin operasyon ve personel departmanı iş birliği içinde çalışarak hasta personelle ilgili iş ve işlemleri yürütür.
Eğitim	Gemide çalışacak personelin gerekli akademik eğitimleri alması ve şirket prosedürlerini, şirketin bünyesinde bulunan gemi türlerini ve çalışacağı gemiyi bilip tanıması gerekir. Bundan dolayı gemi personeline şirket tarafından veya şirketin anlaştığı eğitim kurumları tarafından eğitim verilir. Bunun takibi ve planlaması personel departmanı ve diğer ilgili departmanlar tarafından yapılır.
Giyim Malzemeleri	Gemi personeli şirketi ve bayrağını taşıdığı ülkeyi temsil ettiğinden personelin giyimi düzgün olmalıdır. Çalışırken rahat ve emniyetli olması açısından şirket tarafından personele uygun iş elbiseleri temin edilir. Bunlar üniforma, tulum, tişört, kaban, ayakkabı gibi giyim malzemeleridir. Bu malzemeler personel ihtiyacına göre gemide ve şirkette bulundurulur, gemiye katılacak personele şirket tarafından verilir.
Konaklama	Gemiye katılış ve gemiden ayrılış için geminin limana yanaşamadığı durumlarda personelin konaklama ihtiyacı ortaya çıkabilir. Bu durumda ilgili departman personelin kalacağı oteli ayarlayarak acente vasıtasıyla otele ulaşmasını sağlar.
Acente	Gemiye katılan ve gemiden ayrılan personelin konaklama ihtiyaçları, havalimanı, otogar gibi yerlere ulaşımları acente vasıtasıyla gerçekleştirilir. Acente personel değişimlerini, personel departmanı ve operasyon departmanıyla koordineli olarak takip eder.
Performans Değerlendirme	Gemide çalışan personelin şirket bünyesinde çalışmaya devam etmesine karar verebilmek için performans değerlendirmesi yapılmalıdır. Performans değerlendirmesi, gemide personelden sorumlu kişiler tarafından yapılarak personel departmanına bildirilir. Personel departmanı ilgili raporları değerlendirerek personel hakkında karar verir.
Hizmet Sözleşmesi	Gemide çalışmaya başlayacak personelle şirket arasında ulusal ve uluslararası kurallara göre hizmet sözleşmesi yapılır. Bu sözleşmede gemi personelinin alacağı maaş, çalışma süresi, sözleşmenin fesih usulleri gibi bilgiler yer alır.
Personel Planlaması	Gemide çalışacak personelle ilgili işlerin planlanması, personelin gemiye katılışı, gemiden ayrılışı, izin süresi, kontratı (hizmet sözleşmesi), kontratının bitiş tarihi gibi planların yapılarak işlerin zamanında yürütülmesi gerekir.

İş Sağlığı ve Güvenliği	Çalışma hayatına atılan kişilerin iş sağlığı ve güvenliğine dikkat etmesi gerekir. Gemide iş sağlığı ve güvenliği kurallarına en üst düzeyde dikkat edilmesi gerekir. Basit hatalar sonucunda meydana gelebilecek iş kazaları, büyük zarar ve hasarlara neden olabilir. Ayrıca personelin kişisel koruyucu donanımlarını kullanmaması sonucunda da hastalıklar ve yaralanmalar meydana gelebilir. Bundan dolayı aşağıda verilen hususların yerine getirilerek donanım ve ekipmanların sağlanması, iş sağlığı ve güvenliği kurallarına riayet edilmesi gerekir. • Gemi ve yükün emniyetini sağlamak. • Personelin emniyet ve güvenliğini sağlamak. • Personelin fiziksel ve ruhsal sağlığını korumak. • Çevreyi korumak ve doğaya zarar vermemek.

5.2. Personel Eğitimleri

Gemi personelinin gemi insanı olabilmek amacıyla aldıkları eğitimlerin yanında kendilerinin, geminin ve yükün emniyeti için birçok eğitim alması, düzenli olarak talim yapması gerekir. Denizdeki çalışma hayatında birçok tehlike bulunduğundan bu tehlikelerle baş edebilmek adına eğitim çok önemlidir. Bundan dolayı bu eğitim ve talimler SOLAS, ISM Kod gibi uluslararası kurallarla zorunlu hâle getirilmiştir. Personel eğitimleri; gemiye katılmadan önce alması gereken eğitimler, gemide alması gereken eğitimler ve talimler olmak üzere üç başlıkta ele alınabilir.

5.2.1. Gemiye Katılmadan Önce Alınması Gereken Eğitimler

Her gemi personeli, gemide çalışabilmek için STCW ve ulusal kurallar tarafından belirlenen eğitimleri alarak gemi insanı olur. Ancak şirketler gemi personelinden verim alabilmek, denizcilik sektöründeki saygınlığını korumak, gemi ve yükün emniyetini sağlamak amacıyla gemilerinde çalıştıracakları personele daha detaylı eğitimler verir. Bu eğitimlerde şirket prosedürleri, şirket bünyesinde bulunan gemiler, emniyetli yönetim sistemi (SMS), ISM Kod, yük operasyonları, liman operasyonları, şirket politikaları, seyir kuralları, gemide yaşam kuralları, denizcilik örf ve âdetleriyle ilgili birçok konuya yer verilir. Bu eğitimler sayesinde şirketin emniyet ve kalite yönetimiyle ilgili kural, düzenleme, prosedür ve rehber niteliğindeki bilgilerinin tüm personel tarafından öğrenilmesi sağlanır.

5.2.2. Gemide Alınması Gereken Eğitimler

Gemiye katılan tüm personel, şirketin emniyetli yönetim sistemini anlamak ve uygulayabilmek için gemiye katıldıktan sonra en kısa sürede emniyetli yönetim el kitaplarını (şirket manuellerini) okur. Okuma tamamlandıktan sonra Okudum Anladım Formu'na personel bilgileri ve tarih girilerek bu husus kayıt altına alınır. Gemide bulunan şirket manuelleri ve diğer önemli manueller şunlardır:

- Şirket Manueli
- Seyir Manueli
- Kargo Manueli
- Makine Manueli
- Emniyet, Sağlık ve Çevre Manueli
- Acil Durum Manueli
- Can Kurtarma Araçları Eğitim Manueli
- Yangınla Mücadele Eğitim Manueli

- Gemi Petrol Kirliliği Acil Durum Planı
- Balast Suyu Yönetim Planı
- Acil Yedekleme Prosedürü
- Çöp Yönetim Planı
- Boya Manueli

Gemiye katılan personel, ISM Kod kuralları gereği gemiye katıldıktan sonra gemiyle ilgili tanıtım eğitimlerini almalıdır. Tanıtım eğitimi, intibak eğitimi olarak da bilinir. Tanıtım eğitiminin *(familiarization)* içeriği genel olarak şöyledir:

- Yangınla mücadele ekipmanlarının yerleri
- Can kurtarma araçlarının yerleri
- Kişisel koruyucu donanımların yerleri (can yeleği, dalma elbisesi, termal koruyucu gibi)
- Toplanma noktalarının yerleri
- Role kartı ve role görevleri
- SOLAS eğitim manuellerinin yerleri
- Şirket prosedürleri ve talimatlarının yeri
- Şirkete ait sirküler, form, yayın ve belgelerin yerleri

Gemiye yeni katılan personele kurallar gereği gemiye aşina olması, emniyet ve çevrenin korunması için seyre başlanmadan eğitim ve talimatlar verilir. Bu eğitim ve talimatlar, gemiye yeni katılmayan kıdemli zabitler tarafından verilir (Gemide 2. kaptan değişimi olmadığı durumlarda genel tanıtım eğitimi 2. kaptan tarafından verilir.). Gemide verilen eğitim ve talimatlar aşağıda yer almaktadır.

Makine personeli için eğitim ve talimatlar şunlardır:

- Sefere çıkmadan önce görevleri hatırlatılır.
- Gemi makine dairesi prosedürüne göre görevleri anlatılır. Bu görevlere ilişkin özel alet ve cihazlar gösterilerek bunların nasıl çalıştırılacağı ve bakımlarıyla ilgili bilgi verilir.
- Toplanma istasyonu ve role görevleri anlatılır.
- Yakıt ve yakıt tanklarının çabuk kapama kapakları ve valfleri gösterilir.
- Dümen arızası durumunda takip edilecek prosedür anlatılır.
- Acil durum dümen donanımı kullanımı anlatılır.
- Yangınla mücadele prosedürü kısaca anlatılır.
- Yangın pompalarının çalışma prensibi gösterilir.
- Yakıt transferi prosedürü anlatılır.
- Yakıt artığı ve çöpün toplanması, yakılması veya imha edilmesi gösterilir.
- Sintine sularını toplama, sintineden iskandil alma ve ölçümleri yapma işlemleri anlatılır.
- Herhangi bir şüpheli durumda başmühendise haber vermede tereddüt etmemesi gerektiği vurgulanır.

Güverte personeli için eğitim ve talimatlar şunlardır:

- Güvertedeki tapaların yeri gösterilir.
- Tütün mamulü içilen ve içilmeyen alanlar gösterilir.
- Şirketin tütün mamulü ve diğer zararlı maddelerle ilgili politikaları açıklanır.
- Güvertedeki hidrolik donanımların nasıl çalıştırıldığı gösterilir.
- Petrol sızıntısı müdahale setlerinin *(oil spill kit)* yeri gösterilir.
- Irgatların nasıl çalıştığı gösterilir.
- Kreyn ve yük donanımları anlatılır.
- Uluslararası sahil bağlantısının yeri gösterilir.
- Kapalı alanlara giriş prosedürleri anlatılır.
- Gemi türüne göre ambar kapaklarının çalışma sistemi anlatılır.
- Yangın istasyonlarının ve yangınla mücadele donanımlarının yerleri gösterilir.
- Köprüüstü seyir donanımları ve çalışma sistemi anlatılır.
- Seyir haritalarının yerleri gösterilir.
- Dümen ve otopilot kullanımı anlatılır.
- Dümeni ele alma prosedürü açıklanır.
- Personelin gemiye katıldığı yer hakkında bilgi verilir (Demirde: Demirleme yerinin özelliği, suda kullanılan demir ve kilit sayısı, draft, diğer gemilerin mevkileri gibi bilgiler verilir. Limanda: Palamar sayısı ve yeri, draft, limandaki su derinliği, yükleme-boşaltma ayrıntıları gibi bilgiler verilir.).
- Çöp istasyonunun yeri gösterilir.

Yukarıdakiler tanıtım eğitimleri hakkında genel bilgi vermek amacıyla ifade edilmiştir. Gemi türü,

şirket politikası ve diğer nedenlerden dolayı eğitim içeriği değişebilir. Tanıtım eğitimleri aşağıda yer aldığı üzere üç kısımda ele alınabilir.

- Gemiye katıldığında gemi limandan ayrılmadan önce veya ilk 24 saat içinde alınması gereken eğitimler
- Gemiye katıldıktan sonra 48 saat içinde alınması gereken eğitimler
- Gemiye katıldıktan sonra belirli bir süre (iki hafta gibi) içinde alınması gereken eğitimler

Örnek olması amacıyla gemide kullanılan tanıtım eğitimi formları Tablo 6.6'da verilmiştir.

Tablo 6.6: Tanıtım Eğitimi Formları

GEMİ TANITIMI *SHIP FAMILIARIZATION*			
Bu eğitim, gemiye yeni katılan tüm personele (zabitan ve mürettebat) katılışı müteakiben ilk 24 saat içinde veya gemi sefere kalkmadan önce geminin genel tanıtımı maksadıyla şirket eğitim prosedürüne göre konu ile ilgili zabit tarafından verilecek ve eğitimi veren şahıs tarafından parafe edilecektir. Bu formun bir nüshası gemide eğitim klasöründe muhafaza edilecek, diğer nüshası ise şirkete gönderilecektir. *This form must be completed according to company training procedure by related officer for all crew (officer and ratings) prior to the vessel sailing or, within 24 hours of joining, whichever comes first to familiarize crew to the ship. One copy of this form should return to the company.*			
F DL ² @CH9 *SHIP NAME:*		**S@Q²G9***DATE:*	
Mn-	**J NMT K@Q .** *SUBJECTS*		**D´ ²S²L ² UDQDM .** *TRAINER*
0	**F dl hmms` l ` l ³f dychqhch-** *Crew has been acquainted with the ship.*		
1	**Ljlhqj ds onksdj ` k c³ nj t mct ud ` mk A³lc³-** *Company policies explained and understood.*		
2	**S` mj dqsdl dkdl mhxds j t q` kk c³ ` mk s³lc³ ud ` mk A³lc³-** *Basic tanker safety regulations explained and understood.*		
3	**F dl h` bhkct qj l ` k c rhmx` kkdqh` mk s³lc³ ud ` mk A³lc³-** *Ship emergency alarms explained and understood.*		
4	**F dl hcd j hAhr dkj nqj xt bt dj hol ` mf hxlh h. j t kk m³l ³` mk s³lc³ ud ` mk A³lc³-** *Personnel protective equipments explained and understood.*		
5	**Qnkd j ` qs³ udqhch-qnkd f ' qduklqh` mk s³lc³ ud ` mk A³lc³- Snok` ml ` xdqh f ' r sdqhch-** *Muster card and duties explained and understood. Muster station (place).*		
6	**@bhkct qj l Δ³j ³Ak c³ ud x` A` l l ` g` kkmc dmj ` Δ³A qns` k c³ f ' r sdqhch-** *Emergency exists and routes (places)*		
7	**@bhkj ` Δ³Ar nkt mt l bhg` y³'DDAC(+x` mf ³mk l €b` cdkd dj hol ` mk c³'EED( ud r nkt mt l bhg` yk c³m³m'A@(xdqkdqhf ' r sdqhchud j t kk m³l Adj hkdqh` mk s³lc³-** *EEBD, FFE and BA (places and usage)*		

8	O` xqnsdj mhj l ` kydl dkdqhmud g` k` s e³dqk` sl ` ` kdshmhmxdqkdqhf ' rsdqhlchud j t kk` mfl ³` mk` s³lc³- *Pyrotecnic equipments and line throwing appliances (places and usage)*	
0/	X` mf ³mhr s` rxnmk` q³m³mud rdxx` qBN$_1$ x` mf ³mr ' mc€q€b€kdqhmxdqkdqh f ' rsdqhlch- *Fire stations and portable fire CO_2 extinguishers (places and usage)*	
00	@bhk ct qt l x` mf ³m onl o` r³m³m Δ` k²As³q²k ` r³ f ' rsdqhlch ud ` mk` A³lc³- *Emergency fire pump (places and usage)*	
01	B` mj t qs` q ` ` q Δk` q³'KR@( ud j hAhr dkb` mj t qs` q ` ` q Δk` q³m³mxdqkdqh f ' rsdqhlchud j t kk` mfl ³` mk` s³lc³- *LSA, immersion suit and TPA (places and usage)*	
02	B` mr` k²ud b` mÅkj ` k` q³m³mxdqkdqhf ' rsdqhlch- *Free fall, life raft and life boat (places and usage)*	
03	²kj x` qc³l j hsh-s³aah` q Δk` q+r dcxd ud r nkt mt l bhg` y³m³mxdqkdqhf ' rsdqhlch- *First aid kit, hospital, and equipments (places and usage)*	
04	HRN 03//0.1//3 ¶duqpl X' mdsh Rhr sdl h` mk` s³lc³- ¶duqpl j nqt l ` gdcd· dqh ud Δduqpl j nqt l ` xk` Hkf Hkh f ' qlu ud r nqt l kt kt j k` q ` mk` s³lc³ ud ` mk` A³lc³- *ISO 14001/2004 Environmental Management System explained and understood. Environment targets, duties and responsibilities explained and understood.*	
05	**Gemi kaynaklı çevre kirliliği türleri ve boyutları hakkında bilgi verildi ve anlaşıldı.** *Spill types caused by ship explained and understood.*	
06	¶' o qdmj nck` q³ f ' rsdqhlchud ` mk` A³lc³- *Garbage colour codes explained and understood.*	
07	Hdf ` sud j qdxmkdqhmj t kk` mfl ³` mk` s³lc³ ud ` mk` A³lc³- *Mooring winch ve lifting appliances usage explained and understood.*	
08	At yc` r dxlhqg` j j ³mc` alHf hudqhlch- *Navigation in ice*	

D´ ²S²L ² @K@M. *TRAINEE*

@c³ Rnx` c³. *Name Surname* 9

F ' qluh. *Duty* 9

²l y` / *Sign* 9

J` os` mNm` x³. *Approved by Master*

MAKİNE DAİRESİ TANITIMI *ENGINE ROOM FAMILIARIZATION*		
At d¸ hsh +f dl hxd xdmhj ` s³k mud l ` j hmd c` hqdr hmcd f ' qdu ` k b` j s€l l ` j hmd odcq nmdkmd f dl h j ` kj l ` c` m' mbd ud hkj 13 r ` ` shΔddqr hmcd f dl hhmsha` j d¸ hsh hmhl €sd` j ho Akqj ds d¸ hsh oqnr dc€cq£md f ' qdl udqhkdbdj ud d¸ hsh j k r' q£mcd cnr x` k m b` j s³q. *This training must be given according to company training procedure by related engine officer for all engine crew after ship familiarization training and prior to the vessel sailing or, within 24 hours of joining, whichever comes first.*		
GEMİ ADI: *SHIP NAME:*		**TARİH:** *DATE:*

No.	KONULAR / *SUBJECTS*	EĞİTİMİ VEREN *TRAINER*
1	**Makine dairesinin tamamı gezdirildi.** *Crew acquainted with the space(s) in which their primary duties will be performed.*	
2	**Başmühendisin daimî emirleri okundu ve anlaşıldı.** *Chief engineer's standing orders read and understood.*	
3	**Makine dairesinde uyulması zorunlu emniyet kuralları anlatıldı.** *Compulsory safety regulations to follow in engine room explained.*	
4	**Makine dairesinde koruyucu donanım kullanımı anlatıldı.** *Personnel protective equipments explained.*	
5	**Makine dairesindeki yangınla mücadele ekipmanları (FFE) ve can kurtarma araçlarının (LSA) yerleri gösterildi.** *FFE and LSA (place and usage)*	
6	**Makine dairesinden acil çıkış ve acil kaçış rotaları gösterildi.** *Emergency escape routes and exists (place)*	
7	**Acil kaçış solunum cihazının (EEBD) yerleri ve kullanımı gösterildi.** *EEBD (place and usage)*	
8	**Makine vardiya personelinin görev ve sorumlulukları anlatıldı.** *Duties and responsibilities of watchkeeping personnel explained.*	
9	**Makine dairesi yerleşim planında ana ve yardımcı makineler ile pompaların yerleri gösterildi.** *Main, auxiliary engines and pumps (place and usage)*	
10	**Vardiya esnasında yapılması gerekli kontroller ve nelere dikkat edileceği anlatıldı.** *Necessary checks to be done during watch has been explained.*	
00	**A` k r sud s` sk² r t s` mj k q³ hkd x` j ³s s` mj k q³ mî mx dqkdqhud sq` mr edq cduqdkdqh f ' r sdqhkch.** *Ballast/fresh water tanks and transfer lines (place and usage)*	
01	**@m` l ` j hmdkdqud clydkidmdq` s' qkdqhmx` ¸ r duhxdr h.x` j ³s r duhxdr h.a` r ³mΔ ud r ³b` j kj j nnsqnkdqhmmmdqdkdqcdmx` o³k b` ¸ ³f ' r sdqhkch.** *Main engines and diesel generator's oil and fuel levels, pressure and temperature controls explained.*	

02	X` ¸ sc] mr edq cduqplkdqhg` j j ³mc` alhf hudqhch- *Oil transfer lines explained.*	
03	F dmkdAl d s` mj k` q³m³mxdqkdqh-x` j ³sr dquhr s` mj k` q³m³mxdqkdqhud cnkct q] ` cduqplkdqhf ' r sdqhch- *Expansion tanks, service and settling tanks and their lines (place and usage)*	
04	L ` j hmd c` hqdr huhmΔ j t kk` mfl dr` r k` q³` mk` s³lc³- *Crane and winch usage in engine room explained.*	
05	@mnq ` kct q] l k` qc` s` j ho dchkdbdj g` qpj ds s` oyk` q³` mk` s³lc³- *Action methods in case of abnormal conditions explained.*	

D´ ²S²L ² @K@M. *TRAINEE*

@c³ Rnx` c³. *Name Surname*9 J` os` mNm` x³. *Approved by Master*

F ' qpluh. *Duty* 9

²l y` */ Sign* 9

@XQHMSHKHS@MHSHL

RODBHEHB E@L HKH@QHY@SHNM

At d¸ lsh +f dl hxd xdmhj ` s³k m s€l y` alhs` m ud l €qplssda` s` hmsha` j d¸ lsh kdqmhl €sd` j ho 03 f €m hΔdqhr hmcd udx` f dl h hΔdqhr hmcd a` Aj ` alq f ' qplud ` s` mc³j k` q³mc` Alqj ds d¸ lsh oqnr dc€q€mdl f ' qpl udqhkdbdj ud d¸ lsh j k` r ' q€mcd cnr x` k` m` b` j s³q-

This training must be given according to company training procedure by related deck officer to all crew within 14 days after ship familiarization training or, after assigned to new duty.

F DL ² @Ch9

SHIP NAME:

Mh-	J NMT K@Q. *SUBJECTS*	D¸ lsh hUdqplm. *Trainer*	S` qfg. *Date*
@	S³ L ODQRNMDK. *TO ALL PERSONNEL*		
0	²ldqhs` mj dq dl mhxds j t q] kk` q³` mk` s³lc³- *Advanced tanker safety regulations have been explained.*		
1	¶` k²Al ` . lyhmr hr sdl h` mk` s³lc³. *Work / rest system has been explained.*		
2	F dl hx` mf ³mok` m²` mk` s³lc³. *Ship fire plan has been explained.*		
3	¶' o x' mdsh rhr sdl h` mk` s³lc³. *Garbage Management System has been explained.*		
4	¶ duqd j nqt l ` ud cdmhy j hqkkh hhd lhf hhhoqnr dc€qdq ` mk` s³lc³- *Environment protect procedures have been explained.*		

5	**Fdl hcd ghxdmj t q] kk q³ud t xf t k l ` k q³` mk s¾c³-** *On board hygiene regulations have been explained.*		
6	**Ljhqj ds chr hokkmx' mdsl dkh h` mk s¾c³-** *Company discipline policy has been explained.*		
7	**@mmqj ` kct qt l k qc` s` j ho dchkdbdj g` qpj ds s` oyk q³` mk s¾c³-** *Action methods in case of abnormal conditions explained.*		
A	**J@QF N ODQRNMDK².** *TO CARGO OPERATION RELATED PERSONNEL*		
0	**²mdqpsf ` y r hr sdl h` mk s¾c³-** *IGS has been explained.*		
1	**G` l odsqnkkd x³j ` l ` oqnr dc€q€ ` mk s¾c³-** *COW procedure has been explained.*		
2	**J` qf n nodq] r xnmt dl mhxds oqnr dc€qkdqh` mk s¾c³-** *Cargo operaation safety procedures have been explained.*		
B	**F ª UDQSD ODQRNMDK².** *TO DECK PERSONNEL*		
0	**A` ¸ k l ` cnm` m¶l ³ud oqnr dc€q€ ` mk s¾c³-** *Mooring equipments and procedures have been explained.*		
1	**@bhkxdcdj kdl d cnm` m¶l ³ud oqnr dc€q€ ` mk s¾c³-** *ETA and procedures have been explained.*		
C	**L @J²MD ODQRNMDK².** *TO ENGINE PERSONNEL*		
0	**L` j hmd c` hqdr hdl mhxds oqnr dc€qkdqh` mk s¾c³-** *Engine room safety procedures have been explained.*		
D	**Sª L Y@A²S@M.** *TO ALL OFFICERS*		
0	**RNODO ud RL ODO` mk s¾c³-** *SOPEP and SMPEP has been explained.*		
E	**F ª UDQSD Y@A²S@MH.** *TO DECK OFFICERS*		
0	**Rdxhqdl mhxds oqnr dc€qkdqh` mk s¾c³-** *Navigation safety procedures have been explained.*		

D´ ²S²L ² @K@M. *TRAINEE*

@c³ Rnx` c³.** *Name Surname* **9** **J` os` mNm` x³. *Approved by Master*

F ' qduh. *Duty* **9**

²l y` */ Sign* **9**

X@MF HMK@ L ª B@CDKD DJ ²OL @MK@QHF DL ²CD S@MHSHL D´ S²L ² J@XCH *ONBOARD FAMILIRIZATION RECORD OF FIRE FIGHTING EQUIPMENT*			
F dl h@c³9 *Vessel Name:*		**Tarih:** *Date:*	

X@MF HMK@ L ª B@CDKD DJ ²OL @MK@QHMHM XDQKDQ² *LOCATION OF FIRE FIGHTING EQUIPMENT*		
X`mf³mgnqstl t udj'o€j cnk`ok`q³ *Fire hose and foam boxes*		**X`mf³m`k`q at snmk`q³** *Fire alarm call buttons*
Onqs`stej'o€j l€x`mf³mr'mc€q£b€ldq *Portable foam extinguishers*		**X`mf³mcdcdjs'qkdqh** *Fire detectors*
Onqs`steBN$_1$x`mf³mr'mc€q£b€ldq *Portable CO_2 extinguishers*		**X`mf³m`k`q o`mdlh** *Panel for fire alarm*
Onqs`stej tqt snylt r'mc€q£b€ldq *Portable dry powder extinguishers*		**R`alsBN$_1$rhrsdl hΔ`k²As³q`hrs`rxnmk`q³** *CO_2 remote release stations*
X`mf³mdlalhrdrh *Firemans outfits*		**X`mf³ma`ss`mlxdrh** *Fire blanket*
J'o€j s`mjk`q³ *Foam tanks*		**Dl mlxdsudx`mf³mok`mk`q³** *Safety and fire plans*
X`mf³mc`l odqkdqh *Fire dampers*		**Tlt rk`q`q`r³r`glka`¸k`ms³j`oklmh** *International shore connection*
@m`ud`blkkctqtl x`mf³monl o`k`q³ *Main and emergency fire pumps*		**Rt roqdx x`mf³mr'mc€q drhrsdl h** *Water spray system*
X`mf³mu`k`dqh *Fire valves*		**F`ycdcdjs'qkdqhudj nmsqnko`mdlh** *Gas detection system panel*
J'o€j snok`q³ *Foam monitors*		**L`jhmdc`hqdrh`blkj`Δ³Axnk`q³** *Engine room emergency escape routes*
@blkkctqtl idmdq`s'q€ *Emergency generator*		**Onqs`stesdjdqkdjkhj'o€j r'mc€q£b€ldq** *Portable wheeled foam extinguishers*
Gdlkjnosdqr`g`r³djhol `mk`q³ *Helicopter landing equipment*		**Onqs`stex`mf³mr'mc€q£b€ldqhΔhmxdcdjkdq** *Spare charges for portable extinguishers*
@blkkctqtl j`Δ³Ardskdqh *Emergency escape breathing device*		**G`u`k`mc³q`rhrsdl ht y`j s`mj`o`l `at snmk`q³** *Ventilation system remote stop device*
Onqs`stej'o€j `oklj`s'qkdqh *Portable foam applicators*		**X`j³sudg`u`k`mc³q`rhrsdl kdqht y`j s`mj`o`l `at snmk`q³** *Fuel and ventilation systems remote stop device*
R`alsj'o€j x`mf³mr'mc€q drhrsdl kdqh *Fixed foam fire extinguishing systems*		

X@MF HMK@ L ª B@CDKD DJ ²OL @MK@QHJ T KK@MHL HG@J J HMC@ UDQ²KDM D´ ²S²L *Use of Fire Fighting Equipment Training*
X` mf ³mcnk` ok` q³hΔddqrhmcd xdq` k` mmmytke-gnqstl -j` okmmudj` okm` m` gs` q³j t kk` m¶l ³*(The use of nozzle, hose, couplings and spanners)*
Onqs` shex` mf ³mr' mc€q€b€ j t kk` m¶l ³*(The use of portable fire extinguishers)*
Onqs` shej' o€j ` okj` s' qkdqhj t kk` m¶l ³*(The use of portable foam applicators)*
Onqs` shej' o€jk€ scj dqkdj khr' mc€q€b€ j t kk` m¶l ³*(The use of wheeled portable extinguishers)*
X` mf ³mdkahr dr hud ch¸ dqdj hol ` mj t kk` m¶l ³*(The use of firemans outfit equipment)*
@m` x` mf ³monl o` r³m¶mcduqdxd` k²m` ` r³*(The operation of main fire pump)*
@bhkct qt l x` mf ³monl o` r³m¶mcduqdxd` k²m` ` r³*(The operation of emergency fire pump)*
@bhkct qt l idmdq` s' q€ j t kk` m¶l ³*(The use of emergency fire pump)*
R` alsj' o€j rhrscll hj t kk` m¶l ³*(The use of fixed foam system)*
J' o€j l nmts' qkdqhj t kk` m¶l ³*(The use of foam monitors)*
R` alsBN$_1$ rhrscll hj t kk` m¶l ³*(The use of fixed CO_2 system)*
R` alsrt roqdx rhrscll hj t kk` m¶l ³*(The use of fixed water spray system)*
@bhkct qt l j` Δ³Ardskdqhj t kk` m¶l ³*(The use of emergency escape breathing device)*
X` mf ³mc` l odqkdqhj t kk` m¶l ³*(The use of fire dampers)*
X` j ³sudg` u` k` mc³q ` rhrscll hty` j s` mj` o` l ` atsnmk` q³j t kk` m¶l ³*(The use of fuel and ventilation system remote close buttons)*
X` mf ³m` k` q atsnmk` q³j t kk` m¶l ³*(The use of fire alarm call buttons)*
X` mf ³m cdcdj s' qkdqmmm Δ` k²Al ` oqdmrhokdqh g` j j ³mc` alhfhdmchq d *(The working principles of fire detectors)*
X` mf ³m` k` q o` mdkhj t kk` m¶l ³*(The use of fire alarm panel)*
X` mf ³ma` ss` mtxdrhj t kk` m¶l ³*(The use of fire blanket)*
Dl mtxdsudx` mf ³mok` mk` q³j t kk` m¶l ³*(The use of safety and fire plans)*
Gdkhj nosdqr` g` r³djhol ` mk` q³j t kk` m¶l ³*(The use of helicopter landing equipment)*
Tkt rk` q` q r³r` ghka` ¸ k` ms³j ` okmmhj t kk` m¶l ³*(The use of international shore connection)*
Ch¸ dq*(Other)***9**

EMNİYET ZABİTİ-*SAFETY OFFICER* **KAPTAN**-*MASTER*

CDM²YCD B@MKHJ@KL @UD B@MJTQS@QL @@Q@¶K@QHFDL ²CDS@MHSHL D´²S²L²J@XCH *ONBOARD FAMILIRIZATION RECORD OF LIFE SAVING APPLIANCES AND SURVIVAL AT SEA*			
F dl h@c³9 *Vessel Name:*		S`qhg9 *Date:*	

B@MJTQS@QL @@Q@¶K@QHMHMXDQKDQ² *LOCATION OF LIFE SAVING APPLIANCES*			
@bhkct qt l j nmt l adkdqdl d q cxn udqbhr h'DOHQA(ud` q l ` j t qs` q ` sq mr onmcdqh'R@QS(*EPIRB and SART*		O`xqnsdj mhj l ` kydl dkdqud g` k se²qk sl ` ` o` q s³ *Pyrotechnics and line throwing apparatus*	
@bhkct qt l Åkhj ` sdkr hykdqhud a` s` qx` k q³ *Emergency lifeboat VHFs and batteries*		Cdmhyd hmr` mc€As€'L NA( A` l ` mc³q r³ *MOB buoy*	
B` mxdkdj kdqhud ch. dqj hAhr dkj nqt xt bt cnm` mfl k q *Life jackets and other personnel protective equipments*		B` mÅkhj ` k q³ud hmchq d cnm` mfl k q³hkd Åkhj ` l ` kydl dkdqh *Lifeboats and davids with lifeboat equipments*	
D. hsh j ³k ut yt *Training manual*		B` mr` kk q³ *Life rafts*	
Qnkd bdsudkkdqh *Muster lists*		Qduhquds³aahl ` kydl dkdqhmxdqkdqh *Hospital and medical equipments locations*	
@bhkct qt l snok` ml ` hr s` r xnmt *Muster staion*			

B@MJTQS@QL @@Q@¶K@QHMHMJTKK@MHL HG@JJHMC@UDQ²KDM D´²S²L *USE OF LIFE SAVING EQUIPMENT TRAINING*	
DOHQA ud R@QS j t kk mfl ³*(The use of EPIRB/SARTs)*	
@bhkct qt l Åkhj ` sdkr hykdqhud a` s` qx` k q³mf³mj t kk mfl ³*(The use of emergency lifeboat vhfs and batteries)*	
O`xqnsdj mhj l ` kydl dkdqhmud g` k se²qk sl ` ` o` q s³mf³mj t kk mfl ³*(The use of pyrotechnics and line throwing apparatus)*	
L NA A` l ` mc³q r³mf³mr dqadr s a³q j ³kt ` Adj kh*(The release procedures of MOB buoy)*	
B` mxdkdj kdqhmmf hxhkt dr hud ch. dqj hAhr dkj nqt xt bt cnm` mfl k q³mj t kk mfl ³*(The use of life jackets and other personnel protective equipments)*	
Qnkd bdsudkkdqhud qnkd j ` qsk q³mc` xdq` k ma hkf hkdqhm` Δ³j k ml ` r³*(The information on muster listes and muster cards)*	
D. hsh j ³k ut yt hΔdqh*(The contents of training manual)*	

B` mÅkj` k c³ud hmchq d cnm`m ml k c³m³mj t kk ml ³ *(Lifeboat procedures and lowering equipment)*	
B` mr` kk c³ud glcqnr s` shj r dcpadr s a³cq` j l ` r hr sdl kdch *(Life rafts and hydrostatic release systems)*	
Qduhq dj hol ` mk c³ ud ch dq s³aah dj hol ` mk c³m j t kk ml ³ *(Hospital equipment and other medical equipments)*	
F dl hxhsdcj dsl dcdm' mbd x` o³k b` j k qg` j j ³mc` udchkdmd hsh *(Training about things to do before abandoning the vessel)*9	
Q Sdgkj d l dr` i³m³mf ' mcdchk dr h *(Sending the distress message)* Q B` mj t cps` cj ` ` q b³m` f ' s€c€kdbdj dj hol ` mk q *(Equipment to be taken to the lifeboat)*	
F dl hxh sdcj dsl d ocqnr dc€chdch g` j j ³mc` udchkdm d hsh *(Training about the abandoning vessel procedures)*9	
Q Rt x` ` sk l ` *(Immersion to water)* Q B` mÅkj` r ³ud b` mr` kk c³m³mr t x` hmchchk d ocqnr dc€chdch *(Lowering procedures of lifeboats and liferafts)*	
B` mj t cps` cj ` u` r³s r³mc` x` A` l g` j j ³mc` udchkdmd hsh *(Training about the life on lifeboats)*9	
Q Rt ud xhxdbdj hgshx` b³m³mj ` cA³k ml ` r ³ *(Meeting water and food needs)*	
@cj l ` j t cps` cj ` ncf` mly` r xnmk c³g` j j ³mc` udchkdmd hsh *(Training about SAR operations)*9	
Q Sdgkj d l dr` ik c³m³m'DOHQA ud R@QS j t kk ml ³( f ' mcdchk dr h *(Sending distress messages, the use of EPIRB and SART)* q O` xqnsdj mlj l ` kydl dkdchm j t kk ml ³ g` j j ³mc` udchkdm d hsh *(Training about the use of pyrotechnics)*	
Glonsdcj hud cdmlycd klj x` qc³l g` j j ³mc` udchkdmd hsh *(Training about hypothermia and first aid at sea)*	
Ch dq *(Other)*9	

DL MPXDS Y@A²S²-*SAFETY OFFICER*	J @OS@M-*MASTER*

X^a J UD A@K@RS R²RSDL ² S@MHSHL H *CARGO AND BALLAST SYSTEM FAMILIARIZATION*			
At d¸ lsh +f dl hxd xdmhj ` s³k mud x€j ,a ` k r s r hr sdl hmcd f ' cplu ` k b ` j s€l odcq nmdkd+f dl hr dxcpl j ` kj l ` c ` m' mbd udx ` lkj 13 r ` ` shΔdchr hmcd f dl hhmsha ` j d¸ lsh hmhl €sd ` j ho Ahcj dsd¸ lsh ocnr dc€c€cmd f ' cpl udchkdbdj ud d¸ lsh j k r ' c€mcd cnr x ` k m b ` j s³c+ *This training must be given according to company training procedure by related deck officer for all related crew after ship familiarization training and prior to the vessel sailing or, within 24 hours of joining, whichever comes first.*			
F DL ² @CH9 *SHIP NAME:*		S@Q²G9 *DATE:*	
Mn-	J NMT K@Q . *SUBJECTS*		D´ ²S²L ² UDQDM *TRAINER*
0	Onl o ` c ` hcpr hf dychchch+ *Crew acquainted with the cargo pump room.*		
1	Onl o ` c ` hcpr hf hchA ocnr dc€c€ ` mk s³lc³- *Entry procedures to the pump room have been explained.*		
2	Onl o ` c ` hcpr hf dmdkdl mhxds j t c] kk c³ ` mk s³lc³- *Pump room general safety regulations have been explained.*		
3	Onl o ` c ` hcpr hmcdm ` bhkΔ³j ³Ak qud j ` Δ³A cns ` k c³ f ' r sdchch+ *Emergency exists and routes from pumproom have been showed.*		
4	J ` cf n onl o ` k c³+j ` cf n ud a ` k r s s ` mj k c³ s ` m²s³lc³- *Cargo tanks, pumps and ballast tanks (places and valves)*		
5	S ` glkxd ud x€j kdl d nodc] r xnmk c³ dl mhxds ocnr dc€cdch ` mk s³lc³- *Safety procedures during loading and discharging have been explained.*		
6	J ` cf n j cplxmhΔ ` k²As³c] ` ud dl mhxds t r t kdchf ' r sdchch+ *Cargo crain operation and safety procedures have been explained.*		
7	J ` o ` k²x€j kdl d ocnr dc€c€ ` mk s³lc³- *Closed loading procedure has been explained.*		
8	µ kΔ€ ud mt l t md ` lk ` blg ` yk c³ s ` m²s³lc³- *UTI & sampling device have been explained.*		
0/	L ` mhenlc r ` g ` r ³ ud sdΔghy ` s³ s ` m²s³lc³ *Manifold area and equipments have been explained.*		
00	Onl o ` c ` hcpr hmcdj hx ` mf ³mk l €b ` cdkd dj hol ` mk c³ 'EED( ud b ` m j t cs ` c] ` ` c] Δk c³m²m'KR@( xdchdchud j t kk m²l ³ ` mk s³lc³- *FFE and LSA (place and usage)*		
01	S ` mj k c ` c] r ³ sc] mr edchAkdl kdch ` mk s³lc³- *Tank transfer operations have been explained.*		
02	J ` cf n nodc] r xnmt dl mhxds dj hol ` mk c³ s ` m²s³lc³- *Mast raiser, P/V valves, HL and HHL explained.*		
03	O ` sk x³b³f ` y l nmhs' chdch+nj r hidm ` m ky' c€ ud $G_1$R 'glhcqnidmr €ke€c( cdcdj s' c€ s ` m²s³lc³- *Explosivemeter, O_2 analyser and H_2S dedector have been explained.*		

04	Odsqnkj hqkdh h'*nhkroh*k(hAkdl kdqhmcd j t kk mk msdl hykj ud j nqt xt bt dj hol ` mk qs` m%c³ud at mk q%mj t kk m%l ³f ' rsdqhch. *Cleaning equipments used in oil spills (place and usage)*	
05	J` qf n onl o` k q%m%m` bhkct qt l ct qt qt q ` oqnr dc€qkdqh` mk s%c³ud ` bhk ct qt qt q ` at snmk q³f ' rsdqhch. *Emergency stop procedures of cargo pumps explained and emergency stop buttons showed.*	
06	J` qf n j nmsqnknc` r³'BBQ(ud l ` mhenlc ` q r³g` adqkdAl d oqnr dc€q€ ` mk s%c³. *Communication procedure between CCR and manifold area has been explained.*	
07	Sdkrhy j t kk ml ` dr` r k q³` mk s%c³. *Walkie-talkie usage explained.*	
08	@mnq ` kct qt l k q:` s` j ho dchkdbdj g` qdj dss` oyk q³` mk s%c³. *Action methods in case of abnormal conditions explained.*	
EĞİTİMİ ALAN / *TRAINEE* **Adı Soyadı** / *Name Surname*: **Kaptan Onayı** / *Approved by Master* **Görevi** / *Duty* : **İmza** / *Sign* :		

5.2.3. Talimler

Talimler, tehlikeli olaylara karşı hazırlıklı olabilmek için önem arz eder. Bundan dolayı gemilerde yapılması gereken talimler ve bunların yapılma zamanları SOLAS'ta açıkça düzenlenerek zorunlu kılınmıştır. Talimlere tüm personelin katılması ve yapılacak talimin gerçek bir olay varmış gibi yerine getirilmesi gerekir.

Personel kendileri için düzenlenmiş role kartlarındaki görevleri bilmeli ve talimlerde uygulamalıdır. Role kartları ve role cetvellerinin *(muster list)* güncel tutulması, personelin acil durumlardaki görevlerini bilmesinde önemli bir yer tutar. Talimlerin yapılışı şöyledir:

- Gemi kaptanı tarafından alarm veya anons verilir.
- Personel can yeleğini ve suda soğuktan koruyucu kıyafetini *(immersion suit)* alarak toplanma istasyonuna gider.
- Sorumlu zabit tarafından sayım yapılır ve eksik olanlar belirlenir.
- Talim türüne göre role kartlarındaki görevler yapılır.
- Talim tamamlandıktan sonra değerlendirme yapılır.

Yapılan her talim, gemi jurnaline kaydedilir. Herhangi bir nedenden dolayı yapılamayan talim, nedeniyle birlikte jurnale yazılır. Hava koşulları ve diğer nedenlerden dolayı yapılamayan talimle ilgili personele eğitim verilir. SOLAS'ta talimlerle ilgili şu bilgiler yer alır:

- Her personel her ay en az bir gemiyi terk ve bir yangın talimine katılmalıdır.
- Son yapılan gemiyi terk ve yangın taliminden sonra personelin %25'inden fazlası değişmişse veya talime katılamamışsa gemi limandan ayrıldıktan sonraki 24 saat içinde gemiyi terk ve yangın talimi yapılmalıdır.
- Yeni gemi inşa edildiğinde, gemide büyük değişiklik yapıldığında veya gemiye yeni personel görevlendirildiğinde bu talimler denize açılmadan önce yapılmalıdır.
- Kapalı alana giriş veya insan kurtarma sorumluluğu olan personelin en az iki ayda bir gemide yapılacak kapalı alana giriş ve insan kurtarma talimine katılması gerekir.

Gemilerde yapılması gereken talimlerin yıllık planı Tablo 6.7'de verilmiştir.

Tablo 6.7: Yıllık Talim Takvimi

YILLIK TALİM PROGRAMI												
Talimler	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
X` mf³mk` L €b` cdkd . Kh ` mc` X` mf³mk` L €b` cdkd)	X*	X	X	X*	X	X	X*	X	X	X*	X	X
Rt @k ` x³µmkdl d				X				X				X
Odscnk Jhqkdkh hmhµmkdl d	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
F dl hxhSdcj	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
@bfkCt ct l C€l dmh	X			X			X			X		
Cdmhyd ²mr` mC€As€ . @cj l ` ud J t cs` cj `)	X	X	X	X*	X	X	X	X*	X	X	X	X*
@m` L ` j hmd @cfy` r³	X				X				X			
Dkdj sdhj @cfy` r³,@bfkCt ct l l dmdcj s' c€ X€j Sdrsh)	X				X				X*			
@bfkCt ct l Xdcdj kdl d		X				X				X		
X` cj k²Odcr nmdk J t cs` cj `	X	X	X	X	X	X*	X	X	X	X	X	X
J` o` k²@k m` F hqfA . J` o` k²@k mc` mOdcr nmdk J t cs` cj `	X	X	X*	X	X	X*	X	X	X*	X	X	X*
¶` s³Al ` . J` cj x` Nst cj ` . @A³cf³X` sl `			X				X				X	
@¸ ³cfG` u` G` r` cf³			X				X				X	
X` o³r` k@cfy`				X				X			X	
F` y udx` Ydghqfkh At g` qR` k²mfl ³				X				X				X
J cfshj L ` j hmd @cfy` r³					X				X			X
Bhcchx` cj k ml `					X				X			X
Gdkfj nosdcq Nodcj rxnmt					X				X			X
Ghonsdcj hRnct mk` cf³. ²fj X` cc³l	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
J cfshj Rdxhcq Dj hol ` mf²@cfy` r³		X			X			X			X	
J cfshj A` ¸ k l ` Dj hol ` mf²@cfy` r³		X			X			X			X	
J cfshj J` cf n Dj hol ` m@cfy` r³		X			X			X			X	

Not

a) Gemi kaptanı, personelin haftada en az bir kez yangın talimi, gemiyi terk talimi yapmasını veya emniyet eğitimi almasını sağlayacaktır.

b) SOLAS Bölüm III Kural 19.3 gereklerine göre her ay veya personelin yüzde 25'inden fazlası bir ÷nceki ay o gemide yangın ve gemiyi terk talimlerine toplu olarak katılmamışsa gemi limandan ayrıldıktan sonraki 24 saat içinde ilgili talimler yapılacaktır.

c) Can filikaları en az 3 ayda bir limandayken suya indirilecek, personel kürek ve varsa diğer tahrik araçlarının kullanımı konusunda eğitilecektir.

ç) Kaptan, personelin en az 3 ayda bir halat atma aletinin kullanımı konusunda eğitilmesini sağlayacaktır ancak aletin fiilen kullanılması gerekli olmayacaktır.

d) Kaptan, talim sırasında herhangi bir hatayı ÷nlemek için Eirket prosedürünü takip edecek ve herhangi bir gecikme veya erteleme olması durumunda Eirketi bilgilendirecektir.

Gemilerde yapılması gereken talimlerin detayları aşağıda verilmiştir.

Yangın

- Role istasyonunda toplanılır ve role kartlarında belirtilen görevlere hazırlanılır.
- Yangın hortumları ayarlanır ve yangın pompası çalıştırılır.
- Yangın elbisesi ve diğer kişisel koruyucu donanımlar kontrol edilerek giyilir.
- Telsizler ve diğer iletişim ekipmanları kontrol edilir.
- Havalandırma sistemi ve yangın kapıları kontrol edilir.
- Yangına müdahale edilerek yangın söndürülür

Su Almayı Önleme

- Su geçirmez kapılar, vanalar ve gerekli kapatma donanımları kontrol edilir.
- Suyun girişi önlenir.

Petrol Kirliliğini Önleme

- Pompalar, vanalar ve diğer araçlar acil durdurma prosedürüne göre kapatılır.
- Sızıntı olan bölgeye kirlilikle mücadele ekipmanlarıyla müdahale edilir.
- Petrol kirliliğiyle ilgili kıyı ve diğer otoritelerle iletişim kurulur.

Gemiyi Terk

- Gemiyi terk emri geldiğinde role istasyonunda toplanılır ve role kartlarında belirtilen görevlere hazırlanılır.
- Can yeleği ve diğer kişisel koruyucu donanımlar giyilir.
- Can filikasının indirme donanımları ve aydınlatma cihazları kontrol edilir.
- Can filikasının ekipmanları kontrol edilir.
- Can filikası motoru çalıştırılır ve testler yapılır.
- Can salı indirme donanımları kontrol edilir.
- Can filikası denize indirilir ve kullanılır (3 ayda bir).

Acil Durum Dümeni

- Dümen dairesinden dümen ele alınır.
- Köprüüstüyle dümen dairesinden iletişim kurulur.
- Dümen dairesinden dümen elle kumanda edilir.
- Dümen donanımı güç üniteleri alternatif güç kaynaklarına aktarılır.

Denize İnsan Düşmesi

- Denize insan düştüğünü gören kişi bağırarak diğer kişilere haber verir.
- Can simitleri ve MOB şamandırası düşen kişinin olduğu tarafa atılır.
- Seyir cihazlarından MOB tuşuna basılır ve geminin mevkisi kaydedilir.
- Denize insan düştü manevrası yapılır ve diğer gemilerle iletişim kurulur.
- Denize düşen kişiyi kurtarma hazırlıkları yapılır.

Çatışma

- Acil durum prosedürüne göre hareket edilir.
- Kaptan ve başmühendise haber verilir.
- Genel alarm çalınır.
- Etraftaki gemiler uyarılır.
- Şirket ve diğer otoritelere bilgi verilir.

Karaya Oturma

- Ana makine durdurulur.
- Kaptan ve başmühendise haber verilir.
- Genel alarm çalınır.
- İşaret flaması çekilir.
- Diğer gemilere haber verilir.
- Şirket ve diğer otoritelere bilgi verilir.

Ana Makine Arızası

- Kaptana haber verilir.
- Başmühendis ve makine zabitlerine haber verilir.
- Dümen ele alınır.
- Çatışma ve oturmanın önlenmesi için rota kontrolü yapılır.

- Gerekli flama çekilir ve gemi düdüğü çalınır.
- Akıntıyla sürüklenme durumuna göre sürat ve yön tespit edilir.
- Etraftaki gemilerle haberleşme yapılır.

Elektrik Gücünün Kesilmesi / Çökme

- Dümen ele alınır.
- Kaptana haber verilir.
- Pusula değerleri okunarak kaydedilir.
- Başmühendise ve makine zabitlerine haber verilir.
- Gerekli flama çekilir ve gemi düdüğü çalınır.
- Acil durum jeneratörleri devreye alınır.
- Dümen donanımı, seyir cihazları ve acil aydınlatmalar kontrol edilir.
- Etraftaki gemilerle haberleşme yapılır.

Yaralanma / Hastalanma

- Sahilden yardım istenir. Yardım istemek için kitaplardan yararlanılır [Gemiler için Uluslararası Tıbbi Rehber *(International Medical Guide for Ships)*]
- Solunum cihazları kontrol edilir.
- Doktor ve hastaneye sevk için kurtarma koordinasyon merkeziyle iletişim kurulur.
- Yaralının sahile veya helikoptere nakli için hazırlıklar gözden geçirilir.
- Gemideki ilaç ve tıbbi malzemeler kontrol edilir.

Korsan Saldırısı veya Hırsızlık Olayı

- Kaptana haber verilir.
- "Gemi saldırı altında." sinyali verilir.
- Gemiye çıkış yolları barikatla kapatılır.
- Haberleşme cihazları ve telsizler hazır tutulur.
- Gemi seyirdeyse zorunlu seyir fenerleri dışındaki tüm ışıklar kapatılarak karartma uygulanır.
- Gemi limanda veya demirdeyse güverte ışıkları yakılarak gemi aydınlatılır.
- Telsizle sahil güvenlik ve diğer emniyet güçlerinden yardım istenir.
- Tüm personelin panik odasında toplanması sağlanır.

6. EMNİYET VE GÜVENLİK YÖNETİMİ

Denizcilik faaliyetleri dünya ticaretinin büyük bir kısmını oluşturur ve deniz taşımacılığı dünya ekonomisinde önemli bir yer tutar. Deniz taşımacılığının büyüklüğü bir yandan çeşitli sorunu ve tehlikelere karşı önlem almayı da beraberinde getirir. Denizcilik faaliyetlerinin emniyetli ve güvenli bir şekilde sürdürülmesi, can, mal ve çevrenin korunması gerekir. Bu nedenle denizcilikte yaşanan olaylar neticesinde emniyet ve güvenlikle ilgili birçok düzenleme yapılmıştır. Denizcilik faaliyetlerinin sorunsuz devam edebilmesi amacıyla emniyetli yönetim sistemleri oluşturulmuştur.

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde açık denizlerin tüm devletlerin kullanımına açık olduğu ve bütün devletlerin kendi bayraklarını çeken gemilerinin açık denizlerde seyir, sefer yapmaya hakkı olduğu belirtilmiştir. Ayrıca bayrak devletlerinin yükümlülükleri de özel olarak düzenlenmiştir. Bayrak devletlerinin bu yükümlülükleri deniz emniyetinin sağlanması, deniz güvenliğinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesiyle ilgilidir. Bayrak devleti, bayrağını taşıyan gemiyi kendi siciline kaydederek gemi üzerinde her türlü idari ve hukuki yetkileri kullanabilir. Deniz güvenliğinin sağlanması amacıyla gemiler hakkında önlemler alabilir ve gerekli durumlarda işlemler yapabilir. Emniyetli yönetimde emniyet *(safety)* ve güvenlik *(security)* olmak üzere temel iki başlık ortaya çıkar.

6.1. Emniyet

Emniyet; gemi, insan ve deniz çevresinin kaza, olay, risk ve doğal tehlikelerden korunması anlamına gelir. Gemi işletmeciliğinde ve denizcilikte riskleri azaltmak, deniz kazalarını önlemek ve gemi personelinin emniyetini sağlamak amacıyla birçok emniyet tedbiri alınır. Emniyetle ilgili yapılan uygulamaların temel amaçlarından bazıları:

- Can güvenliğini sağlamak.
- Geminin bütünlüğünü ve operasyonel emniyetini korumak.

- Deniz çevresini olası kirlenmelere karşı korumak.
- Yük emniyetini sağlamak.

Deniz emniyeti; teknik destek sistemlerinin geliştirilmesi, tanımlı klas kuruluşu denetlemeleri, deniz kazalarının araştırılması için ortak metodolojilerin geliştirilmesi, gemi trafiği izleme ve bilgi sistemlerinin kurulmasıyla kazaların, deniz kirliliği olaylarının ve denizde can kayıplarının önlenmesiyle ilgilenir. Ayrıca arama ve kurtarma, sığınma limanları acil durum ve olası risklerin planlaması ile geliştirilmesi de deniz emniyeti kapsamında yer alır.

Deniz emniyetinin sağlanmasında önemli konulardan biri seyir emniyetidir. Seyir emniyetinde büyük sorumluluk gemi insanlarına düşer. Çünkü emniyetle ilgili oluşturulan kural ve düzenlemelerin uygulayıcısı gemi personelidir.

6.1.1. Emniyetle İlgili Düzenlemeler

Emniyetle ilgili düzenlemelerin başında SOLAS gelir. Diğer düzenlemeler ise MARPOL, SMS, ISM Kodudur. SOLAS Bölüm XI-1'de emniyetin geliştirilmesi için özel önlemler yer alır.

6.1.2. Emniyetli Yönetim

Emniyetli yönetim, kaza ve diğer olayların yaşanmasını engellemek veya karşılaşılan olaylarda hasarları en aza indirmek için yapılan tüm faaliyetlerin sistemli bir şekilde yönetilmesidir. Emniyetli yönetimle denizcilik alanında faaliyet gösteren kuruluşların iş birliği yapması ve sorumlulukları paylaşması önemli bir yer tutar. Bu paydaşların bazıları ve emniyetli yönetime katkıları şöyledir:

- **Gemi İnşa Sanayi:** Deniz emniyeti için gemilerin teknik standartları belirlenir ve bu standartlara uygun gemiler inşa edilir.
- **Donatan:** Emniyet için gemilerin teknik standartların asgari gereklerine uygun olmasını sağlar. Personel seçiminde ve operasyon yönetiminde emniyeti ön planda tutar. Gemiler için emniyet politikaları oluşturur.
- **Yük Sahipleri:** Yüklerin emniyetli taşınması, gemi operasyonlarının emniyetli gerçekleşmesi için ücret öder. Taşıyıcının kalitesi hakkında değerlendirme yaparak sonraki taşıtma işlemleri için veri tabanı oluşturur.
- **Sigortacı:** Taşıyıcı ve yük sahibi adına riskin büyük bölümünü üstlenir. Taşıyıcının kalitesi hakkında değerlendirme yapar.
- **Gemi Yönetim Şirketi:** Donatan adına hareket ederek emniyet için donatanın yapacağı işlerden sorumludur (personel seçimi, operasyon ve bakım tutum).
- **Bayrak Devleti:** Gemilerin emniyetli yönetimi için uygulamaya konulan kurallara göre denetlemeleri sağlar ve gemi personeli ile işletmeler için standartlar oluşturur.
- **Klas Kuruluşları:** Emniyet için yetkilendirildikleri kuruluşlar adına teknik standartları kontrol eder. Özellikle bayrak devleti adına önemli kontroller gerçekleştirir.
- **Liman Yönetimi:** Gemilerin limanda ve liman çevresinde emniyetle hareket edebilmesi için ortam hazırlar. Gemilerin emniyet standardı kontrolünü yapar ve uygunsuz bulunan standart altı gemilerin limana girişini engeller.

Emniyetli yönetim şu nedenlerle gerçekleştirilir:

- Emniyet kültürünün oluşturulması
- Emniyet tehditlerini engellemek için kural ve düzenlemelerin oluşturulması
- Emniyeti tehlikeye atan ve kurallara uymayan kişi ve kuruluşların cezalandırılması

Emniyetli yönetiminde önemli düzenlemelerden biri ISM Kodudur. ISM Kodun amacı gemilerin emniyetli yönetilmesi, işletilmesi ve kirliliğin önlenmesi için uluslararası bir standart oluşturmaktır. Bayrağı ne olursa olsun uluslararası sularda çalışan tüm gemiler ISM Kod kurallarına uymak zorundadır. ISM Kod, emniyetli yönetim hedeflerini belirler ve şirket tarafından bir emniyetli yönetim sistemi oluşturulmasını gerekli kılar.

Emniyetli yönetim sistemi, emniyet ve çevre koruma politikalarının etkin bir şekilde uygulanması için yapılandırılmış ve belgelenmiş sistemdir. Gemilerde EYS uygulamasının kanıtı olarak gerekli sertifika ve belgelerin bulunması gerekir. Bu kapsamda şirket tarafından bir emniyetli yönetim el kitabı oluşturularak gerekli belgelere eklenir.

6.2. Güvenlik

G‹venlik, dŠ Ş tehditlere karEŠ yapŠan koruma faaliyetleridir. Denizcilik g‹venliŸi ise denizcilik faaliyetlerini ger«ekleEtirirken karŠaEŠan tehditlere karEŠ yapŠan korumadŠr. DiŸer bir ifadeyle denizcilik g‹venliŸi gemi sahipleri, gemi y÷neticileri, limanlar, a«Šk deniz tesisleri ve diŸer deniz kurum ve kuruluElarŠ tarafŠndan ter÷rizm, sabotaj, ka«ak«Šlk, yasa dŠEŠg÷«men, sŠ Šmacš korsanlŠk, silahlŠ soygun, el koyma, hŠsŠrlŠk, rahatsŠz edici saldŠrŠ veya ani tehditlere karEŠ koruma saŸlamak i«in kullanŠlan ÷nlemler olarak ifade edilebilir. DiŸer alanlar gibi denizcilikte de 11 Eyl‹l saldŠrŠlarŠndan sonra denizciliŸin g‹venliŸi hakkŠnda uluslararasŠ bir«ok d‹zenlemeye gidilmiEtir.

G‹venliŸin amacŠ kasŠtlŠ tehdit ve saldŠrŠlara karEŠ gemi, liman ve denizcilik faaliyetlerinin korunmasŠnŠ. G‹venlikle ilgili tehditler Eu Eekilde sŠralanabilir:

- **Terörist Saldırıları:** Liman veya gemilere yönelik yapılan saldırılardır.
- **Deniz Haydutluğu ve Korsanlık:** Gemilerin kaçırılması, personelin esir alınması gibi olaylardır.
- **Kaçakçılık ve Yasa Dışı İşler:** Deniz taşımacılığını kullanarak yapılan yasa dışı faaliyetleridir.
- **Yasa Dışı Göçmen Taşımacılığı:** Yabancı uyruklu kişilerin yasa dışı yollarla başka ülkelere taşınmasıdır.
- **Siber Saldırılar:** Gemilerin otomasyon sistemlerine karşı yapılan saldırılardır.

SŠz konusu tehditlere karEŠkoruyucu ÷nlemlerin alŠnmasŠ gerekir. Belirlenen deniz g‹venliŸi tehditlerine alŠnabilecek koruyucu ÷nlemler Eunlardš:

- Tehditler hakkında veri toplama ve verileri analiz etme
- Güvenlik planlaması
- Fiziksel güvenlik önlemleri ve prosedürleri
- Operasyonel güvenlik önlemleri
- Kriz yönetimi
- Eğitim

Koruyucu ÷nlemler, yaklaEan herhangi bir tehdit konusunda zamanŠnda uyarŠda bulunmalŠ ve etkili bir yanŠtla tehdidi ortadan kaldŠrabilmelidir.

G‹venlikle ilgili d‹zenlemelerin baEŠnda yine SOLAS gelir. DiŸer d‹zenlemeler ise BirleEmiE Milletler Deniz Hukuku SšzleEmesi, ISPS Kod gibi d‹zenlemelerdir. SOLAS BšlŸm XI-2'de g‹venliŸin geliEtirilmesi i«in ÷zel ÷nlemler yer alŠr.

Deniz g‹venliŸinin saŸlanmasŠ i«in gemi ve liman g‹venliŸinin saŸlanmasŠ gerekir. Bu kapsamda ISPS Kod uygulamaya konulmuEtur. Genel olarak ISPS Kod'un amacŠ g‹venlik tehditlerini tanŠnlamak, gerekli ÷nlemlerin alŠnmasŠnŠ saŸlamak, g‹venlik tehditlerinin ÷nlenmesi amacŠyla taraf devletlerin iE birliŸini saŸlamak, deŸiEen ve geliEen koEullara g÷re yeni ÷nlemler alŠnmasŠnŠ saŸlamaktŠr. ISPS Kod'un ama«larŠna ulaEabilmesi i«in bir«ok uygulama vardŠr. Bu uygulamalarŠn bazŠlarŠ Eunlardš:

- Gemi güvenlik planları (SSP)
- Liman tesisi güvenlik değerlendirmeleri (PFSA)
- Liman tesisi güvenlik planları (PFSP)
- Güvenlik seviyesi bildirimleri ve raporlamaları
- Güvenlik görevlileri eğitimi (SSO, CSO)

ISPS Kod kapsamŠnda g‹venlikle ilgili iElerin yapŠlabilmesi i«in Eirket g‹venlik sorumlusu (CSO), gemi g‹venlik zabiti (SSO) ve liman tesisi g‹venlik sorumlusu (PFSO) g÷revlendirilir.

7. MALZEME TEDARİĞİ VE İKMAL YÖNETİMİ

Denizcilik faaliyetlerinin emniyetle ger«ekleEmesi, gemilerin faaliyetlerini sŠrdŠrebilmesi ve gemi personelinin konforlu bir «alŠEma ortamŠnda bulunmasŠ i«in bir«ok malzemeye ihtiya« duyulur. Bu malzemeler yedek par«adan emniyet ekipmanlarŠna, yiyecekten i«eceŸe, ila«tan baŸlama ekipmanlarŠna kadar «eEitlilik g÷sterir. Gemi, Eirket ve tedarik«i •rmalar i«in bu malzemelerin «eEidi, tedariŸi, ikmalinin planlamasŠ ve ikmalinin ger«ekleEtirilmesi ÷nem arz eder. Malzeme tedariŸi ve ikmal y÷netiminin daha iyi anlaEŠlabilmesi i«in aEaŸŠdaki kavramlarŠn bilinmesi gerekir.

R`s³m @k` 'Otqbg`rhmf(9 ³htiya« duyulan bir ‹r‹n veya hizmetin belirlenen kalite, •yat ve teslim s‹resi ÷l«‹tlerine uygun olarak tedarik«ilerden temin edilmesi s‹recidir. Denizcilikte satŠn alma s‹reci genellikle gemi tarafŠndan istek yapŠlmasŠyla baElar; tedarik«i se«imi, teklif alma, •yat ve teknik uygunluk deˇerlendirmesi, sipariE ve teslimat ile tamamlanŠr.

J`xmj 'Rntqbd(9 Mal veya hizmetin temin edilebileceˇi potansiyel tedarik noktalarŠ veya tedarik«iler anlamŠna gelir. Kaynak tek bir •rma da olabilir, bir b÷lgedeki birden fazla tedarik«i de olabilir. Kaynak bulma s‹reci en uygun •yat, kalite ve teslim EartlarŠna sahip tedarik«iyi belirlemeyi kapsar.

Sdc`qj 'Rtookx(9 ³htiya« duyulan bir ‹r‹n veya hizmetin kaynaˇŠnŠ belirlenerek satŠn alŠnmasŠ s‹recidir. Gemiye kumanya, yakŠt, yedek par«a temin edilmesi tedarik kapsamŠna girer.

Sdc`qj X'mdsh h 'Rtookx L`mfdl dms(9 Mal ve hizmetlerin doˇru zamanda, doˇru miktarda, uygun kalite ve maliyetle saˇlanmasŠ«in yapŠlan t‹m planlama, organizasyon, uygulama ve kontrol faaliyetlerinin b‹t‹nŠdŠr. SatŠn alma, lojistik, stok y÷netimi, tedarik«i iliEkileri bu kapsama girer. Denizcilikte tedarik y÷netimi; geminin sefer programŠ, liman koEullarŠ, g‹mr‹k iElemleri ve acil durum planlarŠnŠda dikkate alŠr.

Fdl h L`kydl d Sdc`qj Δhh 'Rghbo Bg`mckdq . L`qmd Rtookdq(9 Gemilerin ihtiya« duyduˇu kumanya, yedek par«a, makine yaˇŠ, temizlik malzemeleri, g‹venlik ekipmanlarŠ gibi ‹r‹nleri temin eden ÷zel tedarik hizmetidir. Ship chandler (Eip EandŠ) •rmalarŠ genellikle limanda gemiye doˇrudan teslim yapar. Gemilerin limanda kalma s‹releri kŠsa olduˇundan 7 g‹n 24 saat hizmet verir.

²jl`k 'Rtookx . Qdoldmhrgl dms(9 ³htiya« duyulan malzeme, ekipman veya hizmetin teslimat yerine ulaEtŠrŠlmasŠdŠr. SatŠn alma ile tedarik arasŠndaki uygulama adŠmŠdŠr. Denizcilikte ikmal limanda, demirde, transit ge«iEte, a«Štta *(offshore)* ve denizde *(ship-to-ship)* yapŠlabilir.

²jl`k X'mdsh h 'Rtookx . Qdoldmhrgl dms L`mfdl dms(9 ³kmal faaliyetlerinin planlŠ organize ve kontroll‹ Eekilde y‹r‹t‹lmesi s‹recidir. Ama« geminin operasyonunu aksatmadan gerekli malzeme ve hizmetlerin doˇru zamanda, doˇru miktar ve kaliteyle ulaEtŠrŠlmasŠdŠr. S‹rece ihtiya« tespiti, planlama, lojistik organizasyonu, g‹mr‹k izinleri, teslimat kontrol‹ ve raporlama dahildir.

Malzeme tedariˇi ve ikmal y÷netiminde tedarik zincirinin oluEturulmasŠ ÷nem arz eder. Tedarik zincirinde kaynak, satŠn alma, tedarik, ikmal y÷netimi gibi operasyonel iEler yapŠlŠr. Bu iElerin baEarŠlŠ bir Eekilde yapŠlmasŠ gemi malzeme tedariˇinde kolaylŠk saˇlar. Gemiler i«in malzeme tedariˇi ile satŠn almadan sorumlu personelin kaynak bulma, deˇerlendirme, istenilen malzeme tespiti, alternatif ‹r‹nlerin temini ve teknik terimlerden anlama konusunda tecr‹beli olmasŠ gerekir. Gemi iEletmeciliˇinde satŠn alma ile ilgi aEaˇŠda yer alan ‹«e ÷nemli durum vardŠr.

- Yeni veya ikinci el gemi alımı, gemi kiralama ve gemileri hurdaya ayırma ile ilgili varlık satın alımlar
- Gemi performansıyla ve teknik işlerle ilgili (teknolojik ürünler, bakım onarım işleri gibi) teknik satın alımlar
- Personel ihtiyaçları, yağ ve yakıt alımı, emniyet ekipmanı temini gibi alımların yapıldığı operasyonel alımlar

Gemiler i«in tedarik edilen malzemeler genel olarak E÷yle sŠralanabilir:

- Kumanya
- Elektrik malzemeleri
- Yedek parçalar
- Güverte malzemeleri
- Makine malzemeleri
- Kırtasiye malzemeleri
- Emniyet malzemeleri
- Yağ ve yakıt
- Kimyasal
- Boya
- Gemi kantini *(bonded store)*
- Tatlı su
- Revir malzemeleri

- Harita ve seyir yayınları
- Kabin malzemeleri

Gemilerin «alŠma alanlarŠna g÷re malzeme tedarik aˇ Šda deˇ iEir. Karadeniz ve Akdeniz arasŠnda «alŠan gemilerin tedarik aˇ Šdar iken uluslararasŠ alanda «alŠan gemilerin tedarik aˇ Š olduk«a geniEtir. Gemiler i«in malzeme tedarik sˇ reci Eu Eekildedir:

- İhtiyaçların belirlenmesi
- İstek listelerinin hazırlanması
- İstek listelerinin kontrolü ve şirkete gönderilmesi
- Şirket tarafından listelerin kontrolü
- Listelerin tedarikçi firmalara gönderilmesi
- Tedarikçi firmalardan tekliflerin alınması
- Şirket tarafından tekliflerin değerlendirilmesi ve tedarikçi firmanın belirlenmesi
- Malzemelerin gemiye uygun limandan gönderilmesi
- Gemide alınan malzemelerin kontrolü ve alındı belgelerinin onaylanması
- Alındı belgelerinin şirkete gönderilmesi
- Şirket tarafından tedarikçi firmalara ödeme yapılması ve firmanın değerlendirilmesi

7.1. Malzeme Takibi ve Kayıtlarının Tutulması

Denizcilik Eirketlerinin kˇ rlŠlŠŠŠnŠ etkileyen ÷nemli kalemlerden biri gemide ihtiya« duyulan malzemelerdir. Airket ve gemi personeli malzemelerin takibinin yapŠabilmesi, ihtiya«larŠn kolaylŠkla belirlenmesi ve malzeme giderlerinin doˇ ru hesaplanabilmesi i«in gemide bulunan malzemelerin kayŠtlarŠnŠ tutulmasŠ gerekir. Ð zellikle stoklarŠn kontrolˇ ve geminin ihtiyacŠ olan malzemenin tedariˇ i, gemi i«in hayati ÷neme sahiptir. Gˇ nˇ mˇ zde planlŠbakŠm sistemi yazŠlŠmlarŠnda stok kontrolˇ (envanter y÷netimi) ve malzeme satŠn alma sipariEi modˇ lleri bulunur. Bu modˇ ller sayesinde hem malzeme kayŠtlarŠ dˇ zgˇ n tutulur hem de stok kontrolˇ kolaylŠkla yapŠlŠr. AyrŠca gemiye alŠnan malzemelerin listesi ve alŠndŠŠ belgeleri hem Eirket hem de gemi tarafŠndan dosyalanarak saklanŠr.

7.2. Malzeme İhtiyaçlarının Belirlenmesi ve Malzeme Tedariği

Denizcilik •rmalarŠ ve gemiler stok kayŠtlarŠna ve ihtiya«larŠna g÷re malzeme ihtiya«larŠnŠ belirleyerek bunlarŠn tedarik edilmesini saˇ lar.

7.2.1. Malzeme İhtiyaçlarının Belirlenmesi ve Malzeme İsteği

Geminin bakŠm onarŠmŠ, personelin emniyetli «alŠmasŠ ve gemide yaEamŠŠŠ devam ettirebilmesi i«in «eEitli malzemelere ihtiya« duyulur. Bu malzemeler gemide yeteri kadar bulunmalŠdŠr. Gemi donatanŠ ya da Eirket, gemideki malzemelerin yeteri kadar bulunmasŠ i«in gerekli malzeme tedariˇ ini yapar. Gemideki malzeme stoˇ u azaldŠŠŠnda ya da yeni malzemeye ihtiya« duyulduˇ unda Eirketten istek yapŠlŠr. Her birimin sorumlu amiri malzeme istek listesi hazŠrlar. Gˇ verte b÷lˇ mˇ nˇ n isteklerini 2. kaptan bir araya getirir ve inceler. Daha sonra makine ve gˇ verte istek listeleri kaptanŠn onayŠna sunulur. Kaptan da gerekli incelemeleri yaparak istek listelerini Eirkete gˇ nderir. Airket malzeme istek listelerini inceler ve gerekli dˇ zenlemeleri yaptŠktan sonra tedarik«ilere gˇ nderir. Tedarik«ilerden aldŠŠŠ teklifleri deˇ erlendirerek malzemelerin hazŠrlanmasŠnŠ ve gemiye gˇ nderilmesini saˇ lar.

Tedarik edilen malzemelerin gemiye ulaşması için geminin uygun limana ya da ikmal merkezlerine gitmesi gerekir. Tedarikçi firma tarafından gemi ve acente ile irtibata geçilerek malzemelerin gemiye ulaştırılma saati belirlenir. Malzemeler belirlenen saatte gemiye ulaştırılır. Gemiye ulaşan malzemeler alındıktan sonra kontrol edilir. Bu kontrolde tedarikçinin verdiği listeye göre eksik olup olmadığına, gelen malzemenin istenen malzeme olup olmadığına ve hasarlı olup olmadığına dikkat edilir.

Gemide istek yapŠŠken **Tkt r k` q` r³ Cdmly R` s³m @k` Cdqmd¸ hCdmly L` kydl dkdqhJ³k utyt** mda **'HLO@ L` qhmd Rsnqdr Ftlhcd(** bulunan kodlar kullanŠŠr. Bu kŠavuzda bulunmayan istekler i«in ayrŠ bir dosya hazŠrlanŠr, istenen malzemelerin tˇ rˇ ve ÷zellikleri bu dosyaya yazŠŠr. ³stekler acil, aylŠk, 3 aylŠk ve 6 aylŠk olarak yapŠŠr. ³stek yapŠŠken Eirket tarafŠndan hazŠrlanan istek formu kullanŠŠr.

³stenilen ÷zellikteki malzemelerin temin edilebilmesi i«in bu form do˘ ru doldurulmalŠ. Ð zellikle istenen malzemelerin birimlerine dikkat edilmelidir. Aksi takdirde fazla ya da eksik malzeme temin edilebilir. Ð rnek istek formu ve a«Šklamalar ŠG÷rsel 6.2ÞÐde verilmiŠtir.

İSTEK LİSTESİ
REQUISITION LIST

GEMİ ADI : *SHIP NAME:*	M/T ASLAN	**OLUŞTURAN:** *CREATED BY:*	SADULLAH ÖZDEMİR (3RD OFF.)	**KAPTAN:** *MASTER:*	AHMET EROL
İSTEK TARİHİ: *REQUISITION DATE:*	16.09.2022	**İSTEK DEPARTMANI:** *REQUISITION DEPARTMENT:*	GÜVERTE	**BAŞ MÜHENDİS:** *CHIEF ENGINEER:*	RIDVAN SOYUSLU
İSTEK No.: *REQUISITION No.:*	CON-VR-0056/2022	**TESLİM LİMANI:** *DELIVERY PORT:*	İSTANBUL	**SEFER No.:** *VOYAGE No.:*	11/2022
İSTEK ADI: *REQUISITION NAME:*	EYLÜL 2022 -YAYINLAR			**ÖNCELİK DURUMU:** *PRIORITY:*	Yüksek
AÇIKLAMALAR: *REMARKS:*					

İSTEK DETAYLARI
REQUISITION DETAIL

No.	KATALOG *CATALOGUE*	ÜRÜN No. *PRODUCT No.*	ÜRÜN ADI *PRODUCT NAME*	KATEGORİ *CATEGORY*	STOK *ON STOCK*	GEREKLİ MİKTAR *REQ. QTY.*	BİRİM *UNIT*	AÇIKLAMALAR *REMARKS*
1	IMPA	370602	ALMANAC B.A. NAUTICAL, NP-314 2022	YAYIN	1	1	PCS	2025
2	IMPA	370939	SAILING DIRECTION NP-19 1998, BALTIC 2	YAYIN	0	1	VOL	2025
3	IMPA	370947	SAILING DIRECTION NP-27 1999, CHANNEL	YAYIN	0	1	VOL	2025
4	IMPA	370966	ASD NP-46 17 TH EDITION 2021, MEDITERRANEAN PILOT VOL 2	YAYIN	0	1	PCS	2025
5	IMPA	370632	B.A.LIST OF RADIO SIGNA, VOL.4 NP-284	YAYIN	0	1	VOL	2025
6	IMPA	43	IMO 292E-2021 The Code of Safe Practice for Cargo Stowage & Securing Code (CSS) 2021 Edition	YAYIN	0	1	PCS	2025

Görsel 6.2: İstek listesi formu

7.2.2. Malzeme Tedariği

Gemilere malzeme tedari˘ i rutin ve sefer bazlŠ olmak ‹ zere iki Šekilde ele alŠnŠr. Sefer b÷lgesi ve gidece˘ i limanlar belli olan gemilerin (liner hat ya da taŠmacŠlŠk) malzeme tedari˘ i **çt shmsdc` qhj** olarak adlandŠrŠlŠr. Sefer b÷lgesi ve gidece˘ i limanlar belli olmayan gemilerin (trump hat ya da taŠmacŠlŠk) malzeme tedari˘ i ise **rdedq a` yk² sdc` qhj** olarak adlandŠrŠlŠr. Her iki tedarik s‹ recinde de gemi tarafŠndan malzeme istek listesi hazŠrlanmasŠyla tedarik s‹ reci baŠlar.

HazŠrlanan istek listeleri Širket tarafŠndan onaylandŠktan sonra malzeme tedarik s‹ reci baŠlar. SatŠn alma departmanŠ istek listelerini tedarik«i •rmalara g÷ndererek •yat tekli₹eri alŠr. Fiyat tekli• uygun bulunan •rmadan malzemelerin tedarik edilmesi istenir. Airket ve gemi tedarik •rmasŠarasŠnda ikmalin ger«ekleŠtirilece˘ i liman ve zaman ayarlanarak gemiye bilgi verilir.

a) **Satın Alma Prosedürü:** Malzeme tedariğinin ihtiyaçları karşılayacak şekilde olması ve isteklere uygun olarak yapılabilmesi için dikkat edilmesi gereken hususlar vardır. Satın alma prosedürü genel olarak şu şekilde işler:
   - Malzeme istek listelerinin doğru ve eksiksiz olduğunun kontrol edilmesi
   - İhtiyaç duyulan malzemelerin kaliteli olmasına dikkat edilmesi
   - Satın alma aşamasından önce alınan tekliflerin kontrol edilerek uygun teklifin belirlenmesi
   - İhtiyaç duyulan malzemelerin tedariği için maliyet ve temin süresi de dikkate alınarak uygun tedarikçinin seçilmesi ve sipariş aşamasına geçilmesi
   - Alınan malzemelerin doğrulanması

b) **Malzeme Tedarik Süreci:** Malzeme tedariği, detaylı ve özen gösterilerek yapılması gereken bir süreçtir. Bu sürecin adım adım yapılması ve her adımda kontrollerin yinelenmesi gerekir. Böylece hem maliyet açısından uygun hem de kaliteli ve ihtiyaca uygun olan malzeme tedarik edilebilir. Malzeme tedarik süreci şu şekilde işler:
   - **İhtiyacın Belirlenmesi:** Gemideki sorumlu personel, ihtiyaç duyulan malzemeyi tespit ederek istek listesi hazırlar. Hazırlanan listeler kaptan onayıyla şirkete gönderilir. İstek listesinde malzemenin tam tanımı (marka, model, teknik özellikler gibi), talep edilen miktarı, öncelik durumu (aciliyeti), gemide bulunan miktarı gibi bilgiler yer alır.
   - **Şirket Tarafından Listelerin Onaylanması:** İstek listeleri şirketin teknik, operasyon ve satın alma departmanı tarafından gözden geçirilerek kontrol edilir. İstenilen malzemeler ihtiyaç durumuna ve maliyetine

göre değerlendirilir. Gerekli durumlarda kaptandan detaylı bilgi istenir.

- **Tedarikçi Firmalardan Tekliflerin Alınması:** Satın alma departmanı, onaylanan istek listelerini tedarikçilere ileterek teklifleri alır. Birden fazla tedarikçiden fiyat teklifi, teslim süresi ve ödeme şartları istenir. Genellikle 3 teklif kuralı (en az 3 farklı firmadan teklif alma) uygulanır.
- **Tekliflerin Değerlendirilmesi:** Fiyat, kalite, teslim süresi ve tedarikçilerin güvenilirliği karşılaştırılır. Gerektiğinde teknik departmanla görüşülerek en uygun teklif belirlenir.
- **Satın Alma Siparişinin Verilmesi:** Belirlenen tedarikçiye resmî satın alma siparişi gönderilir. Siparişte ürünün detayları, teslim yeri (geminin uğrayacağı liman, tersane vb.), teslim tarihi, ödeme koşulları gibi bilgiler yer alır.
- **Teslimatın Gerçekleştirilmesi:** Tedarikçi tarafından temin edilen malzemeler gemiye belirlenen teslimat yerinde teslim edilir. Malzemeler teslim edilirken gümrük ve diğer işlemlerin yapılması için şirket, acente ve tedarikçi koordineli çalışır.
- **Alınan Malzemelerin Kontrol Edilmesi ve Onaylanması:** Gemi personelince teslim alınan malzemeler, şirket tarafından gönderilen alındı belgesi ve tedarikçi tarafından malzeme teslimatında verilen alındı belgesine *(delivery note / packing list)* göre kontrol edilir. Kaptan tarafından malzemelerin alındığı şirkete bildirilir. Eksik ve hasarlı malzeme varsa bunlar da şirkete bildirilir.
- **Faturalandırma ve Ödemenin Yapılması:** Tedarikçi tarafından teslimattan sonra oluşan listelere göre nihai faturalandırma yapılır ve fatura şirketin satın alma departmanına iletilir. Satın alma departmanı da faturayı finans departmanına bildirerek ödemenin yapılması sağlanır. Son olarak ileride yapılacak tedariklerde tedarikçi bulma kolaylığı açısından tedarikçi firma bilgileri ve değerlendirmesi arşivlenir.

7.3. İkmal Yönetimi ve İkmalin Planlanması

İkmal yönetimi; geminin operasyonel faaliyetlerinin aksatılmadan doğru zamanda yapılmasını, doğru malzeme ve hizmetlerin doğru miktar ve kaliteyle temin edilmesini sağlayan planlı bir süreçtir. Bu süreç sadece satın almayı değil, aynı zamanda stok yönetimi, lojistik, koordinasyon, kalite kontrol ve raporlama aşamalarını da kapsar. İkmal yönetimi ve planlaması malzeme ihtiyacının belirlenmesiyle başlar, malzemelerin teslim alınarak tedarikçiye ödemenin yapılmasıyla sona erer. Satın alma sürecine benzer özellik gösterir ancak ikmal yönetiminde operasyonel iş ve işlemler (teslimatın nerede, ne zaman, nasıl yapılacağı gibi) ön plana çıkar. İkmal yönetimi ve planlamasının aşamaları genel olarak şu şekildedir:

- **İhtiyaçların Belirlenmesi:** İlgililer tarafından malzeme ihtiyacı belirlenir.
- **İkmal Planlamasının Yapılması:** Geminin sefer programı (Tahminî Varış Zamanı-ETA, Tahminî Ayrılış Zamanı-ETD) incelenerek en uygun ikmal limanı seçilir. Bu seçim yapılırken tedarikçi bulunabilirliği, ikmal (lojistik) kolaylığı, gümrük avantajı, maliyet gibi durumlar göz önünde bulundurulur. Planlamada teslim tarihi ve yöntemi netleştirilir.
- **Malzemelerin Tedarik Edilmesi:** Satın alma departmanı tedarikçilerden gelen teklifleri değerlendirerek belirlediği tedarikçiden malzeme satın alma siparişini verir.
- **İkmalin Organize Edilmesi:** Tedarik edilen malzemelerin teslimat yöntemi belirlenerek gerekli belgeler hazırlanır. İkmal organizasyonu şirket, acente, gemi ve tedarikçi iş birliğiyle gerçekleştirilir. Teslimatlar limandan gemiye teslim (iskeleden veya tekne ile deniz tarafından gemiye teslim), demirde tekneyle teslim gibi farklı şekillerde olabilir. İkmal organize edilirken gerekli gümrük belgeleri de ilgililer tarafından hazırlanır.
- **İkmalin Yapılması ve Malzemenin Kontrol Edilmesi:** Belirlenen teslim yöntemlerine göre belirlenen zamanda gemiye teslimat yapılır. Gemi personeli teslim aldığı malzemeleri kontrol ederek gerekli işlemleri yapar.

- **İkmal ve Satın Alma Sürecinin Tamamlanması:** Gemi tarafından teslim alınan malzemelerle ilgili bilgiler şirkete gönderilir. Şirket gerekli incelemeleri yaptıktan sonra nihai listeler doğrultusunda tedarikçi firmadan faturaları alır. Faturalarda belirtilen tutarlara göre ödeme yapılarak satın alma süreci tamamlanır. Ayrıca tedarikçi performans değerlendirmesi yapılarak tedarikçi bilgileri ve satın alma sürecindeki belgeler arşivlenir.

8. KİRALAMA SÖZLEŞMELERİ

Denizcilik alanında ticaret ve ticari işletmecilik önemli bir yer tutar. Deniz yoluyla yük ve yolcu taşıyan gemilerin ekonomik, ticari ve operasyonel faaliyetlerinin planlanmasına, yönetilmesine ve denetlenmesine **cdmhy shb` qhHAkdsl dbhHq h** denir. Deniz ticari işletmeciliği, deniz taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin karlı ve verimli bir şekilde çalışmasını sağlamayı amaçlar. Deniz ticari işletmeciliği temel olarak şu bileşenlerden oluşur:

- Gemi işletmeciliği [gemi sefer planları, yük yönetimi, kiralama *(charter)* işlemleri]
- Liman ve terminal yönetimi (yük elleçleme, gümrük işlemleri, liman operasyonları)
- Deniz hukuku (deniz ticaret hukuku, gemi sigortaları, taşıma sözleşmeleri)
- Uluslararası lojistik (tedarik zinciri yönetimi, intermodal taşımacılık, konteyner lojistiği)
- İşletme ve finans (maliyet kontrolü, verimlilik analizi, denizcilik finansmanı)

8.1. Deniz Piyasaları ve Taşımacılık Türleri

Küresel ekonomide deniz yoluyla mal ve hizmet taşımacılığı ekonomisine **cdmhy ohx` r` r³** denir. Deniz piyasası gemi inşası, gemi onarım, yük elleçleme, liman işletmeciliği, kuru yük piyasası, navlun çizelgeleri, yakıt yatırımı, ikinci el gemi satışları, petrol piyasası gibi birçok alanı içine alır. Deniz piyasasının temelini oluşturan piyasa türleri Tablo 6.8'de verilmiştir.

Tablo 6.8: Deniz Piyasası Türleri

O²X@R@ Sª Qª	S@LjHM@M Xª J KDQ	@¶ HJ K@L @
S` mjdq Ohx` r` r³	Ham petrol, rafine petrol ürünleri (benzin, dizel), LNG, LPG	Tanker piyasasının genel olarak petrol yatırımı, Petrol İhracatçısı Eden Ülkeler örgütü *(Organization of Petroleum Exporting Countries-OPEC)* politikaları, küresel aylarında artan enerji talebi ve bölgelerdeki siyasi gerilimler etkiler.
Jtqt X€j 'Cqx Atkj (Ohx` r` r³	Kömür, demir cevheri, tahıl, çimento, boksit	Kuru yük piyasası demir cevheri ve kömür ithalat ve ihracat hacminden önemli derecede etkilenir. Ayrıca tarım ürünlerindeki (tahıl) mevsimsel hareketlilik de kuru yük piyasasını etkiler.
Jnmsdxmdq Ohx` r` r³	Konteynerde taşınabilen yükler (tüketici ürünleri, elektronik malzemeler, otomobil parçaları gibi)	Konteyner piyasası küresel tüketimin artmasıyla (e-ticaret gibi), liman yoğunlukları Süveyş Kanalı ile Panama Kanalından geçiş ücretleri gibi durumlardan etkilenir.
Fdl h²mA` ud R` s³A Ohx` r` r³	Taşımacılıkta kullanılan gemi türleri	Bu piyasada yeni gemi siparişleri, ikinci el gemi alım satımı ve gemilerin hurdaya ayrılması önemli yer tutar. Gemi inşa ve satış piyasası, elik yatırımı, gemi maliyetleri, çevreci düzenlemeler ve gemi sökümü piyasasından etkilenir.

Y‹klerin t‹r‹ne ve taŠ§ma bi«imine g÷re deniz taŠ§macŠ§lŠ§ farklŠ§ kategorilere ayrŠ§r. Deniz taŠ§macŠ§lŠ§ d÷kme y‹k taŠ§macŠ§lŠ§(kuru d÷kme y‹k ve sŠvŠ§ d÷kme y‹k), konteyner taŠ§macŠ§lŠ§, Ro-Ro taŠ§macŠ§lŠ§, genel kargo taŠ§macŠ§lŠ§ ve ÷zel y‹k taŠ§macŠ§lŠ§ (proje y‹kleri, so˘utmalŠ taŠ§macŠ§lŠk ve canlŠhayvan taŠ§macŠ§lŠ§ Œeklinde sŠnŠflandŠrŠlŠr.

8.2. Kiralama ve Kiralama Sözleşmeleri

Bir mal veya hizmetin belirli bir ‹cret karŠ§lŠ§Šnda, belirli bir s‹re i«in baŒkasŠtarafŠndan bir s÷zleŒme d¬hilinde kullanŠlmasŠna **jhqìkl`** denir. Denizcilikte ise mal ve hizmet taŠ§macŠ§lŠ§Šyapan gemilerin belirli bir ‹cret karŠ§lŠ§Šnda, belirli bir s‹re i«in baŒkasŠtarafŠndan s÷zleŒme d¬hilinde kullanŠlmasŠna ***fdl hjhqìkl` 'bg`qsdqfmf.rghlo bg`qsdqfmf(*** denir. Gemi kiralamada taraŒlar gemi sahibi veya iŒletmecisi, kiralayan ve brokerdir. Kiralama, gemi sahipleri ve kiracŠlar arasŠnda yapŠlan s÷zleŒmeye dayalŠbir anlaŒmayŠ«erir. Bu s÷zleŒme, kiralayanŠn gemiyi belirli bir s‹re veya sefer boyunca bir ‹cret karŠ§lŠ§Šnda kullanmasŠna imk¬n verir. S‹reli kiralama, sefer kiralama, «Šplak tekne kiralama gibi «eŒitli kiralama s÷zleŒmeleri vardŠr. Kiralama s÷zleŒmelerinde yer alan bilgiler her iki tarafŠn ŒartlarŠnŠ, s‹resini ve sorumluluklarŠnŠ tanŠmlar. Temel olarak sefer bazlŠkiralama *(voyage charter)*, zaman bazlŠkiralama *(time charter)* ve «Šplak gemi kiralama *(bareboat charter)* olmak ‹zere ‹« kiralama t‹r‹ vardŠr.

a) Sefer Bazlı Kiralama: Kiracı gemiyi belirli bir sefer için kiralar (Örneğin İstanbul-Hamburg arası buğday taşımacılığı için). Ödeme, navlun *(freight)* olarak adlandırılır ve navlun miktarı taşınacak yük miktarı üzerinden belirlenir. Bu kiralama türünde liman masrafları, yakıt, personel maaşları gemi sahibine aittir. Kiracı sadece yükünü taşıttığı ve gemi işletmesiyle ilgilenmediği için avantajlıdır. Sözleşme olarak standart genel çarter sözleşmesi *(GENCON)* kullanılır.

b) Zaman Bazlı Kiralama: Kiracı gemiyi belirli bir süre için kiralar (Örneğin 6 ay veya 1 yıl). Kiralama ücreti, günlük kira bedeli *(hire)* üzerinden yapılır. Gemi işletme masrafları (personel maaşı, bakım, sigorta) armatöre, yakıt *(bunker)* ve liman masrafları kiracıya aittir. Kiracı, sözleşmeye uygun olmak kaydıyla gemiyi istediği rotada ve yükte kullanabilir. Sözleşme olarak standart zaman bazlı kiralama sözleşmesi *[NYPE (New York Produce Exchange)]* kullanılır.

c) Çıplak Gemi Kiralama: Geminin personelsiz ve yakıtsız olarak uzun süreli kiralanmasıdır. Gemi, aylık kira bedeli üzerinden kiralanır. Tüm masraflar (mürettebat, bakım, sigorta, yakıt) kiracıya aittir. Kiracı, gemiyi kendi işletir ve gemi üzerinde tüm kontrol kiracıdadır. Sözleşme olarak çıplak gemi kiralama sözleşmesi *(BARECON)* kullanılır. Bu kiralama türü, gemi satın alımına giden bir adım olarak da değerlendirilebilir.

Gemi sahipleri ve kiracŠlar arasŠnda yapŠlan s÷zleŒmeye **jhqìkl` r'yldAl drh 'bg`qsdq o`qsx(** denir. Kiralama s÷zleŒmesi, taraŒlarŠn hak ve y‹k‹ml‹l‹klerini detaylŠ Œekilde d‹zenleyen belgedir. Kiralama s÷zleŒmesinde uluslararasŠ birlikler (BIMCO, INTERTANKO gibi) tarafŠndan hazŠrlanan standart formlar kullanŠlŠr. Bu s÷zleŒmelerde yer alan temel unsurlar Œunlardır:

- Taraflar (armatör ve kiracı)
- Gemi bilgileri (gemi adı, tipi, tonajı, bayrağı, inşa yılı)
- Kiralama türü ve süresi (sefer bazlı, zaman bazlı, çıplak gemi kiralama)
- Yük bilgisi (yükün cinsi, miktarı, yükleme / boşaltma limanları)
- Navlun veya kira bedeli (miktarı, ödeme şekli ve tarihi)
- Starya (bekleme) süresi *(laytime)* (yükleme ve boşaltma için belirlenen süre)
- Demuraj ve dispeç
- Sigorta ve sorumluluklar (hangi risklerin kime ait olduğu)
- Mücbir sebep [(zorlayıcı neden *(force majeure)*] (savaş, grev, doğal afet gibi durumlarda uygulanacak hükümler)

- Uyuşmazlıkların çözümü (uyuşmazlık hâlinde yetkili mahkeme ve geçerli hukuk kuralları)

Kiralama sözleşmeleri kiralama türüne göre değişir. Kiralama sözleşmesi türleri aşağıda verilmiştir.

a) Sefer Bazlı Kiralama Sözleşmesi *(Voyage Charter Party)*: Geminin belirli bir rota ve yük için belirli bir navlun ücreti karşılığında kiralanmasında kullanılan sözleşmedir. Aşağıda herhangi bir sefer bazlı kiralama sözleşmesinin genel içeriği verilmiştir. Özel şartlar, kiralama türüne ve geminin kullanıldığı ticari faaliyetlere göre değişir.

- **Genel Bilgiler:** Gemi sahibi, kiracı, broker, gemi bilgileri gibi bilgilerin yer aldığı bölümdür.
- **Navlun Ücreti:** Kiracının gemi sahibine geminin kullanımı için ödeyeceği ücretin belirtildiği bölümdür.
- **Ödeme Koşulları:** Kiracının navlunu gemi sahibine ne zaman ve nasıl ödeyeceğinin belirtildiği bölümdür.
- **Starya Süresi:** Kiracının yükü yüklemek ve tahliye etmek için sahip olduğu zaman aralığının belirtildiği bölümdür.
- **Sürastarya (Demuraj):** Yükün yükleme veya tahliye işleminin belirtilen süre içerisinde yapılamaması durumunda kiracının gemi sahibine ödeyeceği para miktarının belirtildiği bölümdür.
- **Hazırlık Bildirimi:** Gemi sahibi tarafından kiralayana geminin yükü yüklemeye veya boşaltmaya hazır olduğunu belirten bildirimlerle ilgili bilgilerin verildiği bölümdür.
- **Fesih:** Kiralama sözleşmesinin taraflardan herhangi biri tarafından hangi koşullar altında feshedilebileceğinin belirtildiği bölümdür.
- **Ek Maddeler:** Sözleşmeye tarafların eklediği şartların belirtildiği bölümdür.

Yaygın olarak kullanılan gemi kiralama sözleşme formları şunlardır:

- **Standart Genel Çarter Sözleşmesi *(General Charter-GENCON)*:** BIMCO tarafından hazırlanmış genel yük taşımacılığı sözleşme formudur. En yaygın kullanılan sefer bazlı kiralama sözleşmesi formudur.
- **Tanker Sefer Bazlı Kiralama Sözleşmesi *(Tanker Voyage Charter-ASBATANKVOY)*:** Tanker sektöründe kullanılan standart bir kiralama sözleşmesidir. İlk olarak 1977 yılında yayımlanmış ve 2025 yılında ASBA *(Association of Ship Brokers & Agents)* ve BIMCO arasındaki iş birliğiyle yenilenmiştir.
- **Tahıl Taşımacılığı İçin Hazırlanmış Standart Sefer Sözleşmesi *(Syndicat National du Commerce Extérieur des Céréales et Graines Oléagineuses-SYNACOMEX)*:** Tahıl taşımacılığı için özel olarak hazırlanmış bir sözleşme formudur.
- **Kömür Taşımacılığı İçin Hazırlanmış Standart Sefer Sözleşmesi *(American Welsh Coal Charter Party-AMWELSH)*:** Genellikle dökme yük taşımacılığında kullanılan bir sözleşme formudur.
- **Diğer Formlar:** Bitkisel yağlar ve benzeri sıvı yüklerin taşınması için kullanılan sözleşme *(nut and vegetable oils voyage charter-NUVOY)*, kömür ve maden cevheri gibi dökme yükler için kullanılan sözleşme *(coal and ore voyage charter-COAL-OREVOY)*, dökme yük taşımacılığı için kullanılan sözleşme *(bulk cargo voyage charter-BULKVOY)*, ağır ve hacimli yükler için kullanılan sözleşme *(heavy lift charter-HEAVYCON)*, tahıl taşımacılığı için kullanılan sözleşme *(grain voyage charter-GRAINVOY)* bu formlardandır.

b) Zaman Bazlı Kiralama Sözleşmesi *(Time Charter Party)*: Geminin belirli bir süre için kiralanmasında kullanılan sözleşmedir. Kira bedelinin ödeme süreleri (günlük, aylık veya yıllık) sözleşmede belirtilir. Zaman bazlı kiralama sözleşmesinin içeriği, sözleşmeye ve ilgili taraflara bağlı olarak değişiklik gösterebilir. Aşağıda herhangi bir zaman bazlı kiralama sözleşmesinde yaygın olarak kullanılan ve önemli olan maddeler verilmiştir.

- **Geminin Tanımı:** Bu maddede geminin büyüklüğü, kapasitesi ve durumu dâhil olmak üzere teknik özellikleri ana hatlarıyla belirtilir. Gemi kiralama sözleşmesinde hız ve tüketim özel bir öneme sahiptir. Çünkü geminin kazanç kapasitesi üzerinde büyük bir etkiye sahiptir.
- **Astarya Süresi *(Laycan)*:** Bu maddede geminin zaman bazlı kiralama sözleşmesine başlamaya hazır olması gereken tarihler belirtilir.
- **Teslim ve Yeniden Teslim *(Delivery and Redelivery)*:** Bu maddelerde geminin kiralayana teslim ve sahibine geri teslim şart ve koşulları belirtilir (teslimat limanı veya bölgesi).
- **Kiralama Süresi *(Period of Hire)*:** Bu maddede başlangıç *(on hire)* ve bitiş *(off hire)* tarihleri dâhil olmak üzere kiralama sözleşmesinin süresi belirtilir.
- **Kira Bedeli *(Hire)*:** Bu maddede gemi kiralayanın gemi sahibine geminin kullanımı karşılığında ödeyeceği kira bedelini belirtilir.
- **Hazırlık Bildirimi *(Notice of Readiness)*:** Bu maddede gemi sahibinin geminin ne zaman kiralama sözleşmesine başlamaya hazır olduğunu belirten hazır olma bildirimi ve diğer bildirimler belirtilir.
- **Yakıt *(Bunker)*:** Bu madde geminin teslimat ve geri teslimat sırasında ne kadar yakıt ve yağlama yağı bulundurması gerektiğini ve ilgili maliyetlerin nasıl karşılanacağını belirtir.
- **Diğer Maddeler:** Zaman bazlı kiralama sözleşmelerinde gemi sahibinin sorumlulukları, kiracının sorumlulukları, sefer talimatları ve kayıtları, kirlilik, tam kayıp, konşimentolar gibi maddeler de bulunur.

Yaygın olarak kullanılan sözleşme formları şunlardır:

- **NYPE Kiralama Sözleşmesi *[NYPE (New York Produce Exchange Form) Charter Party]*:** Yaygın olarak kullanılan zaman bazlı kiralama sözleşmesidir. Genel kargo, konteyner ve dökme yük gemileri için uygundur.
- **BIMCO Standart Zaman Bazlı Kiralama Sözleşmesi *(BIMCO Standard Time Charter-BIMTIME)*:** BIMCO tarafından hazırlanan zaman bazlı kiralama sözleşmesidir. Daha dengeli hükümler (gemi sahibi ve kiracı haklarını koruyan) içeren ve güncel denizcilik uygulamalarıyla uyumlu olan bir sözleşmedir.
- **Shell (Şel) Zaman Bazlı Kiralama Sözleşmesi *(SHELLTIME)*:** Petrol tankerleri ve kimyasal tankerler için Shell şirketi tarafından hazırlanan sözleşme formudur.
- **Düzenli Hat Zaman Bazlı Kiralama Sözleşmesi *(Liner Time Charter-LINERTIME)*:** Düzenli hat *(liner)* taşımacılığı yapan gemiler (konteyner) için hazırlanan sözleşme formudur.
- **BIMCO Yeknesak Zaman Bazlı Kiralama Sözleşmesi *(The Baltic and International Maritime Council Uniform Time-Charter-BALTIME)*:** Kuru yük ve dökme yük gemileri için alternatif olarak BIMCO tarafından hazırlanan sözleşme formudur.
- **Genel Zaman Bazlı Kiralama Sözleşmesi *(General Time Charter-GENTIME)*:** Gemiler için genel standart maddeleri içeren ve BIMCO tarafından hazırlanan sözleşme formudur.
- **Diğer Formlar** Açık deniz sondaj ve destek gemileri için kullanılan sözleşme *(offshore support vessels-SUPPLYTIME),* konteyner gemileri için kullanılan sözleşme *(container ship time charter-BOXTIME),* ağır yük ve proje taşımacılığı için kullanılan sözleşme *(heavy lift and project cargo-HEAVYTIME)*, bitkisel yağ ve kimyasal tankerler için kullanılan sözleşme *(vegetable oil and chemical tankers-VEGATIME)* bu formlardandır.

c) **Çıplak Gemi Kiralama Sözleşmesi *(Bareboat Charter Party)*:** Geminin personelsiz ve yakıtsız olarak uzun süreli kiralanmasında kullanılan sözleşmedir. Çıplak gemi kiralama sözleşmeleri, zaman bazlı kiralama sözleşmeleriyle hemen hemen aynı maddeleri içerir. Çünkü her iki sözleşmenin temelinde gemi sahibinin

gemiyi belirli bir süreliğine kiralaması vardır. Ancak çıplak gemi kiralama sözleşmelerinde kiralayan aynı zamanda gemilerin personelle donatılmasını ve bakımını da üstlenir. Bundan dolayı bu sorumluluklarla ilgili yükümlülüklerini açıklayan ek maddeler bulunur. Aşağıda çıplak gemi kiralama sözleşmesinde yaygın olarak kullanılan ve önemli olan maddeler verilmiştir (Zaman bazlı kiralama sözleşmeleriyle benzer olan maddeler verilmemiştir.).

- **Gemi Bilgileri:** Geminin adı ve özellikleriyle ilgili bilgilerin yer aldığı bölümdür.
- **Taraf Bilgileri:** Gemi kiralamasıyla ilgili tarafların bilgilerinin yazıldığı bölümdür.
- **Sigorta Sorumluluğu:** Bu maddede geminin sigortasından hangi tarafın sorumlu olduğu belirtilir.
- **Gemi Sahibinin İnceleme Hakkı:** Kira sözleşmesi süresince gemi sahibinin gemiyi denetleme hakkını ayrıntılı olarak açıklayan maddelerdir.
- **Finansman Maddeleri:** Geminin finansmanına ilişkin hükümlerin yer aldığı maddelerdir.

Yaygın olarak kullanılan sözleşme formları şunlardır:

- **BIMCO Standart Çıplak Gemi Kiralama Sözleşmesi *(BIMCO Standard Bareboat Charter-BARECON)*:** En yaygın çıplak gemi kiralama sözleşmesi formudur.
- **Shell Uluslararası Çıplak Gemi Kiralama Sözleşmesi *(Shell International Form-SHELLBAREBoat)*:** Petrol tankerleri için özel olarak hazırlanan çıplak gemi kiralama sözleşmesi formudur.
- **Gemi Gövdesi Kiralama *(BAREHULL)*:** Sadece gemi gövdesinin kiralanması için kullanılan çıplak gemi kiralama sözleşmesi formudur (Mürettebat ve yakıt kiracıya aittir.).

- **Türk Hukukuna Uyarlanmış Form Çıplak Gemi Kiralama Sözleşmesi *(TURKISH BARECON)*:** Türk bayraklı gemiler için hazırlanan çıplak gemi kiralama sözleşmesi formudur.

Gemi kiralamaları belirli bir süre için yapılır. Genel olarak kiralama süreci şu şekildedir:

- **Talep Belirleme:** Kiracının ihtiyaçları (yük türü, rota, süre) belirlenir.
- **Pazar Araştırması:** Gemi brokerleri aracılığıyla uygun gemi bulmak için araştırma yapılır.
- **Pazarlık:** Navlun, kira bedeli, süre ve masraflar üzerinde, taraflar arasında anlaşmaya varılması için görüşmeler yapılır.
- **Fixture Note (Fikstür Not):** Pazarlık sonrası anlaşma sağlandığında ön anlaşma formu hazırlanır.
- **Kiralama Sözleşmesinin İmzalanması:** Tüm görüşmeler tamamlanıp kesin anlaşma sağlandığında taraflar arasında kiralama sözleşmesi imzalanır.
- **Kiralama Süresince İşletme:** Kiralama sözleşmesinin başlangıcından bitişine kadar gemi işletimi yapılır.
- **Kira Bitişi ve Hesaplaşma:** Sözleşmeye göre kiranın bitiş tarihinde gemi teslim edilir. Sözleşmedeki maddelere göre ödemeler yapılarak hesap kapatılır.

Kiralamalarda şu noktalar dikkate alınmalıdır:

- Limanlarda yaşanabilecek gecikmeler, kiracıya ciddi demuraj maliyeti doğurabilir.
- Yanlış yük beyanı *(misdeclaration)*, hukuki sorunlara yol açabilir.
- Zaman bazlı kiralamalarda yakıt fiyatlarındaki dalgalanmalar, kiracının maliyetini etkileyebilir.
- Uygun sözleşme formunun (GENCON, NYPE, BARECON gibi) seçilmesi gerekir.

Kiralamalarda gemi brokerleri önemli bir yer tutar. Brokerler gemiye yük, yüke gemi bulan alanında uzman kişilerdir. Kiracıyla armatör arasında aracılık yapar. İlgililerle pazarlık yapar, sözleşme metinleri hazırlar ve pazar bilgisi sağlar. Genellikle navlun üzerinden komisyon alır.

8.3. Navlun

Bir yükün taşınması karşılığında taşıyıcıya (gemi sahibi, gemi işletmecisi veya kiracısı) ödenen ücrete **navlun *(freight)*** denir. Deniz taşımacılığında yaygın olarak kullanılır. Hem taşıma ücreti hem de bu ücreti belirleyen piyasa koşullarını ifade eder. Diğer bir ifadeyle navlun hem ekonomik (fiyat, piyasa) hem hukuki bir kavram (taşıma bedeli) olarak kullanılır. Navlun ücreti; mesafe, yükün ağırlığı / hacmi, taşıma türü (konteyner, dökme yük vb.), piyasa koşulları ve yakıt maliyetlerine göre belirlenir. Türk Ticaret Kanunu'nun 1138. maddesinde navlun şu şekilde tarif edilmiştir:

Taşıyan, navlun karşılığında;

a) Yolculuk çarteri sözleşmesinde eşyayı, geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis ederek;

b) Kırkambar sözleşmesinde ayırt edilmiş eşyayı denizde taşımayı üstlenir.

Navlun, peşin navlun ödemesi *(advance freight)* veya havale navlun ödemesi *(freight collect)* şeklinde ödenebilir. Taşıtanın yükü taşıyana teslim ettiğinde navlun ücretini ödemesi **peşin navlun ödemesi**dir. Taşıtanın yükün taşınmasından sonra navlun ücretini ödemesi ise **havale navlun ödemesi**dir. Havale navlun ödemesinde taşıyan, navlun tamamen ödenmedikçe yükü teslim etmeme hakkına sahiptir. Taşımacılık türlerinde kullanılan genel navlun türleri aşağıda verilmiştir.

- **Peşin Navlun *(Advance Freight)*:** Navlun ücretinin yük taşınmadan önce peşin olarak ödenmesidir.
- **Toptan Navlun *(Lump Sum Freight)*:** Bir geminin yük mahallerinden tamamının veya bir kısmının kullanımı için ödenen navlun ücretidir. Bu tür navlunda geminin yük mahalli kiralandığından navlun ücreti hesaplamasında yükün miktarı önemli değildir.
- **Ölü Navlun *(Dead Freight)*:** Yükün eksik yüklenmesinden veya geminin taşıma kapasitesinin tam olarak kullanılamamasından dolayı ortaya çıkan navlundur. Taşıtanın sözleşmede belirtilen yük miktarından eksik yük taşıtması sonucunda sözleşme gereğince taşıyana ödemek zorunda olduğu navlundur. Örneğin 3.000 ton yük taşıtmayı taahhüt eden kiracının yükü gemiye 2.800 ton olarak yüklettiği durumlarda ortaya çıkar. Bu durumlarda taşıyanın eksik kalan kısım için ölü navlun talep etme hakkı vardır.
- **Geri Sevk Navlunu *(Back Freight)*:** Yükün alıcı tarafından kabul edilmediği durumlarda yükleme limanına geri getirilmesi için talep edilen navlundur.
- **Nispet Üzerinden Ödenen Navlun *(Pro-Rata Freight)*:** Yükün varış noktasına ulaşmasını engelleyen durumlar nedeniyle seferin belli bir noktasına kadar taşınarak teslim edilmesi durumunda ortaya çıkan navlundur. Bu tür navlunda ödemenin yapılabilmesi için taraflar arasında açık bir anlaşmanın olması gerekir.
- **Değer Üzerinden Navlun *(Ad Valorem Freight)*:** Yük değerinin üzerinden belli bir oranda yüzde alınarak hesaplanan navlundur. Örneğin 1.000.000 Türk lirası [TL (₺)] değerindeki bir yükün taşınması için yük değeri üzerinden %2 navlun ödenirse ödenecek tutar 20.000 ₺ olur.

Deniz yoluyla uluslararası ticaret yapıldığı zaman navlun ödemeleriyle beraber gümrük işlemleri ve ticari işlemler önemli bir yer tutar. Bu işlemleri hızlandırmak ve ticareti kolaylaştırmak amacıyla birçok çalışma yapılmıştır. Milletlerarası Ticaret Odası *(International Chamber of Commerce-ICC)* tarafından ilk defa 1936'da yayımlanan ve son olarak 2020 yılında güncellenen Uluslararası Ticari Terimler *(International Commercial Terms-INCOTERMS)* bu çalışmalardan biridir. INCOTERMS, Milletlerarası Ticaret Odası tarafından ticari işlemlerde kolaylık sağlaması için çıkarılan ve ticari terimleri açıklayan, üç harften oluşan kurallardır. Bununla ticaretin güvenli, hızlı ve kolay yapılması amaçlanmıştır. İlgili taraflar sözleşmelerine bu terimleri ekleyerek yük teslimiyle ilgili tartışma ve anlaşmazlıkları azaltırlar.

INCOTERMS uluslararası ticarette satıcı ile alıcı arasındaki teslim, risk, masraf ve sigorta sorumluluklarını standartlaştırır. INCOTERMS 2020'ye göre iki terim grubu vardır. Biri tüm taşıma türlerinde kullanılan kurallara ait terimler, diğeri ise

deniz ve iç su taşımacılığına özgü kurallara ait terimlerdir. Bu terim gruplarına ait içerikler aşağıda yer almaktadır.

- Tüm taşıma türlerinde kullanılan kurallara ait terimler şunlardır:
  - **EXW [İş Yerinde Teslim *(Ex Works)*]:** Satıcı, malı kendi iş yerinde veya belirlenen diğer bir yerde (fabrika, depo gibi) teslim eder. Tüm risk ve masraflar alıcıya aittir (sigorta dâhil).
  - **FCA [Taşıyıcıya Teslim *(Free Carrier)*]:** Satıcı, gümrük işlemlerini tamamladığı malları alıcı tarafından belirlenen taşıyıcıya, belirlenen yerde teslim eder. Alıcının malı teslim almak için belirlediği nakliye aracına kadar malların taşınmasıyla ilgili risk ve masraflar satıcıya aittir. Mallar taşıyıcıya teslim edildikten sonra oluşacak her türlü risk ve masraf alıcıya aittir. Sigorta alıcıya aittir.
  - **CPT [Taşıma Ücreti Ödenmiş Teslim *(Carriage Paid To)*]:** Taşıma ücretini satıcı öder. Malın ilk taşıyıcıya teslimiyle risk alıcıya geçer. CFR ile aynı özellikleri taşır. CPT'nin tüm taşıma şekillerinde kullanılabilmesi, aradaki tek farktır. Malların belirlenen taşıma aracına tesliminden sonra oluşacak riskler alıcıya aittir.
  - **CIP [Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Teslim *(Carriage and Insurance Paid To)*]:** CPT ile aynı özellikleri taşır. Aradaki fark, satıcının sigorta yaptırmak zorunda olmasıdır (CIF ile de aynı özellikleri taşır. Aradaki fark, her türlü taşıma şeklinde CIP'nin kullanılmasıdır.).
  - **DAP [Belirlenen Yerde Teslim *(Delivered At Place)*]:** Mal, varış ülkesinde belirlenen noktada ve taşıma aracında teslim edilir. Malın belirlenen teslim noktasına kadar oluşacak her türlü risk ve masraf satıcıya aittir. Mallar teslim noktasına ulaştıktan sonraki masraflar alıcıya aittir.
  - **DPU [Belirlenen Yerde Boşaltılmış Teslim *(Delivered at Place Unloaded)*]:** Mal, varış ülkesinde belirlenen noktada ve taşıma aracından boşaltılmış şekilde satıcı tarafından teslim edilir. Diğer hususlar DAP ile aynıdır.
  - **DDP [Gümrük Vergileri Ödenmiş Teslim *(Delivered Duty Paid)*]:** Satıcı, ithalat gümrük vergileri dâhil tüm masrafı üstlenir.
- Deniz ve iç su taşımacılığına özgü kurallara ait terimler şunlardır:
  - **FAS [Geminin Yanında Teslim *(Free Alongside Ship)*]:** Mal, satıcı tarafından gemi rıhtımına kadar getirilir, belirlenen yükleme limanında ve geminin yanında teslim edilir. Malların belirlenen limanda geminin yanına taşınmasına kadarki taşıma masrafları ve riskler satıcıya aittir. Malların yükleme limanında, geminin yanında teslim edilmesinden sonra oluşacak her türlü risk ve masraf alıcıya aittir. Sigorta alıcıya aittir.
  - **FOB [Gemi Bordasında Teslim *(Free On Board)*]:** Satıcının malları belirlenen yükleme limanında ve gemide teslim etmesidir. Malların belirlenen limanda gemi güvertesine teslimine kadar olan taşıma masrafları ve riskler satıcıya aittir. Teslimden sonra oluşacak her türlü risk ve masraf alıcıya aittir.
  - **CFR [Masraf ve Navlun Ödenmiş Teslim *(Cost and Freight)*]:** Satıcının malları gemide teslim etmesidir. Taşıma masrafını satıcı öder. Mallarla ilgili ortaya çıkabilecek risk ve masraflar alıcıya geçer. Satıcının malların belirlenen varış limanına getirilmesi için taşıma sözleşmesini yapması ve masraflar ile navlunu ödemesi gerekir. Bununla birlikte satıcının sigorta yaptırma zorunluluğu yoktur.
  - **CIF [Masraf, Sigorta ve Navlun Ödenmiş Teslim *(Cost, Insurance and Freight)*]:** CFR ile aynı özellikte olup aradaki fark satıcının sigorta yaptırmak zorunda olmasıdır.

8.3.1. Navlun Piyasaları

Navlun piyasası, deniz taşımacılığında yük taşıma ücretlerinin (navlun bedellerinin) arz talep dengesine göre belirlendiği bir piyasadır. Bu piyasa; gemi armatörleri (taşıyıcılar), yük sahipleri

(kiracılar), brokerler ve diğer deniz ticareti ilgilileri tarafından şekillendirilir. Navlun fiyatları talebin artmasıyla yükselir (örneğin Çin'den fazla ihracat yapılması), arzın artmasıyla düşer (örneğin yeni gemilerin piyasaya girmesi, ekonomik durgunluk).

Navlun piyasasını etkileyen faktörler şöyledir:

- Ekonomik koşullar
  - Küresel Ticaret Hacmi: Yük talebi artarsa navlun fiyatları yükselir.
  - Yakıt Maliyetleri: Petrol fiyatlarındaki artış navluna yansır.
  - Döviz Kuru: Navlun genellikle dolar (USD) ile ödendiğinden kur dalgalanmaları navlunu etkiler.
- Arz talep dengesi
  - Gemi Sayısı ve Tonaj: Gemi sayısının artması (fazla gemi inşası) navlunu düşürür.
  - Liman Yoğunluğu: Yükleme ve tahliye süreleri uzarsa navlun artar.
- Siyasi ve çevresel faktörler
  - Savaş ve Krizler: Bölgesel savaş ve krizler navlunu etkiler (Örneğin Rusya-Ukrayna Savaşı, Karadeniz navlununu etkilemiştir.).
  - Hava Koşulları: Olumsuz hava koşulları ve çevresel etkenler navlunu etkiler.
  - Regülasyonlar: Ulusal ve uluslararası kurallar navlunu etkiler.

Navlun oranları navlun endekslerine göre belirlenir.

Başlıca navlun endeksleri şunlardır:

- **BDI (Baltic Dry Index-Baltık Kuru Yük Endeksi):** Kömür, demir cevheri gibi dökme yüklerin navlun fiyatlarını ölçer.
- **CCFI (China Containerized Freight Index-Çin Konteyner Yük Endeksi):** Çin konteyner taşımacılığı navlunlarını gösterir.
- **WCI (World Container Index-Dünya Konteyner Endeksi):** Küresel konteyner navlun trendlerini yansıtır.
- **ISTFIX (İstanbul Navlun Endeksi):** Karadeniz ve Akdeniz bölgelerinde faaliyet gösteren küçük tonajlı kuru yük gemileri için oluşturulmuş bölgesel navlun endeksidir.

8.3.2. Navlun Sözleşmesi

Taşıyıcı (gemi sahibi) ile yük sahibi (kiracı) arasında yapılan ve taşıma koşullarını düzenleyen anlaşmalara **navlun sözleşmesi** denir. Navlun sözleşmelerinde şu bilgiler yer alır:

- Taşınacak yükün cinsi, miktarı
- Taşıma rotası (yükleme / tahliye limanı)
- Navlun bedeli ve ödeme şartları
- Yükleme ve tahliye süreleri
- Demuraj ve dispeç koşulları
- Tarafların sorumluluk ve yükümlülükleri

a) Navlun Sözleşmesinin Unsurları

Navlun sözleşmesinin unsurları Tablo 6.9'da verilmiştir.

Tablo 6.9: Navlun Sözleşmesinin Unsurları

UNSUR	AÇIKLAMA	TTK MADDESİ
Taraflar	**Taşıyan:** Gemiyi işleten ve taşıma işini üstlenen kişidir. **Taşıtan (Gönderen / Yükleten):** Yükün taşınmasını talep eden kişidir.	1139
Taşınacak Şey (Konu)	Yalnızca eşya taşıma navlun sözleşmesi kapsamındadır. Yolcu taşıma, navlun sözleşmesinin konusu değildir.	1138
Taşıma Aracı	Taşıma deniz yolu ve gemi ile yapılır. Nehir ve göllerde yapılan taşımalar navlun sözleşmesinin kapsamı dışında kalır.	Kanun'un genel içeriği
Navlun (Ücret)	Taşıyanın edimi karşılığında taşıtanın ücret ödemesi gerekir. Ücretsiz taşıma navlun sözleşmesi değildir.	1138 ve 1152
Taşıyanın Borçları	Denize, yüke ve yola elverişli gemi sağlamak. Yükü özenle taşımak ve varma limanında teslim etmek.	1141 ve diğer maddeler
Taşıtanın Borçları	Eşyayı zamanında ve uygun şekilde yüklemek. Navlunu kararlaştırıldığı şekilde ödemek.	1152 ve diğer maddeler

b) Navlun Sözleşmesinin İlgilileri

Kanunlara göre navlun sözleşmesinin ilgilileri şunlardır:

- Taşıtan
- Taşıyan
- Donatan
- Gemi işletme müteahhidi
- Yükleten
- Gönderilen

c) Navlun Sözleşmesi Çeşitleri

TTK'nin 1138. maddesinde temel olarak yolculuk çarteri ve kırkambar sözleşmesi olmak üzere iki navlun sözleşmesi verilmiştir. Dolayısıyla navlun sözleşmesi olarak genelde çarter sözleşmesi ve kırkambar sözleşmesi kullanılır.

- **Çarter Sözleşmesi *(Charter Party)*:** Geminin navlun karşılığında tamamının veya bir kısmının taşıtana tahsis edilmesi için yapılan kiralama sözleşmeleridir. Çarter sözleşmeleri veya diğer adıyla kiralama sözleşmeleri zaman bazlı, sefer (yolculuk) bazlı, çıplak gemi ve donatılmış gemi kiralama *(demise charter party)* sözleşmelerini içerir. Donatılmış gemi kiralama sözleşmesinde gemi sahibi, geminin üzerindeki teknik ve ticari yönetimi kiracıya devreder. Çıplak gemi kiralama sözleşmesiyle benzerlik gösterir. Çıplak gemi kiralama sözleşmesinden farkı, geminin kiracıya gemi personeliyle birlikte devredilmesidir.
- **Kırkambar Sözleşmesi:** Gemide parça yük veya belirli bir eşyanın navlun karşılığında taşınmasını içeren sözleşmedir. Geminin tamamı yerine belirli bir yeri veya bölümü yük taşınması için kullanılır. Bir gemide birden fazla yük sahibi olur. Kırkambar sözleşmeleri genelde düzenli seferleri bulunan gemilerde kullanılır.

8.3.3. Navlun Sözleşmelerinde Kullanılan Kavramlar

Navlun sözleşmelerinde ve diğer sözleşmelerde genel olarak kullanılan kavramlar ve açıklamaları aşağıda yer almaktadır.

Taşıyan *(Carrier)*: Geminin denize, yola ve yüke elverişli bir hâlde bulunmasını sağlamakla yükümlü olan, sözleşmede belirtilen limanlar arasında yük ve eşyanın taşınmasını üstlenen kişidir.

Taşıtan *(Charterer)*: Deniz yoluyla yük ve eşya taşınması karşılığında navlun ücreti ödemeyi taahhüt eden kişidir.

Yükleten *(Shipper)*: Sözleşmeye göre yükü gemiye teslim eden kişidir (Yükletenle taşıtan aynı kişi ya da farklı kişi olabilir.). Yükleten yükle ilgili bazı haklara sahiptir (konşimento düzenlenmesini istemek, gönderileni belirlemek, yükün güverteye yüklenmesine rıza göstermek gibi).

Gönderilen / Alıcı *(Consignee)*: Navlun sözleşmesi veya konşimentoya göre yükü teslim almaya yetkili kişidir. Gönderilenin taşıyana karşı sorumluluğu (navlun, vergi, sürastarya gibi) yükü teslim alınca başlar.

Liman *(Port)*: Gemilerin yükleme ve tahliye yaptıkları rıhtım, demir yeri, şamandıra gibi yerlerdir.

Rıhtım / İskele *(Berth)*: Liman içinde geminin yüklenmesi ya da tahliyesi için kullanılan yerdir.

Hazırlık Mektubu *(Notice of Readiness-NOR)*: Geminin yükleme veya tahliyeye hazır olduğunun ve geminin limana vardığının taşıtana, yükletene, alıcıya ya da bir başkasına bildirilmesidir.

Her Zaman Ulaşılabilir *(Always Accessible)*: Kiracının gemi limana vardığında herhangi bir gecikme olmadan emniyetli bir şekilde rıhtıma yanaşılıp yükleme veya boşaltma yapılabileceğini taahhüt etmesidir. Kiracının ayrıca yükleme veya boşaltma öncesinde, sırasında veya tamamlandıktan sonra geminin herhangi bir zamanda rıhtımdan emniyetli bir şekilde gecikmeden ayrılabileceği taahhüdünü ifade eder. Ayrılmayı da hedeflediği için "Varışta Ulaşılabilir"den farklıdır.

Varışta Ulaşılabilir *(Reachable On Her Arrival)*: Kiracının gemi limana vardığında herhangi bir gecikme olmadan emniyetli bir şekilde rıhtıma yanaşılıp yükleme veya boşaltma yapabileceğini taahhüt etmesidir.

Starya *(Laytime)*: Anlaşmaya göre donatanın navluna ek bir ücret almadan gemisini yükleme

veya tahliyeye tahsis ettiği süredir (zaman aralığı veya periyodu). Diğer bir ifadeyle bekleme süresidir.

Taşıma Mukavelesi *(Booking Note)*: Taşıtanın taşınacak yüküyle ilgili taşıyana müracaat ederek gemisinde yer ayırtması ve taşıma konusunda anlaşmasıdır. Bu anlaşma çoğunlukla bir limandan diğer limana veya bölgeye düzenli sefer yapan gemilerde kullanılır.

Günde Ambar Ağzı Başına *(Per Hatch Per Day)*: Starya süresi hesap yöntemlerinden biridir. Hesaplama şu şekilde yapılır: Günlük olarak kararlaştırılan ambara yükleme miktarıyla ambar ağzı sayısı çarpılır ve yük miktarı, elde edilen çarpım sonucuna bölünür. Elde edilen sonuç gün ile ifade edilir.

Starya Süresi = Yük Miktarı / (Günlük Ambara Yükleme Miktarı x Ambar Ağzı Sayısı) = Gün

Gün *(Day)*: Saat 00.00'dan başlayıp 23.59'a kadar aralıksız süren 24 saatlik süreyi gösterir. Günün parçaları oransal *(pro-rata)* olarak belirtilir.

Aralıksız Günler *(Clear Days)*: Bildirimin yapıldığı günün ertesi günü saat 00.00'da başlayıp kararlaştırılan sayıdaki günün (staryanın) bittiği saat 23.59'a kadar birbirini takip eden günleri ifade eder.

Tatil *(Holiday)*: Haftanın normal tatil ve dinlenme günlerinden veya onların parçalarından farklı olarak yerel kanun ve uygulamalar sonucunda ortaya çıkan çalışılmayan günleri ifade eder.

Çalışma Günleri *(Working Days-WD)*: Sözleşmede açıkça belirtilen staryadan hariç tutulmayan günleri ifade eder.

Birbiri Ardına Gelen Günler *(Running Days or Consecutive Days)*: Birbirini takip eden günleri ifade eder.

Hava Müsaadeli İş Günleri *(Weather Working Day-WWD or WWD of 24 Hours or WWD of 24 Consecutive Hours)*: Hava koşullarının yükleme veya tahliyeyi engellediği veya engelleyebileceği zamanlar dışından kalan, birbirini takip eden 24 saatlik çalışma gününü ifade eder.

Hava Müsaadeli *(Weather Permitting-WP)*: Hava koşullarının geminin yüklenmesini ya da tahliyesini engellediği zamanlarda engelleme süresinin staryadan sayılmayacağını ifade eder.

Sayılmaz, Müstesna *(Excepted or Excluded)*: Belirtilen günlerde gemide yükleme ve tahliye işleri yapılsa bile bunun staryadan sayılmayacağını ifade eder.

Çalışma Önce Başlarsa *(Unless Sooner Commenced)*: Staryanın sayılmaya başlamasından önce bir çalışma yapılırsa yapılan çalışma süresinin staryadan sayılacağını ifade eder.

Kullanılmadıkça *(Unless Used-UU)*: Starya başladıktan sonra staryadan istisna edilen süreler içinde yükleme ya da boşaltma yapılırsa çalışılan bu sürelerin staryadan sayılacağını belirtir.

Tasarruf Edilen Zamanın Mahsubu *(To Average Laytime)*: Yükleme ve boşaltma için ayrı hesaplamaların yapılacağı ve bir operasyonda tasarruf edilen sürenin diğerinde kullanılan fazla süreden mahsup edileceği anlamına gelir.

Tersinir Starya *(Reversible Laytime)*: Kiracının yükleme ve boşaltma için verilen starya sürelerini birleştirme seçeneğini tanıdığını gösterir. Bu seçenek kullanılırsa yükleme ve boşaltma için tek starya süresi söz konusu olur.

Yazılı *(In Writing)*: Bütün haberleşme şekilleri dâhil olmak üzere her türlü gönderme aracıyla gözle görülebilir mesajın gönderilmesini ifade eder.

Yanaşma İçin Beklenen Zaman Starya Sayılır *(Time Lost Waiting for Berth to Count as Loading or Discharging Time or as Laytime)*: Yükleme veya tahliye için rıhtımın geminin yanaşmasına elverişli olmaması (dolu olması gibi) ve geminin bekleme yerinde hazır olduğuna dair hazırlık mektubu veremediği durumlarda geminin kaybettiği sürenin starya sayılmasını ifade eder. Starya süresi dolmuşsa sürastarya süresinin sayılması gerektiğini anlatır. Rıhtım yanaşmaya elverişli hâle geldiğinde süre sayımı durur. Gemi hazırlık mektubu verebilecek yere gelince mektubun verilmesinden itibaren sürastarya ve starya süresi işlemeye başlar.

Yanaşsın Yanaşmasın *[Weather in Berth or Not (WIBON)-or Berth or No Berth]*: Gemi vardığında yükleme veya tahliye rıhtımına yanaştırılmıyorsa limanın içindeki veya dışındaki mutat bekleme yerine ulaşır ulaşmaz hazırlık mektubu verebilir ve starya süresi işlemeye başlar. Rıhtım, yanaşmaya hazır duruma gelince starya süresinin işlemesi durur ve yükleme veya tahliye gerçekleştiğinde yeniden işlemeye başlar.

Serbest Pratika Almış *(Vessel Being in Free Pratique)*: Geminin liman sağlık kurallarına uygun olduğunu ifade eder.

Dispeç *(Despatch Money or Despatch)*: Yükleme veya tahliyenin bekleme süresi bitmeden tamamlanması durumunda taşıyanın taşıtana ödemeyi kabul ettiği ücrettir. Dispecin bu tanımı kiralama sözleşmeleriyle ilgilidir.

Kazanılan Çalışma Zamanı *[Despatch On All Working Time Saved (WTS)-or On All Laytime Save]*: Dispecin, yükleme veya tahliyenin bitiminden staryanın bitimine kadar olan süreden starya sayılmayacak sürelerin düşülmesiyle bulunacak süreye göre ödeneceğini ifade eder.

8.3.4. Navlun Sözleşmelerinin Feshi ve Sona Ermesi

TTK'nin Üçüncü Bölüm Beşinci Ayırım'ında navlun sözleşmelerinin sona ermesi ve feshiyle ilgili bilgiler verilmiştir (1209 ila 1227. maddeler). TTK'ye göre sözleşmenin hükümden düşmesi için geminin zayi olması ve eşyanın zayi olması şeklinde iki durum vardır.

a) **Geminin Zayi Olması Sebebiyle Sözleşmenin Hükümden Düşmesi:** Gemi, **yolculuk başlamadan önce** umulmayan bir hâl yüzünden zayi olduğu takdirde, iki taraftan biri ötekinde tazminat vermekle yükümlü olmaksızın navlun sözleşmesi hükümden düşer. Bu hâlde sadece geminin zayi olduğu ana kadar doğmuş bulunan borçların ifası gerekir.

   Gemi, **yolculuk başladıktan sonra** umulmayan bir hâl yüzünden zayi olduğu takdirde; taşıyana o ana kadar doğmuş bulunan alacakları dışında, zayi olan gemiden kurtarılan ve emniyet altına alınan eşya başka bir limana getirilmiş olsa bile mesafe navlunu da ödenmesi gerekir. Mesafe navlunu kurtarılan eşyanın miktarına, geminin zayi olduğu ana kadar alınan mesafeye, yolculuğun giderlerine, süresine, katlanılan rizikolarına ve zorluk derecesine göre hakkaniyete uygun bir şekilde hesap edilir. Mesafe navlunu, kurtarılan eşyanın emniyet altına alındığı yer ve tarihteki değerini aşamaz.

   Taşıyan, eşyayı, sözleşmede kararlaştırılmış olan dışında **başka bir gemiye yüklemeye veya aktarmaya** yetkili ise, bu geminin zıyaı (zayi olması) hâlinde taşımayı diğer bir uygun gemi ile yapabilir veya tamamlatabilir. Taşıyan, seçimini gecikmeksizin taşıtana bildirmekle yükümlüdür. Denize elverişsiz hâle gelmiş gemi, mahkemenin tespit kararıyla zayi olmuş sayılır.

b) **Eşyanın Zayi Olması Sebebiyle Sözleşmenin Hükümden Düşmesi:** Sözleşmede ferden belirlenen (benzeri olmayan) eşyanın tamamının umulmayan bir hâl yüzünden zayi olması hâlinde, taraflar arasındaki sözleşme iki taraftan biri ötekinde tazminat vermekle yükümlü olmaksızın hükümden düşer. Ancak, o ana kadar doğmuş alacakların ifası gerekir. Eşyanın bir kısmının zayi olması hâlinde ise, taşıtan kararlaştırılan navlunun yarısını ödeyerek sözleşmeyi feshetmeye veya taşıyanın durumunu güçleştirmemek şartıyla başka eşya yüklemeye yetkilidir. Taşıtan bu seçimlik haklarını, gemi limandan ayrılana kadar kullanmadığı takdirde, tam navlunu ödemeye zorunludur. Zayi olanlar yerine başka eşyayı yüklemeyi tercih eden taşıtan, bu yüklemeyi giderlerine de katlanarak mümkün olan en kısa zamanda bitirmeye ve sebep olduğu zararları tazmine zorunludur.

   Sözleşmede ferden belirlenmemiş (benzeri olan) bulunan eşyanın yüklenmek üzere tesliminden önce tamamı zayi olsa bile, taraflar arasındaki sözleşme sona ermez. Sözleşmede sadece tür ve cinsi ile gösterilmiş bulunan eşyanın yüklenmek üzere teslimi, onu ferden belirlenmiş hâle getirir. Navlun sözleşmesinde tür ve cinsi ile gösterilmiş bulunan eşya henüz bekleme süresi dolmadan gemiye

yüklendikten veya gemiye yüklenmek üzere yükleme yerinde kaptan tarafından teslim alındıktan sonra tamamen zayi olursa taşıtan, zayi olanlar yerine başka eşya teslimine hazır olduğunu gecikmeksizin bildirdiği ve yine aynı süre içinde bu eşyanın teslimine başladığı takdirde, sözleşme hükümden düşmez. Taşıtan, bu eşyanın yüklenmesini en kısa zamanda bitirmek dışında bu yüklemenin fazla giderlerini üzerine almaya ve bu yükleme yüzünden bekleme süresi uzarsa taşıyanın bu yüzden uğradığı zararını tazmine mecburdur.

Yolculuk başladıktan sonra taşınan eşyanın umulmayan bir hâl yüzünden tamamının zayi olması ile iki taraftan biri diğerine tazminat vermeye zorunlu olmaksızın, navlun sözleşmesi hükümden düşer. Taşıyana sadece, sözleşmenin sona erdiği ana kadar doğmuş bulunan diğer alacakları ödenir.

Yolculuk başladıktan sonra eşyanın umulmayan bir hâl yüzünden bir kısmının zayi olması, taraflar arasındaki sözleşmeyi hükümden düşürmez. Eşyanın, zayi olan kısmı hiç taşınmamış veya yolculuk devam ederken gemiden uzaklaştırılmış olsa bile, taşıyana tam navlun ödenir.

TTK'ye göre sözleşmenin feshi için gerekli şartlar şunlardır:

a) **Taraflara Fesih Hakkı Veren Hâller:** Gemiye ambargo veya devlet hizmeti için el konulması, varma yeri ülkesi ile ticaretin yasaklanması, yükleme veya varma limanlarının abluka altına alınması, sözleşme gereğince taşınacak olan eşyanın tamamının yükleme limanından ihracının veya varma limanına ithalinin yahut transit geçişinin yasaklanması gibi bir kamu tasarrufu yüzünden sözleşmenin ifasının engellenmiş olması her iki tarafa herhangi bir tazminat vermekle yükümlü olmaksızın sözleşmeyi feshedebilme hakkı verir.

Henüz yolculuk başlamamışsa, fesih hakkının kullanılabilmesi için sözleşmenin ifasını engelleyen durumun mevcut ihtimallere göre kısa zamanda ortadan kalkmayacağının anlaşılmış olması gerekir. Buna karşılık, yolculuk başladıktan sonra sözleşmenin ifası engellenmişse, fesih hakkının kullanılabilmesi için bir ay boyunca engelin kalkmasının beklenmesi gerekir. Bu süreler, kaptan engeli bir limanda bulunduğu sırada öğrenirse, engeli haber aldığı günden; aksi takdirde engelin kendisine bildirildiği günden sonra gemi ile bir limana ulaştığı günden itibaren hesap olunur.

Taraflar, kısmi yolculuk çarteri sözleşmeleri ile kırkambar sözleşmelerinde belli bir süre beklemeye zorunlu olmaksızın fesih hakkını kullanabilirler. Savaş çıktığı için geminin veya navlun sözleşmesi gereğince gemi ile taşınacak eşyanın (navlun sözleşmesine göre taşınan) tamamı yahut her ikisinin artık serbest sayılmaması ve zapt veya müsaderesi tehlikesi mevcutsa, taraflar belli bir süre beklemeye zorunlu olmaksızın fesih hakkını kullanabilirler.

b) **Tarafların Fesih Hakkına Sahip Olmadığı Hâller:** Eşyanın sadece bir kısmına ilişkin engeller, taraflara fesih hakkı vermez. Taşıtan, savaş, ihracat veya ithalat yasağı gibi sebeplerle eşyanın artık serbest sayılmayan kısmını her hâlde gemiden alıp uzaklaştırmak zorundadır. Ancak, taşıtan henüz yolculuk başlamamışsa, taşıyanın durumunu ağırlaştırmamak şartıyla gemiye bunlar yerine başka eşya yükleyebilir veya kararlaştırılan navlunun yarısını ödeyerek sözleşmeyi feshedebilir. Eşyanın, sözleşmenin ifasını engelleyen kısmı hiç taşınmamış veya yolculuk devam ederken gemiden uzaklaştırılmış olsa bile, taşıyana tam navlun ödenir. Kısmi yolculuk çarteri sözleşmeleri ile kırkambar sözleşmelerinde fesih hakkı yoktur.

Kaptanın denizde can ve eşya kurtarmak veya diğer bir haklı sebeple rotadan sapmış olması, tarafların hak ve yükümlülüklerini etkilemez ve taşıyan bu yüzden doğacak zararlardan sorumlu olmaz. Geminin yolculuk sırasında tamiri gerekirse, navlunun tamamı ile taşıyanın o ana kadar doğmuş bulunan diğer bütün alacaklarının ödenmesi veya temin edilmesi şartıyla eşya gemiden alınabileceği gibi tamirin bitmesi de beklenebilir. Navlunun zaman üzerine kararlaştırıldığı hâllerde, tamirin devam ettiği süre hesaba katılmaz. Kısmi

yolculuk çarteri sözleşmeleri ile kırkambar sözleşmelerinde eşya tamir sırasında boşaltılmış olduğu takdirde, taşıtan tam navlunu ve diğer alacakları ödemek şartıyla eşyayı geri alabilir.

c) **Diğer Sebeplerin Etkisi:** Yolculuğun, bu Kanunda (TTK) öngörülenler dışında bir tabiî olay veya umulmayan diğer bir hâl yüzünden başlamadan veya başladıktan sonra gecikmesi, tarafların hak ve yükümlülüklerini değiştirmez; meğerki, bu gecikme yüzünden sözleşmenin belli amacı kaybolmuş olsun. Bununla beraber, umulmayan hâlden kaynaklanan ve mevcut şartlara göre uzunca bir zaman süreceği anlaşılan gecikmelerde, taşıtan, gemiye yüklenmiş olan eşyayı rizikosu ve gideri kendisine ait olmak ve zamanında tekrar yüklemek şartıyla yeterli ve uygun bir teminat göstererek boşaltmaya yetkilidir. Taşıtan, yüklemenin yeniden yapılmaması hâlinde navlunun tamamını ödemek ve boşaltmanın sebep olduğu zararları tazmin etmek zorundadır.

   Gecikmenin bir kamu tasarrufundan kaynaklandığı hâllerde, zaman üzerine kararlaştırılan navlun işlemez. Kısmi yolculuk çarteri sözleşmeleri ile kırkambar sözleşmelerinde taşıtan geçici olarak boşaltmak hakkını ancak diğer taşıtanlar muvafakat ettikleri takdirde kullanabilir.

ç) **Eşya Üzerinde Tasarruf Yetkisi Olan Kişinin Fesih Hakkı:** Taşıtanın eşya üzerinde tasarruf yetkisine sahip olmadığı hâllerde, ona ait fesih hakkı eşya üzerinde tasarruf yetkisi olan kişi tarafından kullanılır.

d) **Fesih Hakkının Kullanılması:** Feshin bildirimi, faks mesajı, elektronik mektup veya benzeri teknik araçlarla da mümkün olmak üzere, yazılı olarak yapılır. Navlun sözleşmesi yolculuk başlamadan önce belirtilen sebeplerle feshedilirse, taraflar birbirine tazminat ödemekle yükümlü olmayıp sadece o ana kadar doğmuş bulunan borçlarını ifa etmek zorundadır. Navlun sözleşmesi yolculuk başladıktan sonra belirtilen sebeplerle feshedilirse, taşıyana o ana kadar doğmuş bulunan alacakları dışında fesih hakkı kullanılana kadar yapılan yolculuk için, eşya, yükleme limanına geri getirilmiş olsa bile mesafe navlunu ödenir.

   Taraflar arasında aksi kararlaştırılmadıkça, eşya fesih hakkının kullanıldığı sırada geminin bulunduğu veya en yakın olduğu limanda boşaltılır. Kısmi yolculuk çarteri sözleşmeleri ile kırkambar sözleşmelerinde boşaltma, yolculuğun gecikmesine veya aktarmaya sebebiyet verecekse, navlun sözleşmesinin feshi üzerine taşıtan, diğer taşıtanların muvafakati olmadıkça, eşyanın varma limanından önce boşaltılmasını isteyemez; şu kadar ki, taşıtan, boşaltmadan doğan giderlerle zararı tazmin etmekle yükümlüdür.

Sözleşmelerde yer alan klozların etkisi nedeniyle sözleşmeden cayma hakkı ortaya çıkabilir. Bunlar kançello klozu ve tazminat klozudur.

- **Kançello Klozu *(Cancelling Clause)*:** Bu kloza göre gemi belirli bir tarihe kadar yükleme limanında yüklemeye hazır bulunmadığında karşı taraf için sözleşmeden cayma hakkı doğar ve navlun sözleşmesi sona erer. Bu durumda herhangi bir sebebe veya ek süreye tabi olmaksızın cayma hakkı kullanılabilir.
- **Tazminat Klozu *(Penalty Clause / Indemnity Clause)*:** Navlun sözleşmesine sadık kalmayarak cayma hakkını kullanan tarafın diğer tarafa tam navlun tutarını aşmamak üzere tazminat ödemesini öngören klozdur.

8.4. Konşimento

TTK'nin 1228. maddesinin 1. fıkrasında konşimentonun tanımı şöyle yapılmıştır: Konişmento, bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senettir. Konşimento *(Bill of Lading-B/L)*, yükün gemi ile taşınmak üzere teslim alındığını ve varış limanında hak sahibi kişiye aynen teslim edileceğine ilişkin bir taahhüdü içeren ve yükü temsil eden bir belgedir. **Taşıma senedi** olarak da adlandırılır. Konşimento, yükletenin talebi üzerine taşıyan veya onun adına kaptan ya da acente tarafından düzenlenir.

TTK'nin 1229. maddesinin 1. fıkrasında konşimento içeriğiyle ilgili bilgiler verilmiştir. Buna göre konişmento aşağıdaki kayıtları içerir.

a) Yükletenin beyanına uygun olarak gemiye yüklenen veya yüklenmek üzere teslim alınan eşyanın genel olarak cinsini, tanınması için zorunlu olan işaretlerini, gerektiğinde tehlikeli eşya niteliğinde olup olmadığı hakkında açık bir bilgiyi, koli veya parça sayısı ile ağırlığını veya başka suretle ifade edilen miktarını.

b) Eşyanın haricen belli olan hâl ve durumunu.

c) Taşıyanın adı ve soyadını veya ticaret unvanını ve işletme merkezini.

ç) Kaptanın adı ve soyadını.

d) Geminin adını ve tabiiyetini.

e) Yükletenin adı ve soyadını veya ticaret unvanını.

f) Yükleten tarafından bildirilmişse, gönderilenin adı ve soyadını veya ticaret unvanını.

g) Navlun sözleşmesine göre yükleme limanını ve taşıyanın eşyayı yükleme limanında teslim aldığı tarihi.

ğ) Navlun sözleşmesine göre boşaltma limanını veya buna ilişkin talimat alınacak yeri.

h) Konişmentonun düzenlendiği yer ve tarihi.

ı) Taşıyan veya onu temsilen hareket eden kişinin imzasını.

i) Navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine dair kayıtları, ödenecekse bunun miktarını.

j) Navlun sözleşmesinde açıkça kararlaştırılmışsa, eşyanın boşaltma limanında teslim olunacağı tarih ve süreyi.

k) Sorumluluk sınırlarını genişleten her şartı.

l) Taraflarca uygun görülen diğer kayıtları.

Konşimento taşıma sözleşmesini ispat eden, yükün teslim alındığını gösteren ve yük üzerinde hak sağlayan bir belgedir. Konşimentonun üç temel işlevi vardır:

- **Tesellüm Senedi *(Receipt Function)*:** Taşıyanın yükü teslim aldığını, cinsini, miktarını, ambalajını ve durumunu gösterir.
- **Taşıma Sözleşmesinin İspatı *(Evidence of Contract)*:** Taşıma sözleşmesinin (özellikle kırkambar sözleşmesinin) yapıldığını ve şartlarını gösterir.
- **Kıymetli Evrak Olma *(Document of Title)*:** Yük üzerinde tasarruf hakkı sağlar. Yani konşimentoyu elinde bulunduran kişi, yükün üzerinde hak iddia edebilir.

Konşimentonun özellikleri şunlardır:

- Malların teslim alındığını gösterir.
- Taşıyan ile taşıtan arasında akdedilen bir sözleşmedir.
- Emtia senedi niteliğindedir ve kıymetli evrak hükmündedir.
- Ciro edilebilir (devredilebilir).
- Mallar yola çıkmadan önce değil, yükleme tamamlandıktan sonra düzenlenir.
- Konşimento olmadan bazı istisnalar haricinde yük alıcıya teslim edilmez.
- Yükü temsil eder.

Konşimento, kıymetli evraktır. Diğer bir ifadeyle yükü temsil eder ve taşıma devam ederken ciro edilebilir. Ayrıca hukuki ilişkiyi, taşıyanı, navlunu, eşyanın genel olarak cinsini, işaretlerini, koli veya parça adedini, ağırlık ve miktarını ispat eder. Konşimentonun meşru hamili (hukuken yetkili kişi) yükü teslim almaya yetkilidir. Konşimento birden çok nüsha olarak düzenlenmişse yük tek nüshanın meşru hamiline teslim edilir. Emre yazılı bir konşimento düzenlenmişse kaptan, yükün geri verilmesi veya teslimi hususundaki yükletenin talimatını ancak kendisine konşimentonun bütün nüshaları geri verildiği zaman yerine getirir. Gemi varış limanına ulaşmadan bir konşimento hamili, eşyanın teslimini isterse konşimentonun bütün orijinal nüshalarının ibrazı (ortay koyulması) gerekir. Konşimento emre yazılı değilse yükleten ve konşimentoda adı yazılı gönderilenin razı oldukları konşimentonun hiçbir nüshası ibraz edilmese bile yük teslim edilir veya geri verilir. Bu durumda konşimentonun bütün nüshaları geri verilmemişse taşıyan bundan doğabilecek zararlar için önce teminat gösterilmesini isteyebilir.

Değerli belge statüsünde olduğundan konşimentonun birçok türü vardır. Genel olarak

devir yönünden konşimentolar, **yükleme kriterleri yönünden konşimentolar**, **özellikli konşimentolar** olmak üzere üç gruba ayrılır. Bu grupların da kendi içinde alt kısımları vardır.

- **Devir Yönünden Konşimentolar**
  - **Nama Yazılı Konşimento *(Straight B/L)*:** Gönderilenin adına düzenlenen konşimentodur. Konşimento üzerinde yükün alıcısının adı, soyadı ve ticaret ünvanı yazılıdır. Ciro edilemez. Diğer bir ifadeyle başkasına devredilemez.
  - **Emre Yazılı Konşimento *(Order B/L)*:** Gönderilenin emrine veya yalnızca emre yazılı olarak düzenlenen konşimentodur. Ciro edilebilir.
  - **Hamiline Yazılı Konşimento *(Bearer B/L)*:** Alıcı veya gönderilen kısmına "hamiline *(bearer)*" yazan konşimentodur. Konşimento kimin elinde bulunuyorsa yük ona teslim edilir.
- **Yükleme Kriterleri Yönünden Konşimentolar**
  - **Yükleme Konşimentosu *(On Board B/L)*:** Yükün gemiye yüklendiğini belirten konşimentodur. Yük gemiye yüklendikten sonra konşimento düzenlenir ve yükün sevk tarihi, konşimentonun düzenlendiği tarihtir.
  - **Tesellüm Konşimentosu *(Received for Shipment B/L)*:** Yükün taşınmak üzere teslim alındığını gösteren konşimentodur. Tesellüm (teslim alma) konşimentosuna yükün ne zaman ve hangi gemiye yüklenmiş olduğuna dair şerh düşülürse yükleme konşimentosuna dönüşür.
- **Özellikli Konşimentolar**
  - **Temiz Konşimento *(Clean B/L)*:** Yükte veya yükün ambalajlarında dış görünüş itibarıyla gözle görülür bir hasar veya eksiklik olduğuna dair herhangi bir ibare ya da kayıt olmayan konşimentodur.
  - **Kirli Konşimento *(Dirty B/L veya Claused B/L)*:** Yükün gemiye yüklenmeden önce taşıyıcı (kaptan) tarafından incelenmesi sonucunda yükte veya yükün ambalajlarında dış görünüş itibarıyla gözle görülür bir hasar veya eksiklik tespit edilirse bu durum konşimentoda belirtilir. Bu durumun belirtildiği konşimentolara **kirli konşimento** denir. Bu konşimento taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarır.
  - **Geçkin Konşimento *(Stale B/L)*:** Süresi içinde bankaya ibraz edilmemiş konşimentodur. **Bayat konşimento** da denir.
- **Doğrudan Konşimento *(Through B/L)*:** Yükün varış noktasına ulaşabilmesi için birden fazla taşıma aracı kullanıldığında ortaya çıkan konşimentodur. Tüm taşımaları ve aktarmaları içeren tek konşimentodur. Bu konşimentonun düzenlenmesi için deniz yoluyla taşıma olması gerekir.
  - **Kombine Taşıma Konşimentosu *(Combined Transport B/L)*:** Yükün taşıma işleminin birden fazla araç (gemi, tren, kamyon gibi) ile gerçekleştirilmesi hâlinde düzenlenen konşimentodur. Taşımanın başlangıç noktası ile nihai varış noktası tek konşimentoda yer alır.
  - **Konteyner Konşimentosu *(Container B/L)*:** Taşınan yükün konteynere yüklenmesi hâlinde düzenlenen konşimentodur.
  - **Kısa Konşimento *(Short Form B/L)*:** Konşimentonun özet hâlidir. Taşıma sözleşmesinin tüm ayrıntılarını içermez. Konşimentoda taşıma şartları kısaca "Taşıyıcının standart konşimentosundaki tüm şartlar geçerlidir." şeklinde belirtilir. Diğer bir ifadeyle başka bir yere atıf yapılır.
  - **Tanker Konşimentosu *(Tanker B/L)*:** Ham petrol, akaryakıt, kimyasal, LPG, LNG gibi dökme sıvı yüklerin tanker gemileriyle taşınması hâlinde düzenlenen konşimentodur.
  - **Düzgün Hat Konşimentosu *(Liner B/L)*:** Düzenli hat taşımacılığı yapan denizcilik şirketleri tarafından düzenlenen konşimentodur. Düzgün hat konşimentoları, ciro edilemez.

- **Ciro Edilemez Konşimento *(Non-Negotiable B/L)*:** Yalnızca yükün alıcısı adına düzenlenen ve ciro edilemeyen konşimentodur. Başka bir deyişle yükün mülkiyeti bu belgeyle devredilemez, belge sadece yükü teslim alma hakkını gösterir.

8.5. Yük Dokümanları

Deniz taşımacılığında yükle ilgili birçok evrak vardır. Yük dokümanlarından bazıları Tablo 6.10'da verilmiştir.

Tablo 6.10 : Yük Dokümanları

DOKÜMAN ADI	AÇIKLAMA
Yük Listesi *(Booking List)*	Gemiye taşıması için yüklenecek yüklere ait kayıtların yer aldığı belgedir.
Yük Planı *(Cargo Plan)*	Yükleme ve tahliye operasyonlarından önce hangi yükün nereye, ne kadar yükleneceğini veya nereden, ne kadar tahliye edileceğini gösteren plandır.
Puantaj Listesi *(Tallyıng Report)*	Gemiye yüklenen ya da gemiden tahliye edilen yükün sayımı ve hasarların tespiti için tutulan kayıtlardır.
Yükleme Ordinosu *(Mate's Receipt)*	1. zabit tarafından yük gemiye teslim alındıktan sonra düzenlenen, yükün gemiye yüklendiğini ve yüklendiği andaki durumunu gösteren belgedir.
Konşimento *(Bill of Lading)*	Kaptan, gemi sahibi veya acentesi tarafından yükün gemiye yüklendiğine dair verilen kıymetli deniz taşıma belgesidir.
Garanti Mektubu *(Guarantee Letter)*	Konşimento ibraz edilmeden yapılan teslimatta, ileride taşıyanın uğrayacağı zarara karşılık (gerçek hak sahibinin ortaya çıkması ve hak talep etmesi gibi) verilen taahhüt veya kendisine rücu imkânı tanıyan yazılı taahhüt ya da anlaşmadır.
Yük Manifestosu *(Cargo Manifest)*	Gemiye yüklenen yüklerin konşimento kayıtlarına göre ve tahliye limanları dikkate alınarak hazırlanan listesidir.
Hazırlık Mektubu *(Notice of Readinnes)*	Bir geminin yükleme ya da tahliyeye hazır olduğu bilgisini limana ileten, kaptan tarafından hazırlanıp yük ile ilgili tüm muhataplara gönderilen ihbarnamedir.
Olgular Tutanağı *(Statement of Fact)*	Yükleme ya da tahliye yapan bir geminin limana vardığı andan limandan ayrıldığı ana kadar geçen sürede gerçekleşen bütün olayların tarih ve saati ile birlikte kaydedildiği, taşıyan ve taşıtan temsilcileri tarafından imzalanan tutanaktır.
Zaman Çizelgesi *(Time Sheet)*	Olgular tutanağı referans alınarak hazırlanan, geminin liman sınırları içine girdiği andan limandan ayrıldığı ana dek yaşanan tüm önemli olayların tarih ve saat belirtilerek kaydedildiği belgedir.
Deniz Raporu *(Sea Protest)*	Sefer sırasında geminin ya da yükün hasar görmesine veya kaybına neden olan kazalarla olağan dışı olayları içeren yazıdır.
Protesto Mektupları *(Letter of Protest)*	Gemi ya da yükün başına herhangi bir olay geldiğinde oluşan hasar ve kayıpların karşılanması için ilgililerden tazminat alabilmek, sigortacılara ve diğer ilgililere durumu ispat edebilmek amacıyla gemi kaptanı tarafından hazırlanan belgedir.

8.6. Starya ve Sürastarya

TTK'nin Üçüncü Bölüm İkinci Ayırım'ında navlun sözleşmeleri doğrultusunda yükleme ve boşaltma ile ilgili bilgilere yer verilmiştir. Bu bilgiler hem navlun sözleşmelerinin içeriği hem de starya ve sürastarya hesaplamaları için önem arz eder. TTK'nin 1142 ila 1177. maddelerinde yükleme ve boşaltma ile ilgili verilen bilgiler başlıklar hâlinde aşağıda listelenmiştir.

a) Yükleme

- Demirleme yeri

- Yükleme giderleri
- Yüklenecek eşya
  - Kararlaştırılandan başka eşya
  - Doğru bildirimde bulunma yükümlülüğü
  - Eşya hakkında
  - Caiz olmayan eşya ve yükleme hakkında
  - Gizlice yüklenen eşya hakkında
  - Tehlikeli eşya hakkında
  - Bilgi
- Başka gemiye yükleme ve aktarma
- Güverteye konacak eşya
- Süreler
  - Hazırlık bildirimi
  - Yükleme süresi
  - Sürastarya süresi
  - Sürastarya parası
  - Yükleme ve sürastarya sürelerinin hesabı
  - Hızlandırma primi
- Yolculuk başlamadan önce sözleşmenin feshi
- Yüklemenin hiç veya süresinde yapılmaması
  - Yüklemenin hiç yapılmaması
  - Eksik yükleme
- Birden çok yükleten veya taşıtanın bulunması
  - Birden çok yükleten
  - Birden çok taşıtan
- Kırkambar sözleşmesi
  - Yükleme anı
  - Taşıtanın sözleşmeyi feshetmesi
- Belgeleri verme yükümlülüğü

b) Boşaltma

- Demirleme yeri
- Boşaltma giderleri
- Süreler
  - Hazırlık bildirimi
  - Boşaltma süresi
  - Sürastarya süresi
  - Sürastarya parası
  - Boşaltma ve sürastarya sürelerinin hesabı
  - Hızlandırma primi
- Boşaltmanın hiç veya süresinde yapılmaması
- Kısmi çarter sözleşmelerinde
- Kırkambar sözleşmesi
  - Boşaltma işleri
  - Taşıtanın üçüncü şahıslarla yaptığı kırkambar sözleşmeleri

Starya ve sürastarya hesaplamalarının yapılabilmesi bazı şartların oluşması gerekir. Bunlar şu şekildedir:

- Geçerli sözleşmenin olması
- Hazırlık bildiriminin yapılması
- Geminin veya yükün hazır olması
- Liman kurallarının ve çalışma saatlerinin dikkate alınması
- Sözleşmede belirtilen sürelerin dolması veya aşılması

Starya ve sürastarya süreleri ile bunlara dair hesaplamalar yükleme ve boşaltma olmak üzere iki temel başlıkta incelenir.

8.6.1. Yükleme İçin Starya ve Sürastarya

Yükleme için geminin limanda kalacağı süreye **bekleme süresi** denir. Çarter sözleşmelerinde bekleme süresi, starya (yükleme) süresi ve sürastarya süresinden oluşur. Taşıyanın taşımayı üstlendiği yükün gemiye yüklenmesi için kanunen beklemek zorunda olduğu süreye **starya süresi** denir.

a) Hazırlık Bildirimi: Yüklemenin belli bir günde başlayacağı kararlaştırılmamışsa, taşıyan veya yetkili bir temsilcisi, taşıtana bir hazırlık bildiriminde bulunur. Hazırlık bildirimi, gemi, öngörülen demirleme yerine varınca yapılır. Gemi demirleme yerine varınca hazırlık bildiriminde bulunulması üzerine gemiye, yükleme yeri gösterilmez veya suyun derinliği, geminin selameti, yerel düzenlemeler veya tesisler verilen talimata göre hareket etmeye engel olursa, gemi bekleme alanında kalır. Bu hükmün uygulanmasında, liman yönetiminin talimatı, taşıtanın talimatı hükmündedir.

Hazırlık bildirimi taşıtana yapılır. Yolculuk çarteri sözleşmesine veya taşıtanın sonradan verdiği geçerli bir talimata göre, taşıtandan başka

bir kişiye bildirimde bulunulması gerekiyorsa, bildirim bu kişiye yapılır. Sözleşmeye veya taşıtanın sonradan verdiği geçerli bir talimata göre eşya, aynı limanda birden çok kişiden teslim alınacaksa hazırlık bildiriminin taşıtana yapılması gerekir. Bildirimin muhatabı bulunamazsa veya muhatap bildirimi almaktan kaçınırsa, bu durum derhâl taşıtana bildirilir. Bu takdirde, hazırlık bildirimi, bildirim girişiminde bulunulduğu tarihte yapılmış sayılır. Hazırlık bildiriminin geçerliği, herhangi bir şekle bağlı değildir. Hazırlık bildiriminin hüküm doğurması için, muhatabına ulaşması zorunludur.

b) Yükleme Süresi: Yükleme süresi, hazırlık bildiriminin, muhatabına ulaşmasını izleyen ilk takvim günü ve eğer yüklemeye fiilen başlanmışsa, o andan itibaren işlemeye başlar. Sürenin işlemeye başladığı anda, yüklemeye fiilen başlanamaması hâlinde de 1156 ncı madde (TTK) uygulanır. Yükleme süresi sözleşme ile belirlenmemişse, yüklemenin yirmidört saatlik kesintisiz çalışma ile yapılması hâlinde ihtiyaç duyulacak süre, yükleme süresi olarak kabul edilir. Bu süre hesaplanırken, yüklemenin yapılacağı liman, taşımayı yapan gemi, yükleme tesis ve araçları ve yükün niteliği ile birlikte yükleme limanı düzenlemeleri ve yerel teamül göz önünde bulundurulur.

Yükleme süresi sözleşme ile gün (3 gün, 5 gün gibi) veya günde yüklenecek yük miktarı (1.000 ton, 2.000 ton gibi) şeklinde belirlenir. Bu hâllerde yükleme süresi belirlenmiş sayılır ve belirlenmiş sürenin bitiminde starya süresi sona erer. Yükleme süresi, kural olarak ücretsiz ise de taraflar bu süre için ücret ödenmesini kararlaştırabilirler.

c) Sürastarya Süresi: Sözleşmede kararlaştırılmışsa taşıyan, eşyanın yükletilmesi için yükleme süresinden fazla beklemek zorundadır. Fazladan beklenilen bu süreye "sürastarya süresi" denir. Sürastarya süresi, tarafların starya süresi içinde yüklemenin tamamlanamaması ihtimalini göz önünde bulundurularak kararlaştırdıkları ek bekleme süresidir. Sözleşmede sürastaryadan veya sadece sürastarya parasından söz edilmiş olup da sürastarya süresi belirtilmemişse, bu süre on gündür. Sürastarya süresi, yükleme süresi bitince, herhangi bir bildirime gerek kalmaksızın başlar. Sürastarya süresi kararlaştırılmamışsa taşıyan, yükleme süresi sona erdikten sonra yüklemenin tamamlanması için daha fazla beklemek zorunda değildir.

ç) Sürastarya Parası: Sürastarya süresi için taşıyana "sürastarya parası" ödenir. Sürastarya parasının miktarı sözleşme ile kararlaştırılmışsa, taşıyan, sözleşmede belirlenen miktarı aşan bir istemde bulunamaz. Sözleşmede miktarı kararlaştırılmamışsa, sürastarya parası olarak yükleme süresini aşan bekleme nedeniyle, taşıyanın yaptığı zorunlu ve yararlı giderler istenebilir.

Yükleme limanında doğan sürastarya parasının borçlusu taşıtan olup, sürastarya parası ödenmeden veya yeterli teminat verilmeden, taşıyan, gemiyi yola çıkarmak zorunda değildir. Bu sebeple fazladan beklediği süre için taşıyan, uğradığı zararın tamamını taşıtandan isteyebilir. Yükleme limanında doğan sürastarya parası, sürastarya süresinin hesabında esas alınan zaman biriminin sonunda muaccel (peşin ödenmesi gereken) olur. Kullanılmayan zaman birimi için sürastarya parası istenemez. Navluna ilişkin hükümler, yükleme limanında doğan sürastarya parasına kıyas yoluyla bile uygulanamaz.

d) Yükleme ve Sürastarya Sürelerinin Hesabı: Gemilerin yükleme operasyonlarıyla ilgili starya ve sürastarya sürelerinin hesabına ilişkin hükümler aşağıda yer almaktadır.

- Yükleme süresi (starya süresi) takvime göre aralıksız hesaplanır.
- Taşıtanın faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiye teslimi mümkün olmayan günler de yükleme süresinin hesabında dikkate alınır.
- Taşıyanın faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiye alınması mümkün olmayan günler ise bu sürenin hesabında dikkate alınmaz.
- Fırtına, buz istilası veya seferberlik gibi her iki tarafın faaliyet alanını ilgilendiren tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiye teslim

edilmesi ve alınması imkânı bulunmayan günler yükleme süresine eklenir; şu kadar ki, yükleme süresi içinde olmasına rağmen taşıtan bu günler için taşıyana sürastarya parası ödemekle yükümlüdür.

- Sürastarya süresi, işlemeye başladıktan sonra yükleme engeli kimin faaliyet alanında çıkmış olursa olsun kesintisiz olarak hesaplanır. Ancak yükleme engeli, taşıyanın kusurundan dolayı gerçekleşirse bu kural geçerli olmaz ve yükleme yapılamayan süre sürastarya süresi hesabına katılmaz.

Yükleme engelinin süre hesabına etkisi konusunda faaliyet alanı esas alınmıştır. Tesadüfi yükleme engeli, bir tarafın faaliyet alanında çıkan ve diğer tarafın sebebiyet vermediği bir durumdur. Dolayısıyla starya süresi içerisinde bir tarafın faaliyet alanında ortaya çıkan ve yükleme yapılmasına engel olan duruma diğer taraf sebebiyet vermiş ise sonucuna sebebiyet veren katlanır. Diğer bir ifade ile faaliyet alanı ilkesi ile sebebiyet verme ilkesinin çatışması hâlinde sonuç, sebebiyet verme ilkesine göre belirlenir.

e) Hızlandırma Primi: Yüklemenin, sözleşmede kararlaştırılan yükleme süresinden önce bitirilmesi hâlinde, taşıyanın, kullanılmayan süre için taşıtana bir para ödemesini öngören anlaşmalar geçerlidir. Bu paraya ilişkin sürenin hesaplanmasında, yükleme süresinin hesabına ilişkin kurallar uygulanır. Taşıyan tarafından ödenecek bu ücrete **hızlandırma primi** denir. Hızlandırma primi sözleşmede açıkça kararlaştırılmadıkça talep edilemez.

Taşıyan, yükleme için starya süresinin ve kararlaştırılmış ise sürastarya süresinin sonuna kadar beklemek zorundadır. Bu sürelerin sonunda yüklemeye henüz başlanmamışsa taşıyan, sözleşmeyi feshedebilir veya yüklemenin yapılması için beklemeye devam edebilir. Taşıyanın sözleşmenin feshedildiğini kabul edip tazminat isteyebilmesi için taşıtana yazılı bildirimde bulunması zorunludur. Taşıyan, yüklemenin yapılmasını beklemeye devam ederse, bu fazla bekleme sebebiyle uğradığı zararın tamamını taşıtandan isteyebilir.

Yükleme süresi ve kararlaştırılmış ise sürastarya süresi bittikten sonra, taşıyan, yüklemenin tamamlanması için daha fazla beklemek zorunda değildir. Taşıyan, taşıtanın talimatına dayanarak yükleme ve varsa sürastarya süresinden sonra beklemeye devam ederse, bu süre için yaptığı giderlerle bu yüzden uğradığı zarara karşılık tazminat isteyebilir. Taşıyan yükleme ve sürastarya süresi bittikten sonra yükün tamamı yüklenmemiş (eksik yükleme) olsa bile taşıtanın talimatıyla yola çıkmak zorundadır. Bu durumda taşıyan; navlunun tamamını, doğmuş sürastarya ücretini ve eksik yükleme sebebiyle yapmak zorunda olduğu giderleri ve uğradığı zararı talep edebilir.

Yükleme ve sürastarya süresinin sonunda yükün tamamı yüklenmemiş ve taşıtan tarafından herhangi bir talimat da verilmemişse taşıyan, taşıtana faks mesajı, elektronik mektup veya benzeri teknik araçlarla da mümkün olmak üzere yazılı bildirimde bulunup belli süre içinde talimat verilmesini isteyebilir. Sürenin sonuna kadar talimat verilmezse taşıyan, sözleşmeyi feshedilmiş sayarak yolculuk başlamadan önce sözleşmenin feshi (TTK 1158. madde) ile ilgili kurallardan doğan haklarını kullanabilir.

Kırkambar sözleşmesinde taşıtan, taşıyanın veya yetkili temsilcisinin çağrısı üzerine, gecikmeden eşyayı yüklemek zorundadır. Taşıtan gecikirse taşıyan, eşyanın teslimini beklemekle yükümlü değildir. Yolculuk, eşya teslim alınmadan başlamış olsa bile, taşıtan tam navlunu ödemekle yükümlüdür. Taşıyanın, geciken taşıtandan navlun isteyebilmesi için bunu yola çıkmadan önce taşıtana faks mesajı, elektronik mektup veya benzeri teknik araçlarla da mümkün olmak üzere yazılı şekilde bildirmesi gerekir; aksi hâlde talep hakkını kaybeder.

8.6.2. Boşaltma İçin Starya ve Sürastarya

Taşıyan gecikmeksizin yola çıkmak, eşyayı varma limanında teslime kadar bakım ve muhafazası altında bulundurmak, zorunluluk yoksa başka bir gemiye aktarmamak, haklı bir sebep olmadıkça mutat yoldan ayrılmamak ve yükü kararlaştırılan varma limanına götürmekle yükümlüdür.

Yolculuk çarteri sözleşmesinde boşaltma için bekleme süresi starya ve sürastarya sürelerinden oluşur. Boşaltma süresi, taşıyanın boşaltma işleminin yapılması için beklemekle yükümlü olduğu süredir. Bu süre kural olarak ücretsizdir ancak taraflar boşaltma süresi için ücret ödeneceğini kararlaştırabilirler.

a) **Hazırlık Bildirimi:** Boşaltmanın belli bir günde başlayacağı kararlaştırılmamışsa taşıyan veya taşıyanın yetkili bir temsilcisi gönderilene hazırlık bildiriminde bulunur. Hazırlık bildirimi, gemi demirleme yerine varınca yapılır. Taşıyanın hazırlık bildiriminde bulunması üzerine gemiye boşaltma yeri gösterilmez veya suyun derinliği, geminin selameti, yerel düzenlemeler veya tesisler verilen talimata göre hareket etmeye engel olursa gemi, bekleme alanında kalır. Bu konuyla ilgili liman yönetimi tarafından verilen talimat, gönderilenin talimatı hükmündedir.

   Yolculuk çarteri sözleşmesine, konişmentoya veya taşıtanın sonradan verdiği geçerli bir talimata göre, gönderilenden başka bir kişiye bildirimde bulunulması gerekiyorsa, bildirim bu kişiye yapılır. Bildirimin muhatabı bulunamazsa veya bildirimi almaktan kaçınırsa, bu durum derhâl taşıtana bildirilir. Bu takdirde hazırlık bildirimi, bildirim girişiminde bulunulduğu tarihte yapılmış sayılır. Hazırlık bildiriminin geçerliliği herhangi bir şekle bağlı değildir. Hazırlık bildiriminin hüküm doğurması için, muhatabına ulaşması zorunludur.

b) **Boşaltma Süresi:** Hazırlık bildiriminin muhatabına ulaşmasını izleyen ilk takvim günü ve eğer boşaltmaya fiilen başlanmış ise, o andan itibaren boşaltma süresi işlemeye başlar. Sürenin işlemeye başladığı anda, boşaltmaya fiilen başlanamaması hâlinde de 1172 nci madde (boşaltma ve sürastarya sürelerinin hesabıyla ilgili maddede belirtilen kurallar) uygulanır. Boşaltma süresi sözleşme ile belirlenmemişse, boşaltmanın yirmidört saatlik kesintisiz çalışma ile yapılması hâlinde ihtiyaç duyulacak süre, boşaltma süresi olarak kabul edilir. Bu süre hesaplanırken, boşaltmanın yapılacağı liman, taşımayı yapan gemi, boşaltma tesis ve araçları ve eşyanın niteliği ile birlikte, boşaltma limanı düzenlemeleri ve yerel teamül göz önünde bulundurulur. Taraflar, boşaltma süresi için ücret ödenmesini kararlaştırabilirler.

c) **Sürastarya Süresi:** Sözleşmede kararlaştırılmışsa taşıyan, boşaltma süresinden fazla beklemek zorundadır. Fazladan beklenilen bu süreye "sürastarya süresi" denir. Sözleşmede sürastaryadan veya sadece sürastarya parasından söz edilmiş olup da sürastarya süresi belirtilmemişse, bu süre on gündür. Sürastarya süresi, boşaltma süresi bitince herhangi bir bildirime gerek kalmaksızın işlemeye başlar.

ç) **Sürastarya Parası:** Sürastarya süresi için taşıyana "sürastarya parası" ödenir. Sürastarya parasının miktarı sözleşme ile kararlaştırılmışsa taşıyan, sözleşmede belirtilen miktarı aşan bir istemde bulunamaz. Sözleşmede miktarı kararlaştırılmamışsa, sürastarya parası olarak, boşaltma süresini aşan bekleme nedeniyle taşıyanın yaptığı zorunlu ve yararlı giderler istenebilir. Boşaltma limanında doğan sürastarya parasının borçlusu taşıtandır. Boşaltma limanında doğan sürastarya parası, sürastarya süresinin hesabında esas alınan zaman biriminin sonunda muaccel olur. Kullanılmayan zaman birimi için sürastarya parası istenemez.

d) **Boşaltma ve Sürastarya Sürelerinin Hesabı:** Gemilerin tahliye operasyonlarıyla ilgili starya ve sürastarya sürelerinin hesabına ilişkin hükümler aşağıda yer almaktadır.

- Boşaltma süresi takvime göre aralıksız hesaplanır.
- Gönderilenin faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiden karaya çıkarılması mümkün olmayan günler de boşaltma süresinin hesabında dikkate alınır.
- Taşıyanın faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiden çıkarılması mümkün olmayan günler ise bu sürenin hesabında dikkate alınmaz.
- Fırtına, buz istilası veya seferberlik gibi, her iki tarafın faaliyet alanını ilgilendiren tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiden çıkarılması ve karaya götürülmesi mümkün

olmayan günler boşaltma süresine eklenir; şu kadar ki, boşaltma süresi içinde olmasına rağmen gönderilen, bu günler için taşıyana sürastarya parası ödemekle yükümlüdür.

- Sürastarya süresi, işlemeye başladıktan sonra boşaltma engeli kimin faaliyet alanında çıkmış olursa olsun kesintisiz olarak hesaplanır. Ancak boşaltma engeli, taşıyanın kusurundan dolayı gerçekleşirse bu kural geçerli olmaz ve boşaltma yapılamayan süre sürastarya süresi hesabına katılmaz.

e) Hızlandırma Primi: Boşaltmanın, sözleşmede kararlaştırılan boşaltma süresinden önce bitirilmesi hâlinde, taşıyanın, kullanılmayan süre için taşıtana bir para ödemesini öngören anlaşmalar geçerlidir. Bu paraya ilişkin sürenin hesaplanmasında, boşaltma süresinin hesabına ilişkin kurallar uygulanır. Hızlandırma primi sözleşmede açıkça kararlaştırılmadıkça talep edilemez.

Gönderilen, eşyayı almaya hazır olduğunu bildirip de boşaltma süresini ve kararlaştırılmış ise sürastarya süresi içinde eşyanın tamamını teslim almamışsa, taşıyan, gönderilene haber verdikten sonra, Türk Borçlar Kanunu'nun 107 ilâ 109 uncu maddelerinde öngörülen hakları kullanabilir. Bu haklar şunlardır:

- Tevdi hakkı
- Satma hakkı
- Tevdi konusunu geri alma

Gönderilen, eşyayı teslim almaktan kaçınır veya yazılı bildirim üzerine eşyayı teslim almaya hazır olup olmadığını bildirmez yahut bulunamazsa taşıyan, birinci fıkrada gösterilen tarzda hareket etmek ve aynı zamanda durumu taşıtana bildirmek zorundadır. Gönderilenin gecikmesi veya tevdi işlemi yüzünden boşaltma süresi geçmiş ise, taşıyan, sürastarya parası isteyebilir. Sürastarya süresi dolduktan sonraki gecikmeler nedeniyle taşıyan, uğradığı bütün zararın tazminini isteyebilir.

Kırkambar sözleşmesinde gönderilen, taşıyanın veya yetkili bir temsilcisinin bildirimi üzerine gecikmeden eşyayı teslim almakla yükümlüdür. Gönderilen tanınmıyorsa bildirim, yerel teamül üzere ilan yoluyla yapılır. Yolculuk çarteri sözleşmesinde boşaltmanın hiç veya süresi içinde yapılmamasına dair TTK hükmü, kırkambar sözleşmelerinde de uygulanır. Taşıtana yapılması gereken bildirim yerel adete göre ilan yoluyla yapılır.

8.6.3. Starya ve Sürastarya Hesaplamaları

Starya ve sürastarya hesaplamasıyla ilgili aşağıda örnekler verilmiştir.

1. Örnek: MV ASLAN isimli dökme yük gemisi, sefer bazlı taşıma sözleşmesine göre tahıl yükünü Odessa Limanı'nda yükleyecektir. Sözleşme ve yüklemeyle ilgili bilgiler aşağıda yer almaktadır. Bu bilgilerden hareketle geminin varsa sürastarya süresi ve alacağı sürastarya parası veya alacağı dispeç, çözüm basamakları takip edilerek hesaplanacaktır.

- **Sözleşme Türü:** GENCON 2022
- **Yükleme Limanı:** Odessa
- **Yük Miktarı:** 20.000 ton
- **Starya Süresi:** 5 gün (SHEX)
- **Sürastarya Parası:** 10.000 ₺/gün
- **Sürastarya İndirim Bedeli *(Dispatch)*:** 5.000 ₺/gün
- **Hazırlık Bildiriminin *(Notice of Readiness-NOR)* Veriliş Tarihi:** 2 Ekim 2025 08.00
- **Yüklemeye Başlama Zamanı:** 3 Ekim 2025 08.00
- **Yüklemenin Bitiş Zamanı:** 9 Ekim 2025 20.00

Çözüm: Bekleme ve sürastarya sürelerinin hesaplanması için sözleşmede verilen tüm bilgiler değerlendirilir. Sözleşme türü olarak GENCON 2022 verilmiştir. GENCON 2022'ye göre hazırlık bildirimi mesai saatleri içerisinde verilmişse bekleme süresi *(laytime)*, hazırlık bildirimi yapılan zamanın üzerine 6 saat eklenmesiyle veya yüklemenin fiilen başlamasıyla başlar (İki durumdan hangisi önce gerçekleşirse süre ona göre başlar.). Hazırlık bildirimi mesai saatleri dışında verilmişse bekleme süresi, hazırlık bildiriminin yapıldığı zamandan sonraki iş günü saat 08.00'de başlar. Burada hazırlık bildirimi mesai saatleri içerisinde verilmiştir. Bundan

dolayı bekleme süresinin başlangıcı 2 Ekim 2025 günü saat 14.00'tür. Yükleme süresi 5 gün olarak verilmiştir. Bu yükleme süresinin içine pazar ve tatil günlerinin dâhil olmadığı belirtilmiştir (SHEX kısaltması kullanılarak). Verilenlere göre yükleme 03 Ekim 2025 günü saat 08.00'de başlamış ve 09 Ekim 2025 günü saat 20.00'de bitmiştir. Toplam bekleme süresi 7 gün 6 saattir. Sözleşmede pazar günü hariç tutulduğu için bekleme süresinden 1 gün düşülür. Geriye 6 gün 6 saat kalır. Yükleme süresi olarak 5 gün verildiği için gemi 1 gün 6 saat fazladan beklemiş olur ve sürastarya ücreti almaya hak kazanır. 1 gün 6 saat, 1,25 gün eder. Sözleşmede sürastarya parası, günlük 10.000 ₺ olarak verilmiştir. 1,25 gün ile 10.000 ₺ çarpılırsa sürastarya ücreti 12.500 ₺ olarak bulunur. Yapılan hesaplama özet olarak şu şekildedir:

Bekleme Süresinin Başlangıcı: 2 Ekim 2025 14.00

Bekleme Süresinin Bitişi: 9 Ekim 2025 20.00

Toplam Bekleme Süresi: 9 Ekim 2025 20.00 - 2 Ekim 2025 14.00 = **7 gün 6 saat (7,25 gün)**

SHEX (Sundays and Holidays Excepted): 1 gün

Sürastarya İçin Sayılan Süre: 7 gün 6 saat - 1 gün = **6 gün 6 saat (6,25 gün)**

Sözleşmede Verilen Yükleme Süresi: 5,0 gün

Fazla Süre (Sürastarya Süresi): 6,25 gün - 5 gün = **1,25 gün**

Sürastarya *(Demurrage)* Ücreti: 1,25 gün x 10.000 ₺/gün = **12.500 ₺ taşıtan veya kiracı öder.**

2. Örnek: MV ASLAN isimli dökme yük gemisi, sefer bazlı taşıma sözleşmesine göre tahıl yükünü Mersin Limanı'nda tahliye edecektir. Sözleşme ve yükün tahliyesiyle ilgili bilgiler aşağıda yer almaktadır. Bu bilgilerden hareketle geminin varsa sürastarya süresi ve alacağı sürastarya parası veya alacağı dispeç, çözüm basamakları takip edilerek hesaplanacaktır.

- **Sözleşme Türü:** GENCON 2022
- **Tahliye Limanı:** Mersin
- **Yük Miktarı:** 20.000 ton
- **Starya Süresi:** 5 gün (SHINC)
- **Sürastarya Parası:** 10.000 ₺/gün
- **Sürastarya İndirim Bedeli *(Dispatch)*:** 5 000 ₺/gün
- **Hazırlık Bildiriminin *(Notice of Readiness-NOR)* Veriliş Tarihi:** 13 Ekim 2025 22.00
- **Tahliyeye Başlama Zamanı:** 14 Ekim 2025 08.00
- **Tahliye Bitiş Zamanı:** 18 Ekim 2025 20.00

Çözüm: Sözleşme türü olarak GENCON 2022 verilmiştir. GENCON 2022'ye göre hazırlık bildirimi mesai saatleri dışında verilmişse bekleme süresi hazırlık bildiriminin yapıldığı zamandan sonraki iş günü 08.00'de başlar. Burada hazırlık bildirimi mesai saatleri dışında verildiği için bekleme süresinin başlangıcı 14 Ekim 2025 saat 08.00'dir. Tahliye süresi 5 gün olarak verilmiştir. Bu tahliye süresinin içine pazar ve tatil günlerinin dâhil olduğu belirtilmiştir (SHINC kısaltması kullanılarak). Bundan dolayı tüm günler bekleme süresinden sayılır. Verilenlere göre tahliye 14 Ekim 2025 günü saat 08.00'de başlamış ve 18 Ekim 2025 günü saat 20.00'de bitmiştir. Toplam bekleme süresi 4 gün 12 saattir. Tahliye süresi 5 gün olarak verildiği için gemi tahliyeyi 12 saat (0,5 gün) erken bitirmiştir. Bu durumda sözleşmeye göre hızlandırma primi veya dispeç ödenmelidir. Sözleşmede dispeç, günlük 5.000 ₺ olarak verilmiştir. 0,5 gün ile 5.000 ₺ çarpılırsa dispeç 2.500 ₺ olarak bulunur. Yapılan hesaplama özet olarak şu şekildedir:

Bekleme Süresinin Başlangıcı: 14 Ekim 2025 08.00

Bekleme Süresinin Bitişi: 18 Ekim 2025 20.00

Toplam Bekleme Süresi: 18 Ekim 2025 20.00 - 14 Ekim 2025 14.00 = **4 gün 12 saat (4,5 gün)**

SHINC: Tüm günler dâhildir.

Sürastarya İçin Sayılan Süre: 4 gün 12 saat (4,5 gün)

Sözleşmede Verilen Yükleme Süresi: 5,0 gün

Erken Bitirme Süresi: 5 gün - 4,5 gün = **0,5 gün**

Erken Bitirme Ücreti (Dispeç): 0,5 gün x 5.000 ₺/gün = **2 500 ₺ taşıyan öder.**

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME

0- @A` ¸ ³c` j hkdqcdm g` mf hrh cdmky sdj mhj hAkdsl dbHkh hj ` or` l ³m` f kq dy>

A) Gemi iEletimi
B) Sefer talimatlarŠ
C) Teknik y÷netim
D) ß evre y÷netimi
E) Personel y÷netimi

1- @A` ¸ ³c` j hkdqcdm g` mf hrh cdmky slb` qh hAkdsl dbHkh hj ` or` l ³m` f kq dy>

A) Kira s÷zleEmeleri
B) Navlun piyasasŠ
C) KonEimento
D) Malzeme takibi
E) TaEŠnacŠŠ s÷zleEmeleri

3. I. Operasyon departmanŠ
II. Teknik departman
III. Finans departmanŠ
IV. ³nsan kaynaklarŠdepartmanŠ
V. SatŠ alma departmanŠ

Xtj ` q³c` j hkdqcdmg` mf hkdqhAkqj ds x' mdsh nqf ` mky` r xnmt mc` xdq` k³q>

A) YalnŠz II
B) I ve III
C) I, II ve IV
D) I, III ve IV
E) I, II, III, IV ve V

4. Aşağıdakilerden hangisi gemi sahibi ile gemi yönetim şirketi arasında yapılan standart anlaşmadır?

A) BIMCO
B) GENCON
C) SHIPMAN
D) SEAMAN
E) BARECON

5. Aşağıdakilerden hangisi gemi işletiminin emniyetli, güvenli ve sürdürülebilir olması için koordineli çalışması gereken yönetim hizmetlerinden biri cd¸ hchq?

A) Genel y÷netim
B) Teknik y÷netim
C) Personel y÷netimi
D) Ticari y÷netim
E) Operasyon yönetimi

6. Aşağıdakilerden hangisi operasyon departmanının temel görevlerinden biri cd¸ hchq?

A) Gemi operasyonlarŠnŠ planlamak ve y÷netmek.
B) Y‹ k operasyonlarŠnŠ takip etmek.
C) Acentenin atanmasŠnŠ sa˘ lamak.
D) Makine arŠza nedenlerini analiz etmek.
E) KiracŠve diğer ilgililerle iletişim kurmak.

7. Aşağıdakilerden hangisi teknik departmanın temel görevlerinden biri cd¸ hchq?

A) Bakım yönetimi ve planlı bakım sistemiyle ilgili planlarŠnŠhazŠlamak.
B) ð demeleri ve faturalarŠkontrol etmek.
C) Gemilerin klas, di˘ er s÷rvey ve serti• kalarŠnŠ takip etmek.
D) Serti• kalarŠyenilemek ve uygun zamanda gemilere iletmek.
E) Gemi denetimlerini diğer departmanlarla koordineli olarak düzenlemek ve uygulamak.

8. Aşağıdakilerden hangisi finans departmanının temel görevlerinden biri cd¸ Hchq?

A) Şirkete yapılan ödemeleri takip etmek ve kayıt altına almak.
B) Vergi ve tonaj aidatlarını uygun zamanlarda ödemek.
C) Şirket ve gemi personelinin resmî bordrolarını hazırlamak.
D) Mali defter ve muhasebe kayıtlarını tutmak.
E) Gemilere tedarik edilen malzemelerin listesini tutmak.

9. Aşağıdakilerden hangisi satın alma departmanın temel görevlerinden biri cd¸ Hchq?

A) Gemi seferlerini takip ederek gemilere ikmal yapmak i«in uygun limanlarŠ belirlemek.
B) Gemilere tedarik edilen malzemelerin listesini tutmak.
C) Personel de˘ iEimlerini planlamak ve uygulamak.
D) Veri tabanŠ oluEturmak ve veri tabanŠSŠ g‹ ncel tutmak.
E) Teslim alınan malzemelerle ilgili gemiden rapor istemek.

10. Aşağıdakilerden hangisi insan kaynakları departmanın temel görevlerinden biri cd¸ Hchq?

A) Gemi personelinin işe alınmasını ve refahını sağlanmak.
B) Personelin STCW ve diğer belgelerini takip etmek.
C) Tüm personelin yıllık eğitim programını planlamak.
D) Teknolojik donanımların bakım ve kontrollerini yapmak.
E) Personel değişimlerini planlamak ve uygulamak.

11. Aşağıdakilerden hangisi şirket yönetim organizasyonunda bulunan departmanlardan biri cd¸ Hchq?

A) Kargo departmanı
B) Kiralama departmanı
C) Sağlık, emniyet, çevre ve kalite departmanı
D) Bilgi teknolojileri departmanı
E) Operasyon departmanı

12. Aşağıdakilerin hangisinde gemi içi yönetim organizasyonunda bulunan bölümler doğru olarak verilmiştir?

A) Güverte, makine ve yedek servis bölümü
B) Güverte, makine ve yardımcı hizmetler bölümü
C) Güverte, yükleme ve yardımcı hizmetler bölümü
D) Zabit, tayfa ve diğer personel bölümü
E) Kargo, makine ve yardımcı hizmetler bölümü

13. Aşağıdakilerden hangisi denizcilikle ilgili ulusal kuruluşlardandır?

A) Denizcilik Genel Müdürlüğü
B) Sahil Güvenlik Komutanlığı
C) Türkiye Denizcilik İşletmeleri
D) Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
E) Bayrak devleti

14. Aşağıdakilerden hangisi denizcilikle ilgili uluslararası kuruluşlardandır?

A) Uluslararası Denizcilik Örgütü
B) Petrol Şirketleri Uluslararası Deniz Forumu
C) Koruma ve Tazminat Sigortası (P&I) Kulüpleri
D) Gemi İnşa Sanayicileri Birliği
E) Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği

15. Aşağıdakilerden hangisi IMO'nun görev ve amaçlarından değildir?

A) Emniyet ve güvenliğe odaklanma
B) Deniz ortamının korunması
C) Deniz taşımacılığında işbirliği
D) Emniyetli yönetim ve eğitim
E) Tehlike ve emniyet haberleşmesi

16. Aşağıdakilerden hangisi IMO bünyesinde bulunan komitelerden biri değildir?

A) Deniz Emniyeti Komitesi
B) İklim Değişikliğiyle Mücadele Komitesi
C) Deniz Çevre Koruma Komitesi
D) Hukuk Komitesi
E) Teknik İş Birliği Komitesi

17. Aşağıdakilerden hangisi Denizcilik Genel Müdürlüğünün görevlerinden biri değildir?

A) Gemi kaptanlarına yerel seyir koşulları hakkında rehberlik etmek.
B) Gemi insanlarının eğitimleri, yeterlilik belgeleri ve denetimleri ile ilgilenmek.
C) Liman, iskele, rıhtım gibi kıyı yapılarının planlaması, izinleri ve denetimi görevlerini yerine getirmek.
D) Deniz taşımacılığı ile ilgili mevzuatı hazırlamak.
E) Türk ve yabancı bayraklı gemilerin Türkiye'deki faaliyetlerini düzenlemek.

18. Aşağıdakilerden hangisi IMO sözleşmelerine göre bayrak devletinin yasal sorumluluklarından biri değildir?

A) Gemi insanı donatımı
B) Kirliliğin önlenmesi
C) Denizde can ve mal emniyetinin sağlanması
D) Gemi ve personelinin yola elverişli olması
E) Klaslanmış gemilerin sicilini yayımlaması

19. Aşağıdakilerden hangisi sefer bazlı kiralama sözleşmesinde kullanılan çarter sözleşmesi *(charter party)* formlarından değildir?

A) GENCON
B) NYPE
C) BULKVOY
D) ASBATANKVOY
E) SYNACOMEX

20. Aşağıdakilerden hangisi zaman bazlı kiralama sözleşmesinde kullanılan çarter sözleşmesi *(charter party)* formlarından değildir?

A) BARECON
B) NYPE
C) BALTIME
D) SHELLTIME
E) BIMTIME

21. Sözleşmede belirtilen yük miktarından daha az yük yüklenmesi durumunda taşıtanın eksik kalan kısım için taşıyana ödemek zorunda olduğu navlun türü aşağıdakilerden hangisidir?

A) Toptan navlun
B) Ölü navlun
C) Geri sevk navlunu
D) Peşin navlun
E) Değer üzerinden navlun

22. INCOTERMS 2020 terimlerinden hangisi satıcının malın gemi bordasına teslim edilmesinin yanı sıra varış limanına kadar olan navlun ve sigorta primini de ödemekle yükümlü olduğunu ifade eder?

A) FOB
B) FAS
C) CFR
D) CIF
E) CPT

12- I. DPU
II. FAS
III. CIF
IV. CFR
V. DDP

Yukarıdakilerden hangileri deniz ve iç su taşımacılığına özgü kurallara ait INCOTERMS 2020 terimleri arasında yer alır?

A) Yalnız II
B) I ve III
C) I, II ve IV
D) II, III ve IV
E) I, II, III, IV ve V

24. INCOTERMS 2020 terimlerinden hangisi satıcının malı kendi işyerinde (fabrika, depo vb.) teslim etmesini ve bu noktadan sonraki tüm risk ve masrafların (sigorta dahil) alıcıya ait olmasını ifade eder?

A) DDP
B) FOB
C) FAS
D) CIP
E) EXW

25. Kömür, demir cevheri gibi dökme yüklerin küresel navlun fiyatlarını ölçen navlun endeksi hangisidir?

A) CCFI
B) WCI
C) BDI
D) ISTFIX
E) EXW

26. Geminin tamamının veya bir kısmının navlun karşılığında taşıtana tahsis edildiği sözleşme türü aşağıdakilerden hangisidir?

A) Çarter sözleşmeleri
B) Kırkambar sözleşmesi
C) Taşıma sözleşmeleri
D) Navlun sözleşmeleri
E) Konşimento sözleşmeleri

16- F dl hmhm x€j kdl d udx` s` gkkxd hΔhm r' ykdAl dcd adkkqshkdm adj kdl d 'rs` qx` (r€qdrhmh `Al `r³ ctqt l tmc` s`A³s`m²m s`A³x`m` ' cdch h fdbhj l d adcdkh aşağıdakilerden hangisidir>

A) Dispeç
B) Demuraj
C) Starya
D) Sürastarya
E) Navlun

28. Yükün gemiye yüklendiğini veya teslim alındığını ispatlayan, taşıma sözleşmesinin yapıldığını gösteren ve yükü temsil eden kıymetli evraka verilen ad aşağıdakilerden hangisidir?

A) Yük manifestosu
B) Konşimento
C) Hazırlık mektubu
D) Yük planı
E) Yükleme ordinosu

29. Yükte veya yükün ambalajında dış görünüş itibarıyla gözle görülür bir hasar veya eksiklik olmadığını belirten konşimento türü aşağıdakilerden hangisidir?

A) Kirli konşimento
B) Yazılı konşimento
C) Tesellüm konşimentosu
D) Geçkin konşimento
E) Temiz konşimento

30. Sadece üzerinde adı yazılı olan alıcıya (gönderilene) teslimat yapılabilen ve ciro (devir) edilemeyen konşimento türü aşağıdakilerden hangisidir?

A) Emre yazılı konşimento
B) Doğrudan konşimento
C) Nama yazılı konşimento
D) Hamiline yazılı konşimento
E) Kısa konşimento

20- F dl h xnlbtlkj a` Ak l ` c` m ' mbd adj kdml dxdm alq mdcdmcdm cnk x³ y` xh nlt q` 'cdmlyd dkudqAr ly gâlkd f dlkq d( m ukt m r' ykdAl dr lmcd nlt A` b` j ct qt l ` A` ¸ ³c` j lkdqcdmg` mf lr lchq>

A) İki taraf da birbirine tazminat ödemeden sözleşme hükümden düşer.
B) Taşıyan, taşıtana tazminat ödemek zorundadır.
C) Taşıtan, navlunun tamamını ödemek zorundadır.
D) Sözleşme, taşıyanın başka bir gemi bulması şartıyla devam eder.
E) Gönderilen, navlunun tamamını ödemek zorundadır.

32. Milletlerarası Ticaret Odası (ICC) tarafından yayımlanan INCOTERMS kurallarının temel amacı aşağıdakilerden hangisidir?

A) Navlun fiyatlarını dünya genelinde sabitlemek.
B) Uluslararası ticarette teslim, risk ve masraf sorumluluklarını standartlaştırmak.
C) Taşıma sözleşmelerinin hukuki geçerliliğini uluslararası alanda onaylamak.
D) Gemilerin teknik standartlarını belirlemek.
E) Sadece Karadeniz ve Akdeniz'deki navlun endekslerini düzenlemek.

22- J³qj ` l a` q r özleşmesinin tanımı aşağıdakilerden hangisidir>

A) Gemide parça yük veya belirli bir eşyanın navlun karşılığında taşınmasını içeren sözleşmedir.
B) Geminin tamamının tek bir taşıtana belirli bir süre için kiralanmasıdır.
C) Geminin personeliyle birlikte kiracıya devredildiği bir kiralama sözleşmesidir.
D) Sadece konteyner taşımacılığı için kullanılan özel bir navlun sözleşmesidir.
E) Yükleme ve boşaltma sürelerini (starya) detaylıca belirleyen ana sözleşmedir.

34. Aşağıdakilerden hangisi navlun sözleşmesinin unsurlarından biri değildir?

A) Taşınacak şey
B) Taşıma aracı
C) Taşıma rotası
D) Taşıyanın borçları
E) Taşıtanın borçları

35. Aşağıdakilerden hangisi navlun sözleşmesinde bulunan bilgilerden biri değildir?

A) Taşınacak yükün cinsi, miktarı
B) Tarafların sorumluluk ve yükümlülükleri
C) Navlun bedeli ve ödeme şartları
D) Yükleme ve tahliye araçları
E) Demuraj ve dispeç koşulları

36. Aşağıdakilerden hangisinde kanunlara göre navlun sözleşmesinin ilgilileri doğru olarak verilmiştir?

A) Taşıtan, taşıyan, acente, liman başkanı, yükleten, gönderilen
B) Taşıtan, taşıyan, donatan, liman başkanı, yükleten, gönderilen
C) Taşıtan, liman işçisi, gemi işletme müteahhidi, yükleten, gönderilen
D) Taşıyan, donatan, gemi işletme müteahhidi, yükleten, gönderilen
E) Taşıtan, taşıyan, donatan, gemi işletme müteahhidi, yükleten, gönderilen

37. Aşağıdakilerden hangisi kanuna göre taraflara sözleşmeyi fesih hakkı veren hâllerden biri değildir?

A) Gemiye ambargo veya devlet hizmeti için el konulması
B) Varış ülkesiyle ticaretin yasaklanması
C) Yükleme veya varış limanlarının abluka altına alınması
D) Yükün varış limanına geç ulaşması
E) Taşınacak eşyanın transit geçişinin yasaklanması

38. Navlun sözleşmesinde "kançello klozu" taşıtana aşağıdaki haklardan hangisini verir?

A) Yükleme limanında ölü navlun ödemeden eksik yükleme yapma hakkı verir.
B) Gemi, belirlenen tarihe kadar yükleme limanında yüklemeye hazır bulunmazsa sözleşmeyi feshetme hakkı verir.
C) Varış limanında demuraj ücreti ödememe hakkı verir.
D) Navlun ücretini değer üzerinden *(ad valorem)* değil, toptan *(lump sum)* olarak ödeme hakkı verir.
E) Gemi yoldayken yükün varış limanını (rotayı) değiştirme hakkı verir.

39. Aşağıdakilerden hangisi konşimentonun özelliklerinden biri değildir?

A) Malların teslim alındığını gösterir.
B) Ciro edilebilir (devredilebilir).
C) Gemiye ait elverişlilik belgesidir.
D) Yükü temsil eder.
E) Emtia senedi niteliğindedir.

3/ - I. Tesellüm senedi olması

II. Kıymetli evrak olması

III. Ciro edilebilir olması

IV. Taşıma sözleşmesinin ispatı olması

V. Yükü temsil etmesi

Yukarıdakilerden hangileri konşimentonun temel işlevleri arasında yer alır?

A) Yalnız II
B) I ve III
C) I, II ve IV
D) I, III ve IV
E) I, II, III, IV ve V

41. Yük gemiye yüklenmeden önce taşıyıcı tarafından yapılan kontrolde, yükte veya yükün ambalajında hasar ya da eksiklik tespit edilmesi durumunda düzenlenen konşimento türü aşağıdakilerden hangisidir?

A) Kirli konşimento
B) Yükleme konşimentosu
C) Temiz konşimento
D) Tesellüm konşimentosu
E) Geçkin konşimento

42. Aşağıdakilerden hangisi yük dokümanları arasında yer almaz?

A) Yük listesi
B) Olgular tutanağı
C) Puantaj listesi
D) Hazırlık mektubu
E) Çöp kayıt jurnali

43. Aşağıdakilerden hangisi starya ve sürastarya hesaplamalarının yapılabilmesi için oluşması gereken şartlardan biri değildir?

A) Yükleme veya boşatmanın gerçekleşmiş olması
B) Geçerli sözleşmenin olması
C) Hazırlık bildiriminin yapılması
D) Geminin veya yükün hazır olması
E) Sözleşmede belirtilen sürelerin dolması veya aşılması

33- X€jkdl d udx` s`glkxdmmm r s`qx` süresi (bekleme süresi) bitmeden tamamlanması ctqtl tmc` s`A³x` m²m s`A³s`m` ' cdchj h €bqds aşağıdakilerden hangisidir>

A) Demuraj
B) Sürastarya parası
C) Mesafe navlunu
D) Dispeç
E) Geri sevk navlunu

34- Rs`qx` süresi hesaplamasında kullanılan RGDW 'rtmc`xr `mc gnkhc`xr dwbdosdc( sdqhl hmmm `mk l ³ `A`¸³c`jhdqcdm g`mfhrhchq>

A) Pazar ve tatil günleri de dâhil olmak üzere tüm günlerin starya hesabına katılmasıdır.
B) Sadece pazar günlerinin hariç tutulması, resmî tatillerin sayılmasıdır.
C) Pazar ve resmî tatil günlerinin starya süresi hesabına dâhil edilmemesidir.
D) Pazar ve tatil günlerinde çalışılırsa bu sürenin iki katının staryadan düşülmesidir.
E) Geminin pazar ve tatil günlerinde limana varış yapamayacağı anlamındadır.

46. Aşağıdakilerden hangisi gemilerde yapılması gereken talimlerden biri değildir?

A) Acil durum dümeni
B) Denize insan düşmesi
C) Su almayı önleme
D) Ana makine arızası
E) Acil durum kaçışı

47. Aşağıdakilerden hangisi ISPS Kod'un amaçlarına ulaşabilmesiyle ilgili uygulamalardan biri değildir?

A) Şirket emniyet raporları
B) Gemi güvenlik planları
C) Güvenlik görevlileri eğitimi
D) Liman tesisi güvenlik planları
E) Liman tesisi güvenlik değerlendirmeleri

48. Aşağıdakilerden hangisi malzeme tedarik sürecinde gemideki sorumlu personelin ihtiyaç duyulan malzemeyi tespit ederek istek listesi hazırlamasını ifade eder?

A) Satın alma prosedürü
B) Tekliflerin değerlendirilmesi
C) Teslimatın gerçekleştirilmesi
D) İhtiyacın belirlenmesi
E) İkmal planlaması

A **antifouling** : Gemilerin karinasına (su altı kısmına) deniz canlılarının yapışmasını önleyen boya.

arz : 1. Piyasaya mal sürme, sunu. 2. İşletmelerin belirli bir zamanda ve belirli bir fiyatta ne kadar ürün satmaya istekli olması.

arbitraj : 1. Uyuşmazlıkların hakemler aracılığıyla çözülmesi. 2. Finansal anlamda farklı piyasalardaki fiyat farklarından yararlanarak kazanç sağlama.

arbitratör : Arbitrajda görev yapan hakem kişi.

B **barç** : Taşıma kapasitesi 30-500 ton arası olan, altı düz, az su çeken, geniş karinalı, makineli veya makinesiz deniz aracı.

C **çevrim içi** : Bir bilgisayarın sunucuya ve bilgisayar ağına bağlı olarak çalışır olma durumu.

D **daneç** Yükün kaymasını önlemek için ambarlara konulan tahta, panyol.

deklare etmek : Beyan etmek, açıklamak, resmî olarak bildirmek.

dispeç : Geminin yükleme / boşaltma süresini (süre + süre aşımı) düzenleyen kavram, yükleme / boşaltmanın belirlenen süreden erken bitmesi durumunda gemi sahibinin yükletene para ödemesi.

E **enspektör** : Denetim yapan görevli, denetçi.

F **fribord** : Bir geminin ortasında, su hattı ile en üst güverte arasındaki dikey mesafe.

İ **intifa** : Faydalanmak, yararlanmak.

K **klinker** : Çimento yapımında fırından ezilmeden çıkan pişirme ürünü.

konşimento : Taşınan yükün cinsini, miktarını ve teslim şartlarını gösteren, taşıyan tarafından düzenlenen kıymetli evrak.

L **lehtar** : Bir kıymetli evrak (çek, poliçe, akreditif vb.) üzerinde hak sahibi olan kişi.

lokavt : İşverenin işçileri topluca işten uzaklaştırması (işçi grevinin işveren tarafından uygulanan karşılığı).

M **multimodel:** : Yükün birden fazla taşıma türü (deniz, kara, hava, demir yolu) kullanılarak tek sözleşme kapsamında taşınması.

mutat : Alışkanlık hâline gelmiş, âdet edinilmiş, alışılmış.

müteselsilen : Zincirleme sorumluluk, borçluların her birinin borcun tamamından sorumlu olması.

O

otoklavlamak : Malzemeyi yüksek basınç ve sıcaklık altında steril hâle getirmek.

P

parampet : Gemilerde güverte kenarındaki koruyucu sac veya yapı.

payroteknik malzeme : Isı, ışık, gaz, duman veya ses üretmek için kendi kendine yeten ve kendi kendini sürdüren ekzotermik kimyasal reaksiyonlara girebilen malzemeler

prehistorik : Tarih öncesi, yazının bulunmadığı dönemlere ait.

R

reaktif : Bir olay gerçekleştikten sonra verilen tepki.

regülasyon : Düzenleme, kural.

resim : Bazı eşyadan ve işlerden alınan vergi veya harç.

rücu : Geri dönme, sözünü geri alma; cayma, tersinme.

S

safra : Geminin boş olduğu zamanlarda denge ve stabiliteyi sağlamak için kullanılan ağırlık (deniz suyu), balast.

sergüzeşt : 1. Macera. 2. Gemilerin deniz seyri.

sörvey : Gemi ve yük durumunun teknik olarak incelenmesi.

sörveyör : Sörvey işlemini yapan uzman ve yetkili kişi.

T

talep : 1. İstek. 2. Tüketicilerin iktisadi malları belirli bir piyasadan belirli bir fiyata ve belirli bir anda satın almaya hazır ve razı olması.

teselsül : Zincirleme, ardışıklık; hukuki olarak borçluların zincirleme sorumluluğu.

tevdi : Teslim etme, emanet etme, verme.

V

vardavele : Güverte kenarında personelin güvenliği için gerilen halat veya korkuluk.

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME: 1

1. D 10. E
2. D 11. E
3. E 12. B
4. B 13. C
5. B 14. D
6. A 15. C
7. C 16. C
8. D 17. A
9. A

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME: 2

1. C	11. C	21. D	31. C	41. E	51. E
2. D	12. D	22. C	32. D	42. B	52. B
3. B	13. B	23. B	33. B	43. C	53. C
4. E	14. A	24. E	34. E	44. D	54. D
5. A	15. E	25. A	35. A	45. E	55. E
6. C	16. B	26. E	36. B	46. A	56. A
7. D	17. A	27. D	37. D	47. D	57. E
8. B	18. E	28. B	38. E	48. C	
9. E	19. C	29. C	39. A	49. A	
10. A	20. D	30. A	40. C	50. B	

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME: 3

1. D	11. A	21. E
2. E	12. E	22. D
3. A	13. C	23. E
4. D	14. B	24. B
5. C	15. A	25. B
6. B	16. C	26. D
7. A	17. A	27. D
8. C	18. E	28. D
9. C	19. C	
10. E	20. B	

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME: 4

1. C 11. B
2. D 12. D
3. B 13. C
4. A 14. A
5. E 15. E
6. D 16. E
7. E 17. B
8. B 18. A
9. C 19. C
10. A 20. D

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME: 5

1. E 9. B
2. D 10. A
3. C 11. C
4. A 12. B
5. E 13. E
6. D 14. A
7. C 15. D
8. B

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME: 6

1. B	11. A	21. B	31. A	41. A
2. D	12. B	22. D	32. B	42. E
3. E	13. E	23. D	33. A	43. A
4. C	14. D	24. E	34. C	44. D
5. A	15. C	25. C	35. D	45. C
6. D	16. B	26. A	36. E	46. E
7. B	17. A	27. B	37. D	47. A
8. E	18. E	28. B	38. B	48. D
9. C	19. B	29. E	39. C	
10. D	20. A	30. C	40. C	

- Aydemir, İ. B. (2015). *Gemi Denetim Raporlama Programı (SIRE) Kapsamında Gemilerde Tespit Edilen Eksikliklerin Analizi* (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi/ Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Bağlama Kütüğü Yönetmeliği (2014). *T.C. Resmî Gazete*, 29130, 09.2014.
- Baş, M. (2000). *Kaptanın El Kitabı.* İstanbul: Akademi Denizcilik.
- Baş, M. ve Tozar, B. (2002). *Standart Denizcilik Seyir Sözlüğü: İngilizce-Türkçe.* İstanbul: Denizler Kitabevi.
- Başarslan, N. (2019). *Gemi Acenteliği Eğitimi.* İstanbul: İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları.
- Cerit, G., Deveci, A. ve Esmer, S. (2016). *Denizcilik İşletmeleri Yönetimi.* İstanbul: Beta Yayıncılık.
- Çağa, T. (2004). *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi.* İstanbul: Beta Basım Yayım AŞ.
- Çağa, T. ve Kender, R. (2004). *Deniz Ticareti Hukuku I: Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan.* İstanbul: Beta Basım Yayım AŞ.
- Çalık, T. (2022). *Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmeleri Işığında Bayrak Devletinin Yetkileri ve Yükümlülükleri*. Ankara: Adalet Yayınevi.
- Çankırı, N. (Ed.). (2014). *Meslek Yüksekokulları İçin Deniz İşletmeciliğinde Gemi Yönetimi*. İstanbul**:** Beykoz Lojistik Meslek Yüksekokulu Yayınları.
- Çevik, Ü. (2018). *Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri*. İstanbul: Birsen Yayınevi.
- Deniz İş Kanunu (1967). *T.C. Resmî Gazete*, 12586, 29.04.1967.
- Deniz ve Hava Araçları Kazalarında Arama Kurtarma Yönetmeliği (2020). *T.C. Resmî Gazete*, 31277, 17.10.2020.
- Deniz ve Kaza Olaylarını İnceleme Yönetmeliği (2019). *T.C. Resmî Gazete*, 30961, 27.11.2019.
- Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun (1946). *T.C. Resmî Gazete,* 6333, 14.06.1946.
- Denizde Çatışmayı Önleme Yönetmeliği (2024). *T.C. Resmî Gazete*, 32487, 12.03.2024.
- Dickie, J. W. (2014). *Reeds 21st Century Ship Management*. New York: Adlard Coles Nautical/Bloomsbury.
- Eyigün, Ö. (2013). *Liman Devleti Kontrolü (PSC) Rejimlerinde Kullanılan Hedefleme Sistemlerinin Analizi* (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi/Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik (2006). *T.C. Resmî Gazete*, 26342, 10.11.2006.
- Gemilerin Teknik Yönetmeliği (2009). *T.C. Resmî Gazate*, 27409, 17.11.2009.
- Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği (2009). *T.C. Resmî Gazete*, 27167, 12.03.2009.
- Institute of Chartered Shipbrokers. (2015). *Ship Operations and Management* (2015 Edition). London: Institute of Chartered Shipbrokers.
- International Chamber of Shipping (2023). *Guidelines on the Application of the ILO Maritime Labour Convention: Fourth Edition*. London: ICS Marisec Publications.
- International Maritime Organization (1969). *CLC Convention 1969*. London: IMO.
- International Maritime Organization (1969). *Intervention Convention 1969*. London: IMO.
- International Maritime Organization (1971). *International Conference on Special Trade Passenger Ships (STP 1971): Final Act of the Conference with Attachments Including the Text of the Adopted Agreement*. London: IMO.

- International Maritime Organization (1971). *International Legal Conference on Maritime Carriage of Nuclear Substances (NUCLEAR 1971): Final Act of the Conference Including the Text of the Adopted Convention*. London: IMO.
- International Maritime Organization (1979). *Convention on the International Maritime Satellite Organization (INMARSAT 1976).* London: IMO.
- International Maritime Organization (1989). *International Conference on Salvage (SALVAGE 1989): Final Act of the Conference and Convetion on Salvage*. London: IMO.
- International Maritime Organization (1990). *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-Operation (OPRC 1990).* London: IMO.
- International Maritime Organization (1995). *The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels (SFV 1977)*. London: IMO.
- International Maritime Organization (1996). *FUND Convention 1971*. London: IMO.
- International Maritime Organization (2003). *COLREG 1972 Consolidated Edition: 2003*. London: IMO.
- International Maritime Organization (2004). *The Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC 1976).* London: IMO.
- International Maritime Organization (2005). *Anti-fouling Systems: International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems (AFS 2001).* London: IMO.
- International Maritime Organization (2006). *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA 1988).* London: IMO.
- International Maritime Organization (2006). *SAR Convention 1979: 2006 Edition*. London: IMO.
- International Maritime Organization (2013). *2010 HNS CONVENTION: International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea 2010 (HNS 2010)*. London: IMO.
- International Maritime Organization (2014). *Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL 1974)*. London: IMO.
- International Maritime Organization (2014). *International Convention for Safe Containers 1972*. London: IMO.
- International Maritime Organization (2017). *FAL Convention 1965*. London: IMO.
- International Maritime Organization (2017). *STCW: Including 2010 Manila Amendments-STCW Convention and STCW Code: 2017 Edition*. London: IMO.
- International Maritime Organization (2018). *Ballast Water Management Convention and BWMS Code with Guidelines for Implementation (BWM 2004).* London: IMO.
- International Maritime Organization (2018). *ISM Code: International Safety Management Code with Guidelines for its Implementation.* London: IMO.
- International Maritime Organization (2020). *SOLAS Consolidated Edition: 2020.* London: IMO.
- International Maritime Organization (2021). *LOAD LINES Convention 1966: 2021 Edition*. London: IMO.
- International Maritime Organization (2022). *Guide to Maritime Security and the ISPS Code: 2021 Edition.* London: IMO.
- International Maritime Organization (2022). *MARPOL Consolidated Edition: 2022.* London: IMO.

- Kaner, İ. D. (2018). *Deniz Ticareti Hukuku I-II.* İstanbul: Filiz Kitabevi.
- Kara, H. (2020). *Deniz Hukuku: Denizcilik Fakülteleri İçin.* İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.
- Küçükşahin, F. (2003) *Ansiklopedik Bilimsel ve Teknik Denizcilik Sözlüğü: İngilizce/Türkçe.* İstanbul: Akademi Denizcilik.
- Küçükşahin, F. (2006). *Ansiklopedik Bilimsel ve Teknik Denizcilik Sözlüğü: Türkçe/İngilizce.* İstanbul: Akademi Denizcilik.
- Panayides, P. M. (2001). *Professional Ship Management: Marketing and Strategy*. Farnham: Ashgate.
- Sözer, B. (2017). *Deniz Ticareti Hukuku-I.* İstanbul: Vedat Kitapçılık.
- Sügen, Y. (1996) *Kaptanın Kılavuzu.* İstanbul: Beta Basın Yayım Dağıtım AŞ.
- T.C. Millî Eğitim Bakanlığı (2022). *Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi Anadolu Meslek ve Anadolu Teknik Programı Denizcilik Alanı 11. Sınıf Deniz Hukuku Dersi Öğretim Programı.* Ankara: MEB.
- Topaloğlu, M. (2017). *Deniz Ticaret Hukuku.* İstanbul: Vedat Kitapçılık.
- Türk Ticaret Kanunu (2011). *T.C. Resmî Gazete*, 27846, 14.02.2011.
- Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği (2000). *T.C. Resmî Gazete*, 24088, 23.06.2000.

* Bu ders materyalinde kaynakça, APA6 kaynak gösterme yöntemine göre düzenlenmiştir.

Genel Ağ Kaynakçası ve Görsel Kaynakçası



1.

2.

3.

4.

5.

6.

7.

8.

9.

10.

11.

12.

Hastalık, kaza, yangın gibi acil durumlarda ambulans, polis, jandarma veya itfaiyeden yardım istemek için 112'yi arayınız.

1.

2.

3.

4.

5.

6.

7.

8.

9.

10.

11.

12.

Hastalık, kaza, yangın gibi acil durumlarda ambulans, polis, jandarma veya itfaiyeden yardım istemek için 112'yi arayınız.

NOTLAR

1.

2.

3.

4.

5.

6.

7.

8.

9.

10.

11.

12.

Hastalık, kaza, yangın gibi acil durumlarda ambulans, polis, jandarma veya itfaiyeden yardım istemek için 112'yi arayınız.