



LET'S STOP DETENTIONS TUTULMALARI DURDURALIM

ZAFER SATICI

Türk Bayraklı gemilerimizin özellikle Paris Mou kapsamında yapılan liman devleti denetlemeleri sonucunda bulunan eksiklikleri nedeniyle tutuklanma yüzdeleri oldukça yüksek. Bu nedenle, son üç yılın istatistikleri de göz önünde bulundurulduğunda Bayrağımız halen kara listede yer alıyor.

Turkish-flagged vessels have a high percentage of detention due to their defects, which are detected as a result of port state controls carried out within the scope of the Paris MOU. Thus, with regards to the statistics of the last three years, our flag is still included in the black list.





Gerek Paris Mou, gerekse diğer memorandumlarda tutuklanan gemilerimizin eksiklikleri analiz edildiğinde, tamamına yakınında daha önce tespit edilen yönetsel ve operasyonel zaafaların öne çıktığı saptandı. Donatan/işletici firmanın, karada yetkilendirilmiş Designated Person Ashore (DPA) ile diğer teknik yetkililerin ve gemi personelinin üstlendiği sorumlulukların yeterince yerine getirilmemesinden kaynaklandığı anlaşıldı.

Müşteşarlığımızın 2004 yılında; limanlarımızdan yurt dışına sefer yapacak gemiler için söz konusu zaafaların giderilmesi amacıyla hayata geçirdiği "Ön Sörvey ve Genişletilmiş Sörvey" uygulamaları büyük bir titizlikle sürdürülüyor. Ancak buna rağmen gemilerimizin tutuklanmaları devam ediyor. Bu sebeplerden dolayı; özellikle gemilerimizin teknik sorumluluklarını üstlenen yetkililer, International Safety Management Code (ISM) gereği yetkilendirilmiş DPA'lar, halen gemilerde görev yapan kaptan, baş mühendis ve diğer zabitanların da katılabildiği bir dizi eğitim programı gerçekleştirildi.

Bu eğitimler, Paris Mou ve Port State Control Officer (PSCO)'ların temel çalışma ilkeleri, PSCO'ların davranış biçimleri ve yetkileri, denetlenecek gemilerin seçimindeki temel faktörler, gemide denetlenen mahallerin seçimleri ve ilgili prosedürler, bayrak devletinin, donatan/işletici firmanın, klas kuruluşunun, gemi personelinin sorumlulukları, tutuklanmaya neden olacak eksiklikler, en çok tespit edilen tutuklanma maddeleri, ISM Kodu ve bunlarla ilişkilendirilen tutuklanma maddeleri, gemi ve donatan/işletici firmanın Liman Devleti Kontrolü'ne (PSC) nasıl hazırlanması gerektiği, deniz ve seyir güvenliğinin artırılması, deniz ve çevrenin korunması, gemilerde yaşama ve çalışma şartlarının geliştirilmesi ile uluslararası standartlara uygun olmayan gemilerin seferlerinin engellenmesi konularını kapsadı.

Gemilerimize ait Safety of Life at Sea (SOLAS-74) ve ekleri, ILL-66, The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL-73/78) ve ekleri, Standards of Training Certification and Watchkeeping (STCW), Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG-72) ve ISM Kodu ile International Labour Organisation (ILO) kurallarına ait tutuklanma maddelerinin üzerinde durularak; nedenleri ve sorumluları hakkında detaylı bilgiler verildi. Ayrıca, Paris Mou'ya göre denetlenmesi muhtemel gemi ve ilgili birimlerinin PSC'ye nasıl hazırlanacağı konusunda, 2006 ve 2007 yıllarına ait tespit edilen eksiklikler ile tutuklanma maddelerinin analizleri yapıldı.

Tutuklanan her geminin gerek Bayrağımızın prestiji, gerekse gemi bazında ekonomik faaliyetleri olumsuz etkilediği gerçeğini göz önünde tutarak; 2006 ve 2007 yıllarına ait tespit edilen eksiklikler ile tutuklanma maddelerinin nasıl bertaraf edilebileceği tartışıldı. Ayrıca donatan/işletici firma ile yetkilendirilmiş DPA'ların görev ve sorumlulukları yönünden nasıl hazırlanacağı, ISM Kodu ile ilgili zaafaların giderilmesi ve geminin neta hale nasıl getirilebileceği, gemiyi ziyaret eden PSCO'lara, gemi personeli tarafından nasıl davranılması gerektiği, denetim esnasında, PSCO'lara nasıl eşlik edilmesi ve herhangi bir uyumsuzluktaki davranış biçimlerinin nasıl olacağı, özellikle PSCO'ların karar verme aşamasındaki tutumlarını iyi analiz ederek, onların profesyonel yargı ve mesleki

As the defects of our vessels detained within the scope of both Paris MOU and other memorandums are analyzed, it is found out that almost all of those vessels had managerial and operational weaknesses, which had previously been detected. It is further determined that these defects are grown out of the failure of shipowner/ship operator, Designated Person Ashore (DPA) and other technical officers as well as crew members in fulfilling their responsibilities effectively.

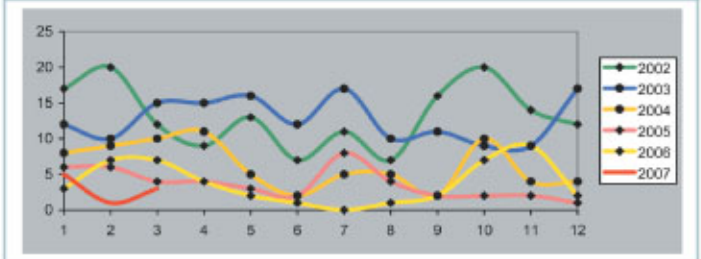
The "Preliminary Survey and Enhanced Survey" practices, commenced by our Undersecretariat in 2004, in order to eliminate those defects of vessels that are to sail in the international seas, are continuing fastidiously. However, in spite of these efforts, our vessels continue to be detained. Therefore, a series of trainings have been carried out, which are open to the participation of the technical officers of our vessels, the DPAs that are authorized as per the International Safety Management Code (ISM) as well as the masters, chief engineers and other crew members who currently work aboard vessels.

These training programs covered various topics including basic working principles of the Paris MOU and Port State Control Officer (PSCO), PSCO behaviours and competences, basic factors in the selection of vessels to be surveyed, selection of the locations to be inspected on board and related procedures, responsibilities of the flag state, shipowner/ship operator, classification societies, and crew members, defects that may result in detention, most common detention articles, ISM code and associated detention articles, preparation of the vessel and shipowner/ship operator for the Port State Control (PSC), increasing maritime and on-board safety, protection of the sea and environment, improvement of living and working conditions aboard vessels and prevention of the sailing of vessels that fail to meet the international standards.

During the programs, the detention articles pertaining to the Safety of Life at Sea (SOLAS-74) and appendices, ILL-66, The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL-73/78) and appendices, Standards of Training Certification and Watchkeeping (STCW), Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG-72), ISM Code and International Labour Organisation (ILO) regulations have been discussed and detailed information has been provided about their grounds and accountable persons.

AYLARA DAĞITILMIŞ KAŞILAŞTIRMALI TUTULMA İSTATİSTİĞİ

VESSEL DETENTIONS AS PER MONTH





tecrübelerine saygı gösterilmesi ile tespit edilen eksiklerin anında tamamlanacağı yargısının verilmesi gerektiği konularında detaylı bilgiler verildi.

Gemilerimizin donatanı/işleticisi ile gemi personelinin, Paris Mou kapsamındaki denetlenmelerde davranışlarının biçimleri, hazırlıkları ve sistem hakkındaki bilinç düzeylerinin, PSCO'ların nihayi kararları için büyük önem taşıdığı üzerinde duruldu.

NE YAPILMALI?

Diğer bayrak devleti gemileri ile liman devleti memorandumlarının tutuklanma maddeleri incelendiğinde, ISM Kodu ile ilgili olanlarda 2003 yılından itibaren azalma yaşandığı görülüyor. Ancak bu durumun, Türk Bayraklı gemiler için geçerli olmadığı biliniyor. Gemilerimizin her yönden liman devleti denetimlerine hazırlıklı olabilmesi için sadece bayrak devletinin sorumluluğunda olmadığı, klas kuruluşlarının, donatanı/işletici firmaların ve gemi personelinin de aynı sorumluluğu taşıdığı unutulmamalı.

Sonuç olarak; Müsteşarlığımız bünyesinde görev yapan bayrak devleti uzmanlarının özellikle ISM Kodu ve tüm uluslararası denizcilik sözleşmeleri çerçevesinde bilgi düzeylerinin artırılması, donatanı/işletici firmaların, liman devleti denetimleri hakkında yeterli bilgi birikimine sahip olmasının sağlanması, yetkilendirilmiş DPA'ların asgari standartlarının tespit edilmesi, gemi adamlarına STCW gereği sertifika düzenleyen kuruluşların müfredatlarına liman devleti denetimlerinin prosedürlerinin eklenmesi gerekiyor. Ayrıca idareye karşı sorumluluklarını yerine getiremeyen yetkilendirilmiş klas kuruluşlarının sıkı bir şekilde denetlenmesi, liman devleti denetimleri esnasında tutuklanmaya neden olan eksikliklerin sebepleri şayet yönetim zafiyeti ya da operasyonel bir hatadan oluşmuşsa sorumlu DPA ile gemi kaptanı bazında uyarı niteliğinde yaptırımların gerçekleştirilmesi, gerektiği takdirde en yoğun tutuklanmaların bulunduğu limanlara konsolosluklarımız bünyesinde görevlendirilen bir uzmanın geçici süre için atanması gibi tedbirler hayata geçirilmeli. &

In addition, the shortcomings detected in years 2006 and 2007 and the detention articles have been analyzed in order to facilitate the preparation of the vessels and related units that are likely to be inspected in accordance with the Paris MOU for PSC.

Taking into account the fact that each detained vessel affects both the prestige of our flag and the economical activities carried on-board in a negative manner, the ways of elimination of the shortcomings detected in 2006 and 2007 and the detention articles have been discussed. Also, detailed information has been provided on various questions including how the shipowners/ship operators and authorized DPAs will prepare for their duties and responsibilities; elimination of the weaknesses concerning ISM Code and how the vessel will be cleared, how the crew members shall engage with PSCOs visiting the vessel, how to accompany PSCO during inspection and how their behaviour will be against a possible inconformity, and it is particularly stressed that the behaviours of PSCOs at the decision making stage will be well-analyzed, and respecting their professional judgment and occupational experience, it is required to give them the impression that detected shortcomings will be completed immediately.

It is further tackled that the behaviours of the Turkish shipowners/ship operators and crew members during the inspections carried out within the scope of Paris MOU as well as their preparations and their level of awareness about the system, had a great importance on the final decisions of PSCOs.

WHAT TO DO?

As the detention articles pertaining to the vessels of other flag states and port state memorandums are examined, it is observed that the articles related to ISM Code has been decreasing since 2003. However, it is also known that this is not the case with the Turkish-flagged vessels. In this context, it will also be remembered that the responsibility of having duly prepared ships for port state controls is not only borne by the flag state itself, but also by classification societies, shipowners/ship operators and crew members.

As a result, it is required that the knowledge of flag state specialists, working at our Undersecretariat, shall be expanded particularly in terms of the ISM Code and all international maritime contracts; shipowners/ship operators shall be trained to have adequate knowledge on port state controls; minimum standards for authorized DPAs will be detected, and port state control procedures will be included in the curriculum of institutions which certify seaman in accordance with STCW. Within this scope, other precautions will also be implemented such as the close supervision of classification societies that fail to fulfill their responsibilities against the administration, reasons of the defects that result in detention during port state controls, and if caused by a managerial weakness or an operational fault, imposition of warning sanctions on the basis of the responsible DPA and the ship master; and if necessary, temporary appointment of a specialist from our consulates to the ports, which have a high frequency of detentions. &

