

Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi, 1974 (SOLAS 74)

Kabul: 1 Kasım 1974 Yürürlük: 25 Mayıs 1980

SOLAS, ticari gemilerde can emniyeti konularını düzenleyen en önemli uluslararası sözleşme sayılır. SOLAS sözleşmesi ilk olarak "TITANIC" gemi kazası ardından 1914'de kabul edilmiştir. Daha sonra 1929, 1948 ve 1960 yıllarında yeni SOLAS Sözleşmeleri yapılmıştır. 1974 Sözleşmesinin en önemli özelliklerinden birisi "zımnı" (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 zımnı 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.

Zımnı Kabul yöntemi, SOLAS sözleşmesinin ekinin sadece II-XII arası Bölümleri için geçerlidir. I. Bölümün değiştirilmesi ise eski sistemle yani "açık kabul" şeklinde mümkündür. Denizcilik alanındaki gelişmelere paralel olarak I Bölümün güncellenmesi için 1978 ve 1988 yıllarında SOLAS 74 Sözleşmesine iki adet ek protokol yapılmıştır. Günümüzde 1978 Protokolü büyük ölçüde işlevini yitirmiş olup 1988 Protokolü(Harmonize Sürvey ve Sertifikalandırma Sistemi) geniş olarak uygulanmaktadır.

SOLAS 1974 Sözleşmesine 2013 yılı itibarı ile dünya denizcilik filosunun % 99'undan fazlasını temsil eden 162 Ülke taraftır

Teknik hükümler

SOLAS Sözleşmesinin temel amacı, ticari gemilerin inşası, teçhizatı ve işletilmesi ile ilgili minimum emniyet standartlarının belirlenmesidir. Her bir Bayrak Devleti, kendi bayrağı altındaki gemilerin Sözleşme hükümlerine uymasını sağlamakla sorumludur. Bu sorumluluğun yerine getirildiğinin göstergesi olarak gemilere şekli ve şartları Sözleşmede belirtilen sertifikalar verilir. Yani gemilerdeki sertifikalar, kurallara uyumun göstergesidir. Sözleşme içerisindeki "kontrol" hükümleri, gemilerin gittikleri limanlarda "Liman Devleti" otoritesi tarafından denetlenmesine izin vermektedir. (Liman Devleti Kontrolü) Böylece, eğer gemi veya teçhizatı Sözleşme hükümlerine uyumlu değilse liman devleti, eksiklerin ciddiyetine göre geminin denize açılmasına engel olabilmekte ve düzeltici tedbirler uygulayabilmektedir.

SOLAS Sözleşmesinin en önemli bir başka özelliği "Büyükbaba Klozu" (Grandfather Clause) diye adlandırılan ve her gemiye sadece kendi yapıldığı yılda geçerli hükümlerin uygulanmasını sağlayan temel kuraldır. Bu kloz gereğince, örneğin 1995 yılında inşa edilmiş bir geminin teçhizatı, 1995 yılında geçerli SOLAS kurallarına uygun olmak zorundadır. Böyle bir gemiden daha yeni kural gerekleri istenemez. Bu klozun istisnası ise bölüm başında veya kuralda belirtilen "uygulama" hükümleri ile "her gemi" veya "tüm gemiler" diye başlayan kurallardır.

SOLAS Sözleşmesi ve diğer IMO enstrümanlarında kullanılan İngilizce "security"

sözcüğünü karşılamak üzere Türkçede denizcilikle ilgili uygulamalarda “güvenlik” kelimesi, kullanılmaktadır. Uygulamalarımızda İngilizce “safety” kelimesinin Türkçe karşılığı olarak da “emniyet” kelimesi kullanılmaktadır.

SOLAS Sözleşmesinin baş kısmında genel hükümler, sorumluklar, değişikliklerin yapılması yöntemleri gibi hususları içeren bir sözleşme kısmı bulunur. Ek kısmı ise 12 teknik bölümden oluşur.

Bölüm I – Genel Hükümler

Muhtelif ticaret gemilerinin denetlenmesi, sürveyi, belgelendirilmesi konuları düzenlenmiştir. SOLAS 88 Protokolü ile bu bölüm kısmen değiştirilmiş ve “Harmonize Sürvey ve Sertifikalandırma Sistemi” (HSSC) yürürlüğe konmuştur. Bu bölümde aynı zamanda kazaların araştırılmasını gerektiren madde ile sözleşmeye taraf devletlerin kendi limanlarını ziyaret eden gemileri kontrolden geçirebilmesine yetki veren madde bulunmaktadır.

Bölüm II-1 İnşa, İç Bölmeler ve Denge, Makineler ve Elektrikli Sistemler

Gemilerin özellikle de yolcu gemilerinin iç bölmeleri, belli bir seviyeye kadar kaza ve yaralanma durumlarında gemi yüzer durumda ve dengede kalacak şekilde bölümlere ayrılmalıdır. Bu bölümde su geçirmezlik, sintine basma düzenlemeleri, denge gerekleri, tasarım ve inşa hususları ve gerekleri düzenlenmiştir. Ek olarak, muhtelif acil durumlarda geminin, personelin ve yolcuların emniyetinin sağlanması amacı ile gerekli hizmetlerin (aydınlatma, yürütme, pompalar, dümen vs.) verilmesi için makineler ve elektrikli sistemler için gerekler düzenlenmiştir.

Bölüm II-2 Yangından Korunma, Yangın Algılama ve Yangın Söndürme

Tüm gemiler için yangın emniyeti ile ilgili detaylı kurallar ile özellikle yolcu gemileri, yük gemileri ve tankerler için hususi hükümler içerir. Düzenlemeler, geminin ısı yalıtımı ve yapısal sınırlarla ana ve dikey bölmelere ayrılması, yaşam mahallerinin diğer kısımlardan ısı yalıtımı ve yapısal sınırlarla ayrılması, yanıcı malzemelerin sınırlı kullanımı, yangının başladığı yerde tespit edilebilmesi, hapsedilmesi ve söndürülmesi, kaçış yollarının korunması ve yangınla mücadele için her kısma erişilmesi, yangın söndürme donanımlarının hazır durumda bulunması, yanıcı yüklerin buharının tutuşması riskinin minimize edilmesi gibi yangın emniyet hususlarını kapsar.

Bölüm III Can Kurtarma Teçhizatı ve Düzenlemeleri

Bu bölümde, can filikaları, kurtarma botları, can salları, can yelekleri gibi can kurtarma teçhizatı ve düzenlemeleri ile ilgili gereklikler bulunur. Gemi cinslerine göre teçhizat bulundurma şartları düzenlenir. Bu bölümdeki Kural 34 gereğince, can kurtarma teçhizatı hakkında teknik gereklerin düzenlendiği “Uluslararası Can Kurtarma Teçhizatları Kodu” (LSA Kod) zorunludur. Buna göre tüm can kurtarma teçhizat ve düzenlemelerinin standartları LSA Kod hükümlerine uygun olmak zorundadır.

Bölüm IV- Telsiz Haberleşmeleri

Bölüm, “Küresel Deniz Tehlike ve Emniyet Sistemi” (GMDSS) gereklerini içerir. Uluslararası sefer yapan tüm yolcu gemileri ile 300 gros tondan büyük tüm yük gemileri tehlike durumu haberleşmelerini yapabilmek, telsiz mesajlarını alabilmek ve özellikle bir

kazadan sonra yerlerinin bulunmasını sağlamak üzere gerekli teçhizatı taşımak zorundadır. İmzacı devletler de gemilere muhtelif telsiz haberleşmesi hizmetlerini sunmakla yükümlü kılınmaktadır. Bu bölüm, Uluslararası Telekomünikasyon Birliği'nin (ITU) radyo kuralları ile yakinen ilişkilidir.

Bölüm V – Seyir Emniyeti

Bu bölüm, seyir emniyeti ile ilgili olan ve taraf devletlerce sunulması gereken (arama kurtarma, gemi trafik hizmetleri, gemi raporları meteorolojik hizmetler gibi) hizmetleri tanımlar. Her sefer bölgesinde tüm gemilerde uyulacak seyir kuralları ve seyir teçhizatı bulundurma hükümleri de yine bu bölümde düzenlenir. V. Bölüm, tüm gemilere uygulanan bu yönü ile sadece uluslararası sefer yapan bazı gemi cinslerinin kapsandığı Sözleşmenin genel düzenine bir istisna oluşturmaktadır.

Bölüm VI – Yüklerin Taşınması

Bölüm, gemiye, diğer yüklere veya kişilere zararlı olabilecek özellikleri nedeni ile taşıma sırasında özel önlemler gerektiren her tür yük (dökme sıvılar ve gazlar hariç) taşınması ile ilgili kuralları içerir. Bu kurallarda istif, ayırım ve bağlama (konteynerlerin bağlanması gibi) gerekleri bulunur. Bölümde ayrıca dökme tahıl taşıyan yüklerin "Uluslararası Tahıl Kod'u" gereklerine uyması da hüküm altına alınmıştır.

Bölüm VII – Tehlikeli Maddelerin Taşınması

Bu bölümde kurallar birkaç kısımda düzenlenmiştir:

Kısım A- Ambalajlı tehlikeli maddelerin taşınması

– Paketlenmiş tehlikeli maddelerin sınıflandırılması, ambalajlanması, markalanması, etiketlenmesi, yaftalanması, dokümantasyon ve istifleri için hükümler içerir. Bu kısımda "Uluslararası Deniz Yolu ile Taşınan Tehlikeli Maddeler Kod'u" (IMDG Kod) zorunlu hale getirilmiştir. 2 yılda bir güncellenen IMDG Kod,devamlı eklenen yeni tehlikeli maddeler ve değiştirilen taşıma kuralları ile paketlenmiş tehlikeli maddelerin deniz yoluyla taşınması için en önemli uluslararası mevzuattır.

Kısım A-1 – Dökme katı tehlikeli maddelerin taşınması – Bu tip maddelerin istif, ayırım ve dokümantasyon gerekleri ile bu tip maddelerin karıştığı kazaların raporlanma yöntemlerini içerir.Katı dökme yüklerin taşınmasındaki en ciddi tehlikeler arasında gayri muntazam yük dağılımı sonucunda sefer sırasında gemide yapısal hasarların meydana gelmesi, tekne dengesinin bozulması veya yitilmesi ve yüklerin rol aldığı kimyasal reaksiyonlar bulunmaktadır. Bu nedenle Uluslararası Denizcilik Katı Dökme Yükler Kod'u (IMSBC Kod) bu bölüm ile zorunlu hale getirilmiştir. Bu Kodun öncelikli amacı belli katı dökme yüklerin taşınması sırası söz konusu olabilecek tehlikeler ve katı dökme yüklerin taşınması sırasında uyulması gereken prosedürleri belirlemek ve ilgili talimatlar hakkında bilgi vererek katı dökme yüklerin emniyetli bir biçimde yüklenmesine ve taşınmasına yardımcı olmaktır.

Kısım B, tehlikeli sıvı kimyasalları dökme halde taşıyan gemilerin inşa ve teçhizat konularını kapsar ve kimyasal tankerlerin "Uluslararası Dökme Kimyasallar Kod'u" (IBC Kod) hükümlerine uymasını hükmeder.

Kısım C, sıvılaştırılmış gazları dökme halde taşıyan gemilerin inşa ve teçhizat konularını kapsar ve gaz gemilerinin "Uluslararası Gaz Taşıyıcısı Kod'u" (IGC Kod) hükümlerine uymasını hükmeder.

Kısım D, ambalajlı ışınımlı nükleer yakıt, plütonyum ve yüksek seviyeli radyoaktif atıkların gemilerde taşınmasına ilişkin özel gerekleri içerir. Bu ürünleri taşıyan gemilerin “Paketli Işınımlı Nükleer Yakıt, Plutonyum ve Yüksek Seviyeli Radyoaktif Atıkların Gemilerde Emniyetli Taşınması Uluslararası Kod'u” (INF Kod) hükümlerine uyması zorunludur.

Bölüm VIII – Nükleer Gemiler

Nükleer güçle yürütülen gemiler için temel gereksinimler, özellikle de radyasyonun yaratabileceği tehlikeler bu bölümde verilmiştir. IMO Genel Kurulu tarafından 1981 yılında kabul edilmiş detaylı ve açıklamalı bir referans olan “Nükleer Ticaret Gemileri için Emniyet Kod'una” bu bölümde atıf yapılmıştır.

Bölüm IX – Gemilerin Emniyetli İşletilmesi Yönetim Sistemi

Bu bölüm, geminin işletilmesinden sorumlu olan şirket veya kişilerce gemide bir emniyetli yönetim sistemi kurulması konusunu düzenleyen “Uluslararası Emniyetli Yönetim Kod'unu” (ISM Kod) zorunlu kılmaktadır.

Bölüm X – Yüksek Süratli Tekneler İçin Emniyet Önlemleri

Bu bölüm, yüksek süratli tekneler için emniyet gereklerinin düzenlendiği “Yüksek Süratli Tekneler için Emniyet Kodu”nu (HSC Kod) zorunlu hale getirmektedir. Yüksek süratli tekneler, HSC Kod gereklerini yerine getirmeleri durumunda Sözleşmenin Bölüm 1-IV arası gerekleri ile Bölüm V Kural 18, 19 ve 20 gereklerini karşılamış sayılmaktadır.

Bölüm XI-1 Deniz Emniyetini Arttırıcı Özel Önlemler

Bu Bölüm, İdare adına denetim ve belgelendirme yapmak üzere yetkilendirilmiş kuruluşlarla ilgili hükümleri, genişletilmiş sürveyleri, gemi tanıtım numarası uygulamasını ve liman devleti kontrolü ile ilgili bazı hükümleri düzenlemektedir.

Bölüm XI-2 Deniz Güvenliğini Arttırıcı Özel Önlemler

Bu Bölümde, “Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kod'u” (ISPS Kod) zorunlu hale getirilmektedir. ISPS Kod'un A kısmı zorunlu hükümleri, B kısmı ise zorunlu hükümlerin etkili bir şekilde yerine getirilmesi için tavsiyeleri içermektedir. Bu bölümde gemide bulunması gerekli güvenlik dokümanları, belgeler, teçhizat, kaptanın güvenlikle ilgili görevleri, gemi güvenlik zabiti, şirketlerin görev ve sorumlulukları, liman güvenlik zabiti, liman tesislerindeki güvenlik gerekleri, değerlendirmeleri ve dokümanları, yetkilendirilmiş güvenlik kuruluşları ve benzeri hususlar düzenlenmektedir. Gemilerin limanda güvenlik açısından kontrolü hususlarında liman devletlerine geniş yetkiler verilmiştir. Bu yetkilerin arasında gemi limana gelmeden önce yapılacak bildirim ve kontroller, gemilerin limana sokulmaması veya limandan uzaklaştırılması gibi geniş konular da bulunmaktadır.

Bölüm XII Dökme Yük Gemileri İçin İlave Emniyet Önlemleri

Bu Bölüm, boyu 150 metreden daha uzun olan dökme yük gemileri için yapısal gereklilikleri düzenlemektedir.