



T.C.  
EGE ÜNİVERSİTESİ  
Fen Bilimleri Enstitüsü



**ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ  
(INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION -  
IMO) SÖZLEŞMELERİ ÇERÇEVESİNDE  
GEMİLERDE İŞ GÜVENLİĞİ**

**Yüksek Lisans Tezi**

**Yusuf KAPLUHAN**

İş Güvenliği Anabilim Dalı

İzmir  
2019



**T.C.**  
**EGE ÜNİVERSİTESİ**  
**Fen Bilimleri Enstitüsü**

**ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ**  
**(INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION -**  
**IMO) SÖZLEŞMELERİ ÇERÇEVESİNDE**  
**GEMİLERDE İŞ GÜVENLİĞİ**

**Yusuf KAPLUHAN**

**Danışman: Doç. Dr. Azize Yeşim SALMAN**

İş Güvenliği Anabilim Dalı  
Yüksek Lisans için İş Güvenliği Yüksek Lisans Programı

İzmir  
2019



Yusuf KAPLUHAN tarafından yüksek lisans tezi olarak sunulan “Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization (IMO)) sözleşmeleri çerçevesinde Gemilerde İş Güvenliği” başlıklı bu çalışma EÜ Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliği ile EÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Eğitim ve Öğretim Yönergesi'nin ilgili hükümleri uyarınca tarafımızdan değerlendirilerek savunmaya değer bulunmuş ve 17/05/2019 tarihinde yapılan tez savunma sınavında aday oybirliği/oyçokluğu ile başarılı bulunmuştur.

**Jüri Üyeleri:****İmza**

**Jüri Başkanı** : DoçDr.Azize Yeşim SALMAN  
**Raportör Üye** : Prof.Dr.Bülent ÇAKMAK  
**Üye** : Prof.Dr.Serap ALP





## EGE ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

### ETİK KURALLARA UYGUNLUK BEYANI

EÜ Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliğinin ilgili hükümleri uyarınca Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum "Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization (IMO)) sözleşmeleri çerçevesinde Gemilerde İş Güvenliği" başlıklı bu tezin kendi çalışmam olduğunu, sunduğum tüm sonuç, doküman, bilgi ve belgeleri bizzat ve bu tez çalışması kapsamında elde ettiğimi, bu tez çalışmasıyla elde edilmeyen bütün bilgi ve yorumlara atıf yaptığımı ve bunları kaynaklar listesinde usulüne uygun olarak verdiğimi, tez çalışması ve yazımı sırasında patent ve telif haklarını ihlal edici bir davranışımın olmadığını, bu tezin herhangi bir bölümünü bu üniversite veya diğer bir üniversitede başka bir tez çalışması içinde sunmadığımı, bu tezin planlanmasından yazımına kadar bütün safhalarda bilimsel etik kurallarına uygun olarak davrandığımı ve aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul edeceğimi beyan ederim.

17/05/2019

İmzası



Yusuf KAPLUHAN





**ÖZET****“ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION-IMO) SÖZLEŞMELERİ ÇERÇEVESİNDE GEMİLERDE İŞ GÜVENLİĞİ”**

KAPLUHAN, Yusuf

Yüksek Lisans Tezi, İş Güvenliği Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Doç Dr. Azize Yeşim SALMAN

Mayıs 2019, 91 sayfa

Ulusal mevzuata 6331 sayılı İSG Kanunu'nun dahil edilmesiyle, bahse konu kanun isterleri denizcilik sektöründe de uygulanmaya başlanmış, uluslararası sefer yapan gemiler 6552 sayılı kanun ile İSG Kanunu kapsamı dışında bırakılmıştır. Bu kapsamda 2015 yılında Anayasa Mahkemesi tarafından verilen iptal kararına istinaden uluslararası sularda seyrüsefer icra eden Türk bayraklı gemilerde İSG Kanunu hükümleri yürürlüktedir. Karasularımızda icra edilen nispeten kısa süreli seyrüsefer ile akabinde liman yapan gemilerin, İSG ihtiyaçları genelde sorunsuzca karşılanabilmektedir. Uluslararası taşımacılıkla uğraşan Türk gemi şirketleri hem uluslararası sözleşme yükümlülüklerine tabi olarak uğranılacak liman devletinin gerekliliklerine göre hazırlık yapmakta, İSG Kanunu yükümlülüklerini de yerine getirmeye çalışmaktadır. Aslında denizcilik sektöründeki deniz emniyetine ilişkin uygulamaların ana omurgasını SOLAS ve STCW sözleşmeleri gereklilikleri oluşturmaktadır. IMO'nun ana sözleşmeleri olan SOLAS ve STCW, Türkiye tarafından onaylanmıştır. Bu çerçevede, Türk bayraklı gemiler, SOLAS'a uygunluk ile beraber İSG konusunda da önlemler almış olmaktadır. Bu çerçevede SOLAS, STCW sözleşmeleri ile özellikle İSG Kanunu'na benzer hükümler içeren ISM Kodu detaylı şekilde incelenmiştir. Çalışmamın devamında İSG Kanunu ile benzer hükümler içeren ISM Kod hükümleri kıyaslanmıştır. Halihazırda balıkçılıkla uğraşan gemiler haricinde İSG

Kanunu'nun uygulanmasına yönelik yönetmelik mevcut değildir. Bu kapsamda mevzuat düzenlemelerine ihtiyaç bulunmaktadır. Türk bayraklı gemilerin deniz emniyetine ilişkin mevzuat kapsamında kontrolünü yapan, denize elverişliliklerini onaylayan ve belgelendiren Liman Başkanlıkları ile denizde kontrolleri yapan Sahil Güvenlik Komutanlığı'na, İSG Kanunu hükümlerini de kontrol etme yetkisi/görevi verilebilir. İSG Kanunu hükümleri eklenmiş mevcut belgelerden farklı formatlarda, örneğin SMC, DoC gibi İSG sertifikalandırma yöntemi getirilebilir.

Anahtar Kelimeler: Gemiler, IMO, ILO, ISM kodu, İSG Kanunu.



**ABSTRACT****OCCUPATIONAL SAFETY AT SEA ACCORDING TO IMO  
CONVENTIONS KAPLUHAN, YUSUF**

MSc in Occupational Safety

Supervisor: Assoc.Prof.Dr. Azize Yeşim SALMAN

May 2019, 91 Page

With the inclusion of the OHS Law No. 6331 in the national legislation, these law requirements have been started to be applied in the maritime sector, and the internationally-operated vessels are excluded from the scope of the OHS law by Law No. 6552. In this context, the provisions of the OSH law are in force in Turkish flagged vessels that are navigating in international waters in accordance with the cancellation decision of the Constitutional Court in 2015. The relatively short-term navigation performed in our territorial waters and the seafaring needs of the vessels making the ports can be met without problems. Turkish shipping companies engaged in international transport are prepared according to the requirements of the port state to be subjected to international contractual obligations and are trying to fulfill the obligations of OHS law. In fact, the main backbone of the maritime safety practices in the maritime sector is the requirements of SOLAS and STCW conventions. IMO's SOLAS and STCW main convention, which was ratified by Turkey. Within this framework, Turkish flagged vessels have taken measures in line with OHS in compliance with SOLAS. In this context, the ISM code, which contains provisions similar to SOLAS, STCW conventions and especially OHS law, has been examined in detail. In the continuation of my study, the provisions of ISM Code, which

contains similar provisions, are compared with OSH law. Currently, there are no regulations for the implementation of OSH law except for ships engaged in fishing. In this context, legislative arrangements are needed. The Port Authorities, which controls the Turkish flagged vessels under the legislation on maritime safety, approve and certifies seaworthiness, and the Coast Guard Command, which controls the maritime safety, may also be authorized to control the provisions of the OHS Law. OHS certification methods such as SMC, DoC can be introduced in different formats from the existing documents where OSH law provisions are added.

Keywords: Ships, IMO, ILO, ISM code, OHS Law.



## ÖNSÖZ

“Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization) sözleşmeleri çerçevesinde Gemilerde İş Güvenliği” konulu tez çalışmasında keşfedici araştırma yöntemi kullanılmıştır.

Tezin çalışma takvimi 25/09/2017–25/09/2018 olarak belirlenmesine karşın 25/09/2017–17/05/2019 tarihinde yapılan tez savunmasının başarılı olarak kabul edilmesiyle tamamlanmıştır. Literatür taraması kapsamında konu hakkında yapılmış yerli ve yabancı çeşitli araştırmalar, yayınlar, yüksek lisans ve doktora tezleri ile ulusal ve uluslararası kanun, kod, gereklilik, sözleşme, yönetmelikler ile kitaplardan yararlanılmıştır. Tez süreci iki dönemde tamamlanması planlanmasına karşılık iş yoğunluğu ve özel sebeplerden dolayı dört dönemde tamamlanabilmiştir. Tez çalışması süresince, DEM Denizcilik Eğitmeni, Uzak Yol Kaptanı (E) Dz.Bnb.Ali Cemal NEMLİOĞLU, Piri Reis Üniversitesi PÜGEM Müdürü (E) Dz.Alb. Sinan TUNCAY ile sahadaki uygulamalar üzerine değerlendirmelerde bulunulmuş, yasal mevzuat karşılaştırılmıştır.

Gemilerde İş Güvenliği uygulamalarına yönelik ulusal ve uluslararası mevzuat detaylı şekilde incelenmiştir. Kabotaj ve uluslararası taşımacılıkla uğraşan gemilerde İSG uygulamalarına yönelik ulusal mevzuatta yapılabilecek düzenlemeler üzerine öneriler sunulmuştur.

Gazimağusa/KKTC

17 Mayıs 2019

Yusuf KAPLUHAN



**İÇİNDEKİLER**Sayfa

ÖZET .....	vii
ABSTRACT .....	ix
ÖNSÖZ .....	xi
İÇİNDEKİLER .....	xiii
TABLolar DİZİNİ .....	xix
SİMGELER VE KISALTMALAR .....	xx
1. GİRİŞ .....	1
2. GENEL BİLGİLER .....	4
2.1 İş Sağlığı ve Güvenliği Kavramı .....	4
2.2 Türkiye’de İş Sağlığı ve Güvenliğinin Tarihsel Gelişimi.....	5
2.2.1 Cumhuriyet’ten önceki dönem .....	6
2.2.1.1 Tanzimattan önceki dönem.....	6
2.2.1.2 Tanzimat ve meşrutiyet dönemi.....	7
2.2.2 Cumhuriyet dönemi .....	8
3. GEREÇ VE YÖNTEM.....	11
3.1. 4857 Sayılı İş Kanunu’nun Gemiler Açısından İncelenmesi .....	12

**İÇİNDEKİLER (devam)**Sayfa

3.1.1. 6331 sayılı iş sağlığı ve güvenliği kanunu'nun gemiler açısından incelenmesi.....	13
3.1.2 Türk karasularında ve iç sularında sefer yapan gemiler .....	15
3.1.3. Balıkçı gemileri.....	15
3.2. Denizde Emniyet ve Güvenlik Kavramı, Taşımacılıkla Uğraşan Gemilerin Tabi Olduğu Ulusal ve Uluslararası Kanun, Sözleşme ve Kuralların İSG Kanunu İle İlişkilerinin İncelenmesi .....	16
3.2.1. Denizde emniyet ve güvenlik kavramı.....	16
3.2.2. Denizde emniyet ve güvenliğe ilişkin kurumlar .....	17
3.2.3. Uluslararası denizcilik örgütü (IMO).....	19
3.2.4 Uluslararası çalışma örgütü (ILO) .....	23
3.3. İSG Kapsamında Türkiye Tarafından Onaylanarak Ulusal Mevzuatımıza Dahil Edilmiş IMO Sözleşmeleri .....	25
3.3.1 Denizde can emniyeti uluslararası sözleşmesi (SOLAS-1974) .....	25
3.3.2 Gemiadamlarının eğitimi, belgelendirilmesi ve vardiya tutma esasları uluslararası sözleşmesi (STCW-78).....	32
3.4. Türkiye Tarafından Onaylanan ILO Sözleşmeleri.....	35



**İÇİNDEKİLER (devam)**Sayfa

3.4.1. 155 no'lu İSG ve çalışma ortamına ilişkin sözleşme (c155 - occupational safety and health convention, 1981 .....	36
3.4.2. 161 no'lu sağlık hizmetlerine ilişkin sözleşme (c161 - occupational health services convention, 1985) .....	37
3.4.3. 134 no'lu iş kazalarının önlenmesine (gemiadamları) ilişkin sözleşme.....	38
3.4.4. 164 no'lu gemiadamlarının sağlığının korunması ve tıbbi bakımına ilişkin sözleşme (c164-health protection and medical care (seafarers) convention) .....	39
3.4.5. 55 no'lu gemiadamlarının hastalanması, yaralanması ya da ölümü halinde armatörün sorumluluğuna ilişkin sözleşme (c055-shipowners' liability (sick and injured seamen) convention, 1936).....	40
3.4.6. 73 no'lu gemiadamlarının sağlık muayenesine ilişkin sözleşme (c073 - medical examination (seafarers) convention, 1946).....	40
3.4.7. 92 no'lu mürettebatın gemide barınmasına ilişkin sözleşme (133 no'lu sözleşmeye ilave hükümler) (c092 - accommodation of crews convention (revised), 1949).....	41
3.4.8. 58 no'lu asgari yaş sözleşmesi (revize) (c058-minimum age (sea) convention (revised), 1946).....	41
3.4.9. 53 no'lu ticaret gemilerinde çalışan kaptanlar ve gemi zabitlerinin mesleki yeterliliklerinin asgari icaplarına ilişkin sözleşme (c053-officers' competency certificates convention).....	42

## İÇİNDEKİLER (devam)

### Sayfa

3.4.10. 68 no’lu gemilerde mürettebat için iaşe ve yemek hizmetlerine ilişkin sözleşme (c068-food and catering (ships’ crews) convention).....	42
4. ULUSAL MEVZUATTA YER ALAN DENİZCİLİK KANUN VE YÖNETMELİKLERİNİN GEMİLERDE İSG AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ .....	43
4.1. 854 sayılı Deniz İş Kanunu.....	43
4.1.1. 4922 sayılı denizde can ve mal koruma hakkında kanun.....	43
4.1.2 Uluslararası emniyetli yönetim kodu’nun türk bayraklı gemilere ve işletmecilerine uygulanmasına dair yönetmelik.....	47
4.2 Uluslararası Emniyet Yönetim Kodu- ISM Kod (International Safety Management Code).....	48
4.2.1. ISM kodunun temel gereksinimleri.....	52
4.2.2 Emniyet yönetimi sistemi (safety management system-SMS) .....	53
4.2.3 DPA (Kıyıda atanmış kişi).....	54
4.2.4 DoC (Uygunluk belgesi) .....	61
4.2.5 SMS (Emniyet yönetimi sertifikaları).....	62
4.3 Interim DoC (Geçici Belgelendirme).....	63
4.4 İncelemeler ve uygunsuzluklar .....	64

**İÇİNDEKİLER (devam)**

	<u>Sayfa</u>
4.5 Gemi emniyet zabiti (Shipboard Safety Officer-SSO) .....	66
5. ISM KOD İLE İSG KANUNUNUN BENZER HÜKÜMLERİNİN BERABER DEĞERLENDİRİLMESİ .....	68
5.1 ISM kodu ile İSG Kanunu Madde-4'ün Kıyaslanması.....	68
5.1.1 ISM kodu ile İSG kanunu madde-6 ve madde-8'in kıyaslanması.....	69
5.1.2 ISM ile İSG kanunu madde-10'un kıyaslanması.....	69
5.1.3 ISM ile İSG kanunu madde-11 ve madde-12'nin kıyaslanması .....	69
5.1.4 ISM kodu ile İSG kanunu madde-14'ün kıyaslanması.....	70
5.1.5 ISM ile İSG kanunu madde-15'in kıyaslanması .....	70
5.1.6. ISM ile İSG kanunu madde-16'nın kıyaslanması.....	71
5.1.7. ISM ile İSG kanunu madde-17'nin kıyaslanması.....	71
5.1.8. ISM ile İSG kanunu madde-19'un kıyaslanması.....	72
5.1.9. ISM ile İSG kanunu madde-20'nin kıyaslanması.....	73
5.1.10. ISM ile İSG kanunu madde-22'nin kıyaslanması.....	73
5.1.11. ISM ile İSG kanunu madde 24-26'nın kıyaslanması.....	74
6. TARTIŞMA.....	76

## İÇİNDEKİLER (devam)

	<u>Sayfa</u>
7. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	79
KAYNAKLAR DİZİNİ.....	83
TEŞEKKÜR.....	90
ÖZGEÇMİŞ.....	91

## TABLOLAR DİZİNİ

Tablo

Sayfa

Tablo 4.1 Deniz İş Kanunu ve 4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun Çerçevesinde Çıkarılan Yönetmelikler ve Yasal Dayanakları.....	45
--	----



**SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ**

<u>Kısaltmalar</u>	<u>Açıklama</u>
IMO	International Maritime Organisation (Uluslararası Denizcilik Örgütü)
(İMEAK DTO)	İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası
WHO	World Health Organization (Dünya Sağlık Örgütü)
ILO	International Labor Organization (Uluslararası Çalışma Örgütü)
UN	Birleşmiş Milletler (United Nations)
OSGB	Ortak Sağlık ve Güvenlik Birimleri (Joint Health and Safety Unit)
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
MGYGM	Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü
İSG	İş Sağlığı ve Güvenliği (Occupational Health and Safety)
RG	Resmi Gazete
ABD	Amerika Birleşik Devletleri (United States of America)
(IMCO)	Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (Hükümetlerarası Denizcilik Danışma Örgütü)
SOLAS	Safety Of Life At Sea (Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi )

**SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ (devam)**

<u>Kısaltmalar</u>	<u>Açıklama</u>
DWT	Dedveyt Tonaj (Deadweight Tonnage-DWT)
STCW-78	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Standartları Hakkında 1978 Uluslararası Sözleşmesi)
MARPOL 73/78	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi 73/78)
IMSO	International Mobile Satellite Organization (Uluslararası Mobil Uydu Organizasyonu)
GMDSS	The Global Maritime Distress and Safety System (Küresel Denizcilik Tehlike ve Emniyet Sistemi)
AFS	Anti-Fouling Systems (Kirlenme Önleyici Sistemler)
BWM	Ballast Water Management (Balast Suyu Yönetimi)
Hong Kong International and Environmentally Sound Recycling of Ships	Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships (Gemilerin emniyetli, çevreye zarar vermeden geri dönüşümüne ilişkin sözleşme)
ISPS Code	International Ship and Port Security Code (Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenliği Kodu)
SUA	Suppression of Unlawful Acts (Yasadışı Eylemlerin Bastırılması)

**SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ (devam)**

<u>Kısaltmalar</u>	<u>Açıklama</u>
PSC	Liman Devleti Kontrolü (Port State Control)
HSSC	Harmonized System of Survey and Certification (Harmonize Sürvey ve Sertifikalandırma Sistemi)
LSA Code	International Life-Saving Appliance Code (Uluslararası Can Kurtarma Teçhizatları Kodu)
EPIRB	Emergency Position Indicating Radio Beacon (Uydu Acil Durum Konumu Gösteren Telsiz Cihazı)
SART	Search And Rescue Transponder (Arama ve Kurtarma Transponderi)
ITU	International Telecommunication Union (Uluslararası Telekomünikasyon Birliği)
VDR	Voyage Data Recorder (Veri Kayıt Cihazları)
AIS	Automatic Identification System (Otomatik Gemi Tanımlama Sistemi)
IMDG Kodu	International Maritime Dangerous Goods Code (Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Maddeler Kodu)
IBC Kodu	International Bulk Chemical Code(Uluslararası Dökme Kimyasallar Kodu)
IGC Kodu	International Gas Carrier Code(Uluslararası Gaz Taşıyıcısı Kodu)



## SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ (devam)

<u>Kısaltmalar</u>	<u>Açıklama</u>
MSC	Maritime Safety Committee (Deniz Emniyeti Komitesine)
INF Kodu	International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships Code(Gemilerde Yüksek Seviye Radyoaktif Atıklar ile Paketli Işınımlı Nükleer Yakıt ve Plutonyum'un Emniyetli Taşınmasına İlişkin Uluslararası Kodu)
ISM Kodu	International Safety Management Code (Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu)
HSC Kodu	International Code of Safety for High-Speed Craft Code (Uluslararası Yüksek Süratli Tekneler İçin Emniyet Kodu)
Polar Kodu	International Code for Ships Operating in Polar Waters Code (Uluslararası Kutup Suları Kodu )
UDHB	Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
LL66	International Convention on Load Lines(Yükleme Hattı Uluslararası Sözleşmesi)-1966
COLREG-72	Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (Denizde Çatışmaların Önlenmesi İçin Uluslararası Kurallar Hakkında Sözleşme)-1972
LL-66	International Convention on Load Lines(Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi-1966)

**SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ (devam)**

<u>Kısaltmalar</u>	<u>Açıklama</u>
MARPOL-73	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (Gemi Kaynaklı Kirlenmenin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme)-1973
DSC Kodu	Code of Safety for Dynamically Supported Craft Code (Dinamik Destekli Gemiler Kodu)
AB	Avrupa Birliği
92/29/EEC	Medical Treatment On Board Vessels (Gemilerde Daha İyi Tıbbi Tedavi Geliştirilmesi İçin Asgari Güvenlik ve Sağlık Gereksinimleri konulu AB direktifi)
97/70/EC	A Harmonised Safety Regime For Fishing Vessels Of 24 Metres In Length And Over (Balıkçı Gemileri için Harmonize Emniyet Rejimi konulu AB Direktifi)
93/103/EC	The Minimum Safety And Health Requirements For Work On Board Fishing Vessels (Balıkçı Gemilerinde Yapılan Çalışmalarda Asgari Emniyet ve Sağlık Gereklilikleri konulu AB Direktifi)
SMS	Safety Management System(Emniyet Yönetimi Sistemi)
DPA	Designated Person Ashore (Kıyıda Atanmış Kişi)
MCA	United Kingdom Maritime Coastguard Agency(Birleşik Krallık Sahil Güvenlik Ajansı)
IACS	International Association of Classification Societies (Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği)

**SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ (devam)**

<u>Kısaltmalar</u>	<u>Açıklama</u>
ITIC	The International Transport Intermediaries Club (Uluslararası Nakliyat Sigortacıları Birliği)
DoC	DoCuments of Compliance(Uygunluk Belgesi)
SMC	Safety Management Certificate (Emniyet Yönetimi Sertifikası)
SSO	Shipboard Safety Officer (Gemi Emniyet Zabiti )
GBT	Genel Bilgi Taraması
FO	First Officer(1.Zabit-2.Kaptan)
ÇSGB	Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı
TDK	Türk Dil Kurumu
KM	Kilometre







## 1. GİRİŞ

Deniz yolunun ulaşım kolaylığı, emniyetli taşıma şekli, bir defada en fazla yükü en hızlı şekilde ulaştırması ve bunların avantajlarının oluşturduğu düşük maliyet nedeniyle en çok tercih edilen taşımacılık yöntemidir. Türkiye konum itibariyle; üç tarafı denizlerle çevrili, tarihin her döneminde jeostratejik öneme sahip olmuş, birçok önemli medeniyete ev sahipliği yapmış bir ülkedir. Hem karasal hem de deniz yolu ulaşımı açısından, doğu-batı, kuzey-güney eksenlerinde kavşak noktasında limanları besleyen geniş ekonomik yelpazeye sahip iç bölgeleriyle Atlantik'e, Arap Yarımadasına, Ortadoğu'ya ve Uzakdoğu'ya Avrupa'dan ulaşımın merkezindedir. Bu coğrafi avantaj ayrıca 8333 kilometre-km.'lik sahil şeridi ile deniz ulaşımının ülke içinde her bölgeye etkili olacağı bir durumu ortaya koymaktadır. 2017 yılında dünya deniz ticaretinin %84'ü, Türkiye'nin dış ticaretinin %88'i deniz yoluyla taşınmıştır (İMEAK DTO, 2018).

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ve Sahil Güvenlik Komutanlığı bağlı askeri gemiler ile devlet gemileri kendine has çalışma usulleri ve bağlı oldukları özel kanunlar nedeniyle hariç tutulduğunda, Türk denizcilik sektörü; deniz ulaştırmasını oluşturan ticaret filosu, limanlar ve tersanelerle birlikte bu unsurlara hizmet veren kıyı işletmelerinden oluşur.

Türkiye, Osmanlı Devleti'nden çoğu hurda durumunda olan 33'ü yolcu gemisi olmak üzere 18 ton ve üstü 159 adetlik deniz ticaret filosu devir almıştır. Cumhuriyet dönemiyle birlikte gelişen ekonomimiz ve sanayileşmemizin etkileri deniz yolu ulaşımına 1980'li yıllardan, havayolu ulaşımına ise 1990'lardan sonra yansımıştır (Deniz, 2016).

Türkiye Cumhuriyeti'nin tam bağımsız bir devlet olarak kendini kabul ettirdiği Lozan Barış Antlaşması 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanmıştır. Bahse konu kanunun madde-28 ile birlikte kapitülasyonlar tamamen kaldırılmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nda denizcilik sektörünün gelişmesine engel olan kısaca bir ülkede yabancılara verilen ayrıcalık hakları olarak tanımlanan kapitülasyonların kaldırılmasıyla, sektörün gelişmesi için ilk adım atılmış, Türk karasularında ve Türk limanları arasında deniz ticaretini yapma hakkını Türk

vatandaşlarına bırakan Kabotaj Kanununun 01 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe girmesiyle yasal mevzuat tamamlanmıştır. Kapitülasyonların kaldırılması ve Cumhuriyet döneminde Kabotaj Kanunun çıkarılması ile birlikte deniz ticaret filosunun gelişmesinin önü açılmıştır. Ayrıca limanların gelişmesi ve bağımsız bir yapıya kavuşması da bu kanuna göre sağlanmıştır (TBMM, 1923; MGYGM, 1926).

Cumhuriyet döneminde Kabotaj Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle yavaş yavaş gelişen deniz ticaret filosu, 21 Ocak 1982 tarihli ve 2581 sayılı "Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanunun yürürlüğe girmesi sonrasında artan bir ivme ile gelişmiş, son 17 yılda kapasite ve kalite bakımından bugün dünyanın sayılı filoları arasına girmiştir. Paris memrandumu kapsamında ülkemiz beyaz bayrak statüsündedir (MGYGM, 1982; İMEAK DTO, 2018).

Son 20 yıllık veriler değerlendirildiğinde; 1999 yılında Türkiye'de deniz ticaret filosu %90,48'i Türk bayraklı, %9,52'sini ise yabancı bayraklı gemilerden oluşan toplam 9,6 milyon dedveyt ton (Deadweight Tonnage-DWT)<sup>1</sup>'dur. 2018 yılı başı itibariyle Türk deniz ticaret filosunun 1000 grosston(Grosston-GT)<sup>2</sup> ve üzerindeki gemileri; %25'i Türk bayraklı, %75'i ise yabancı bayraklı statüde olmak üzere toplam 28,6 milyon DWT'lik tonaja sahiptir. Aktif olarak çalışan tersane sayısı 2002 yılında 37 adet iken, Nisan 2018 itibariyle artarak 78'e çıkmıştır. Tersanelerimiz, yoğun olarak Marmara ve Batı Karadeniz'de bulunmaktadır. Yatırım aşamasında 25 adet olmak üzere, 15 alan da tersane alanı olarak planlıdır.

---

<sup>1</sup> DWT (Deadweight Tonnage): Geminin yükleme, kaldırma taşıma kapasitesi yada tuzlu suda yaz yükleme hattına kadar geminin 2240 librelilik ton olarak kaldırabileceği ağırlıkların tümü. (UDHB, 2009)

<sup>2</sup> GROSTON: Bir geminin kullanılan bölümünün ton birimi cinsinden karşılığı (TDK, 2019)



Tersanelerimizin imkan ve kabiliyetleri her geçen gün gelişmekle birlikte; yıllık 700.000 ton çelik işleme, proje bazında 2 milyon DWT yeni gemi inşa ve 22 milyon DWT bakım-onarım kapasitesi bulunmaktadır. Türkiye'nin 8333 km'lik kıyı şeridinde hali hazırda 180 adet liman ve iskele bulunmaktadır. Bahse konu limanlarımızın 7 tanesi Türkiye Denizcilik İşletmeleri, 2 tanesi de Türkiye Devlet Demir Yolları tarafından çalıştırılmaktadır (İMEAK DTO, 2018).

Küresel deniz ticareti 2017 yılında %4.1 oranında artmış ve toplamda 11.6 milyar ton'a yükselmiş, 2018 yılında %3.6 oranında gelişerek toplamda 12.0 milyar ton'a ulaşacağı değerlendirilmektedir. 2007 yılı başlangıç kabul edilmek üzere son 10 yıllık süreçte %66 oranında artan kabotaj taşımacılığı 2017 yılında bir önceki yıla oranla %10,5 artarak 29.898.010 tona ulaşmıştır (İMEAK DTO, 2018).

“Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization IMO) sözleşmeleri çerçevesinde Gemilerde İş Güvenliği” konusunu incelerken öncelikle deniz ticaret filomuzun tarihsel gelişimine kısaca değinilmiş, dünyadaki ve Türkiye'deki durumunun güncel projeksiyonu çıkarılmıştır. Müteakiben iş güvenliği kavramının gelişimi ele alınmış, iş güvenliği kavramı paralelinde Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) sözleşmeleri incelenmiş ve ülkemizde 2013 yılında yürürlüğe giren İş Sağlığı ve Güvenliği kanunu ile beraber denizcilik sektöründeki uygulamaları mercek altına alınmıştır.

## 2. GENEL BİLGİLER

### 2.1 İş Sağlığı ve Güvenliği Kavramı

Kişiler, gündelik hayatta çeşitli risklere maruz kalırlar. Kişilerin iş yaşamına başlamalarıyla birlikte maruz kaldıkları risklerden biri de, iş kazası ve meslek hastalığı riskidir. Sanayileşme ile birlikte işyerlerinde çalışan işçilerin, iş kazaları ve meslek hastalıklarından korunması daha da önemli hale gelmiştir. Günümüzde, iş sağlığı ve güvenliği konusu bağımsız bir bilim dalı olarak yerini almıştır. Ancak, iş sağlığı ve güvenliği konusu bugünkü noktasına ulaşıncaya kadar değişik aşamalardan geçmiştir.

Dünya Sağlık Örgütü'nün (World Health Organization-WHO) yapmış olduğu tanıma göre sağlık; fiziksel, ruhsal ve sosyal açılardan tam bir iyilik hali olarak tanımlanmaktadır. Daha açık bir ifade ile bir bireyin sağlıklı olması demek sadece fiziki olarak değil; hem ruhsal hem de sosyal açılardan da tam bir iyilik hali demektir (WHO, 2009).

WHO ve Uluslararası Çalışma Örgütü (International Labor Organization-ILO)'nün karma komisyonuna göre; “İş sağlığı her meslekteki işçilerin fiziksel, ruhsal ve sosyal iyiliklerini en üst düzeyde koruma ve geliştirmeyi, işçilerin çalışma koşullarından ötürü sağlıklarını kaybetmelerinin önlenmesini, işçilerin işyerindeki sağlığa zararlı faktörlerden kaynaklanan risklerden korunmasını, işçinin fiziksel ve psikolojik donanımına uygun işte çalışmasının sağlanmasını ve özetle işin insana uyarlanmasını ve her bir insanın işine adapte edilmesini amaçlar” (WHO, 2005).

İş güvenliğine ilişkin literatürdeki tanımlar çeşitlilik arz etmektedir. Öncelikle güvenlik kavramına bakıldığında, Ringdahl (2001), güvenliği şu şekilde tanımlamıştır: “Bir şey zararlı ve riskli değil ise, güvenli olduğu söylenebilir, ama bu ulaşılabilir bir durum değildir. Bunun yerine, güvenlik bir değer yargısı olarak algılanmalıdır. Bir makinede veya eylemde yaralanma riskinin kabul edilebilir düzeyde olduğu düşünülüyor ise, bu makine ve eylem güvenli olarak görülmelidir” şeklindedir.

İş kazaları ile meslek hastalıklarından kaynaklanan kayıpları, minimize etmek maksadıyla, bilimsel araştırmalara dayalı güvenlik tedbirlerinin belirlenmesi ve uygulanmasına yönelik çalışmalar ise “iş güvenliği” terimi içinde toplanmaktadır (Özkılıç, 2005).

İş sağlığı ve iş güvenliği kavramlarını kesin sınırlarla ayırmak zor olsa da günümüzde yapılan birçok tanımda iki kavramın birbirleri yerine kullanıldığını veya bir bütün olarak değerlendirildiğini görölmektedir. Bununla birlikte, “iş güvenliği kavramı duruma teknik açıdan yaklaşım ifade eden bir kavramdır” (Arıcı, 1999).

WHO ile ILO İş Sağlığı ve Güvenliğini, “Tüm mesleklerde işçilerin bedensel, ruhsal, sosyal iyilik durumlarını en üst düzeye ulaştırmak, bu düzeyde sürdürmek, işçilerin çalışma koşulları yüzünden sağlıklarının bozulmasını önlemek, işçileri çalıştırılmaları sırasında sağlığa aykırı etmenlerden oluşan tehlikelerden korumak, işçileri fizyolojik ve psikolojik durumlarına en uygun mesleksel ortamlara yerleştirmek ve bu durumlarına en uygun mesleksel ortamlara yerleştirmek ve bu durumları sürdürmek, özet olarak işin insana ve her insanın kendi işine uyumunu sağlamak” olarak tanımlamaktadır (Özkılıç, 2005).

İş Sağlığı ve Güvenliği-İSG; iş kazaları ve meslek hastalıklarını tamamen ortadan kaldırmak veya minimize etmek, makine teçhizatına yönelik hasarları engellemek, üretimin devamlılığını temin etmek maksadıyla alınan tedbirlerin ve yapılan metotlu çalışmaların tümüdür. İş güvenliğinin amacı; çalışanları korumak, üretim ve işletme güvenliğini sağlamaktır.

## **2.2 Türkiye’de İSG’nin Tarihsel Gelişimi**

Avrupa’da yaşanan sanayi devrimi koşul ve şartları aynı zaman diliminde Osmanlı İmparatorluğu’nda oluşmamış, Türkiye’de sanayileşme alanında yaşanan gelişmelere paralel olarak İSG alanında yapılan düzenlemelerde de gecikme yaşanmıştır. Türkiye’de İSG’nin tarihsel gelişimini, Cumhuriyet’ten Önceki Dönem ve Cumhuriyet dönemi şeklinde iki başlık altında inceleyebiliriz (Çiçek ve Öçal, 2016).

### **2.2.1. Cumhuriyet'ten önceki dönem**

Türkiye'de iş sağlığı ve güvenliğinin tarihsel gelişiminde Cumhuriyet'ten Önceki Dönem, Tanzimattan Önceki Dönem ve Tanzimat ve Meşrutiyet Dönemi olarak kendi içinde ikiye ayrılabilir.

#### **2.2.1.1. Tanzimattan önceki dönem**

Osmanlı İmparatorluğu'nda Tanzimattan Önceki Dönemde üretim şeklinin zanaatkarlık olması nedeniyle, dini esaslara dayalı meslek örgütü olan esnaf zaviyeleri bulunmaktaydı. Esnaf zaviyelerinin etkisi zaman içinde azalmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nda esnaf zaviyelerinin yerini ilerleyen dönemde Avrupa'da görülen meslek örgütleri olan loncalar almıştır. Loncalar, dinsel bir ayırım gözetmemiştir. Loncalarda, esnaf ve zanaatkarlar kendi sorunlarını serbestçe, katı kaidelere tabi olmaksızın görüşme, herkesin uyabileceği kararlar alabilme imkanına sahip olmuştur.

Bahse konu dönemde üretim şeklinin basitliği kapsamında, işçilerin maruz kalabilecekleri risklerin sayısı ve niteliği de günümüzün risklerinden ayrılmakta, farklılık arz etmektedir.

Bununla birlikte, söz konusu mesleki örgütler içinde usta ile kalfa ve çırak arasında öğretmen-öğrenci ilişkisi mevcuttur. Ustalar kalfa ve çıraklarını koruyup gözetmektedirler. Bahse konu dönemde, İSG alanında bir bilinçlenmeden söz edebilmek mümkün değildir.

Loncalarda, Türkiye'de sosyal güvenliğin başlangıcı olarak da kabul edilen orta sandığı veya teavün sandığı denilen yardımlaşma sandıkları bulunmaktadır. Bu sandıklardan hastalanan üyelere tedavileri, yaşlanarak işini bırakan ve muhtaç duruma düşen ustalara ve tedavisi mümkün olmayan bir hastalık veya sakatlık sonucunda iş göremez duruma düşmüş olan usta, kalfa ve çırak gibi meslek üyelerine geçimlerini sağlayabilmeleri maksadıyla yardımlar yapılmaktaydı (Altan, 2007; Demirci, 2016).

### **2.2.1.2. Tanzimat ve meşrutiyet dönemi**

Tanzimat ve Meşrutiyet dönemlerinde, Osmanlı İmparatorluğu ile sanayileşme devrimini tamamlamış, gelişmiş Batı Avrupa ülkeleri arasında siyasal yakınlaşma ekonomik ilişkilere de yansımış, Osmanlı İmparatorluğu yeni bir pazar olarak gören bahse konu ülkelerin ilgi alanına girmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk sanayileşme hareketleri ile benzer şekilde İSG alanında ilk düzenlemeler ancak bu dönemde yapılmıştır (Çiçek ve Öçal, 2016).

İşçilerin yoğunlukla bulunduğu alanın bu dönemde kömür madenleri olması nedeniyle, ilk düzenlemeler bu alana yönelik yapılmıştır. Bu kapsamda çıkarılan ilk yasal düzenleme, 1865 tarihli 100 maddeden oluşan Dilaver Paşa Nizamnamesi'dir. Bahse konu Nizamname, padişahın onayıyla birlikte Ereğli kömür havzasında uygulamaya konmuştur. 100 maddeden mütevellit Nizamname günlük çalışma süresini 10 saat olarak saptamış, işçilere çalışma süresinin dışında istirahat süresi verilmesini, işçilere yatacak yer tedarikini, işçi ücretlerinin öncelikli olarak ödenmesini ve işe hazır bekleyen işçilere çalıştırılmasalar bile ücret ödenmesini hüküm altına almıştır. Bununla birlikte anılan nizamnamede, işçilerin önem derecesi düşük olarak değerlendirilebilecek hastalıklarının madenlerde görevlendirilecek doktor marifetiyle tedavi edilmesi, ağır hastalıklar mevzu bahisse işçilerin evlerine gönderilmesi hüküm altına alınmıştır. Hastalık, iş akdinin sona erme nedeni olarak kabul edilmiştir. Nizamnamede, iş kazalarından bahsedilmemiş ve bu çerçevede tedbir alınmasına değinilmemiştir. Dilaver Paşa Nizamnamesi'yle, denetim sistemi getirilmediğinden işçiler için getirilen olumlu düzenlemeler de uygulamada hak ettiği yeri bulamamıştır.

1869 tarihli Maadin Nizamnamesi, iş güvenliğine yönelik kaidelere daha fazla yer vermiş, madenlerde zorla çalıştırma düzeni tamamen kaldırılmıştır. Bununla birlikte anılan nizamnameyle mühendisler kazaların engellenmesi için gerekli tedbirleri alma ve bu maksatla gerekli görülen araç ve malzemeyi idareden talep etme hakkı sağlanmıştır. Kazaların yönetime rapor edilmesi, madenlerde doktor ve eczane görevlendirme yükümlülüğü, iş kazasına maruz kalan işçilere ve ailelerine işverenin tazminat ödemesi, iş kazasında kusuru olan işverenlerin para cezası ile cezalandırılması gibi konular düzenlenmiştir.

İlk medeni kanun olarak sayılan Mecelle'nin tanzimi maksadıyla 1869'da bir komisyon oluşturularak çalışmaya başlamış ve 1876 yılında anılan düzenleme yürürlüğe girmiştir. Mecelle ile İSG kapsamında; işçinin işveren kusuruyla zarara uğraması durumunda, işverenin tazminat ödemesi hüküm altına alınmıştır. İşçi ücretlerinin aynı olarak ödenmesi tamamen kaldırılmış, günlük çalışma süresinin gün doğumundan gün batımına kadar uzatılabileceği ve işçinin çalışmaya hazır halde bulunması durumunda ücrete hak kazanacağı gibi konular düzenlenmiştir. Maadin Nizamnamesi ile İSG çerçevesinde günün şartlarına göre önemli olarak addedilebilecek düzenlemelerin hüküm altına alınmış olduğu görülmektedir (Altan, 2007; Demirci, 2016).

## **2.2. 2. Cumhuriyet dönemi**

Türkiye'de sanayileşme hareketlerinin gerçek manada Cumhuriyet Döneminde başlaması, kalkınma hamleleriyle ivmelenerik artması, ILO, IMO gibi uluslararası kuruluşlara entegrasyon ve AB uyum süreci gibi nedenlerle İSG alanında düzenlemeler, sanayileşmemize benzer şekilde gerçek manada bu dönemde yapılmıştır (Çiçek ve Öçal, 2016).

Bu dönemde İSG kapsamındaki ilk düzenlemeler maden çalışanlarında ortaya konmuş olup, arka arkaya iki yasa çıkarılmıştır. Bunlardan ilki, "Zonguldak ve Ereğli Havzası Fahmiyesinde Mevcut Kömür Tozlarının Amele Menafii Umumiyesine Furuhtuna" dair 28 Nisan 1921 tarih ve 114 sayılı yasadır. Söz konusu yasayla, arta kalan kömür tozlarının satılması neticesinde sağlanacak gelirin işçilerin ihtiyaçları için tahsisi hüküm altına alınmıştır.

İkinci yasa 10 Eylül 1921 tarihli ve "151 sayılı Ereğli Havzai Fahmiyesi Maden Amelesinin Hukukuna Müteallik" kanun ile madenlerde 18 yaşından küçük olanların çalıştırılması yasaklanmış, günlük çalışma süresi 8 saat olarak belirlenmiştir. İşçilerin 8 saati aşan çalışma süreleri için iki kat fazla ücret verilmesi ve bu çalışmanın işçi-işveren rızasıyla yapılması hüküm altına alınmıştır. Bahse konu yasa kapsamında maden işletmecisi işverenler, hastalanan veya kazaya uğrayan işçileri tedavi ettirmek, madenin etrafında hastane, eczane ve hekim bulundurmakla yükümlenmişlerdir. İş kazası neticesinde meydana gelen

ölümlerde, ölenlerin mirasçıları işverene karşı tazminat davası açabilecektir. Bununla birlikte meydana gelen iş kazasında sorumluluğu bulunan işverenlere ilişkin cezai yaptırımlar da söz konusu olacaktır. Sağlık ve güvenlik koşullarını yerine getirmeyen maden işletmecilerinin ruhsatname ve imtiyazları da feshedilebilecektir.

1923 yılında toplanan İzmir İktisat Kongresi'nde işçiler 30 maddeden oluşan taleplerini iletmış, işçilerin korunması amacıyla bazı kararlar alınmıştır. Daha sonra 1924 tarihli ve 394 sayılı hafta tatili kanunu çıkarılmıştır. Kanun ile birlikte; fabrika, mağaza, dükkan ve imalathaneler gibi işyerlerinde çalışan işçiler için haftada bir gün tatil yapılması zorunlu hale getirilmiş, sözkonusu işyerlerinde haftada altı günden fazla işçi çalıştırılması yasaklanmıştır.

04 Ekim 1926 tarihli ve 818 sayılı Borçlar Kanunu'nda, işverenlerin işçiyi koruma ve kollama sorumlulukları ile iş kazası ve meslek hastalıkları kaynaklı yükümlülüklerine yönelik düzenlemeler bulunmaktaydı. 2011 tarihli 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu 01 Temmuz 2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

03 Nisan 1930 tarihli ve 1580 sayılı Belediyeler Yasası kapsamında işyerlerinin İSG'ye yönelik bazı isterlerin denetlenmesi görevi belediyelere tevdi edilmiştir.

24 Nisan 1930 tarihli ve 1593 sayılı Umumi Hıfzısıhha Kanunu'nda çalışma hayatında kadınların ve çocukların gözetilmesi, en az 50 işçi istihdam eden iş yerlerinde tabip görevlendirme mecburiyeti ile büyüklükleri kanunla belirlenmiş iş yerlerinde revir ya da hastane yapılması yükümlülüğüne ilişkin düzenlemeler bulunmaktadır. Daha sonra 29 Mayıs 1935 tarihli ve 2739 sayılı Ulusal Bayram ve Genel Tatiller hakkında kanun yürürlüğe girmiştir.

08 Haziran 1936 tarih ve 3008 sayılı İş Kanunu, mevzuatımızda yer alan ilk iş kanunu olması sebebiyle Türk çalışma hayatı açısından bir dönüm noktası ve mihenk taşıdır. Söz konusu kanun çerçevesinde, İSG alanında düzenlemeler yer almıştır. Söz konusu kanunun uygulanması maksadıyla çok sayıda tüzük çıkarılmıştır.

22 Haziran 1945 tarih ve 4763 sayılı kanun ile Çalışma Bakanlığı kurulmuştur. 27 Haziran 1945 tarih ve 4772 sayılı İş Kazalarıyla, Meslek Hastalıkları ve Analık Sigortaları Kanunu ile sonrasında 09 Temmuz 1945 tarih ve 4792 sayılı İşçi Sigortaları Kurumu Kanunu yürürlüğe girmiştir. Daha sonra diğer sigorta kollarına ilişkin düzenlemeler de yapılmış, dağınık halde bulunan sosyal sigorta uygulamalarını tek bir çatı altında birleştirmek ve tek kanunda toplayabilmek maksadıyla oluşturulan 17 Temmuz 1964 tarihli ve 506 sayılı Sosyal Sigortalar Kanunu yürürlüğe girmiştir.

Çalışma ilişkilerinin niteliğine bağlı olarak farklı sosyal güvenlik kanunlarına tabi olanları kapsayan 31 Mayıs 2006 tarih ve 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu 2008 yılında kademeli olarak yürürlüğe girmiştir.

3008 sayılı İş Kanununun yerine 28 Temmuz 1967 tarih ve 931 sayılı İş Kanunu yürürlüğe girmiştir. 931 sayılı kanunun Anayasa Mahkemesi tarafından şekil yönünden iptal edilmesi üzerine, 25 Ağustos 1971 tarih ve 1475 sayılı İş Kanunu yürürlüğe girmiştir.

Avrupa Birliğine uyum sürecinde 22 Mayıs 2003 tarih ve 4857 sayılı İş Kanunu kabul edilmiştir. 4857 sayılı İş Kanunu ile “işçi sağlığı ve güvenliği” kavramı “iş sağlığı ve güvenliği” olarak değişmiştir.

Türkiye’de iş sağlığı ve güvenliği alanında çeşitli kanun tasarıları gündeme gelmiş ve 30 Haziran 2012 tarihinde 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu kabul edilmiştir. Kanunda yer alan maddeler kademeli olarak yürürlüğe girecektir. İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu’nun yayım tarihinden 6 ay sonra 4857 sayılı İş Kanunu’nun 77-89. maddeleri yürürlükten kalkmıştır. Ayrıca İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu’na göre, 4857 sayılı İş Kanunu md. 77-81 ve md. 88’e göre yürürlüğe konan yönetmeliklerin İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu’na aykırı olmayan hükümleri, İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu’nda ön görülen yönetmelikler yürürlüğe girinceye kadar uygulanmaya devam edecektir (Altan, 2007; Demirci, 2016).



### 3. GEREÇ VE YÖNTEM

Tez hazırlanırken keşfedici araştırma yöntemi kullanılmıştır. Öncelikle kategorik olarak gemilerin ulusal ve uluslararası çalışma şekillerine göre 6331 sayılı İSG Kanunu kapsamında yükümlülükleri incelenmiştir.

Tez çalışmam süresince, DEM Denizcilik Eğitmeni, Uzak Yol Kaptanı (E) Dz.Bnb.Ali Cemal NEMLİOĞLU, Piri Reis Üniversitesi PÜGEM Müdürü (E) Dz.Alb. Sinan TUNCAY ile sahadaki uygulamalar üzerine değerlendirmelerde bulunulmuş, yasal mevzuat karşılaştırılmıştır.

Uluslararası mevzuat çerçevesinde 6331 sayılı İSG kanunu ile benzerlik arz eden SOLAS ISM Kod gereklilikleri yerli ve yabancı kaynaklar kullanılarak kıyaslanmıştır. Her iki kanun ve kodun örtüşen noktaları ortaya konmuştur.

Gemilerde İSG kapsamında incelenen yabancı kaynak ve kuruluşlar gözönünde bulundurularak, ulusal mevzuatta yapılabilecek değişikliklere yönelik hususlar tartışılmıştır.

Ulusal ve Uluslararası mevzuat çerçevesinde Gemilerde İSG uygulamalarına yönelik elde edilen sonuçlar sahada görev yapan personel ile paylaşılmış güncel uygulamalara ve müteakip dönemde yapılabilecek hususlara yönelik fikir alışverişinde bulunulmuştur.

Ulusal mevzuatımızda gemilerde İSG uygulamalarına yönelik yapılabilecek değişiklikler ile yapılmasında fayda görülen hususlar ortaya konmaya çalışılmıştır.

Ulusal mevzuatımızda, İSG uygulamalarının hayata geçmesini sağlayan iki temel kanun olan 4857 sayılı İş Kanunu ile 6331 sayılı İSG Kanunu'nun gemiler açısından bu noktada incelenmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.

### 3.1. 4857 Sayılı İş Kanunu'nun Gemiler Açısından İncelenmesi

22 Mayıs 2003 tarihli ve 4857 sayılı İş Kanunu; 25134 sayılı Resmi Gazete-RG'de 10 Haziran 2003 tarihinde yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu kanunun amacı “işverenler ile bir iş sözleşmesine dayanarak çalıştırılan işçilerin çalışma şartları ve çalışma ortamına ilişkin hak ve sorumluluklarını düzenlemektir.” şeklinde belirtilmiş olup madde-4'deki istisnalar dışında kalan bütün işyerlerine, bu işyerlerinin işverenleri ile işveren vekillerine ve işçilerine faaliyet konularına bakılmaksızın uygulanır” hükmü ilk maddede yer almaktadır.

4857 sayılı İş Kanunu, gemilerde iş güvenliği açısından incelendiğinde; istisnalar kısmında “Deniz ve hava taşıma işlerinde” çalışanlar (Madde-4 (a) fıkrası) kanun kapsamı dışında bırakılmış, aynı maddenin açıklamalar kısmında “Kıyılarda veya liman ve iskelelerde gemilerden karaya ve karadan gemilere yapılan yükleme ve boşaltma işleri” ile “Deniz İş Kanunu kapsamına girmeyen ve tarım işlerinden sayılmayan, denizlerde çalışan su ürünleri üreticileri ile ilgili işler” (Madde 4 (a) fıkrası (a ve f bendi) iş kanunu kapsamında olduğu belirtilmiştir.

Aynı kanununda; “Su ve gaz tesisatı kurma ve işletmesi”, “Gemi ve vapur yapımı, onarımı, değiştirilmesi ve bozup dağıtma.”, “Eşyanın istasyon, antrepo, iskele, limanlar ve havaalanlarında yükletilmesi, boşaltılması sanayiden sayılacak işler arasında sıralanmış, (Madde 111 – (Değişik: 15/5/2008-5763/11) fıkra g,i,j) ve “Su ürünleri alımı ve satımı”, “Karada, göl ve akarsularda insan veya eşya ve hayvan taşıma” (Madde 111 – (Değişik: 15/5/2008-5763/11) fıkra c,d) Ticaretten sayılan işler arasında değerlendirilmiştir. Ayrıca aynı maddenin tarım ve orman işlerinden sayılacak işlerin esasları kapsamında “854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun hükümleri saklı kalmak kaydıyla, kara ve su avcılığı ve üreticiliği ile bu yoldan elde edilen ürünlerin saklanması ve taşınması” sayılmış ve “yukarıda sayılan esaslar doğrultusunda bir işin bu kanunun uygulanması bakımından sanayi, ticaret, tarım ve orman işlerinden hangisinin kapsamında sayılacağı; Sanayi ve Ticaret, Çevre ve Orman ile Tarım ve Köy İşleri Bakanlıklarının görüşleri alınarak, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığınca altı ay içinde çıkarılacak bir yönetmelikle düzenlenir” hükmü getirilmiştir.

4857 sayılı İş Kanunu'nda yer alan istisnalar ve kanun kapsamına alınan haller değerlendirildiğinde taşıma işiyle uğraşan gemilerden kast edilen karasularında ve uluslararası sularda taşımacılıkla uğraşan gemilerdir. Bahse konu gemilerin uğraştıkları iş açısından durumu ve tabi olduğu kurallar ilerleyen bölümlerde detaylı incelenmiştir.

### **3.1.1. 6331 sayılı iş sağlığı ve güvenliği kanunu'nun gemiler açısından incelenmesi**

20 Haziran 2012 tarih ve 6331 sayılı İSG Kanunu; 28339 sayılı Resmî Gazetede 30 Haziran 2012 tarihinde yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Bahse konu kanunun amacı; “işyerlerinde iş sağlığı ve güvenliğinin sağlanması ve mevcut sağlık ve güvenlik şartlarının iyileştirilmesi için işveren ve çalışanların görev, yetki, sorumluluk, hak ve yükümlülüklerini düzenlemektir.” şeklinde madde-1’de açıklanmıştır.

Kapsam ve istisnaların açıklandığı madde-2’de “Bu kanun; kamu ve özel sektöre ait bütün işlere ve işyerlerine, bu işyerlerinin işverenleri ile işveren vekillerine, çırak ve stajyerler de dâhil olmak üzere tüm çalışanlarına faaliyet konularına bakılmaksızın uygulanır.” hükmü ile kanun kapsamı açıklanmış, devamında kanun hükmünün uygulanmayacağı faaliyetler ve kişiler sıralanmıştır. Bahse konu kanunun (a) fıkrasında “Fabrika, bakım merkezi, dikimevi ve benzeri işyerlerindeki hariç Türk Silahlı Kuvvetleri, genel kolluk kuvvetleri ve Milli İstihbarat Teşkilatı Müsteşarlığının faaliyetleri” (Deniz Kuvvetleri K.lığı ve Sahil Güvenlik K.lığı gemileri kanun kapsamı dışında bırakılmış),

10 Eylül 2014 tarihli ve 6552 sayılı Kanun’un 15. maddesiyle 6331 sayılı İSG Kanunu’nun 2. maddesinin ikinci fıkrasına eklenen (e) bendiyle, “Denizyolu taşımacılığı yapan araçların uluslararası seyrüsefer hâlleri” İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu’nun kapsamı dışına çıkarılmış, Anayasa Mahkemesi’nin 14 Mayıs 2015 tarihli ve 2015/49 sayılı kararı ile iptal edilmiştir (Anayasa Mahkemesi, 2015).

Anayasa Mahkemesi tarafından bahse konu kararın alınmasıyla, uluslararası sularda seyir yapan ve Türk karasularının dışında çalışan Türk bayraklı gemilerin

6331 sayılı İSG Kanunu kapsamında iş güvenliği uzmanı, işyeri hekimi ve diğer sağlık personeli görevlendirmesinin nasıl, hangi sürelerle ve ne şekilde yapılacağı ile ilgili uygulamada tereddüt oluşmuştur.

ÇSGB Hukuk Müşavirliği 3 Aralık 2013 tarihli görüşünde “Bilindiği üzere bir geminin hangi devletin uyrukluğunda olduğu taşıdığı bayrakla simgelenmektedir. Geminin bayrağı, geminin hangi devletin yetkisinde olduğunu göstermektedir. Geminin, hangi devletin bayrağını taşıdığı, hukuk ve ekonomi yönünden çok önemli bir takım sonuçlar doğurabilir. Bayrak, geminin o devletin koruması altında olduğunu gösteren bir simgedir. Bu koruma, gemi dünyanın neresinde bulunursa bulunsun, uluslararası hukuk uyarınca geçerlidir. Devletin, bu korumasına koşut olarak bayrağını taşıyan gemiler üzerinde bir denetim yetkisi vardır. Devlet, kendi bayrağını taşıyan gemileri, dünyanın neresinde olursa olsun izleyip, denetleyebilir. Konsolosluk ilişkileri hakkında Viyana sözleşmesi, uluslararası hukukun bu geleneksel ilkesini şöyle doğrulamıştır; Gönderen devletin uyrukluğunu taşıyan deniz ve nehir gemileri ile bu devlete kayıtlı uçaklar üzerinde ve keza bunların mürettebatı üzerinde, gönderen devletin kanun ve düzenlemelerinde öngörülen kontrol ve teftiş haklarını kullanmak, konsolosluk görevleri arasındadır. Açık denizlerdeki gemilerde Bayrak Yasası’nın geçerli olduğu, uluslararası hukukça kabul edilen geleneksel bir ilkedir. Açık denizde seyir yapan gemi, açık denizde bulunduğu süre boyunca ilke olarak bayrağını taşıdığı devletin yetkisi ve denetimi altındadır. Örneğin, gemide işlenmiş disiplinle ilgili suçlar geminin ulusal yasasına (Bayrak Kanunu’na) göre yargılanıp cezalandırılır. Gemi açık denizde iken, gemide işlenmiş olan suçların da, geminin ulusal yasasına göre yargılanıp, cezalandırılması ilke olarak kabul edilmektedir. 6331 sayılı İSG Kanunu’nun ikinci maddesinin birinci fıkrasında “Bu kanun; kamu ve özel sektöre ait bütün işlere ve işyerlerine, bu işyerlerinin işverenleri ile işveren vekillerine, çırak ve stajyerler de dâhil olmak üzere tüm çalışanlarına faaliyet konularına bakılmaksızın uygulanır.” Denildikten sonra istisnalar sayılmış ancak, bu istisnalar arasında gemi ve gemi adamlarına yer verilmemiştir. Keza, 854 sayılı Deniz İş Kanunu’nda İSG hususu ile ilgili istisna bir hüküm bulunmamaktadır. Bu durumda Müşavirliğimizce, bahsi geçen gemilerle ilgili istisna bir düzenlemeye yer verilmediğinden işverenin, SGK sicil numarası bulunan her bir işyeri için 6331 sayılı kanun ve bu kaanuna dayalı

yönetmeliklerde yer alan iş güvenliği uzmanı, işyeri hekimi ve diğer sağlık personeli çalıştırmaya yönelik yükümlülüklerini yerine getirmesi gerektiği” belirtilmiştir. Sonuç olarak; uluslararası seyir yapan Türk bayraklı gemilerin faaliyeti, tehlikeli sınıfta yer almakta olup, uluslararası seyir yapan ve Türk karasuları dışında çalışan Türk bayraklı gemiler için 6331 sayılı kanunda istisnai bir hüküm yer almadığından, kanun hükümleri uygulanmaktadır. İşyeri hekimi, iş güvenliği uzmanı ve yardımcı sağlık personeli çalıştırmayan veya bu hizmeti dışarıdan (OSGB’den) almayan gemi sahiplerine kanunda hükmedilen miktarda para cezası uygulanacaktır (Özdemir, 2014).

### **3.1.2 Türk karasularında ve iç sularında sefer yapan gemiler**

Türk karasularında veya iç sularda seyir icra etme hakkı yalnızca Türk bayrağı taşıyan gemilere Kabotaj Kanunu ile verilmiş olup bahse konu kanun kapsamında yabancı bayraklı gemilerin Türk karasuları ve iç sularında yolcu ve yük bırakmak ve almak dışında hakları yoktur. Yabancı bayraklı geminin armatörü ve çalışanları Türk olsa dahi Türk limanları arasında sefer yapamazlar. Türk karasularında sefer yapan gemiler Türk bayraklı olup, İSG Kanunu içerisinde yer almaktadır. İSG Kanunu uygulamaları kapsamında; İSG Kanunu’nda belirtilen çalışan sayısını gözönünde bulundurarak Ortak Sağlık ve Güvenlik Birimleri (OSGB) vasıtasıyla işyeri hekimi ve iş güvenliği uzmanı hizmetlerini almaktadırlar. Ancak balıkçı gemileri dışında Türk karasularında sefer yapan diğer gemilerde İSG Kanunu’nun nasıl uygulanacağına dair ayrıca bir yönetmelik mevcut değildir (Uygul, 2017).

### **3.1.3. Balıkçı gemileri**

Balıkçı Gemilerinde Yapılan Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik 20 Ağustos 2013 tarihinde ve 28741 sayılı RG’de yayımlanmıştır. “Bu Yönetmeliğin amacı, balıkçı gemilerinde yapılan işlerde çalışanların sağlık ve güvenliğinin korunması için alınması gereken önlemleri belirlemektir.” (Madde 1) olarak belirtilmiş olup, “Bu Yönetmelik, 20/6/2012 tarihli ve 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu kapsamına giren balıkçı gemilerinde yapılan işleri kapsar.” (Madde-2) şeklinde yönetmeliğin kapsamı

açıklanmıştır. Balıkçı gemilerinden “Yeni olmayan ve tam boyu on sekiz metre veya daha fazla olan balıkçı gemileri” (Madde-4 1. Fıkra e bendi), yönetmelik kapsamına alınmıştır (ÇSGB, 2013).

Balıkçı gemileri ile ticari faaliyet icra edilmekte olduğundan bu gemiler işyeri olarak sayılmakta ve dolayısıyla 6331 sayılı İSG Kanunu kapsamına girmektedirler. Gemi sahipleri veya donatanları olan işverenler; gemi çalışanlarını (gemi adamlarını) kötü hava koşullarında çalıştırmamak, bilgilendirmek, görüşlerini almak, katkılarını sağlamak, eğitmek, gemiye düzenli bakmak ve gemide gerekli ekipmanları bulundurmakla yükümlüdür (Özdemir, 2013).

### **3.2. Denizde Emniyet ve Güvenlik Kavramı, Taşımacılıkla Uğraşan Gemilerin Tabi Olduğu Ulusal ve Uluslararası Kanun, Sözleşme ve Kuralların İSG Kanunu ile İlişkilerinin İncelenmesi.**

#### **3.2.1. Denizde emniyet ve güvenlik kavramı**

Denizde “emniyet” ve “güvenlik” kavramlarının ne anlam ifade ettiğinin üzerinde durulması, gemilerde İSG uygulamaları incelenirken denizde emniyet ve güvenlik kavramlarına ilişkin farkların ortaya konması, ileride değinilen ulusal ve uluslararası sözleşmelerin anlaşılması ve İSG ile ilişkilerinin ortaya konması açısından önemlidir. Türkçe’de emniyet ve güvenlik kavramları çoğu kez eş anlamlı ya da biribiri yerine kullanılsa da denizcilik sektöründe kullanımda bu iki kavram birçok açıdan farklılıklar gösterir. Uluslararası denizcilik düzenlemelerinde kullanılan ‘emniyet’ kavramı karşılığı olan ‘safety’ ve ‘güvenlik’ kavramı karşılığı olan ‘security’ kavramları arasında yakın ilişkiye rağmen ayrımlar bulunmaktadır. Bahse konu faaliyet alanları ile doğrudan ilgili ileride değinilecek konuların anlaşılabilmesi açısından önemli olduğu düşünülmektedir (Alan, 2010).

Güvenlik kelimesinin sözlük anlamı “Toplum yaşamında yasal düzenin aksamadan yürütülmesi, kişilerin korkusuzca yaşayabilmesi durumu, emniyet” olarak ifade edilmektedir. İngilizce karşılığı olarak ‘security’ kavramına karşılık gelmektedir. Emniyet kelimesinin sözlük anlamı ise ‘Güven, inanma, itimat’

olarak açıklanmaktadır. Günlük kullanımda bu iki kelimenin ne kadar iç içe geçtiği sözlük anlamlarından da ortaya çıkmaktadır (TDK, 2019).

‘İş Güvenliği’ kavramı çerçevesinde ‘Güvenlik’ kelimesine karşılık olarak uluslararası denizcilik doküman ve sözleşmelerinde ingilizce ‘safety’ kelimesi, gemi ve liman güvenliği kapsamında ‘Güvenlik’ kelimesine karşılık olarak daha çok ‘fiziki güvenlik’ tedbirleri anlamında olmak üzere ingilizce ‘security’ kelimesi kullanılmaktadır.

### **3.2.2. Denizde emniyet ve güvenliğe ilişkin kurumlar**

Deniz yolu taşımacılığı, ulaşım kolaylığı, en güvenli taşıma şekli olması ile bir seferde miktar olarak en büyük ve en çabuk şekilde ulaştırabilmesi avantajlarının yanında sağladığı maliyet-etkinlik nedeniyle en çok tercih edilen ulaşım şeklidir. Dünya taşımacılığında 2017 yılında deniz yolunun payı %85 olarak gerçekleşmiş olup, 2018 yılı için de öngörülen değer %84’tür.

2017 yılında Türkiye’nin dış ticaret hacminin miktar olarak %88,47’si deniz yolu ile, %10,25’i karayolu ile, %0,44’ü demiryolu ile, %0,52’si diğer yollar ile %0,32’si ise havayoluyla taşınmıştır. 2017 yılında kabotajda bir önceki yıla oranla %10,5 artış ile 29.898.010 ton yük taşınmıştır. 2007-2017 yılları arasında kabotaj taşımacılığı %66 artmıştır. Deniz yolu ile dış ticaret taşımacılığımızın 2006 yılında 202,7 milyon ton’luk taşıma hacminin 2017’de 347,3 milyon ton’a, ithalat yüklerinin aynı dönemde 139,4 milyon tondan 233 milyon ton’a ve ihracat yüklerinin ise 63,3 milyon ton’dan 113 milyon ton’a yükseldiği görülmektedir (İMEAK DTO, 2018).

Görüldüğü üzere deniz yolu ile sağlanan katma değer ve sağlanan iş imkanları her geçen gün artmakla birlikte aynı oranda iş kazalarını da artırmaktadır. Ülkeler ekonomilerini, hatta denilebilir ki küresel ölçekte etkinliklerini, denizlerdeki etkinliği oranında geliştirmektedir.

Gelişen teknoloji ile birlikte ülkelerin denizlerden faydalanma imkanları da artmış, doğal kaynaklara ve hammaddeye olan ihtiyaç oranında yeni arayışları

tetiklemiştir. Denizcilik sektöründeki ticari taşımacılığın yanında göreceli olarak daha yavaş olmakla birlikte deniz ulaşımı ve turizmi her geçen gün artmaktadır. Üç tarafı denizlerle çevrili güzel ülkemizin gerek yurtiçi gerekse yurtdışı deniz yoluyla ulaşım ve turizm sektörleri sürekli gelişmektedir.

Teknolojik gelişmelere paralel olarak denizlerin kullanımı hergeçen gün kolaylaşsa da denizlerin değişken yapısı, süratli ve meteorolojik şartlara tabi olmakla birlikte hava ve kara taşımacılığına göre çok geniş alanlarda farklı risk faktörlerini barındırması alınacak önlemleri de bir o kadar artırmaktadır. Yaşanılan tecrübeler ve maruz kalınan risk faktörleriyle birlikte denizde can ve mal emniyetinin sağlanmasına yönelik alınan önlemler, gemilerin ilk kızağa konuluşundan itibaren artarak devam edegelmiştir. İlerleyen bölümlerde daha detaylı bahsedilen Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (Safety of Life At Sea-SOLAS) de yine elim bir kaza sonucu oluşturulmuştur. Gemilerde can emniyetinin sağlanması kapsamında, genelde gemide kullanılan seyir, telsiz, elektrik ve makine donanımları ikincil, üçüncül yedekleriyle birlikte dizayn edilmekte, dayanıklılık, güvenilirlik testlerine tabi tutulmaktadır. Bahse konu önlemler kapsamında gemiler, inşa edildiği tersanelerden itibaren periyodik olarak ulusal ve uluslararası teftişe tabi tutulmaktadır. Deniz taşımacılığı, insan, makine, çevre ve yönetim faktörlerinin yoğun etkileşiminden oluşan bir sosyo-teknik yapıdır. Deniz kazaları genelde yönetim, çevre, insan ve teknoloji faktörlerinden biri ya da birkaçının aksamalarıyla meydana gelmektedir (Asyalı, 2014).

Tanım olarak deniz kazası ise “gemide olan bir olaydan kaynaklanan ve/veya bir gemi ile ilişkili olarak; beklenmeyen ve irade dışı oluşan ölüm veya tam/kısmi uzuv kaybı ile sonuçlanan yaralanmalar, insan kaybı, geminin batması veya kayıp sayılması, gemide ağır maddi hasar meydana gelmesi, geminin çatışmaya uğraması, geminin karaya oturması, gemi veya gemilerden kaynaklı çevresel zarar oluşması gibi sonuçların bir veya birden fazlasını meydana getiren olay olarak” açıklanmaktadır (Ece, 2008).

Bahse konu deniz kazalarının yaşanmaması maksadıyla gemi personelinin, ticari yükler ile yolcuların emniyete alınması; yani genel anlamda seyir emniyetinin artırılmasına yönelik çalışmalar geçmişten günümüze devam



edegelmiştir. Daha önce bahsedildiği üzere tarihte meydana gelen elim deniz kazaları uluslararası düzeyde seyir emniyetinin artırılmasına ve kurumsallaşmaya yönelik çabaların sonuç vermesine neden olmuştur.

Bu kazalara ve nelere vesile olduklarına kısaca değinecek olursak; 14 Nisan 1912 tarihinde yaşanan RMS Titanic Kazası, Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi'ni doğurmuştur. Bu kazayı izleyen 1967 tarihli Torrey Canyon adlı tankerin karaya oturması neticesinde 1969 tarihinde Petrol Kirliliğinde Sorumluluklar Konvansiyonu oluşturulmuştur. Benzer şekilde daha yakın bir tarihte meydana gelen ve 193 yolcunun hayatını kaybetmesi ile sonuçlanan Herald of Free Enterprise kazası, Uluslararası Emniyet Yönetim Kodu'nun doğmasına yol açmıştır. Can emniyetinin korunması amacıyla başlayan süreç kirliliğin önlenmesi ile gelişerek kalite ve standart yönetimine doğru gelişme göstermiştir (İrtem, 2015).

### **3.2.3 Uluslararası denizcilik örgütü (IMO)**

Denizde seyir emniyeti çerçevesinde ilk uluslararası girişim 1912 yılında meydana gelen Titanic gemi kazasının ardından 1914 yılında yapılmıştır. Denizde seyir emniyeti ve deniz politikalarına ilişkin uluslararası düzenlemeler ve standardizasyonun oluşturulabilmesi amacıyla Birleşmiş Milletler (United Nations-UN) tarafından 06 Mart 1948 tarihinde IMO kurulmuştur.

IMO ilk kurulduğunda, Hükümetlerarası Denizcilik Danışma Örgütü (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization-IMCO) olarak faaliyetlerine başlamış, daha sonra adı 1982'de IMO olarak değiştirilmiştir. Adından da anlaşılacağı üzere IMO, bir danışmanlık kuruluşu olup icra makamı değildir. Türkiye bu kuruluşu 1958 yılında üye olmuştur.

IMO kuruluş sözleşmesinin Madde-1/a fıkrasında belirtildiği üzere, örgütün amaçları, "hükümetler düzeyinde, denizcilik düzenlemeleri alanında işbirliği yapmak, uluslararası ticarete yer alan nakliye etkileyen her türlü teknik konularla ilgili uygulamaları sağlamak, deniz güvenliği, gemicilik ve gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin konularda en

uygulanabilir standartların genel kabulünü teşvik etmek ve kolaylaştırmak” olarak özetlenebilir. Organizasyon ayrıca, bu amaçlarla ilgili idari ve hukuki meselelerle ilgilenmek için yetkilendirilmiştir.

IMO kararları, tavsiye niteliğinde olup, üye devlet tarafından onaylansa da ulusal mevzuat ile desteklenmeden geçerliliği bulunmamaktadır. IMO kararlarının yürürlüğe sokulması maksadıyla ulusal kanunlarla kabul edilmesi gerekmektedir.

Denizde emniyet ile ilgili tüm anlaşmaların en önemlisi olan SOLAS sözleşmesinin yeni bir versiyonunun ortaya konulmasıyla IMO ilk görevine başlamıştır. Bu kapsamda yapılan çalışmalar 1960 yılında tamamlanmış, IMO uluslararası deniz trafiğinin, yük hatlarının ve tehlikeli malların taşınmasının kolaylaştırılması gibi hususlara üye ülkelerin dikkatini çekerken, gemilerin tonajını ölçme sistemini revize etmiştir.

IMO'nun en önemli sorumluluğu denizde emniyet olmasına rağmen, 1960'lı yılların ortasından itibaren gemi inşa teknolojisindeki gelişmeler nedeniyle yeni bir sorun ortaya çıkmaya başlamıştır. Bahsi geçen dönemde, özellikle büyük petrol tankerleri tarafından taşınan petrol miktarlarındaki artış endişe verici düzeylere ulaşmıştır. Limanlarda ve özellikle büyük petrol tankerlerinden kaynaklı meydana gelebilecek deniz kazalarının çevreye verebileceği kirlilik tehlikesi üye ülkelerin dikkatinin bu noktaya toplamasına sebep olmuştur. 1967'de, 120 bin ton petrolün döküldüğü Torrey Kanyonu felaketi, endişeleri haklı çıkarmış, sorunun boyutunu göstermiştir. Devam eden birkaç yıl boyunca IMO, tanker kazalarını önlemek ve sonuçlarının en aza indirilmesi için tasarlanmış bir dizi önlemleri uygulamaya koymuştur. Aynı zamanda, petrol kargo tanklarının temizlenmesi ve makine dairesi atıklarının bertaraf edilmesi gibi rutin operasyonların neden olduğu çevresel tehdidi, tonajla bağlantılı kaza sonucu kirlenmeden daha büyük bir tehdit olarak ele almıştır.

Alınan tüm bu önlemlerin içerisinde en önemlisi, 1978 tarihli protokol tarafından değiştirilen 1973 tarihli Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships-MARPOL 73/78)'dir. Bahse konu sözleşme; sadece kazara veya

operasyonel petrol kirliliğini değil, aynı zamanda kimyasallar, ambalajlı formdaki ürünler, kanalizasyon, çöp ve hava kirliliği gibi kirlilikleri de kapsamaktadır.

IMO'ya ayrıca, anılan kaza hitamında, üye devletler tarafından kirliliğin sonucu olarak zarar görenlere, maddi tazminat sağlanması için bir sistem kurma görevi verilmiştir. 1969 ve 1971'de yapılan anlaşmalar kapsamında petrol kirliliği mağdurlarının daha önce mümkün olandan çok daha basit ve hızlı bir şekilde tazminat alması sağlanmıştır. Her iki anlaşma da, 1992 ve 2000 yıllarında, kirlilik mağdurlarına ödenecek tazminat sınırlarını artırmak için değiştirilmiştir. Çoğu sorumluluk ve tazminat meselesini ilgilendiren bir dizi başka yasal sözleşme geliştirilmiştir.

Ayrıca 1970'lerde, Uluslararası Mobil Uydu Organizasyonu (International Mobile Satellite Organization-IMSO)'nun kurulmasıyla birlikte, radyo ve diğer mesajların gemilere sağlanmasını büyük ölçüde geliştiren küresel bir arama ve kurtarma sistemi başlatılmıştır.

Küresel Denizcilik Tehlike ve Emniyet Sistemi (The Global Maritime Distress and Safety System-GMDSS) 1988'de kabul edilmiştir. 1992'den itibaren aşamalı olarak devreye alınmıştır. 1999 yılı şubat ayında, GMDSS tam olarak faaliyete geçmiştir. Böylece dünyanın herhangi bir yerinde tehlike içinde olan bir geminin, bildirim mesajının otomasyonu sağlanarak, gemi personelinin zamanı olmasa bile telsiz vasıtasıyla yardım alabilmesi imkanı kazandırılmıştır.

1990'lı yıllarda deniz taşımacılığında fark yaratan özellikle iki girişim, gemilerde insan unsuru var olduğu sürece önemini koruyacaktır. 01 Temmuz 1998 tarihinde Uluslararası Emniyetli Yönetimi Kodu (International Safety Management Code-ISM Code) yürürlüğe girmiştir. ISM Kodu yolcu gemileri, petrol ve kimyasal tankerler, dökme yük gemileri, gaz taşıyıcıları ile 500 gros ton ve üstü yüksek hızlı yük gemileri için uygulanabilir hale gelmiştir. Anılan sözleşme, diğer kargo gemileri ile 500 gros ton ve üzeri mobil açık deniz sondaj gemileri için 01 Temmuz 2002 tarihinden itibaren uygulanabilir hale gelmiştir.

01 Şubat 1997 tarihinde, Denizciler İçin Eğitim, Sertifikalandırma ve Gözetleme Standartları Uluslararası Sözleşmesi(International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers STCW-78)'nde 1995'de yapılan değişiklikler yürürlüğe girmiştir. Denizci standartlarını büyük ölçüde geliştiren ve ilk kez IMO'ya anılan sözleşmeye uymaları konusunda bilgi vermesi gereken taraflarla, hükümet eylemlerini kontrol etme yetkisi verilmiştir. STCW-78 sözleşmesinde Manila'da yapılan değişikliklerin kabul edilmesiyle 2010 yılında STCW-78 sözleşmesinin büyük bir revizyonu tamamlanmıştır.

IMO 2000'li yılların başlarında, kirlenme önleyici sistemler (Anti-Fouling Sytems-AFS 2001), yabancı türlerin istilasını önlemek için balast suyu yönetimi (Ballast Water Management-BWM 2004) ile Gemilerin Emniyetli, Çevreye Zarar Vermeden Geri Dönüşümüne İlişkin Sözleşme (Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships-Hong Kong International 2009), olmak üzere deniz ortamına ilişkin yeni sözleşmeler kabul etmiştir.

2000'li yıllarda ayrıca denizde güvenlik kavramı üzerine odaklanılmıştır. SOLAS'ta kabul edilen 2002 yılı değişikliklerinin Temmuz 2004'te yürürlüğe girmesiyle, zorunlu tutulan uluslararası gemi taşımacılığına ilişkin yeni ve kapsamlı bir güvenlik rejiminin yürürlüğe girmesi, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenliği Kodu (International Ship and Port Facility Security-ISPS Code) ile sağlanmıştır.

2005 yılında IMO, Seyir Güvenliğine Yönelik Yasadışı Eylemlerin Bastırılmasına İlişkin Sözleşme ve ilgili protokolü (Convention for the (Suppression of Unlawful Acts-SUA) Against the Safety of Maritime Navigation 1988) çerçevesinde, bir taraf devletin taleplerini ortaya koyan ilgili protokolünü (2005 SUA Protokolleri) değiştirmiştir. Talepte bulunan tarafın, başka bir taraf devletin bayrağını taşıyan geminin veya gemideki ya da gemiye binmek üzere olan bir kişinin şüpheli olduğu gerekçesiyle anılan sözleşme kapsamında oluşturulan bir suç komisyonu tarafından yargılanmasının önü açılmıştır.

IMO enstrümanları yürürlüğe girip uygulandıkça, kazalardan çıkarılan dersler ile teknolojidaki yeni gelişmeler, oluşturulan uluslararası sözleşmelere yeni eklemeler ve değişiklikler yapılmasına neden olmuştur. Uygulamaya odaklanmak, teknik işbirliği programı ile birlikte IMO'nun çalışmalarının önemli bir parçasını oluşturmaktadır.

01 Ocak 2016 tarihinden itibaren bir dizi önemli IMO belgesinde zorunlu hale gelen IMO Üye Devlet Denetim Programı'nın, IMO otoritelerince denetlenen bir üye devlete ne kadar etkili bir şekilde yönetildiğinin kapsamlı ve nesnel bir değerlendirmesini sağlayarak etkin bir uygulamayı desteklemekte kilit rol oynayacağı düşünülmektedir.

BM uzman kuruluşu olarak IMO'nun misyonu, işbirliği yoluyla emniyetli ve güvenli, çevresel açıdan sağlam, verimli ve sürdürülebilir deniz taşımacılığını teşvik etmektir. Bu misyonun amacı, gemicilikten ve seyrüseferden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi ve kontrolünün yanı sıra, ilgili yasal mevzuat göz önünde bulundurularak, IMO araçlarının evrensel ve tek tip bir uygulama için etkili bir şekilde kullanılması yoluyla uygulanabilir en yüksek deniz emniyeti ve güvenliğinin standartlarını benimseyerek gerçekleştirmektir.

IMO'nun deniz emniyeti ve güvenliği konularına ilişkin ortaya koyduğu sözleşme, kod ve tebliğlerin dünya genelinde denizcilik sektöründeki kabul görme ve uygulanma durumu gözönüne alındığında; IMO kararlarının çok etkili olduğu değerlendirilmektedir.

Tarihsel süreç içerisinde IMO'nun yüklenmiş olduğu görevler yukarıda kısaca anlatılmıştır. İlerleyen bölümlerde IMO tarafından ortaya konulan tebliğ, kod ve sözleşmeler detaylı olarak incelenecektir (IMO, 2019a).

### **3.2.4 Uluslararası çalışma örgütü (ILO)**

ILO, BM'in çalışma yaşamındaki uzman kuruluşudur. ILO, 1919 yılında Birinci Dünya Savaşı'na son veren Versay Anlaşması kapsamında, evrensel ve kalıcı bir barışın ancak sosyal adalet temelinde inşa edilebileceği inancından

hareketle kurulmuştur. ILO uluslararası çalışma standartlarını belirlemekte, çalışma yaşamında hakları gözetmekte, insana yakışır iş fırsatlarını özendirilmekte, sosyal korumayı ve çalışma yaşamındaki meselelerle ilgili diyalogu güçlendirmektedir.

1946 yılında BM'nin ilk uzman kuruluşu konumuna gelmiştir. ILO'nun kendine özgü yapısı, hükümetleri, işçi ve işveren temsilcilerini bir araya getirmektedir. 186 devletin üyesi olduğu ILO'nun merkezi İsviçre'nin Cenevre kentindedir. Türkiye ILO'ya 1932 yılında üye olmuştur.

Türkiye, ILO ve IMO'ya üye olup, özellikle uluslararası alanda olmak üzere, denizcilik sektöründe kaide ve kuralların belirlendiği bahse konu örgütlerin kod, sözleşme, kural, tüzük ve tebliğlerinin büyük bir çoğunluğunu çıkarılan yasalarla onaylayarak ulusal mevzuatımıza dahil etmiş ve uyulmasını zorunlu hale getirmiştir.

Bahse konu uluslararası mevzuat kapsamında, açık denizde sefer yapan Türk bayraklı gemiler yurtdışında uğradıkları limanlarda, liman devletinin söz konusu kuralları onaylamış olması durumunda, Türkiye tarafından onaylanmasına bakılmaksızın, sorumlu tutulmaktadır. Bu çerçevede, uluslararası sularda sefer yapan gemilerimiz, tüm hazırlıklarını uluslararası mevzuatı gözönüne alarak yapmakta, seferleri süresince planlı liman devletlerinin kabul ettikleri uluslararası mevzuata uymaktadırlar.

Başta IMO olmak üzere, uluslararası kurum/organizasyonlar tarafından denizcilik sektörüne yönelik oluşturulan kurallar ile bunlara karşılık olarak çıkarılan ulusal yasa ve yönetmeliklerimiz, gemilerde İSG uygulamaları çerçevesinde alt başlıklarda incelenmiştir.

### **3.3. İSG Kapsamında Türkiye Tarafından Onaylanarak Ulusal Mevzuatımıza Dahil Edilmiş IMO Sözleşmeleri**

#### **3.3.1 Denizde can emniyeti uluslararası sözleşmesi (SOLAS-74)**

Çok sayıda değişiklik ve düzeltme içeren SOLAS sözleşmesi, denizde emniyet konusunda en önemli ve en kapsamlı uluslararası araçtır. İlk SOLAS sözleşmesi TITANIC gemi kazasının ardından 1913 yılında İngiliz hükümetinin girişimiyle ve on üç devletin katılımıyla düzenlenen uluslararası bir konferansın temsilcileri tarafından yapılmıştır. Konferans, ilk SOLAS Sözleşmesinin kabulüyle 1914'de sonuçlanmıştır. Birinci Dünya Savaşının çıkmasıyla, anılan anlaşma hiçbir zaman yürürlüğe girmemiştir.

1929'da yine İngiliz hükümetinin girişimiyle ikinci SOLAS sözleşmesi on sekiz ülkeden temsilcilerin katılımıyla yapılmıştır. Bu konferansla ikinci SOLAS Sözleşmesi kabul edilmiştir. II. Sözleşme, kabul eden ülkeler nezdinde yürürlüğe girmiş, birçok değişme-düzeltilme yapılmıştır. Bu nedenle, 1948 ve 1960'ta toplanan konferanslarla aynı isim altında yeni sözleşmeler yapılmıştır. 1960 SOLAS konvansiyonu, 1968, 1969, 1971 ve 1973 yıllarında değiştirilmiştir. 1974 yılında, beşinci SOLAS Sözleşmesi imzalanmıştır. 25 Mayıs 1980'de yürürlüğe girmiş ve yürürlükte olduğu zamandan beri doğal olarak sayısız değişiklik ve düzeltme yapılmıştır. Denizcilik alanındaki gelişmelere paralel olarak sözleşmenin birinci bölümünün güncellenmesi için 1978 ve 1988 yıllarında SOLAS-74 sözleşmesine iki adet ek protokol yapılmıştır (1978 ve 1988 protokolleri). 1978 protokolü Uluslararası Tanker Güvenliği ve Kirliliği Önleme Konferansı'nda kabul edilmiş ve bunun ayrılmaz bir parçası olmuştur. 01 Mayıs 1981 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Daha sonra yakın zamanda Uluslararası Harmonize Sistem Survey ve Sertifikalandırma konferansı yapılmıştır. Bu konferansta, İkinci Protokol 11 Kasım 1988 tarihinde kabul edilmiş; 3 Şubat 2000 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Günümüzde 1978 Protokolü büyük ölçüde işlevini yitirmiş olup, 1988 Protokolü (Harmonize Sürvey ve Sertifikalandırma Sistemi) geniş olarak uygulanmaktadır (Grđinic, 2015).

SOLAS-74 Sözleşmesinin en önemli özelliklerinden birisi “zımni” (tacit) kabul yöntemini içermesidir. Bu usul sayesinde sözleşme hükümleri, belli bir sayıda taraf devlet itiraz etmediği takdirde belirlenmiş bir tarihte uluslararası alanda yürürlüğe girebilmektedir. Yani zımni kabul, değişikliğe itiraz edilmemesi halinde yürürlüğe girişi sağlayan bir usuldür. Bu sayede SOLAS-74 Sözleşmesi denizcilik alanındaki gelişmelere paralel olarak her yıl 1 veya 2 kez güncellenebilmektedir. Sözleşmenin günümüzde yürürlükte olan şekline “değiştirildiği şekli ile SOLAS-74 Sözleşmesi” denmektedir. Zımni Kabul Yöntemi, SOLAS sözleşmesinin ekinin sadece II-XII arası bölümleri için geçerlidir.

SOLAS Sözleşmesi'nin temel amacı, güvenlik kurallarına uygun gemilerin yapımı, ekipmanı ve işletimi için asgari standartları belirlemektir. Bayrak Devletleri, bayraklarının altındaki gemilerin kendi şartlarına uymalarını sağlamaktan sorumludur ve sözleşmede bunun yapıldığının kanıtı olarak bir dizi sertifika verilmiştir. Kontrol hükümleri ayrıca akit hükümetlerin, geminin ve teçhizatının sözleşmenin şartlarına büyük ölçüde uymadığına inanmak için net gerekçeler varsa, diğer akit devletlerin gemileri teftiş etmelerini sağlar. Bu prosedür Liman Devleti Kontrolü (Port State Control-PSC) olarak bilinir. Mevcut SOLAS Sözleşmesi, genel yükümlülükler, değişiklik prosedürü ve benzerlerini belirleyen maddeleri ile devamında XIV bölüme ayrılmış, bir ek içermektedir. Aksi açıkça kararlaştırılmadıkça, SOLAS sözleşmesinin kuralları sadece uluslararası sefer yapan gemiler için geçerlidir.

Birinci bölüm genel hükümleri içerir. Çeşitli gemilerin araştırılması ve geminin sözleşmenin şartlarını yerine getirdiğini gösteren belgelerin hazırlanmasına ilişkin düzenlemeler mevcuttur. Anılan bölümde ayrıca, diğer akit hükümetlerin limanlarındaki gemilerin kontrolüne ilişkin hükümler de bulunmaktadır. SOLAS-88 Protokolü ile bu bölüm kısmen değiştirilmiş ve Harmonize Sürvey ve Sertifikalandırma Sistemi (Harmonized System of Survey and Certification-HSSC) yürürlüğe konmuştur. Askeri gemiler ve asker taşıyan gemiler sözleşmeye tabi değildir.



SOLAS Sözleşmenin ikinci bölüm I. kısmında; Gemi İnşa Alt Bölmeler ve Denge, Makine ve Elektrik Donanımlarına ilişkin isterler açıklanır. Yolcu gemilerinin su geçirmez bölmelere bölünmesi, gemi gövdesindeki hasardan sonra geminin ayakta kalabilmesi yani geminin bekasının sağlanmasına yönelik kıstaslar açıklanmaktadır. Yolcu gemileri için su geçirmez bütünlük ve sintine pompalama düzenlemeleri için gereklilikler ile hem yolcu hem de kargo gemileri için stabilite gereklilikleri de belirtilmiştir.

İki bölme perdesi arasındaki izin verilen maksimum mesafe ile ölçülen alt bölme derecesi, geminin uzunluğuna ve bulunduğu hizmete göre değişmektedir. En yüksek bölme derecesi yolcu gemileri için geçerlidir. Makine ve elektrik tesisatı ile ilgili gereklilikler, gemi, yolcu ve mürettebatın emniyeti için ihtiyaç duyulan hizmetlerin çeşitli acil durumlarda sağlanabilmesi için tasarlanmıştır.

2010 yılında petrol tankerleri ve dökme yük gemileri için “hedefe dayalı standartlar” (Goal-based standards) kabul edilmiştir. Bahse konu standartlar, belirli bir tasarım ömrü için yeni gemilerin tasarlanıp inşa edilmesini ve kullanım ömrü boyunca sağlam ve belirli hasar koşullarında emniyetli ve çevre dostu olmalarını sağlamak amacıyla oluşturulmuştur. Anılan standartlar kapsamında, gemiler çökme de dahil olmak üzere yapısal başarısızlık nedeniyle su baskını, su geçirmezlik bütünlüğü kaybı, batma veya deniz ortamına kirlenme riskini en aza indirecek şekilde yeterli güç, bütünlük ve dengeye sahip olmalıdır.

İkinci bölüm II. kısmında; Yangından Korunma, Yangın Algılama ve Yangın Söndürme sistemlerine ilişkin isterler açıklanır. Tüm gemiler için ayrıntılı yangın emniyeti hükümleri ile yolcu gemileri, kargo gemileri ve tankerler için özel önlemler içerir.

Geminin ısı ve yapısal sınırlar tarafından ana ve dikey bömelere ayrılması, gemi personelinin yaşam mahallerinin, geminin geri kalanından termal ve yapısal sınırlarla ayrılması, yanıcı maddelerin sınırlı kullanımı, kaynağında herhangi bir yangının tespiti, kaynağında herhangi bir yangının izole edilmesi ve söndürülmesi, yangınla mücadele amaçlı kaçış veya erişim yollarının korunması,

yangın söndürme cihazlarının hazır mevcudiyeti, yanıcı kargo buharının tutuşma ihtimalinin en aza indirilmesi prensipleri bu kısımda açıklanmıştır.

Üçüncü bölümde Can Kurtarma Teçhizatı ve düzenlemelerine ilişkin isterler yer almaktadır. Bu bölüm, gemi tipine göre can filikaları, can salları ve can yelekleri de dahil olmak üzere can kurtarma teçhizatı ve düzenlemeler için gereklilikleri içerir. Uluslararası Can Kurtarma Teçhizatları Kodu (International Life-Saving Appliance-LSA Code), can kurtarma teçhizatları için özel teknik şartlar sağlar. Tüm cankurtaran cihazları ile düzenlemelerin ilgili LSA kodu geçerli şartlarına uyması zorunludur.

Dördüncü Bölüm Telsiz Haberleşmelerine ilişkin isterleri açıklar. Bu bölüm, GMDSS içermektedir. 300 gros ton ve üzeri tüm yolcu ve yük gemileri uluslararası seyrüsefer esnasında bir kaza sonrası yer belirlemek veya kurtarma şansını artırmak için tasarlanmış, uydu acil durum konumu gösteren telsiz cihazları (Emergency Position Indicating Radio Beacons-EPIRBs) ve Arama ve Kurtarma Transponderleri (Search And Rescue Transponders-SARTs) dahil olmak üzere, arama kurtarma yansıtıcıları taşımak zorundadır. Söz konusu düzenlemeler, telsiz haberleşme teçhizatının taşınması için gemi gerekliliklerinin yanı sıra, telsiz haberleşme hizmetleri sağlamak üzere hükümetlerle sözleşme yapılan yükümlülükleri de kapsar. Bu bölüm, Uluslararası Telekomünikasyon Birliği (International Telecommunication Union-ITU) telsiz düzenlemeleri ile yakından bağlantılıdır.

Beşinci bölüm seyir emniyeti isterlerini açıklar. Akit hükümetlerin sağlaması gereken belirli seyir emniyeti hizmetlerini tanımlamakta ve genel olarak seyrüsefer esnasında tüm gemiler için geçerli olan operasyonel nitelikteki hükümleri ortaya koymaktadır. Bu durum, yalnızca uluslararası seyrüsefer yapan belirli gemi sınıfları için geçerli olan sözleşmeye tezat oluşturacak şekilde, tüm gemiler için geçerlidir.

Kapsanan konular arasında, gemiler için meteorolojik hizmetlerin sürdürülmesi, buz devriyesi servisi, gemilerin yönlendirilmesi ve arama kurtarma servislerinin bakımı gibi hususlar yer almaktadır. Bu bölüm ayrıca, kaptanların

sıkıntı çekenlerin yardımına devam etmelerine ve akit hükümetlerin tüm gemilerin emniyet açısından yeterli ve verimli bir şekilde yönetilmesini sağlayacak şekilde personelle donatılmalarına yönelik genel bir yükümlülüğünü içerir. Bu bölüm, yolculuk veri kayıt cihazlarının (Voyage Data Recorders-VDR) ve otomatik gemi tanımlama sistemlerinin (Automatic Identification System-AIS) taşınmasını zorunlu kılmaktadır.

Altıncı bölüm yüklerin taşınması ile ilgili isterleri açıklar. Gemiye, diğer yüklere veya gemi personeline tehlikeleri nedeniyle taşıma sırasında özel önlemler alınması gerekebilecek tüm yük tiplerini (dökme sıvılar ve gazlar hariç) kapsar. Düzenlemeler, yük veya yük birimlerinin (konteynırlar gibi) istiflenmesi ve emniyete alınmasına ilişkin şartları içerir. Bu bölümde ayrıca, dökme yük taşıyan gemilerin Uluslararası Tahıl Kodu (International Grain Code) gereklerine uyması hüküm altına alınmıştır.

Yedinci bölümde Tehlikeli Maddelerin Taşınması ile ilgili hususlar açıklanmaktadır. Bu bölümde kurallar birkaç kısımda düzenlenmiştir;

Kısım-A; Tehlikeli malların ambalajlanmış biçimde taşınması; tehlikeli malların sınıflandırılması, paketlenmesi, işaretlenmesi, etiketlenmesi, pankartlanması, belgelenmesi ve istiflenmesi ile ilgili hükümleri içerir. Akit hükümetlerin ulusal düzeyde talimat vermeleri gerekmektedir. IMO tarafından geliştirilen yeni tehlikeli maddeleri barındırmak ve mevcut hükümleri tamamlamak veya revize etmek için sürekli güncellenen Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Maddeler Kodu (International Maritime Dangerous Goods-IMDG Code)'nu zorunlu kılmaktadır. 2 yılda bir güncellenen IMDG Kod, devamlı eklenen yeni tehlikeli maddeler ve değiştirilen taşıma kuralları ile paketli tehlikeli maddelerin deniz yoluyla taşınması için en önemli uluslararası mevzuattır.

Kısım A-1; tehlikeli maddelerin katı halde birlikte taşınması hususları açıklanmaktadır. Bu maddeler için dokümantasyon, istifleme ve ayrılma gerekliliklerini kapsar ve bu tür malları içeren olayların raporlanmasını içerir.

Kısım-B; tehlikeli sıvı kimyasalları dökme halde taşıyan gemilerin inşa ve donanımını kapsar. Uluslararası Dökme Kimyasallar Kodu (International Bulk Chemical Code-IBC Code)'na kimyasal yük taşıyan tankerlerin uyması hüküm altına alınmıştır.

Kısım C; Dökme sıvılaştırılmış gaz taşıyan gemilerin inşa ve donanımını kapsar. Bahse konu gemilerin Uluslararası Gaz Taşıyıcısı Kodu (International Gas Carrier Code-IGC Code) gerekliliklerine uymaları hüküm altına alınmıştır.

Kısım-D; paketlenmiş ışınlanmış nükleer yakıt, plütonyum ve yüksek seviyedeki radyoaktif atıkların gemilerde taşınması için özel gereklilikleri içerir. Gemilerde Yüksek Seviye Radyoaktif Atıklar ile Paketli Işınımlı Nükleer Yakıt ve Plutonyum'un Emniyetli Taşınmasına İlişkin Uluslararası Kodu (International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships-INF Code)'nun gereklerine bu tür ürünleri taşıyan gemilerin uyması hüküm altına alınmıştır.

Sekizinci bölümde, nükleer gemilerle ilgili hususlar açıklanmaktadır. Nükleer güçle çalışan gemiler için temel gereksinimleri sağlar ve özellikle radyasyon tehlikeleriyle ilgilidir. IMO Genel Kurulu tarafından 1981 yılında kabul edilen detaylı ve kapsamlı Nükleer Ticaret Gemileri için Emniyet Kodu (Code of Safety for Nuclear Merchant Ships )'na atıf yapılmıştır.

Dokuzuncu bölüm, gemilerin Emniyetli Yönetim Sistemi Kodu (Safety Manegement System Code)'nu açıklamaktadır. Bu bölüm, donatan veya geminin işletilmesinden sorumlu şirket veya kişilerce gemide bir emniyetli yönetim sistemi kurulması hususunu düzenleyen Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu'nu zorunlu kılar.

Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodu (International Safety Management Code-ISM Code) gerekliliklerine uyan her şirkete bir Uygunluk Belgesi (DoCuments of Compliance-DoC) düzenlenmelidir. Bu belge idare tarafından veya idare tarafından yetkilendirilmiş bir kuruluş veya idarenin talebi üzerine başka bir akit hükümet tarafından düzenlenmelidir. DoC'un bir kopyası onay için

talep edildiğinde donatanın çoğaltabilmesi maksadıyla gemide saklanır. İdare veya idare tarafından tanınan bir kuruluş tarafından her gemiye bir Emniyet Yönetimi Sertifikası (Safety Management Certificate-SMC) verilir. İdare veya idare tarafından yetkilendirilmiş kuruluş, Emniyet Yönetimi Sertifikasını vermeden önce, şirket veya gemi yönetiminin, onaylanmış emniyetli yönetim sistemine uygun olarak çalıştığını kontrol etmelidir. (IMO, 2014).

Onbirinci bölüm, yüksek süratli tekneler için emniyet tedbirlerinin düzenlendiği Uluslararası Yüksek Süratli Tekneler İçin Emniyet Kodu (International Code of Safety for High-Speed Craft-HSC Code)'nu zorunlu kılmaktadır. Yüksek süratli tekneler, HSC kod gereklerini yerine getirmeleri durumunda SOLAS sözleşmesinin Bölüm I-IV arası gerekleri ile Bölüm V Kural 18, 19 ve 20 gereklerini karşılamış sayılmaktadır.

Onbirinci bölüm birinci kısım, deniz emniyetini artırıcı özel önlemleri kapsar. İdare adına denetim ve belgelendirme yapmak üzere yetkilendirilmiş kuruluşlara ilişkin hükümleri açıklar. Gelişmiş surveyler; gemi tanıtım numarası uygulaması ve Liman Devleti Kontrolü ile ilgili bazı hükümleri düzenlemektedir.

Bu bölümün XI-2/3 sayılı tüzüğü, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu (International Ship and Port Facilities Security Code-ISPS Code)'nu içermektedir. Kuralların A kısmı zorunlu olup, B kısmı zorunlu gerekliliklere en iyi şekilde nasıl uyulacağına dair tavsiyeleri içerir. XI-2/8 kuralı kaptanın, geminin güvenliğini sağlamak için gerekli kararları almasını ve profesyonel yargıda bulunmadaki rolünü onaylamaktadır. Kaptanın şirket, kiralayan veya bu konuda herhangi bir kişi tarafından sınırlandırılmayacağını açıklamaktadır.

XI-2/5 kuralı, tüm gemilere bir gemi güvenlik alarm sistemi sağlanmasını gerektirir. XI-2/6 kuralı, liman tesislerine ilişkin isterleri kapsar ve akit hükümetlere, liman tesisi güvenlik değerlendirmelerinin yapılmasını ve liman tesisi güvenlik planlarının ISPS Koduna uygun olarak geliştirilmesi, uygulanması ve gözden geçirilmesini gerekli kılar. Bu bölümdeki diğer düzenlemeler IMO'ya bilgi sağlanması, limandaki gemilerin kontrolü (gecikme, gözaltı, liman içindeki

hareketler dahil olmak üzere işlemlerin kısıtlanması veya bir geminin limandan çıkarılması gibi önlemler dahil) ve şirketlerin özel sorumluluğunu kapsamaktadır.

Onikinci bölüm, dökme yük gemileri için ilave emniyet tedbirlerini kapsar. Boyu 150 metreden daha büyük dökme yük gemileri için yapısal gereksinimleri düzenlemektedir.

Onüçüncü bölüm, 01 Ocak 2016 tarihinden itibaren IMO Üye Devlet Denetim Programını zorunlu kılmaktadır.

Ondördüncü bölüm, kutup sularında faaliyet gösteren gemiler için emniyet tedbirlerini kapsar. Bu bölüm, 01 Ocak 2017'den itibaren, Kutup Sularında Çalışan Gemiler İçin Uluslararası Kodu (International Code for Ships Operating in Polar Waters-The Polar Code)'nu zorunlu kılmaktadır.

SOLAS-74 Sözleşmesine ülkemiz 25 Mayıs 1980 tarih ve 16985 sayılı RG'de yayımlanan 06.03.1980 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile taraf olmuştur. Sözleşme, ülkemiz açısından 25 Mayıs 1980 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye'nin SOLAS-74 sözleşmesinin 1978 ve 1988 Protokollerine taraf olması için çalışmalar devam etmektedir (IMO 2019b, UDHB, 2019).

### **3.3.2 Gemiadamlarının eğitimi, belgelendirilmesi ve vardiya tutma esasları uluslararası sözleşmesi (STCW-78)**

Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Sözleşmesi 07 Temmuz 1978 tarihinde kabul edilmiş olup, 28 Nisan 1984 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 1995 ve 2010'da STCW-78 Sözleşmesi'ne önemli revizyonlar yapılmıştır.

STCW-78 Sözleşmesi, gemiadamları için uluslararası düzeyde eğitim, belgelendirme ve vardiya tutma esaslarına ilişkin temel gereklilikleri belirleyen ilk sözleşmedir. Bahse konu sözleşmeden önce eğitim, gemiadamlarının belgelendirme ve gözetleme standartları, genellikle diğer ülkelerdeki uygulamalara atıfta bulunmadan, hükümetler tarafından kendi bünyesinde oluşturulmuştur. Sonuç olarak, deniz taşımacılığı, endüstriler arasında uluslararası

yönü en fazla olan sektör olmasına rağmen, ülkeler arasında standartlar ve prosedürler geniş bir çeşitlilik göstermiştir.

Sözleşme, üye ülkelerin karşılması gereken denizciler için eğitim, belgelendirme ve vardiya tutma esasları ile ilgili asgari standartları belirlemektedir.

Sözleşmenin büyük bir revizyonunu öngören bir konferansla kabul edilen 1995 tarihli değişiklikler, sözleşmeyi güncelleme ihtiyacına ve “yönetimin memnuniyetine göre” gibi belirsiz cümlelere yapılan eleştirilere cevaben yapılmıştır. Anılan değişiklikler farklı yorumlara neden olmuştur.

1995'teki değişiklikler 01 Şubat 1997'de yürürlüğe girmiştir. Revizyonun en önemli özelliklerinden biri, teknik ek'in bölümlere ayrılarak birçok teknik kuralın aktarıldığı yeni bir STCW Kodu oluşturmasıdır. Kısım B tavsiye edilirken, kuralların A Kısmı zorunludur. Kuralları bu şekilde bölmek, yönetimi kolaylaştırdığı gibi aynı zamanda gözden geçirme ve güncelleme görevini de basit hale getirmiştir. Usul ve yasal nedenlerden dolayı, kodlarda değişiklik yapmak için tam bir konferans çağırma ihtiyacı ortadan kaldırılmıştır.

Bir diğer önemli değişiklik, sözleşmeye taraf devletlerin, IMO'ya, sözleşmeye uyum sağlamak için alınan idari önlemlerle ilgili ayrıntılı bilgi vermesi gerekmesidir. Genel olarak uygulama bayrak devletlerine bağlıyken, liman devleti kontrolü de uygunluğu sağlamak için geliştirilmiştir. Bölüm I'de, revize edilmiş sözleşmenin I/7 yönetmeliği çerçevesinde, tarafların, sözleşmeye uyumu sağlamak için alınan idari tedbirler, eğitim ve öğretim kursları, sertifikasyon prosedürleri ve uygulama ile ilgili diğer faktörler hakkında ayrıntılı bilgi vermeleri gerekmektedir. STCW sözleşmesi, yetkili taraflarca atanan personel vasıtasıyla paneller düzenlenerek gözden geçirilir. Daha sonra taraflarca tamamen üzerinde mutabık kalınan bulgular, IMO Genel Sekreteri'ne dolayısıyla Deniz Emniyeti Komitesine (Maritime Safety Committee-MSC) rapor edilmektedir. MSC daha sonra STCW Sözleşmesine uyum sağlamış “onaylanmış tarafların” bir listesini yayınlamaktadır.

Sözleşmenin birinci bölümünde genel hükümler, ikinci bölümünde gemi kaptanı ve güverte bölümü ile ilgili hususlar, üçüncü bölümünde makine bölümü, dördüncü bölümünde telsiz bölümü ve telsiz personeli ile ilgili hususlar, beşinci bölümünde belirli sınıf gemi personeli için özel eğitim gereksinimleri, altıncı bölümünde acil durum, iş güvenliği, tıbbi bakım ve hayatta kalma hususları, yedinci bölümünde alternatif sertifikalandırma hususları, sekizinci bölümünde ise vardiya tutma esasları açıklanmaktadır.

Sözleşmede yer alan düzenlemeler, STCW Kodu'ndaki bölümlerle desteklenir. Genel olarak ifade etmek gerekirse, sözleşme daha sonra genişletilen ve kurallarda açıklanan temel gereklilikleri içerir. Kodun A kısmı zorunludur. Deniz personelinin ihtiyaç duyduğu asgari yeterlilik standartları, bir dizi tabloda ayrıntılı olarak verilmektedir. Kodun B kısmı, tarafların sözleşmeyi uygulamalarına yardımcı olması için tavsiyeleri içermektedir. Önerilen önlemler zorunlu değildir ve verilen örnekler yalnızca belirli sözleşme gerekliliklerine nasıl uyulabileceğini gösterme amaçlıdır. Bununla birlikte, genel olarak verilen öneriler, IMO içindeki tartışmalar ve diğer uluslararası kuruluşlarla istişare yoluyla uyumlaştırılmış bir yaklaşımı temsil etmektedir.

STCW Sözleşmesi ve Kodu'nda 25 Haziran 2010 tarihinde yapılan Manila değişiklikleri, STCW Sözleşmesi ile kurallarında büyük bir revizyon işaret edilerek kabul edilmiştir. Bu değişiklikler, 01 Ocak 2012 tarihinde, zımni kabul prosedürü çerçevesinde yürürlüğe girmiştir. Manila değişikliklerinin amacı, Sözleşme ve Kod'un ilk kez kabul edildikleri günden bu yana, yeni gelişmeler ile güncellenebilmesi ve öngörülebilir gelecekte ortaya çıkması beklenen sorunların ele alınmasının kolaylaştırılmasıdır.

Sözleşme ve Kod'un her bir bölümünde önemli değişiklikler bulunmaktadır; bahse konu değişiklikler sırasıyla yeterlilik belgelerine ilişkin hileli uygulamaların önlenmesi ve değerlendirme sürecinin güçlendirilmesi için iyileştirilmiş önlemler, (Tarafların Sözleşme'ye uyumunun izlenmesi), çalışma ve dinlenme saatleri ile ilgili revize edilmiş şartlar, uyuşturucu ve alkol bağımlılığının önlenmesi için yeni şartların yanı sıra denizciler için tıbbi uygunluk standartlarına ilişkin güncellenmiş standartlar, müktedir denizciler için yeni sertifikasyon gereklilikleri; örneğin



elektronik haritalar ve bilgi sistemleri (Electronic Charts and Information Systems-ECDIS) gibi modern teknolojide eğitim ile ilgili yeni gereksinimler, liderlik ve ekip çalışmasında deniz ortamı bilinçlendirme eğitimi ve eğitim için yeni gereklilikler, gemi elektroniği personeli için yeni eğitim ve sertifikasyon gereklilikleri, sıvılaştırılmış gaz tankerlerine hizmet veren personel için yeni şartlar da dahil olmak üzere, her tür tanker gemisinde hizmet veren personel için yetkinlik şartlarının güncellenmesi, güvenlik eğitimi için yeni şartlar ve denizcilerin gemileri korsanların saldırısına uğradığında başa çıkabilmeleri için uygun şekilde eğitilmelerini sağlayacak hükümler, uzaktan eğitim ve internet tabanlı öğrenmeyi içeren modern eğitim metodolojisinin tanıtılması, kutup sularında faaliyet gösteren gemilerde hizmet veren personel için yeni eğitim rehberi, dinamik konumlandırma sistemlerini işleten personel için yeni eğitim rehberini içermektedir (IMO, 2019c).

STCW kodu altıncı bölüm çerçevesinde Temel Emniyet Eğitimi örnek olarak aşağıda verilmiştir. Gemicilerin denizde emniyet tanıma ve temel eğitim almaları istenmektedir. Tüm gemiciler için zorunlu asgari isterler ile talimatlar yer alır. Bu sertifikanın sahibi, STCW kodunun 2. paragrafı altıncı bölüm A-VI/1 kapsamında temel eğitim ve öğretimi tamamlamış olarak addedilmektedir(Kural VI/1) (Australian Government Maritime Safety Authority, 2019).

Bu temel güvenlik eğitimi dört kısa süreli kursun tamamlanmasını gerektirmektedir. Alınan eğitimler sırasıyla kişisel hayatta kalma teknikleri, yangından korunma ve yangınla mücadele, ilk yardım eğitimi, İSG kapsamında kişisel emniyet ve sosyal sorumluluklar anılan kurslar süresince gemicilere verilmekte ve sertifiklandırılmaktadır (IMO, 2005).

### **3.4. Türkiye Tarafından Onaylanan ILO Sözleşmeleri**

Ülkemiz tarafından onaylanarak yürürlüğe sokulan ILO'nun İş Sağlığı ve Güvenliği ve Çalışma Ortamına İlişkin 155 sayılı Sözleşmesi ile İş Sağlığı Hizmetlerine İlişkin 161 sayılı Sözleşmesi tüm çalışanlar için geçerlidir. Gemilerde çalışma şartları ve gemi adamlarına ilişkin ülkemiz tarafından

onaylanan toplam 13 adet sözleşme bulunmaktadır. Bu sözleşmelerden İSG çerçevesinde olanlar aşağıda belirtilmiştir.

### **3.4.1. 155 no'lu İSG ve çalışma ortamına ilişkin sözleşme (c155 - occupational safety and health convention, 1981)**

ILO tarafından 3 Haziran 1981 tarihinde kabul edilmiş olup, ülkemiz tarafından ise 7 Ocak 2004 tarihinde 5038 sayılı kanun ile onaylanmış 22 Nisan 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Bu sözleşme tüm ekonomik faaliyet dalları için geçerlidir. Bu sözleşmeyi onaylayan bir üye, mümkün olan en erken aşamada, ilgili işveren ve işçi temsilci örgütleriyle istişare edildikten sonra, önemli bir nitelikteki özel sorunların ortaya çıkması konusunda kısmen veya tamamen, deniz taşımacılığı veya balıkçılık gibi belirli ekonomik faaliyet dallarının uygulanmasını hariç tutabilir (Madde-1). Bu sözleşme, kapsanan ekonomik faaliyet dallarındaki tüm çalışanlar için geçerlidir (Madde-2).

Sözleşmede geçen işçiler terimi, 6331 sayılı İSG kanunu ile paralel olarak kamu çalışanları da dahil olmak üzere tüm çalışan kişileri kapsamaktadır. Sözleşmenin amacı, iş ortamında doğabilecek tehlikelerin sebeplerini en aza indirmek suretiyle, iş sırasında meydana gelen, bunlarla bağlantılı veya bunlardan kaynaklanan sağlık kazalarını ve yaralanmaları önlemektir.

İşverenin yükümlülükleri, kontrol, ölçüm, araştırma, acil durumlar, ilk yardım, çalışmaktan kaçınma hakkı, sağlık gözetimi, çalışanların bilgilendirilmesi, eğitimi, görüşlerinin alınması ve katılımlarının sağlanması, çalışan temsilcisi ve çalışanların yükümlülükleri gibi İSG Kanunu paralelinde olan hususlardır.

### **3.4.2. 161 sayılı sağlık hizmetlerine ilişkin s3zleşme (c161 - occupational health services convention, 1985)**

ILO tarafından 7 Haziran 1985 tarihinde kabul edilmiş olup, 3lkemiz tarafından ise 7 Ocak 2004 tarihinde 5039 sayılı kanun ile onaylanmış, 22 Nisan 2005 tarihinde y3r3rl3e girmiştir.

Bu s3zleşme, b3t3n ekonomik faaliyet dallarında ve t3m işletmelerde, kamu sekt3r3 ve 3retim kooperatifleri 3yelerini de kapsayan, b3t3n iş3iler i3in, iş sağlığı hizmetlerinin s3rekli bir şekilde geliştirilmesini 3ng3rmektedir. S3zleşmeyi onaylayan 3ye 3lke, 3alışanlarına bu şartları sağlamakla m3kelleftir.

S3zleşmede iş sağlığı terimi; “işle ilgili olarak optimum fiziksel ve zihinsel sağlığı kolaylaştıracak g3venli ve sağlıklı bir 3alışma ortamı oluşturma ve s3rd3rme gerekliliklerin sağlanması ile işin, fiziksel ve zihinsel sağlık durumları işığında 3alışanların yeteneklerine uyarlanması” olarak a3ıklanmıştır.

Her bir işverenin, 3alışanlarının iş sağlığı ve g3venliği konusundaki sorumluluklarına halel getirmeksizin ve iş3ilerin İSG konularına katılma zorunluluğu nedeniyle, iş sağlığı hizmetleri teşebb3s3n mesleki risklerine uygun olarak aşağıdaki işlevlere sahip olması hedeflenmektedir.

S3zleşmede, işyerindeki sağlık tehlikelerinden kaynaklanan risklerin belirlenmesi ve değerlendirilmesi, sıhhi tesisler, kantinler ve bu tesislerin işveren tarafından temin edildiği konutlar da dahil olmak 3zere, 3alışanların sağlığını etkileyebilecek olan 3alışma ortamındaki fakt3rlerin ve iş uygulamalarının g3zetimi, iş yerlerinin tasarımı, makine ve diğer te3hizatın se3imi, bakımı ve durumu ve işyerinde kullanılan maddeler de dahil olmak 3zere işin planlanması ve d3zenlenmesi konusunda tavsiyeler, yeni ekipmanın sağlık y3nlerinin test edilmesi ve değerlendirilmesinin yanı sıra, 3alışma uygulamalarının iyileştirilmesine y3nelik programların geliştirilmesine katılım, iş sağlığı ve g3venliği, 3alışma ortamı hijyeni, ergonomi, bireysel ve toplu koruyucu donanım hakkında tavsiyeler, iş3ilerin iş sağlığının g3zetimi, işin iş3iye uyarlanmasını teşvik etmek, mesleki rehabilitasyon 3nlemlerine katkı, iş sağlığı ve hijyeni ve

ergonomi alanlarında bilgi, eğitim ve öğretim sağlama konusunda işbirliği yapmak, ilk yardım ve acil durum tedavisini düzenlemek, meslek kazaları ve meslek hastalıklarının analizine katılım hüküm altına alınmıştır.

ILO'nun 161 Sayılı Sağlık Hizmetlerine İlişkin Sözleşmesi içerisinde, 6331 sayılı İSG Kanunu ile benzerlik arz eden iş sağlığı hizmetleri ve bu hizmetlerin desteklenmesi, kontrol, ölçüm ve araştırma, acil durumlar ve ilkyardım, sağlık gözetimi, çalışanların bilgilendirilmesi, eğitimi, görüşlerinin alınması ve katılımlarının sağlanması ve çalışan temsilcisi hususları bulunmaktadır.

### **3.4.3. 134 sayılı iş kazalarının önlenmesine (gemiadamları) ilişkin sözleşme (c134 - prevention of accidents (seafarers) convention, 1970)**

ILO tarafından 14 Ekim 1970 tarihinde kabul edilmiş olup, ülkemiz tarafından ise 15 Temmuz 2003 tarihinde 4935 sayılı kanun ile onaylanmış, 17 Mart 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Bu sözleşmede gemici terimi, savaş gemisi dışında sözleşmenin yürürlükte olduğu normal olarak seyir faaliyetlerini icra eden gemilerdeki tüm personeli ifade etmektedir. Bu sözleşmenin amacı kapsamında denizciler için iş kazaları terimi, çalıştıkları işlerden veya görevlerinden kaynaklanan tüm kazaları kapsar.

Genel olarak, gemi sahibine, koruyucu teçhizat veya diğer kaza önleme önlemleri sağlama yükümlülüğü, denizciler tarafından bu tür teçhizat ve güvenlik önlemlerinin kullanımı ve ilgili kaza önleme önlemlerine uymaları şartı getirilmiştir.

Sözleşmeye taraf olan ülkelere iş kazalarının önlenmesine ilişkin yasal düzenleme yapma yükümlülüğü getirilmiştir. Bu düzenlemeler, gemiadamlarının işinde kazaların önlenmesi ve işyerinde sağlığın korunmasına ilişkin genel kurallara atıfta bulunacak ve gemicilikte çalışmaya özgü kazaların önlenmesine yönelik tedbirleri belirtecektir. Alınacak tedbirler, genel ve temel hükümler, geminin yapısal özellikleri, makineler, güverte üzerinde ve altında özel güvenlik önlemleri, ekipman yükleme ve boşaltma, yangından korunma ve yangınla

mücadele, çapalar, zincirler ve emniyet şeritleri, tehlikeli kargo ve balast ile denizciler için kişisel koruyucu donanım hususlarını kapsayacaktır.

Sözleşmenin diğer maddelerinde 6331 sayılı İSG Kanunu ile benzerlik arz eden yükümlülükler ise ulusal denetim, kazaların önlenmesi maksadıyla başkanlığını gemi kaptanının yaptığı ve çalışanlardan oluşan bir kurul, kaza önleme programı, kazaların önlenmesi maksadıyla bağımsız kuruluşlar tarafından verilecek eğitimler ve kaza önleme maksadıyla oluşturulan talimatların çalışma mahallerine asılmasıdır.

#### **3.4.4. 164 no'lu gemiadamlarının sağlığının korunması ve tıbbi bakımına ilişkin sözleşme (c164-health protection and medical care (seafarers) convention, 1987)**

ILO tarafından 24 Eylül 1982 tarihinde kabul edilmiş, ülkemiz tarafından ise 15 Temmuz 2003 tarihinde 4945 sayılı kanun ile onaylanmış ve 17 Mart 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Bu Sözleşme, genel veya özel mülkiyete ait olsun veya olmasın, sözleşmenin yürürlükte olduğu ve normal olarak ticari deniz seyri ile ilgilenen herhangi bir üyenin bölgesinde kayıtlı olan her deniz gemisi için geçerlidir. Sözleşmenin amacı doğrultusunda, gemiadamı terimi, bu sözleşmenin uygulandığı deniz gemisinde herhangi bir kapasitede çalışan herhangi bir kişi anlamına gelmektedir. Sözleşmeye taraf her üyeyi, ulusal yasa veya yönetmeliklerle, donatanları gemilerini uygun sıhhi ve hijyenik şartlarda tutmaktan sorumlu kılmaktadır.

Sözleşme ile gemilerde, tıbbi rehber taşınması, sağlık personeli ve doktor bulundurulması, tıbbi yardım alınması hususları, gemilerin groston bazında tıbbi personel ve malzeme kıstasları belirlenmiştir. Bu sözleşmenin uygulandığı tüm gemilerin, talep edilmesi halinde diğer gemilere mümkün olan tüm tıbbi yardımları sağlaması hüküm altına alınmıştır.

### **3.4.5. 55 no'lu gemiadamlarının hastalanması, yaralanması ya da ölümü halinde armatörün sorumluluğuna ilişkin sözleşme (c055-shipowners' liability (sick and injured seamen) convention, 1936)**

ILO tarafından 24 Ekim 1936 tarihinde kabul edilmiş olup, ülkemiz tarafından ise 15 Temmuz 2003 tarihinde 4942 sayılı kanun ile onaylanmış, 17 Mart 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Sözleşme ile armatörler ile gemi donatanlarının, gemiadamlarının seyirleri esnasında meydana gelen hastalık, yaralanma veya ölüm durumundaki sorumlulukları hüküm altına alınmış, hastalık ve yaralanmalara ilişkin tedavi masraflarının karşılanması belirli kıstaslar çerçevesinde armatör sorumluluğunda olduğu karara bağlanmıştır. Donatan tarafından gemiadamlarının ölümü sigorta ve ödenecek tazminat giderlerinin karşılanması kıstaslar dahilinde karara bağlanmıştır.

### **3.4.6. 73 no'lu gemiadamlarının sağlık muayenesine ilişkin sözleşme (c073 - medical examination (seafarers) convention, 1946)**

ILO tarafından 6 Haziran 1946 tarihinde kabul edilmiş, ülkemiz tarafından ise 25 Haziran 2003 tarihinde 4908 sayılı kanun ile onaylanmış ve 17 Mart 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Gemiadamlarının, görev yaptıkları bölümler esas alınarak fiziki yeterlilik kıstasları hüküm altına alınmış, gemide çalışan tüm personelin herhangi bulaşıcı hastalığa sahip olmadıkları, ilgili kıstasları taşıdığına dair sağlık raporu almaları gerekliliği karara bağlanarak kriterler belirlenmiştir.

Yapılacak işe uygun sağlık raporu alınma zorunluluğu, raporun iki yılda bir yenilenmesi ve sağlık raporu bulunmayan gemiadamının çalıştırılmaması hususları İSG Kanunu paralelinde olan hükümlerdir.

### **3.4.7. 92 no'lu mürettebatın gemide barınmasına ilişkin sözleşme (133 no'lu sözleşmeye ilave hükümler) (c092 - accommodation of crews convention (revised), 1949)**

ILO tarafından 8 Haziran 1949 tarihinde kabul edilmiş, ülkemiz tarafından ise 25 Haziran 2003 tarihinde 4907 sayılı kanun ile onaylanmış ve 17 Mart 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Aynı sözleşme, modern gemilerin yapımı ve işletmelerin hızlı değişen özellikleri karşısında ek ihtiyaçlar kapsamında güncellenerek 14 Ekim 1970 tarihinde 133 sayılı sözleşme ile yenilenmiş, ülkemiz tarafından 2 Ekim 2003 tarihinde 4973 sayılı kanun ile onaylanmış ve 17 Mart 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Sözleşmenin yürürlükte olduğu her üye, bu sözleşmenin II, III ve IV. bölümündeki hükümlerin uygulanmasını sağlayan kanun veya yönetmeliklerin hazırlanmasını taahhüt etmiştir. Gemi personelinin yaşam mahalleri ile istirahat salonlarının planlaması ve kontrolü, yaşam mahallerinin asgari şartları, mevcut gemilere sözleşmenin uygulanarak gerekli yasal zeminin oluşturulması kararlaştırılmıştır.

### **3.4.8. 58 no'lu asgari yaş sözleşmesi (revize) (c058-minimum age (sea) convention (revised), 1946)**

ILO tarafından 22 Ekim 1946 tarihinde kabul edilmiş, ülkemiz tarafından ise 25 Mayıs 1959 tarihinde 7293 sayılı kanun ile onaylanmış ve 29 Eylül 1959 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Gemi adamlarının asgari yaş sınırı anılan sözleşmeyle 15 yaş olarak belirlenmiş olup, özel durumlar dışında (eğitim) çalıştırılmaması üye devletlerce karar altına alınmıştır. Bahse konu özel durumlar için de asgari alt limit 14 yaş olarak belirlenmiştir.

### **3.4.9. 53 no'lu ticaret gemilerinde çalışan kaptanlar ve gemi zabitlerinin mesleki yeterliliklerinin asgari icaplarına ilişkin sözleşme (c053-officers' competency certificates convention, 1936)**

ILO tarafından 6 Ekim 1936 tarihinde kabul edilmiş, ülkemiz tarafından 25 Haziran 2003 tarihinde 4906 sayılı kanun ile onaylanmış ve 22 Nisan 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ticari gemilerinin kaptan, güverte ve makine zabitlerinin asgari mesleki yeterlilik standartları sözleşme kapsamında karara bağlanmıştır.

### **3.4.10. 68 no'lu gemilerde mürettebat için iâşe ve yemek hizmetlerine ilişkin sözleşme (c068-food and catering (ships' crews) convention, 1946)**

ILO tarafından 6 Haziran 1946 tarihinde kabul edilmiş, ülkemiz tarafından ise 15 Temmuz 2003 tarihinde 4943 sayılı kanun ile onaylanmış ve 17 Mart 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Sözleşmeye üye devletler tarafından yiyecek ve su kaynakları, ikmal-iâşe hizmetleri ile soğutma odaları dahil olmak üzere gemideki yemekhane alanlarının inşası, konumu, havalandırması, ısıtılması, aydınlatması, su sistemi ve ekipmanı ile ilgili düzenlemelerin asgari standartları karara bağlanmıştır (ILO 2019, ILO-Ankara Ofisi, 2019).



## **4. ULUSAL MEVZUATTA YER ALAN DENİZCİLİK KANUN VE YÖNETMELİKLERİNİN GEMİLERDE İSG AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ**

Mevzuatımızda, sivil bahriyeye yönelik çıkarılmış olan iki temel kanun bulunmakla birlikte, Deniz İş Kanunu tamamen gemi adamlarının, yaptıkları iş akitleri ve bu çerçevedeki haklarını ortaya koymaktadır. Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun ile SOLAS (Denizde Can Emniyeti) gereklilikleri mevzuatımıza ithal edilmiştir. Anılan kanun ile, denizde can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme, seyir emniyeti, denize elverişlilik, ceza hükümleri ile gemi sağlık koşulları ve denizde çatma konularına da değinilmektedir.

### **4.1. 854 sayılı Deniz İş Kanunu**

Söz konusu kanun, 20 Nisan 1967 tarihinde çıkarılmış olup gemilerde bir hizmet sözleşmesi ile çalışan gemiadamlarının ve bunların işverenleri hakkında uygulanmaktadır. Gemi personelini oluşturan gemiadamlarının sahip olduğu haklar ve işverenleri olarak adlandırılan gemi sahipleri veya kendisinin sahip olmadığı bir gemiyi kendi nam ve hesabına işleten kimseler ile olan ilişkilerini düzenlemektedir.

Bahse konu kanun 4857 sayılı İş Kanununa benzer şekilde; işveren, gemi adamı, kaptan ve işveren vekili tanımlarından, yazılı sözleşme ve şeklinden, belirli süreli sözleşme, çalışma belgesi, fesih ve şartlarından, kıdem tazminatı, iş süresi, fazla çalışma, ücret ve ücrette kesintiden, avans, izin, iaaşe, tatil hakları açıklanmaktadır. Anılan kanun kapsamında kısaca gemi personelinin iş sözleşmesi ve özlük hakları belirlenmiştir.

#### **4.1.1. 4922 sayılı denizde can ve mal koruma hakkında kanun**

Ulusal mevzuatımıza denizde can emniyeti gerekleri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yürütülmekte olan ve 10 Haziran 1946 tarihinde kabul edilen söz konusu kanunla ithal edilmiştir. Genel olarak SOLAS isterlerini karşılamakla birlikte, SOLAS konvansiyonu ve kodlarının detayları, kanun çerçevesinde

düzenlenen yönetmelik, tüzük, yönerge ve tebliğlerle hükümlere bağlanmaktadır. Daha önce arz edilen SOLAS konvansiyonun günümüz gelişmeleri ve teknolojik ihtiyaçları çerçevesinde yapılan değişme/düzeltilmeler bu yolla mevzuatımıza dahil edilmektedir.

Bu çerçevede 4922 sayılı kanun yeni ihtiyaçlar ve uluslararası sözleşmelerde yapılan güncellemeler neticesinde altı kez değişikliğe uğramıştır. Son değişiklik 2018 yılında yapılmıştır.

Söz konusu kanunun 2-6 ve 11. maddeleri çerçevesinde Gemilerin Teknik Yönetmeliği hazırlanmıştır. Bahse konu yönetmelikte; SOLAS'ın gemilerin belgelendirilmesi ve sörveyi, yangın emniyeti ve can kurtarma donanımlarına yönelik hükümler bulunmaktadır. Yönetmeliğe ait detaylı bilgi müteakip bölümlerde verilmiştir.

Türk gemileriyle Türk liman ve karasularında yolculuk eden yabancı gemilerin, denizde çatışmalarını önlemek ve denizde meydana gelebilecek kazaların engellenmesi amacıyla işaret edilecek görsel işaretler, verecekleri ses ve manevra işaretleri, tabi olunan seyir kuralları ile acil durumlarda veya tehlike hallerinde yardım maksatlı verecekleri ve gösterecekleri her türlü işaret kanun çerçevesinde yönetmelikle düzenlenmiştir. Söz konusu düzenleme, Denizde Çatışmayı Önleme Yönetmeliği'dir ve her Türk gemisinde bulundurulması 4922 sayılı kanun gereği zorunludur.

Ülkemizin IMO sözleşmeleri gerekliliklerinin sağlanması amacıyla bu iki ana kanunun çerçevesinde çıkarılan yönetmelikler ve yasal dayanakları tablo halinde Tablo 4.1'de sunulmuştur (MGYGM, 2019).

**Tablo 4.1 Deniz İş Kanunu ve 4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun Çerçevesinde Çıkarılan Yönetmelikler ve Yasal Dayanakları.**

Yönetmeliğin Adı	Yasal Dayanak (Uluslararası Sözleşme)	RG Tarih ve Sayısı (En son değişme tarihi)
Gemilerin Teknik Yönetmeliği	10.6.1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun Madde 2,3,4,5,	17.12.2009/27409
Gemi Teçhizatı Yönetmeliği	4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun, 4703 sayılı Ürünlere İlişkin Teknik Mevzuatın Hazırlanması ve Uygulanmasına Dair Kanun ile 1966 Yükleme Hattı Uluslararası Sözleşmesi(International Convention on Load Lines- LL66), 1972 Denizde Çatışmaların Önlenmesi İçin Uluslararası Kurallar Hakkında Sözleşme(Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea- COLREG-72), MARPOL-73 ve SOLAS-74 hükümlerine dayanılarak hazırlanmıştır.	
Yolcu Gemilerinin Emniyetine ve Gemilerdeki Yolcuların Kayıt Altına Alınmasına İlişkin Yönetmelik	10.6.1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun hükümlerine dayanılarak, ilgili uluslararası sözleşmeler ve kurallar paralelinde, (SOLAS-74, LL-66, , HSC Kod, Dinamik Destekli Gemiler Kodu (DSC Code), ISM Kod) hazırlanmıştır.	12.12.2007/26728
Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik	10.6.1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanununun Madde 3, 4, 6 ve SOLAS-74, LL-66, MARPOL-73/78, STCW-78 sözleşmelerine paralel olarak hazırlanmıştır.	10.11.2006/ 26342 (21.5.2016/29718)
Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği	STCW-78	10.02.2018/30328 (19.10.2018/30570)

Seyir Halindeki Gemilerde Daha İyi Tıbbi Hizmet Verilmesi İçin Gerekli Asgari Sağlık ve Güvenlik Koşulları Hakkında Yönetmelik	24.4.1930 tarih ve 1593 sayılı Umumi Hıfzıssıhha Kanununun Madde 29, 47; AB'nin 92/29/EEC sayılı "Gemilerde Daha İyi Tıbbi Tedavi Geliştirilmesi İçin Asgari Güvenlik ve Sağlık Gereksinimleri" hakkındaki Konsey Direktifi dikkate alınarak, Avrupa Birliğine uyum çerçevesinde hazırlanmıştır.	23.06.2002/24794 (20.08.2005/25912)
Gemiadamlarının İkamet Yerleri, Sağlık ve İaşelerine Dair Yönetmelik	854 sayılı Deniz İş Kanununun Madde 35	20.12.1989/20378
Balıkçı Gemilerinin Emniyeti Hakkında Yönetmelik	10.6.1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun hükümlerine dayanılarak, 11/12/1997 tarihli ve 97/70/EC "Balıkçı Gemileri için Harmonize Emniyet Rejimi konulu AB Direktifi" hükümlerine paralel olarak hazırlanmıştır.	23.02.2006/26089
Balıkçı Gemilerinde Yapılan Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik	6331 sayılı İSG Kanunu Madde 30, 23.11.1993 tarihli ve 93/103/EC "Balıkçı Gemilerinde Yapılan Çalışmalarda Asgari Emniyet ve Sağlık Gereklilikleri konulu AB Direktifi"ne paralel olarak hazırlanmıştır.	20.08.2013/28741
Denizde Çatışmayı Önleme Yönetmeliği	COLREG-72	29.4.1978/16273 (20.9.1984-84/8541)
Dökme Yük Gemilerinin Güvenli Bir Şekilde Yüklmesi ve Boşaltılması Hakkında Yönetmelik	10.6.1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun ile MARPOL-73 ve SOLAS-74 sözleşmeleri hükümlerine paralel olarak hazırlanmıştır.	31.12.2005/26040
Gemi Sağlık Resmi Kanunu Uygulama Yönetmeliği	6.11.1981 tarihli ve 2548 sayılı Gemi Sağlık Resmi Kanunu Madde 8 kapsamında hazırlanmıştır.	09.05.2008/26871 (28.12.2014/29219)
Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik	14.6.1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanuna, 14.4.1925 tarihli ve 618 sayılı Limanlar Kanununa, dayanılarak, SOLAS-74 sözleşmesi ve Avrupa Parlamentosunun 2002/59/EC sayılı "Topluluk Gemi Trafiği İzleme ve Bilgi Sistemi Oluşturan Konsey Direktifine paralel olarak, hazırlanmıştır.	18.02.2007/26438
Gemiadamı Yetiştirme Kursları Yönetmeliği	8.2.2007 tarihli ve 5580 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu'nun madde 3, 14.6.1973	22.04.2007/26501

	tarihli ve 1739 sayılı Milli Eğitim Temel Kanunu madde 17, 18 ve 56 ile 5.6.1986 tarihli ve 3308 sayılı Mesleki Eğitim Kanunu madde 37 ve 38'e dayanılarak, STCW-78 Sözleşmesine paralel olarak hazırlanmıştır.	
Ro-Ro Yolcu Gemileri ve Yüksek Hızlı Yolcu Tekneleri Yönetmeliği	10.6.1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun hükümlerine dayanılarak, SOLAS-74 Sözleşmesine ve IMO kararlarına paralel olarak, hazırlanmıştır.	30.01.2008/26772 (4.2.2009/27131)
Uluslararası Emniyet Yönetim Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik	SOLAS-74 tarihli Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi 9 uncu Bölümü ve 1.7.1998 yılında yürürlüğe giren Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodu paralelinde hazırlanmıştır.	27.10.2009/27389 (21.5.2016/29718)

#### **4.1.2 Uluslararası emniyetli yönetim kodu'nun türk bayraklı gemilere ve işletmecilerine uygulanmasına dair yönetmelik**

Yönetmeliğin amacı; Türk bayraklı gemi ve deniz araçları ile bunların işletmecilerinin ISM koduna uymasını sağlamak, gemi ve deniz araçlarından kaynaklanan kirlenmeyi önlemek, gemilerin emniyetli olarak işletilmesi ve yönetilmesi için; işletmeciler tarafından, işletmeci ve gemi tabanlı Emniyet Yönetimi Sistemi(Safety Management System-SMS) kurulması, uygulanması ve uygun şekilde sürdürülmesi, bunların Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından kontrollerinin yapılması ile ilgili usul ve esasları belirlemektir. SOLAS'ın dokuzuncu bölümünde bahsedilen ISM Kodu paralelinde hazırlanmıştır.

Yönetmelik, ulusal ve uluslararası sefer yapan Türk bayraklı tüm gemileri kapsamakla birlikte, TSK gemileri, ticari maksat ile kullanılmayan devlet gemileri ve balıkçı gemileri kapsam dışındadır. ISM kodu ile birlikte; denizde emniyeti sağlamak, yaralanma ve can kaybı ile başta çevreye, deniz ortamına ve mala gelecek zararların önlenmesi, gemi işletmeciliğinde emniyetli çalışma ortamı ve uygulamalar sağlamak, gemiye, personeline ve çevreye karşı tespit edilen tüm

riskleri değerlendirmek ve karşı koruma önlemleri almak, emniyet ve çevre koruma ile ilgili acil durumlara hazırlıklı olmak amaçlanmaktadır.

Geminin yönetim sorumluluğunu alan ve ISM'nin yüklediği tüm görev ve sorumlulukları devralmayı kabul eden gerçek veya tüzel kişi olan her işletmeci, bir SMS oluşturur, uygular ve sürdürür.

Ayrıca, her bir gemisinin emniyetli şekilde işletilmesini sağlamak üzere, nitelik ve yeterliliği idarece (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı - Liman Başkanlığı) belirlenecek kişi veya kişileri Kıyıda Atanmış Kişi (Designated Person Ashore-DPA) olarak belirler ve atar. Bu kişi veya kişilerin sorumluluk ve yetkileri arasında, geminin işletilmesi sırasında emniyet ve kirlilik önleme konularının izlenmesi ve yeterli kaynak için şirket tabanlı desteğin sağlanması da yer alır.

ISM Kodu ve bu kapsamda hazırlanan SMS ile İSG Kanununun ayrıntılı karşılaştırılması tezin beşinci bölümünde yapılmıştır.

## **4.2 Uluslararası Emniyet Yönetim Kodu- ISM Kod (International Safety Management Code)**

Denizcilik endüstrisi oldukça iyi bir güvenlik siciline sahiptir. Bununla birlikte dünya çapında deniz kazaları, büyük felaketler için yüksek bir potansiyele sahiptir. 1980'lerin sonu ile 1990'ların başında bir dizi deniz kazası yaşanmış ve yapılan incelemeler, insan hatasının önemli bir nedensel faktör olduğunu ortaya koymuştur. Bu kazalar ve incelemeler neticesinde uluslararası denizcilik topluluğunun deniz emniyetini düzenleyen çerçevede bir değişiklik yapılması talebi tetiklenmiştir. 1987 yılında Herald of Free Enterprise feribotu kazası, bu konuda en önemli etkiye sahip olay olarak kabul edilir. Söz konusu kaza uluslararası denizcilik kurallarının gelişmesine yol açmıştır. IMO'nun, başlangıçta zorunlu olmayan, ancak 2002 yılında zorunlu hale getirilen Gemilerin Emniyetli İşletimi İçin Uluslararası Yönetim ve Kirliliğin Önlenmesi Kodu(International Management Code for the Safe Operation of Ships and Pollution Prevention - 1993) bu elim kaza sonucunda oluşturulmuştur (Hetherington et. al., 2006).

ISM Kodunun yürürlüğe girmesinden önce, dünya denizciliğinin ölümle sonuçlanan kaza sayısı sürekli olarak yükselmiştir. Bahse konu kodun yürürlüğe girmesiyle birlikte, ISM koduna karşı üye devletlerin tutumları genel olarak müsbet olmuştur. Bu durum, kodun istenen emniyet kültürünü oluşturmaya imkan sağlamış ve bunun bir sonucu olarak deniz kazaları sayısında düşüş meydana gelmiştir. IMO'dan elde edilen istatistiklere göre 2002 yılı (ISM Kodunun tamamen yürürlüğe girdiği yıl), içerisinde kaydedilen denizde meydana gelen kazalar sonucu ölümler 1.274'tür. 2005 yılına kadar düşüş devam etmiştir. En düşük 173 ölüm sayısının kaydedildiği 2005 yılında, meydana gelen düşüşün oranı % 86'nın üzerindedir (IMO 2010, 2013).

Dünya ticaret filosunun aynı dönemde %12'nin üzerinde artış gösterdiği düşünüldüğünde deniz kazaları kaynaklı ölüm oranında meydana gelen azalma çok dikkat çekici ve önemlidir. Bahse konu durum ISM kodunun başarısı olmasına rağmen, günümüzde gemi şirketleri ile gemiadamları arasında kodun aşırı külfetli olduğuna ilişkin genel bir fikir birliği oluşmuştur. Denizciler emniyetle ilgili olarak, bu düşünce neticesinde kurallara uymamaya yönelmektedir. İstatistikler emniyet kurallarına uymama oranının kodun yürürlüğe girdiği 2002 yılına istinaden arttığını göstermektedir. 2012 yılında can kaybı sayısı 1.401'e ulaşmış olup, artmaya devam etmektedir (Butt et al, 2013; Anderson, 2003).

IMO'nun deniz emniyetini sağlamaya yönelik çeşitli sözleşmelerde yasal çerçeve oluşturmak noktasında başarısı olmasına rağmen, 1980 ve 1990'lı yılların başındaki zayıf raporlarında açık şekilde, insan hatası veya ihmalden kaynaklanan deniz kazalarının önlenmesinde giderek yetersiz kalmıştır. Ancak, bu süre zarfında bu sözleşmelerin neden bu kadar etkisizleştiğini veya deniz kazalarının niçin arttığını belirlemek için yeterince araştırma yapılmamıştır. Aksine, IMO gereksiz ve talihsiz felaketler sorununu etkili şekilde belirleyebilecek uluslararası mevzuatı tanıtmaya ve oluşturmaya yönelik kampanyası yürürlüğe koymuştur. Bu bir emniyet kültürünün oluşturulmasına yönelik ISM Kodu formunda sunulmuştur (Pamborides, 1999).

ISM Kodu, SOLAS Sözleşmesine değişiklik şeklinde eklenmiştir. SOLAS Sözleşmenin Madde VIII (b) (iv), Bölüm IX olarak ve “Gemilerin Güvenli Kullanımı ve Kirilenmenin Önlenmesi (Management for the Safe Operation of Ships and Pollution Prevention)” olarak adlandırılmıştır. Yeni bir sözleşmenin oluşturulmasıyla kod yürürlüğe girmediği için, ancak önceden var olan bir düzenlemeye değişme olarak eklenmesiyle bu sorunun aşılabileceği düşünülmüş, “zımni kabul prosedürü” kullanılarak yürürlüğe girmesi sağlanmıştır. ISM kodunda, bu değişiklik bir IMO Kararı ile yapılmıştır (EUR-Lex, 2016).

Kararın Ek-2’inde yer alan kuralların, sözleşmeye taraf devletlerin üçte birinden daha fazlası veya müşterek dünya ticaret filosunun brüt tonajının %50’sinden daha azını oluşturan sözleşmeye taraf devletlerin 01 Ocak 1998 tarihine kadar itiraz etmediği takdirde, SOLAS Sözleşmesinin madde VIII (b) (vi) (2) (bb) uyarınca kabul edilmiş sayılacağı belirtilmiştir. Topluluğun kurallara verdiği desteği ve bir emniyet kültürü benimseme isteğini kanıtlar şeklinde hiçbir itirazla karşılaşılmamış ve dolayısıyla ISM kodu, SOLAS Sözleşmesine başarıyla eklenmiştir. Ek-2’nin metni ayrıca ISM Kodunun iki aşamada yürürlüğe girmesini öngörmüştür. 01 Temmuz 1998 tarihine kadar 500 brüt tonaj ve üstü bazı kargo gemileri (Petrol tankerleri, kimyasal yük taşıyan tankerler, gaz taşıyıcıları, dökme yük gemileri ve yüksek hızlı kargo gemileri) ile tüm yolcu gemileri sözleşme kapsamına alınarak, 01 Temmuz 2002’den itibaren 500 groston ve üstü tüm gemiler koda dahil edilmiştir. Bu nedenle, 01 Temmuz 2002’den itibaren SOLAS sözleşmesine katılan tüm devletler tarafından; ISM Kodunu, 500 groston ve üstü tüm gemiler, ile sözleşmeye taraf devletlerin limanlarını ziyaret eden gemilere uygulayacakları hüküm altına alınmıştır (IMO, 2005; UDHB, 2019).

IMO, ISM Kodunu geliştirerek ve bunu uygulayarak sözleşmeye taraf devletler açısından, uluslararası denizciliğin zorunlu asgari emniyet standartları için yasal çerçeveyi de oluşturmuştur. IMO sözleşmelerinin iç hukukuna ilişkin uygulanması sorumluluğu her zaman Bayrak Devletleri’nin kendisine ait olmuştur. IMO bununla birlikte, bağlayıcı olmayanlar da dahil olmak üzere IMO sözleşmelerinin uluslararası uyumunu desteklemek için rehberler yayınlamıştır. ISM Koduna ilişkin Bayrak Devleti Uygulamaları IMO Rehberleri kısmında yer almaktadır (IMO, 1995).



Bu rehberlerin başında kullanılan dil, tavsiye niteliğindedir. Ancak, Bayrak Devleti İdareleri tarafından ISM Kodunun düzgün bir şekilde uygulanması gereği de bahse konu rehberlerde vurgulanmaktadır. Başlangıçta IMO, ISM Kodunun düzgün bir şekilde uygulanmasına duyulan ihtiyacı ve kuralların uygulanmasında hükümetleri söz konusu rehberlere uymaya davet etmektedir. Sözleşmeye taraf devletlerin, bu rehberleri takip etmeye çalışırken yaşanan zorluklar konusunda IMO'yu bilgilendirmesi talep edilmektedir. Rehberler, Bayrak Devletleri'ne bir gemi acentesi veya filosunun, ISM Kodunun gereklerine uygun olup olmadığını belirleme konusunda talimatlar vermektedir (IMO, 1995).

IMO tarafından A-788(19) protokolü ile yayınlanan ISM Kod rehberinde "Talimatlar" Paragraf 2.1.3 ve 2.1.4'te açıklanmaktadır. Paragraf 2.1.3; Emniyet Yönetim Sistemi birimlerinin, ISM kodunda belirtilen şartlara uygunluğunun veya uygunsuzluğunun belirlenmesi, değerlendirme için kriterlerin geliştirilmesinin talep edilebileceği belirtilmiştir. İdarenin, kriterlerin geliştirilmesini açıklayıcı örnekleriyle birlikte yönetim sistemi çözümleri şeklinde sınırlaması tavsiye edilmektedir. Açıklayıcı gereklilikler şeklinde değerlendirme kriterinde amaç, gemideki emniyet yönetiminin başkaları tarafından hazırlanan çözümleri uygulaması ile şirketlerin olumsuz etkilenmesi ihtimalinin önüne geçilmesidir. Hizmet alınan bir şirketin, belirli bir şirket, operasyon veya gemiye en uygun çözümleri geliştirmesi zor olabilir.

Paragraf 2.1.4; Bu nedenle, idarelere bu değerlendirmelerin, ISM Kodunda yer alanlara ek olarak ayrıntılı gerekliliklere uymak yerine, Emniyet Yönetim Sistemi'nde belirtilen hedeflere ulaşmadaki etkinliğin belirlenmesine dayanmasını sağlamak olarak tavsiye edilmektedir. Böylece şirketlerin kurallara uygunluğunun değerlendirilmesini kolaylaştırmak için kriter geliştirme ihtiyacını azaltmak hedeflenmektedir.

Temel olarak paragraflar, bir Bayrak Devletine tüm ISM sörveylerinin gemi şirketinin ISM Kodunun gereklerine dayandırmasını dikte etmektedir. Bayrak Devleti tarafından öngörülen ilave şartlara karışmamaktadır. Bu nedenle, bu iki Paragraf, daha önce açıklandığı gibi, ISM kodunun temel özelliklerinden ikisini

tekrarlamaya hizmet etmektedir. Genel ilke ve amaçlara dayandırılmış, kapsamı geniş veya genel terimlerle ifade edilmiştir (Laverick, 2018).

ISM Kodunun kendisi gibi, rehber de bazı alanlarda belirsiz kalırken, bazı alanlarda ayrıntılı talimatlar sağlamaktadır. Detaylı talimatlar, ancak sertifikasyon süreci ve ISM denetimlerinin nasıl yapılacağı hususuna yöneliktir. Gemilerin ISM koduna nasıl uymaları gerektiğine dair ayrıntılı talimatlar sağlamanın yanı sıra, kılavuz, ISM sertifikasyonuna dahil olan denetim ekibinin uyması gereken özel gereksinimleri ve standartları da sağlamaktadır. ISM Kod hükümlerine uygunluğunu doğrulayan herhangi bir kuruluş danışmanlık hizmeti veren personel ile belgelendirme prosedürüne dahil olanlar arasında bağ olmadığını gerçeklemedir (MCA, 2015).

Bu standart/gereklilik, Bayrak Devleti İdaresi'nin ISM'in denetlenmesi ve belgelendirilmesi sorumluluğunu Klas kuruluşlarına havale etmesi yerine ISM'in denetlenmesi ve belgelendirilmesi sorumluluğunu üstlenmesi gerektiğini savunan Falkanger gibi deniz akademisyenlerinin kaygılarını gidermeye yöneliktir. Bahse konu gereklilikler, hem çıkar çatışmasından kaçınmak hem de farklı standartlar oluşmasını engellemek için oluşturulmuştur (Falkanger et al, 2011).

#### **4.2.1. ISM kodunun temel gereksinimleri**

ISM Kodunun temel özelliklerinden biri, giriş bölümünde belirtilen ve hiçbir gemi şirketinin aynı olmadığı, farklı olduğunun kabul edilmesi ve bu gemilerin çok çeşitli şartlarda çalıştıklarıdır. Bir gemi şirketinin kod tarafından belirlenen şartlara uyması için, sadece etkin bir SMS uygulamaya koyması gerekmektedir. Bu tezin amaçları doğrultusunda, bir “gemi şirketi”, ISM Kodunda tanımlandığı şekliyle anlaşılmaktadır (Anderson, 2003).

Paragraf 1.1.2'de “bir geminin sahibi veya işletilmesi için sorumluluk almış olan herhangi bir kuruluş veya yönetici kişi veya kiralama şirketi bu sorumluluğu üstlendiği takdirde, kod tarafından verilen tüm görev ve sorumlulukları devralmayı kabul etmiştir” şeklinde ifade edilmektedir (IMO, 1995).

#### 4.2.2 Emniyet yönetimi sistemi (safety management system-SMS)

IMO tarafından A-788(19) protokolü ile yayınlanan ISM Kod rehberinin ikinci paragrafı sayesinde, bir gemi şirketi etkili bir SMS uygulanmasını sağlamak için politika oluşturmalıdır. Bu politika şirketin SMS'sinin temelini oluşturur ve ayrılmaz bir parçasıdır. Ayrıca, şirket bu politikanın, şirketin her düzeyinde hem acente bazlı hem de gemi bazlı korunmasını sağlamalıdır. Bu durum, şirketin SMS'si ve güvenlik politikasının, şirketin tüm seviyelerinde ilgili tüm personel tarafından anlaşılmasından ve sorumluluklarına hakim olmasının sağlanmasından bizzat şirketin kendisinin sorumlu olduğu anlamına gelmektedir. Bir ISM denetçisi için bu paragrafı yerine getiren şirketin objektif kanıtı şunları içermektedir; Farkındalık ve anlayış seviyesini belirlemek için ilgili personel ile görüşmeler, iç ve dış denetim kayıtları, düzeltici ve önleyici faaliyetlerin kayıtları ve değerlendirilmesi, bakım planları, geminin ve ekipmanının bakım kayıtları (IMO, 1995; IACS, 2005).

Rehber üçüncü paragraf uyarınca, şirket her türlü yönüyle emniyet ile ilgili işleri yöneten, yürüten ve doğrulayan tüm personelin sorumluluğunu, yetki ve ilişkisini tanımlamalı ve belgelendirmelidir. Bu kapsamda; SMS'yi geliştirmek, uygulamak ve sürdürmek için en yüksek yetkiye sahip personel, genel operasyonel sorumluluk ve emniyetle ilgili otorite olan personel ve rutin olarak emniyetten sorumlu personel yukarıdaki tanımlamaya girmektedir. Bu paragrafa göre şirketin en önemli görevi, SMS ile ilgili görevleri olan kıyı ve gemi bazlı pozisyonlar için ana görev tanımlarında sorumlulukları net şekilde belirlemektir. Önemli olan bahse konu tanımlamaların, şirketin işlettiği gemi tipleri için gereken bilgi seviyesini içermesidir. Bu gereksinimi yerine getiren şirketin nesnel kanıtı şunları içermektedir; organizasyon şemaları, şirket tarafından SMS'ye dahil olan alt yüklenici firmaların sorumluluklarının etkin bir şekilde nasıl kontrol edildiğinin belgelendirilmesi, tüm alt yüklenici firmaların SMS'de belirtilen gereklilikleri tam olarak yerine getirdiğinin belgelenmesi, gemideki personelin SMS'ye ilişkin sorumluluklarının bilincinde olduğunun belgelendirilmiş olarak gerçekleşmesi, emniyete ilişkin sorumluluk hiyerarşisinin personel tarafından içselleştirilmesi ile anlaşılacaktır (IMO, 1995; IACS, 2005).

ISM Kodunun, etkin bir SMS'yi neyin oluşturduğunu öngörmemesine rağmen, kod bütünüyle incelendiğinde, bir SMS'nin etkili olması için diğerlerinin yanı sıra şirketin politikalarını, can emniyeti ve emniyetli çalışma ortamı gereklerini sağlama araçlarını açıklayan, detayda hazırlanması gerektiği anlaşılmaktadır. Söz konusu politikalar, tanımlanan tüm risklere karşı tedbirler ile gemideki ve acentedeki personelin emniyet yönetimi becerilerinin sürekli iyileştirilmesi için bir süreç sağlamalıdır (IMO,1995).

SMS'lerde kaza ve uygunsuzlukları bildirme prosedürlerinin yanı sıra bu tür uygunsuzlukların tekrarlanmasını önlemek için yapılması gereken düzeltici önlemlere ilişkin prosedürler, acil durum prosedürleri yer almalıdır. Söz konusu prosedürler düzenli olarak gözden geçirilmeli ve revize edilmelidir. Prosedürler gözden geçirilirken; mürettebatın şirket tarafından düzenli olarak yapılan talim ve eğitimlerle hazır olması, iç denetimler yapılması ve SMS'nin yönetim prosedürlerinin yeniden değerlendirilerek gözden geçirilmesinin yararlı olacağı değerlendirilmektedir. Düzenli olarak güncellenen emniyet hususlarını etkileyebilecek her çalışan için açıkça tanımlanmış yetki seviyeleri, kıyı ve gemideki personel ile kendi arasında tanımlanan haberleşme-telsiz hatlarının gözden geçirilmesi faydalı olacaktır. Bahse konu hususlara müteakip maddelerde sırayla değerlendirilmektedir (IMO, 1995).

#### **4.2.3 DPA (Kıyıda atanmış kişi)**

ISM kodun en önemli şartlarından birisi dördüncü paragrafta tarif edilen, şirketin, şirketin acentesi ile gemi arasındaki bağlantısı olarak hareket eden emniyetli operasyonun tüm yönlerini izleme yetkisi ve sorumluluğu olan personeli belirlemesi gerekliliğidir.

Dördüncü paragraf ISM Kodu için bile belirsizdir ve ne DPA'nın nitelikleri ne de DPA'nın şirket içinde sahip olması gereken kurumsal yapı belirgin değildir. Sonuç olarak, dördüncü paragraf ile ilgili çok çeşitli uygulamalar bulunmaktadır. Bazı DPA'lar gemi sahibinin sağına oturmakta, denizde ve karada uzun yıllar boyunca yönetim tecrübesi olan ve herhangi bir önemli karar vermeden önce gemi sahibi tarafından bizzat kendilerine danışılmaktadır. Diğer gemi şirketlerinde ise

DPA çoğu zaman denizde tecrübesi bulunmayan veya varsa da az olan, yönetim tecrübesi az ya da deneyimsiz yeni mezunlardan oluşmaktadır. Deneyimden bağımsız olarak, uygulamada DPA'nın dördüncü paragraf isterlerini yerine getirebilmesi ve emniyetle ilgili şirketin karar verme sürecindeki etkisinin tatminkar olabilmesi için, sınırları belirlenmiş net bir yetki ile donatılması gerekmektedir (IMO, 2003; Anderson, 2006).

DPA'nın bu paragraf'ın gerekliliklerini yerine getirme kabiliyetinin esası; üst yönetimin bir parçası değilse, şirketin üst yönetiminin en üst seviyelerine sahip olmaları gereken doğrudan erişimdir. Üst yönetime sağlanan direkt erişimin kanıtı şirket çizelgelerinde, iş tanımlarında ve şirket içindeki yetki ve sorumluluğu tanımlayan diğer belgelerde bulunabilecektir. DPA ile üst yönetim arasında rutin ve geçici raporlar, çeşitli yazışmalar ve DPA'nın katıldığı yönetim toplantılarının tutanakları, DPA'nın üst yönetime gerçek ve etkili erişime sahip olup olmadığını gösterecektir. DPA'nın şirket ile filo arasında sağladığı bağlantı ve işlevsellik, gemi ziyaretleri, kaza raporlarının ve uygunsuzluk raporlarının incelenmesi ve analizi, iç denetim raporları, denetim raporları, gemide yapılan emniyet ve yönetim toplantı tutanakları ile eğitim ve talim raporlarında görülebilecektir (IACS, 2005).

Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği (The International Association of Classification Societies-IACS), DPA'nın SMS'nin tüm idaresinden ve iç denetimlerin planlanmasından ve yürütülmesinden gemi bazlı personel ile şirket arasındaki tüm temas için tek kanal olarak sorumlu tutulmasının yaygın bir yanlış anlaşılma olduğunu gözlemlemektedir. Uygulamada DPA'nın rolü, genellikle teknik müfettiş veya operasyon müdürü tarafından üstlenilmektedir. DPA'nın yukarıda belirtilen işlemlerin yerine getirilmesi ve gerektiği şekilde işletilmesi sorumluluğunu üstlenmesi daha uygundur, ancak pratik uygulamalarından aslında sorumlu değildir. DPA'nın işlevselliğinin artırılması ve görev paylaşımının her seviyeye yaygınlaştırılması maksadıyla; sorumlulukların tanımları, yetkililer ve raporlama usulleri, DPA'nın rolü ve kimliği hakkında farkındalık yaratan çalışmalar, emniyet açısından filonun işleyişinin izlenmesi ve değerlendirilmesi, örneğin denetim raporlarının, kazaların, tehlikeli durumlar ve uygunsuzlukların

tekrar gözden geçirilmesi ile yapılan tüm bu çalışmaların belgelendirilmesinin faydalı olacağı değerlendirilmektedir (IACS, 2005).

Bu çerçevede, DPA'nın rolü, ISM kodunun kabul edilmesinden önce birçok kuruluştaki eksik olan, en yüksek yönetim seviyesi ile gemi arasındaki sorumluluklar kapsamında, bağı ve iletişimi sağlamaktır. Bu yeni rol, kimilerine göre SMS'nin en önemli yapı taşı olarak görülmektedir (ITIC, 2000; Anderson, 2006).

ISM Kodunun beşinci bölümü gereğince, şirket mürettebatın SMS'yi izlemedeki motivasyonları, SMS'nin periyodik olarak gözden geçirilmesi, SMS ile ilgili olarak kıyıya dayalı yönetime yani DPA'ya ilişkin, gözlemlenen eksikliklerin rapor edilmesi hususlarına her bir kaptanın rolünü ve sorumluluklarını açıkça tanımlamalıdır (IMO, 2003).

Kaptanın, şirketin SMS'si üzerindeki aktif rolü, gemideki çeşitli departmanların denetimleri ile doğrulanabilecektir. DPA aracılığıyla gönderilecek, kaza, kazaya yakın olay veya şirkete gönderilen uygunsuzluk raporları, SMS'nin gemide ortak yerlerde gösterilmesi, görevliler ve mürettebat ile yapılan SMS'ye ilişkin anlayışlarını gösteren mülakatların belgelenmesi, düzenli Emniyet Kurul Toplantıları (hem denizde hem de kıyıda), acil durum talimleri ve emniyetle ilgili konularda yapılan eğitimler SMS'ye yönelik kaptanın uygulamalarını detaylı olarak ortaya çıkartacaktır. Klas Kuruluşları Birliği, kaptanın mürettebata yönelik motivasyonunun; mürettebata kişisel olarak SMS uygulamasından nasıl faydalanabileceklerinin, onların konuyu sahiplenme algılarının ve emniyete katkılarının cesaretlendirilerek bir kaptan tarafından gerçekleştirilebileceğini öngörmekte ve tavsiye etmektedir. Klas Kuruluşları Birliği bu hususun, düzenli emniyet kurulu toplantıları, acil durum tatbikatları, emniyetle ilgili konularda eğitim ve filmlerin gösterilmesi, belgelenmiş emniyet mülakatları, dersler, yarışmalar, emniyet ödülleri sunumu ve ödüllendirme gibi yöntemlerin kaptan tarafından uygulanarak sağlanabileceğini öne sürmektedir (IACS, 2005).

Ayrıca şirket, her gemideki belgelenmiş SMS'nin, emniyet konusunda kararlar almak için, kaptanın gemide üst düzey sorumluluğa sahip olduğunu

belirten, özellikle kaptanın otoritesini vurgulayan net bir ifade içerdiğinden emin olmalıdır. Bahse konu tanım, kaptanın her durumda emniyeti esas alan hareket tarzını seçmesini dikte ederken, gemisinin emniyetine, mürettebatına ve yolcularına en iyi şekilde ilgi göstermesi için gereken önlemleri alma görevini de açıklamalıdır. ISM kodunun beşinci bölümünü yerine getiren kaptanın, SMS kapsamında otoritesini kullandığına dair belgeler ile kaptanın bu yetkilerin kapsamını uygulamalarıyla gerçekleyen belgeler, denetimler esnasında gerekli nesnel kanıtları sağlayacaktır (IMO, 1979, 2003; IACS, 2005).

ISM kodunun altıncı bölümü, şirketin kaynaklar ve personelle ilgili sorumluluklarını detaylandıran, nispeten uzun bir hükmüdür. Bu bölümün anahtar parçaları sırayla aşağıda açıklanmıştır.

Paragraf 6.1.1, şirketin, gemi kaptanlarının her birinin emir vermek için uygun nitelikte olduğundan emin olması gerektiğini belirtmektedir. Klas Kuruluşları Birliği rehberine göre, ilgili Bayrak Devleti ve STCW Sözleşme gereklilikleri, aynı gemi sınıfında önceki denizcilik tecrübesi ve önceki işverenler de dahil olmak üzere performans raporları icelenerek kaptanın yetkinliği belirlenebilir. Bahse konu kıstaslar çerçevesinde yetkin bir kaptan atanabilir. STCW Sözleşmesine uygun olarak onaylanan kaptanın yeterlilik belgesi, aynı gemi sınıfında önceki deneyimini belirten kaptanın öz geçmişi, şirketin kaptanın nitelikleri ve deneyimleri için yazılı asgari isterleri yetkin bir kaptan seçiminin genel çerçevesini oluşturabilir(IMO and IACS, 2005).

Paragraf 6.1.2, kaptanın şirketin SMS'sine tamamen uygun çalışma ortamı temin etmesi gerektiğini belirtmektedir. Bu husus, esas olarak, kaptanın gemideki kontrol ve denetimler sırasında SMS'ye aşinalık gösterebilmesi gerektiğini ifade etmektedir. Kaptanın SMS kapsamındaki performansı; SMS'ye ilişkin değerlendirme kayıtlarının kopyaları, şirket tarafından izlenmekte ve değerlendirilmekte olan kayıtlar, kıyı tesislerindeki SMS'ye ilişkin şirketin kaptanları ile yapılan düzenli brifing kayıtları, kaptanın şirkete gönderilen periyodik SMS güncellemeleri ile şirket SMS'ne ilişkin prosedürlerin görüşmelerinden gerçekleştirilebilir(IACS, 2005).

Paragraf 6.1.3 gereğince şirket, kaptanın görevlerini emniyetle yerine getirilebilmesi için gerekli desteğin verilmesini sağlamalıdır. Şirket ile gemi personeli arasında bağlantıyı sağlayan DPA, bu yükümlülüğün hem şirket hem de şirketin kaptanları tarafından yerine getirilmesinden sorumludur. Şirketten emniyet toplantıları hakkında yazılı güncelleme ve geri bildirim, şirketin yazılı olarak yaptığı teknik destek talepleri, yedek parçalar, eksikliklerin giderilmesi, ek eğitim talepleri ve acil durumlara verilen cevaplar kaptanın görevlerini yerine getirirken şirket tarafından verilen desteği ortaya koyacaktır (IACS, 2005).

Paragraf 6.2'ye göre şirket, her geminin ulusal ve uluslararası gerekliliklere uygun olarak nitelikli, sertifikalı ve sağlık kriterlerini karşılayan denizcilerle donatılmasını sağlamalıdır. Şirket, gemi personelinin niteliklerine ilişkin seçim sürecinin nasıl olması gerektiğini belirten detayları içeren, STCW Sözleşmesine uygun prosedürleri içeren mürettebat seçim sistemine sahip olmalıdır. Bu sistem ayrıca, şirket tarafından sözleşmeli olarak çalıştırılan herhangi bir acentenin aynı zamanda şirketin seçim politikasını takip ettiğini kontrol etmek için bir doğrulama süreci içermelidir. Çok uluslu mürettebatla çalışırken bu husus çok önemlidir. Şirketin yazılı işe alım prosedürleri, zabitlerin atanması için asgari belgelendirme şartları, şirket sertifikalarının süresinin dolmamasını sağlamak için kurulmuş ve belgelenmiş prosedürler, Bayrak Devleti İdaresi ve STCW Sözleşmesinin öngördüğü şartlara uygun olarak gemideki personel tarafından tutulan geçerli sertifikaların kopyaları nitelikli personel seçimi kapsamında şirketin politikasının genel hatlarını ortaya koyacaktır (IACS, 2005).

ISM kod paragraf 6.3, şirkete, gemide işe yeni başlayan mürettebat ile görev değiştiren personele, denize açılmadan önce görevlerine aşına olacak şekilde tanımlarını sağlamak için prosedürler oluşturmasını şart koşmaktadır. Daha detaylı ifade etmek gerekirse, şirketin STCW Sözleşmesine uygun olarak, her geminin kaptanına; gemiye yeni katılan tüm denizcilerin görevlerine alışmalarını sağlamak için, gemideki teçhizat, işletme prosedürleri ve görevlerine alışabilmeleri için gereken diğer düzenlemeler çerçevesinde izlenecek politika ve prosedürleri yazılı olarak ana hatları da içerecek şekilde talimatlar vermesi anlamına gelmektedir. ISM kodu, bu hükümde kullanılan anahtar terimleri tanımlamamasına rağmen, uluslararası denizcilik topluluğu tarafından kabul



edilmiş veya kabul edilebilir tanımların yorumlamalarına müteakip paragraflarda yer verilerek konuya açıklık getirilmeye çalışılacaktır (IACS, 2005).

“Yeni görevler” terimi, denizciler için yeni olan bir gemi, iş veya pozisyon anlamına gelir. “Denize açılmadan önceki temel talimatlar” terimi, denizcinin birey olarak gemi organizasyonu içindeki rolünü tanımlayan ve görevine başlamadan önce, görevlerine tam olarak hazır olmalarını sağlamak anlamına gelmektedir. Bu talimatlar, örneğin, gemi adamının sorumluluklarının detaylarını, yetkilerini ve SMS ile ilgili diğer denizcilerle ilişkilerini içerebilir.

“Aşinalık” terimi, ilk kez gemiye katılan veya yeni bir göreve transfer edilen bir gemicinin o gemiyi, makinelerini, sistemlerini, ekipmanlarını ve operasyonlarını tanımlarını sağlayan bir işlem anlamına gelmektedir. Bu tanıma, benzer bir silsilede, yani denizcinin “yeni görevinin” bir parçası olarak sorumlulukları üstlenen tecrübeli bir denizciyle beraber hareket ederek, denizcinin anladığı terimleri kullanarak, ortak bir dilde temel bilgiler ve ayrıntılı talimatlar alarak, şirket tarafından karşılanan ilgili seminerlere katılarak, gemi limandayken, aşamalı olarak yeni göreviyle ilgili sorumluluklarını döngüsel olarak limandan çıkmadan önce gözlemleyerek, videolar ve kılavuzlar ile kullanım talimatları gibi görsel yardımlarla donatılarak sağlanabilir (IACS, 2005).

Şirket, “yeni bir görev” üstlenen her denizci için gereken aşinalık seviyesinin ve detayının belirlenmesinden sorumludur ve buna göre bir aşinalık sistemi geliştirmeli ve uygulanmalıdır. ISM kod paragraf 6.3 uyarınca yükümlülüğü yerine getiren bir şirketin, denizciye yönelik belgelenmiş eğitim programı, denizcinin seminer ve eğitim kurslarına katılımının kayıtları, şirketin denizciyi değerlendirme raporları, denizcinin görüşmelere cevapları ve denetim sırasında davranışlarının gözlemlenmesi, SMS hakkında uygun bir bilgiye sahip olduklarının ve tatminkar bir şekilde talimler yaptıklarının gösterilmesiyle, görev başı eğitimlerinin denizci ve eğitmeni tarafından tamamlandığının gösterilmesiyle yeni bir görev üstlenen her denizciye yeterli aşinalığın kazandırıldığı ortaya konacaktır (IACS, 2005).

Paragraf 6.4 gereğince, şirket SMS'sine dahil olan tüm personelin; ilgili kurallar, rehberler, kodlar ve kurallar hakkında yeterli bir bilgi seviyesine sahip olmasını sağlamalıdır. Bu, esasen şirketin, kıyıya veya gemiye yönelik emniyetle ilgili tüm personele, ilgili Bayrak Devleti'nin zorunlu gereklilikleri, uygulanabilir rehberler ve yönergeler hakkında bilgi sağlama konusunda bir plan yapması gerektiği anlamına gelmektedir. Düzenli olarak güncellenen ilgili kuralları, düzenlemeleri, kodları ve yönergeleri ayrıntılandıran basılı veya elektronik formatta bir şirket kütüphanesi, şirketin her bir gemisine yerleştirilen bu kütüphanenin kopyaları, yapılan denetim ve teftişler yoluyla bu kütüphaneye ilişkin tüm personelin yazılı veya sözlü olarak hakimiyetinin test edilmesi, şirketin bu paragrafın gereklerini yerine getirdiğini gösterecektir (IACS, 2005).

ISM kod paragraf 6.5. kapsamında, şirket SMS'yi desteklemek için gerekli olabilecek herhangi bir eğitimi belirlemek için prosedürler oluşturmalı ve sürdürmelidir. Bu tür eğitimlerin tüm personele verilmesini sağlamalıdır. İlgili eğitimi belirlemek için şirket, aşağıdaki sunulan faktörleri dikkate almalıdır; her çalışanın önceki eğitim ve tecrübesi, hem kıyı hem de gemi bazında her denizcinin gemi ekipmanı işletmedeki yeterliliği, her denizcinin farklı bir gemi sınıfına transfer edildiklerinde veya yeni ekipmanlarla çalışmaları gerektiğinde aşına olmalarının sağlanması, çalışanların katıldığı talimler ve bu talimler sırasında bireysel performansları. Belgelenmiş şirket ve gemi eğitim planları, kıyı ve gemi temelli talim ve eğitim kayıtları, iç denetimler ve raporlar şirketin bahse konu paragraf çerçevesinde performansını ortaya koyacaktır (IACS, 2005).

ISM kod yedinci bölüm, bir gemi şirketinin, geminin icra ettiği temel operasyonlarının emniyetiyle ilgili uygun olan kontrol listeleri de dahil olmak üzere, planların ve talimatların hazırlanması için prosedürler oluşturması gerektiğini belirtmektedir. Farklı ve çeşitli görevler kapsanmalı ve tanımlanmış olmalıdır. Söz konusu görevlere uygun niteliklere sahip personel atanmalıdır. Bu bölümün, gemi şirketleri için önemli etkileri vardır. Kısa olmasına rağmen, bölüm içinde gerekliliklerin tam olarak anlaşılması için açıklanması gereken birçok anahtar terim mevcuttur. Bahse konu terimler, uluslararası denizcilik topluluğu tarafından yapılan yorumlarına atıfta bulunularak sırayla değerlendirilmektedir (IACS, 2005).

“Temel gemi operasyonları” terimi, belirli bir gemi tipiyle ilgili olan operasyonlar olup, zorunlu kurallar ve düzenlemelerin performans isterleri ya da belirli planlar, prosedürler, talimatlar, kayıtlar ve kontrol listeleri için gereklilikleri kapsamaktadır. Bahse konu operasyonlar; IMO, Bayrak Devleti İdare’leri, klas kuruluşları ve diğer sanayi kuruluşları tarafından tavsiye edilen emniyetli uygulamalar ve çalışma ortamını içermektedir. Söz konusu terimle şirketin, plan ve talimatlara tabi tutulmadığı takdirde tehlikeli durumlar yaratabileceğini değerlendirdiği gemi operasyonları ifade edilmektedir (IMO, 2003).

Şirketin, ISM kodunun 1.2.2.2 ve 1.4.2. paragrafları ile uyumlu olacak şekilde planların ve talimatların hazırlanmasına ilişkin prosedürlerinin, diğerlerinin yanı sıra, tanımlanan riskleri önleme tedbirlerini içerdiği anlaşılmaktadır. Prosedürleri geliştirirken, şirket uygulanabilir tüm uluslararası ve ulusal kuralları ve düzenlemeleri kapsamalıdır. Her gemi sınıfı için mevcut tüm kodlar, kurallar ve standartlar göz önünde bulundurulmalıdır. Geminin rutin operasyonları da bu prosedürlere dahil edilmelidir. Klas Kuruluşları Birliği birden fazla gemi sınıfı için aynı yerleşik prosedürlere sahip olan şirketlere, her özel gemi sınıfı için spesifik prosedürlerin belirlemesine özen göstermelerini tavsiye etmektedir.

ISM Kodunun B Bölümü, bir SMS’in kodla uyumluluğunun iki sertifikasyon türü de dahil olmak üzere nasıl ölçüleceğini ve onaylanacağını ana hatlarıyla belirtmektedir. Uygunluk Belgeleri (Documents of Compliance-DoC) ve Emniyet Yönetimi Sertifikaları (Safety Management Certificates-SMC) sırayla açıklanacaktır.

#### **4.2.4 DoC (Uygunluk belgesi)**

IMO tarafından A-788 (19) protokolü ile yayınlanan ISM Kod rehberi bölüm 13 uyarınca, bir denetimden sonra, ISM kodunun gerekliliklerine uyduğu tespit edilen her şirkete, DoC olarak bilinen bir sertifika verilecektir. Bu DoC, Bayrak Devleti İdaresi veya Bayrak Devleti İdaresi tarafından yetkilendirilmiş bir kuruluş tarafından verilir. Bir DoC’un amacı, şirketin kodun gerekliliklerine uyma

yeteneğine sahip olduğunu doğrulamaktır. Bu, esas olarak şirketin, SMS'nin etkin bir şekilde çalışması için gerekli tüm prosedürleri ve belgeleri içermesi anlamına gelmektedir. Bununla birlikte söz konusu, DoC yıllık doğrulamaya tabidir ve yıllık doğrulama yapılmazsa veya Liman Devleti Kontrolü gibi daha sonraki incelemelerde kodun gerekliliklerini yerine getirmiyorsa, geri çekilmektedir (IMO, 2003).

IMO tarafından A-788 (19) protokolü ile yayınlanan ISM Kod rehberi bölüm 13, sadece bir şirketin denetlenmesi ve sertifikalandırılması gerektiğini değil, aynı zamanda her bir geminin de denetlenmesi ve sertifikalandırılması gerektiğini öngörmektedir. Bir gemiye, beş yıldan uzun olmamak üzere, şirketin ve gemi yönetiminin, şirketin onaylı SMS'sine uygun olarak yürütüldüğü doğrulandıktan sonra bir SMC verilir. Bu nedenle SMC, geminin, şirketin SMS'sine ve dolayısıyla ISM kodunun gereklerine uygun olduğunu gösterir. Her SMC'nin geçerliliği, Bayrak Devlet İdaresi veya Bayrak Devlet İdaresi tarafından yetkilendirilmiş bir kuruluş tarafından en az bir doğrulamaya tabidir. Bir doğrulama yapılmazsa ya da daha sonraki incelemelerde, SMS ile büyük bir uyumsuzluk olduğuna dair kanıt var ise geri çekilir. DoC'lerin ve SMC'lerin geri çekilme süreci aşağıda değerlendirilmektedir. ISM kodunun uygulanmasını teşvik eden bir yöntem olarak söz konusu belgelerin geri çekilmesi prosedürü aşağıdaki bölümde daha ayrıntılı olarak ele alınmıştır (IMO, 2003).

#### **4.2.5 SMC (Emniyet yönetimi sertifikaları)**

IMO tarafından A-788 (19) protokolü ile yayınlanan ISM Kod rehberi bölüm 13, sadece bir şirketin denetlenmesi ve sertifikalandırılması gerektiğini değil, aynı zamanda her bir geminin de denetlenmesi ve sertifikalandırılması gerektiğini öngörmektedir. Bir gemiye, beş yıldan uzun olmamak üzere, şirketin ve gemi yönetiminin, şirketin onaylı SMS'sine uygun olarak yürütüldüğü doğrulandıktan sonra bir SMC verilir. Bu nedenle SMC, geminin, şirketin SMS'sine ve dolayısıyla ISM kodunun gereklerine uygun olduğunu gösterir. Her SMC'nin geçerliliği, Bayrak Devlet İdaresi veya Bayrak Devlet İdaresi tarafından yetkilendirilmiş bir kuruluş tarafından en az bir doğrulamaya tabidir. Bir doğrulama yapılmazsa ya da daha sonraki incelemelerde, SMS ile büyük bir

uyumsuzluk olduğuna dair kanıt var ise geri çekilir. DoC'lerin ve SMC'lerin geri çekilme süreci aşağıda değerlendirilmektedir. ISM kodunun uygulanmasını teşvik eden bir yöntem olarak söz konusu belgelerin geri çekilmesi prosedürü aşağıdaki bölümde daha ayrıntılı olarak ele alınmıştır. (IMO, 2003)

#### **4.3 Interim DoC (Geçici belgelendirme)**

IMO tarafından A-788 (19) protokolü ile yayınlanan ISM Kod rehberi bölüm 14 uyarınca, geçici bir DoC, SMS'in uygulanması konusunda pratik operasyonel deneyimi olmayan bir şirkete verilebilir. Bu durum şirket yeni kurulmuşsa veya SMS'sini yeni uygulamaya başlamışsa ortaya çıkar. Başka bir deyişle, SMS'sini üç ay veya daha uzun süredir kullanmadıysa veya bir şirket mevcut DoC'sinde listelenmemiş yeni bir gemi tipi/sınıfı eklerken böyle bir durum ortaya çıkacaktır. Bu senaryolardan ilki, ISM kodunun yürürlükte kaldığı süre göz önüne alındığında nadiren ortaya çıktığı gözlemlenmektedir. Geçici DoC, 12 ayı geçmeyen bir süre için verilir.

Geçici SMC'ler, 14'üncü bölüm uyarınca, şirketin SMS'sinde pratik operasyonel tecrübeye sahip olmayan bir gemiye de verilebilir. Başka bir ifadeyle, şirketin SMS'sinde üç ay veya daha uzun süre boyunca operasyon yapmamış bir gemiye verilir. Bu durum, bir gemi yeni inşa edildiğinde veya bir gemi mülkiyeti bir işletme şirketinden diğerine değiştiğinde olabilir. Geçici SMC, altı ayı geçmeyen bir süre için verilir. Ancak, özel durumlarda altı ay daha uzatılabilir. Yalnızca Bayrak Devleti İdaresi böyle bir talebi onaylar (IMO, 2003).

Hem geçici DoC'lar hem de SMC'ler Bayrak Devleti İdaresi veya Bayrak Devleti İdaresi tarafından yetkilendirilmiş bir kuruluş tarafından verilir. 12 ay boyunca geçici DoC'lar ve altı ay boyunca geçici SMC'ler verilmesi, şirketin ve geminin, ISM denetimlerinin gerekliliklerini yerine getirmeye yetecek kadar operasyonel deneyim kazanabilmesine ve dolayısıyla tam sertifikalar alabilmelerine süre olarak yeterli imkanı verir. ISM kodu kapsamında, tüm gemi şirketlerinin etkin bir SMS kurma ve işletme zorunluluğu 1998'den itibaren yürürlüktedir. Bu nedenle gemi şirketlerinin yeni kurulmamışlarsa SMS'lerinin operasyonel deneyime sahip olmaması nadir görülen bir durumdur.

#### 4.4 İncelemeler ve uygunsuzluklar

Geminin ISM denetimi sırasında, onaylanmış ve sertifikalandırılmış SMS'lerle ilgili uygunsuzluklar veya küçük gibi gözükken, düzeltilmediği takdirde ileride sıkıntılara yol açabilecek uygunsuzluklar için denetçiler tarafından gözlemler yapılarak belgelenir (IMO, 2001).

Bir “gözlem”, ISM kodu paragraf 1.1.8’de; bir emniyet yönetimi denetimi sırasında yapılan ve objektif kanıtlarla doğrulanan bir olgu beyanı olarak tanımlanır. Bir “uygunsuzluk” ise, şirketin SMS’sinin denetimi sırasında ortaya çıkan, gözlemlenemeyen belirli bir yönü veya eksiklik durumunu tanımlamak için kullanılan bir terimdir. “Uygunsuzluk (non-conformity)”, ISM kodu paragraf 1.1.9’da nesnel kanıtların belirli bir şartın yerine getirilemediğini gösteren, gözlemlenen bir durum olarak ifade edilir. “Büyük bir uygunsuzluk (major non-conformity)”, ISM kodu paragraf 1.1.10’da, gemi veya personelin emniyetine ciddi bir tehdit teşkil eden, kodun şartlarının etkin ve sistematik bir şekilde uygulanmamasından kaynaklı eksiklik veya derhal düzeltici faaliyet gerektiren belirgin bir sapma olarak ifade edilmektedir. Eğer büyük bir uygunsuzluk mevcutsa, denetçiye bu tür bir uygunsuzluğun ciddiyeti hakkında net bir görüntü verecek, kayda değer miktarda belge olacaktır. Böyle bir kanıt önceki düzeltici eylem raporları, şu anda yapılmakta olan düzeltici eylemle ilgili ilerleme raporları içerecektir. Denetçi söz konusu verileri, uygunsuzluğun ciddiyetini belirlemek ve sınıflandırmak için gözlemleri ışığında inceleyecektir (Anderson, 2015).

Bir uygunsuzluk tespit edildiğinde, ister büyük ister küçük olsun, gemiyi ISM koduna uyumlu hale getirmek için şirket tarafından düzeltici önlem alınması gerekmektedir. Gemi şirketin SMS’sine, dolayısıyla ISM kodunun kendisine uymakla yükümlüdür. Her durumda, denetçi herhangi bir düzeltici eylemin tamamlanması için küçük bir uygunsuzluğun bulunduğu tarihten itibaren üç aylık azami zaman sınırına izin verme yetkisine sahiptir. Belirlenen süre boyunca, düzeltici eylemin uygulandığını doğrulamak için gemi bir kez daha denetlenecektir. Öngörülen tarihte uygunsuzluklar gemi tarafından düzeltilmemişse, bu durum otomatik olarak büyük bir uygunsuzluğa yükseltilecektir. Bir uygunsuzluğun düzeltilmemesi, bunun başlangıçta ana bir

uygunsuzluk olması veya düzeltici eylemin uygulanmamasının ardından büyük bir uygunsuzluğa yükseltelen uygunsuzluk olması, gemi şirketinin ISM sertifikalarının geri çekilme sürecini aşağıdaki şekilde başlatacaktır (IMO, 2002).

Öncelikle, geminin SMC'si geri çekilecek ve dolayısıyla yeniden denetlenip yeni bir SMC yayınlanana kadar denize açılmasına izin verilmeyecek, SMC tekrar onaylanınca, yine SMS ile uyumluluğu da kanıtlanmış olacaktır. Liman Devlet Otoritesi, "IMO'nun Gözlemlenen ISM Koduna İlişkin Büyük Uygunsuzluk Usulleri (IMO's Procedures Concerning Observed ISM Code Major Non-Conformities)" çerçevesinde gerekli hallerde çalışma izinlerini iptal edebilir veya gemiyi alıkoyabilir. Bahse konu usuller çerçevesinde Liman Devleti Otoritesi yetkilendirilmiştir. Genellikle bu sürecin ISM Kodu uyumsuzlukları çerçevesinde en caydırıcı yaptırım olduğu değerlendirilmektedir (IMO, 2002).

Gemi şirketi, Liman Devlet Otoritesi veya onun adına hareket eden yetkilendirilmiş kuruluş tarafından belirlenen süre içerisinde geminin uygunsuzluğunu gideremezse, şirketin DoC'u geri çekilecektir. Ancak, yalnızca gemi şirketinin DoC'unu yayınlayan Bayrak Devleti tarafından fiilen geri çekilebilir. Bu nedenle geminin alıkonulduğu Liman Devleti Otoritesinin ilgili kurumu Bayrak Devleti İdaresi'nden DoC'u geri çekmesini talep etmesi gereklidir. Şirketin, geminin ana uygunsuzluğunu gidermek için verilen talimatlara uymadığına dair açık kanıtlar bulunması kaydıyla, DoC Kodun paragraf 13'üne uygun olarak geri çekilecektir (IMO 1995, IMO 2001).

Şirketin DoC'un geri çekilmesinin bir sonucu olarak, söz konusu DoC'a bağlı tüm SMC'ler aşağıdakiler yapılmaya kadar otomatik olarak geri çekilir. DoC, şirketin SMS'sinin başarılı bir şekilde yeniden değerlendirilmesi neticesinde tekrar yayınlanır. Şirket gemilerinden her sınıftan en az bir gemi, ayrıca yeniden değerlendirilir. Bu nedenle, eğer bir gemi SMS ile büyük bir uygunsuzluk nedeniyle gözaltına alınırsa ve bahse konu uygunsuzluk, şirket tarafından etkin ve derhal düzeltilmezse, şirket hem DoC'unu, hem de filosunun SMC'lerini kaybedecek, nihayetinde esasen çalışamayacaktır. Şirket, yalnızca asıl ana uygunsuzlukları düzeltme maliyetine katlanmakla kalmayacak, aynı zamanda SMS ile her bir sınıf gemisi için bir örneğinin yeniden değerlendirilmesinin ek

maliyetine de katlanmak zorunda kalacaktır. Bu yaptırımlar, şirketin aynı zamanda gemilerini işletmemesine ve böylece gelir kaybetmesine neden olacaktır. Bu önlemler, bir şirketin emniyetli gemiler işletmesi için uygun bir denge sağlarken, ciddi meseleler üzerinde şirketin odaklanmasını motive etmektedir. Bununla birlikte şirket, emniyetle ilgili hususları hafife alırsa bahse konu yaptırımlara maruz kalabilecektir (IMO, 2003).

Bu önlemlerin en belirgin potansiyel etkisi, normal şartlar altında çok seyrek ve gemi şirketi tarafından tekrar tekrar görmezden gelinmediği sürece, DoC'ların ve SMC'lerin uygunsuzluklar için nadiren geri çekildiği anlamına gelmektedir. Bunun nedeni, şirketlerin gemilerini ilk fırsatta uygunluğa getirmemenin ağır bedelini ödemek istememelerinden kaynaklanmaktadır. Bu nedenle, gemi şirketlerinin, gemilerinin tamamen ISM uyumlu olmasını sağlamaları çok daha ekonomiktir. Uygunsuzlukların düzeltilmemiş kalmasına ve böylece büyük uygunsuzluklara dönüşmesine izin vermek daha maliyetli olacaktır. Bu nedenle, ISM Kodunun idari maliyetlerde bir artışa neden olmasına rağmen, bir gemi şirketinin ISM Kodunu ilk andan itibaren gemilerinde tam olarak uygulaması ve bir emniyet kültürünün benimsenmesi, uzun vadede önemli finansal tasarruflar sağlayabilecektir (Thomas, 2007).

#### **4.5 Gemi emniyet zabiti (Shipboard Safety Officer-SSO)**

SSO kavramı ve görevleri, SOLAS Ek Bölüm XI-2 Kural 2.1.7 ve Kural 11 ile hüküm altına alınmıştır. ISM Kod uyarınca şirket, en az 1 yıl deniz tecrübesine sahip, gerekli eğitimleri almış ve Gemi Emniyet Zabiti Sertifikası ile donatılmış bir SSO görevlendirmek zorundadır. Genelde denizcilik sektöründe gemilerde SSO olarak görevlendirilen kişi Birinci Zabit/First Officer-FO'dır (IMO, 2003).

Şirket tarafından görevlendirilen SSO, gemi emniyetine ilişkin iştirak ettiği, yürüttüğü her faaliyetten gemi kaptanına karşı sorumludur. SMS'nin yürütülmesi ve uygulanması, gemi emniyetinin sağlanması, DPA ile olan iletişim hatlarının işletilmesi ve bilgi teatisinin sürekliliğinin sağlanması başlıca görevidir. Gemi emniyetine ilişkin tüm olayları eksiksiz olarak ilgili makamalara (Kaptan, şirket, DPA, ...) rapor eder (Uygul, 2017).



SSO görevleri sırasıyla mürettebatın emniyet bilincini geliştirmek, dikkatine sunulan emniyet şikayetlerini araştırmak ve bunları gerektiğinde emniyet ve kaza önleme kuruluna ve bireye bildirmek, kazaları araştırmak ve bu kazaların tekrarını önlemek için uygun tavsiyelerde bulunmak, gemide emniyet ve sağlık teftişleri yapmak ve gemiadamlarının denizde emniyet eğitimini izlemek ve yürütmektir. Mümkün olan her fırsatta, bu görevleri yerine getirirken gemi emniyet organizasyonu temsilcileri, emniyet ve sağlık kurulu ile diğerlerinin işbirliği ve yardımını almalıdır (ILO, 1996).



## **5. ISM KOD İLE İSG KANUNU’NUN BENZER HÜKÜMLERİNİN BERABER DEĞERLENDİRİLMESİ**

Uluslararası sözleşmeler başta olmak üzere ulusal mevzuatımızla birlikte muhteviyatında İSG çerçevesinde gereklilikler ve/veya uygulamalar içeren, denizcilik sektörüne yönelik kural, kanun, yönetmelik sözleşme ve kodlar üç ve dördüncü bölümlerde iş güvenliği ile paralellik arz eden denizde emniyet kavramı çerçevesinde detaylı şekilde irdelenek açıklanmıştır.

6331 sayılı İSG Kanunu kıstaslarına denizde emniyet kavramı çerçevesinde benzer hükümler içeren ve SOLAS gereklilikleri ile zorunlu hale getirilen ISM Kod ve SMS’nin anahtar isterleri dördüncü bölümde anlatılmıştır. İSG Kanunu maddeleri ile ISM’nin benzer hükümleri aşağıda mukayese edilmiştir.

### **5.1 ISM kodu ile İSG Kanunu Madde-4’ün Kıyaslanması**

İSG Kanunu Madde-4’te “işverenin genel yükümlülükleri” açıklanmıştır. ISM kodu da, gemileri donatanlara veya işleten şirketlere benzer yükümlülükler ve uygulamalar ihdas etmiştir. Madde-4 ile çalışanların eğitimi, risk değerlendirmesi, işe uygun çalışan, dışarıdan hizmet alımı, çalışanların yetki alanları, kısaca İSG kapsamında işveren için genel yükümlülükler ve sorumluluk sınırları oluşturulmuştur.

ISM kodu hükümlerinde ise; oluşturulacak şirket politikasında, uluslararası kıstaslara ve gerekliliklere uyulması, emniyet kaza önleme tedbirleri oluşturulması, emercensi durumlara hazırlık, gemiadamlarının eğitimlerinin SOLAS ve STCW kriterleri çerçevesinde tamamlanması talep edilmektedir. Bununla birlikte gemi şirketlerinin her biri, seyir emniyetine ilişkin talimatlar, gemi kazalarının önlenmesi, gemi emniyet organizasyonu ile koordineli daha iyi çalışma koşulları için kriterler belirlemekle, risk analizine dayalı SMS kurmakla yükümlüdür.

### **5.1.1 ISM kodu ile İSG kanunu madde-6 ve madde-8'in kıyaslanması**

İSG Kanunu Madde-6 ile İSG hizmetlerinin uygulama şekli, Madde-8'de işyeri hekimleri ve iş güvenliği uzmanları için çalışan sayısına ve işin tehlike sınıfına göre; görevlendirme, sorumluluk, ve kriterler açıklanmaktadır.

ISM kodunda ise STCW isterleri çerçevesinde gerekli eğitimleri ve sertifikaları almış DPA, SSO ve sağlıkla ilgili personel görevlendirilmesi talep edilmektedir. Denizde emniyetli çalışma ortamının sağlanması amacıyla kıyıda şirket tarafından DPA, personel sayısı beşten fazla olan gemilerde SSO ve sağlıkla ilgili işlerden sorumlu bir zabıt belirlenmesi hüküm altına alınmıştır. ISM isterleri ile İSG kanununun anılan maddeleri bu noktada örtüşmektedir. SSO ve gemide sağlıkla ilgili görevlendirilen personelin, STCW kapsamında aldıkları eğitim ve kursların, İSG uzmanı ile işyeri hekiminin aldığı eğitim ve kurslardan çok farklı olduğu açıktır.

Söz konusu kanun Madde-8'de yer alan işyeri hekimi çalıştırılması hükmü, gemiler için 164 sayılı ILO Sözleşmesi ile mevzuatımıza Seyir Halindeki Gemilerde Daha İyi Tıbbi Hizmet Verilmesi İçin Gerekli Asgari Sağlık ve Güvenlik Koşulları Hakkında Yönetmelik'le dahil edilerek karşılanmıştır.

### **5.1.2 ISM ile İSG kanunu madde-10'un kıyaslanması**

İSG Kanunu Madde-10'da "risk değerlendirmesi, kontrol, ölçüm ve araştırma" başlığı altında işveren yükümlülükleri açıklanmaktadır 01 Temmuz 2010'da risk değerlendirmesi yapılması gerekliliği ISM kodu birinci bölüme eklenmiştir. Bahse konu değişme neticesinde İSG Kanunu Madde-10 isterleri ile ISM kodu tam olarak örtüşmektedir.

### **5.1.3 ISM ile İSG kanunu madde-11 ve madde-12'nin kıyaslanması**

İSG Kanunu Madde-11 ve Madde-12'de işyerindeki "Acil durum planları, yangınla mücadele, ilk yardım ve tahliye" başlığı altında işveren yükümlülüklerine ilişkin hükümler sıralanmıştır. Bahse konu kanun maddeleri ile

ISM kodu gereklilikleri kıyaslandığında, denizcilik sektöründe yaşanan elim kazalardan çıkarılan dersler ve edinilen tecrübeler paralelinde şirkete detaylı görevler verilmiştir. Şirket oluşturacağı politikada, acil durum planları ile bahse konu durumlara yönelik eğitim/talimler yaparak, bahse konu politikanın işlevselliğinin ISM kapsamında iç ve dış denetimlerle doğrulanması gerekmektedir.

Bununla birlikte, STCW isterleri çerçevesinde gemi adamlarının eğitim/kurs kriterleri, söz konusu kanun maddeleriyle kıyaslandığında çok daha detaylı, pratikle yoğrulmuş ve her gemi adamı için belirginleştirilmiştir. Gemi adamları denizde göreve başlamadan önce STCW kapsamında gerekli sertifikalarla donatılmak zorundadır.

#### **5.1.4 ISM kodu ile İSG kanunu madde-14'ün kıyaslanması**

İSG Kanunu Madde-14'e göre "İş kazası ve meslek hastalıklarının kayıt ve bildirim" başlığı altında işveren yükümlülükleri açıklanmaktadır. İş yerinde kaza veya meslek hastalığı meydana gelmesi durumunda, işveren tarafından tutulacak kayıtlar ile Sosyal Güvenlik Kurumuna yapılacak bildirim süreleri anılan maddeyle belirlenmiştir.

ISM kodunda ise, şirket SSO'su ile DPA, iş kazası ve meslek hastalıklarının tüm kayıtlarının tutulması ve bildiriminden sorumludur. Bu bildirimler, şirket bünyesinde DPA tarafından kanununa benzer şekilde Sosyal Güvenlik Kurumuna iletilecektir. Her halükarda şirket, meydana gelen kaza bildirimindeki, olayı detaylı şekilde inceleyecek, analiz edecek ve muhtemel uygunsuzluk sebebini belirleyecektir. Bahse konu kaza-olayların tekrarlanmaması için hertürlü tedbiri almak, uygulamak, uygunsuzlukları gidermek şirketin yükümlülüğüdür.

#### **5.1.5 ISM ile İSG kanunu madde-15'in kıyaslanması**

İSG Kanunu Madde-15'de "sağlık gözetimi" başlığı altında işveren yükümlülükleri çerçevesinde çalışanlara yaptırılacak sağlık muayenesi usul ve esasları yer almaktadır.

ISM kodunda sağlık muayenesine ilişkin bir gereklilik mevcut değildir. IMO ve ILO sözleşmeleri ile Gemiadamları Yönetmeliği ve Gemi Adamları Sağlık Yönergesi'nde, gemi personelinin sağlık muayene usul ve esasları detaylı şekilde bulunmaktadır.

#### **5.1.6. ISM ile İSG kanunu madde-16'nın kıyaslanması**

İSG Kanunu Madde-16'da "çalışanların bilgilendirmesi" başlığı altında işveren yükümlülükleri açıklanmıştır. Özetle İSG riskleri, çalışanların özlük hakları, acil durumlara ilişkin görev organizasyonu, risk analizi sonuçları, maruz kalmabilecek tehlikeler hususunda çalışanlarını bilgilendirmekle işveren mükelleftir.

ISM kodunda ise, tüm personele SOLAS-STCW isterleri kapsamında yeterli eğitim verilmesi ile emniyetli ve güvenli platformlarda çalışılmasının teşkil edilecek şirket politikasına ithal edilmesi şirketin başlıca yükümlülüğüdür.

Söz konusu kanun Madde-16 ile ISM kodu beraber analiz edildiğinde; acil durumlara ilişkin görev organizasyonu ile gemideki role organizasyonunun, işveren yükümlülükleri ortak paydasında çalışma ortamı, risk değerlendirmeleri ve özlük hakları hususları örtüşmektedir.

#### **5.1.7. ISM ile İSG kanunu madde-17'nin kıyaslanması**

İSG Kanunu Madde-17'de "çalışanların eğitimi" başlığı altında işveren mükellefiyetleri açıklanmıştır. Çalışanlar için alınacak İSG eğitimi usul ve esasları ile tehlike sınıfına göre mesleki eğitim kriterleri özetle bahse konu madde ile tayin edilmiştir.

ISM kodunda ise şirket tarafından teşkil edilecek politikada, personelin yeterli eğitimi alması önemli kriterlerden birisidir. Şirket ancak donanımlı personelle, iyi bir eğitim sistemi, işleyen bir organizasyon ve her kademede koordinasyon kurulması yoluyla gemilerini maliyet-etkin işletebilir. SMS çerçevesinde her kademede üstlenilecek rolün yerine getirilmesi yeterli eğitimle

mümkündür. İyi bir eğitim sistemi kurulmak suretiyle donanımlı personel idamesi sağlanabilecek STCW isterleri çerçevesinde sertifikasyon sağlanmak zorundadır. Bahse konu isterler gereğince denizde kişisel can kurtarma teknikleri eğitimi, temel ilkyardım eğitimi, yangın önleme ve yangınla mücadele eğitimi, personel güvenliği ve sosyal sorumluluk eğitimi, can kurtarma araçlarını kullanma yeterliği eğitimi denizde görev yapan tüm personel tarafından alınmak zorundadır.

SSO, gemi emniyet zabiti eğitimi alacaktır. Emniyet farkındalık eğitimini ise tüm gemi personeli, SSO ile koordineli çalışmak üzere belirlenmiş gemi emniyet sistemi personeli ise belirlenmiş emniyet görevleri eğitimi görmek mecburiyetindedir. Muktedir, yetkili kuruluşlarca söz konusu her bir eğitim için personele sertifika verilecektir. Şirket tarafından teşkil edilecek iyi bir eğitim sistemi eliyle personel eğitimleri, sertifika geçerlilik süreleri izlenecektir. Sertifika yenileme zamanları öncesinde eğitimlerin tazelenmesi ve sertifikasyonu sağlanmalıdır.

Madde-17 ile söz konusu kod mukayese edildiğinde denizcilik sektöründe yapılan işin tehlikeleri ile çalışılan platform gereklilikleri gözönüne alınarak gemi adamları için SOLAS-STCW kıstasları daha net olarak ortaya konmuştur.

### **5.1.8. ISM ile İSG kanunu madde-19'un kıyaslanması**

İSG Kanunu Madde-19'da "çalışanların yükümlülükleri" başlığı altında diğer çalışanlarla ilişkiler, verilen eğitim ve talimatlar doğrultusunda hareket, ve İSG çerçevesinde işveren ile işbirliği yapılması işlenen konularından bazılarıdır.

ISM kodunda ise söz konusu kanuna benzer hükümler mevcuttur. Sertifikasyonları sağlanarak gemiye atanan denizciler, ilk görevlerinde SMS'ye yönelik eğitime tabi tutulmalı ve sorumlulukları anlatılmalıdır. Gemiye aşinalıkları artırılarak sisteme entegrasyonları hızla sağlanmalıdır. SSO tarafından gerekli belgelendirme yapılmalıdır.

Gemi rolesi her sınıf/tip gemi için özel olarak hazırlanmış her personelin rutin ve rutindsı faaliyetleri düşünülerek teşkil edilmiş, en basit ifadeyle gemi

organizasyon sistemidir. Gemi operasyonlarına yönelik her durum için hazırlanan bu sistem, role talimleriyle gerçekleştirilerek sürekli güncellenmektedir. Personelin kendisine tevdi edilen her görevi yapması, her cihazı, ekipmanı tam anlamıyla kullanabilmesi görevlerini tam anlamıyla ifa edebilmesi gemide role talimleri yapılarak sağlanmalıdır. Cihaz ve ekipmanlara yönelik kullanıcı talimatları her cihaz sistem üzerinde asılı bulundurulmalıdır.

#### **5.1.9. ISM ile İSG kanunu madde-20'nin kıyaslanması**

İSG Kanunu Madde-20'de, "Çalışan temsilcisi" başlığı altında sayıya göre çalışanlar arasından seçilecek temsilcilerin usul ve esasları belirlenmiştir.

ISM kodunda, SSO'nun ortak çalışma yürüttüğü sayıya göre gemi adamları arasından seçilerek oluşturulan gemi emniyet organizasyonu temsilcileri, şirket bünyesinde ise kıyıda atanan, tüm koordinasyon işlemlerini yürüten DPA bulunmaktadır.

#### **5.1.10. ISM ile İSG kanunu madde-22'nin kıyaslanması**

İSG Kanunu madde-22'de, "İş sağlığı ve güvenliği kurulu" başlığı altında işverence oluşturulacak İSG kurulu mükellefiyetleri bulunmaktadır. Ayrıca bahse konu maddede işveren, alt işveren ilişkileri ile yine İSG kurullarının çalışma usul ve esasları yer almaktadır. ÇSGB'nin 18 Ocak 2013 tarihli RG 28532 sayılı İSG Kurulları Hakkında Yönetmelik'te söz konusu usul ve esaslar etraflıca anlatılmaktadır.

ISM kodu gereklilikleri çerçevesinde kaptan/I.süvari başkanlığında, SSO koordinesinde gemide sistematik emniyet organizasyonu toplantıları yapılmaktadır. Bunun yanında üst yönetim, DPA, filodaki gemi kaptanları, SSO'lar ve ilgililerin katılımlarıyla şirket bünyesinde senelik gözden geçirme toplantıları yapılmakta olup, şirketin emniyet ve güvenlik hususlarına ilişkin politikası güncellenmektedir.

### 5.1.11. ISM ile İSG kanunu madde 24-26'nın kıyaslanması

İSG Kanunu dördüncü bölümde (Madde 24-26)“Teftiş ve İdari Yaptırımlar” başlığı altında, yapılacak teftişler ile İSG'ye yönelik tespit edilen eksik-aksaklıklara uygulanacak yaptırımların usul ve esasları belirlenmiştir.

ISM kodunda ise, bir uygunsuzluk tespit edildiğinde, ister büyük ister küçük olsun, gemiyi uyumlu hale getirmek için şirket tarafından düzeltici önlem alınması gerekmektedir. Gemi şirketin SMS'sine, dolayısıyla ISM kodunun kendisine uymakla yükümlüdür. Her durumda, denetçi herhangi bir düzeltici eylemin tamamlanması için küçük bir uygunsuzluğun bulunduğu tarihten itibaren üç aylık azami zaman sınırına izin verme yetkisine sahiptir. Belirlenen süre boyunca, düzeltici eylemin uygulandığını doğrulamak için gemi bir kez daha denetlenecektir. Öngörülen tarihte uygunsuzluklar gemi tarafından düzeltilmemişse, bu durum otomatik olarak büyük bir uygunsuzluğa yükseltilecektir. Bir uygunsuzluğun düzeltilmemesi, bunun başlangıçta ana bir uygunsuzluk olması veya düzeltici eylemin uygulanmamasının ardından büyük bir uygunsuzluğa yükseltilecek uygunsuzluk olması, gemi şirketinin ISM sertifikalarının geri çekilme sürecini aşağıdaki şekilde başlatacaktır.

Öncelikle, geminin SMC'si geri çekilecek ve dolayısıyla yeniden denetlenip yeni bir SMC yayımlanana kadar denize açılmasına izin verilmeyecek, SMC tekrar onaylanınca, yine SMS ile uyumluluğu da kanıtlanmış olacaktır. Liman Devlet Otoritesi, “IMO'nun Gözlemlenen ISM Koduna İlişkin Büyük Uygunsuzluk Usulleri (IMO's Procedures Concerning Observed ISM Code Major Non-Conformities)” çerçevesinde gerekli hallerde çalışma izinlerini iptal edebilir veya gemiyi alıkoyabilir. Bahse konu usuller çerçevesinde Liman Devleti Otoritesi yetkilendirilmiştir. Genellikle bu sürecin ISM Kodu uyumsuzlukları çerçevesinde en caydırıcı yaptırım olduğu değerlendirilmektedir.

Gemi şirketi, Liman Devlet Otoritesi veya onun adına hareket eden yetkilendirilmiş kuruluş tarafından belirlenen süre içerisinde geminin uygunsuzluğunu gideremezse, şirketin DoC'u geri çekilecektir. Ancak, yalnızca



gemi şirketinin DoC'unu yayınlayan Bayrak Devleti tarafından fiilen geri çekilebilir. Bu nedenle geminin alıkonulduğu Liman Devleti Otoritesinin ilgili kurumu Bayrak Devleti İdaresi'nden DoC'u geri çekmesini talep etmesi gereklidir. Şirketin, geminin ana uygunsuzluğunu gidermek için verilen talimatlara uymadığına dair açık kanıtlar bulunması kaydıyla, DoC kodun paragraf 13'üne uygun olarak geri çekilecektir.

Şirketin DoC'un geri çekilmesinin bir sonucu olarak, söz konusu DoC'a bağlı tüm SMC'ler aşağıdakiler yapılcaya kadar otomatik olarak geri çekilir. DoC, şirketin SMS'sinin başarılı bir şekilde yeniden değerlendirilmesi neticesinde tekrar yayınlanır. Şirket gemilerinden her sınıftan en az bir gemi, ayrıca yeniden değerlendirilir. Bu nedenle, eğer bir gemi SMS ile büyük bir uygunsuzluk nedeniyle gözaltına alınırsa ve bahse konu uygunsuzluk, şirket tarafından etkin ve derhal düzeltilmezse, şirket hem DoC'unu, hem de filosunun SMC'lerini kaybedecek, nihayetinde esasen çalışamayacaktır. Şirket, yalnızca asıl ana uygunsuzlukları düzeltme maliyetine katlanmakla kalmayacak, aynı zamanda SMS ile her bir sınıf gemisi için bir örneğinin yeniden değerlendirilmesinin ek maliyetine de katlanmak zorunda kalacaktır. Bu yaptırımlar, şirketin aynı zamanda gemilerini işletmemesine ve böylece gelir kaybetmesine neden olacaktır. Bu önlemler, bir şirketin emniyetli gemiler işletmesi için uygun bir denge sağlarken, ciddi meseleler üzerinde şirketin odaklanmasını motive etmektedir. Bununla birlikte şirket, emniyetle ilgili hususları hafife alırsa bahse konu yaptırımlara maruz kalabilecektir.

## 6. TARTIŞMA

Taşımacılıkla uğraşan denizcilik sektörünün tabi olduğu mevzuat çerçevesinde ulusal ve uluslararası mevzuatımız incelenmiş, tezimin ikinci bölümünde bahsedilen Anayasa Mahkemesi tarafından uluslararası taşımacılıkla uğraşan gemilerin İSG kanunu dışına çıkarılmasının iptal edilmesiyle Türk karasuları dışında tabi olunan ulusal ve uluslararası mevzuat önceki bölümlerde anlatılmıştır.

Halihazırda balıkçılıkla uğraşan gemiler için İSG kanunu kapsamında yönetmelik mevcut olmakla birlikte uluslararası taşımacılıkla uğraşan gemiler için bir yönetmelik mevcut değildir. SOLAS-STCW isterleri kapsamında beşinci bölümde detaylı şekilde İSG kanunu ile ISM kodu kıyaslanmıştır. Burada dikkati çeken husus, İSG uzmanları ile İşyeri hekimlerinin aldığı eğitimlerle, Gemide görev yapan SSO'lar ve sağlık personelinin aldığı eğitimin farklılığıdır.

Denizcilik sektöründe yukarıda arz edilen İSG kanunu isterleri ile SOLAS-STCW gereklilikleri arasındaki farklılık giderilebilir mi? Anayasa Mahkemesi'nin kararıyla taşımacılıkla uğraşan gemilerin İSG kanunu kapsamına alınmasıyla uygulamadaki tereddütler giderilebilir mi? Bu problem sahalınınin çözümü kavuşturulması çerçevesinde Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı tarafından İSG kanunu uygulamalarına ilişkin yönetmelik çıkarılabilir. Gemi adamlarının SOLAS-STCW isterleri kapsamında İSG'ye yönelik aldığı eğitimler değerlendirildiğinde, gemi SSO'ları ve emniyet organizasyonu personeli için ÇSGB tarafından denklik verilebilir. Gemi şirketleri tarafından kıyıda görev yapan DPA'lar ile Gemi SSO'larına İSG uzmanlığı eğitimi aldırılabilir.

ISM kodunun nihai gemi kategorisi için zorunlu hale getirilmesinden 17 yıl sonra (2002'de diğer kargo gemileri ve açık deniz araştırma gemileri/platformları), kod gerekliliklerine cevap olarak uygulanan SMS'lerin olgunlaşmış ve işleyişinin sorgulanmaya ihtiyacı olmadığını beklemek makul olacaktır. Bununla birlikte, denizciler ve kıyı yöneticileri tarafından zayıf uygulamalar nedeniyle veya SMS kavramlarını anlama ve takdir etme

eksikliğinden kaynaklı iş ve iş süreci risk değerlendirme uygulamalarının kalitesi ve etkinliğinin ne derecede etkin olduğu tartışmaya açıktır.

ISM kodunun iki ana ilkesi; gemi operasyonlarında emniyetli uygulamalar ile emniyetli bir çalışma ortamı sağlanabilir mi? Her iki ilke çerçevesinde sürekli iyileştirme gerekliliğini yerine getirmek mümkün olur mu? Bu ilkelerle birlikte pratik yönetim ve risk değerlendirme sürecinin yönetimi gerçekleştirilebilir mi? Şirket Emniyet Yönetim Sistemi ile birlikte Gemi SMS'si çok büyürse yönetilmesi imkansız hale gelecek ve sonuç olarak kullanımı imkansızlaşacaktır. Dahası, eğer çok karmaşıksa ve anlaşılması zorsa, gemi adamlarının içselleştirip, takip etmesi pek mümkün olmayacaktır. Elbette denizciler, istihdamlarının bir şartı olduğu için resmi gerekliliklere uyacaktır, ancak yukarıda belirtilen örneklerde belirtildiği gibi, risk değerlendirme sürecinin istenen faydasının elde edilebileceği şüphelidir.

Benzer şekilde önemli olan bir başka husus ise, sürecin izlenmesi ve değerlendirilmesidir. Risk değerlendirme süreci devamlı olarak tekrar gözden geçirilmezse kalitesinin ne olduğunu ve gerçekten işe yarayıp yaramadığını bilmek pek mümkün değildir. Uygulayıcılar kendi çalışmalarını değerlendiremezler, çünkü bu değerlendirme objektif olmayacaktır. Bu nedenle, üst yönetim incelemeleri ve denetimler yoluyla yapılması gerekir. Uygun bir geri bildirim/besleme yöntemi ile tamamlanmalıdır. Bu noktada DPA ve yönetimin denetim/gözden geçirmesi mevcut değilse, yalnızca kağıt üzerinde kalıyorsa veya eğer bir denetimin amacı kaliteden ziyade yalnız uygunluk sağlamaksa, her ikisi de etkisiz olacaktır. Dolayısıyla sürecin kendisinin etkili olup olmadığı yeterli derecede bilinemeyecektir.

ISM Kodunun ilkeleri ve hedefleri, gemilerin emniyetli yönetimi ve işletimi için uluslararası bir standart sunar ve uluslararası emniyet standartlarında gözle görülür bir iyileşme ve deniz felaketleri ile kaydedilen ölümlerin sayısında belirgin bir azalma sağlanmasıyla denizcilik topluluğunda deniz emniyetine ilişkin büyük ölçüde olumlu etki yapmıştır.

Kodun başarısının arkasında yatan neden, benzeri görülmemiş bir şekilde, uluslararası denizcilik toplumunun kilit oyuncularından deniz emniyetine yaklaşımda bir değişiklik talep etmesidir. Uygulanmasının başarısı, büyük ölçüde, her seviyedeki gemi adamının sürekli olarak bağlılığı, yeterliliği, tutumları ve motivasyonuna bağlıdır.

ISM kodunun bir güvenlik kültürüne doğru, somut olumlu faydalar sağlandığı görülmektedir. Ancak, kodun başarısını kanıtlamış olduğuna dair hiçbir şüphe bulunmamakla birlikte, uygulamaya gelince, yıllar içerisinde kanıksanmasından hareketle ihmalle sonuçlanabilecek bir sorun ortaya çıkabilir mi? ISM kodunun oluşturmayı ve korumayı hedeflediği gelişmiş emniyet kültürünü olumsuz yönde etkileyen kendine tezat şekilde ISM memnuniyeti olabilir mi?

Denizcilik sektörü için, ISM yönetmeliği kapsamındaki yaptırımlar ile Liman Devleti Kontrollerinin ISM kodunun daha etkin uygulanmasını teşvik ettiği açıktır. Emniyetsiz gemilerin işletilmesinden sorumlu olanlarla, bunun sonucunda ortaya çıkan kaza ve ölümlerin hesaba katılarak yaptırımlar uygulanması, emniyet üzerinde olumlu bir etkiye sahip olacaktır. Buna karşılık, bunun ISM'nin uygunluğunu ciddiye alacağı ve dolayısıyla ISM kodunun amaçlanan güvenlik kültürünü teşvik edeceği makul bir şekilde iddia edilebilir.

## 7. SONUÇ VE ÖNERİLER

IMO sözleşmeleri çerçevesinde Gemilerde İş güvenliği konusu incelenirken öncelikle İSG kanunu çerçevesinde, seyrüseferlerini ulusal ve uluslararası sularda icra eden kolluk kuvvetleri dışında ki (Dz.K.K, SG Komutanlığı ve Emniyet) Türk bayraklı gemilerdeki güncel durum gözden geçirilmiştir. Daha sonra, denizcilik sektörüne yönelik uluslararası kurum ve sözleşmeler ile bu sözleşme gereklilikleri çerçevesinde hazırlanmış ulusal mevzuatımızdaki kanun ve yönetmelikleri anlatılmıştır. Uluslararası sözleşme, kod, gerekliliklerde yer alan iş güvenliği uygulamaları ile ulusal mevzuatımız benzer hükümleri kıyaslanarak ortaya konmaya çalışılmıştır.

Kabotajda çalışan Türk bayraklı gemiler ile balıkçı gemileri, İSG Kanunu çerçevesinde yükümlülüklerini genelde OSGB'ler vasıtasıyla yerine getirmektedir. Karasularımızda icra edilen nispeten kısa süreli seyrüsefer ile akabinde liman yapan gemilerin, İSG ihtiyaçları genelde sorunsuzca karşılanabilmektedir. Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın Emniyet Genel Müdürlüğü'nün veri tabanı ile eşgüdümlü çalışacak şekilde Genel Bilgi Taraması-GBT'nin Sahil Güvenlik Unsurları ile denizde yapılabilmesi amacıyla proje çalışmaları devam etmektedir.

Uluslararası sularda seyrüsefer icra eden Türk bayraklı gemilerde ise, Anayasa Mahkemesi iptal kararına istinaden İSG Kanunu hükümleri yürürlüktedir. Bahse konu gemiler, kabotajda çalışan gemilere göre çok daha uzun süreli seyrüseferde bulunmaktadır. Uzun süreli seyirleri boyunca farklı liman devletleri kontrollerine tabi olmakta, liman periyotları değişkenlik göstermektedir. Uluslararası sularda seyir icra eden gemiler için iş güvenliği uygulamaları IMO sözleşmeleri çerçevesinde yürütülmektedir. Türk gemi şirketleri hem uluslararası sözleşme yükümlülüklerine tabi olarak uğranılacak Liman Devleti gerekliliklerine göre hazırlık yapmakta, ulusal mevzuatımız İSG kanunu yükümlülüklerini de yerine getirmeye çalışmaktadır.

Denizcilik sektöründe gemiler ve gemiciliğe ilişkin tarihte yaşanan elim deniz kazaları neticesinde, BM'ye bağlı ilk uzman kuruluş olan IMO tarafından

sözleşmeler oluşturulmuştur. İşçi hak ve yükümlülüklerine yönelik sözleşmeler ise ILO bünyesinde oluşturulmuş olup ülkemiz her iki örgütün üyesidir.

Ülkemiz tarafından onaylanan iki adet ILO sözleşmesi (155 ve 161 sayılı), tüm sektörlerdeki İSG gerekliliklerini ve alınacak tedbirleri belirlemektedir. Bu iki sözleşme ile birlikte gemiler ve gemi adamları için çıkarılmış, ülkemiz tarafından onaylı İSG konulu diğer sekiz adet sözleşme (134, 164, 55, 73, 92, 58, 53 ve 68 sayılı) içeriğinde, İSG Kanunu hükümlerine benzer birçok husus bulunmaktadır.

IMO'nun ana sözleşmeleri olan SOLAS ve STCW, ülkemiz tarafından onaylanmıştır. Bu iki sözleşme; yıllar içerisinde ortaya çıkan ihtiyaçlar, deniz kazaları ve teknolojik gelişmeler ile birlikte sürekli güncellenmektedir. Denizde can ve mal emniyetinin sağlanması, gemiadamlarının gerekli eğitim ve ehliyet ile donatılması, gemilerde emniyetli bir şekilde çalışabilmesi ve gemilerin denizde emniyetli çalışabilmeleri için gereken tüm standartlar bu sözleşmelerin amacını teşkil etmektedir.

Aslında denizcilik sektöründeki deniz emniyetine ilişkin uygulamaların ana omurgasını SOLAS ve STCW sözleşmeleri gereklilikleri oluşturmaktadır. Bu çerçevede, Türk bayraklı gemiler, SOLAS'a uygunluk ile beraber İSG konusunda da önlemler almış olmaktadır. SOLAS'a dokuzuncu bölüm olarak eklenen, ISM kodu ile SMS'de İSG kanunu maddelerine benzer birçok gereklilik mevcuttur.

Beşinci bölümde, ISM kodu ile İSG kanunu kıyaslanmıştır. Bu kıyaslama neticesinde İSG Kanunu hükümleri, gerek uluslararası sözleşmeler gerekse bu sözleşmeler çerçevesinde çıkarılan ülkemiz denizcilik mevzuatı ile benzerlikler gösterdiği değerlendirilmektedir. Anılan bölümde bu benzerlikler detaylı şekilde arz edilmiştir.

Gemiler yaptıkları tehlikeli ve çok tehlikeli işler çerçevesinde yoğun denetime tabi tutulmaktadır. Denizde can emniyetinin sağlanması, deniz ticaretinin ve ulaşımının kesintisiz devamlığı, deniz emniyeti ve güvenliğinin tesis edilmesine bağlıdır. Deniz emniyeti kapsamında gemiler, bağlı bulunduğu liman

Gemi Sörvey Kurulu, kayıtlı olduğu ve standartlarının belirlendiği Klas kuruluşu, hizmet aldığı Sigorta Kulübü ve uğradığı Liman Devleti tarafından denetim ve kontrollere tabi tutulmakta, yaptırımlara maruz kalabilmektedir.

Türk bayraklı gemilerin belge ve sertifikalandırılması ile limanda kontrollerini Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile bağılı Liman Başkanlıkları icra etmektedir. Denizdeki kontroller ise SG Komutanlığı tarafından icra edilmektedir.

SG Komutanlığı tarafından Balıkçı Gemilerinde Yapılan Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik çerçevesinde İSG kontrollerine tabi tutulsa da Türk bayraklı diğer gemilerin İSG Kanunu hükümleri ile ilgili denetime tabi tutulabilmesi maksadıyla yasal mevzuat düzenlemelerine ihtiyaç bulunmaktadır.

Türk bayraklı gemilerin deniz emniyetine ilişkin mevzuat kapsamında kontrolünü yapan, denize elverişliliklerini onaylayan ve belgelendiren Liman Başkanlıkları ile denizde kontrolleri yapan SG Komutanlığı'na, İSG Kanunu hükümlerini de kontrol etme yetkisi/görevi verilebilir. İSG kanunu hükümleri eklenmiş mevcut belgelerden farklı formatlarda, örneğin SMC, DoC gibi İSG sertifikalandırma yöntemi getirilebilir. Uzun vadede milli olarak oluşturulan bahse konu format IMO gündemine de getirilerek, küresel ölçekte İSG sertifikalandırılmasının yolu açılabilir.

Bu çalışmaların ülke ihtiyaçları doğrultusunda ilgili bakanlıklar ve deniz ticaret odaları nezdinde göz önünde bulundurularak yapıldığına şüphe yoktur. Ülke olarak taraf olduğumuz IMO sözleşmeleri çerçevesinde sürekli güncellenerek denizcilik sektörümüze aktarılan yeni isterlerin, ulusal mevzuatımız ile azalan zaman aralığında desteklendiği gözlemlenmektedir. Teknolojiyle paralel oranda artan deniz emniyetine ilişkin ihtiyaçların karşılanabilmesi, AB üyelik süreci kriterlerinin, İSG isterlerini de kapsayacak şekilde karşılanabilmesi maksadıyla bir İSG yönetmeliği oluşturulabilir.

Gelişmiş denizci ülkelerdeki deniz emniyetine ilişkin kurumlara benzer şekilde, ihtiyaç duyulan ya da duyulabilecek ulusal veya uluslararası yasal

gereklilik, yükümlülük veya mevzuatı hükümet adına koordine eden Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bağlısı bir kuruluş vasıtasıyla İSG amaç ve hedeflerinin daha kısa sürelerle gerçekleştirilmesi sağlanabilir.





**KAYNAKLAR**

- Alan G.**, 2010, Denizlerde Emniyet ve Güvenlik: Uluslararası ve Ulusal Mevzuat ve Kurumlar Üzerine Bir İnceleme, Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale On Sekiz Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 112s.
- Altan, Ö. Z.**, 2007, Sosyal Politika, Eskişehir Anadolu Üniversitesi Yayınları, Yayın no:1744, 334 s.
- Anayasa Mahkemesi**, 2015, “Anayasa Mahkemesi Kararı”  
<http://www.anayasa.gov.tr/icsayfalar/kararlar/kbb.html>, ( Erişim Tarihi: 03 Aralık 2018)
- Anderson P.**, 2003, Managing Safety At Sea, DProf Thesis, Middlesex University, 202 p.
- Anderson P.**, 2006, The ISM designated person: keystone or scapegoat, Maritime Risk International, 20(12), 5p.
- Anderson P.**, 2015, The ISM Code: A Practical Guide to the Legal and Insurance Implications, Informa Law from Routledge New York, 406 p.
- Arıcı, K.**, 1999, İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Dersleri, Ankara, Tes-İş Eğitim Yayınları, Ankara,
- Asyalı, E.**, 2014 “Gemi kazaları nedenleri ve insan faktörü”,  
[http://www.kugm.gov.tr/BLSM\\_WIYS/KAİK/tr/Doc/20140228\\_095711\\_76347\\_1\\_64.pdf](http://www.kugm.gov.tr/BLSM_WIYS/KAİK/tr/Doc/20140228_095711_76347_1_64.pdf) (2014) ( Erişim Tarihi: 07 Aralık 2018)
- Australian Government Maritime Safety Authority**, 2018, “STCW regulations explained”, <https://www.amsa.gov.au/qualifications-training/international-qualifications/stcw-regulations-explained> (Erişim Tarihi: 11 Ocak 2019)
- Butt N. Johnson D., Pike K., Roberts N.P., Vigar N.**, 2013, 15 Years of Shipping Accidents: A Review for WWF, Southampton Solent University, Southampton, 56 p.

### KAYNAKLAR DİZİNİ (devam)

- ÇSGB**, 2013, Balıkçı Gemilerinde Yapılan Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik, <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.18741&sourceXmlSearch=&MevzuatIliski=0>, (Erişim Tarihi: 05 Aralık 2018)
- Çiçek Ö ve Öçal M.**, 2016, “Dünyada ve Türkiye’de İş Sağlığı ve İş Güvenliğinin Tarihsel Gelişimi”, HAK-İŞ Emek ve Toplum Dergisi, 5(11): 107-129 s.
- Demirci, S.**, 2016, Ege Üniversitesi İş Güvenliği Kültür ve Mevzuatı Ders Notları.
- Deniz T.**, 2016, “Türkiye’de ulaşım sektöründe yaşanan değişimler ve mevcut durum”, Doğu Coğrafya Dergisi, 36: 136-155 s.
- Ece, J. N.**, 2008, “Tarihe geçen deniz kazaları ve önlemler”, [http://www.denizhaber.com/tarihe-gecen-deniz-kazalari-ve-onlemler-makale,100278.html\(2008\)](http://www.denizhaber.com/tarihe-gecen-deniz-kazalari-ve-onlemler-makale,100278.html(2008)), ( Erişim Tarihi: 07 Aralık 2018)
- EUR-Lex**, 2016, “Maritime safety: International Safety Management (ISM) Code for shipping” <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=LEGISSUM%3A124062>, (Erişim Tarihi: 19 Ocak 2019)
- Falkanger T., Bull H.J., Brautaset L.**, Universitetsforlaget AS 2011 Scandinavian Maritime Law: The Norwegian Perspective (3rd edn) 631p.
- Grđinic, J. N.**, 2015, Legal Regulations In The Function Of Ensuring Ship Safety, Dobrota 36, 85 330 Kotor, Montenegro, Scientific Journal of Maritime Research 29, 30-39 p.
- Hetherington C., Flin R., Mearns K.**, 2006, Safety in shipping:The human element, Journal of Safety Research, 37: 401- 411 pp.

### KAYNAKLAR DİZİNİ (devam)

- IACS**, 2005, “No.41 Guidance for IACS Auditors to the ISM Code”  
[https://maddenmaritime.files.wordpress.com/2014/02/iacs-ism-audits-rec\\_41\\_pdf189.pdf](https://maddenmaritime.files.wordpress.com/2014/02/iacs-ism-audits-rec_41_pdf189.pdf), (Erişim Tarihi: 23 Ocak 2019)
- ILO**, 1996, Accident Prevention On Board Ship At Sea And In Port, An ILO code of practice 2nd edition, Geneva, 150 p.
- ILO**, 2019, “History of the ILO”, <https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/history/lang--en/index.htm>, (Erişim Tarihi: 04 Ocak 2019)
- ILO-Ankara Ofisi**, 2019, “Türkiye’nin Onayladığı ILO Sözleşmeleri”,  
<https://www.ilo.org/ankara/conventions-ratified-by-turkey/lang--tr/index.htm>,(Erişim Tarihi: 13 Ocak 2019)
- ILO**, 2019, “Standards”,  
[https://www.ilo.org/gateway/faces/home/standards?locale=EN&countryCode=TUR&\\_adf.ctrl-state=ci7c88c3x\\_102](https://www.ilo.org/gateway/faces/home/standards?locale=EN&countryCode=TUR&_adf.ctrl-state=ci7c88c3x_102), (Erişim Tarihi: 13 Ocak 2019)
- IMO**, 1979, “Decisions of the Shipmaster with Regard to Maritime Safety and Marine Environment Protection”, IMO Resolution A.443(XI), London, 4p.
- IMO**, 1995, “ISM Code and Guidelines on Implementation of the ISM Code”,  
<http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/SafetyManagement/Pages/ISMCode.aspx>, (Erişim Tarihi: 23 Ocak 2019)
- IMO**, 2001, “Revised Guidelines On Implementation Of The International Safety Management (ISM) Code By Administrations”, IMO Resolution A.913(22), London, 16p.
- IMO**, 2002, “Procedures Concerning Observed ISM Code Major Non-Conformities”, MSC/Circ.1059/MEPC/Circ.401, London, 4p.
- IMO**, 2003, “ISM Code and Revised Guidelines on Implementation of the ISM Code by Administrations, IMO Publication Electronic Edition 2003, London, 43p.

**KAYNAKLAR DİZİNİ (devam)**

**IMO**, 2005, “STCW International Convention on Standards of Training and Watchkeeping for seafarers 1978, as amended in 1995 and 1997(STCW Convention) and Seafarers Training and Watchkeeping Code(STCW Code)”, IMO Publication Electronic Edition 2005, London, 346p.

**IMO**, 2010, C105/3(a)/1, Strategy of Planning: (a) Monitoring of Performance, IMO COUNCIL 105th session 1-5 November 2010, London, 17 p.

**IMO**, 2013, CWGSP 13/2, Review of Planned Outputs and Indicators During the 2012-2013 Biennium, IMO Council Working Group On The Organization’s Strategic Plan 13th session Agenda item 7, London, 47 p.

**IMO**, 2014, SOLAS Consolidated Edition 2014, IMO Publication, London, 446p.

**IMO**, 2019a, “Brief History of IMO”, <http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>, (Erişim Tarihi: 03 Ocak 2019)

**IMO**, 2019b, “International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974”, [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx) , (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2019)

**IMO**, 2019c, “International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)”, [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx), (Erişim Tarihi: 11 Ocak 2019)

**ITIC**, 2000, Designated Person - Insurance or not?, <https://www.itic-insure.com/our-publications/intermediary/designated-person-insurance-or-not-2904/>, The Intermediary March 2000, (Erişim Tarihi: 24 Ocak 2019)

**KAYNAKLAR DİZİNİ (devam)**

**İrtem, Ş. S.**, 2015, Gemi İşletmeciliğinde Deniz Çalışma Sözleşmesi (MLC, 2006) Uygulaması ve Gemilerde Risk Değerlendirmesi, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 166s.

**İMEAK DTO**, 2018, “2017 Deniz Sektörü Raporu”, <http://www.denizticaretodasi.org.tr/sayfalar/sector-raporu.aspx>, (Erişim Tarihi: 06 Aralık 2018)

**Laverick C.**, 2018, Enforcing the ISM Code, and Improving Maritime Safety, with an Improved Corporate Manslaughter Act: A Safety Culture Theory Perspective Volume 1 of 2, DoCtor of Philosophy, Lancashire Law School, 304 p.

**MCA**, 2015, “International management code for the safe operation of ships and for pollution prevention (The ISM Code)”, [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/508080/ISM\\_I2S\\_Feb\\_2015\\_Updated\\_150316.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/508080/ISM_I2S_Feb_2015_Updated_150316.pdf), (Erişim Tarihi: 23 Ocak 2019)

**Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü**, 2003, 4857 Sayılı İş Kanunu, <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.4857.pdf> , (Erişim Tarihi: 01 Aralık 2018)

**Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü**, 1926, 815 Sayılı Kabotaj Kanunu, <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.3.815.pdf> (Erişim Tarihi: 01 Aralık 2018)

**Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü**, 1982, 2581 Sayılı Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanun, <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2581.pdf>, (Erişim Tarihi: 01 Aralık 2018)

**KAYNAKLAR DİZİNİ (devam)**

**Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü**, 2012, 6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu, <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.6331.pdf> , ( Erişim Tarihi: 02 Aralık 2018)

**Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü**, “Yönetmelikler”, <http://www.mevzuat.gov.tr/Yonetmelikler.aspx>, (Erişim Tarihi: 24 Ocak 2019)

**Özdemir C. S.**, 2013, Balıkçı gemileri iş sağlığı ve güvenliği kanunu kapsamında mı ?, Yaklaşım Dergisi, 250: 172 s.

**Özdemir C. S.**,2014, Uluslararası sefer yapan Türk bayraklı gemiler iş sağlığı ve güvenliği kanunu kapsamında mı?, Yaklaşım Dergisi, 255: 195-199 s.

**Özkılıç, Ö.**, 2005, İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemleri ve Risk Değerlendirme Metodolojiler, Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu Yayınları, Yayın No: 246, 219s.

**Pamborides G.P.**, 1999, International Shipping Law Legislation and Enforcement, Kluwer Law International, Netherlands, 250 p.

**Ringdahl, L. H.**, 2001, Safety Analysis: Principles and Practice in Occupational Safety, London and Newyork, 293p.

**Thomas, R.**, 2007, Liability Regimes in Contemporary Maritime Law, Informa Law Routledge, 576 p.

**TDK**, 2019, [http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com\\_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5c6c602bb8da08.25881048](http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5c6c602bb8da08.25881048) (Erişim Tarihi:02 Şubat 2019)

**KAYNAKLAR DİZİNİ (devam)**

- TBMM**, 1923, “Lozan sulh muahedenamesinin kabulüne dair kanunlar”  
[https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR\\_KARARLAR/kanuntbmc002/kanuntbmmc002/kanuntbmmc00200343.pdf](https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmc002/kanuntbmmc002/kanuntbmmc00200343.pdf), (Erişim Tarihi: 01 Aralık 2018)
- UDHB**, 2009, “Denizcilik Terimleri Sözlüğü <https://atlantis.udhb.gov.tr/sozluk/>, (Erişim Tarihi: 02 Ocak 2019)
- UDHB Mevzuat Bilgi Sistemi**, “Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi, 1974 (SOLAS 74)” <http://imo.udhb.gov.tr/TR/28solas74.aspx#>, (Erişim Tarihi: 11 Ocak 2019)
- Uygul, İ.**, 2017, 6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanununun Gemilerdeki Uygulamaları ve İlgili Denizcilik Kuralları ile Karşılaştırılması, Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 99s.
- WHO**, 2009, “WHO definition of Health, Constitution of WHO: principles”, <https://www.who.int/about/mission/en/>, (Erişim Tarihi: 01 Aralık 2018)
- WHO**, 2005, Regional Strategy on Occupational Health and Safety in SEAR Countries, World Health Organization, New Delhi, 33p.

## TEŞEKKÜR

Yüksek lisans hayatım boyunca her koşulda desteğini ve bilgisini eksik etmeyen çok değerli danışmanım sayın Doç. Dr. Azize Yeşim SALMAN ve eşi Prof.Dr. Alp SALMAN'a,

Üniversitemiz ve Enstitümüz bünyesinde öğrencilere karşı özverisini esirgemeyen Anabilim Dalı Başkanımız Sayın Prof. Dr. Fazilet ALAYUNT'a,

Askeri öğrenciliğimden bugüne kadar beni her daim destekleyen, yanımda olan her başım sıkıştığında aradığım, tezimin son okumasın da bile yorduğum değerli sınıf subayım Emekli Deniz Binbaşı, Uzak Yol Kaptanı, Denizcilik Eğitimi ve Mühendislik Danışmanlık Ltd. Şirketi-DEM Öğretim Görevlisi Ali Cemal NEMLİOĞLU ile Deniz Harp Okulu'nda verdiği seyir dersleriyle eğitim-öğrenimimize büyük katkılar sağlayan değerli büyüğüm Piri Reis Üniversitesi PÜGEM Müdürü Emekli Deniz Albay Sinan TUNCAY'a,

Yüksek lisans eğitimimin tahmin ettiğimden daha faydalı ve keyifli olmasını sağlayan yüksek lisans arkadaşlarım; Yaşar Üniversitesi çalışanı A Sınıfı İş Güvenliği Uzmanı Murat DİKER'e, Öğretmen ve aynı zamanda hukuk öğrencisi Soner ÇAKIR'a, Ege Üniversitesi Su Ürünleri Fakültesi'nde çalışan, okul arkadaşım Dr.Meryem AKALIN'a, İş Güvenliği Uzmanı arkadaşlarım Elif Doğan ÇİFTÇİ, Nahide Anıl KARAKİTAPOĞLU KOÇER'e,

Bugünlere gelmemde en büyük emeğin sahibi olan cefakâr annem Nefise KAPLUHAN ile babam Mustafa KAPLUHAN'a,

Mesleğimden kaynaklı her türlü zorluğa göğüs geren, sadece eğitimime devam edebilmem de değil, yaşamımın her alanında büyük desteğini hissettiğim sevgili eşim Dr.Tülin Tekeli KAPLUHAN ile hayatımın anlamı olan kızım Cemre'ye en derin duygularıyla teşekkürlerimi sunarım...

Yusuf KAPLUHAN  
Gazimağusa/KKTC, 2019



## ÖZGEÇMİŞ

### Kişisel Bilgiler

Soyadı : KAPLUHAN  
Adı : Yusuf  
Doğum tarihi : 03.01.1978  
Doğum Yeri : DENİZLİ/Çal  
Uyruk : TÜRKİYE CUMHURİYETİ

### İletişim

E-mail: [ykapluhan@yahoo.com](mailto:ykapluhan@yahoo.com), [kapluhanyusuf@gmail.com](mailto:kapluhanyusuf@gmail.com)  
Telefon: +905338524144, +905067102212

### ÖZGEÇMİŞ

1978 yılında Denizli’de doğdu. İlk ve orta öğrenimini Denizli’de, lise öğrenimini 1991-1995 yılları arasında Deniz Lisesi/İstanbul’da, üniversite öğrenimini 1995-1999 yılları arasında Deniz Harp Okulu Elektrik-Elektronik Mühendisliği bölümünde tamamladı. Deniz Harp Okulu’ndan 30 Ağustos 1999 tarihinde Teğmen rütbesiyle Deniz Subayı olarak mezun oldu. 1999 - 2012 yılları arasında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bağlısı muhtelif firkateynlerde görev yaptı. 2014 yılında Harp Akademileri K.lığında Komutanlık ve Karargah Subaylığı eğitimini tamamladı. Ağustos 2017’den itibaren K.K.T.C.’ye atanmış olup, halen Kantara Deniz Gözetleme Karakol Komutanlığı görevine devam etmektedir.