

Tokyo Mou Bölgesinde Gerçekleşen Gemi Tutuklamaları Üzerinde Rol Oynayan Değişkenlerin İncelenmesi

Bünyamin Kamal

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği/ Turgut Kıran Denizcilik Fakültesi/ Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, Türkiye

bunyamin.kamal@erdogan.edu.tr

Özet –Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün (IMO) en önemli teknik konvansiyonlarının birçoğu, gemilerin yabancı limanlara vardıklarında IMO düzenlemelerine uygun olduklarından emin olmak için denetimlerden geçmelerini gerektiren maddeler içermektedir. Başlangıçta bayrak devleti uygulamasına bir destek olarak tasarlanan bu denetimlerin uygulamada çok etkili olduğu görülmüştür. Bu bağlamda, liman devleti kontrolü kavramı, liman yetkililerinin taahhütleri aracılığıyla ziyaret eden yabancı bayraklı gemilere denetimler ve düzeltici önlemler uygulayarak gemilerin uluslararası kabul görmüş standartlara uyumunu iyileştirmek için ortaya çıkmıştır. Denetimler sonucunda, bu tür denetimlere tabi tutulan yabancı bayraklı gemiler tutuklanma ile karşı karşıya kalabilir ve bu nedenle ticari faaliyetlerini belirli bir süre için durdurmak zorunda kalabilirler. Gemilerin yüksek oranda tutuklanması hem bayrak ülkelerinin hem de denizcilik firmalarının itibarına zarar verecek ve küresel pazarda rekabet etmelerini zorlaştıracaktır. Tutuklanmadan kaynaklanan gecikmeler programda aksamalara yol açmakta ve gemi sahibi firmaların karlılığını azaltmaktadır. Sonuç olarak, konu hem deniz taşımacılığı firmaları hem de liman devleti yetkilileri tarafından ciddiye alınmalıdır. Bu nedenle, gemilerin tutuklanmasını azaltacak önemli değişkenlerin belirlenmesi büyük önem taşımaktadır. Bu amaçla, bu çalışma konuya nicel bir yaklaşım getirmekte ve Tokyo Mutabakat Zaptı (MOU) bölgeleri dikkate alınarak tutuklanan gemilere ilişkin istatistik verileri incelemektedir. Çalışma, gemi türleri, yaşları, tonajları, bayrakları, tutuklama süreleri gibi önemli tutuklama değişkenlerini inceleyerek tutuklanma oranının azaltılmasına ve emniyet yönetiminin iyileştirilmesine yardımcı olması beklenmektedir.

Anahtar Kelimeler –Liman Devleti Kontrolü, Deniz Emniyeti, Gemi Tutuklama, Tokyo MOU, Önemli Değişkenler

I. GİRİŞ

Bu IMO'nun en önemli teknik sözleşmelerinin birçoğu, gemilerin yabancı limanlara vardıklarında IMO düzenlemelerine uygun olduklarından emin olmak için denetimlerden geçmelerini gerektiren maddeler içermektedir. Başlangıçta bayrak devleti uygulamasına bir destek olarak tasarlanan bu denetimlerin uygulamada çok etkili olduğu görülmüştür (IMO, 2023). Deniz taşımacılığında belirlenen uluslararası kod ve kurallar bütünlüğüne göre denetim ve belgelendirme aktivitelerinin temelini oluşturan bayrak devleti denetlemelerinin arzu edilen düzeyde tam olarak etkin ve verimli işletilememesi nedeniyle, denizlerde can ve mal emniyeti, gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin bertaraf edilmesi, gemi personellerinin

hak ve çıkarları gibi hususlarda yapılan kontrollerde bayrak devleti denetleme mekanizması arzu edilen seviyede icra edilememiştir. Serbest rekabetin aksine olan ve gemilerin emniyetli navigasyon yapması hususunda karşı karşıya kalınan bu aksaklıklardan dolayı Liman Devleti Kontrol mekanizması tesis edilmiştir (Kart, 2020). Bu bağlamda, liman yetkililerinin taahhütleri aracılığıyla, ziyaretçi yabancı bayraklı gemilere denetimler ve düzeltici önlemler uygulayarak gemilerin uluslararası kabul görmüş standartlara uyumunu iyileştirmek için liman devleti kontrolü kavramı ortaya çıkmıştır (Öztürk, 2015). Liman Devleti Kontrolü (PSC), yabancı bayraklı gemilerin ulusal limanlarda, mürettebatın uluslararası düzenlemelere

uygunluğunu ve geminin ekipman ve durumunun bu düzenlemelere uygunluğunu sağlamak için denetlenmesidir (IMO, 2023).

Bir geminin standartları konusunda nihai sorumluluk bayrak devletine ait olsa da PSC gözetimi, düşük standartlı gemileri yakalamak için bir "güvenlik ağı" sunmaktadır. Standart altı gemilere odaklanmak ve çoklu denetimleri önlemek için denetimler dikkatlice koordine edilirse daha etkili olabilir çünkü bir ülkedeki bir limanı ziyaret eden bir gemi genellikle bölgedeki diğer ülkeleri de ziyaret eder. Bu doğrultuda, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), gemilerle alakalı düzenleme yapma ve bu bağlamda bölgesel anlaşmaların yapılmasını kolaylaştıran bölgesel iş birliğine ilişkin A.682(17) sayılı kararı kabul etmiştir. Bu sayede gereksiz denetimlerin gemileri geciktirmesi en aza indirilirken mümkün olduğunca çok sayıda geminin denetlenmesi de sağlanmış olur. Bu doğrultuda ülkeler liman devleti kontrolleri bağlamında ortak bir davranış sergilemek, bilgi alışverişinde bulunmak ve koordineli çalışmak üzere bir araya gelmiş ve aralarında liman devleti kontrol anlaşmaları imzalamışlardır (Öztürk, 2015). Liman Devleti kontrolüne ilişkin dokuz Mutabakat Zaptı (MoU) oluşturulmuştur: Avrupa ve Kuzey Atlantik için Paris MoU, Asya ve Pasifik için Tokyo MoU, Latin Amerika için Acuerdo de Via de Mar, Karayipler MoU, Batı ve Orta Afrika için Abuja MoU, Karadeniz MoU, Akdeniz MoU, Hint Okyanusu MoU ve Riyad MoU. Onuncu PSC rejimi Birleşik Devletler Sahil Güvenliği (USCG) tarafından yürütülmektedir (IMO, 2023).

Liman devletleri, kurdukları bölgesel anlaşmalara dayanarak limanlarını ziyaret eden yabancı bayraklı gemilerin denetimlerini gerçekleştirmektedir. Denizde bayrak devleti kontrolü gibi bir kontrol sistemi varken liman devleti kontrolünün her geçen gün daha da önem kazanması tesadüfi değildir. Liman Devleti kontrolü genellikle son güvenlik ağı olarak adlandırılır. (Streeter, 1999). Liman Devleti kontrolü, uluslararası deniz taşımacılığında genel kabul gören temel uluslararası kuralların ticaret gemileri tarafından usulüne uygun olarak uygulanıp uygulanmadığı ve uluslararası standartların korunup korunmadığı bağlamında ticaret gemisinin uğradığı limanların devletleri tarafından denetlenmesini öngörmektedir. Liman Devleti kontrolü, ülke sınırları içerisinde düzeltici

tedbirler alınana kadar veya en yakın tersanede onarım talep edilene kadar geminin alıkonulması gibi idari yaptırımları içerir (Öztürk, 2015).

Liman devleti kontrollerinin temel amacı, yabancı bayraklı gemilerin limanlarında kıyı devletleri tarafından geminin durumunu denetlemek, denetlenen gemilerin inşa yılı, türü, taşınmasını yaptığı yük gibi hususiyetlerine göre uymak zorunda olduğu ulusal mevzuatlara ve uluslararası kurallara uygunluğunu sağlamaktır (Kart, 2020). Liman Devleti kontrolü, liman devletine iç sularda yabancı bayraklı gemiler üzerinde yargı yetkisi veren bir kuraldır ve Liman Devleti yetkisi aşağıdaki unsurları içerir (Abdu, 1999):

1. Gemi sertifikalarının denetlenmesi
2. Geminin fiziksel denetimi
3. Buna ek olarak, nedenin kanıtlanması üzerine geminin alıkonulması

Alıkonulan gemiler hususunda belirtilmelidir ki, yönetici denizcilik firması gemideki teknik veya yönetim sorunlarını gemideki mürettebatın güvenliğine veya deniz çevresine herhangi bir tehdit oluşturmayacak şekilde iyileştirmedikçe veyahut düzeltmedikçe gemiler serbest bırakılmamaktadır (Heij et al., 2011).

Denetimler sonucunda, bu tür denetimlere tabi tutulan yabancı bayraklı gemiler alıkonulma ile karşı karşıya kalabilir ve bu nedenle ticari faaliyetlerini durdurmak zorunda kalabilirler. Gemilerin alıkonulma oranının yüksek olması, denizde hala oldukça büyük bir standart altı gemi filosunun bulunduğunu göstermektedir ki bu durum sadece deniz güvenliği açısından risk teşkil etmekle kalmayıp aynı zamanda önemli kayıplara yol açmakta ve denizcilik verimliliği üzerinde zararlı bir etki yaratmaktadır. Ayrıca, yüksek oranda gemi alıkonulması hem bayrak ülkelerinin hem de denizcilik firmalarının itibarına zarar verecek ve küresel pazarda rekabet etmelerini zorlaştıracaktır (Yang et al., 2021). Tutuklanmadan kaynaklanan gecikmeler gemi sefer programlarında aksamalara yol açmakta ve gemi sahibi firmaların karlılığını azaltmaktadır. Sonuç olarak, konu hem deniz taşımacılığı firmaları hem de liman devleti yetkilileri tarafından ciddiye alınmalıdır (Anderson, 2002). Bu nedenle, tutuklamaya yönelik risk yönetimi stratejileri üzerine yapılacak araştırmalar, yukarıda bahsi geçen sorunların etkin bir şekilde ele alınmasına büyük katkı

sağlayacaktır. Bu amaçla, bu çalışma konuya nicel bir yaklaşım getirmekte ve Tokyo Mutabakat Zaptı (MOU) bölgeleri dikkate alınarak tutuklanan gemilere ilişkin istatistik verileri incelemektedir.

II. ARAŞTIRMA YÖNTEMİ VE BULGULAR

Gemi tutuklamalarında rol oynayan önemli değişkenleri belirlemek ve tutuklama sürelerinin nasıl azaltılabileceğine ilişkin öneri ve tavsiyelerde bulunmak amacıyla bu çalışma konuya nicel bir yaklaşım getirmekte ve Tokyo Mutabakat Zaptı (MOU) bölgeleri dikkate alınarak, tutuklanan gemilere ilişkin gemi türleri, yaşları, tonajları, bayrakları, tutuklama süreleri gibi önemli tutuklama değişkenleri istatistik olarak incelemektedir. Bu amaca binaen, çalışmamızda, Haziran 2017 ile Şubat 2023 tarihleri arasında Tokyo Mou kapsamında tutuklanma ile sonuçlanan 5020 tutuklamaya ilişkin veri analiz edilmiştir. Veriler Tokyo Mou gemi tutuklama listesi veri tabanından çekilmiştir (Tokyo Mou, 2023). Burada belirtilmelidir ki gemi yaşları 0-10, 10-20, 20-30 ve 30 üzeri olarak, gemi kapasiteleri 0-10.000 groston, 10.000-20.000 groston, 20.000-30.000 groston ve 30.000 groston üzeri olarak ve gemilerin tutuklu kalma süreleri 0-2 gün, 3-5 gün arası ve 5 gün üzeri olarak sınıflandırılmıştır.

Gemilerin Tiplerine Göre Tutuklanma Verilerinin İncelenmesi

Derlenen veriler analiz edildiğinde Şekil 1’de de görüleceği üzere çok tutuklanan gemi çeşidi olarak yaklaşık %40’lık bir oranla kuru yük gemileri karşımıza çıkmaktadır. 7 yıllık süreç içerisinde denetlenen kuru yük gemilerinden şekle göre 1970 tanesi tutuklanmıştır. Bunu takiben, genel kargo gemileri %23’lük bir oranla 1153 kez tutuklanmıştır. Konteyner ve tanker gemileri de sırasıyla %11 ve %10 gibi oranlarla azımsanmayacak derecede tutuklama tecrübe etmiştir. Ayrıyeten belirtilmelidir ki, özel amaçlı, gaz taşıyıcı, araba taşıyıcı, Ro-Ro kargo, kılavuz botu, ağır yük taşıyan ve canlı hayvan taşıyan gemiler de az sayıda da olsa tutuklanan diğer gemi çeşitleridir.

Gemi Tiplerine Göre Tutuklanma Sayıları

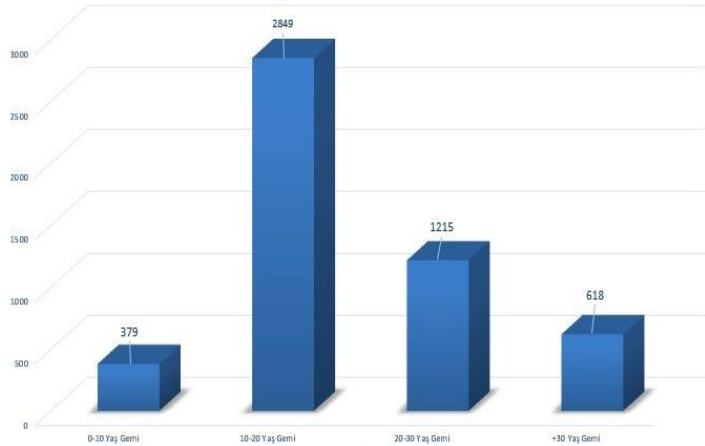


Şekil 1. Gemi Tiplerine Göre Tutuklanma Sayıları

Gemilerin Yaşlarına Göre Tutuklanma Verilerinin İncelenmesi

Şekil 2’de de görüldüğü üzere tutuklanan gemilerin çoğunluğunu %57’lik bir oranla 10-20 yaş arasındaki gemiler oluşturmaktadır. Bunu 1215 adet tutuklama ile 20-30 yaş arası gemiler takip etmekte iken 0-10 yaş arası gemiler %7’lik bir oranla en az düzeyde tutuklama tecrübe eden grup olmuştur.

Tutuklanan Gemilerin Yaş Dağılımı



Şekil 2. Tutuklanan Gemilerin Yaş Dağılımı

Gemilerin Tonajlarına Göre Tutuklanma Verilerinin İncelenmesi

Aşağıda Şekil 3’te de görüldüğü üzere, tutuklanan gemilerin groston aralıklarına bağlı olarak incelediğimizde en çok tutuklanan aralığın 0-10.000 grosston arası olduğunu görmekteyiz. Yaklaşık olarak tutuklanan gemilerin %50’si kapasite olarak bu segmenttedir. Bu segmenti 1771 adet tutuklanma adediyle 30.000 grosston üzeri kapasite segmenti takip etmektedir. Bu segment yaklaşık %35’lik bir yüzde ile en fazla tutuklanan ikinci segmenttir. En az tutuklanan

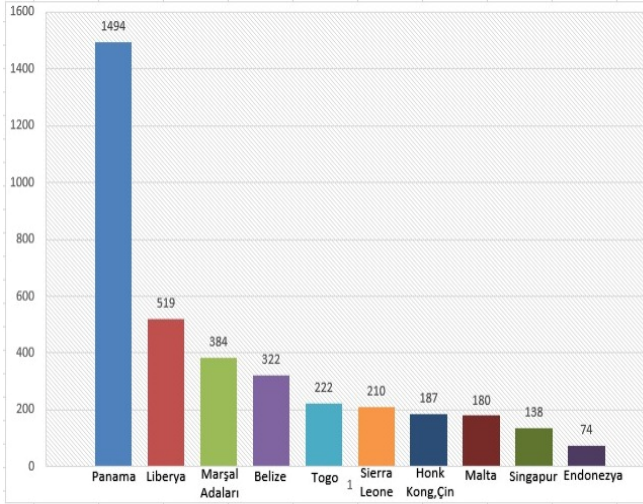
gemi tonaj segmenti ise 515 adet ile 10.000-20.000 groston aralığındaki gemilerdir.



Şekil 3. Tonajlarına Göre Tutuklanan Gemilerin Dağılımı

Gemilerin Bayraklarına Göre Tutuklanma Verilerinin İncelenmesi

Derlenen verileri incelediğimizde aşağıdaki Şekil 4'te de görüldüğü üzere en yüksek oranda tutuklama yaşayan gemi bayrağı olarak %30'luk bir oranla Panama bayrağı karşımıza çıkmaktadır ve bu bayrağı Liberya, Marşal Adaları, Belize ve Togo gibi ülkeler sırasıyla takip etmektedir.

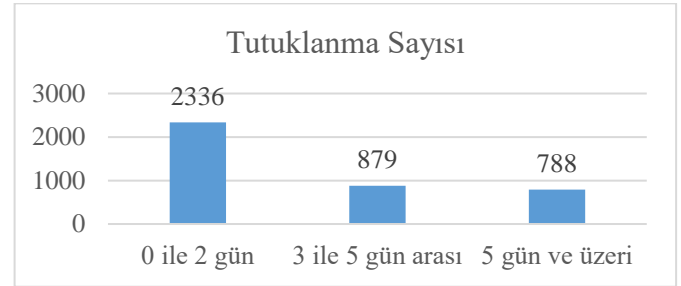


Şekil 4. Gemilerin Bayraklarına Göre Tutuklanma Verileri

Gemilerin Tutuklu Kalma Sürelerine Göre Verilerinin İncelenmesi

Gemilerin tutukluluk süreleri bağlamında verisi eksik olanlar temizlendikten sonra 4003 adet tutuklanma verisi analize tabi tutulmuştur. Şekil 5'te de görüldüğü üzere tutuklanan gemilerin yaklaşık %58'i 0-2 gün arası tutuklu kalmıştır. Verilere göre, 897 adet gemi 3-5 gün aralığında tutuklanmıştır ve bu %22'lik bir orana denk

gelmektedir. 5 gün ve üzeri tutuklanan gemi adedi 788'dir ve bu toplam tutuklanma oranı içinde %20'lik bir yüzdeye tekabül etmektedir.



Şekil 5. Gemilerin Tutuklu Kaldığı Sürelerin Güz Bazında Dağılımı

III. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Yaş bağlamında, tutuklanan gemilerin çoğunluğunun 10-20 yaş arası olduğunu göstermektedir. Bu durum, bu yaş grubundaki gemilerin bakım ve onarım ihtiyacının arttığı, ancak yeterli özenin gösterilmediği anlamına gelebilir. Bu yaş segmentindeki gemilere liman devleti kontrollerinde ekstra önem verilmelidir. Tutuklanan gemilerin en az sayıda olduğu yaş grubu ise 0-10 arasındadır. Bu durum, bu yaş grubundaki gemilerin daha yeni ve modern olduğu, dolayısıyla güvenlik ve çevre standartlarını daha iyi karşıladığı anlamına gelebilir.

Alıkonulan gemilerin kapasitesi göz önüne alındığında, alıkonulan gemilerin çoğunluğunun 10.000 grosstonun altında olduğu görülmektedir. 2517 adet ile, bu segment incelenen dönem içerisinde alıkonulan tüm gemilerin %46'sına denk gelmektedir. Bunda yaşlı koster filosunun önemli rol oynadığı düşünülebilir. Bu rakamı 30.000 grosstonun üzerindeki segment takip etmektedir. Bu segment alıkonulan tüm gemilerin %32'sini oluşturmaktadır. Bunlar arasında en az alıkonulan gemi kapasitesi segmenti %9,5 ile 10.000 ile 20.000 grosston arasında. Kapasiteyi dikkate alarak keskin bir yorum yapmak şu an için erkendir ve 10.000 grosstonun altındaki gemilerin diğer parametrelerini de dikkate alarak kapsamlı bir analiz yapılmalıdır.

Bayrak verilerine baktığımızda, tutuklanan gemilerin bayraklarının büyük bir kısmının Panama, Liberya, Marşal Adaları, Belize, Togo gibi ülkelerden olduğunu görüyoruz. Bu ülkeler, gemilerin sicil kaydı için düşük ücretler, az vergiler, esnek kurallar ve kolay işlemler sunan ülkelerdir. Bu nedenle bu ülkelerin bayraklarına "elverişli bayrak (flag of convenience-FOC)" veya

“kolay bayrak” denir. Bu tür bayraklar, gemi sahiplerine veya işletenlere mali ve idari avantajlar sağlar ancak aynı zamanda denetim ve güvenlik açısından sorunlar da yaratır. Bu ülkelerin denizcilik otoriteleri genellikle yeterli kapasiteye veya yetkinliğe sahip değildir ve düşük denetim standartlarından dolayı bazen güvenlik ve çevresel önlemleri ihmal edebilirler. Bu sonuç olarak bu tür bayraklı gemilerin tutuklanma riskini artırır. Bu bağlamda Tokyo Mou Liman Devleti kontrollerinde, elverişli bayrak taşıyan gemilere ve özellikle Panama bayraklı gemilere karşı daha sıkı kontroller uygulamalı ve gerekli önlemleri alınmalıdır.

Tutuklama sürelerini dikkate aldığımızda, toplam tutuklamaların %41’i 3 gün ve üzeri tutuklanma ile neticelenmiştir. Bu çok yüksek bir orandır zira gemilerin bir günlük işletme maliyetlerinin bile çok yüksek meblağlarda olduğu bir durumda uzun süreli tutuklamayla sonuçlanan denetlemelerin etraflıca incelenmesi gerekmektedir. Bu bağlamda uzun süreli tutuklamayla karşı karşıya kalan gemilerin hangi kodlardan yetersizlik aldığı mevzuu tek tek incelenmelidir. Bu bağlamda armatörlük firmalarının tutuklamaya yol açan yetersizlik yenilen kodları etraflıca inceleyerek, gereken tedbirleri alması, sorunlu hususları bertaraf etmesi ve tekrardan tutuklama tecrübesi yaşamamaları açısından önem arz etmektedir.

KAYNAKLAR

- [1] Abdu, A. W. (1999). Recommendations for improved implementation of port state control in Nigeria. Yüksek Lisans Tezi, World Maritime University, Maritime Safety And Environment Protection.
- [2] Anderson, D. (2002). The effect of port state control on substandard shipping. *Maritime Studies*, 2002(125), 20-25.
- [3] Heij, C., Bijwaard, G. E., & Knapp, S. (2011). Ship inspection strategies: Effects on maritime safety and environmental protection. *Transportation research part D: transport and environment*, 16(1), 42-48.
- [4] IMO, 2023. Port State Control, Available: <https://www.imo.org/en/ourwork/msas/pages/portstatecontrol.aspx>
- [5] Kart, M.A., 2020. Ülkemiz Bayrak Devleti Denetim Rejimi İncelenmesi ile Türk Bayraklı Gemilere Uygulanan Paris Mou Liman Devleti Denetimlerindeki Bulguların Analizi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü
- [6] Öztürk, O.B., 2015. Yabancı Bayraklı Gemilerin Denetim Kriterleri ve Liman Devleti Kontrolü Sorunları Üzerine Bir Çalışma, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- [7] Streeter, B., 1999. “No place to hide, Address given at Mare Forum 99”. 22 June, Amsterdam, the Netherlands
- [8] Tokyo Mou, 2023. Detention List, Available: https://www.tokyo-mou.org/inspections/detentions/detention_list.php
- [9] Yang, Z., Wan, C., Yang, Z., & Yu, Q. (2021). Using Bayesian network-based TOPSIS to aid dynamic port state control detention risk control decision. *Reliability Engineering & System Safety*, 213, 107784.