



TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN TOKYO MUTABAKAT ZAPTI BÖLGESİNDEKİ PERFORMANSLARININ İNCELENMESİ

Dr. Öğr. Üye. Fırat BOLAT*

ÖZ

Bayrak performansı özellikle de bölgesel mutabakat zabıtlarının imzalanmasından sonra, denizcilikte önemli bir konu haline gelmiştir. Bayrak performansını arttırmak, gemilerdeki eksikliklerin giderilerek gemi tutulma oranlarının düşürülmesiyle gerçekleştirilebilecek bir olgudur. Bayrak performansının artması hem gemi işletmecilerinin zaman ve para kaybetmesini önleyecek hem de ilgili bayrağın bölgesel mutabakat zaptı rejimlerinin radarından çıkmasını sağlayacaktır. Bu bağlamda bu çalışmanın amacı Türk bayraklı gemilerin Asya-Pasifik bölgesindeki liman devletlerinin oluşturmuş olduğu Tokyo mutabakat zaptı rejiminin denetimlerinde sergilediği performansı incelemek, gemilerdeki eksikliklerin neler olduğunu belirlemek ve ilgili bayrak devleti olarak Türkiye Cumhuriyeti'nin bu konuda ne gibi önlemler alabileceğini ilişkin önerilerde bulunmaktır. Bu amaç doğrultusunda Tokyo mutabakat zaptı veri tabanında 01.01.2016-31.12.2018 tarihleri arasındaki veriler incelenip Türk bayraklı gemilerin Liman Devleti Kontrolü verileri ayrıştırılmıştır. Örnekleminin tarih aralığını oluşturan 3 yıllık dönemde Türk bayraklı gemilerin 115 kez ilk denetimden geçtiği, bu denetimlerde 226 eksiklik bulunduğu ve üç geminin beş kez tutulduğu bulgularına ulaşılmıştır. Bu bulgular ayrıntılı olarak incelendiğinde Türk bayraklı gemilerin özellikle can kurtarma araçları, seyir emniyeti ve yangın emniyeti ile ilişkili konularda diğerlerine göre çok fazla eksikliğe sahip oldukları görülmüştür. Bayrak devleti olarak yapılacak denetimlerle bu eksikliklerin giderilebileceği, tutulmaların önüne geçilebileceği ve dolayısıyla bayrak performansının artacağı öngörülmüştür. Bayrak performanstaki artış Türk bayrağının mutabakat zaptı rejimlerinin beyaz listesine girmesini sağlayacak, böylece Türk bayraklı gemiler Liman Devleti Kontrolü için bir hedef olmaktan kurtulabileceklerdir. Bu da işletmeciler için değerli olan zamanın kaybolmamasını ve gecikmelerden kaynaklanan ücretlerin ortadan kalkmasını sağlayacaktır. Bu hedeflere ulaşabilmek için Türkiye'nin yalnızca Tokyo mutabakat zaptı bölgesinde değil diğer mutabakat zaptı bölgelerinde de beyaz listelere girebilmesi amacıyla düzenli ve zorunlu olarak yapılması gereken denetimler daha verimli hale getirilmeli, mutabakat zabıtları yıllık raporlarında orta ve yüksek riskli olan Türk bayraklı gemiler takibe alınmalı ve eksikliklerinin giderilmesi için girişimde bulunulmalıdır.

Anahtar Kelimeler: Bayrak performansı, Liman Devleti Kontrolü, Mutabakat Zabıtları, Asya-Pasifik bölgesi, Tokyo Mutabakat Zaptı

INVESTIGATION OF PERFORMANCES OF TURKISH FLAGGED SHIPS IN THE TOKYO MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

ABSTRACT

Flag performance has gained importance in the maritime sector especially after the signing of the regional memoranda of understanding. Better flag performance could be obtained through minimizing the detainment rates by eliminating the deficiencies in the ships. Improving flag performance would both prevent shipping companies to lose time and money

* İstanbul Teknik Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, bolatf@itu.edu.tr, Orcid ID: 0000 0001 9807 7089

and enable the relevant flag state to fall off the radar of the regional memorandum of understanding regimes. In this context, this study aims at investigating the performance of ships under Turkish flag exhibited in the inspections under the Tokyo memorandum of understanding, formed by the port states in the Asia-Pacific region, and determining what the deficiencies are, and make suggestions about what measures the Republic of Turkey, as the flag state, could take about this issue. Accordingly, the data obtained from the Tokyo memorandum of understanding database within the 01.01.2016 and 31.12.2018 date range were processed and the Port State Control data pertaining to the Turkish flagged ships were extracted. It was found that, in the three years period, which comprised our sample, Turkish flagged ships were subjected to initial inspection for 115 times and 226 deficiencies were found in these inspections. It was also found that three of the ships were detained five times in total. When the findings of the study were investigated thoroughly, it was found that Turkish flagged ships had more deficiencies in life saving appliances, fire safety and safety of navigation categories. It is suggested that regular inspections, as the flag state, would eliminate these deficiencies, prevent detentions and thus improve flag performance. The improvement in the flag performance would enable Turkish flag to be listed in the whitelist of the memorandum of understanding regimes, preventing Turkish flagged ships from becoming targets for port state control. This, in turn, would prevent the loss of precious time and harbor fees caused by possible delays. To achieve these objectives, the regular and compulsory inspections by the flag state should be made more effective to enter the white lists, not only in the Tokyo memorandum of understanding but also in other memoranda of understanding. In addition, the standard and high-risk ships under the Turkish flag, listed in the memorandum of understanding annual reports, should be monitored closely and initiatives should be taken to eliminate their deficiencies.

Keywords: Flag performance, Port State Control, Memoranda of Understanding, Asia-Pacific Region, Tokyo Memorandum of Understanding

1. Giriş

Bayrak performansı özellikle de bölgesel mutabakat zabıtlarının (regional memorandum of understanding) imzalanmasından sonra, denizcilikte önemli bir konu haline gelmiştir. Bayrak performansı düşük olan devletlere ait gemiler bölgesel Mutabakat Zaptı (MZ) rejimlerinin hedefi haline gelmekte ve gemiler Liman Devleti Kontrolü (LDK) süresince ya da herhangi bir eksiklikleri varsa kontrol sonrasında limanda bekleyebilmektedir. Bu bekleme iş akışında gecikmelere ve buna bağlı olarak hem liman ücretlerinden doğan parasal kayıplara neden olmakta hem de geminin bir sonraki yükünü kaçırmamasından dolayı gemi işletmecisinin para ve itibar kaybetmesine neden olmaktadır.

Bayrak performansını arttırmak, gemi işletmecileri olduğu kadar ilgili bayrak devletinin de sorumluluğundadır. Bayrak devletinin uluslararası sözleşmelerden doğan yasal hak ve sorumluluklarını işleterek düzenli aralıklarla gerçekleştirmesi gereken zorunlu denetimleri ciddiye alması, gemilerin bölgesel MZ rejimlerinde yapılan denetimlerde tutulmasının (detention) önüne geçecektir. Gemi tutulma oranlarının düşmesi bayrak performansını arttıracak hem gemi işletmecilerinin zaman ve para kaybetmesini önleyecek hem de ilgili bayrağın bölgesel MZ rejimlerinin radarından çıkmasını sağlayacaktır.

Bu bağlamda bu çalışmanın amacı Türk bayraklı gemilerin Asya-Pasifik bölgesindeki liman devletlerinin oluşturmuş olduğu Tokyo MZ rejiminin denetimlerinde

sergilediği performansı incelemek ve gemilerdeki eksikliklerin neler olduğunu belirlemektir. Bu eksiklikler belirlendikten ve sınıflandırıldıktan sonra, ilgili bayrak devleti olarak Türkiye Cumhuriyeti'nin ve Tanınmış Kuruluş (Recognized Organization) olarak Türk Loydu'nun bu konuda ne gibi önlemler alabileceğine ilişkin önerilerde bulunulacaktır. Bu amaç doğrultusunda çalışmanın ilerleyişi şu şekilde olacaktır: İkinci bölümde mutabakat zaptı rejimlerinin ortaya çıkma nedenleri ve kapsamı ele alındıktan sonra üçüncü bölümde Tokyo MZ rejiminin tarihçesi, yapısı ve denetleme prosedürü incelenecektir. Dördüncü bölümde Türk bayraklı gemilerin Tokyo MZ rejimi yetki bölgesinde sergiledikleri performans Tokyo MZ yıllık raporlarında kullanılan değerlendirme ölçütlerine göre incelenecek, gemilerin eksiklikleri yine söz konusu belgeye göre incelenecek ve yorumlanacaktır. Son bölüm olan Sonuç kısmında ise Türkiye Cumhuriyeti'nin bayrak performansı değerlendirilerek, eksikliklerin giderilmesi için öneriler sunulacaktır.

2. Liman Devlet Kontrolü Mutabakat Zabıtları ve Bayrak Performansı

Mansell'e göre açık deniz ticaretinin kaotik bir ortama dönüşmemesi ve deniz serbestisinin kötüye kullanılmamasının temel belirleyicilerinden biri bir geminin yalnızca bir devletin bayrağını taşıması ve o devletin kanunlarına tabi olmasıdır [1]. Corres ve Pallis bayrak devletlerinin kendi gemilerinin güvenlik ve çevre koruma performanslarından birincil olarak sorumlu olduğunu ve bu görevlerini ulusal kanun haline getirdikleri uluslararası sözleşmeler aracılığıyla gerçekleştirdiklerini söylemektedir [2]. Dolayısıyla uluslararası kurallar ve standartlara uyumun sağlanmasında ilk ve temel sorumluluk bayrak devletlerine düşmektedir.

1958 yılında Açık Deniz Sözleşmesine (HSC) taraf devletler "açık denizlerle ilgili uluslararası hukuk kurallarını belirlemek" amacıyla bir devletin gemilere uyruğunu vermek, kendi bölgesindeki gemileri kayıt altına almak ve gemilerin o ülkenin bayrağını taşımaları için gerekli koşulları dayatması hakkını tanımışlardır [1]. Bu bayrak devleti yükümlülükleri 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesinde de yer almaktadır.

Her bayrak devletinin kendi bayrağını taşıyan gemilerin yapım, ekipman ve denize uygunluk bakımından emniyetini sağlayacak önlemleri alması gerekmektedir (DHS, Madde 94(3)(a) ve (4)(a)) [1]. Uluslararası sözleşmeler her bir geminin gemi siciline kayıt olmadan önce ve gemi sicili kaydı sonrasında belli aralıklarla yetkili bir denetçi tarafından denetlenmesini ve geminin seyir emniyeti için gerekli haritaları, seyir ekipmanını ve araçlarını bulundurmasını gerektirmektedir [1].

Sahip olunan bayrak, gemi donatanının motivasyonunu, değerlerini ve niyetini gösteren bir simge olduğu için küresel denizcilik işletmeciliğinde gemi donatanları gemilerinin taşıyacağı bayrağı ve dolayısıyla gemilerinin karşılaması gereken nitelikleri seçmekte özgürdür [1]. Bayrak devleti de, hangi gemilerin bayrağını taşıyabileceğine ilişkin koşulları belirlemekte özgürdür [1].

Ancak bayrak devletleri ve uluslararası denizcilik otoriteleri tarafından yapılan denetimler sektördeki standart dışı gemilerin elenmesini sağlayamamış ve özellikle 1960'lı yıllardan bu yana görülen yoğun deniz trafiği ve buna bağlı kazalar denizde can ve mal güvenliğini ve deniz çevresini tehlikeye atar hale gelmiştir [3]. Ayrıca 1970'lerden sonra denizcilik düzenlemeleri, bazı bayrak devletlerinin tartışmaya açık

uygulamaları ile birlikte ideal durumdan uzaklaşmaya başlamıştır [1]. Denizcilik sektöründeki karmaşık ve kapsamlı yasal çerçeveye karşın, sektörün uluslararası niteliği gereği bu yasaların uygulanması yetersiz olabilmekte ve bayrak devletleri düzeyinde büyük değişkenlik gösterebilmekteydi [5]. Bu durum özellikle yabancı bayrak taşıyan gemilerin karıştığı deniz kazaları (Torrey Canyon 1968 ve Amoco Cadiz 1979 [1]) sonrasında ortaya çıkan kirlilikten etkilenen ve ilgili gemiyle bağı olmayan liman devletlerini yeni arayışlara itmiştir.

Bu arayış çerçevesinde, küresel denizcilik sektörü, liman devletlerinin bayrak devletlerinin geleneksel denetimlerini desteklediği ve uluslararası standartları sağlamayan gemilerin sayısını azaltmaya çalıştığı Birleşmiş Milletler Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)-Bayrak Devleti-Liman Devleti şeklinde çok boyutlu bir denizcilik ve çevre güvenliği düzenlemesi modeli oluşturmuştur [3]. Böyle bir modelin çıkış noktası, birçok bayrak devletinin kendi bayraklarını taşıyan gemilerin uluslararası güvenlik standartlarına tamamen uymalarını sağlayacak görevlerini yerine getirmede başarısız oldukları yönündeki yaygın kanıydı [4].

Bu model daha sonraları Liman Devleti Kontrolü (LDK, Port State Control) olarak adlandırılmıştır. LDK devletlerin kendi limanlarına ya da kıyı tesislerine giriş yapan gemiler üzerindeki kontrol yetkisini kullanması anlamına gelmektedir ve söz konusu denetim gemilerin güvenlik ve kirliliği önleme koşullarını karşılayıp karşılamadığına ve ilgili uluslararası sözleşmelerdeki standartlara uyup uymadığına ilişkin bir denetimdir [6]. Deniz Hukuku Sözleşmesi, devletlere yabancı bayraklı gemiler üzerinde Liman Devleti Kontrol hakkını tanımıştır; ancak bu hak yalnızca çevre kirliliği konusunda geçerlidir [1]. LDK kapsamında bir liman devleti, düzeltici önlemler alınana kadar gemiyi limanda tutma ya da onarım için en yakın tersaneye yönlendirme gibi idari önlemler alabilmektedir [6]. Farklı IMO belgeleri de her bir geminin çevre koruma ve güvenlik açısından denetlenmesi için bazı hükümler içermektedir [1].

Ortaya çıkışından bu yana LDK deniz çevresinin korunması ve güvenliğinin geliştirilmesinde önemli bir rol oynamış ve uluslararası denizcilik standartlarının korunması, kirliliğin önlenmesi, mal ve can güvenliğinin sağlanması gibi konularda katkı sağlamıştır. LDK bütün dünyada kullanılan bir mekanizmadır [3]. LDK'nin kurumsallaşmasının temelinde yatan yedi uluslararası yasal çerçeve şunlardır [4]:

International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)

International Convention on Load Lines (LOADLINES)

International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)

Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG)

International Convention on Tonnage Measurement of Ships (TONNAGE 69)

Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention (ILO 147).

Daha sonra 1982'de 13 Avrupa devleti dünyanın ilk bölgesel LDK örgütünü kuran Paris mutabakat zaptını (Paris Memorandum of Understanding) imzalamış [3] ve ilk LDK rejimini oluşturmuştur [5]. Bu mutabakat zaptıyla, taraf devletler limanlarına gelen gemilerin %25'ini denetlemeyi taahhüt etmişlerdir [1].

LDK rejimi kapsamında liman devletlerine kendi limanlarına giren gemilerde yukarıda sözünü ettiğimiz uluslararası sözleşmeler doğrultusunda denetim yapma hakkı tanımaktadır. Gemi ya da mürettebatı ilgili sözleşmenin gerekliliklerini sağlamıyorsa liman devletinin gemiyi tutma hakkı vardır ve tutulan gemiler, işletmeci tarafından teknik ve idari sorunlar giderilene ya da iyileştirilene kadar salınmamaktadır [3].

IMO 1991'deki genel kurulunda gemilerin denetimine ilişkin bölgesel işbirliği hakkındaki A.682(17) nolu kararı onaylamış, Paris MZ'nin standart dışı gemilerle mücadelesindeki performansını değerlendirmiş ve IMO'ya taraf devletlere daha fazla bölgesel düzenlemeler yapmaları için çağrıda bulunmuştur [6]. Bu çağrıdan sonra aşağıdaki MZ'ler oluşturulmuştur[6]:

- Paris MZ,
- Viña del Mar Sözleşmesi,
- Tokyo MZ,
- Karayipler MZ,
- Akdeniz MZ,
- Hint Okyanusu MZ,
- Abuja MZ,
- Karadeniz MZ,
- Riyad MZ.

Bu MZ'ler dışında hiçbir MZ'ye taraf olmayan ABD'nin kendi LDK programı da vardır [6].

Bu bölgesel MZ'ler uluslararası kuralları uygulamakta ve standart dışı deniz taşımacılığına karşı bir ikinci bir savunma hattı oluşturmaktadır [5]. Bu doğrultuda söz konusu bölgesel mutabakat zabitleri işbirliği yaparak ve denetim verileri alışverişi yoluyla standartları karşılamayan gemilerin dünyanın hiçbir bölgesinde ticaret yapmamasını sağlamaya çalışmaktadır [1]. Bu bağlamda LDK rejimleri, bayrak devletlerinin güvenlik denetimlerinin yerine geçen değil, onlara destek olan bir uygulamadır [4]. Ayrıca bir mutabakat zaptı yasal olarak bağlayıcı bir sözleşme değildir, karşılıklı güvene dayalı bir nevi iyi niyet sözleşmesidir ve bu özelliğiyle yürürlüğe girmesi için bütün taraflarca resmen onaylanmasının zorunlu olmaması gibi bir avantaja sahiptir [6].

LDK'nin uygulanması sırasında Liman Devleti Kontrol Sörveyörü (LDKS, Port State Control Officer) genel izlenimi ve gemideki görsel kanıtlara dayanarak geminin kabul edilebilir standartlarda bir bakım gördüğünü doğrularsa, denetimi, eğer varsa rapor edilen ya da görülen eksikliklerle sınırlandırmaktadır [1]. Ancak, LDKS'nin, genel

izlenimlerine ya da gemideki gözlemlerine dayanarak geminin, ekipmanlarının ya da mürettebatının uluslararası standartları karşılamadığına ilişkin bir dayanağı varsa, daha ayrıntılı bir denetime başvurabilir ve eğer LDKS geminin, mürettebata ya da deniz çevresine herhangi bir tehdit oluşturduğu kanısına varırsa, gemiyi yukarıda sözü edilen uluslararası sözleşmeler çerçevesinde tutma hakkına sahiptir [1]. Geminin tutulması, gecikme nedeniyle işletmeci şirkete büyük maddi yükler getirmektedir ve bu bir uyarı işlevi görmektedir [3]. Her bir LDK denetimi bir denetim raporu ortaya çıkarmaktadır ve bu rapor not edilen eksikliklere ilişkin ayrıntılı bilgiyle birlikte gemiye ilişkin bayrak, IMO gemi numarası, gemi türü, yapım yılı ve denetim tarihi gibi birçok bilgiyi içermektedir [4]. Bu raporlar yıllık raporlar haline getirilmekte ve her bir MZ rejimi tarafından yayımlanmaktadır.

Gemilerin LDK tutulma oranları uzun yıllardır bayrak devletlerinin performansını ölçmek için kullanılmaktadır [1]. Bayrak devleti performansının ölçülmesi konusu ilk olarak en eski LDK rejimi olan Paris MZ tarafından başlatılmış ve hemen ardından Tokyo MZ tarafından uyarlanmıştır [5]. Bu istatistikler bütün LDK rejimi bölgesindeki tutulmalarla karşılaştırılmakta ve belli bir ortalamanın altındaki bayrak devletleri belirlenip ilerideki denetlemeler için hedef haline gelebilmektedir [1].

1999 yılından itibaren LDK rejimleri her yıl elde ettikleri denetleme verilerini inceleyerek ve işleyerek Kara, Gri ve Beyaz listeler oluşturulmakta, yayınlanmakta ve bayrak devletlerini performanslarına göre bu listelere yerleştirmektedirler [5], [1].

Bir bayrak devletinin performansının değerlendirilmesi açısından LDK performansının güçlü bir ölçüt olduğu su götürmez bir gerçektir. Bu LDK performansları yoluyla, denizcilik sektörüyle ilişkili insanların çoğu bayrakların değerine ilişkin görüşlere sahip olmaktadır [2].

Teorik olarak belli bir bayrağa yönelik yüksek bir LDK denetim oranı, o bayrağın performansını düşürdüğü ve dolayısıyla gecikmelere neden olup zaman ve para kaybına neden olduğundan bayrağın çekiciliğini azaltmaktadır [7]. Bir MZ rejiminin Beyaz listesinde yer almamak bir bayrak için zaten yeterince ciddi bir konuyken, Kara listede olmak bir işletmeci açısından en az iki kat büyük bir sorundur [2].

Buraya kadar literatürden sunduğumuz bilgiler ışığında liman devleti kontrolü için bölgesel mutabakat zabıtlarının uluslararası denizcilik mevzuatının karmaşıklığından ve bayrak devletlerinin farklı nedenlerle üstlerine düşen denetim sorumluluklarını yerine getirmemesi sonucu ikinci bir savunma hattı olarak ortaya çıktığını söyleyebiliriz. Liman devletlerinin kendi deniz çevrelerinin kirlenmesini önlemek ve sularındaki denizcilik faaliyetlerinin güvenliğini sağlamak adına giriştikleri, başlangıçta belki de geçici olan önleme ve denetleme faaliyetleri, bölgesel kontrol rejimlerine dönüşmüş ve mutabakat zabıtlarıyla daha kurumsal ve kalıcı hale gelmiştir.

LDK kapsamındaki denetimlerin ayrıntılı bir şekilde raporlanması, raporların gemiyle ilgili birçok bilgiyi içermesi ve bu bilgilerin işlenerek diğer bölgesel MZ'ler ile paylaşılması küresel denizcilik sistemindeki standart dışı uygulamaları azaltmayı hedeflemektedir. Bu denetlemeler sırasında gemide eksikliklerin bulunması denetlemenin daha uzun sürmesine, eksikliklerin ciddi olması geminin tutulmasına neden olmaktadır. Bu tutulma süreleri işletmeci için maddi kayıplara neden olmakta,

bayrak devleti için ise itibar kaybı yaşatmaktadır. Denetim ve tutulma oranları bir bayrak devletin performansının göstergeleri olarak kabul edilmekte ve bir MZ rejimindeki düşük performans, MZ rejimleri arasındaki bilgi paylaşımı nedeniyle diğer MZ'lere de ulaşabilmektedir. Bu şekilde düşük performanslı bayraklar diğer MZ rejimlerinin de öncelikli denetim hedefi haline gelmektedir. Türk bayraklı gemilerin performanslarını ve bayrak performansı etkileyen eksikliklerini incelemeyen önce, araştırmanın inceleme bölgesi olan Asya-Pasifik bölgesindeki Tokyo MZ rejimine ilişkin bilgi vermek yerinde olacaktır.

3. Asya-Pasifik Bölgesi ve Tokyo Mutabakat Zaptı

Tokyo mutabakat zaptı 1 Kasım 1993'te Tokyo'da imzalanmış ve 1 Nisan 1994'te yürürlüğe girmiştir [8]. Tokyo mutabakat zaptının amacı Asya Pasifik bölgesinde üyelerinin işbirliği ve faaliyetlerin uyumlulaştırılması, deniz güvenliğinin artırılması, deniz çevresinin korunması ve gemilerdeki çalışma ve yaşam koşullarının iyileştirilmesi yoluyla etkili bir LDK rejimi oluşturmaktır [8]. Tokyo mutabakat zaptını Avusturalya, Kanada, Şili, Çin, Fiji, Hong Kong, Endonezya, Japonya, Kore Cumhuriyeti, Malezya, Yeni Zelanda, Papua Yeni Gine, Filipinler, Rusya Federasyonu, Singapur, Tayland, Vanuatu ve Vietnam imzalamıştır [6]. Bu devletler dışında Tokyo MZ Kuzey Kore, Makao, Samoa, Solomon Adaları, Tonga, Birleşik Devletler Sahil Güvenlik (USCG), IMO, ILO, Paris MZ, Viña del Mar Sözleşmesi, Hint Okyanusu MZ, Karadeniz MZ, Riyad MZ ve Karayipler MZ temsilcilerine gözlemci statüsü tanımıştır [8]. Tokyo MZ'nin genel sekreterliği Tokyo'da, sayısal bilgi sistemi ise Rusya Federasyonunda bulunmaktadır [8].

Tokyo MZ bölgesel olarak %80 denetleme oranı hedeflemiştir. Liman devletlerine herhangi bir kota yüklemeyen bölgeye giren gemilerin %80'i denetlenmektedir [6]. Tokyo MZ, bölgedeki liman devleti kontrol faaliyetlerini aşağıdaki belgelere dayandırmaktadır [8], [9]:

International Convention on Load Lines, 1966

International Convention on Load Lines 1966 ile ilişkili 1988 Protokolü

International Convention for the Safety of Life at Sea

1974, değiştirilmiş biçimiyle; International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 ile ilişkili 1978 protokolü

International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 ile ilişkili 1988 protokol

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 ile ilgili 1978 Protokolü, değiştirilmiş biçimi

International Convention on Standards for Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978

Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972

International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969

Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO 147)

Maritime Labour Convention, 2006; International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969'u değiştiren 1992 protokolü

International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004.

Tokyo MoU, Paris MoU ile yakın idari ve teknik işbirliği içinde işlemektedir [8] ve ile bağlantılı Kara, Gri ve Beyaz listeler yayımlamaktadır [1]. Tokyo MZ'nin denetim prosedürünün uygulanmasını şu şekilde özetleyebiliriz [9]:

Liman yetkilileri, gemiyi en az bir kere ziyaret ederek sertifika ve belgeleri kontrol etmeli ve mürettebatın ve geminin genel durumunun, ekipmanlarının, makine dairelerinin, yaşam mahallerinin ve gemideki genel temizliğin ilgili belgelerdeki koşulları sağladığından emin olmalıdır. Geçerli sertifikaların olmaması ya da mürettebat veya geminin genel durumunun ilgili belgelerdeki şartları sağlamadığına ilişkin açık kanıtların bulunması durumunda, daha ayrıntılı bir denetleme yürütülmelidir. Her MZ rejiminin kendine özgü gemi seçim ölçütleri vardır. Tokyo MZ denetlenecek gemileri seçerken bir denetim rejimi (new inspection regime [9]) kullanmaktadır. Bu denetim rejimine dayanarak, sörveyörler bir öncelik sırası belirlemekte ve gemileri bu öncelik sırasına göre denetlemektedir. Tokyo MZ'nin denetim rejiminde kullandığı gemi risk profili aşağıdaki gibidir [9]:

Tablo 1. Tokyo MZ rejimi tarafından kullanılan gemi risk profili görünümü.

Parametreler	Profil			
	Yüksek Riskli Gemiler (YRG) (Ağırlıklı puanların toplamı \geq 4)		Standart Riskli Gemiler (SRG)	Düşük Riskli gemiler (DRG)
	Ölçüt	Ağırlıklı puanlar	Ölçüt	Ölçüt
Gemi Türü	Kimyasal tanker, Gaz tankeri, Petrol tankeri, Dökme yük	2	Ne DRG ne de YRG	-

		gemisi, Yolcu Gemisi, Konteyner Gemisi		
Geminin yaşı		Bütün türler > 12	1	-
Bayrak	Kara, Gri, Beyaz liste	Kara	1	Beyaz
	IMO Denetimi	-	-	Evet
Tanınmış Kuruluş (TK)	Tokyo MZ TK	-	-	Evet
	Performans	Düşük Çok düşük	1	Yüksek
Şirket Performansı		Düşük Çok düşük Son 36 ayda Denetlenmemiş	2	Yüksek
Eksiklikler	Son 36 ayda yapılan bütün her denetimde kaydedilen eksikliklerin sayısı	5'ten fazla eksikliğin kaydedildiği kaç denetim var ?	5'ten fazla eksikliğin kaydedildiği denetim sayısı	Yapılan bütün denetimlerde eksikliklerin sayısı 5'ten az.

Asya-Pasifik bölgesine giren bir gemi yukarıdaki tabloda verilen ölçütlere göre değerlendirilmekte ve risk grubuna göre öncelikli olarak hedeflenmektedir. Ancak Tokyo MZ denetleme rejimine bakmaksızın aşağıdaki durumlardaki gemiler denetleme açısından öncelikli olarak kabul edilmektedir [9]:

- Başka bir liman tarafından bildirilen gemiler,

- Gemideki zabıt, mürettebat ya da geminin güvenli işleyişinde çıkarı olan herhangi başka kişi ya da kurumlar tarafından bildirilmiş gemiler,
- Mutabakat zaptını imzalamış başka bir devletin limanlarından, eksikliklerini gidermek için çıkmasına izin verilmiş gemiler,
- Geminin güvenli seyrini sekteye uğratabilecek kusuru olduğu kaptan ya da liman yetkililerince bildirilen gemiler,
- Tehlikeli ya da çevre kirletici yük taşıyan ve özelliklerini ve hareketlerini açıklamakta başarısız olan gemiler,
- MZ komitesi tarafından öncelikli denetime tabi olması gerektiği belirtilen gemiler.

LDK denetimleri yeterli eğitimleri almış nitelikli personel tarafından gerçekleştirilmektedir ve denetimi yapan liman otoritesi gemilerde saptanan bütün eksikliklerin giderilmesini sağlayacak çabayı göstermektedir [9]. Gemi eksikliklerini limanda giderebilecek durumdaysa, bu eksiklikleri giderebileceği bir limana yönlendirilebilir. Geminin ilk denetimi ve ayrıntılı denetimi sonucunda ve geminin genel durumu ve gemi adamlarının genel yaşama ve çalışma koşullarının standartların altında olması durumunda, sözveyör durum düzeltilene kadar denetimi askıya alabilir [9]. Askıya alma durumu sorumlu taraflar ilgili belgelerdeki şartları sağlayacak düzeltmeleri yapana kadar sürebilir. Eksikliklerin ciddi tehlikeler doğurmasının muhtemel olduğu durumlarda liman yetkilileri gemiyi tehlike yaratan eksiklik giderene kadar tutabilir ya da operasyondan men edebilir [9].

Gemide yapılan denetimlerde aşağıdaki eksiklikler göz önünde bulundurulmaktadır [8]:

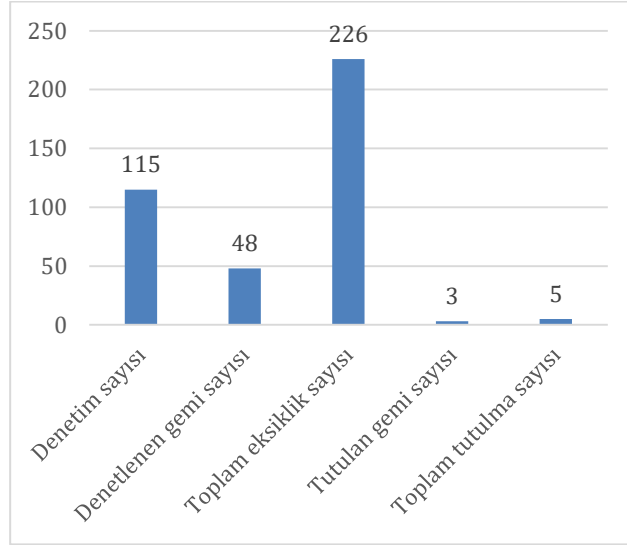
- Sertifika ve belgelendirme
 - Mürettebat sertifikaları
 - Belgeler
 - Gemi Sertifikaları
- Yapısal koşullar
- Su/Sızdırmazlık koşulları
- Acil durum sistemleri
- Telsiz haberleşme
- Ekipman da dahil olmak üzere yük operasyonları
- Yangın emniyeti
- Alarmlar
- Seyir emniyeti
- Can kurtarma araçları
- Tehlikeli maddeler

- Ana ve yedek makineler
- Çalışma ve yaşama koşulları
 - Yaşama koşulları
 - Çalışma koşulları
- İş koşulları
 - Gemi adamları için asgari gereklilikler
 - İstihdam koşulları
 - Konaklama, dinlenme olanakları, iâşe
 - Sağlık hizmetleri, sosyal güvenlik
- Kirlilik önleme
 - Çürüme önleyici (anti-fouling)
 - Balast suyu
 - MARPOL Annex I
 - MARPOL Annex II
 - MARPOL Annex III
 - MARPOL Annex IV
 - MARPOL Annex V
 - MARPOL Annex VI
- ISM
- Diğer

4. Türk Bayraklı Gemilerin Tokyo MZ bölgesindeki performansları

Çalışmanın inceleme alanı olarak Asya-Pasifik bölgesinin seçilmesinin nedeni, Türk bayraklı dökme yük gemilerinin bu bölgede daha çok çalışmasıdır. İncelemede kullanılmak üzere Tokyo mutabakat zaptı internet sitesinde yer alan veri tabanındaki Türk bayraklı gemilere ilişkin gemi türü, tonaj, denetim tarihi, denetim limanı, eksiklik sayısı, eksiklik türü, tutulma durumu ve tutulma süresi gibi bilgiler alınmıştır. Paris ve Tokyo MZ'lerinin yıllık raporlarındaki yöntem benimsenerek 01.01.2016 – 31.12.2018 tarih aralığındaki 3 yıllık veriler kullanılmıştır. Veriler yalnızca betimlenmiş, herhangi bir karşılaştırma ya da zaman serisi çözümlenmesi yapılmadığı için istatistiksel yöntemlere başvurulmamıştır. Çalışmaya, yalnızca eksikliklerin ilk kez belirlendiği ilk denetimler (initial inspection) dahil edilmiş, eksikliklerin giderilip giderilmediğini kontrol eden takip denetimleri (follow-up inspection) çalışma dışında tutulmuştur. Bu bağlamda çalışmanın örneklemini 01.01.2016 – 31.12.2018 tarihleri arasında Türk bayrağı taşıyan ve Tokyo MZ uyarınca Asya-Pasifik bölgesinde Liman Devleti Kontrolü prosedürlerine göre uygulanan 115 LDK denetimi (n=115) oluşturmaktadır (Tokyo MZ'nin internet sitesindeki veri tabanında ilk denetim ve takip denetimleri arasında bir tutarsızlık olduğu tespit edilmiş ve veritabanı sorgulamasında çıkan 114 ilk denetime,

sehven takip denetimi olarak girilmiş bir denetim uzman görüşü alınarak eklenmiştir.). Bu 115 ilk denetim verileri daha ayrıntılı incelendiğinde bu denetimlerin, IMO numaralarına göre 23 farklı şirket tarafından işletilen 48 farklı gemi üzerinde yapıldığı görülmektedir. 48 gemi üzerinde yapılan 115 ilk denetimde 226 eksiklik bulunmuştur ve bu gemilerden üçü beş kez tutulmuştur. Bu üç gemiden biri üç kez tutulmuştur. Üç kez tutulan bu gemi tutulma tarihlerine göre sırasıyla 17, 17 ve 7 eksiklikle, diğer gemilere oranla en yüksek eksiklik sayısına sahiptir.



Şekil 1. Asya-Pasifik bölgesinde Tokyo MZ rejimi denetimine tabi olan Türk bayraklı gemilere ait sayısal veriler.

Bu veriler, Tokyo MZ'nin yıllık raporlarında yer alan verilerle karşılaştırıldığında Tablo 2'deki gibi bir durum ortaya çıkmaktadır.

Tablo 2. Tokyo MZ yıllık raporlarında ve çalışmamızda denetim, eksiklik ve tutulmaya ilişkin veriler

Parametre	Tokyo 2011 [10] 2009-2011	Tokyo 2014 [11] 2012- 2014	Tokyo 2017 [8] 2015- 2017	Mevcut Çalışma 2016-2018
Denetim sayısı	179	178	142	115
Tutulma sayısı	18	8	6	5
Denetim/tutulma oranı	10,06%	4,49%	4,23%	4,35%
Son yıl denetim sayısı	65	51	44	26

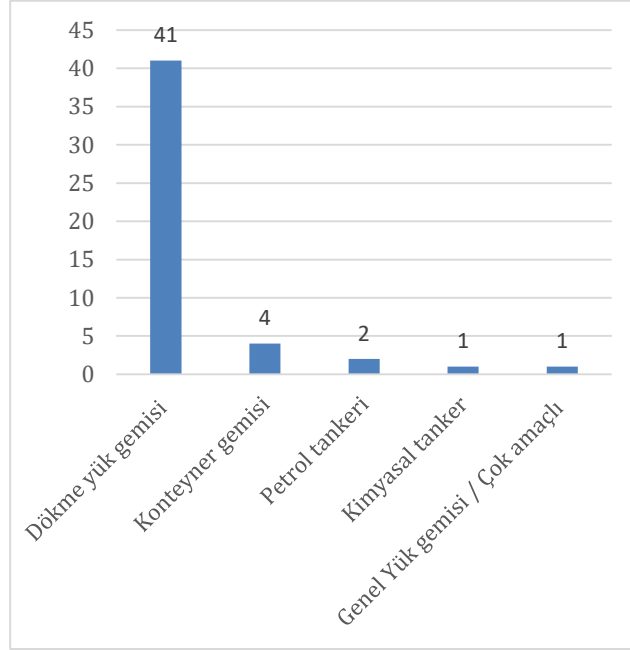
Son yıl eksiklik sayısı	155 (2,3)	90 (1,7)	98 (2,2)	49 (1,8)
Son yıl tutulma sayısı	2	3	3	0

Tablo 2'ye bakıldığında Türk bayraklı gemilerin performansında 2011 yıllık raporundan [10] sonra gözle görülür bir gelişme olduğu açıktır. 2009 – 2011 yıllarındaki denetimleri kapsayan 2011 yıllık raporunda Türk bayraklı gemilerin tutulma oranı %10.06 iken, 2014 [11] ve 2018 [8] yıllık raporlarında ve bizim çalışmamızdaki oranlar benzer biçimde %4.5 civarında çıkmıştır. İlgili raporlarda yer alan bayrak bazında eksiklik verileri incelendiğinde, raporun kapsadığı dönemin yalnızca son yılına (sırasıyla 2011, 2014, 2017) ait verilerin sunulduğu görülmüştür. Bu çalışmada da söz konusu raporlardaki yöntem benimsenmiş ve 2018 yılına ait veriler tabloda sunulmuştur. Buna göre, Türk bayraklı gemiler 2011 yılında toplam 65 denetim geçirmiş ve bu denetimlerde toplam 155 eksiklik, yani denetim başına 2.3 eksiklik (tabloda ayrılar içinde gösterilen sayılar) saptanmıştır. Bu 65 denetimden ikisi tutulmayla sonuçlanmıştır. 2014 yılındaki verilere bakıldığında ise 51 denetimde 90 eksiklik, denetim başına 1.7 eksiklik, saptanmış ve üç gemi tutulmuştur. 2017 yılında 44 denetim gerçekleştirilmiş ve denetim başına 2.2 eksiklikle toplam 98 eksiklik saptanmıştır. 2017 yılında 3 Türk bayraklı gemi Tokyo MZ bölgesinde tutulmuştur. Bizim çalışmamızda elde ettiğimiz veriler incelendiğinde, 2018 yılında 26 denetim gerçekleştirildiği ve bu denetimlerde 49 eksikliğin bulunduğu görülmektedir. 2018 yılında hiçbir Türk gemisi eksiklikleri nedeniyle tutulmamıştır.

Tablo 2'deki veriler daha yakından incelendiğinde denetim sayılarının 2009'dan günümüze azaldığı görülmektedir. Bu azalmayla ilgili üç hipotez ortaya konabilir. Bunlardan ilki "Türk bayraklı gemiler iyi performans sergileyerek Beyaz listeye girmişler ve böylece Tokyo MZ denetim rejiminin hedefi olmaktan çıkmışlardır" hipotezidir. Bu hipotezle ilgili Tablo 2'de kullanılan yıllık raporlar incelendiğinde, Türk bayraklı gemilerin ortalama bir performans sergiledikleri ve 2011, 2014 ve 2017 yıllık raporlarının üçünde de gri listede yer aldıkları görülmektedir. Dolayısıyla, bu ilk hipotezimiz doğrulanmamaktadır. İkinci hipotez "Türkiye ve Asya-Pasifik bölgesi limanları arasındaki ticaret hacminde bir azalma vardır" hipotezidir. Bu hipotezi sınamak için de Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine baktığımızda, taşıma türüne göre ithalat ve ihracat hacimlerinin [14], [15] denizcilik sektöründe 2009 yılından bu yana arttığını ve Diğer Asya ve Avusturalya-Yeni Zelanda bölgesinde hem ithalat hem de ihracat hacminin [12], [13] yine arttığı görülmektedir. Dolayısıyla bu hipotez de doğrulanmamıştır. Üçüncü hipotez "Uluslararası belgeler ve bölgesel mutabakat zabitleri kapsamında bir liman devleti olarak Türkiye'deki ciddi denetim kültürünün oluşması nedeniyle Türk bayraklı gemilerin işletmecileri gemilerinde bayrak değişimine (flag out) gitmişlerdir" hipotezidir. Çalışmada incelediğimiz verilere baktığımızda, 2016-2018 yıllarındaki denetimler sırasında hepsi Türk bayrağı taşıyan 48 gemiden on sekizinin bayrak değiştirip sonradan yabancı bayrak taşıdığı görülmektedir. Literatürde LDK kontrollerinin bayrak değişimine yol açtığını kanıtlayan çalışmalar vardır [3], [7].

Ancak bu hipotezi doğrulamak için daha büyük bir örnekleme yapılacak olan daha kapsamlı bir çalışmaya ihtiyaç vardır.

Çalışmada kullanılan veriler incelendiğinde denetime giren 48 geminin 40'ının dökme yük gemisi, dördünün konteyner gemisi olduğu görülmektedir. Ayrıca iki tane petrol tankeri ve birer tane de kimyasal tanker ve genel yük gemisi/çok amaçlı gemi olduğu görülmüştür.



Şekil 2. Asya-Pasifik bölgesinde Tokyo MZ rejimi denetimine tabi olan Türk bayraklı gemilerin türleri.

Gemilerin özellikleri daha ayrıntılı incelendiğinde, tonajlarının 3120 groston ile 89441 groston arasında değiştiği görülmektedir. Yaşlarına bakıldığında ise, en yaşlı geminin 33, en genç geminin ise 2 yaşında olduğu görülmektedir.

Türk bayraklı gemilerin 01.01.2016 ile 31.12.2018 tarihleri arasındaki üç yıllık sürede Asya-Pasifik bölgesindeki Tokyo MZ rejimi tarafından yapılan 115 ilk denetimde 226 eksiklik dolayısıyla 5 kez tutulduklarını daha önce de belirtmiştik. Bu 226 eksikliği Tokyo MZ'nin yıllık raporlarında sunulan "Eksikliklerin Kategorilerine göre Karşılaştırılması" [8] adlı tabloya göre kategorilerine ayırdığımızda Tablo 3'teki gibi bir görünüm elde edilmektedir. Tablo 3'teki veriler incelendiğinde Türk bayraklı gemilerin can kurtarma araçları, seyir emniyeti ve yangın emniyeti kategorilerinde diğerlerine göre çok fazla eksikliğe sahip oldukları görülmektedir.

Tablo 3'te yer alan kategoriler daha ayrıntılı olarak incelendiğinde yapısal koşullar kategorisindeki eksikliklerin dümen tertibatıyla (4) ve geminin genel elektrik tesisatıyla (4) ilgili olduğu görülmektedir.

Tablo 3. Tokyo MZ rejimi tarafından denetlenen Türk bayraklı gemilerin eksikliklerinin görünümü.

Eksiklik Sayıları			
	Mürettebat sertifikaları	1	
Tutulma sayısı	Belgeler	5	13
	Gemi sertifikaları	7	
Yapısal koşullar			8
Su/Su sızdırmazlık koşulları			24
Acil durum sistemleri			15
Telsiz haberleşme			3
Ekipman da dahil olmak üzere yük operasyonları			1
Yangın emniyeti			31
Alarmlar			-
Seyir emniyeti			36
Can kurtarma araçları			41
Tehlikeli maddeler			1
Ana ve yardımcı makineler			14
	Yaşama koşulları	-	
Çalışma ve yaşama koşulları	Çalışma koşulları	9	9
	Asgari gereklilikler	-	
	İstihdam koşulları	3	

İş koşulları olanakları, iaşe	Yaşama, dinlenme	2	9
sosyal güvenlik	Sağlık hizmetleri,	4	
	Çürüme önleyici	-	
	Balast suyu	-	
	MARPOL ANNEX I	3	
Kirlilik önleme	MARPOL ANNEX II	-	12
III	MARPOL ANNEX	-	
IV	MARPOL ANNEX	3	
	MARPOL ANNEX V	2	
VI	MARPOL ANNEX		
ISM			9
Diğer			-
Toplam			226

Su/Su sızdırmazlık koşullarına bakıldığında ise, ambar kapakları (6), trabzan, güverte iskelesi, yürüme platformu ve güvenli geçiş yolları (4), kapılar (2), menholler (1), fribord markaları (1), plimsoll markaları (1), frengi, su alma ve boşaltma kinistinleri ile (1) ilgili eksikliklerin olduğu görülmektedir.

Acil durum sistemlerindeki eksiklikler acil durum batarya ve anahtarları (6), acil durum güç kaynağı ya da jeneratörü (4), su seviyesi göstergesi (2), acil durum yangın pompası ve hortumları (1) ve kapalı alan giriş ve kurtarma tatbikatından (1) oluşmaktadır.

Telsiz haberleşme kategorisinde ekipman bakımı (1), işletme ve bakım (1) ve telsiz kayıt defteri (1) konularında eksiklikler saptanmıştır.

Türk bayraklı gemilerin en çok eksiklik gösterdiği kategori olan yangın emniyeti konusunda sabit yangın söndürme tesisatı (6), havalandırma (4) kaçış yolları (3), uzaktan kontrol yöntemleri (3), gemi bölümlerine ve bölmelerine giriş (2), yangına müdahale ekipmanının hazır olması (2), yangın pompaları ve hortumları (2), yangına dayanıklı bölmelerdeki yangın kapıları ve açıklıkları (2) yangın önleme sisteminin yapısal bütünlüğü (1), makine dairesinde yağ birikmesi (1) konularında ve diğer (2) konularda eksiklikler bulunmuştur.

Türk bayraklı gemilerinin eksikliklerinin çok görüldüğü bir başka kategori de seyir emniyetidir. Seyir emniyetine ilişkin olarak seyir ya da geçiş planı (6), denizcilik yayınları (5), otomatik tanıma sistemi (AIS) (4), manyetik pusula (4), ışık-şekil-ses sinyalleri (3), haritalar (3), köprüüstü seyir izleme alarm sistemi (BNWAS) (2), elektronik haritalar (ECDIS) (2), merdiven ve yükleme markalarının düzenlenmesi (2) seyir veri kaydedici (VDR) (1), uzun-mesafe tanıma ve izleme sistemi (LRIT) (1), sesli iskandil (1) konularında ve diğer (2) konularda eksiklikler vardır.

Eksikliklerin en çok görüldüğü can kurtarma araçları kategorisinin ayrıntılı görünümü şu şekildedir: kurtarma botları (11), cankurtaran botları (8), cankurtaran şamandıraları (6), şişme cankurtaran salı (3), kurtarma botu salma düzenlemeleri (3), gemide eğitim ve talimatlar (2), cankurtaran botlarının istifi ve temini (2), operasyonel hazır bulunma (2), cankurtaran bot envanteri (1), can yelekleri (1), bakım ve denetim (1), diğer (1).

Ana ve yardımcı makineler konusundaki eksiklikler genellikle gösterge ve termometrelerle (10) ilgili sorunlardır. Bunlar dışında yardımcı makine (1) eksiklikleri ve diğer (3) eksiklikler de vardır.

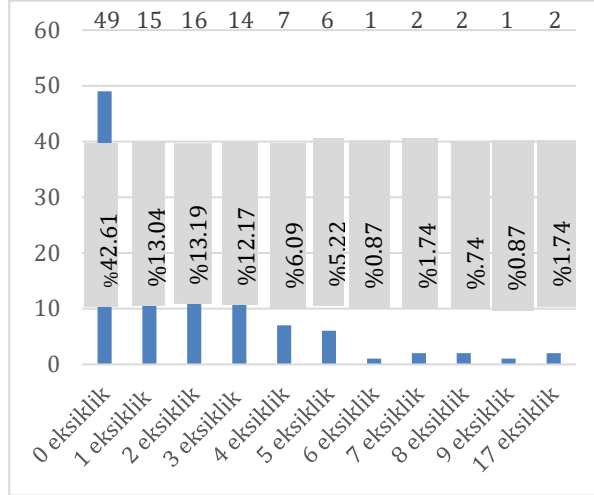
Çalışma ve yaşama koşulları kategorisine bakıldığında, Türk bayraklı gemilerde yaşama koşullarında bir eksiklik olmadığı ama çalışma koşullarında eksikliklerin olduğu görülmektedir. İskele – kamara merdiveni (2), elektrik tesisatı (2), halatlar ve kablolar (2), buhar boruları ve basınçlı borular (1), engel/kayganlık (1) ve çalışma ortamlarındaki ışıklandırma (1) konularında eksiklikler belirlenmiştir.

İş koşullarında ise kumanya miktarı (2), ücretlerin hesaplanması (1), iş yapmaya uygunluk (1), istihdam koşulları (1), erişim (1), elektrik tesisatı (1), halatlar ve kablolar (1) ve sağlık koruma koşulları (1) konularında eksiklikler görülmektedir.

Kirlilik önleme kategorisine bakıldığında bütün eksikliklerin MARPOL ekleriyle ilgili olduğu görülmektedir. MARPOL Annex I ile ilgili olarak 15 PPM alarm düzenlemesi (1), yakıt filtreleme ekipmanı (1), diğer (1) eksiklikler görülmüştür. Atık su işleme tesisi (2) ve diğer (1) eksiklikler ise MARPOL Annex IV ile ilgilidir. MARPOL Annex V ile ilgili olarak çöp (2) sorunu eksiklik olarak görülmüştür. MARPOL Annex VI ile ilgili yakıt teslim notları (2), makine kayıt defteri (1), SOx kayıtları (1) konusunda eksiklikler bulunmuştur.

ISM kategorisinde ise gemi ve ekipmanın bakımı (3), acil durum hazırlığı (2), güverte operasyonları (2) konusunda eksiklikler ve diğer (2) eksiklikler bulunmaktadır.

Tablo 3'te sunulan ve daha sonra ayrıntılı olarak açıklanan veriler göz önünde bulundurulduğunda Türk bayraklı gemilerin çoğunlukla kolaylıkla giderilebilir eksiklikleri olduğu görülmektedir. Türk bayraklı gemilerde saptanan eksikliklerin sayılarının dağılımına bakıldığında (Şekil 3), 115 denetimden 49'unda (%42.61) hiçbir eksiklik saptanmadığı görülmektedir. Dört ve daha fazla eksikliğin saptandığı denetimlerin toplam oranı %18.26 gibi düşük bir orandır.



Şekil 3. Asya-Pasifik bölgesinde Tokyo MZ rejimi denetimine tabi olan Türk bayraklı gemilerdeki eksiklik sayılarının dağılımı.

Çalışmamızın örneklemini oluşturan LDK denetimlerine bakıldığında üç Türk bayraklı geminin 5 kez tutulmaya maruz kaldığını daha önce de belirtmiştik. Bu tutulmalara ilişkin veriler daha ayrıntılı incelendiğinde bir geminin iki eksikliğinden yalnızca ISM – Güverte operasyonları eksikliği nedeniyle, diğer bir geminin ise yedi eksikliğinden yalnızca Can Kurtarma Araçları – Cankurtaran botları eksikliği nedeniyle tutulduğu görülmektedir. Geriye kalan üç tutulma olayı aynı gemi için geçerli olmuştur. Söz konusu gemide birinci ve ikinci tutulmalarında 17 eksiklik saptanmış ve gemi ilk kez Su/Su sızdırmazlık koşulları – Havalandırma, havalandırma kanalları ve korumaları ve Yangın Emniyeti – Havalandırma ve sabit yangın söndürme tesisatı olmak üzere üç eksiklik nedeniyle tutulmuştur. İkinci tutulma ise Yangın Emniyeti – gemi bölümlerine ve bölmelerine giriş ve sabit yangın söndürme tesisatı olmak üzere iki eksiklik nedeniyle tutulmuştur. Aynı geminin bizim çalışmamızın kapsamına giren tarih aralığındaki son tutulmasında ise yedi eksiklik belirlenmiş ve gemi Yangın Emniyeti – havalandırma ve Can Kurtarma Araçları – kurtarma botları olmak üzere iki eksiklik nedeniyle tutulmaya maruz kalmıştır. Buradan da görüleceği üzere, Türk bayraklı gemilerin Tokyo MZ denetimlerinde tutulmalarına neden olan eksiklikler kolaylıkla giderilebilecek türdendir.

5. Tartışma ve Sonuç

Türk bayraklı gemilerin Asya-Pasifik bölgesi Tokyo MZ Liman Devleti Kontrolü altında sergiledikleri performansı betimlemeyi amaçladığımız bu çalışmada bayrağımız altında faaliyet gösteren gemilerin performanslarının 2009 yılında bu yana arttığı görülmüştür. Ancak, çalışmanın dördüncü bölümde yer alan Tablo 2'deki veriler yakından incelendiğinde denetim sayılarının 2009 yılından günümüze azaldığı görülmektedir. Bu azalmanın nedenlerine ilişkin olarak yine dördüncü bölümde öne

sürdüğümüz üç hipotezden ikisi doğrulanmamıştır. Üçüncü hipotez olan “Uluslararası belgeler ve bölgesel mutabakat zabitleri kapsamında bir liman devleti olarak Türkiye’deki ciddi denetim kültürünün oluşması nedeniyle Türk bayraklı gemilerin işletmecileri gemilerinde bayrak değişimine (flag out) gitmişlerdir” hipotezi çalışmanın verilerine göre geçerli olabilecek bir hipotezdir. Çünkü çalışmamızın örneklemini oluşturan LDK denetimleri süresince Türk bayrağı taşıyan 48 gemiden 18’i (%37.5) artık Türk bayrağı taşımamaktadır. Dünyadaki gemilerin bazılarının yabancı bayraklar altında seyir yaptığı düşünüldüğünde bu hipotezin geçerli bir hipotez olacağı düşünülebilir. Ancak bu hipotezi doğrulamak için daha kapsamlı bir çalışmaya gerek vardır.

Çalışmamızda incelediğimiz beş tutulma olayının üçünün aynı gemide gerçekleşmesi ve bu geminin veri setindeki en yaşlı gemi olması (31 yaş), yüksek risk grubundaki gemilerin bayrak performansına ciddi etkiler yapabileceğini göstermektedir. Söz konusu gemi hariç tutulduğunda Türk bayraklı gemilerin Tokyo MZ rejimindeki tutulma olayları ikiye incek ve Türkiye’nin bayrak performansı %1.73 olacak ve büyük olasılıkla Türkiye beyaz listeye girebilecektir. Bayrak performansının ülke için uluslararası saygınlık getirmesinin yanı sıra işletmeci için de maddi getirileri olduğu açıktır. Bayrak performansının yükselmesi ve Türkiye’nin beyaz listede yer alması gemilerimizin LDK rejimlerinin hedefi haline gelmesinin önüne geçecek ve gecikmelerden kaynaklanan liman ücretleri ve iş kayıpları en aza indirilebilecektir.

Bayrak performansını arttırmak ve yalnızca Tokyo MZ bölgesinde değil diğer MZ bölgelerinde de beyaz listelere girebilmek için düzenli ve zorunlu olarak yapılması gereken denetimler daha verimli hale getirilmeli, MZ yıllık raporlarında orta ve yüksek riskli olan Türk bayraklı gemiler takibe alınmalı ve eksikliklerinin giderilmesi için girişimde bulunulmalıdır. Bayrak değişimi yoluyla filolarımızın eksilmesi gibi bir sorun varsa, bayrak değişimi yapılan ülkelerin bayrak performansları Türk bayrak performansıyla karşılaştırılarak, işletmecilere Türk bayrağı altında iş yapmanın daha avantajlı olabileceği gösterilmelidir. Mutabakat zabitleri ve bayrak performansı üzerine yapılacak bu çalışma benzeri çalışmalarla, yüksek bayrak performansına sahip olmanın, bayrak değişimi yaparak vergi ya da denetimlerden kaçmaktan daha fazla ekonomik getiri sağlayabileceği gemi işletmecileriyle paylaşılmalı ve işletmeciler Türk bayrağını taşımaya ve bayrak performansını geliştirmek için eksikliklerini gidermeye yönlendirilmelidir.

KAYNAKLAR

MANSELL, J. N. K. (2009). “Flag State Responsibility: Historical Development and Contemporary Issues”. Dordrecht: Springer.

CORRES A-J E, Pallis A A. “Flag State Performance: An Empirical Analysis”. **WMU Journal of Maritime Affairs**, 2008:7(1), 241-261.

CHEN J, Zhang S, Xu L, Wan Z, Fei Y, Zheng T. “Identification of Key Factors of Ship Detention Under Port State Control”. **Marine Policy**, 2019:102, 21-27.

CARİOU P, Meija Jr M. Q, Wolff F-C. "On the Effectiveness of Port State Control Inspections". **Transportation Research Part E**, 2008:44, 491-503.

PEREPELKİN M, Knapp S, Perepelkin G, de Pooter M. "An Improved Methodology to Measure Flag Performance for the Shipping Industry". **Marine Policy**, 2010:34, 395-405.

BAN H, Jang D. "Recent Developments in Regional Memorandums of Understanding on Port State Control". **Ocean Development and International Law**, 2012:43, 170-187.

FAN L, Luo M, Yin J. "Flag Choice and Port State Control Inspections – Empirical Evidence Using A Simultaneous Model". 2014.

Tokyo MOU. "Annual Report on Port State Control in the Asia-Pacific Region 2017". Erişim Tarihi: 5 Şubat 2019. <http://www.tokyo-mou.org/doc/ANN17.pdf/>

Tokyo MOU. "Memorandum of Understanding on Port State Control in The Asia-Pacific Region 2017". Erişim Tarihi: 6 Şubat 2019 <http://www.tokyoumou.org/doc/Memorandum%20rev17.pdf/>

Tokyo MOU. "Annual Report on Port State Control in the Asia-Pacific Region 2011". Erişim Tarihi: 5 Şubat 2001 2019. <http://www.tokyo-mou.org/doc/ANN11.pdf/>

Tokyo MOU. "Annual Report on Port State Control in the Asia-Pacific Region 2014". Erişim Tarihi: 5 Şubat 2019. <http://www.tokyo-mou.org/doc/ANN14.pdf/>

TÜİK. (2018). "Ülke Gruplarına Göre Yıllık İhracat". Erişim Tarihi: 15 Şubat 2019. <http://www.turkstat.gov.tr/PrelstatistikTablo.do?istabid=1547/>

TÜİK. (2018). "Ülke Gruplarına Göre Yıllık İthalat". Erişim Tarihi: 15 Şubat 2019. http://www.turkstat.gov.tr/PrelstatistikTablo.do?istab_id=1548/

TÜİK. (2018). "Taşıma Şekillerine Göre İhracat 2000 – 2019". Erişim Tarihi: 15 Şubat 2019. http://www.turkstat.gov.tr/PrelstatistikTablo.do?istab_id=642/

TÜİK. (2018). "Taşıma Şekillerine Göre İhracat 2000 – 2019". Erişim Tarihi: 15 Şubat 2019. http://www.turkstat.gov.tr/PrelstatistikTablo.do?istab_id=643/