

Yayın Geliş Tarihi: 23.03.2016
Yayına Kabul Tarihi: 30.05.2016
Online Yayın Tarihi: 20.12.2016
DOI: 10.18613/deudfd.266526

Dokuz Eylül Üniversitesi
Denizcilik Fakültesi Dergisi
Cilt:8 Sayı:2 Yıl:2016 Sayfa:243-271
ISSN:1309-4246
E-ISSN: 2458-9942

Araştırma Makalesi (Research Article)

TÜRKİYE'DE UYGULANMAKTA OLAN LİMAN DEVLETİ KONTROLLERİNE YÖNELİK BİR DELPHİ ÇALIŞMASI

Orkun Burak ÖZTÜRK¹
Nurser GÖKDEMİR IŞIK²

ÖZET

Deniz taşımacılığının bileşenlerinden birisi olan gemiler, denizcilik piyasasındaki rolünü ulusal ve uluslararası kurallar kapsamında gerçekleştirmektedir. Liman devletleri, gemileri denize elverişli halde sefer yapmaları hususunda inşa, dizayn, ekipman, donanım vb. konular çerçevesinde denetlemektedirler. Liman devleti denetimleri, emniyet, güvenlik ve çevre açısından standart altı deniz taşımacılığı ile mücadelede önemli bir role sahiptir. Liman devleti kontrolleri açısından ülkeler bir araya gelerek liman devleti bölgesel anlaşmaları imzalamışlardır. Ülkemiz, Karadeniz Bölgesel Anlaşması ile Akdeniz Bölgesel Anlaşmalarına taraf olup, limanlarını ziyaret eden yabancı bayraklı gemileri denetlemektedir.

Bu çalışmada; liman devleti kontrolü kavramı açıklanarak Türkiye'de uygulanan liman devleti kontrolünün genel çerçevesi çizilmiş ve liman devleti denetimlerini gerçekleştiren liman devleti görevlilerine yönelik Delphi tekniği kullanılarak bir araştırma yapılmıştır. Çalışmanın amacı, Türk limanlarında uygulanan liman devleti denetimlerinde, uzmanların görüşleri alınarak, denetimi yapılacak gemiye intikal edilmeden önce, gemiye ilişkin dikkat edilmesi gereken faktörlerin belirlenmesidir. Araştırmanın ilk aşamasında elde edilen gemi yaşı, gemi cinsi, gemi bayrağı, gemi sınıfı, gemi şirketi, geminin geçmiş denetleme sonucu, gemi tonajı ve gemiye ilişkin 3. kişi ihbarı faktörlerine yönelik uzman görüşleri çerçevesinde uzlaşma, ileri aşamalarda geminin yaşı, cinsi ve bayrağı olarak tespit edilmiştir. Ayrıca, uzmanların gemi denetimi hususunda

* Bu çalışma, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsünde 2015 yılında kabul edilen "Yabancı Bayraklı Gemilerin Denetim Kriterleri ve Liman Devleti Kontrolü Sorunları Üzerine Bir Çalışma" isimli yüksek lisans tezinden esinlenerek hazırlanmıştır.

¹ Öğr. Gör., Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, Turgut Kıran Denizcilik Yüksekokulu, orkunburak.ozturk@rteu.edu.tr

² Yrd. Doç. Dr., Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, nurser.gokdemir@deu.edu.tr

belirttikleri tüm faktörlere ilişkin yaptıkları farklı yorumlarına yer verilmiştir. Çalışmanın sonunda, tüm veriler ve bulgular değerlendirilerek, çalışmanın öngörülen katkılarına değinilmiştir.

Anahtar Kelimeler: *Denizyolu taşımacılığı, liman devleti, yabancı bayraklı gemi, liman devleti kontrolü, Delphi tekniği.*

A DELPHI STUDY ON PORT STATE CONTROLS IN TURKEY

ABSTRACT

Vessels, which are one of the components of the maritime transportation, perform their role in the marine market within the national and international rules. Port states inspect ships within the framework of construction, design, equipment and manning to determine if they are seaworthy. Port state control has an important role in the struggle against substandard maritime transport in terms of safety, security, and environment. The countries getting together in terms of port state controls have made regional port state arrangements. Turkey is a party to the Black Sea and Mediterranean Regional Agreement and controls foreign- flagged vessels, which visit its ports.

In this study, a Delphi technique was conducted on the officers who perform port state controls, by explaining the concept of port state control and describing the port state control in Turkey. The aim of the study is; through the experts’ opinions to find out the factors related to ships in port state controls implemented in Turkish ports prior to embarkation. While a compromise within the limits of expert opinions for the factors such as age, type, flag, class and company of a ship, the result of its previous inspection, ship tonnage and third-party notifications related to the ship was observed in the first stage of the research, a compromise for age, type and flag of the ship was determined in advanced stages. Besides, the study includes the expert’s different comments about all factors related to the inspection of ships. At the end of the study, foreseen contributions of the research were explained by evaluating all the data and findings.

Keywords: *Maritime transportation, port state, foreign-flagged vessels, port state control, Delphi technique.*

1. GİRİŞ

Denizyolu taşımacılığı, M.Ö. 3200’lü yıllara dayanan, gelişen teknolojiye paralel olarak günümüzdeki gemilerin rol oynadığı, dünya ticaretindeki en büyük paya sahip ticaret şeklidir. Gemiler, deniz ticaretindeki rollerini çeşitli dünya ülkeleri limanlarını kullanarak gerçekleştirmektedir. Bu rolleri gerçekleştirirken, gemilerin çevre, can ve

mal emniyeti konularında bir takım düzenlemelere tabi olmaları ve bu düzenlemeler doğrultusunda deniz serüvenlerini yerine getirmeleri gerekmektedir. Gemilerin uluslararası standartlarda yolculuğunu gerçekleştirmesi için birçok hukukî düzenleme ve yaptırımlar mevcuttur. İlgili hukukî düzenlemelerin 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nde (BMDHS) (Deniz Mevzuat, 2001) yer almalarının yanında, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) (IMO, 2015) ve Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) (ILO, 1976) gibi kuruluşlarca da oluşturulmakta olup liman sahibi ülkelere sorumluluklar yüklenmektedir. Liman sahibi ülkeler, bu sorumluluklar ile beraber gemi denetim sisteminin önemli bir parçası olmuştur. Gemilerin denetiminde geçmiş yıllarda özellikle gemilerin bayrak devletleri söz sahibi iken zamanla bu durum liman devleti kontrollerine (PSC-Port State Control) doğru yer değiştirmiştir. Ülkeler liman devleti kontrolleri bağlamında ortak bir davranış sergilemek, bilgi alışverişi sağlamak, koordineli çalışmak amacıyla bir araya gelerek aralarında liman devleti kontrolleri anlaşmaları imzalamışlardır. Liman devletleri, limanlarını ziyaret eden yabancı bayraklı gemilere yönelik denetimlerini kurdukları bölgesel anlaşmalara dayanarak yapmaktadırlar. Türkiye, liman devleti kontrollerini etkin bir şekilde yürütmekte olup, bu denetimlerini limanlarını ziyaret eden yabancı bayraklı gemilere karşı, taraf olduğu Akdeniz ve Karadeniz Bölgesel Anlaşmaları ilgili hükümleri ve iç mevzuatında bulunan Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği kapsamında gerçekleştirmektedir. Denetimler, Türkiye’de Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bünyesinde görevli Deniz Sörveyör Mühendislerince yapılmakta olup, Akdeniz ve Karadeniz kıyı şeridindeki liman başkanlıkları tarafından organize edilmekte ve bu bağlamda gemi denetimlerinde PSC denetçileri aktif olarak çalışmaktadırlar.

Araştırmada, Türkiye’de uygulanmakta olan liman devleti kontrollerinin uygulayıcısı olan PSC uzmanlarının, denetlenecek bir gemiye intikal etmelerinden önce dikkat etmeleri gereken gemi özelliklerinin tespiti amacıyla uzmanlara yönelik Delphi çalışması yapılmıştır. Çalışma sonuçlarında, uzmanların cevapları doğrultusunda edinilen tespitler aktarılmaya çalışılmıştır.

2. LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Devletler hukuku enstrümanları arasına -1982 yılında Paris Bölgesel Anlaşmasının fiilen varlık kazanmasıyla- artık “bayrak devleti” ile birlikte “liman devleti” kavramı da girmiştir (Akten ve Koldemir, 2011: 93). Ancak 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nde (BMDHS) ya da herhangi bir evrensel nitelikteki doküman ya da kuruluşlarda, liman devleti veya kıyı devleti tanımı yapılmamıştır (Molenaar, 2007: 227). Liman devleti ile kıyı devleti kavramlarının, devletlerin limanlarda bulunan yabancı gemiler üzerinde yetkisini tanımlamada birbirlerinin yerine kullanıldığı da görülmektedir. Teamül hukukunda liman devletinin kıyı devletinden bağımsız hukukî karakteri üzerinde fazla durulmamış ve devletin limanlarda bulunan gemiler üzerindeki yetkisi çoğunlukla kıyı devleti yetkisi olarak mütalaa edilmiştir (Okur, 2008: 47). Liman devleti liman sahibi ülkeleri işaret etmektedir (Akten ve Koldemir, 2011: 91) .

Liman devletinin denizcilik endüstrisi üzerinde bir takım görevleri ve rolleri bulunmaktadır. Öncelikle liman devletinin ana görevi, düşük standarttaki gemileri belirleme ve kendi sularındaki deniz kazalarını önleme olarak belirtilebilir (Li ve Zheng, 2008: 61). Liman devletinin deniz emniyeti ve deniz kirliliğini önleme açısından çok önemli teşvik edici rolü vardır. Hak ve yükümlülükler BMDHS, IMO, ILO belgelerinden ve liman devleti bölgesel anlaşmalarından ileri gelmektedir. 1982 tarihli BMDHS 219. maddesine göre devletler, standart altı gemilere karşı önlem alarak kendi limanlarında, limanlarına gelen yabancı gemilerin konvansiyonlara uymalarını sağlamak görevi altındadırlar. Liman devletlerinin yabancı gemiler üzerinde başlıca yaptırımları, yabancı gemilerin denetlenmesi, uygunsuzluklarının kontrol edilmesi, alıkonması, yasaklanması gibi durumları içermektedir (Usono, 2014: 6).

Liman devleti kontrolü ile liman devleti yetkisi kavramları aynı anlama gelmemektedir. Liman devleti kontrolü, liman devleti yetkisi gibi liman devletinin denizcilik emniyeti ya da çevre kirliliği konularındaki ihlal iddiaları gibi durumlarda dava açma gibi hakları içermemektedir (Bang ve Jang, 2012: 170). Liman devleti kontrolü, ziyaretçi gemilere yerel yasa ve standartların uygulanması ile ilgili olup limana giriş yapacak gemilerin girişlerinin önlenmesi ile ilgili değildir. Liman devleti gemilerin liman girişi için gerekli kondisyona getirilmesi durumlarını da kapsamamaktadır (McDorman, 2000: 217). Liman devleti kontrolü ülkelerin kendi sınırlarında, düzeltici önlemler alınıncaya ya da en yakın

tersanede tamir talebinde bulununcaya kadar geminin alıkonulması gibi idari yaptırımları içermektedir. Yabancı bayraklı gemilere dava açılması liman devleti yetkisi özelliklerinden olup, liman devleti kontrolü kavramından daha geniş anlamda kullanılmaktadır (Bang ve Jang, 2012; 170). Liman devleti kontrolünün, denizlerde bayrak devleti kontrolü gibi bir denetim sistemi mevcut iken gün geçtikçe daha da önem kazanması tesadüfi değildir. Bu noktada “Liman devleti kontrolü sık sık son emniyet ağı olarak adlandırılır”. Liman devleti kontrolü, bayrak devleti ve klas kuruluşları tarafından oluşturulan ancak etkin işlemeyen eski bir ağ olan deniz emniyet ağından sonra, bu ağı sağlamlaştırmak için oluşturulan bir kavramdır (Streeter, 1999 akt. Li ve Zheng, 2008: 61).

Liman devleti kontrolü, iç sularda yabancı bayraklı gemiler üzerinde liman devletine yargı yetkisi sağlayan bir uygulamadır. Liman devleti yaptırımları aşağıdaki maddeleri içermektedir (Abdu, 1999: 3):

1. Gemi sertifikalarını denetleme
2. Geminin fiziksel denetlenmesi
3. Ek olarak, sebebini ispat etme koşulu ile gemiyi alıkoyma

Liman devleti kontrolü kavramı, ziyaretçi konumundaki yabancı bayraklı gemilere, liman otoritelerinin taahhütleri aracılığıyla denetimler uygulama, düzeltici önlemler tatbik ettirme (örneğin; düzeltme amaçlı alıkoyma) gibi yollarla, gemilerin uluslararası alanda kabul görmüş standartlarına uygunluğunu geliştirmek için ortaya çıkmıştır (Molenaar, 2007: 22). Liman devleti kontrolü (PSC), gemi kondisyonlarını tetkik etmek ve gemilerin başlıca uluslararası denizcilik sözleşmelerine uyumlarını sağlamak için, kıyı devletlerinin kendi limanlarında bulunan yabancı bayraklı gemilere yönelik yaptıkları denetimlerdir (Anderson, 2002: 20). IMO, liman devleti kontrolünü; ulusal bir limanda bulunan yabancı bayraklı gemilerin kondisyonlarını soruşturmak bunun yanında gemilerin uluslararası düzenlemelerin gereklerine uygun olarak işletilmeleri ve yönetilmeleri için denetlenmesi işlemi olarak tanımlamaktadır (IMO, 2015). Liman devleti kontrolünün kendi çeşitli yapılarındaki amacı, uluslararası standartlara olduğu kadar devletin gözettiği başlıca kurallara da uymayan gemileri tespit edip elemektir. Gemiler koşullara uymadığı durumda denetçi devletin ilgili birimi uyumun tamamlandığından emin olmak için kontroller gerçekleştirebilir (IMO, 2000: 4-5). Liman Devleti Kontrolü, standart altı gemileri belirlemek ve ortadan kaldırmak için gösterilen uluslararası uygulamanın bir kısmını teşkil eder. Liman devleti kontrollerinde hedef, standart altı çalışan gemileri belirleyerek, limanlar arasındaki rekabetin koşullarının olumsuz etkilenmesini önlemektir, şeklinde özetlenebilmektedir (Ercan, 2010: 43).

Liman devleti kontrolü son emniyet ağıdır. Emniyet ağı açık denizlerdeki ticarete düşük standartlı gemileri önlemek için kurulmuş bir sistemdir. Bu ağ 6 ana unsurdan oluşmaktadır (Özçayır, 2001: 93):

1. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) uluslararası konvansiyonları
2. Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) konvansiyonları
3. Bayrak devleti kontrolü
4. Klas kuruluşları
5. Denizcilik sigortası endüstrisi
6. Liman devleti kontrolü

Liman devleti kontrollerinde başlıca rol oynayan kuruluşlar Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA) ve Klas Kuruluşlarıdır. Genel olarak denetimlerin esas aldığı sözleşmeler IMO ve ILO sözleşmeleri olarak ikiye ayrılmaktadır. Başlıca IMO sözleşmeleri aşağıdaki gibidir:

1. Gemilerin Yükleme Sınırları Uluslararası Sözleşmesi (LOAD LINES)
2. Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS)
3. Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Uluslararası Sözleşmesi (COLREG)
4. Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL)
5. Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi (TONNAGE)
6. Gemi adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi (STCW)

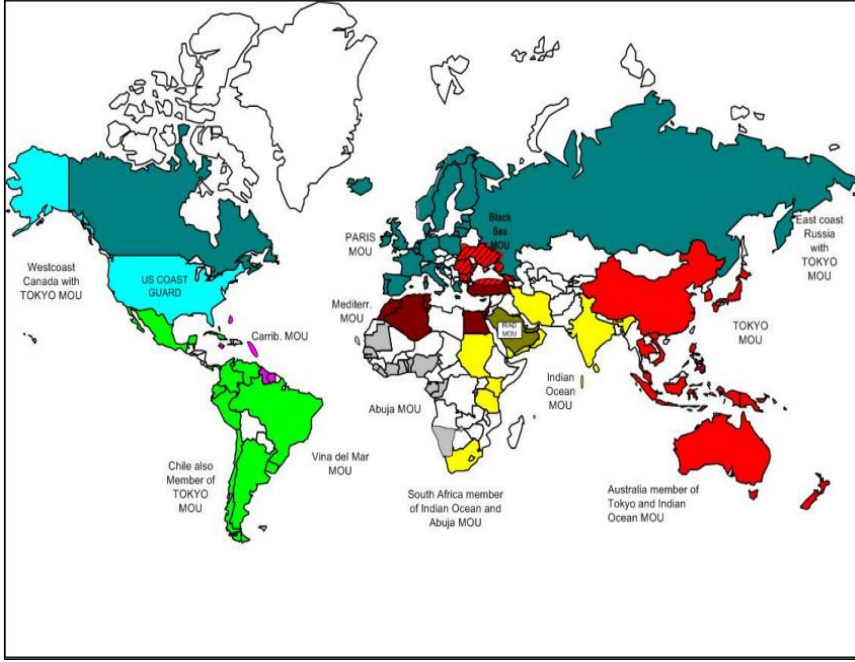
Liman devleti kontrollerinde referans olarak alınan ILO sözleşmeleri ise Ticari Gemilerdeki Asgari Standartlara İlişkin 1976 Tarihli Sözleşme (ILO No.147) ve Denizcilik Çalışma (İş) Sözleşmeleridir -MLC 2006- (ICS, 2016).

Liman Devleti Kontrolü denetim mekanizması, uluslararası antlaşmalarla oluşturulmaktadır fakat bu antlaşmalar uluslararası sözleşme niteliği taşımayan, bölgesel anlamda üye olan ülkeler tarafından imzalanan mutabakat zaptları (Memorandum of Understanding, MoU) şeklindedir (Eyigün, 2013: 17). Bir devletin tek başına kendi çabasının, standart altı gemileri engellemekte yetersiz olacağına anlaşılması üzerine o bölgedeki emniyetsiz çalışmayı ve tehdidini ortadan kaldırmak üzere

aynı bölgede bulunan ülkelerde uygulanan Liman Devleti Kontrol uygulamalarının standart haline getirilmesi zorunlu hale gelmiştir (Özçayır’dan akt. Aykaç, 2006: 3). Bu durumun akabinde denizlerde meydana gelen bazı büyük felaketlerin sonucu olarak da gittikçe önem kazanan Liman Devleti Kontrolü sistemi, dünyanın belli başlı okyanus ve denizlerini kapsayan mutabakat zaptı çerçevesinde bugünkü yapısına ulaşmıştır (Aykanat, 2010: 34). Söz konusu yapı günümüzde tüm dünyada 9 adet bölgesel Liman Devleti Kontrolü anlaşmaları ile şekillenmiştir. Bu anlaşmalar aşağıdaki gibidir:

- 1.Avrupa ve Kuzey Atlantik (Paris MoU)
- 2.Asya ve Pasifik (Tokyo MoU)
- 3.Latin Amerika (Acuerdo de Vina del Mar)
- 4.Karayipler (Caribbean MoU)
- 5.Batı ve Orta Afrika (Abuja MoU)
- 6.Karadeniz Bölgesi (Black Sea MoU)
- 7.Akdeniz (Mediterranean MoU)
- 8.Hint Okyanusu (Indian Ocean MoU)
- 9.Arap Körfezi (Riyadh MoU)

Bölgesel MoU'lara ilave olarak Amerika Birleşik Devletleri, kendi ulusal kanunları ve uluslararası düzenlemeler paralelinde Birleşik Devletler Sahil Koruma (USCG) diye adlandırılan Liman Devleti Denetimini etkin bir şekilde bölgesinde uygulamaktadır. Türkiye'nin taraf olduğu Liman Devleti Kontrolü Birliği ise Akdeniz ve Karadeniz MoU'larıdır.



Şekil 1: Liman Devleti Kontrolü Bölgesel Anlaşmaları
Kaynak: GL; 2012: 3.

2.1. Karadeniz Bölgesel Anlaşması

Liman Devleti Kontrolü hususundaki ana prensiplerde ortak bir anlayışla 2000 yılında altı Karadeniz devleti (Bulgaristan, Gürcistan, Romanya, Rusya Federasyonu, Türkiye, Ukrayna) tarafından oluşturulan Karadeniz MoU'nun coğrafi kapsamında Karadeniz kıyısındaki limanlar yer almaktadır (Eyigün, 2013: 24). Bölgede kurulan ve üye ülkeler arasındaki limanlara gelen standart altı gemilerin elimine edilmesi, denizde emniyetin artırılması ve deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolünü sağlamak amacı olan anlaşma 7 Nisan 2000 tarihinde İstanbul'da imzalanmıştır (Aykaç, 2006: 47). Bölgesel oluşuma göre liman devleti kontrolü sisteminin ana fikri; her bir üye idaresinin ulusal düzeyde liman devleti kontrolü sistemini kurması, ilgili araçların gemi kontrolü için kullanımlarının kabulü, ortak liman devleti denetimi yöntemlerinin liman devleti denetimleri sırasında uygulanması, standart altı gemilerin uygunlaştırılması ve koordine edilmesine yönelik eylemler, karşılıklı kapsamlı bilgi alışverişi sağlama olarak özetlenmiştir (Blacksea MoU, 2015).

2.2. Akdeniz Bölgesel Anlaşması

28 Kasım 1995 tarihinde Barselona’da gerçekleşen denizcilik emniyetini arttırma ve deniz kirliliğini önleme konusunda uluslararası çalışmalar ve Avrupa-Akdeniz Ortaklığı (EUROMED) konferansı sonucu IMO ve ILO çatısı altında Avrupa Birliği tarafından finanse edilen bir işbirliği projesi oluşumu ilan edilmiştir. Bu ilan STCW 95’e göre geliştirilip uluslararası liman devleti kontrolü rolünün etkinliği konusunda Güney ve Doğu Akdeniz’ e yönelik uluslararası bir ortaklık anlaşmasına vesile olmuştur. Bu anlaşmanın hazırlanması ilk olarak 25-29 Mart 1996 tarihinde Tunus’ta, 10-14 Aralık 1996 tarihinde Kazablanka/Fas’ta gerçekleşip, liman devleti kontrolü sistemi kurmaya yönelik son hazırlayıcı görüşme olan 3. görüşme ise 8-11 Temmuz 1997 tarihinde Valletta/ Malta’da yapılmıştır. Görüşme sonunda Akdeniz Bölgesel Anlaşması 8 Akdeniz devleti (Cezayir, Güney Kıbrıs, Mısır, İsrail, Malta, Fas, Tunus ve Türkiye) tarafından imzalanmıştır (Mediterranean MoU, 2015).

3. TÜRKİYE’DEKİ LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ’NE İLİŞKİN BAŞLICA DÜZENLEMELER

Akdeniz ve Karadeniz Mutabakat Zabıtları ile bu zabıtlarda sayılan ve Türkiye’nin taraf olduğu sözleşmeler dışında, Türkiye’de Liman Devleti Kontrolünün dayanağı olan diğer düzenlemeler şunlardır:

1. 14.4.1925 tarihli 618 sayılı Limanlar Kanunu;
2. 26.03.2006 tarih ve 26120 sayılı Resmi Gazete’ de yayınlanarak yürürlüğe giren “Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği”;
3. 06.09.2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 2. maddesi maddeleri;
4. 10/6/1946 tarihli ve 4922 sayılı “Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun” un ilgili maddeleri,
5. IMO’nun A. 882 (21) Sayılı Kararı ile değiştirilen A. 787 (19) Sayılı Kararı;
6. Liman Devleti Denetimi hakkındaki 2009/16/EC sayılı Avrupa Birliği Liman Devleti Denetimi Hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönergesi;
7. “Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesine Hakkında Yönetmelik”;
8. 6125 sayılı “Ticaret Gemilerinin Tonilatolarını Ölçme Tüzüğü”;

9. 7/14561 sayılı “Denizde Çatışmayı Önleme Milletlerarası Kuralları, 1972-Denize Çatışmayı Önleme Tüzüğü”;
10. “Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırı Tüzüğü”;
11. Petrol Kirliliğinden Doğan Hukuki Sorumluluk Hakkında Milletlerarası Sözleşme;
12. 22893 sayılı Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme, Sınav, Vardiya Tutma, Kütüklenme ve Donatılma Esasları Hakkında Yönetmelik.

Ayrıca, ülkemizin Uluslararası Denizcilik Örgütü stratejisine uyumunun ve icraatının gözlemlenmesi ve ülkemizin IMO ile ilgili hususlarda performansının devamlı surette geliştirilmesi için, 2010 yılında “Denizcilik Müsteşarlığı Teknik Performans Analiz ve Geliştirme Sistemi” (DM-PERGE) tesis edilmiştir. Bu sistem daha sonra revize edilerek Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’na katılımıyla ve IMO-PERGE sistemi ismini almıştır (UBAK, 2013). Türkiye’de liman devleti denetimi, 1999 yılının son aylarından itibaren başlamıştır, 2005 yılı sonuna kadar hızlı bir gelişim süreci izlemiş ve günümüzde bu konudaki çalışmalar denizcilik piyasasının gün geçtikçe daha dinamik bir yapıya dönüşmesi ile hızlanmıştır.

Türkiye Akdeniz Mutabakat Zaptı’nı 11 Temmuz 1997 tarihinde Malta’da imzalamış ve 4 Ekim 1998 tarihinde 23483 sayılı Resmi Gazete’de yayımlayarak onaylamıştır. Akdeniz Mutabakat Zaptı’nda limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin en az %15’ini denetleme taahhüdünde bulunan Türkiye’de bölgesel liman devleti denetimi, 1999 yılının son aylarından itibaren başlamıştır. Akdeniz Bölgesel Anlaşması’nın hukuki dayanakları incelendiğinde Türkiye henüz Ticari Gemilerin Asgari Standartları Sözleşmesi (ILO no.147, 1976) ve daha sonraki yapıyla Denizcilik Çalışma Sözleşmesine (MLC 2006) taraf olmamıştır. Türkiye Akdeniz Mutabakat Zaptı’na göre yabancı bayraklı gemileri; Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi (LOADLINES 66), Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS 74), Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi 1978 Protokolü (SOLAS 74/78), Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 ve 1978 Protokolü (MARPOL 73/78), Gemi adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi (STCW 78), Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Sözleşmesi (COLREG 1972), Ticari Denizcilik (Asgari Standartlar) Sözleşmesi (ILO no.147, 1976), Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC 2006) kapsamında denetlenmektedir (Akdeniz Mutabakat Zaptı Ek-1 Bölüm 1.1.1). İlaveten denetleme; Liman Devleti Kontrolü için Prosedürler (IMO resolution A.787 (19); Gemiadamları Donatımında

Asgari Emniyet kuralları (IMO resolution A.481(XII) ve Ek-1 ve Ek-2, Denizcilikte Uluslararası Tehlikeli Yük Kodu hükümleri (IMDG Code), ILO yayınları (Gemilerde Çalışma Koşullarının Denetimi Prosedürleri ve diğer Akdeniz Mutabakat Zaptı Eklerine göre yapılır (Mediterranean MoU, 2012: 12).

Akdeniz Bölgesel Anlaşması’na üye olan ülkemizin konumu itibari ile bazı limanları bu anlaşma çerçevesinde değerlendirilmektedir. Bu limanlar Akdeniz, Ege Denizi ve Marmara Denizi’ne kıyısı olan limanlardır. Bu memorandum içerisinde limanlarımıza gelen gemiler memorandum kapsamında Liman Devleti Kontrolleri yapılmaktadır. Bakanlığa bağlı İstanbul, Antalya, İzmir, Çanakkale ve Mersin Bölge Müdürlüklerine bağlı limanlardan; Antalya, Alanya, Aliğa, Ambarlı, Anamur, Ayvalık, Bandırma, Bodrum, Botaş, Bozcaada, Çanakkale, Çeşme, Datça, Dikili, Edremit, Enez, Erdek, Fethiye, Finike, Foça, Gelibolu, Gemlik, Göcek, Gökçeada, Güllük, İskenderun, İzmit, İzmir, İstanbul, Karabiga, Kaş, Kemer, Kuşadası, Karataş, Marmara Adası, Mersin, Marmaris, Mudanya, Silivri, Taşucu, Tekirdağ, Tuzla ve Yalova liman başkanlıklarında Akdeniz MoU altında Liman Devleti Kontrolleri yapılması gerekmektedir. Liman Devleti Kontrolü yapmak zorunluluğu nedeniyle bu limanlardan Antalya, Aliğa, Ambarlı, Bandırma, Bodrum, Botaş, Çanakkale, Çeşme, Gemlik, Güllük, İskenderun, İzmit, İzmir, İstanbul, Kuşadası, Mersin, Tekirdağ limanlarında yoğun deniz trafiği nedeniyle, görevliler istihdam edilmekte ve Liman Devleti kontrolleri yapılmaktadır (Açıkgöz, 2007: 81).

Türkiye, Karadeniz Bölgesel Anlaşması’nı 7 Nisan 2000 tarihinde İstanbul’da imzalamış ve 12 Aralık 2000 tarihinde 24258 sayılı Resmi Gazete’de yayımlayarak onaylamıştır. Türkiye, aynı zamanda Karadeniz Mutabakat Zaptı’nın Sekreterini atama hakkında sahiptir. Diğer bir deyişle Karadeniz MoU’nun sekreteryası İstanbul’dadır. Türkiye, Karadeniz Mutabakat Zaptı ile limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin yıllık en az %15’ini denetleme taahhüdünde bulunmuştur (Akpınar, 2014: 99). Karadeniz Bölgesel Anlaşması’nın hukuki dayanakları incelendiğinde Türkiye henüz Ticari Gemilerin Asgari Standartları Sözleşmesi (ILO no.147, 1976) ve daha sonraki yapıyla Denizcilik Çalışma Sözleşmesine (MLC 2006) taraf olmamıştır.

Türkiye Karadeniz Mutabakat Zaptı’na göre yabancı bayraklı gemileri; Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi (LOADLINES 66), Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS 74), Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi 1973 ve 1978 Protokolü (MARPOL 73/78), Gemi adamlarının Eğitimi,

Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi (STCW 78), Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Sözleşmesi (COLREG 1972), Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi (TONNAGE 69), Ticari Gemilerin Asgari Standartları Sözleşmesi (ILO no.147,1976), Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC 2006), Gemilerdeki Zararlı Organik Tutunma Önleyici Sistemlerin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşme (AFS 2001), Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Uluslararası Sözleşmesi (BUNKERS 2001) kapsamında denetlenmektedir (Karadeniz Mutabakat Zaptı Bölüm 2.1). Ayrıca Liman Devleti Kontrolü Görevlisi için denetim bağlamında rehberler bulunmaktadır (Black Sea MoU, 2013: 3).

Karadeniz Bölgesel Anlaşması’na üye olan ülkemizin konumu itibari ile bazı limanları bu anlaşma çerçevesinde değerlendirilmektedir. Bu limanlar Karadeniz’ e kıyısı olan limanlardır. Bu memorandum içerisinde Karadeniz’ de bulunan limanlarımıza gelen gemiler memorandum kapsamında Liman Devleti Kontrolleri yapılmaktadır. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’na bağlı İstanbul, Samsun ve Trabzon Bölge Müdürlüklerine bağlı limanlardan, Amasra, Bartın, Cide, Fatsa, Gerze, Giresun, Görele, Hopa, İğneada, İnebolu, Ayancık, Karasu, Karadeniz Ereğli, Kefken, Ordu, Pazar, Rize, Samsun, Sinop, Sürmene, Şile, Tirebolu, Trabzon, Ünye, Vakfıkebir, Zonguldak liman başkanlıklarında, Karadeniz MoU mutabakatı altında Liman Devleti Kontrolleri yapılması gerekmektedir. Liman Devleti Kontrolü yapmak zorunluluğu nedeniyle bu limanlardan Bartın, Giresun, Rize, Samsun, Trabzon, Kdz. Ereğli, Zonguldak limanlarında yoğun deniz trafiği nedeniyle, görevliler istihdam edilmekte ve Liman Devleti kontrolleri yapılmaktadır (Aykaç, 2007: 80,81).



Şekil 2: Türkiye'nin Akdeniz ve Karadeniz MoU Bölgeleri

4. ARAŞTIRMANIN METODOLOJİSİ

Bu araştırmanın amacı, Türkiye’ de uygulanmakta olan liman devleti kontrollerinin yabancı bayraklı gemileri denetleme hususunda, liman devleti kontrolü görevlilerinin gemiye çıkmadan önce en çok dikkat etmesi gereken gemi özelliklerini uzman görüşleri alınarak görüş birliği içerisinde tespit etmektir. Yapılan araştırma, keşifsel nitelikte olup kalitatif (nitel) araştırma yöntemi kullanılarak gerçekleştirilmiştir. Bu yöntemin seçilmesindeki neden, uzmanlardan amaca yönelik, geniş kapsamlı, doğru bilgi ve görüş birliği alınmak istenmesidir.

Araştırma tekniği olarak 3 aşamalı Delphi tekniği kullanılmıştır. Delphi, konuyla ilgili uzmanlar grubunun, akılcı ve yazılı bir yaklaşımla ortak görüşlerinin alınmasıdır. Birbirinden bağımsız ve habersiz uzman görüşlerinden ortak görüşler çıkarılmaya çalışılır (Karacaoğlu, 2009). Delphi tekniği kullanılarak büyük ya da küçük sayıda uzman grubuyla çalışmak mümkündür. En az 7 uzmandan oluşan bir grup olmalıdır. Grup genişliği 100 ya da daha fazla olabilir. İdeal grup büyüklüğü 10- 20 adet uzmandan oluşur (Şahin, 2001: 217). Araştırma sürecinde yüz yüze görüşmelerde ses kaydı kullanılması düşünülmüş ancak ses kaydının genel olarak çalışanlar tarafından olumlu karşılanmaması nedeniyle, görüşmeler yazılı olarak not edilmiş; bununla birlikte görüşmelerin bir kısmı ise e-posta yoluyla gerçekleşerek birinci aşama tamamlanmış ve uzmanların belirttiği dikkat edilecek gemi faktörleri saptanmıştır. İkinci aşamada katılımcıların görüşleri anket formu gönderilerek e-posta yolu ile toplanmıştır. Üçüncü aşamada ikinci aşamadaki veri toplama yöntemine devam edilmiştir. Araştırmanın ana kütlesi, Türkiye’ de uygulanmakta olan liman devleti kontrollerinin, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’na bağlı 121 adet denetçidir. Örnekleme, Bakanlığa bağlı Ankara, İzmir, Trabzon, Gemlik, İstanbul, İskenderun ve Sinop görev yerlerinde çalışan liman devleti kontrollerinde görevli 49 adet deniz sörveyör mühendisidir. Örneklemin Liman devleti kontrolü görevlileri olarak Türkiye genelinde çalışan sayısı göz önüne alındığında, uygulanan Delphi tekniğinin ideal grup sayısı ve araştırmanın yapıldığı uzmanların görev yerleri ülkemizin Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve başlıca ana limanları olarak düşünüldüğünde ana kütle temsil edilebilmesi açısından tatmin edici özellikte olduğu belirtilebilir. Bu çalışmada yapılan görüşmelerin tamamı 3 Nisan-15 Mayıs 2015 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir.

Birinci aşamada açık uçlu soru 49 uzmana iletilmiş, gönüllülük esasıyla 20 katılımcının verdiği 11 cevap yüz yüze görüşme ve 9 cevap ise e- posta yolu ile toplanabilmiştir. Diğer 29 kişi ise ‘iş yoğunluğu’

gerekeşiyle açık uçlu sorulara dönüş yapmamışlardır. Böylece Delphi yönteminin ilk aşaması tamamlanmıştır.

Daha sonra Delphi yönteminin ikinci aşamasına geçilmiş, birinci aşamada verilen cevaplar kısa ve anlaşılır bir halde madde madde yazılmıştır. Buna göre açık uçlu soruya 8 adet farklı yanıt verildiği tespit edilmiştir. Yanıtlar doğrultusunda oluşturulan anketlerde öncelikle bir sosyo-demografik bölüm ardından sorulan soruya verilen 8 farklı cevap ile başka bir bölüm daha eklenerek iki bölümlü bir anket formu hazırlanmıştır. 1. bölüm (sosyo-demografik) katılımcıların cinsiyetleri, medeni halleri, eğitim durumları, yaşları, denizdeki unvanları, deniz tecrübeleri ve sörveyör tecrübelerini ölçmek üzere hazırlanmış 7 sorudan oluşmaktadır. İkinci bölüm liman devleti kontrolü bağlamında denetlenecek yabancı bayraklı bir gemiye intikal etmeden önce denetçilerin dikkat etmesi gereken gemi özelliklerinden; gemi yaşı, gemi cinsi, gemi bayrağı, gemi klası, gemi şirketi, geminin geçmiş denetleme sonucu, gemi tonajı ve gemiye ilişkin 3. kişi ihbarı maddelerine uzmanların katılım düzeylerinin ölçülmesine yönelik hazırlanmıştır. Uzmanların katılım düzeylerinin ölçülmesine yönelik her bir madde için “1: Hiç Katılmıyorum’dan 7: Kesinlikle Katılıyorum” ölçekli 7’li likert ölçekleri hazırlanmıştır. Bu ölçeklerin altına da katılımcıların yorum yapabilmesi amacıyla boşluklar konulmuştur. Yapısal bütünlüğe ulaşmış anket ilgili 49 kişi içerisinde iş yoğunluğu sebebi ile geri dönüş yapamayan 29 kişiden 5’inin yapılaşmış anketi istemesi ile toplam 25 kişiye gönderilmiş ancak tekrar aynı 20 kişiden cevap alınabilmiştir. Katılımcılar her bir maddenin önem düzeyini ya da her bir maddeye katılma düzeylerini likert tipi bir ölçek üzerinde belirtmişlerdir. Her madde altında belirtilen yere katılma/katılmama, nedenlerini 15 kişi yazmış diğerleri “yorum yapmaktan” kaçınmışlardır. Bu aşamanın sonunda katılımcı isimleri de dikkate alınarak analizler yapılmıştır. Böylece Delphi yönteminin 2. aşaması da tamamlanmıştır. Üçüncü Delphi aşamasında, katılımcılara uygulanan anket ikinci aşamada uygulanmış olan anketin aynısıdır. Farklı olarak, bu ankette her bir madde için ankete ilişkin olarak hesaplanan medyan, genişlik, standart sapma, aritmetik ortalama ve frekans dağılımı değerleri yer almış ve tekrar katılımcılara bu haliyle iletilmiştir. Bununla birlikte bir önceki aşamada ankete eksiksiz bir şekilde devam ettiğimiz 20 adet denetçiye verilen değerlerin ne anlama geldikleri detaylı bir şekilde anlatılmıştır. Katılımcılardan, ikinci ankete verdikleri cevapları her bir madde başındaki grup istatistikleri ile kıyaslamaları, her bir maddeye ilişkin yapılan yorumlarında toplanarak kendilerine bir ek halinde verilmesi ile birlikte bu yorumları da dikkate alarak kararlarını yeniden gözden geçirmeleri istenmiştir. Eski kararında ısrar ediyorsa kararını yuvarlak

içine alması, eğer yeni bir karar oluşturduysa onu boş bırakılan yere yazması istenmiştir. Varsa yeni görüş, öneri ya da tartışmaları da yazması belirtilmiştir. Anketler belirtilen bu hususlar çerçevesinde tamamlanıp tarafımıza iletilmiştir.

Araştırmada elde edilen verilerin değerlendirilmesinde “IBM SPSS Statistics 20” programı kullanılmıştır. Verilerin çözümlenmesinde frekans dağılımı, medyan, genişlik analizi-çeyrekler arası fark (Ç3-Ç1), aritmetik ortalama ve standart sapma değerleri kullanılmıştır. Ölçeğin güvenilirliğini test etmek için ölçeğin güvenilirlik katsayısına (Cronbach's Alpha) bakılmıştır. Sorunun uzlaşma ölçüsü Tablo 1’de verilmiştir. Katılımcılara sorulan açık uçlu soru ise aşağıdaki gibidir:

- Liman Devleti Kontrolü (PSC) bağlamında denetlenecek bir geminin, gemiye çıkmadan önce dikkat edilmesi gereken özellikleri nelerdir?

Araştırma sorusu analizi için medyan, genişlik analizi-çeyrekler arası fark (Ç3-Ç1), aritmetik ortalama, frekans dağılımı ve standart sapma değerleri bulunmuştur. Burada:

Medyan: Cevapların %50’sini soluna, %50’sini sağına alan noktadır,

Genişlik Analizi: Üçüncü çeyrek ile birinci çeyrek arasındaki farktır (ÇAF=Ç3-Ç1),

Frekans: 1-3 frekansı; 1, 2 ve 3 değerini işaretleyenlerin, 4 frekansı; 4’ü işaretleyenlerin, 5-7 frekansı; 5, 6 ve 7’yi işaretleyenlerin yüzdesi,

X: Aritmetik ortalama ve

SS: Standart sapma anlamına gelmektedir.

Tablo 1: Uzlaşma Ölçütleri

Uzlaşma	Uzlaşma Göstergesi
Ölçüte sahip	Eğer medyan ≥ 5 ve ÇAF $\leq 1,5$ ise Eğer medyan ≥ 5 ve ÇAF $\leq 1,5$ ve 5-7 frekansı $\geq \%70$
Ölçüte sahip değil	Eğer medyan ≤ 3 ve ÇAF $\leq 1,5$ ise Eğer medyan ≤ 3 ve ÇAF $\leq 2,5$ ve 1-3 frekansı $\geq \%70$

Kaynak: Şahin, 2009: 130

5. BULGULAR

Araştırmanın bu kısmında Delphi tekniği ile elde edilen verilerin analizi sonucunda ortaya çıkan bulgulara yer verilmektedir. Delphi tekniğindeki ilk tur, uzmanların görüşlerine sunulacak bir anket formunun oluşmasını sağlamış, daha sonra Delphi tekniğinin uzlaşma aşamalarına geçilmiştir.

5.1. Birinci Uzlaşma Turu Bulguları

Katılımcıların profil bilgileri incelendiğinde 20 kişinin tamamının erkek ve evli olduğu görülmektedir. Katılımcılardan 17 kişinin fakülte mezunu ve diğer 3 kişinin yüksek lisans ya da doktora diplomasına sahip olduğu, yaş grupları incelendiğinde 5 kişi 29-33, 15 kişi ise 34-49 yaş aralığında tespit edilmiştir. Katılımcıların deniz unvanlarına bakıldığında 3 kişinin uzakyol vardiya zabiti/mühendisi, 7 kişinin uzakyol birinci zabıt/ ikinci mühendis, 9 kişinin kaptan ve 1 kişinin gemi inşa mühendisi ve bu kişilerin deniz tecrübeleri dağılımlarına bakıldığında ise 2 kişinin 0-2 yıl, 6 kişinin 2-4 yıl, 3 kişinin 4-6 yıl, 7 kişinin 6-10 yıl ve son olarak 2 kişinin ise 10 yıl ve üzeri sonucuna varılmıştır. Katılımcıların sövreyörlük tecrübelerinin incelenmesine yönelik sorudan 1 kişi 0-2 yıl, 5 kişi 2-4 yıl, 2 kişi 4-6 yıl, 5 kişi 6-10 yıl ve 7 kişi 10 ve üzeri tecrübelerinde sonuçları çıkarılmıştır.

Öte yandan ilk uygulanan ankete ilişkin hesaplanan Cronbach's Alpha güvenilirlik (tutarlılık) katsayısı 0,723 olarak bulunmuştur. Cronbach's Alpha katsayısı 0,60 ile 0,80 arasında bir değerde ise kullanılan ölçek “güvenilir”dir (Özdemir, 14.05.2015).

Anketin birinci turunda katılımcıların, “Liman Devleti Kontrolü (PSC) bağlamında denetlenecek bir geminin, gemiye çıkmadan önce dikkat edilmesi gereken özellikleri nelerdir?” sorusuna verdiği cevapların aritmetik ortalama, standart sapma, medyan, ÇAF, frekans dağılım detayları Tablo 2’ de gösterilmektedir.

Tablo 2: Denetim Öncesi Dikkat Edilmesi Gereken Gemi Özelliklerine İlişkin Birinci Uzlaşma Turu Sonuçları

No	Birinci Soru Cevapları	\bar{X}	SS	Mdn	ÇAF	Frekans			Uzlaşma
						1-3	4	5-7	
1	Gemi Yaşı	6,4	0,99	7	3	0	5	95	Yok
2	Gemi Cinsi	5,75	1,45	6	5	10	0	90	Yok
3	Gemi Bayrağı	5,95	1,15	6	3	0	15	85	Yok
4	Gemi Klası	5,55	1,32	6	5	5	20	75	Yok
5	Gemi Şirketi	4,2	1,67	4	6	25	35	40	Yok
6	Geçmiş Denetleme	6,25	0,85	6	3	0	5	95	Yok
7	Gemi Tonajı	4,65	2,43	5	6	30	20	50	Yok
8	Üçüncü Kişi İhbarı	5,8	1,82	7	5	15	5	80	Yok

Not: ÇAF arttıkça katılımcıların görüşleri değişkenlik göstermektedir.

Uzmanlar arasında, liman devleti denetimlerinde gemiye çıkmadan önce dikkat edecekleri gemi özellikleri konusunda uzlaşma ölçütü dikkate alındığında uzlaşmanın olmadığı görülmektedir. Aritmetik ortalama değeri dikkate alındığında ise 6,4 ile “Gemi yaşı” maddesi denetimde en çok dikkat edilen özellik olarak karşımıza çıkmakta ve bununla birlikte likert ölçeği açısından katılımcıların %95’inin 5-7 arası değerler verdiği bir faktör olarak göze çarpmaktadır. Anketin geneline bakıldığında medyan değeri 4 (orta) olarak sadece gemi şirketi maddesinde bulunmakta, bu durumda ilgili madde dışındaki diğer maddelere katılım konusunda olumluluk derecesinin yüksek olduğu fikrini vermektir.

5.2. İkinci Uzlaşma Turu Bulguları

Anketin birinci turundan sonra yapılan ikinci turunda, Cronbach's Alpha güvenirlik katsayısı 0,759 olarak bulunmuştur. Diğer taraftan katılımcıların “Liman Devleti Kontrolü (PSC) bağlamında denetlenecek bir geminin, gemiye çıkmadan önce dikkat edilmesi gereken özellikleri nelerdir?” sorusuna tekrar verdiği cevapların detayları Tablo 3’ de gösterilmektedir.

Tablo 3: Denetim Öncesi Dikkat Edilmesi Gereken Gemi Özelliklerine İlişkin İkinci Uzlaşma Turu Sonuçları

No	Birinci Soru Cevapları	\bar{X}	SS	Mdn	ÇAF	Frekans		Uzlaşma
						1-3	5-7	
1	Gemi Yaşı	6,8	0,41	7	1	0	100	K
2	Gemi Cinsi	6	0,97	6	2	0	100	K
3	Gemi Bayrağı	6,2	0,83	6	2	0	100	K
4	Gemi Klası	5,55	1,32	6	5	5	75	Yok
5	Gemi Şirketi	4,15	1,60	4	6	25	40	Yok
6	Geçmiş Denetleme	6,25	0,85	6	3	0	95	Yok
7	Gemi Tonajı	4,65	2,43	5	6	40	50	Yok
8	Üçüncü Kişi İhbarı	5,70	1,49	6	5	10	90	Yok

Not: ÇAF arttıkça katılımcıların görüşleri değişkenlik göstermektedir. K (Ölçütü karşıladığı yönünde uzlaşma), KM (Ölçütü karşılamadığı yönünde uzlaşma)

Uzmanlar arasında, liman devleti denetimlerinde gemiye çıkmadan önce dikkat edecekleri gemi özellikleri konusunda uzlaşma ölçütü dikkate alındığında uzlaşmanın, “gemi yaşı”, gemi cinsi (tipi) ve gemi bayrağı maddelerinde olduğu görülmektedir. Gemi yaşı maddesinin 6,8’lik ortalama değeri ile denetimde en çok dikkat edilen özellik olarak karşımıza çıkmakta ve bununla birlikte katılımcıların tamamının 5-7 arası değerler verdiği bir faktör olarak göze çarpmaktadır. Sorudaki “gemi şirketi” maddesi 4,15 ortalama değeri ile denetimden önce denetçilerce en az dikkat edilen gemi özelliği olarak söylenebilir. Geçmiş denetleme maddesinin standart sapma değeri düşük olsa da referans alınan uzlaşma ölçüğü gereği bu maddede uzlaşmanın olmadığı görülmektedir.

5.3. Delphi Araştırması Sorusuna Uzmanların Yaptığı Yorumlar

Soru: Liman Devleti Kontrolü (PSC) bağlamında denetlenecek bir geminin, gemiye çıkmadan önce dikkat edilmesi gereken özellikleri nelerdir?

5.3.1. Gemi Yaşı

Paris MoU ve Tokyo MoU kapsamında yapılan denetimlerde bu memorandumların veri tabanları (THESIS ve APSIS)’nın otomatik hesapladığı hedefleme faktöründe gemi yaşı etkili bir parametredir. THESIS ve APSIS veri tabanları gemi yaşını, equasis ve gemi klasların veri tabanlarından otomatik olarak alır. 24 yaşından daha yaşlı gemiler +2 puan olarak çok daha riskli bir gemi parametresi ortaya çıkmaktadır. Türkiye’ de uygulanan Mediterranean MoU’da gemi hedef faktörü MEDSIS’te bulunmamakta, bu sebeple gemi yaş parametresinin normal şartlarda bu memorandumda etkili olmadığı düşünülmektedir. Fakat gemiye yapılan PSC den önce gemi yaşının fazla olması, gemide bakım tutumlarının gerektiğince yapılmadığı önyargısını oluşturmaktadır. Blacksea MoU’da ise veri tabanı BSIS, APSIS ile aynı veri tabanını kullanmaktadır. Bu sebeple hedefleme faktörü APSIS ile aynı şekilde hesaplanmaktadır.

PSC denetimine çıkılmadan önce gemi ne kadar yaşlı ise risk grubu o kadar fazladır. Fakat gemi 1980 omurga tarihli olmasına rağmen 3- 4 uygunsuzluk ile denetimi tamamlanan gemilerde mevcuttur.,

Geminin yaşına göre hangi kurallara tabi olacağı belirlenmektedir.

5.3.2. Gemi Cinsi

Gemi cinsi parametresi de gemi yaşı parametresi ile benzerdir. Bazı gemi cinsleri (bulk carrier, chemical tanker, passenger ship, oil tanker gibi) diğer gemi cinslerine daha çok riskli gemiler olduğu için hedef faktör hesaplanmasında daha riskli gemiler olarak adlandırılmaktadır. Gemiye denetim için çıkılmadan önce ise, özellikle liman operasyonlarının daha kısa olduğu, yolcu gemileri, konteyner ve yakın sefer yapan tankerlerde bakım tutum faaliyetlerin düzgün yapılamadığı, ISM ve evrak işlerinin yeterince düzenli olmadığı önyargısı oluşmaktadır.

Sorumluluk sahamıza çoğunlukla genel kargo, Ro-Ro, konteyner ve dökme yük tipi gemiler gelmektedir. Bu bağlamda gemi tipi çok fazla ayırt edici olmamaktadır.

Geminin tipine göre uygulanacak kurallar farklılık göstermektedir.

5.3.3. Gemi Bayrağı

Bilindiği üzere serbest bayraklı gemilerin bayrak devleti kontrolleri diğer bayraklara göre nitel ve nicel olarak daha rahat yapılmaktadır. Bu da Liman Devleti Denetimlerinde bu gemilerin daha sık olarak sorun yaşadıkları gerçeğini ortaya çıkarmaktadır. Beyaz bayrak uygulamasının bulunduğu Paris ve Tokyo MoU’da kara listelere bakıldığında listelerin üst sıralarında hep serbest bayraklar görülmektedir. Bu genelleme dünyada en çok gross tonaja sahip Panama ve Liberya harici tüm bayraklarda görülmektedir. Bu bayrakların beyaz listelerde olmasının sebebi ile çok daha fazla denetim gerçekleştirilen bu bayraklara sahiplerin tutulmalarının da fazla olmasını absorbe etmesidir. Bu nedenle Beyaz Liste uygulamasının olmadığı MEDMoU ve BSMoU yapan PSCO’larda da benzer bir önyargının oluştuğu değerlendirilmektedir.

Beyaz liste bayraklı gemileri denetlerken daha esnek olunmaktadır çünkü profesyonel olarak çalışmakta olup problemle karşılaşıldığında çok çabuk çözüm bulunabilmektedir.

Geminin kondisyonu hakkında önbilgidir.

5.3.4. Gemi Klası

IACS kuruluşu üyesi, DNVGL, ABS, BV, CLASS NK gibi klas kuruluşlarında klaslanan gemiler Paris MoU ve Tokyo MoU denetimlerinde hedef faktör hesaplamasında dikkate alınmaktadır. MEDMoU ve BSMoU’da ise böyle bir uygulama bulunmamaktadır. Ama IACS üyesi olmayan klasların gemi tutulmalarının daha fazla olduğu gözlemlendiğinden diğer klas kuruluşuna karşı bir önyargı oluşmaktadır.

Klasın hangisi olduğu elbette önemlidir fakat, ön yargılı davranılmaması gerekmektedir.

Geminin kondisyonu hakkında önbilgidir.

5.3.5. Gemi Şirketi

MEDMoU ve BSMoU’da geminin kayıtlı olduğu işletmenin geçmişi dikkate alınmamaktadır. Veri tabanlarında da işletme bazlı herhangi bir tarama yapılamadığı için bu parametre ile ilgili herhangi bir görüş bulunmamaktadır. Fakat Paris ve Tokyo MoU’da ise gemi işletmesinin son üç yılda işletmelerinde bulunan gemilerde yaşanan bir

tutulma kaydının işletmede bulunan tüm gemilerin risk puanını yükseltmektedir. Ayrıca ISM eksikliği ile yaşanan bir tutulmada da bu memorandumlarda işletme puanını etkilemektedir. Sebebi bir işletmede ISM işletilemiyor ise tüm gemilerde de problem yaşanması çok doğal bir durumdur.

Geminin denetlenmesinde şirketine bakılmamaktadır.

5.3.6. Önceki Denetimler

Gemiye PSC denetimi yapılmadan önce geminin son üç yıllık denetim kayıtları da incelenmektedir. Bir geminin geçmişte sürekli tutulma yaşaması, gemide bazı işlemlerin gerektiği şekilde yapılmadığını göstermektedir. Özellikle art arda yaşanan tutulmalar geminin işletiminde problemler olduğunu göstermektedir. Bu sorunların PSC yapılacak gemide devam etmesinin beklenmesi de çok doğal bir süreçtir. Bu sebeple PSC’ de bir ön yargı oluşabilmektedir. Fakat bilindiği üzere, denetim gemiye çıkmadan evvel gemi bordasının yanında başlamaktadır. Bu nedenle her ne sebepten olursa olsun Türkiye’de görev yapan tüm PSCO’lar gemiyi görmeden önce herhangi bir önyargı sergilememektedir. Bu durum yapılan PSC denetim raporlarının kontrolünde yapılan şikayetlerde de herhangi bir önyargıya mahal verilmeden nitel ve nicel olarak gerekli bir denetim yapıldığının göstergesidir.

Geçmiş denetleme önemlidir fakat gün geçtikçe gemi yaşlanmakta ve personel hatalarından sebep eksiklikler söz konusu olabilmektedir. Gemilerde yaklaşık 4-6 ayda bir personel değişmektedir.

Geminin genel kondisyonu hakkında ön bilgi sahibi olunmaktadır.

5.3.7. Gemi Tonajı

Küçük tonajlı gemilerde, personel sayısının ve kalitesiz olması sebebi ile bu gemilerde özellikle ISM ve bakım tutumların gerekli yapılamadığı bilinmektedir. Bu durum, IMO, Paris MoU, EMSA ve Tokyo MoU araştırmaları ile de kanıtlanmıştır. Özellikle 3000 GT altı gemilerde bu durum sıklıkla karşılan bir durumdur. Diğer gemilerde ise tonaj ile ilgili herhangi bir parametre ortaya çıkmamaktadır. (Tonaj sebebi ile gemi limana giriş ve çıkışlarda kaza sonrası yapılan PSC denetimleri hariçtir.)

Tonajına edilmemekte, sadece belli gereklilikler belli tonajlarda değiştiği için denetim başlayınca bakılmaktadır.

Geminin, tonajına göre hangi kurallara tabi olduğu bilinmektedir.

5.3.8. Üçüncü Kişi İhbarı

Özellikle önceki denetim yapan PSCO’ların, gemi bir önceki limandan ayrılması sırasında yaşanan bir sorun veya kapatılmayan bir eksiklik maddesi veri tabanına işlenerek, ihbar olarak değerlendirilmektedir. Özellikle kapatılması gereken fakat önceki limanda kapatılmayan bir eksikliğin gemide devam etmesi geminin tutulmasını gerektireceğinden çok önemli bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca bahse konu geminin donatanı, işletmecisi, acentesi, önceki liman otoritesi, gemi kaptanı ve gemi personelinin de yapmış olduğu yazılı bildirimler veya telsiz konuşmaları da ihbar olarak kabul edilir ve bu durumun gerçekliğinin araştırılması için gemiye denetim yapılır. İhbarlı gemiler PSC yapılacak diğer gemilerden öncelikli olarak denetlenmektedirler.

Gemideki personelden gelmişse doğru olma ihtimali vardır. Ya da gemiyi lekelemek için bile yapılabilmektedir.

İhbar varsa, gemi hakkında önyargı oluşturmamakla beraber belirtilen noktalarda daha ayrıntılı bir denetim için hazırlanılmaktadır.

5.4. Delphi Araştırması Bulgularının Genel Değerlendirilmesi

Delphi çalışmasındaki kullanılan anketlerin analiz edilmesinde, liman devleti denetimi çerçevesinde denetimden önce dikkat edilmesi gerekli gemi özelliklerinden en dikkat çeken madde ya da maddeler uzman görüşü birliği içerisinde aranmaya çalışılmıştır. Araştırmanın 1. uzlaşma turu sonucuna göre soru için uzmanlar arasında herhangi bir uzman görüşü birliğine rastlanılmamıştır. Sorudaki toplam 8 değişkene bakıldığında ortalamaları açısından tamamı 4 puanın üzerine çıkarak grup ortalaması olarak, belirlenen değişkenlerin denetimde etki ettiğine katılmaktadırlar. Katılımcıların soru maddelerine yapmış oldukları yorumlar ve cevapları doğrultusunda oluşturulan tablolar da katılımcılara sunulduktan sonra, soru için 2. uzlaşma turu uygulaması başlatılmış ve uygulama sonucunda dikkat çekici sonuçlar alınmıştır. Burada uzmanlar birbirlerinin yorumlarını gördükten sonra soruları tekrar puanlayarak gemi yaşı, gemi cinsi ve gemi bayrağı konusunda uzlaşma ölçütü çerçevesinde görüş birliğine varabilmişlerdir. Bu maddeler için ÇAF

değerlerine bakıldığında, gemi yaşının ÇAF değerinin “1” olarak göze çarptığını bununda katılımcıların görüşlerinin çok az seviyede değişkenlik gösterdiğini ve bunun yanında %100’ünün 5-7 arası değer verdiğini görmekteyiz. Ayrıca maddelerin ortalamalarının ilk turdaki gibi 4’ün üzerinde olması da maddelerin denetim öncesi etkili oldukları fikrini vermektedir. Son olarak 2. uzlaşma turunda araştırmanın amacı gerçekleştirilmiş, soru ile ilgili uzmanların uzlaşmaları sağlanmıştır.

Gemi yaşının fazla olması, gemiye yapılacak denetimden önce gemide bakım tutumlarının gerektiğince yapılmadığı önyargısını oluşturduğu söylenebilir. Denetleme açısından gemilerin tabi olacağı kuralların, gemi yaşına göre değişmekte olduğu tespit edilmiştir. Diğer bir madde olan gemi cinsi (tipi) parametresinin gemi yaşı ile benzer olduğu görüşleri bulunmaktadır. Tanker, yolcu gemisi, dökme yük tipi gemilerin yapısı, yükü ve sefer yoğunluğu gibi nedenlerden dolayı daha riskli gemiler olduğu ve bu gemilerin denetiminde daha dikkatli davranılması gerekliliği düşüncesi ile karşılaşılmaktadır. Uygulanacak kuralların da gemi tipine göre farklılık göstereceği de tespit edilmiştir. Gemi bayrağı maddesi ise kolay bayrak kavramı ve bayrak devleti kontrolü ilişkisi açısından önemli olduğu görülmektedir. Ayrıca Bölgesel Anlaşmalar’daki denetim sistemlerinde ayırım yapmaya yarayan beyaz, gri ve kara listeler gibi listeler gemi bayrağının etkinliği açısından önem taşımakta ve gemi kondisyonu için ön bilgi niteliğinde olduğu düşünceleri saptanmaktadır.

6. SONUÇ

Araştırmanın konusunu oluşturan “Türkiye’deki liman devleti kontrolü” uygulamalarına yönelik çalışmaların literatürde yeterli sayıda incelenmemiş olması nedeniyle çalışmanın önem arz etmesi beklenmektedir. Türkiye’de uygulanmakta olan liman devleti kontrolü çerçevesinde, konu ile ilgili uluslararası boyutlardaki uygulamaların açıklanması ve liman devleti kontrolü görevlilerine yönelik yapılan Delphi çalışması, literatürdeki diğer çalışmalar göz önüne alındığında, denizcilik alanında yapılmış olan ender çalışmalardan biri olan Delphi çalışması çalışmaya farklılık kazandırdığı düşünülmektedir.

Çalışmada, liman devleti kontrolü kavramının kavramsal çerçevesi çizilirken, bu hususta, uluslararası alandaki karşılaşılabilecek uygulama örnekleri, Paris, Tokyo, Akdeniz, Karadeniz, Riyad, Abuja, Karayipler, Latin Amerika ve Hint Okyanusu Bölgesel Anlaşmaları dahilindeki mevcut 9 adet bölgesel anlaşmalar ve ABD liman devleti kontrolü sistemlerine dikkat çekilmiştir. Bununla birlikte, liman devletlerinin

deniz ticaretindeki rollerini düzenleyen, devletlere yaptırım yetkileri tanıyan, gemilerin kondisyonlarını denetleyen kuruluşlar ve sözleşmelere yer verilmiştir.

Liman devleti kontrolü, ülkemiz açısından değerlendirilip, ülkemizin tabi olduğu bölgesel anlaşmalar ve iç mevzuatı çerçevesinde incelemeler yapılmıştır. Bir liman devleti olan Türkiye’nin, konuya ilişkin düzenlemelerinin yanında, taraf olduğu Akdeniz ve Karadeniz Bölgesel Anlaşmaları ilişkisine değinilmiş, bunların yanında ülke iç mevzuatında liman devleti denetimine olanak sağlan hukuksal çalışmalar vurgulanmıştır.

Türkiye’de uygulanmakta olan liman devleti kontrollerinin uygulayıcısı denetim uzmanları çerçevesinde yapılan Delphi araştırmasında, liman devleti denetiminde baş aktör olan gemilerin dikkat edilmesi gereken özellikleri uzman görüşleri doğrultusunda tespit edilmiştir. Araştırma Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’na bağlı Ankara, İzmir, Trabzon, Gemlik İstanbul, İskenderun ve Sinop görev yerlerinde çalışan 20 liman devleti kontrolü görevlisi çerçevesinde yapılmıştır. Araştırmanın uygulanması aşama aşama yapılmıştır. Buna göre Delphi’nin birinci uzlaşma turu sonucunda liman devleti denetimlerinde, denetimden önce dikkat edilecek gemi özellikleri açısından uzmanlar arasında görüş birliğine varılamamıştır. Ancak dikkat edilecek gemi özelliği için belirlenen tüm maddeler aldıkları ortalama puanları açısından orta değer (4 puan) üzerine geçerek grup genelini, belirlenen değişkenlerin gemi denetiminde, denetimden önce dikkat edilecek hususlardan olduğu kanısına vardırırmaktadır.

Delphi tekniğinin temel amacı olan “görüş birliğinin”, belirlenen uzlaşma ölçütü çerçevesinde sağlanamaması üzerine, araştırmaya katılan denetçilerin sorulara yapmış oldukları tüm yorumlar ve ilk uzlaşma turundaki cevaplar doğrultusunda oluşturulan tablolar taraflara sunulduktan sonra, Delphi’nin ikinci uzlaşma turunda ilk uzlaşma turuna göre farklı ve dikkat çekici sonuçlar alınmıştır. Öyle ki, liman devleti kontrolü görevlileri, yapılan yorumları okuduktan ve genel cevaplara ilişkin tabloları inceledikten sonra, anketi tekrar cevaplamıştır. Bunun sonucunda elde edilen veriler incelendiğinde, liman devleti denetiminde, gemi denetimi öncesinde dikkat edilecek gemi özellikleri konusunda gemi yaşı, gemi cinsi ve gemi bayrağı değişkeninde uzlaşma ölçütü açısından görüş birliğine varılabildiği tespit edilmiştir. 2. uzlaşma turuna ilişkin analiz daha da derinleştirilerek, ÇAF değerlerine bakılmış ve gemi yaşının ÇAF değerinin “1” olarak karşımıza çıkması ile katılımcıların görüşlerinin çok az değişkenlik gösterdiği tespit edilmiştir. Ayrıca

frekansa dağılımlarına bakıldığında, söz konusu madde için uzmanların tamamının 5-7 arası değer verdiği görülmektedir. Bununla birlikte, parametrelerin ortalamalarının ilk turdaki gibi 4’ün üzerinde olması da maddelerin denetim öncesi etkinliği açısından değişmez maddeler oldukları fikrini vermektedir. Gemi yaşının fazla olması, gemiye yapılacak denetimden önce gemide bakım tutumlarının gerektiğince yapılmadığı önyargısını oluşturduğu söylenebilir. Liman devleti kontrolünde, gemilerin denetlenmesi esaslarının gemi yaşına ilişkin belirlendiği de görülebilmektedir. Uzman görüş birliği sağlanan diğer bir parametre olan gemi cinsi (tipi) ise gemi yaşına benzer bir parametre olması açısından önemlidir. Öyle ki, tanker, yolcu gemisi, dökme yük tipi gemilerin yapısı, yükü ve sefer yoğunluğu gibi nedenlerden dolayı daha riskli gemiler olduğu ve bu gemilerin denetiminde daha dikkatli davranılması gerekliliği fikrine varılmıştır. Yine, denetim kurallarının gemi tipine göre farklı olacağı da tespit edilebilmiştir. Araştırmanın ilk sorusu açısından görüş birliğine varılan son maddesi, gemi bayrağı konusunda ise, kolay bayraklı gemilerin bayrak devletlerince etkin ve verimli şekilde denetlenmedikleri düşüncesini doğurmaktadır. Özellikle, liman devleti kontrolü görevlileri açısından, bazı Bölgesel Anlaşmalardaki denetim sistemlerinde gemi kondisyonu açısından fikir verebilecek olan beyaz, gri ve kara listeler gibi listeler dikkat edilmektedir. Araştırmanın sonunda, Delphi tekniğinin belirlenen amaca ulaştığı görülmüş, özetle gemi yaşının, gemi cinsinin ve gemi bayrağının denetleme öncesi etkili bir parametre oldukları görülebilmektedir.

Deniz ticaretinin yerine getirilmesinde, yasalar ve kurallar çerçevesinde önemli rolleri olan devletler, liman devleti yetkilerine dayanarak, deniz ticaretinin dinamiklerinden olan gemileri denetlemekte ve bu bağlamda can ve mal kaybının azaltılmasının ya da giderilmesinin yanında denizel çevrenin kirlenmesini önlemektedirler. Bu yüzden liman devletleri, denetimlerinin hassas bir çerçevede gerçekleştirmek, hiçbir bayrak devletinin gemisine ayırım yapmama ve bu doğrultuda denetimlerini yüksek standartlarda gerçekleştirmelidirler. Yüksek standartlarda uygulanan liman devleti denetimleri, yüksek standartlı bir deniz taşımacılığı faaliyeti yürütülmesini doğuracaktır. Bu bağlamda uluslararası deniz ticaretinde seferler gerçekleştiren gemilerin denetimlerde dikkat edilecek faktörler, deniz ticaretinin şirket, gemi adamı, liman devleti vb. unsurlarınca göz önüne alınmalıdır.

Liman devleti kontrolleri hakkında yapılan bu çalışma ve benzerlerinden elde edilecek bulguların, ticari gemilerin denetimleri konusunda yapılacak akademik çalışmalar için başvurulacak bir kaynak olması ve katkı teşkil edeceği beklenmektedir. Bu kapsamda, sonraki

çalışmalarda yapılacak araştırmalarda, araştırmaya katılan grup sayısının arttırılması konuya ilişkin farklı tespitler sağlamaya vesile olacağı düşünülmektedir. Ayrıca araştırmının Türkiye’de çalışan uzmanların yanında uluslararası alanda liman devleti kontrolünde görev alan uzmanlara da yapılması konu açısından zenginlik katacak ve karşılaştırma yapılmasına imkân tanıyacaktır. Son olarak, liman devleti denetçilerinin periyodik olarak denetim konularında hizmet içi eğitime alınması ile kendilerini gemi denetimi konularında daha da geliştirmeleri tarafımızca tavsiye edilmektedir.

KAYNAKLAR

Abdu, A. W. (1999). *Recommendations for improved implementation of port state control in Nigeria*, Unpublished Master of Science Thesis, World Maritime University, Maritime Safety and Environment Protection Administration, Malmö.

Açıkgoz, R. (2007). *Türkiye’nin bayrak ve liman devleti olarak yükümlülükleri yerine getirmesi ve etkinliğinin sağlanması modeli*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Akpınar, Ö. M. (2014). *Avrupa Birliği’nin deniz emniyeti ve güvenliği politikası ve uluslararası hukukun incelenerek Türkiye’nin mevcut deniz emniyeti ve güvenliği politikası ile mukayesesi*, AB Uzmanlık Tezi, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ankara.

Akten, N. ve Koldemir, B. (2011). Gemileri tutmada yeni bir boyut: liman devleti denetimi. *Uluslararası Deniz Hukuku’nda Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları Sempozyumu Kitabı*, 91-108, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi ve Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası, Trabzon.

Anderson, D. (2002). The effect of port state control on substandard shipping. *Journal of Maritime Studies Australia*, 125, 20-25.

Aykaç, K. (2006). *Türkiye’de liman devleti kontrol uygulamaları için eğitim modeli oluşturulması*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Aykanat, E. (2010). *Liman ve bayrak devleti kontrolleri verileri yardımıyla gemi kazalarının analizi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.

Bang, H. S. ve Jang D. J. (2012). Recent developments in regional memorandums of understanding on port state control. *Ocean Development & International Law*, 43, 170-187.

Blacksea MoU. (2013). *Port State Control in the Black Sea Region 2013 Annual Report*. İstanbul: Black Sea Port State Control Secretariat,.

Ercan, Ö. (2010). *Avrupa Birliği uyum sürecinde liman devleti kontrolü kapsamında Türkiye’nin durum analizi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.

Eyigün, Ö. (2013). *Liman devleti kontrolü (PSC) rejimlerinde kullanılan hedefleme sistemlerinin analizi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

IMO (2000). *IMO 650-E Procedures for Port State Control*, Title 1, Chapter 1, 4–5. IMO Publication Press.

Li, X.K. ve Zheng, H. (2008). Enforcement of law by the port state control (PSC). *Maritime Policy and Management*, 35(1), 61-71.

McDorman, T.L. (2000). Regional port state control agreements: Some issues of international law. *Ocean and Coastal Law Journal*, 5, 207-226.

Mediterranean MoU. (2012). *Memorandum on Port State Control in the Mediterranean Region 2012 Revision*, Mediterranean Memorandum of Understanding Secretariat, Alexandria, Egypt.

Molenaar, E.J. (2007). Port state jurisdiction: toward comprehensive, mandatory and global coverage. *Ocean Development & International Law*, 38, 225–257.

Okur, D. A. (2008). *Gemi kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesinde değişen yetki dengeleri bağlamında liman devleti yetkisinin artan önemi ve liman devleti denetimi*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Özçayır, O. (2001). *Port State Control (Second Edition)*. London: Lloyd’s of London Press Ltd.

Streeter, B. (1999). No place to hide, Address given at Mare Forum 99, Amsterdam, the Netherlands, 22 June.

Şahin, A. E. (2001). Eğitim araştırmalarında Delphi tekniği ve kullanımı. *Hacettepe Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 20, 215–220.

Şahin, A. E. (2009). Türkiye’de ilköğretim okulu müdürlüğünün bir meslek olarak mevcut durumu: bir Delphi çalışması. *Pamukkale Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 26, 125-136.

Usoro, M.E. (2014). Port state control: a tool for sustainable management of maritime safety and marine environment. In: *Proceedings of Maritime Women: Global Leadership International Conference, 1-39*, World Maritime University, Malmö.

İnternet Kaynakları

Blacksea MoU. (2015). *About Blacksea Memorandum of Understanding*. <http://www.bsmou.org/about>, Erişim Tarihi: 15.03.2015

Deniz Mevzuat. (2001). *Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi*. <http://denizmevzuat.udhb.gov.tr/dosyam/denizhukuku.pdf>, Erişim Tarihi: 06.05.2016

GL. (2012). *PSC Information Manual Edition 2012*, http://epub.sub.unihamburg.de/epub/volltexte/2012/17277/pdf/PSC_Information_Manual.pdf, Erişim Tarihi: 22.03.2016

ICS (2016). <http://www.ics-shipping.org/free-resources/ilo-mlc>, Erişim Tarihi: 06.05.2016

ILO (1976). <http://www.ilo.org>, Erişim Tarihi: 06.05.2016

IMO (2015). www.imo.org/blast/mainframe, Erişim Tarihi: 11.02.2015

Karacaoğlu, Ö. C. (2009). *İhtiyaç Analizi ve Delphi Tekniği; Öğretmenlerin Eğitim İhtiyacını Belirleme Örneđi*, <http://www.eab.org.tr/eab/2009/pdf/264.pdf>, Erişim Tarihi: 12.05.2015

Mediterranean MoU. (2015). <http://www.medmou.org>, Erişim Tarihi: 17.03.2015

Özdemir, T. (2015). *Güvenilirlik Analizi*.
http://www.akademikdestek.net/kutuphane/analiz/analiz_dosyalar/guvenilirlik_analizi.doc, Erişim Tarihi: 14.05.2015

UBAK. (2013). *Strateji Geliştirme Başkanlığı 2013 Yılı Birim Faaliyet Raporu*.
www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/SGB/tr/Pdf/20141001_190750_5643_1_88338.pdf, Erişim Tarihi: 16.04.2015