

Yayına Geliş Tarihi : 25.12.2023

Yayına Kabul Tarihi: 05.03.2024

Online Yayın Tarihi: 01/07/2024

DOI: 10.54410/denlojad.1409706

Araştırma Makalesi (Research Article)

Mersin Üniversitesi

Denizcilik ve Lojistik

Araştırmaları Dergisi

Cilt:6 Sayı:1 Yıl:2024

Sayfa:1-16

E-ISSN: 2687-6604

TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN PARİS MoU BÖLGESİNDEKİ PERFORMANSLARI

İsmet BALIK¹

ÖZET

Bayrak performansı, bölgesel mutabakat zabıtlarının imzalanmasından sonra deniz yolu taşımacılığındaki önemini daha da artırmıştır. Dünyanın en önemli limanları imzalanan bölgesel mutabakat zabıtları içerisinde yer almaktadır. Bu limanlara giren gemiler Liman devleti tarafından denetlenmektedir. Bu çalışma ile de Türk bayraklı gemilerin Paris MoU'nun beyaz listesinde yer alma süreci ele alınmış, 2010-2022 yılları arasında Paris MoU bölgesindeki liman devletlerinin oluşturmuş olduğu mutabakat zaptı rejiminin denetimlerinde sergilemiş oldukları performansları incelenmiştir. Araştırmanın verileri Paris MoU'nun veri tabanında erişime açık olan web sayfasından ve THETIS olarak bilinen Paris MoU bilgi sisteminden alınmıştır. Türk bayraklı ticaret gemilerinin bayrak performansının değerlendirilmesinde "Tutulma Oranı" ve "Excess Faktör (EF)" göstergeleri kullanılmıştır. Paris MoU'nun beyaz listesine 2008 yılında girme başarısı gösteren Türk bayraklı gemilerin performansı 2010-2014 yılları arasında çok fazla değişiklik göstermezken, 2015 ve 2016 yıllarında önemli oranlarda düşmüştür. Bu düşme nedeniyle Türkiye, Paris MoU'nun beyaz listesinden çıkarılma tehlikesi ile karşı karşıya kalmıştır. Bu sıkıntılı dönemi kısa sürede atlatan Türkiye'nin performansı 2017 yılından itibaren hızla yükselerek 2021 yılında Paris MoU'nun beyaz listesinde 8' nci sıraya kadar yükselmesini sağlamıştır.

Anahtar Kelimeler: Paris MoU, Liman devleti kontrolü, Bayrak performansı, Tutulma oranı, Excess faktörü

¹Prof. Dr., Akdeniz Üniversitesi, Kemer Denizcilik Fakültesi, Antalya, Türkiye
<https://orcid.org/0000-0003-2168-8572>, ibalik@akdeniz.edu.tr

THE PERFORMANCE OF TURKISH FLAGGED SHIPS IN THE PARIS MoU REGION

ABSTRACT

Flag performance has further increased its importance in maritime transportation after the signing of regional memoranda of understanding. The most important part of the world's ports are included in the signed regional memoranda of understanding. Ships entering these ports are inspected by the Port State. Countries that reduce the detention rate in Port State Controls (PSC) increase their flag performance. The increase in flag performance not only prevents loss of time and money for ship operators, but also ensures that the relevant flag remains off the radar of regional memorandum of understanding regimes. With this study, the process of Turkish flagged ships being included in the white list of the Paris MoU was discussed, and their performance in the inspections of the memorandum of understanding regime established by the port states in the Paris MoU region between 2010 and 2022 was examined. The data of the research were taken from the web page accessible in the Paris MoU database and the Paris MoU information system known as THETIS. "Detention Rate" and "Excess Factor (EF)" indicators were used to evaluate the flag performance of Turkish flagged merchant ships. While the performance of Turkish flagged ships, which were successful in entering the white list of the Paris MoU in 2008, did not change much between 2010 and 2014, it decreased significantly in 2015 and 2016. Due to this fall, Turkey faced the danger of being removed from the white list of the Paris MoU. Having overcome this difficult period in a short time, Turkey's performance has increased rapidly since 2017, allowing it to rise to the 8th place in the white list of the Paris MoU in 2021.

Keywords: : Paris MoU, Port state control, Flag performance, Detention rate, Excess factor

1. GİRİŞ

Ticari gemiler, taşımacılık faaliyetinin gereği olarak limanlara ve limanların bağlı buldukları ölkelerin kara parçalarına erişim sağlamaktadırlar. Gidilen limanlarda, liman devletlerinin gelen gemilerin üzerinde birtakım yetkileri ve sorumlulukları söz konusudur. Limanlarına gelen gemilerin emniyet, güvenlik ve çevre açısından risk oluşturup oluşturmadığını denetlemek ve bu denetimler sonucunda gemileri düzeltici önlemler alınmaya kadar alıkoymak gibi birtakım hakları bulunmaktadır (Kan, 2023:2296; Chuah vd., 2023: 2). Liman devletlerinin yapmış olduğu bu denetimler, Liman Devleti Kontrolü (PSC) olarak isimlendirilmektedir.

Gemilerin denetiminde, geçmiş yıllarda bayrak devletleri söz sahibi iken zamanla bu durum liman devletine doğru evrilmiştir. Çünkü, bayrak devletlerinin gemiler üzerindeki yükümlülüklerini tam olarak yerine getiremedikleri anlaşılmıştır. Bu yüzden emniyet ağının güçlendirilerek standart altı gemilerin sistem dışı bırakılması için liman devletleri arasında ortak uygulamalar sergilenmesi ve bilgi alışverişinin sağlanması amacıyla bölgesel liman devleti kontrolü anlaşmaları imzalanmıştır (Eyigün, 2013: 2; Öztürk ve Gökdemir Işık, 2016: 245). İmzalanan bu bölgesel mutabakat zaptları (Memorandumlar-MoU) (Bang ve Jang, 2012: 170) dokuz bölgeden oluşmaktadır (Chuah vd., 2022: 2). Bunlar; Avrupa ve Kuzey Atlantik (Paris MoU), Karadeniz Bölgesi (Karadeniz MoU), Akdeniz (Akdeniz MoU), Asya ve Pasifik (Tokyo MoU), Latin Amerika (Acuerdo de Viña del Mar), Karayipler (Karayip MoU), Batı ve Orta Afrika (Abuja MoU), Hint Okyanusu (Hint Okyanusu MoU) ve Arap Denizi (Riyad MoU)'dir. Amerika Birleşik Devletleri (USA) ise hiçbir MoU'ya üye olmamıştır. Bu ülkenin limanlarındaki PSC'ler sahil güvenlik ekipleri tarafından yürütülmektedir (Açıkgöz, 2007: 37). Bu MoU'lar kapsamında yapılan denetimler raporlanarak diğer ülkelerle paylaşılmaktadır. Ayrıca, herhangi bir MoU'ya üye olmayan ülkelerin de kendi limanlarına gelen gemilerde PSC yapma yetkileri bulunmaktadır (Açıkgöz, 2007: 83).

Bu çalışmanın konusunu oluşturan Paris MoU, Ocak 1982'de Fransa'nın Paris kentinde 14 ülke tarafından imzalanmış ve 1 Temmuz 1982'de faaliyete geçmiştir (Aykaç, 2016: 4). Gemilerin neden olduğu kirliliğin önlenmesi ve gemilerde yaşama ve çalışma koşullarının uluslararası kurallara uygunluğunu denetleyen dünyanın ilk ve en önemli liman devleti kontrolü rejimlerinden biridir. Paris MoU, kurulduğu yıldan günümüze kadar Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından getirilen bazı güvenlik ve deniz ortamına ilişkin değişiklikler ve denizcilerin çalışma ve yaşam koşullarına ilişkin gereklilikleri karşılamak üzere birkaç kez değiştirilmiştir. Kapsam alanı da genişleyerek 27 üyeye ulaşmıştır (Paris MoU, 2023). Bu organizasyon coğrafik olarak Avrupa kıyı devletlerini ve Kuzey Amerika'dan Avrupa'ya kadar uzanan Kuzey Atlantik kıyı devletlerini kapsamaktadır. Bu devletler Belçika, Bulgaristan, Kanada, Hırvatistan, Kıbrıs, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Almanya, Yunanistan, İzlanda, İrlanda, İtalya, Letonya, Litvanya, Malta, Hollanda, Norveç, Polonya, Portekiz, Romanya, Slovenya, İspanya, İsveç, Birleşik Krallık ve Rusya Federasyonu'dur. Rusya Federasyonu'nun üyeliği bir sonraki duyuruya kadar askıya alınmıştır (Paris MoU, 2023).

Paris MoU bölgesi limanlarını ziyaret eden gemiler hangi ülke bayrağını taşırsa taşırsın liman otoriteleri tarafından denetlenmektedir. Bu denetlemelerin sonuçları, ülke bayrağının güvenilirliğini ortaya koymaktadır. Dolayısıyla, Paris MoU denetimlerinin sonuçları deniz ticaretinde tüm paydaşları ilgilendirmektedir. Güvenilir ülke bayrağı taşıyan gemiler deniz taşımacılığında daha fazla tercih edilmektedir.

Yapılan bu çalışma ile de; Türk bayraklı gemileri dünyadaki en büyük bölgesel mutabakat zaptı olan Paris MoU kapsamında değerlendirmek ve performansları hakkında denizcilik sektörü paydaşlarına bilgi sunmaktır.

1.1 Literatür taraması

Literatürde PSC (Liman Devleti Kontrolü)'nin farklı yönlerini inceleyen çeşitli çalışmalar bulunmaktadır. Bu çalışmalardan Rodríguez ve Piniella (2012) ve Graziano vd. (2018) gemi denetim rejimlerinin iyileştirilmesi ve standart hale getirilmesi, Chuah vd. (2022) liman devleti denetimleri veri tabanları kullanılarak denizel çevrenin ve denizcilikle güvenliğin sağlanmasını konu edinmiştir. Şanlıer (2021)'in ülkelere göre Paris MoU limanlarında 2016-2018 yılları arasında denetlenen gemi sayılarını incelediği çalışmada, en fazla geminin Rusya, İtalya ve Yunanistan tarafından denetlendiği ve tutulduğu belirlenmiştir. Paris MoU limanlarında Türk bayraklı gemilerin PSC denetimlerini konu edinen araştırmalardan Yavuz (2003)'de, Paris MoU limanlarında 1998-2000 yılları arasında denetlenen Türk bayraklı gemilerin ortalama beşte birinin tutulduğu tespit edilmiştir. Söz konusu çalışmada Paris MoU limanlarında 2000 yılında denetlenen Türk bayraklı gemilerin tutulma oranının (%23,8), toplam gemi tutulma oranının (%9,5) çok üstünde olduğu vurgulanmıştır. Eyigün (2013), bölgesel denetim rejimlerinde uygulanan gemi hedefleme sistemlerini karşılaştırmıştır. Karşılaştırmalar sonucunda denetlenecek gemilerin ve denetleme periyotlarının belirlenmesinde kullanılan faktörler ya da kriterlerin benzer olduğu fakat ağırlıkları konusunda rejimler arasında küçük farklılıklar olduğu vurgulanmıştır. Yılmaz ve Ece (2017)'nin Paris MoU limanlarında denetlenen ve tutulan gemi sayıları ile oranlarının incelediği çalışmada 2011-2016 yılları arasındaki dönemde tutulan gemilerin oranı %3 seviyesinde olduğu belirlenirken, Türk bayraklı gemilerin tutulma oranı %4,7 olarak belirlenmiştir. Uygur (2019), Paris MoU limanlarında 2013 ile 2018 yılları arasında denetlenen Türk Bayraklı gemilerin tutulma oranları ile geminin tipi, yaşı ve tutulduğu limanın bulunduğu ülke arasındaki ilişki durumu incelenmiştir. Yılmaz (2020) tarafından yapılan Türk bayraklı gemilerin 2008-2018 yılları arasındaki tutulma oranlarının incelendiği çalışmada, 2015-2016 yıllarında tutulma oranı önceki yıllara göre oldukça artmış olsa da özellikle 2018 yılındaki %2,30'luk tutulma oranının Paris MoU'daki ortalama tutulma oranının (%3.15) altında olduğu tespit edilmiştir. Demirci ve Çiçek (2020)'de Paris MoU denetim rejimi kapsamında ele alınan gemi risk faktörleri ile denetimlerde tespit edilen eksiklik risk alanları arasındaki ilişki incelenmiştir. Kan (2023) tarafından yapılan çalışmada, Paris MoU limanlarında 2017-2022 yılları arasında Türk Bayraklı gemilerin denetimlerinde eksiklik tespit edilen gemilerin yaşlarını ortalama 23.8 yıl olarak bildirilmekte ve bu yaşın ortalamasının çok yüksek olduğu belirtilmektedir. Akyar vd. (2023)'nin yapmış olduğu tanker gemilerinin

Paris MoU denetimlerinde tespit edilen Marpol uygunsuzluklarının incelendiği çalışmada sırasıyla en sık olarak; Pis su arıtma ekipmanı, Çöp yönetim planı ve Yağ/yakıt filtreleme ekipmanı ile ilgili uygunsuzluklarının tespit edildiği belirlenmiştir.

Özetle, literatürde Paris MoU denetimlerinin denizel çevrenin korunmasına ve denizcilikte güvenliğin artırılmasına önemli katkıları olduğu, standart altı gemilerin haksız rekabet avantajlarını ortadan kaldırdığı yönünde ortak bir görüş bulunmaktadır.

2. YÖNTEM

Araştırmanın verilerini oluşturan Paris MoU limanlarında 2003-2009 yılları arasında denetlenen Türk bayraklı gemilerin sayıları, tutulan gemi sayıları ve tutulma oranları Canpolat (2016)'dan, 2010-2022 yılları arasında denetlenen Türk ve diğer ülkelerin bayraklarını taşıyan gemilerin denetimlerine ilişkin veriler THETIS olarak bilinen Paris MoU Bilgi Sisteminden alınmıştır (Paris MoU, 2023). PSC verilerini, Türk bayraklı gemilere yapılan denetim sayısı (Inspection) ve tutulma sayısı (Detention) oluşturmuştur. Burada bahsedilen kavramlardan Denetim (Inspection); Liman Devleti Denetim Görevlisi (PSCO) tarafından gemilerde yapılan denetimi ifade eder. Tutulma (Detention), gemi ya da gemi mürettebatında yetersizlik tespit edilmesi, bu yetersizliğin seyir esnasında gemi ve gemi personeli için tehlike arz etmesi ya da deniz kirliliğine neden olma tehlikesi söz konusu ise bu eksiklik giderilinceye kadar geminin alıkonulmasıdır (Aykaç, 2016: 21).

Her bir bayrak devletinin performansı standart bir formül yardımıyla hesaplanmaktadır. Sistemde “siyahtan griye” ve “griden beyaza” olmak üzere iki limit söz konusudur. Bu limitlerin hesaplanmasında aşağıdaki eşitliklerden yararlanılmaktadır (Aykaç, 2016: 14; Paris MoU, 2023):

$$\text{Usiyahtan griye} = N \cdot p + 0.5 + z \cdot \sqrt{N \cdot p \cdot (1-p)}$$

$$\text{Ubeyazdan griye} = N \cdot p - 0.5 - z \cdot \sqrt{N \cdot p \cdot (1-p)}$$

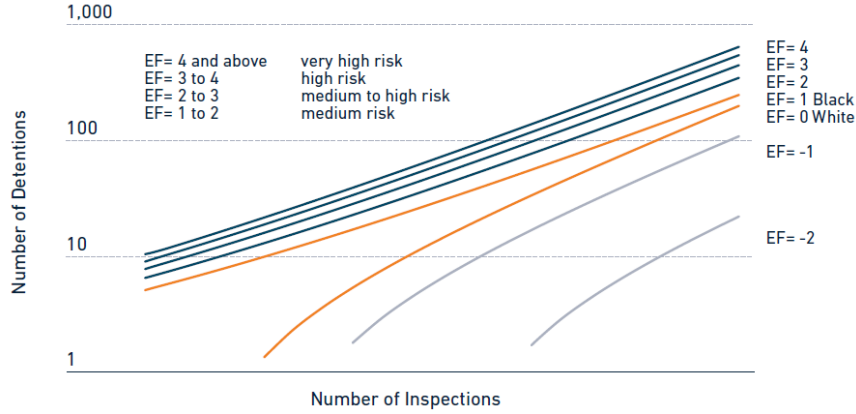
Burada;

N = Yapılan denetimin sayısı

p = İzin verilebilen alıkoyma limiti “%7 olarak ayarlı”

z = %95 önem seviyesinde tablo z değeri; z=1.645

U = Beyaz ve kara listenin izin verilen alıkoyma miktarıdır. “U” değerleri, şekil 1’de verilen EF grafiğinden de bulunabilir.



Şekil 1. Paris MoU'nun EF grafiği (Paris MoU, 2023)

“Siyahtan griye” sınırının (limitinin) üzerindeki tutulma oranları ortalamadan önemli ölçüde daha kötü (kara liste) anlamına gelirken, “griden beyaza” sınırının altındaki tutulma oranları ortalamadan önemli ölçüde daha iyi (beyaz liste) anlamına gelmektedir. Tutulma oranı ikisinin arasında yer alırsa Bayrak kendisini gri listede bulur (Paris MoU, 2023).

Bayrak performansının ölçülmesinde “Tutulma Oranı” ve “Excess Faktörü (EF)” göstergeleri kullanılmıştır. Bu göstergelerden Tutulma Oranı, tutulan gemi sayısının denetim sayısına oranıdır. Bu gösterge kullanılmak suretiyle, Türk bayraklı gemilerin tutulma oranlarını Paris MoU'daki ortalama tutulma oranlarıyla karşılaştırmak mümkündür. EF değeri ise, Paris MoU'nun bayrak devleti performans değerlendirme metodolojisine göre bir bayrak devletinin performansını gösteren ana göstergedir (Yılmaz, 2020:115-116). Bu değer, Paris MoU'nun internet sitesinden alınan Türk bayraklı gemilerin “siyahdan griye” ve “griden beyaza” limitleri kullanılarak “WGB List and Excess Factor Calculator” yardımıyla (Paris MoU, 2023) hesaplanmıştır.

Türk bayraklı gemilerin tutulma oranları ile tüm dünya ülkelerinin bayrağını taşıyan gemilerin Paris MoU kapsamında yapılan PSC denetimlerindeki yıllık tutulma oranları arasındaki farkın önemi SPSS programı kullanılarak *t*-testi ile araştırılmıştır.

3. BULGULAR

3.1 Türk bayraklı gemilerin 2010 yılı öncesi Paris MoU limanları performansı

Paris MoU limanlarında 2010 yılı öncesi (2003-2009) denetlenen Türk bayraklı gemilerin sayısı 586 ile 776 arasında değişmiştir. Tutulan gemi sayısı ise 2003 yılında 131 iken, 2009 yılında 34'e kadar düşmüştür.

Tutulma oranı ise 2003 yılında %17,49 iken, 2003 yılında %4,61 olmuştur (Tablo 1).

Tablo 1. 2003-2009 Yılları arasında Paris MoU kapsamında denetlenen ve tutulan Türk bayraklı gemilerin sayıları ile tutulma oranları ve yer aldığı Paris MoU listesi

Yıl	Denetim sayısı (1)	Tutulma sayısı (2)	Tutulma oranı (%) (2)/(1)*100	Yer aldığı liste
2009	738	34	4,61	Beyaz Liste
2008	774	40	5,17	Beyaz Liste
2007	670	41	6,12	Gri liste
2006	595	42	7,06	Gri liste
2005	586	45	7,68	Kara Liste
2004	776	67	8,63	Kara Liste
2003	749	131	17,49	Kara Liste

Türk bayrağı; tutulma oranının %17,49 ile %7,68 arasında değiştiği 2003-2005 yılları arasında Paris MoU'nun kara listesinde yer alırken, %7,06 olduğu 2006 yılında ve %6,12 olduğu 2007 yılında gri listede yer almıştır. Tutulma oranının %5,17'ye düştüğü 2008 yılında ise beyaz listeye girmiş ve o yıldan buyana da Paris MoU'nun beyaz listesinde yer almaktadır.

3.2 Paris MoU kapsamında Türk bayraklı gemilere yapılan denetimler

Paris MoU kapsamında 2010-2022 yılları arasında her yıl ortalama 395 Türk bayraklı geminin denetimi (inspection) yapılmıştır. Denetimi yapılan Türk bayraklı gemi sayısı 2010 yılında 782 iken, 2015 yılında 391'e, 2020 yılında 176'ya düşerken, 2022 yılında 211 olarak gerçekleşmiştir (Tablo 2). Bu değerlerden, denetim sayısının 2010 yılından 2020 yılına kadar sürekli azaldığı anlaşılmaktadır. Ancak, 2022 yılı denetim sayısında bir yıl öncesinde göre az da olsa artış söz konusudur. PSC denetimlerinde tutulan gemi sayısı 2010 yılında 34 iken, 2015 yılında 24'e, 2021 yılında 1'e düşmüştür. Ancak, 2022 yılında tutulan gemi sayısı 7'ye yükselmiştir. İncelenen 13 yıllık PSC sonuçlarına göre her yıl ortalama 16 geminin tutulduğu anlaşılmaktadır.

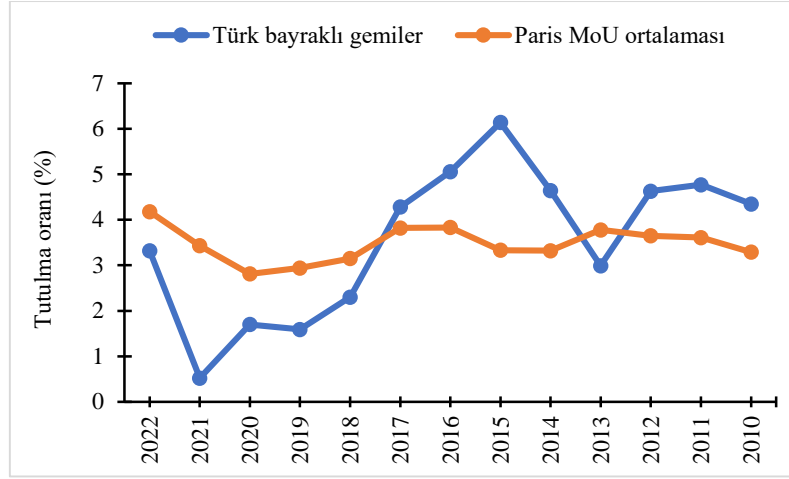
Tablo 2. 2010-2022 yılları arasında Paris MoU kapsamında denetlenen ve tutulan Türk bayraklı gemilerin sayıları ile tutulma oranları ve tutulma oranının Paris MoU ortalaması

Yıllar	Denetim sayısı (1)	Tutulma sayısı (2)	Tutulma oranı (%)	
			Türk bayraklı gemiler (2)/(1)*100	Paris MoU ortalaması
2022	211	7	3,32	4,18
2021	193	1	0,52	3,43
2020	176	3	1,70	2,81
2019	252	4	1,59	2,94
2018	304	7	2,30	3,15
2017	327	14	4,28	3,82
2016	415	21	5,06	3,83
2015	391	24	6,14	3,33
2014	431	20	4,64	3,32
2013	502	15	2,99	3,78
2012	561	26	4,63	3,65
2011	587	28	4,77	3,61
2010	782	34	4,35	3,29
Ortalama	395	16	3,56	3,47

Türk bayraklı gemilerin, Paris MoU limanlarında yapılan PSC denetimlerinde tutulma oranı 2010-2014 yılları arasında (2013 yılı hariç) %4,35 ile %4,77 arasında değişmiştir. Tutulma oranı 2015 yılında %6,14'e kadar yükselmiştir. Sonraki yıllarda (2016 ve 2017 yılları) tedrici olarak azalmaya başlayan tutulma oranı 2018 ve takip eden yıllarda da hızla azalarak 2021 yılında %0,52'ye kadar düşmüştür. İncelenen son yıl olan 2022'de ise ciddi oranda bir artış (%3,32) söz konusudur.

3.3 Türk Bayraklı gemi performansının “Tutulma Oranı” göstergesi ile değerlendirilmesi

Paris MoU denetimlerinde tutulan Türk bayraklı gemilerin oranı Şekil 2'de görüldüğü gibi, 2013 yılı hariç 2010 yılından 2017 yılına kadar dünya ülkeleri ortalamasına göre daha yüksektir. Ancak, 2018 yılında dünya ortalamasının altına düşen Türk bayraklı gemilerin Paris MoU'daki tutulma oranı 2021 yılında neredeyse sifıra yaklaşmıştır. Tutulma oranındaki bu azalma Türk bayrağı ile dünya ortalaması arasındaki farkı daha da artırmıştır. Ancak, 2022 yılında tespit edilen artış aradaki farkın azalmasına neden olmuştur. İncelenen dönem içerisinde Türk bayraklı gemiler için tespit edilen tutulma oranı ortalaması ile dünya ortalaması arasındaki farkın istatistiki açıdan önemsiz olduğu anlaşılmıştır ($P > 0,05$).



Şekil 2. 2010-2022 yılları arasında Paris MoU kapsamında denetlenen Türk bayraklı gemilerin tutulma oranları ile tutulma oranı Paris MoU ortalaması

3.4 Türk bayraklı gemi performansının Excess Faktörü (EF) ile ölçülmesi

Paris MoU'nun bayrak devleti performans değerlendirme metodolojisine göre EF, bayrak devletinin performansının ölçülmesinde ana göstergedir. Üçer yıllık dönemler için hesaplanan siyahtan griye limiti, griden beyaza limiti, EF değeri ve Türkiye'nin yer aldığı Paris MoU listesi ile Türkiye'nin dünya ülkeleri sıralamasındaki yeri Tablo 3'de verilmiştir.

Tablo 3. Paris Mou kapsamında üçer yıllık dönemlerde denetlenen Türk bayraklı gemilerin denetim sayısı, tutulma sayısı, siyahtan griye ve griden beyaza limitleri, EF değeri, bulunduğu Paris Mou listesi ve dünya sıralaması

Dönem	Denetim sayısı	Tutulma sayısı	Siyahtan griye	Griden beyaza	EF	Paris MoU listesi	Dünya sıralaması
2020-2022	580	11	51	30	-1,29	Beyaz	12
2019-2021	621	8	54	33	-1,57	Beyaz	8
2018-2020	732	14	63	39	-1,34	Beyaz	16
2017-2019	883	25	75	49	-1,01	Beyaz	25
2016-2018	1046	42	87	59	-0,61	Beyaz	32
2015-2017	1133	59	94	65	-0,19	Beyaz	39
2014-2016	1237	65	102	71	-0,19	Beyaz	42
2013-2015	1324	59	108	77	-0,50	Beyaz	38
2012-2014	1494	61	121	88	-0,65	Beyaz	32
2011-2013	1650	69	133	98	-0,64	Beyaz	34
2010-2012	1930	88	154	116	-0,53	Beyaz	37

Denetim sayısı, tutulma sayısı, siyahtan griye ve griden beyaz limitleri kullanılarak üçer yılı kapsayan dönemler için hesaplanan EF değeri -0,19 ile -1,57 arasında değişmiştir. EF değerlerine göre, Paris MoU'daki Türk bayrağının performansı 2010-2012 döneminden 2013-2015 dönemine kadar çok fazla değişim göstermemiştir. Ancak, 2014-2016 ve 2015-2017 dönemlerinde Türk bayrağı performansının düştüğü tespit edilmiştir. Hatta bu dönemlerde hesaplanan EF değerleri Türkiye'yi yer aldığı beyaz listeden çıkarılma tehlikesiyle karşı karşıya bırakmıştır. EF değeri, 2016-2018 döneminden itibaren 2019-2021 dönemine kadar sürekli düşmüştür. EF değerindeki bu düşme, Türk bayrağı performansının yükseldiğini göstermektedir. Ancak, 2019-2021 döneminde -1,57 olan EF değeri, 2020-2022 döneminde artarak -1,29 olarak gerçekleşmiştir. EF değerindeki bu artış, yani negatif değerın sıfıra yaklaşması Türk bayrağı performansının 2020-2022 döneminde düştüğünü bir göstergesidir. Paris MoU'nun beyaz listesinde yer alan ülkelerin performans sıralamasına göre Türk bayrağı 2010-2012 döneminde 37. sırada yer alırken, 2014-2016 döneminde 42. sıraya gerilemiştir. Daha sonraki süreçte performansını artırmak suretiyle 2019-2021 döneminde dünya ülkeleri arasında 8. sıraya kadar yükselen Türk bayrağının performansı 2020-2022 döneminde 12. sıraya gerilemiştir.

4. TARTIŞMA

Deniz kazaları; deniz ticaretini doğrudan, dünya ticaretini dolaylı olarak etkilemektedir (Uğurlu ve Yıldız, 2016: 290). Dolayısıyla, ülkeler uluslararası sözleşmeler çerçevesinde limanlarına gelen yabancı bayraklı gemileri denetlemektedirler. Bu denetimlerle deniz ve çevre emniyetinin artırılarak deniz kazalarının azaltılması ve çevre felaketlerinin önlenmesi hedeflenmektedir. Büyük çoğunluğunu Avrupa ülkesi limanlarının oluşturduğu Paris MoU üyesi ülkelerin limanlarında uygulanan denetim sonuçları uluslararası denizcilik camiası tarafından önemsenmekte ve takip edilmektedir (Yılmaz ve Jale, 2017: 183). Çünkü, Paris MoU denetim sonuçlarına göre bayrak devletlerini "kara liste", "gri liste" ve "beyaz liste" olarak risk gruplarına ayırmıştır. Son üç yıl içerisinde üç kez tutulan geminin üçüncü tutulmadan sonra geçici olarak (en az üç ay süre ile) Paris MoU bölgesindeki limanlara girişi yasaklanmaktadır. Tutulmalar aynı oranda devam ederse giriş yasağının süresi uzatılmaktadır (Eyigün, 2013: 20).

Türkiye, 2000'li yılların ortalarına kadar Paris MoU'nun kara listesinde yer almıştır. Bun da, ikinci el piyasasından satın alınan yaşlı ve riskli gemilerden olan dökme yük gemileri ile tehlikeli ve riskli gemilerden olan petrol tankerleri, gaz tankerleri ve kimyasal tankerlerin filoya katılmaları etkili olmuştur (Açıkgöz, 2007: 84; Eyigün, 2013: 43). Kara listede yer aldığı için daha sık aralıklarla denetlenen Türk bayraklı gemilerden ikisinin 2004 yılında Avrupa Birliği limanlarına girişinin

yasaklanması, 2005 yılında da Türk bayraklı gemilerin tutulma oranının (%7,54) dünya ortalamasından (%4,67) daha yüksek bulunması gibi nedenlerle Türkiye Paris MoU'nun kara listesinde yer almaya devam etmiştir (Açıkgöz, 2007: 87). Paris MoU'nun kara listesinde yer aldığı dönemde bir defa daha tutulmaları halinde AB limanlarına giremeyecek durumda olan Türk bayrağı taşıyan gemiler, kabotaj hattında ya da yasaklama prosedürü bulunmayan Karadeniz kıyısında bulunan ülkelerin limanları arasında taşımacılık yapmayı tercih etmişlerdir. Bu da Türkiye'nin prestij kaybetmesine ve navlun piyasasında Türk bayraklı gemileri tercih edenlerin azalmasına yol açmıştır (Açıkgöz, 2007: 84). Türk bayraklı gemilerin tutulma oranının 2006 yılında %7,06'ya düşmesiyle, Türkiye kara listeden çıkararak gri listede yer almayı başarmıştır. Ertesi yılda gri listede yar alan Türkiye, tutulma oranının %5,17'ye düştüğü 2008 yılında beyaz listeye girmeyi başarmış, o yıldan günümüze kadar da beyaz listedeki konumunu muhafaza etmiştir.

Gemilerin tutulması, deniz güvenliğinin sağlanmasında ve çevrenin korunmasında etkili olan önemli bir uygulamadır (Chuah vd., 2023: 1). Paris MoU limanlarında yapılan PSC'ler sonucunda tutulan Türk bayraklı gemilerin oranı 2010-2017 arasında (2013 yılı hariç) dünya ortalamasının üzerinde iken, 2018 yılından itibaren dünya ortalamasının altında gerçekleşmiştir. Özellikle 2015 ve 2016 yıllarında görülen tutulma oranındaki artış Türkiye'yi Paris MoU'nun beyaz listesinden gri listesine düşme tehlikesiyle karşı karşıya bırakmıştır. Paris MoU limanlarına 2016 yılının ilk 11 ayında sefer yapan ve denetlenen 360 Türk bayraklı gemiden 24'ü PSC müfettişleri tarafından seferden men edilmiştir (Canpolat, 2016). Bu gemilerin 9'u Romanya, 5'i İtalya, 4'ü Yunanistan limanlarında, diğer 6'sı Hırvatistan, Portekiz, İspanya, İngiltere, İrlanda ve Rusya limanlarında tutulmuştur. Bu sıkıntılı süreçten kısa sürede çıkma başarısı gösteren Türk bayraklı gemilerin tutulma oranı 2017 yılından itibaren düşmeye başlamış, 2018 yılından itibaren de dünya ortalamasının altına inmiştir. Bu gelişme, ülke bayraklarının Paris MoU'daki performansının en önemli ölçütü olan EF değerindeki değişimden de açıkça görülmektedir. 2010-2012 ve 2013-2015 dönemleri arasında -0,50 ile -0,65 arasında değişen EF değerinin 2014-2016 ve 2015-2017 dönemlerinde -0,19 olarak gerçekleşmiş olması Türk bayrağı taşıyan gemilerin performansının önemli oranda düştüğünü göstermektedir. Ancak, kısa süre içerisinde Türk bayrağının performansı artarak 2019-2021 döneminde tarihinin en yüksek seviyesine (EF=-1,57) ulaşmışsa da 2020-2022 döneminde yeniden performans kaybına (EF=-1,29) uğramıştır. Bayrak performansını artırmak, gemilerdeki eksikliklerin giderilerek gemi tutulma oranlarının düşürülmesiyle gerçekleştirilebilecek bir olgudur. Bayrak performansındaki artış hem gemi işletmecilerinin zaman ve para kaybını önlemekte hem de ilgili bayrağın bölgesel mutabakat zaptı rejimlerinin radarından çıkmasını sağlamaktadır (Bolat, 2019: 468).

Bayrağını taşıyan gemilerin tutulma oranındaki artma ya da azalma, ülkelerin yer aldığı Paris MoU listesinin rengini ve sıralamadaki yerini etkilemektedir. Türkiye'nin Paris MoU beyaz listesindeki konumu 2010-2012 ile 2017-2019 dönemleri arasında 25 ve 42'ncilik arasında değişirken, 2019-2021 döneminde 8'ncilige kadar yükselmiştir. Ancak, tutulma oranındaki artış nedeniyle 2020-2022 döneminde 12'nciliğe gerilemiştir. Bu gelişmeler, Paris MoU limanlarına sefer yapacak gemilerin PSC için sürekli hazırlıklı olunması gerektiğinin ne kadar önemli olduğunu göstermektedir. Aksi halde, denetimlerde tespit edilecek eksiklikler neticesinde tutulma oranındaki artış mevcut konumun hızla kaybedilmesine neden olabilecektir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik Genel Müdürlüğü Paris MO limanlarında 2022 yılında yapılan denetimler sonucunda artan tutulan Türk bayraklı gemi sayısındaki artış nedeniyle ilgili kurum ve kuruluşlar ile STK'lara bir yazı göndermiştir. Söz konusu yazıda 4'ü İtalya limanlarında olmak üzere 7 Türk bayraklı geminin Paris MoU limanlarında tutulduğu, bunun da Türk bayrağının Paris MoU beyaz listesindeki konumunu tehlikeye düşürdüğü ifade edilmiştir (DTO, 2022). Aslında 2022 yılında tutulan Türk bayraklı gemi sayısında artış sadece Paris MoU limanlarında olmamıştır. Dünya genelinde 2022 yılında tutulan Türk bayraklı gemi sayısı 2021 yılına göre %41 oranında artmıştır. Utikad (2023)'a göre bu artışın nedeni filonun yaşlı olmasının yanı sıra Rusya-Ukrayna savaşı nedeniyle Türk bayraklı gemilerin daha fazla denetlenmesinden kaynaklanmıştır. Kan (2023: 2299) da, 2017-2022 yılları arasında Paris MoU limanlarında eksiklik tespit edilen gemilerin yaş ortalamasının (23.8 yıl) yüksek olduğunu ifade ederek ve filonun gençleştirilmesi gerektiğini belirtmektedir. Fakat, bir yıl içinde tutulan gemi sayısındaki artışın filonun yaşlı olmasına bağlanması mümkün değildir. Filoda yer alan gemilerin yaşının artması gemileri yapısal olarak yıpranmaya ve teknik ekipman anlamında yetersizliğe sürükleyebilmektedir. Bu nedenle eski gemilerde daha fazla uygunsuzluk tespit edilmesi doğal bir sürecin sonucu olarak karşımıza çıkmaktadır (Akyar vd., 2023: 223). Paris MoU limanlarında 2011 yılından itibaren gemi risk profilini esas alan gemi hedefleme sistemine göre yapılmaktadır (Demirci ve Çiçek, 2020: 5). Bu sisteme göre gemiler risk düzeylerine göre "Düşük Riskli Gemiler", "Yüksek Riskli Gemiler" ve her iki gruba da girmeyen "Standart Riskli Gemiler" olarak sınıflandırılmaktadır (Rodríguez ve Piniella, 2012: 11). Paris MoU limanlarında, yüksek riskli gemilerin periyodik denetimleri en son denetimden 5-6 ay sonra yapılırken, standart riskli gemilerin denetimleri 10-12 ay ve düşük riskli gemilerin denetimleri ise 23-26 ay sonra yapılmaktadır (Uygur, 2019: 26). Bir başka ifadeyle bayrak performansı arttıkça, o ülke bayrağını taşıyan gemiler daha uzun süreli aralıklara denetlenmektedir (Eyigün, 2013: 36). Dolayısıyla, Türkiye'nin uzun çabalar sonucunda elde etmiş olduğu prestijli konumunu muhafaza edebilmesi için filonun gençleştirilmesi ve

denetimlere hazırlıkta devamlılığın sağlanması gerekmektedir. Bunun gerçekleştirilmesi için de öncelikle Kan (2023: 2305)'da da ifade edildiği gibi yeni inşa edilecek gemiler için kredi avantajları sağlanmalı, eski gemilerin de hurdaya ayrılarak yeni gemi tedariki konusunda şirketler teşvik edilmelidir.

Gemi tür ve denetim yapılan liman devleti de tutulma oranını etkileyen önemli faktörler arasında yer almaktadır. Paris MoU limanlarında 2017-2022 yılları arasında en fazla eksiklik genel kargo gemilerinde tespit edilmiş, bu gemi türünü sırasıyla kimyasal tankerler, dökme yük gemileri ve ro-ro gemileri izlemiştir (Kan, 2023: 2299-2300). Denetimlerde en fazla eksiklik tespit edilen genel kargo gemileri ise daha çok koster türü standart altı gemilerdir. Türk bayraklı gemilerin denetimlerinde en fazla eksikliğin tespit edildiği Paris MoU limanları daha çok karasularımıza yakın ülkelerin limanlar olup, Türk karasularından uzaklaştıkça tespit edilen eksiklik sayısı azalmıştır. Ayrıca, standartları yüksek olan firmalara ait gemilerinin denetimlerinde fazla eksiklik tespit edilmediği vurgulanmıştır. Tüm bu tartışmalar; bölgesel mutabakat zaptlarının çevreye verilen zararın asgariye indirildiği güvenli bir denizyolu taşımacılığı için, gemilerin kondisyonu ile uluslararası sözleşmelere uyumda göstermiş oldukları hassasiyetin de bayrağını taşıdığı ülkeler için ne kadar önemli olduğunu açıkça ortaya koymaktadır.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Paris MoU limanlarında yapılan PSC'lerde Türk bayraklı gemilerin performansı 2010-2014 yılları arasında durağan iken, 2015-2016 yıllarında düşen performans nedeniyle Türkiye Paris MoU'nun beyaz listesindeki konumunu kaybetme riskiyle karşı karşıya kalmıştır. Ancak takip eden yıllarda tutulma oranı düşen Türk bayrağının performansı 2021 yılına kadar düzenli şekilde artmıştır. Bu artış, Paris MoU'nun beyaz listesinde yer alan ülkeler arasında Türkiye'nin 8'nci sıraya yükselmesini sağlamıştır. Ancak, 2022 yılında tutulma oranındaki artış nedeniyle 12'nciliğe düşmüştür.

Bayrak performansındaki artış ülkeler için uluslararası saygınlık, işletmeler için de maddi gelir artışı anlamına gelmektedir. Türkiye, Paris MoU'nun beyaz listesinde yer almak suretiyle hedef bayrak ülkesi olmaktan çıkmış, tutulma kaynaklı gecikmelerin sebep olduğu liman ücretleri ve iş kayıplarını en aza indirmiştir. Bu nedenle, Paris MoU kapsamında yakalanan bayrak performansı düzeyinin korunabilmesi için denetimler tavizsiz uygulanmalı, Paris MoU yıllık raporlarında orta ve yüksek riskli olan Türk bayraklı gemiler takibe alınmalı, eksikliklerini gidermeleri sağlanmalıdır. Özellikle son yıllarda en fazla tutulmanın yaşandığı İtalya gibi coğrafik konum olarak yakın ülkelere sefer yapacak

gemilerin denetim için yapacakları hazırlıklarda daha titiz davranmaları sağlanmalıdır.

Son yıllarda yapılan araştırmalarda, Paris MoU denetimlerinde tutulan gemilerin yaş ortalaması yüksek bulunmuştur. Türk bayrağının Paris MoU'nun beyaz listesindeki prestijli konumunu koruyabilmesi için filonun gençleştirilmesi gerekmektedir. Bu amaçla; yeni inşa edilecek gemiler için kredi avantajları sağlanmalı ve eski gemilerini hurdaya ayırmak suretiyle yeni gemi tedarik edecek şirketler teşvik edilmelidir.

KAYNAKÇA

- Açıkgöz, R. (2007). Türkiyenin Bayrak ve Liman Devleti Olarak Yükümlülükleri Yerine Getirmesi ve Etkinliğinin Sağlanması Modeli [Yayınlanmamış Yüksek Lisans tezi]. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı.
- Akyar, D.A., Ceylan, B.O. ve Çelik, M.S. (2023). Tanker gemilerindeki çevresel uygunsuzlukların değerlendirilmesi: Paris Mou liman devleti denetimleri üzerinden bir İnceleme. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 15(2), 189-231.
<https://doi.org/10.18613/deudfd.1263396>
- Aykaç, K. (2016). Türkiye'de Liman Devleti Kontrol Uygulamaları İçin Eğitim Modeli Oluşturulması [Yayınlanmamış Yüksek Lisans tezi]. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı.
- Bang, H.S. ve Jang, D.J. (2012). Recent Developments in Regional Memorandums of Understanding On Port State Control. *Ocean Development & International Law*, 43(2), 170-187.
<https://doi.org/10.1080/00908320.2012.672293>
- Bolat, F. (2019). Türk bayraklı gemilerin Tokyo Mutabakat Zaptı Bölgesindeki Performanslarının İncelenmesi. *Avrasya Uluslararası Araştırmalar Dergisi*, 7(19), 468-487.
<https://doi.org/10.33692/avrasyad.628262>
- Canpolat, R. (2016). Türk bayraklı gemiler, gri liste sınırına dayandı. Denizhaber.Net. <https://www.denizhaber.net/turk-bayrakli-gemiler-gri-liste-sinirina-dayandi-haber-70795.htm>
- Chuah, L.F., Mokhtar, K., Bakar, A.A., Othman, M.R., Osman, N.H., Bokhari, A. ve Hasan, M. (2022). Marine Environment and Maritime Safety Assessment Using Port State Control Database. *Chemosphere*, 304, 135245.
<https://doi.org/10.1016/j.chemosphere.2022.135245>

- Chuah, L.F., Rof'ie, N.R.M, Salleh, N.H.M, Bakar, A.A., Oloruntobi, O., Othman, Fazlee, U.S.M., Mubashir, M. ve Asif, S. (2023). Analyzing the influencing factors of Port State Control for a cleaner environment via Bayesian network model. *Cleaner Engineering and Technology*, 14, 1-11. <https://doi.org/10.1016/j.clet.2023.100636>
- Demirci, S.M.E. ve Çiçek, K. (2020). Gemi Risk Faktörü Temelli Denetim Modeli: Paris Mou Denetimleri Uyum Analizi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 12(1), 1-24. <https://doi.org/10.18613/deudfd.775098>
- DTO. (2022). Türk Bayraklı Gemilerin Tutulmalarının Engellenmesi. İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası. <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sirkuler/turk-bayrakli-gemilerin-tutulmalarinin-engellenmesi-18606>
- Eyigün, Ö (2013). Liman Devleti Kontrolü (PSC) Rejimlerinde Kullanılan Hedefleme Sistemlerinin Analizi [Yayınlanmamış Yüksek Lisans tezi]. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı.
- Graziano, A., Mejia Jr, M.Q. ve Schröder-Hinrichs, J.U. (2018). Achievements and challenges on the implementation of the European Directive on Port State Control. *Transport Policy*, 72, 97-108. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.09.016>
- Kan, E. (2023). Türk Bayraklı Gemilerin Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC) Kapsamında Eksikliklerinin Belirlenmesi: Paris Mou Denetim Raporlarının İncelenmesi. *Çalışma ve Toplum*, 3(78), 2287-2314. <https://doi.org/10.54752/ct.1325644>
- Öztürk, O.B. ve Gökdemir Işık, N. (2016). Türkiye'de Uygulanmakta Olan Liman Devleti Kontrollerine Yönelik Bir Delphi Çalışması. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 8(2), 243 -271. <https://doi.org/10.18613/deudfd.266526>
- Rodríguez, E. ve Piniella, F. (2012). The new inspection regime of the Paris Mou on port state control: improvement of the system. *Journal of Maritime Research*, 9(1), 9-16. https://www.researchgate.net/publication/258833108_The_New_Inspection_Regime_of_the_Paris_Mou_on_Port_State_Control_Improvement_of_the_System
- Şanlıer, Ş. (2021). Paris Memorandumu denetim datalarının liman devletleri bağlamında analizi (2016-2018). *Turkish Studies - Economy*, 16(1), 477-489. <https://doi.org/10.47644/TurkishStudies.47169>

- Paris MoU. (2023). Organization. The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control.
<https://www.parismou.org/about-us/organisation>
- Uğurlu, Ö. ve Yıldız, S. (2016). Yolcu Gemisi Kazalarının Değerlendirilmesi ve Konumsal Analizi. *Journal of ETA Maritime Science*, 4(4), 289-302. <https://doi.org/10.5505/jems.2016.95967>
- Utikad. (2023). Türk Sahipli Filoda Tutulma Oranı 2022'de Yüzde 41 Arttı. Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği.
<https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/35744/turk-sahipli-filoda-tutulma-orani-2022-de-yuzde-41-arttiad>
- Uygur, S. (2019). Türk Bayraklı Gemilerin Paris MoU (Mutabakat Zaptı) Kapsamında 2013-2018 Yılları Arasındaki Performans Analizi [Yayınlanmamış Yüksek Lisans tezi]. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı.
- Yavuz, S. (2003). Dünyada Liman Devleti Denetimi ve Liman Devleti Denetimi İle İlgili Türk Mevzuatının AB Müktesebatıyla Uyumlaştırılması İçin Gerekli Düzenlemeler [Uzmanlık Tezi]. DPT Yayın No. 2667.
- Yılmaz, F. (2020). Evaluation of Port State Control (PSC) Performance of Turkish Flagged Merchant Ships in Paris Memorandum of Understanding (MoU) on PSC. *Turkish Journal of Maritime and Marine Sciences*, 6(1), 111-119.
- Yılmaz, F. ve Ece, N.J. (2017). Türk Bayraklı Gemilere Uygulanan Paris Mou - PSC Denetimlerine İlişkin Değişkenler ile Denetim Sonucu Arasındaki İlişkinin Analizi. *Journal of ETA Maritime Science*, 5(2), 172-185. <https://doi.org/10.5505/jems.2017.20592>