



T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ-CERRAHPAŞA
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ



YÜKSEK LİSANS TEZİ

KARADENİZ MEMORANDUMU YENİ DENETİM REJİMİ KAPSAMINDA
GEMİ DENETİM ORANI HEDEFLERİNİN BELİRLENMESİ

Onur TURHAN

DANIŞMAN
Doç. Dr. Esmâ Gül EMECEN KARA

Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı

Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği (F.B.E), Tezli Yüksek Lisans Programı

Haziran, 2024

TEZ KABUL VE ONAYI

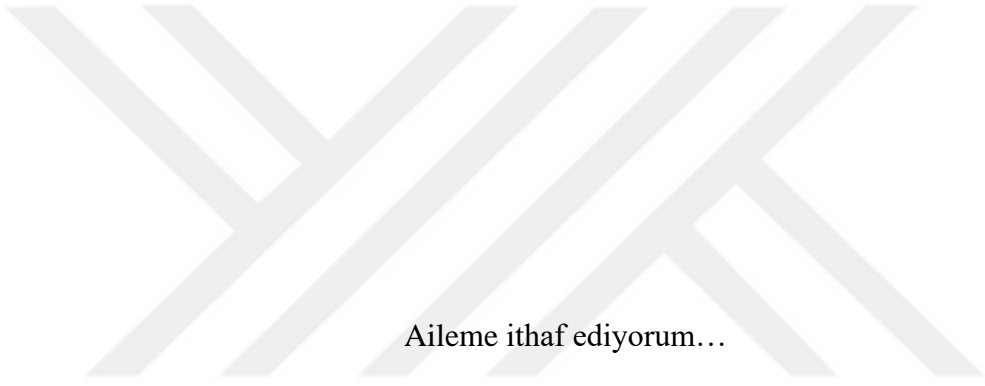
Onur TURHAN tarafından, **Doç. Dr. Esmâ Gül EMECEN KARA** danışmanlığında hazırlanan "**KARADENİZ MEMORANDUMU YENİ DENETİM REJİMİ KAPSAMINDA GEMİ DENETİM ORANI HEDEFLERİNİN BELİRLENMESİ**" başlıklı bu çalışma, jürimiz tarafından **02/07/2024** tarihinde yapılan sınav sonucunda **oy birliği** ile başarılı bulunarak **Yüksek Lisans Tezi** olarak kabul edilmiştir.

Tez Jürisi		İmza	Sonuç
DANIŞMAN	Doç. Dr. Esmâ Gül EMECEN KARA		<input checked="" type="checkbox"/>
	İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa		Kabul
	Deniz Ulaştırma ve İşletme		<input type="checkbox"/>
	Mühendisliği (F.B.E) Anabilim Dalı		Ret
ÜYE	Doç. Dr. Olgay OKŞAŞ		<input checked="" type="checkbox"/>
	İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa		Kabul
	Deniz Ulaştırma ve İşletme		<input type="checkbox"/>
	Mühendisliği (F.B.E) Anabilim Dalı		Ret
ÜYE	Dr. Öğr. Üyesi Ozan Hikmet ARICAN		<input checked="" type="checkbox"/>
	Kocaeli Üniversitesi		Kabul
	Denizcilik İşletmeleri Yönetimi		<input type="checkbox"/>
	Anabilim Dalı		Ret

BEYAN

Bu tez çalışmasının kendi çalışmam olduğunu, tezin planlanmasından yazımına kadar bütün aşamalarda etik dışı davranışımın olmadığını, bu tezdeki bütün bilgileri akademik ve bilimsel etik kuralları içinde elde ettiğimi, bu tez çalışmasıyla elde edilmeyen bütün bilgi ve yorumlara kaynak gösterdiğimi ve bu kaynakları da kaynaklar listesine aldığımı, yine bu tezin çalışılması ve yazımı sırasında patent ve telif haklarını ihlal edici bir davranışımın olmadığını ve her türlü hukuki sorumluluğu aldığımı kabul ederim.

Onur TURHAN



Aileme ithaf ediyorum...

BÜTÇE DESTEKLERİ

KARADENİZ MEMORANDUMU YENİ DENETİM REJİMİ KAPSAMINDA GEMİ DENETİM ORANI HEDEFLERİNİN BELİRLENMESİ

Bu tez çalışması için herhangi bir kurumdan bütçe desteği alınmamıştır.



TEŞEKKÜR

Çalıőmamda benden desteklerini esirgemeyen kıymetli danışman hocam Doç. Dr. Esmâ Göl Emecen Kara'ya teşekkür ederim. Yine hem çalışma süresince hem de hayatımın her safhasında tüm zorlukları benimle göğüsleyen destekçim ve en büyük umutlarım olan çok sevgili eőim ile kıymetli varlıklarım çocuklarıma sonsuz teşekkür ederim.

Haziran 2024

Onur TURHAN

İÇİNDEKİLER

Sayfa No

TEZ KABUL VE ONAYI.....	ii
BEYAN	iii
BÜTÇE DESTEKLERİ	v
TEŞEKKÜR.....	vi
İÇİNDEKİLER.....	vii
ŞEKİL LİSTESİ	ix
TABLO LİSTESİ.....	x
KISALTMA LİSTESİ.....	xi
ÖZET	xiii
ABSTRACT	xv
1. GİRİŞ.....	1
2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE	6
2.1. LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ DÜZENLEYİCİ TEMELLERİ.....	6
2.2. BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ.....	7
2.3. IMO NEZDİNDE LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ.....	8
2.4. LİMAN DEVLETİ KONTROLÜNE İLİŞKİN OLARAK IMO'NUN ROLÜ	10
2.5. IMO PSC PROSEDÜRLERİNİN UYGULAMA ALANLARI.....	11
2.6. ILO PSC PROSEDÜRLERİNİN UYGULAMA ALANLARI	13
2.7. BÖLGESEL LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ REJİMLERİ.....	13
2.8. BİRDEN FAZLA PSC REJİMİNE ÜYE OLMA DURUMU.....	16
2.9. PSC GEMİ SEÇİMİ ve YENİ DENETİM REJİMİ (NIR).....	17
2.9.1. Risk Temelli Hedefleme Sistemi.....	18
2.9.2. Yeni Denetim Rejimi (NIR).....	18
2.9.3. NIR Uygulayan PSC Rejimleri	19
2.10. PARİS MOU VE AVRUPA BİRLİĞİ PSC DİREKTİFİ.....	20
2.10.1. Paris MoU Organizasyon Yapısı.....	20
2.10.2. Paris MoU Denetim Hedef ve Taahhütleri.....	20
2.10.3. Avrupa Birliği PSC Direktifi.....	21

2.11. KARADENİZ MEMORANDUMU (BS MOU) TARİHÇE VE YAPI	23
2.11.1. BS MoU Tarihçesi.....	23
2.11.2. BS MoU Organizasyon Yapısı.....	24
2.11.3. BS MoU Üyesi Ülkelerin PSC Rejimlerine Müşterek Üyelik Durumları	28
2.12. BS MOU YENİ DENETİM REJİMİ (BS MOU NIR)	28
2.12.1. BS MoU Gemi Risk Profili	29
2.12.2. BS MoU Denetim Kategorileri	29
2.12.3. BS MoU PSC Denetimleri Zaman Penceresi.....	31
2.12.4. BS MoU PSC Denetimleri Seçim Düzeni.....	31
2.13. BS MOU GEMİ İZLEME LİSTELERİ.....	32
3. YÖNTEM	33
3.1. PARİS MOU DENETİM HEDEF VE TAAHHÜTLERİ	33
3.2. BS MOU DENETİM HEDEF VE TAAHHÜTLERİ.....	34
3.3. KULLANILAN VERİLER VE PSC DENETLEME PERFORMANSININ BELİRLENMESİ İÇİN YÖNTEM	36
4. BULGULAR	38
4.1. BS MOU MEVCUT DENETİM HEDEFLERİNE DAYALI PSC PERFORMANSI..	38
4.2. BS MOU NIR KAPSAMINDA SEÇİM DÜZENİ VERİLERİNE DAYALI PSC PERFORMANSI	39
4.3. BS MOU SWL PSC PERFORMANSI.....	44
5. TARTIŞMA.....	47
6. SONUÇ VE ÖNERİLER	55
KAYNAKLAR.....	58
İNTİHAL RAPORU İLK SAYFASI	64
ETİK KURUL İZİN YAZISI	65
KURUM İZİN YAZILARI.....	66
ÖZGEÇMİŞ	67

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa No
Şekil 2.1: BSIS Giriş Sayfası Ekran Görüntüsü.	27
Şekil 4.1: BS MoU Bölgesel Yıllık Gemi Denetim Oranları (%).	38
Şekil 4.2: BS MoU Üyesi Ülkelerin Bireysel Denetim Hedeflerine Ulaşma Dereceleri.	39
Şekil 4.3: BS MoU Gemi Denetim Öncelik Sınıfı Oranlarının Karşılaştırılması.	40
Şekil 4.4: BS MoU Üye Ülkelerin Öncelik Sınıfları Gemi Denetim Oranları.	41
Şekil 4.5: BS MoU Üye Ülkeler Denetim Seçim Önceliklendirmesi Yüzdesel Dağılımı.	43
Şekil 4.6: Gemi Seçim Düzeni Sınıflarına Göre BS MoU Üye Ülkeler Denetim Performansları.	44

TABLO LİSTESİ

	Sayfa No
Tablo 2.1: Birden Fazla PSC Rejimine Tabi Ülkeler Listesi.	17
Tablo 2.2: PSC Rejimleri NIR Zaman Aralıkları ve Seçim Düzenleri.	19
Tablo 3.1: Performans Sınıfları.	37
Tablo 4.1: SWL Kapsamında Gemi Denetim Oranları.	45
Tablo 5.1: SWL Uygulama Senaryoları ve Olası Sonuçları.....	51

KISALTMA LİSTESİ

Kısaltmalar	Açıklama
AB	: Avrupa Birliği
AFS 2001	: 2001 Gemilerdeki Zararlı Boya Sistemlerinin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşme
APCIS	: Tokyo MoU Asya Pasifik Bilgisayarlı Bilgi Sistemi
BS MoU	: Karadeniz Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Mutabakat Muhtırası (<i>kısaca: Karadeniz Memorandumu</i>)
BSIS	: Karadeniz Bilgi Sistemi
BUNKERS 2001	: 2001 Gemi Yakıtı Kaynaklı Kirlilik İçin Hukuki Sorumluluk Uluslararası Sözleşmesi
BWM 2004	: 2004 Gemi Balast Suyu ve Sedimentlerinin Kontrolü ve Yönetimine İlişkin Uluslararası Sözleşme, değiştirildiği şekliyle
CIC	: Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyası
CLC 69	: 1969 Petrol Kirliliğinden Kaynaklanan Zarar İçin Hukuki Sorumluluk Uluslararası Sözleşmesi
CLC PROT 92	: 1969 Petrol Kirliliğinden Kaynaklanan Zarar İçin Hukuki Sorumluluk Uluslararası Sözleşmesi'ni Değiştiren 1992 Protokolü, değiştirildiği şekliyle
COLREG 72	: 1972 Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları Sözleşmesi, değiştirildiği şekliyle
FSI	: Bayrak Devleti Uygulamaları
HRS	: Yüksek Riskli Gemi
III	: IMO Enstrümanları Uygulama
ILO	: Uluslararası Çalışma Organizasyonu
IMO	: Uluslararası Denizcilik Organizasyonu
ISM	: Uluslararası Emniyet Yönetimi
LL 66	: 1966 Uluslararası Yükleme Hatları Sözleşmesi, değiştirildiği şekliyle
LL PROT 88	: 1966 Uluslararası Yükleme Hatları Sözleşmesi'ne ilişkin 1988 Protokolü, değiştirildiği şekliyle
LRS	: Düşük Riskli Gemi
MAB	: Paris MoU Danışma Kurulu

MARPOL	: 1973 Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme, 1978 ve 1997 Protokolleri ile değiştirildiği şekliyle
MED MoU	: Akdeniz Memorandumu
MLC	: Denizcilik Çalışma Sözleşmesi
MoU	: Mutabakat Muhtırası - Memorandum
NIR	: Yeni Denetim Rejimi
PSC	: Liman Devleti Kontrolü
PSCC	: Liman Devleti Kontrolü Komitesi
PSCO	: Liman Devleti Kontrol Uzmanı
RO	: Tanınmış Kuruluş
USCG	: Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenlik
SOLAS 74	: Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi, değiştirildiği şekliyle
SOLAS PROT88	: 1974 Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi'ne ilişkin 1988 Protokolü
SRP	: Gemi Risk Profili
SRS	: Standart Riskli Gemi
STCW 78	: 1978 Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi, değiştirildiği şekliyle
SWL	: BS MoU Gemi İzleme Listesi
THETIS	: Paris MoU Bilgi Sistemi
TONNAGE 69	: 1969 Gemi Tonaj Ölçümüne İlişkin Uluslararası Sözleşme, değiştirildiği şekliyle
UN	: Birleşmiş Milletler
UNCLOS	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi

ÖZET

[YÜKSEK LİSANS TEZİ]

KARADENİZ MEMORANDUMU YENİ DENETİM REJİMİ KAPSAMINDA GEMİ DENETİM ORANI HEDEFLERİNİN BELİRLENMESİ

[Onur TURHAN]

İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı

Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği (F.B.E), Tezli Yüksek Lisans Programı

[Danışman: Doç. Dr. Esmâ Gül EMECEN KARA]

Bu çalışmada, Karadeniz Memorandumu (BS MoU) çerçevesinde 2016 yılından itibaren uygulanan ve denetimlerin daha etkin ve hedef odaklı olmasını amaçlayan yeni denetim rejimi (NIR) kapsamında, gemi denetim oranı hedefleri incelenmiştir. Çalışmanın temel amacı, BS MoU özelinde gemi denetimi için öncelik sınıflandırmasına göre gemiler için liman ziyaretlerinde gerçekleştirilen Liman Devleti Kontrolü (PSC) denetimlerini irdelemektir. Bu bağlamda, bölgenin kendine özgü yapısı, ülkelerin coğrafi konumları ve PSC denetimi ile ilgili kaynakları dikkate alınarak hem bölgesel hem de ülkesel bazda denetim hedeflerinin belirlenmesi üzerinde durulmaktadır. Bu yönde çalışmada, 2016-2023 yılları arasında Karadeniz bölgesinde gerçekleştirilen PSC denetimlerine ait veriler kullanılarak, BS MoU üye ülkelerin gemi denetim performansları değerlendirilmiştir. Çalışma, gemi denetim süreçlerinin iyileştirilmesi ve bölgesel deniz emniyetinin artırılması için önemli bilgiler sağlayarak, Karadeniz Memorandumu kapsamında yürütülmekte olan Gemi İzleme Listesi (SWL) uygulamasının da denetim rejimine dahil edilmesi gerekliliğini vurgulamaktadır. Aynı zamanda, Memorandum kapsamında gemi denetim hedef ve taahhütlerinin kapsamlı bir şekilde değerlendirilmesine ilişkin öneriler sunulmuştur.

Çalışmanın, Karadeniz bölgesindeki standart altı gemilerin elimine edilmesine yönelik stratejik planlamaya temel oluşturacağı ve diğer bölgesel PSC rejimleri için model teşkil edebileceği değerlendirilmektedir. |

Haziran 2024 , [83] sayfa.

Anahtar kelimeler: | Karadeniz Memorandumu (BS MoU), Liman Devleti Kontrolü (PSC), Yeni Denetim Rejimi (NIR), SRP, Gemi Seçim Düzeni |



ABSTRACT

[M.Sc. THESIS]

**[DETERMINATION OF THE SHIP INSPECTION RATE TARGETS WITHIN THE
SCOPE OF THE BLACK SEA MEMORANDUM OF UNDERSTANDING NEW
INSPECTION REGIME]**

[Onur TURHAN]

İstanbul University-Cerrahpaşa

Institute of Graduate Studies

Department of Marine Transportation Management Engineering

**Department of Marine Transportation Management Engineering (FBE), Master
Programme with Thesis**

[Supervisor : Assoc. Prof. Dr. Esma Gül EMECEN KARA]

[The Black Sea Memorandum of Understanding on Port State Control (BS MoU), aiming to make inspections more effective and targeted, has been implementing new inspection regime (NIR) since 2016. This study examines ship inspection rate targets under the BS MoU NIR. The main objective of the study is to explore the necessity of Port State Control (PSC) inspections conducted during port visits for ships according to priority classification specifically under the BS MoU. In this context, this study focuses on determining inspection targets on both regional level and a national basis, considering the unique structure of the Black Sea region, the geographical locations of the States in the region and their resources related to PSC inspections. In this study, the performance of ship inspections by BS MoU member states was evaluated using data from PSC inspections conducted in the Black Sea region between 2016 and 2023. The study provides critical insights for improving ship inspection processes and enhancing regional maritime safety. It emphasizes the necessity of incorporating the Ship Watch List (SWL) application into the inspection regime under the Black Sea Memorandum.

Furthermore, it offers recommendations for a comprehensive evaluation of ship inspection targets and commitments within the Memorandum.

The study is expected to form the basis for strategic planning aimed at eliminating substandard ships in the Black Sea region and would serve as a model for other developing regional PSC regimes. |

June 2024, |83| pages.

Keywords: |Black Sea MoU, BS MoU, PSC, NIR, SRP, Selection Scheme, Inspection Priority|



1. GİRİŞ

Dünya, onu Samanyolu Galaksisindeki diğer gezegenlerden ayıran rengi nedeniyle “Mavi gezegen” olarak da adlandırılmaktadır. Dünya, bu ismini üzerinde bulunan okyanuslardan almaktadır. Dünya yüzeyinin yaklaşık %71’lik kısmı su ile kaplıdır (www.usgs.gov/special-topics/water-science-school/science/how-much-water-there-earth, Erişim tarihi: 5 Mayıs 2024). Bu yoğun su miktarı, taşımacılık için deniz yollarının kullanımına olanak sağlamaktadır. Deniz yolu taşımacılığı diğer taşıma türlerine kıyasla çok daha düşük maliyetleri içermekte ve çok daha büyük miktardaki yüklerin bir seferde taşınabilmesine olanak sağlamaktadır (Kart, 2020). Bu avantajlar ve dünyamızda kapsadığı alan dikkate alındığında deniz ticaretinin oldukça büyük bir hacme sahip olabileceği bir gerçektir. Bu bağlamda Clarkson PLC, 2023 yılı raporunda denizcilik sektörünün tüm uluslararası ticaretin %85’ini taşımaya devam ettiğini belirtmektedir (Clarkson, 2023).

Deniz yolu vasıtasıyla gerçekleştirilen uluslararası ticaret, dünya ekonomisini olumlu yönde etkilemektedir. Diğer yandan deniz yolu ticareti, deniz trafiğinin artması ve bu artışa bağlı deniz kazaları ve denizlerdeki kirlilik artışı gibi sorunları da beraberinde getirmektedir. Bu bağlamda, olası olumsuzlukların dünya ticaretindeki negatif yönlü ekonomik etkilerini ve denizlerdeki çevresel zararlarını en aza indirmek amacıyla, deniz yolunu kullanan devletlerin hem kendi bayrakları altındaki gemileri seyir öncesi denetlemeleri hem de limanlarına gelen yabancı gemileri denetlemeleri gerekmektedir. Bu denetimlerin, denizcilikle doğrudan ya da dolaylı ilişkisi olan tüm devletlerce belirlenen ve kabul edilen uluslararası standartlara göre yapılması zorunlu hale gelmiştir. Bu sayede, seyir güvenliği, emniyeti ve denizel çevrenin korunması sağlanacaktır (Ercan, 2010).

Ticaret hacminin yoğunluğu beraberinde mevcut durumu yönetme zorluğunu da doğurmaktadır. Nitekim, Birleşmiş Milletler (UN) yoksulluğun sona erdirilmesi, çevrenin korunması, iklim krizine karşı önlem alınması, refahın adil paylaşımı ve barışı hedefleyerek, Sürdürülebilir Kalkınma Amaçlarını ortaya koymuştur. Bu Amaç Programlarından birisi de “*Sudaki Yaşam-Sürdürülebilir kalkınma için okyanusları, denizleri ve deniz kaynaklarını korumak ve sürdürülebilir kullanmak*” olarak belirlenmiştir (<https://sdgs.un.org/goals/goal14>., Erişim tarihi: 25 Mart 2024). Bu da demek oluyor ki, deniz ticareti ve paydaşları için küresel

boyutta uygulanmakta olan ve uygulanmaya devam edecek olan idari düzenlemelere her koşulda ihtiyaç duyulacaktır. Bu doğrultuda, uluslararası hukuk eli ile denizler, insanlığın ortak çıkarları ile belirli devletlerin özel çıkarları arasında ideal bir dengeyi sağlama maksadıyla farklı hukuki rejimlere tabi tutulmuştur (Okur, 2008).

Bir ülkenin uluslararası hukuk gereği sahip olduğu liman devleti yetkisine dayanarak icra edilen Liman Devleti Kontrolü (PSC), yabancı bir geminin mevcut durumunu ve taşıması zorunlu ekipmanlarının uluslararası kurallara uygun olup olmadığını, geminin bu uluslararası düzenlemelere uygun olarak donatılarak işletildiğini doğrulamak ve böylece denizde can ve mal emniyeti ile birlikte deniz güvenliğinin, çevre korumasının ve gemideki yaşam ve çalışma koşullarının tehlikeye atılmamasını sağlamak için kendi ulusal limanlarında kendi yetkili gemi denetim görevlilerince icra ettikleri denetim faaliyetidir.

Günümüzde, liman devleti kontrolü genel olarak bireysel bir ülke tarafından değil, iş birliğini içerecek şekilde daha standart ve daha harmonize olmayı amaçlayan bölgesel bazda oluşturulmuş PSC rejimleri marifetiyle yapılmaktadır. Bu amaçla halihazırda on adet bölgesel PSC rejimi mevcuttur. Kurulmuş PSC rejimleri, 8 mutabakat muhtırası (Memorandum of Understanding – MoU), 1 adet Anlaşma ve 1 adet ulusal denetim rejiminden ibarettir. Bölgesel PSC rejimleri, Avrupa ve Kuzey Atlantik bölgesinde Paris MoU, Asya ve Pasifik bölgesinde Tokyo MoU, Latin Amerika bölgesinde Viña del Mar Anlaşması, Karayip bölgesinde Caribbean MoU, Batı ve Orta Afrika bölgesinde Abuja MoU, Karadeniz bölgesinde Black Sea MoU, Akdeniz bölgesinde Mediterranean MoU, Hint Okyanusu bölgesinde Indian Ocean MoU ve Basra Körfezi'nde Riyadh MoU'dur. Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenlik (USCG) uygulamakta olduğu liman devleti kontrolü rejimi aracılığıyla onuncu PSC rejimini oluşturmaktadır (www.imo.org., Erişim tarihi: 5 Şubat 2024).

Liman devleti kontrolü denetimi devletlere limanlarını ziyaret eden yabancı ticaret gemilerini denetleme yükümlülüğü getirmektedir. Ancak, bu durum, ülkelerin sınırlı kaynakları göz önüne alındığında, ülkelere kaldırılması mümkün olmayan bir yük getirmesi ve gemilerin limanda geçirecekleri süreleri uzatarak deniz ticaretini negatif yönde etkilemesi gibi problemlere yol açabilir. Bu nedendir ki, güvenli gemi operasyonlarını sağlamak kritik olduğundan, sınırlı kaynaklar ve denetim maliyetleri göz önüne alındığında, etkili denetim planlaması ve gemi seçimi hayati önem taşımaktadır (Junaidi ve diğ., 2023).

Bu bilinçle denetim rejimleri gerek bölgesel olarak gerek de her bir üye ülke özelinde denetim hedefleri belirlemektedir. Bu hedefler ülkeler için uyması gerekli hedef denetim sayısını ve taahhüdünü de içerir nitelikte olabilmektedir.

Literatürde şimdiye kadar PSC odaklı birçok çalışma yapılmıştır. Bu çalışmalar gemi denetim sonuçlarını etkileyen faktörler, gemi seçme kriterleri, gemi denetimlerinin sonuçları ve gemi denetim etkinliğini artırmaya yönelik öneriler olarak dört başlık altında gruplanabilir. Liman devleti kontrolü denetimi verilerine dayanarak PSC denetimi için gemi seçimi ve hedefleme sistematiği veya yeni denetim rejimi (NIR) datalarını analiz edecek şekilde birtakım çalışmalar da mevcuttur. Li ve Zheng (2008), bölgesel PSC anlaşmaları tarafından gemilerin denetim için seçilmesinde kullanılan sistem ve metodolojilerin etkinliğini değerlendirmiştir. Graziano ve diğ. (2018), Avrupa Birliği (AB) Liman Devleti Kontrolü Direktifi'nin ve Paris MoU NIR uygulanmasından sonra AB üyesi devletler arasındaki farklılıkları değerlendirmiştir. Wang ve diğ. (2019), limanlarda bulunan yüksek riskli yabancı gemileri belirlemek için Bayes yöntemini kullanmış ve PSC otoritelerine daha düşük uyumluluk standartlarına sahip gemileri tespit etmek için ek bir araç sunarak denetim kaynaklarının daha stratejik bir şekilde tahsis edilmesine olanak tanımaktadır. Knapp ve Heiji (2020), gemileri risk profillerine göre sınıflandırarak denetim hedeflerini seçmek için ek bir gösterge sağlamaktadır. Wang ve diğ. (2021), PSC denetimleri ile ilişkili risk faktörlerini araştırmak için 2014-2017 yılları arasında Tokyo MoU denetimlerinden elde edilen kapsamlı verileri kullanarak Bayes Ağ analizi uygulamış ve bu faktörlerin bağımlılık ve karşılıklı bağımlılığını incelemiştir. Yang ve diğ. (2018), Bayes yönetimini kullanarak liman otoriteleri için içgörüler ve öneriler sağlamıştır. Yang ve diğ. (2020), Paris MoU'dan elde edilen veriler ve Bayes Ağları modelleri kullanarak NIR'in liman devleti kontrol sistemi, gemi kalitesi ve deniz güvenliğini iyileştirdiği alanlarını belirlemek için makroskopik bir karşılaştırmalı analiz yapılmıştır. Osman ve diğ. (2020), Apriori Algoritması kullanarak PSC için gemi seçimine yönelik kurallar üretmeye yönelik Tokyo MoU çevrimiçi veri tabanından faydalanmıştır. Xiao ve diğ. (2021), Slack-Based Measure Malmquist Üretkenlik İndeksini (SBM-MPI) kullanarak 8 PSC rejiminin etkinliğini değerlendirmiştir. Yan ve diğ. (2022a), PSC için verimli ve tanımlanabilir bir gemi seçim planlaması modelini ortaya koymaktadır. Yan ve diğ. (2021), matematiksel optimizasyon modellerini kullanarak Çin'in PSC dataları üzerinden PSC denetim stratejisini tanımlamış ve liman devletleri için tüm ziyaret eden yabancı gemileri denetlemenin hem sınırlı kaynaklar nedeniyle pratik olmadığını hem de bazılarının standartların altında olduğunu kabul ettikleri için, PSC MoU'larının karşılaştıkları

kritik bir sorun olarak gemilerin denetlenmek için nasıl seçileceğini ifade etmiştir. Kart (2020), ülkemizde Türk bayraklı gemilere uygulanan liman devleti ve bayrak devleti denetim sistemlerinin analizi ile sistemler arasındaki uygulama farklılıklarını, ortak yanlarını ve eksikliklerini ortaya koymuş, ülkemizde daha etkin ve verimli bir bayrak devleti denetimi mekanizması olması adına öneri ve tavsiyelerde bulunmuştur. Ercan (2010), liman devleti kontrolü konusunda Türkiye'deki uygulamalar ve zaman içinde sağlanan gelişmelere atıfla AB uyum kapsamında yapılması gerekenleri irdelenmiştir. Okur (2008), yetki dengeleri bağlamında liman devleti yetkisinin artan önemini ve liman devleti denetimini açıklamıştır. Eyigün (2013) ise çalışmasında dünya üzerindeki denizcilikle ilgili bölgesel denetim memorandumlarında denetlenecek gemilerin seçilmesi için kullanılan sistemleri inceleyerek birbirleri ile kıyaslamış ve bu sistemlerinin etkinlik, yeterlilik ve verimliliğini araştırmıştır. Hedefleme sistemlerinde olması gereken bileşenleri inceleyerek mevcut sistemlerde kullanılan faktörlerin genel anlamda geminin risk değerlendirmesini yapmada tutarlı ve yeterli olduğu fakat bazı ilave faktörlerin de bu sistemlerde olabileceği konusunda değerlendirmeler yapmıştır. Adalı (2018), deniz çevresinin korunabilmesine ilişkin olarak liman devleti kontrolü denetimlerinin önemi ve olası yararlarını incelemiştir. Aydın Okur (2018), Türkiye'de yapılan liman devleti kontrolü denetimlerini inceleyerek gemi kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesine ilişkin devletlerin yetki dengelerini irdelenmiştir. Emecen Kara ve Okşaş (2016a), farklı bölgesel Mutabakat Muhtıralarının performanslarının analiz ederek etkin bir denetim sisteminin deniz güvenliği üzerindeki önemini tartışmış ve bayrak devletleri ile tanınmış kuruluşları (RO) karşılaştırılmıştır.

Bu çalışmalara ek olarak bazı çalışmalar BS MoU'ya odaklanmaktadır. Serban (2014), Paris MoU ve Karadeniz MoU (BS MoU) üyesi olan Romanya'nın, bölgesel Mutabakat Muhtıra çerçevesinde gemilerin denetlenmesi ve deniz güvenliği üzerindeki etkileri incelemiştir. Emecen Kara ve Okşaş (2016b) Karadeniz bölgesinde PSC incelemeleri ve bu incelemelerin bölgenin deniz emniyeti açısından önemi üzerine bir çalışma yapmıştır. Bu çalışma kapsamında 2005 ve 2014 yılları arasında üye ülkelerin denetleme oranları özet olarak sunulmuştur. Üye ülkelerin denetleme oranlarının %30 ile %60 arasında değiştiği ve Rusya ve Ukrayna'nın en yüksek inceleme oranına sahip olduğu bulunmuştur. Ayrıca, bölgesel denetleme oranının 2008'den itibaren arttığı ve 2014 yılında yaklaşık %70 e ulaştığı sonucu bulunmuştur. Bir diğer çalışmada, Emecen Kara ve diğerleri (2016) Türkiye'nin BS MoU ve Akdeniz MoU kapsamında PSC performansının belirlenmesine odaklanmıştır. Bu çalışmada kapsamında

2010-2013 periyodu için BS MoU üye ülkelerin PSC performansı değerlendirilmiştir. Çalışmanın sonucuna göre denetleme oranları ve tutulma oranları açısından Rusya ve Ukrayna'nın en fazla katkıyı sağladığı bulunmuştur. Gürcistan'ın denetleme oranlarına göre en az katkıya sahip iki ülkeden birisi olduğu ve tutulma oranlarına göre en az katkıya sahip ülke olarak belirlenmiştir. Mert (2018), 2008-2013 yılları arasında Karadeniz Memorandumu kapsamında yapılan PSC denetimlerinde tutulan gemilere ait veriler ile Karadeniz'de yaşanmış deniz kazaları raporlarını karşılaştırmalı olarak incelemiş ve geçerli ve uygun belgeleri olmayan, yeterli personelle donatılmayan ve denize çıkması emniyetli görülmeyen gemilerin denetimlerde tutulmasının deniz kazalarını engellediğini vurgulamıştır. Şanlıer (2020), 2012-2017 yılları arasında Karadeniz Bölgesinde gerçekleştirilen PSC denetiminde tespit edilen eksiklikler ve tutuklama kayıtlarını analiz etmiş ve tutuklamaların ana nedeni olarak gemi yaşını tespit etmiştir. Bununla birlikte, Şanlıer çalışmasıyla BS MoU denetimlerine panoramik bir bakış sunarak otoritelerin yabancı gemileri denetlemek için öncelikli olarak dikkate alınması gereken faktörleri belirlemiştir. Türkiye'nin BS MoU kapsamındaki 2018-2022 PSC faaliyetlerini Bayar (2024) istatistiksel olarak incelemiş, frekans analizlerini yapmış ve hipotezleri analiz etmiştir.

Bu çalışmada bölgesel rejimlerden birisi olan Karadeniz Mutabakat Muhtırası (BS MoU) özelinde ve bu muhtıranın uygulamakta olduğu NIR kapsamında yeni denetim rejiminin etkililiğinin sağlanması için bölgenin yapısına uygun hem bölgesel hem de üye devletler özelinde ulaşılabilir denetim hedeflerinin belirlenmesi amaçlanmaktadır. Bu yönde, BS MoU denetim uygulama yöntemleri irdelenmiş ve BS MoU denetim istatistikleri hem bölgesel bazda hem de diğer bölgesel PSC rejimleri verileri ile özellikle denetim seçimi kapsamında karşılaştırmalı olarak analiz edilmiştir. Benzer analiz ve değerlendirmeler, Karadeniz Memorandumu üyesi ülkeler özelinde de yapılmıştır. Bu vesileyle, NIR uygulayan diğer bölgesel PSC rejimlerine kıyasla Karadeniz'in ve bölgedeki kıyıdaş ülkelerin nevi şahsına münhasır yapıları da dikkate alınmak suretiyle gerek BS MoU verileri gerek de Paris MoU'nun hedef ve taahhütlerinin BS MoU'ya göre değerlendirilmesi neticesinde elde edilen bulgular ışığında olası senaryolar oluşturularak çeşitli öneriler sunulmaya çalışılmıştır. Bu doğrultuda, çalışmanın Karadeniz bölgesinde standart altı gemilerin elimine edilebilmesine yönelik stratejik planlama çalışmalarına temel olacağı düşünülmekte ve aynı zamanda gelişmekte olan diğer bölgesel PSC rejimleri için de bir model olabileceği değerlendirilmektedir. Bu çalışmanın Karadeniz ve dünya denizciliği için faydalı olması ümit edilmektedir.

2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

2.1. LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ DÜZENLEYİCİ TEMELLERİ

Geleneksel deniz hukukunda, bayrak devletleri yetkisi ve kıyı devleti yetkisi olarak iki farklı yetki kavramı tanımlanmaktadır. Bayrak devleti yetkisi, bir devletin kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde mevcut olan yetkileri olarak tanımlanır iken kıyı devleti yetkisi, denize kıyısı olan bir devletin kendi iç suları, karasuları, bitişik bölgesi, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesi gibi çeşitli deniz alanlarında sahip olduğu diğer yetkileridir (Churchill ve Lowe, 1999).

Bu minvalde, devletlerin limanlarda sahip olduğu yetkinin geleneksel deniz hukukunda kıyı devleti yetkisi olarak ele alındığı ve liman devletlerinin aynı zamanda kıyı devleti olduğu bilinmektedir. Ancak, uluslararası toplumun deniz çevresinin korunması amacıyla yürüttüğü mücadele ve bu kapsamda milletlerarası hukukta yaşanan gelişmeler, "liman devleti yetkisi" kavramının kıyı devleti yetkisinden bağımsız bir yetki türü olarak ortaya çıkmasını sağlamıştır (Okur, 2008). Bu bağlamda liman devleti yetkisi kavramı, bir devletin sahip olduğu liman tesislerinde veya açıktaki kıyı terminallerinde gönüllü olarak bulunan gemiler üzerinde sahip olduğu yetki olarak tanımlanmaktadır (Molenaar, 1998).

Uluslararası toplumun temel aktörü olan devletlerin yetki ve sorumlulukları milletlerarası hukuk kaynaklı olup uluslararası sözleşmeler ile hüküm altına alınmıştır ve taraf ülkelerin uygulamasına tabidir. Bu kapsamda liman devleti kontrolüne ilişkin çerçeve uluslararası hukuk metninin Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS) olduğu söylenebilir. Denizcilik alanındaki profesyonelliğe istinaden kurulmuş olan ve Birleşmiş Milletler'in uzmanlık örgütleri olan Uluslararası Denizcilik Organizasyonu (International Maritime Organization-IMO) ve Uluslararası Çalışma Organizasyonu (International Labour Organization-ILO) aracılığıyla hazırlanan ve yürürlükte olan uluslararası sözleşmeler de diğer ilgili milletlerarası hukuk metinlerini ifade etmektedir.

Bahse konu uluslararası antlaşmalar eliyle yürürlüğe konulmuş olan uluslararası kural ve kaideler, deniz emniyeti ve güvenliği, çevresel tedbirler ve gemide çalışma ve yaşam koşulları gibi hususlarda hem gemilere hem de bayrak devletlerine uyulması gerekli minimum standartlar getirmiştir. Yine bu uluslararası sözleşmeler, bayrak ve kıyı devletlerine çeşitli sorumluluklar

da yüklemiştir. Bu sorumluluklar, denizcilik idarelerine denizde can ve mal emniyeti, gemilerin seyir emniyeti, gemi ve liman tesislerinin güvenliği, gemi adamlarının hakları ve deniz çevresinin korunması açısından önemli yükümlülükler getirmektedir. Bu çerçevede, denizcilik idarelerinin kendi tesciline kayıtlı gemileri seyir öncesi uygunluklarını ve limanlarını ziyaret eden yabancı bayraklı gemileri, IMO ve ILO tarafından belirlenmiş ve kabul görmüş uluslararası standartlara göre denetlemeleri zorunlu hale gelmiştir (Açıkgöz, 2007).

2.2. BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ

Devletlerin bayrak devleti, kıyı devleti ve liman devleti olarak hak ve yükümlülüklerini belirleyen Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS) aşağıdaki maddeleri vasıtasıyla, liman devleti kontrolü ile ilişkilidir.

UNCLOS 21 inci maddesi “Kıyı devletinin masum geçişle ilgili kanun ve düzenlemeleri”, masum geçişle ilgili olarak, bu geçişin, 19 uncu maddeye göre, iç sulara veya böyle bir demirleme alanına ya da liman tesisine gitmek veya buradan çıkmak amacıyla karasuları boyunca seyir yapmayı içerdiğini, “Kıyı devletinin korunma hakkı” satır başlıklı 25 inci maddesi, 2. paragrafı ile iç sulara giden gemiler veya iç sular dışındaki bir liman tesisi ziyaretinde bulunan gemiler için, kıyı devletinin, bu gemilerin iç sulara kabul edilmesi veya böyle bir ziyaretin koşullarının ihlal edilmesini önlemek için gerekli adımları atmaya da hakkı olduğunu belirtmektedir.

Sözleşmenin “Liman Devletleri tarafından uygulanması” satır başlıklı 218 inci maddesi, UNCLOS XII. Bölümü olan “Deniz Çevresinin Korunması ve Muhafazası” ile ilgili olarak, liman devletlerinin yabancı gemilerdeki zorunlu uygulama ve gerekli soruşturmalar için sahip olduğu yetkileri ifade ederken, “Kıyı devletleri tarafından uygulanması” satır başlıklı 220 nci maddesi 1. paragrafı ise bir gemi gönüllü olarak bir devletin bir limanında veya açık deniz terminalinde bulunduğu, o devletin, ihlal edildiğinde iç suları veya münhasır ekonomik bölgesi içindeki ulusal kanunları ve bu Sözleşme'ye uygun olarak kabul edilen veya ilgili uluslararası kurallar ve standartlar uyarınca gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesine ilişkin uygulamalarla ilgili olarak işlem başlatma hakkını vermektedir.

2.3. IMO NEZDİNDE LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ

Liman devleti kontrolü (PSC) denetimleri, bayrak Devleti uygulamasına bir destekçisi olup, düşük standartlı denizcilğe karşı bir emniyet ağıdır (www.imo.org., Erişim tarihi:15 Mart 2024). IMO, 1991 yılında, bölgesel anlaşmaların sonuçlandırılmasını teşvik eden gemi denetimi ve deşarj kontrolünde bölgesel iş birliğı üzerine A.682(17) sayılı kararı kabul etmiştir. Bu kararda, bayrak ayırımı yapmaksızın düşük standartlı gemilerin işletilmesini önlemede, Paris MoU kapsamında bölgesel iş birliğı yoluyla deniz güvenliğı ve kirlilik önleme konusunda önemli bir katkı sağlandığı kabul edilmiş ve diğere üye ülkeleri de liman devleti kontrol önlemlerinin uygulanması konusunda, IMO ile iş birliğı içinde bölgesel anlaşmalar yapmayı düşünmeye davet etmiştir.

İlk olarak, 12 Kasım 1975'te, IMO Genel Kurulu dokuzuncu oturumunda, Gemi Kontrol Prosedürleri (A.321(IX) sayılı karar) kabul edilmiştir. Prosedür giriş paragraflarında, 1960 tarihli Uluslararası Denizde Can Güvenliğı Sözleşmesi'nin I/19 sayılı düzenlemesi ve 1966 tarihli Uluslararası Yükleme Hatları Sözleşmesi'nin 21. maddesine atıfta bulunmaktadır ki her iki madde de sözleşmeye taraf olan hükümetlerin, limanlarını ziyaret eden gemilerin kontrolü için takip etmeleri gereken prosedürleri belirtir vaziyettedir.

Daha sonra ise aynı konuyla ilgili sonraki Genel Kurul kararları, diğere Sözleşmelere de referanslar içerecek şekilde Liman Devleti Kontrol Prosedürleri olarak yeniden adlandırılmış ve günümüze kadar çeşitli revizyonlarıyla ulaşmıştır.

Bu prosedürlerde bayrak devletinin, ilgili sözleşmelerin tam ve eksiksiz bir şekilde uygulanmasını sağlamak amacıyla yasaları ve düzenlemeleri yayımlamaktan ve gerekli olabilecek diğere tüm adımları atmaktan sorumlu olduğu; böylece, can güvenliğı ve kirlilik önleme açısından geminin amaçlanan hizmet için uygun hale getirilmesi ve gemi çalışanlarının görevlerine uygun nitelikte olacağı ifade edilmekteyse de bazı durumlarda bayrak devletinin bu gemiler üzerinde tam ve sürekli kontrol sağlaması çeşitli zorluklar içerdiği ifade edilmektedir.

UNCLOS ile bayrak devletinin sorumluluklarının ve görevlerinin her zaman geçerli olduğu ve bu devletin bayrağını taşıyan gemilerin nerede faaliyet gösterdiğine bakılmaksızın yerine getirilmesi gerektiğı ifade edilmesi nedeniyle, bayrak devletlerinin yabancı limanlarda bulunan bayrağındaki gemiler için belirlenmiş denetçiler atamaları ve çeşitli sözleşmelerin hükümlerine uygun olarak tanınmış kuruluşlar (RO) yetkilendirmeleri yaygın bir uygulamadır.

Bu nedenle, IMO Liman Devleti Kontrol Prosedürleri, bayrak devletlerinin ülkelerinde ve yurtdışında aldığı ulusal tedbirlere tamamlayıcı olarak görülmemelidir. Liman devleti kontrolünün rolü, bayrak devletlerine sözleşme hükümlerine uyumu sağlama ve mürettebat, yolcu ve gemilerin güvenliğini koruma konusunda yardımcı olmak değil, denizlerde ve limanlarda güvenli ve çevre dostu denizcilik ile gemide insanca çalışma ve yaşam koşullarını sağlamaktır (www.imo.org., Erişim tarihi:15 Mart 2024).

Liman devleti kontrolü, UNCLOS'a ek olarak zorunlu IMO Sözleşmelerinde de ele alınmaktadır. Bunlardan birkaç örnek aşağıdaki gibidir:

- .1 Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi "SOLAS 1974", I/19 (Kontrol);
- .2 Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi "SOLAS 1974", XI-I/4 (Operasyonel gereklilikler üzerinde liman devleti kontrolü);
- .3 Yükleme Sınırları Sözleşmesi "Load Lines, 1966", madde 21 (Kontrol);
- .4 Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirmesi ve Vardiya Standartları "STCW 1978", madde X (Kontrol);
- .5 Gemi Balastlarının ve Sedimentlerin Kontrolü ve Yönetimi Sözleşmesi "BWM, madde 9 (Gemi denetimi);
- .6 Gemilerden Oluşan Kirlenmenin Önlenmesi Sözleşmesi "MARPOL", maddeler 4 (İhlal), 5 (Sertifikalar ve Gemi Denetimi Üzerine Özel Kurallar), 6 (İhlallerin Tespiti ve Sözleşmenin Uygulanması) ve 7 (Gemiye Gereksiz Gecikme);
- .7 MARPOL Ek I, düzenleme 11 (Operasyonel gereklilikler üzerinde liman devleti kontrolü);
- .8 MARPOL Ek VI, düzenleme 10 (Operasyonel gereklilikler üzerinde liman devleti kontrolü);
- .9 Gemilerin Tonaj Ölçümüne İlişkin Sözleşme "TONNAGE 1969", madde 12 (Denetim); ve

.10 Gemilerde Zararlı Yosun Oluşmasını Önleyen Boya Sistemlerinin Kontrolü Sözleşmesi “AFS 2001”, maddeler 11 (Gemi Denetimleri ve İhlallerin Tespiti) ve 12 (İhlaller).

Yukarıda listelenen sözleşmelerin birçoğunda, liman devleti kontrolü ile ilgili olarak, Sözleşmede yer alan herhangi bir hükmün, tarafların kontrol önlemleri uygulama haklarını sınırlayıcı olarak yorumlanamayacağı belirtilmektedir.

2.4. LİMAN DEVLETİ KONTROLÜNE İLİŞKİN OLARAK IMO'NUN ROLÜ

Devletler, UNCLOS Sözleşmesine dayanarak, gemilerin iç sulara veya limanlara kabulüne ilişkin şartların ihlal edilmesini önlemek amacıyla liman devleti kontrolü uygulama hakkına sahiptir.

Bu hakkı kullanıp kullanmama kararı devletlere ait olmakla birlikte, eğer liman devleti kontrolü yapmayı seçerlerse, denetim faaliyeti IMO Enstrümanları Uygulama Kodu'na (III Kod, IMO A.1070(28) Kararı) göre, IMO tarafından kabul edilen ilgili PSC Prosedürlerine (A.1185(33) Kararı-2023 yılı Aralık ayı itibariyle ve düzenli olarak güncellenir şekilde) tutarlı bir şekilde yapmalıdırlar.

III Kod 60. paragrafında "Liman devleti kontrolü yapma hakkını kullanırken, bir liman devleti, IMO tarafından kabul edilen ilgili kararlar tutarlı bir liman devleti kontrol programını yönetmek için süreçler oluşturmalıdır" ifadesi yer almaktadır.

Liman devleti kontrolüne ilişkin bu prosedürler, çeşitli IMO sözleşmelerinde ve kararlarında bahsedildiği üzere, kendi başlarına bağlayıcı değildir, ancak liman devletlerinin veya iş birliği içindeki liman devleti kontrol rejimlerinin kullanabileceği sağlam bir temel sağlar niteliktedir.

Günümüzde PSC rejimine ilişkin dokuz bölgesel MoU/Anlaşma imzalanmıştır: Avrupa ve Kuzey Atlantik (Paris MoU); Asya ve Pasifik (Tokyo MoU); Latin Amerika (Viña del Mar Anlaşması); Karayipler (Karayipler MoU); Batı ve Orta Afrika (Abuja MoU); Karadeniz bölgesi (Karadeniz MoU); Akdeniz bölgesi (Akdeniz MoU); Hint Okyanusu (Hint Okyanusu MoU); ve Körfez bölgesi (Riyad MoU). Ek olarak, Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenlik, onuncu PSC rejimini sürdürmektedir (www.imo.org., Erişim tarihi:15 Mart 2024).

Bu liman devleti kontrol rejimleri (veya bireysel liman devletleri) arasındaki karşılıklı iş birliğini ve faaliyetlerinin küresel uyumunu ve koordinasyonunu güçlendirmek amacıyla IMO çeşitli yollarla olanak sağlamaktadır:

- .1 Liman devleti kontrolü konusu, önce FSI (Bayrak Devleti Uygulamaları) Alt Komitesi ve daha sonra III (IMO Enstrümanları Uygulamaları) Alt Komitesi'nin gündeminde yıllarca yer almıştır ve 2006'dan itibaren "Dünya çapında liman devleti kontrol (PSC) faaliyetlerini ve prosedürlerini uyumlaştırma önlemleri" gündem maddesi altında ele alınmaktadır.
- .2 2000 yılından itibaren, IMO Sekreterliği periyodik olarak Liman Devleti Kontrolü MoU/Anlaşma Sekreterleri ve Bilgi Merkezleri Direktörleri için Çalıştaylar düzenlemekte ve ev sahipliği yapmaktadır, bu çalıştayların amacı uygulamaları uyumlaştırmak ve koordine etmek, teknik yardım ihtiyaçlarını ve önceliklerini belirlemektir.
- .3 IMO komiteleri ve/veya alt komiteleri liman devleti kontrolü için yönergeler önerdiğinde ve hazırladığında, bu yönergeler önce III Alt Komitesi tarafından gözden geçirilmeli ve uygun görülürse değiştirilerek, IMO'nun liman devleti kontrolü prosedürlerine dahil edilerek IMO Meclisi tarafından kabul edilmelidir.

2.5. IMO PSC PROSEDÜRLERİNİN UYGULAMA ALANLARI

IMO PSC Prosedürleri aşağıdaki hükümlere tabi olan gemilere uygulanmaktadır:

- .1 1974 Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi, değiştirildiği şekliyle (SOLAS 1974);
- .2 1974 Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi'ne ilişkin 1988 Protokolü, değiştirildiği şekliyle (SOLAS PROT 1988);
- .3 1966 Uluslararası Yükleme Hatları Sözleşmesi, değiştirildiği şekliyle (LL 1966);
- .4 1966 Uluslararası Yükleme Hatları Sözleşmesi'ne ilişkin 1988 Protokolü, değiştirildiği şekliyle (LL PROT 1988);

- .5 1973 Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme, 1978 ve 1997 Protokolleri ile değiştirildiği şekliyle (MARPOL);
- .6 1978 Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları Uluslararası Sözleşmesi, değiştirildiği şekliyle (STCW 1978);
- .7 1969 Gemi Tonaj Ölçümüne İlişkin Uluslararası Sözleşme, değiştirildiği şekliyle (TONNAGE 1969);
- .8 2001 Gemilerdeki Zararlı Boya Sistemlerinin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşme (AFS 2001);
- .9 1972 Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları Sözleşmesi, değiştirildiği şekliyle (COLREG 1972);
- .10 1969 Petrol Kirliliğinden Kaynaklanan Zarar İçin Hukuki Sorumluluk Uluslararası Sözleşmesi (CLC 1969);
- .11 1969 Petrol Kirliliğinden Kaynaklanan Zarar İçin Hukuki Sorumluluk Uluslararası Sözleşmesi'ni Değiştiren 1992 Protokolü, değiştirildiği şekliyle (CLC PROT 1992);
- .12 2001 Gemi Yakıtı Kaynaklı Kirlilik İçin Hukuki Sorumluluk Uluslararası Sözleşmesi (BUNKERS 2001);
- .13 2004 Gemi Balast Suyu ve Sedimentlerinin Kontrolü ve Yönetimine İlişkin Uluslararası Sözleşme, değiştirildiği şekliyle (BWM 2004); ve
- .14 2007 Nairobi Enkazların Kaldırılmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme (NAIROBI WRC 2007).

Yukarıdaki Uluslararası Sözleşmelere ek olarak yürürlüğe giriş kriterleri Haziran 2023 tarihinde karşılanmış, operasyonel ömrünü tamamlamış gemilerin insan sağlığına ve çevreye gereksiz riskler oluşturmadan güvenli bir şekilde geri dönüştürülmesini amaçlayan Hong Kong Uluslararası Gemi Geri Dönüşümünün Güvenli ve Çevresel Açından Uygun Hale Getirilmesine İlişkin Sözleşmesi (Hong Kong Sözleşmesi) 26 Haziran 2025'te yürürlüğe girecek olup, bu listeye dahil edilecektir.

Ülkeler, liman devleti kontrolü denetimlerini uygularken, sadece yürürlükte olan ve kabul ettikleri sözleşme hükümlerini uygulayabilmektedir.

Ayrıca, anılan Sözleşmelere taraf olunmama durumu, ilgili Bayrağa haiz gemilere daha elverişli muamelede bulunulmasına olanak tanımamakta ve Sözleşme kapsamında olmayan gemiler için, IMO PSC Prosedürlerinin Bölüm 1.6 kısmını uygulanabilir kılmaktadır.

2.6. ILO PSC PROSEDÜRLERİNİN UYGULAMA ALANLARI

Uluslararası Çalışma Organizasyonu (ILO) aracılığıyla hazırlanan ve yürürlükte olan uluslararası sözleşmeler de tıpkı IMO enstrümanları gibi ilgili milletlerarası hukuk metinlerini ifade etmekte ve liman devleti kontrolüne ele almaktadır. Bu kapsamda yukarıda bahsedilen bölgesel PSC rejimleri ILO Sözleşmeleri olan 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC, 2006) ve/veya “1976 tarihli ILO No.147 Sözleşmesi, Ticaret Gemileri (Asgari Standartlar) Sözleşmesi veya 1976 Ticaret Gemileri (Asgari Standartlar) Sözleşmesi'ne 1996 Protokolü” de kendi PSC rejimlerine dahil etmişlerdir.

Eğer bir liman devleti anılan ILO Sözleşmelerine dayanarak PSC gerçekleştiriyorsa, ilgili PSC prosedürleri:

- .1 MLC, 2006 kapsamında yapılan bu tür denetimlerin yürütülmesiyle ilgili kılavuzlar, ILO yayını olan "Denizcilik Çalışma Sözleşmesi uyarınca denetim yapan liman devleti kontrol uzmanları için kılavuzlar" yayınıyla; veya
- .2 ILO No.147 Sözleşmesi veya ILO.147-1996 Protokolü kapsamında yapılan bu tür denetimlerin yürütülmesiyle ilgili kılavuzlar, ILO yayını "Gemideki Çalışma Koşullarının Denetimi: Prosedürler için Kılavuzlar” ile ifade edilmektedir.

2.7. BÖLGESEL LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ REJİMLERİ

Düşük standartlı gemilere karşı bölgesel birliktelik dahilinde daha katı önlemler alma ihtiyacı ilk olarak Kuzey Denizi bölgesinde hissedilmiştir. Uluslararası hukuktaki denizcilik sözleşmelerindeki artış ve özellikle liman devletinin yabancı gemiler üzerindeki eşzamanlı yetkilerini yeniden teyit eden ve liman devletlerine limanlarına giren tüm gemilerdeki güvenlik ve çalışma koşullarını denetleme imkânı veren ILO No. 147 Asgari Standartlar Sözleşmesi'nin kabul edilmesinin ardından, Kuzey Denizi'ne kıyısı olan 8 devlet (Belçika, Danimarka, Fransa,

Federal Almanya Cumhuriyeti, Hollanda, Norveç, İsveç ve Birleşik Krallık) Liman Devleti Kontrolü Üzerine Lahey Mutabakat Muhtırası (Hague Memorandum) olarak bilinen bir mutabakat muhtırasını 2 Mart 1978 tarihinde kabul etmiş ve aynı yıl bu mutabakat yürürlüğe girmiştir. Bu anlaşma, çeşitli uluslararası sözleşmelerden türetilen kimi gerekliliklerin yerine getirilip getirilmediğini ve gemilerdeki koşulların emniyet veya sağlık açısından tehlike oluşturmadığını doğrulamayı amaçlayan genel bir denetim prosedürüdür (Kasoulides, 1993).

Lahey Mutabakat Muhtırasının kabulünü müteakiben 16 Mart 1978 tarihinde ise Amoco Cadiz isimli tanker Brittany, Fransa kıyılarında karaya oturmuş ve yaklaşık 68 milyon galon büyüklüğünde bir petrol kirliliği meydana gelmiştir (Paris MoU, 2022). Bu kaza, Avrupa Birliği'nin kendi liman devleti kontrolü rejimini oluşturmasını gündeme getirmiş ve 2 Aralık 1980 tarihinde Denizcilik Emniyeti hususunda Avrupa Bakanlar Konferansı düzenlenmiştir. Nihayetinde 14 Avrupa ülkesinin (Lahey Mutabakatına ilave olarak Finlandiya, Yunanistan, İrlanda, İtalya, Portekiz and İspanya), Avrupa Komisyonu, ILO ve IMO katkılarıyla 26 Ocak 1982 tarihinde ilk PSC rejimi olan Paris MoU imzalanmış ve aynı yıl 1 Temmuz itibariyle yürürlüğe girmiştir.

Yukarıda ifade edildiği gibi IMO, 1991 tarihli A.682(17) "Gemilerin ve Atıklarının Denetiminde Bölgesel İş Birliği" kararına ulaşarak, standart altı gemilerin önlenmesini amaçlamış ve 1982 yılında kurulan Paris MoU örnek alınarak bölgesel liman devleti kontrolü rejimlerinin kurulmasını desteklemiştir. Halihazırda, liman devleti kontrolüne ilişkin olarak sekiz bölgesel Mutabakat Muhtırası ve birçok taraflı anlaşma ile kurulmuş toplam dokuz adet bölgesel PSC rejimi ve son olarak da ülkesel bir rejim olan Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenliğini de dahil edilerek toplam on adet PSC rejimi uygulanmaktadır. Bu bölgesel PSC rejimleri ve kapsadığı bölgeler aşağıda detaylandırılmayı çalışılmıştır.

- .1 Fransa'nın Paris şehrinde 26 Ocak 1982 tarihinde imzalanan Paris Liman Devleti Kontrolü Mutabakat Muhtırası (Paris MoU)

28 üye: Belçika, Bulgaristan, Kanada, Hırvatistan, Kıbrıs (GKRY), Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Almanya, Yunanistan, İzlanda, İrlanda, İtalya, Letonya, Litvanya, Malta, Hollanda, Norveç, Polonya, Portekiz, Romanya, Rusya Federasyonu (askıya alınmış), Slovenya, İspanya, İsveç, Birleşik Krallık ve Karadağ;

- .2 Şili'nin Viña del Mar şehrinde 5 Kasım 1992 tarihinde imzalanan Latin Amerika Liman Devleti Kontrolü Anlaşması (Viña del Mar Anlaşması)

16 üye: Arjantin, Bolivya, Brezilya, Şili, Kolombiya, Küba, Dominik Cumhuriyeti, Ekvador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Meksika, Panama, Peru, Uruguay ve Venezuela;

- .3 Japonya'nın Tokyo şehrinde 1 Aralık 1993 tarihinde imzalanan Asya-Pasifik Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Mutabakat Muhtırası (Tokyo MoU)

22 üye: Avustralya, Kanada, Şili, Çin, Fiji, Hong Kong (Çin), Endonezya, Japonya, Kore Cumhuriyeti, Malezya, Marshall Adaları, Yeni Zelanda, Panama, Papua Yeni Gine, Peru, Filipinler, Rusya Federasyonu, Singapur, Tayland, Vanuatu, Vietnam ve Meksika;

- .4 Barbados'un Christ Church şehrinde 9 Şubat 1996 tarihinde imzalanan Karayip Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Mutabakat Muhtırası (Caribbean MoU)

20 üye: Antigua ve Barbuda, Anguilla (Birleşik Krallık), Aruba (Hollanda), Bermuda (Birleşik Krallık), Bahamalar, Barbados, Belize, Cayman Adaları (Birleşik Krallık), Curaçao (Hollanda), Küba, Fransa, Grenada, Guyana, Jamaika, Hollanda, Saint Kitts ve Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent ve Grenadinler, Saint Maarten (Hollanda), Surinam, Trinidad ve Tobago ve 2 kısmi üye: Anguilla (Birleşik Krallık) ve Britanya Virjin Adaları (Birleşik Krallık);

- .5 Malta'nın Valletta şehrinde 11 Temmuz 1997 tarihinde imzalanan Akdeniz Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Mutabakat Muhtırası (Mediterranean MoU)

11 üye: Cezayir, Hırvatistan, Kıbrıs (GKRY), Mısır, İsrail, Ürdün, Lübnan, Malta, Fas, Tunus ve Türkiye;

- .6 Güney Afrika'nın Pretoria şehrinde 5 Haziran 1998 tarihinde imzalanan Hint Okyanusu Liman Devleti Kontrolü Mutabakat Muhtırası (Indian Ocean MoU)

20 üye: Avustralya, Bangladeş, Komorlar, Cibuti (onay beklenmekte), Eritre, Fransa, Hindistan, İran (İslam Cumhuriyeti), Kenya, Madagaskar, Maldivler,

Mauritius, Mozambik, Myanmar, Umman, Katar (onay beklenmekte), Seyşeller, Güney Afrika, Sri Lanka, Sudan ve Yemen;

- .7 Nijerya'nın Abuja şehrinde 22 Ekim 1999 tarihinde imzalanan Batı ve Orta Afrika Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Mutabakat Muhtırası (Abuja MoU)

22 üye: Angola, Benin, Kamerun, Yeşil Burun, Kongo, Fildişi Sahili, Demokratik Kongo Cumhuriyeti, Ekvator Ginesi, Gabon, Gambiya, Gana, Gine, Gine-Bissau, Liberya, Moritanya (onay beklenmekte), Namibya (onay beklenmekte), Nijerya, Sao Tome ve Principe, Senegal, Sierra Leone, Güney Afrika ve Togo;

- .8 Türkiye'nin İstanbul şehrinde 7 Nisan 2000 tarihinde imzalanan Karadeniz Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Mutabakat Muhtırası (Black Sea MoU)

6 üye: Bulgaristan, Gürcistan, Romanya, Rusya Federasyonu, Türkiye ve Ukrayna;

- .9 Suudi Arabistan'ın Riyad şehrinde 30 Haziran 2004 tarihinde imzalanan Riyad Liman Devleti Kontrolü Mutabakat Muhtırası (Riyadh MoU) ve

6 üye: Bahreyn, Kuveyt, Umman, Katar, Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri,

- .10 Ulusal bir PSC rejimi olarak Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenlik (USCG).

2.8. BİRDEN FAZLA PSC REJİMİNE ÜYE OLMA DURUMU

Ülkelerin sahip oldukları deniz yetki alanları düşünüldüğünde birden fazla Memorandum bölgesi sınırları içerisinde yer alabilmektedir. Benzer şekilde PSC rejimlerinin kapsadıkları bölge sınırlarının diğer bir PSC rejim bölgesi içerisinde yer alması da söz konusudur. Bu durum ülkelerin aynı anda birden fazla PSC rejimine tabi olmasına olanak tanımaktadır.

Günümüzde aynı anda iki hatta üç PSC rejimine aynı anda taraf olan devletler bulunmaktadır. Aynı anda birden çok liman devleti kontrolüne ilişkin Memoranduma taraf olan ülkeler ilgili PSC rejimlerini ne şekilde uygulayacaklarını kendi yetkileri dahilinde ele almaktadır. Ülkelerin eş zamanlı olarak taraf oldukları PSC rejimleri Tablo 2.1'de listelenmiştir.

Tablo 2.1: Birden Fazla PSC Rejimine Tabi Ülkeler Listesi.

Ülke Adı	Tabi Olunan Bölgesel PSC Rejimleri	
Avusturalya	Indian Ocean MoU	Tokyo MoU
Bulgaristan	Black Sea MoU	Paris MoU
Fransa	Caribbean MoU	Indian Ocean MoU Paris MoU
Güney Afrika	Abuja MoU	Indian Ocean MoU
Hırvatistan	Mediterranean MoU	Paris MoU
Hollanda	Caribbean MoU	Paris MoU
Kanada	Paris MoU	Tokyo MoU
Kıbrıs (GKRY)	Mediterranean MoU	Paris MoU
Küba	Caribbean MoU	Viña del Mar Anlaşması
Malta	Mediterranean MoU	Paris MoU
Meksika	Tokyo MoU	Viña del Mar Anlaşması
Panama	Tokyo MoU	Viña del Mar Anlaşması
Peru	Tokyo MoU	Viña del Mar Anlaşması
Romanya	Black Sea MoU	Paris MoU
Rusya	Black Sea MoU	Paris MoU (askıda) Tokyo MoU
Türkiye	Black Sea MoU	Mediterranean MoU
Birleşik Krallık	Paris MoU	Caribbean MoU (Birleşik Krallık Denizaşırı toprakları)

Bu yönde, ülkeler bölgesel olarak limanlarını ayırmakta ve dolayısıyla farklı liman sahalarında farklı PSC rejimlerini takip etmekte ya da yapmış oldukları bir PSC denetimlerini aynı anda üye oldukları tüm PSC rejimlerinin ilgili uygulamaları kapsamında eş zamanlı olarak icra etmektedirler. Tablo 2.1, BS MoU üyesi dört ülkenin birden fazla PSC rejimine üye olduğunu göstermektedir.

2.9. PSC GEMİ SEÇİMİ ve YENİ DENETİM REJİMİ (NIR)

Bölgesel PSC rejimleri icra edecekleri denetim faaliyetlerine yönelik gemi seçiminde daha yüksek riskli olarak tanımladıkları gemilere yönelmek üzere kendi seçim yöntemlerini geliştirmişlerdir. Küçük farklılıklar içermekle birlikte denetim için gemi seçiminde hedefleme sistemleri gemi seçim kriterlerini belirlemek için PSC otoriteleri tarafından kullanılır. Hedefleme sistemleri, risk temelli hedefleme sistematığı ve yeni denetim rejimi (NIR) olarak iki farklı grupta toplanmaktadır.

2.9.1. Risk Temelli Hedefleme Sistemi

Denetim rejimi risk temelli hedefleme sistemlerine dayandığı durumlarda, PSC rejimleri genel olarak gemi tipi, bayrağı, yaşı, sınıfı ve işletici performansı gibi genel ve tarihsel faktörleri değerlendirir. Gemi tipi, bayrak devleti performansı, gemi yaşı, geçmiş tutuklama ve eksiklik kayıtları ile şirket performansı hedefleme sistematğinde önemli rol oynar. Bu faktörler farklı PSC rejimleri tarafından farklı ağırlıklarda kullanılmakta ve gemiler her bir rejim kapsamında farklı denetim önceliklerine sahip olmaktadır.

2.9.2. Yeni Denetim Rejimi (NIR)

NIR kapsamında hem gemi risk profiline (SRP) dayalı periyodik denetimler hem de aşırı ya da beklenmedik faktörlerden kaynaklanan ek denetimler göz önünde bulundurulur ve iki faktörü de kapsar.

İlk olarak, gemilere NIR'e dayalı olarak SRP'ler atanır ve bu da liman devletlerine denetim önceliklerini ve aralıklarını belirlemede yardımcı olur. Periyodik denetimler SRP'ye bağlı olarak belirli aralıklarla gerçekleştirilir. Eğer bir gemi daha yüksek riskli gemi olarak değerlendirilirse, diğer risk sınıflarına kıyasla, önceki denetimden sonraki daha yakın bir tarihte ve rejim kapsamında belirlenmiş zaman penceresi aralığında denetlenebilir ve zaman penceresi aralığı kapandığında denetlenmeli durumlarına gelmektedir.

NIR uygulamakta olan PSC rejimleri tanımlamış oldukları SRP uyarınca gemileri yüksek riskli gemi "High Risk Ship-HRS", standart riskli gemi "Standard Risk Ship-SRS" ve düşük riskli gemi "Low Risk Ship-LRS" olarak değerlendirmekte ve gemiler özelinde risk gruplarına göre denetim zaman aralıkları belirlemektedir. Denetim için belirlenen zaman aralıkları geminin PSC denetimine seçilebilmesine ilişkin öncelik durumunu ifade etmektedir. Denetim zaman aralığı içerisinde bulunma gemileri denetim için seçilme konusunda daha az önceliklendirmekte ve denetim zaman aralığının henüz başlamamış olması ise denetim yapılmasına gerek duyulmadığını ifade etmektedir. Buna karşın denetim pencere aralığının geçirilmiş olması ise gemileri denetlenmeli olarak önceliklendirmektedir. Yabancı bayraklı gemilere PSC denetimi yapılabilmesine ilişkin NIR kapsamında geminin risk profiline göre belirlenen denetim zaman aralıkları ve Önceliklendirme sınıflamaları bölgesel PSC rejimleri arasında küçük farklılıklar göstermektedir. Bu bağlamda PSC rejimlerinin uygulamakta olduğu NIR kapsamındaki periyodik denetimlerine ilişkin farklılıklar Tablo 2.2 ile özetlenmiştir.

Tablo 2.2: PSC Rejimleri NIR Zaman Aralıkları ve Seçim Düzenleri.

	Denetim Penceresi Zaman Aralığı			Gemi Seçim Düzeni		
	HRS	SRS	LRS	Zaman Aralığını Geçirmiş	Zaman Aralığı İçerisinde	Zaman Aralığı Başlamamış
Paris MoU	5-6 ay	10-12 ay	24-36 ay	Öncelik I	Öncelik II	-
Tokyo MoU	2-4 ay	5-8 ay	9-18 ay	Öncelik I*	Öncelik II**	-
Viña del Mar	3-4 ay	6-8 ay	10-18 ay	Öncelik I	Öncelik II	Önceliksiz
Indian Ocean MoU	5-6 ay	10-12 ay	24-36 ay	Öncelik I	Öncelik II	Önceliksiz
Abuja MoU	2-4 ay	5-8 ay	9-18 ay	Öncelik I	Öncelik II	
BS MoU	2-4 ay	5-8 ay	9-18 ay	Öncelik I	Öncelik II	Önceliksiz

Öncelik I: Denetlenmeli

Öncelik II: Denetlenebilir

Öncelik I*: Pratik olduğunda Denetlenmeli

Öncelik II*: Eğer daha öncelikli denetlenecek gemi yoksa Denetlenmeli

İkinci olarak, periyodik denetimlerden bağımsız aşırı ya da beklenmedik faktörler, NIR'e bakılmaksızın denetim periyotları arasında denetimleri öncelikleyebilir ve bu durumda Liman Devleti Kontrolü Uzmanları (PSCO) ek denetimler yapmak zorundadır (Xiao ve diğ., 2020).

Yeni denetim rejimi uygulayan PSC rejimleri aşağıdaki bölümlerde incelenmiş olup, bölgesel PSC rejimlerinin NIR uygulamaları karşılaştırıldığında küçük farklılıklar taşıdıkları gözlemlenmiştir. Bu bağlamda genel olarak yukarıda açıklanan şekliyle temel benzerlikler ihtiva etmesi sebebiyle NIR hakkında daha detaylı bilgi Karadeniz Memorandumu özelinde çalışmanın ilerleyen bölümlerinde verilmiştir.

2.9.3. NIR Uygulayan PSC Rejimleri

Birbirinden küçük farklılıklar içermekle birlikte, risk temelli hedefleme ve denetim sistemi olan NIR kullanan bölgesel PSC rejimleri olarak Paris MoU, Tokyo MoU, Black Sea MoU, Indian Ocean MoU, Viña del Mar Anlaşması ve Abuja MoU'dur. NIR ilk olarak Paris MoU tarafından üretilmiş ve sonrasında diğer PSC rejimleri tarafından takip edilmiştir.

Paris MoU, NIR kapsamında hedef bölgesel denetim oranını da yeniden ele almıştır. Buna karşın, diğer NIR uygulayıcısı PSC rejimlerinin hiçbiri bölgesel denetim hedef ve taahhütlerini revize etmek üzere irdelememiştir. Bu şekilde NIR uygulamasına karşın bölgesel denetim hedef ve taahhüdünü ve buna ek olarak da her bir üye Devletin bireysel gemi denetim hedef ve taahhüdünü irdelemeyen PSC rejimlerinden birisi de BS MoU'dur. BS MoU için her ne kadar yeni bir denetim rejimi kurulmuş olsa da hedef denetim oranı için böylesi bir durum henüz söz konusu olmamıştır.

NIR kapsamında gemi denetim hedefini yeniden değerlendirerek revize eden Paris MoU'nun halihazırda yürürlükte olan denetim hedefi ve yükümlülükleri aşağıda özetlenmiştir.

2.10. PARİS MOU VE AVRUPA BİRLİĞİ PSC DİREKTİFİ

Paris MoU ilk kurulan bölgesel PSC rejimi olmasının yanı sıra liman devleti kontrolü (PSC) için en yüksek uygulama standartlarına sahiptir. Paris MoU üyesi ülkelerin PSC faaliyetleri, üye devletlerin genel çerçeve ve yükümlülüklerini belirleyen bölgesel Mutabakat Zaptı ve PSC El Kitabı ile düzenlenmektedir (Serban, 2014).

2.10.1. Paris MoU Organizasyon Yapısı

Paris MoU Liman Devleti Kontrol Komitesi, Paris Mutabakat Zaptı'nın yürütme organıdır. Paris MoU Komitesi taraf devletlerin her biri ve Avrupa Komisyonundan müteşekkildir. Komite, normal zamanlarda yılda bir kez veya gerektiğinde daha sık toplanır. Komite toplantılarına, IMO ve ILO temsilcileri, çeşitli denizcilik otoritesi kuruluşları ve diğer liman devleti kontrolü rejimlerinin temsilcileri gözlemci olarak katılabilmektedir. Komite, Paris MoU organizasyonu içerisinde kurulan aşağıdaki birimlerce desteklenmektedir.

- MoU Danışma Kurulu (MAB): Bu kurul, Liman Devleti Denetimi Komitesi'ne tavsiyelerde bulunur ve ona rapor verir.
- Bilgi Sistemi (THETIS) ve Paris MoU Sekreteryası: Bu iki yapı, bilgi akışını ve sekreteryaya hizmetlerini sağlar.
- Görev Güçleri ve Teknik Değerlendirme Grubu: Bu birimler, spesifik teknik ve operasyonel görevler üzerinde çalışır.

2.10.2. Paris MoU Denetim Hedef ve Taahhütleri

Evveliyatında Paris MoU, her otoritenin, devletin limanlarına son üç takvim yılında giren yabancı ticaret gemilerinin ortalama sayısının %25'ine denk gelen yıllık toplam denetim gerçekleştirme yaklaşımını, 2011 yılı itibariyle başlatmış olduğu yeni Denetim Düzeni ile terk etmiş ve yaklaşımını bölgesel taahhütlere ve adil paylar içerecek şekilde revize etmiştir.

Paris MoU yeni denetim rejimi Memorandum bölgesinde standart altı gemi işletmeciliğini azaltmayı hedefleyerek, tüm ülke bayraklarını taşıyan gemilerin özellikle denizde emniyet, deniz güvenliği, deniz çevresinin korunması ve gemide yaşam ve çalışma koşulları konularında

uluslararası kurallara ve Paris MoU standartlarına uyumunu artırmayı, PSC denetimi için ortak kriterler oluşturarak denetim ve tutuklama usullerini uyumlaştırmayı ve gemiler için tanımlanmış risk profilleri uyarınca belirlenen periyotlar temelinde yüksek riskli gemilerin daha detaylı ve sık denetimlerini içerecek şekilde tüm gemilerin denetimini hedefleyen bir denetim rejimi uygulamayı amaçlamaktadır (Karataş, 2011)

2.10.3. Avrupa Birliği PSC Direktifi

Paris Memorandumu PSC rejimine ek olarak, Avrupa Birliği (AB) ,1995 yılında, liman devleti kontrolüne ilişkin olarak, Paris MoU'yu, AB müktesebatına entegre etmiş ve Paris MoU'ya AB içerisinde uygulama mekanizmaları eklemiştir. 2009/16/EC sayılı AB Direktif, birliğin liman devleti kontrolü denetimlerini düzenlemektedir. PSC Direktifi, 2009'da kabul edilen Paris MoU'nun prosedürlerini ve araçlarını içermektedir. Paris MoU ve PSC Direktifi, hedeflenmiş uyumlu denetimlerin kavramlarına dayanmaktadır. AB PSC rejiminin temel unsurları ise denetimler ve alıkoymalar için uyumlu bir yaklaşım benimsemek, her üye devletin yıllık bir denetim taahhüdüne bağlanması, her bir gemi için bir gemi risk profili (SRP) temelinde denetim için gemileri hedeflemek ve kayıt tutma ve bilgi paylaşımı (denetim veri tabanı) olarak ifade edilebilir.

Direktif, Avrupa Birliği ilgili organlarınca sürekli olarak izlenmektedir. Direktifin güncellenmesine ilişkin AB yürütme organlarına sunulan tekliflere göre mevcut haliyle direktif:

- Mevcut AB gereksinimleri, yeni uluslararası zorunlu kurallar ve bölgesel düzeyde kabul edilen yeni prosedürlerle (IMO ve Paris MoU) uyumlu değildir;
- Mevcut AB gereksinimleri, balıkçı gemilerine uygulanmamaktadır- belirli boyutlardaki balıkçı gemilerine uygulanabilecek, PSC tarafından uygulanabilecek uluslararası sözleşmeler denetlenmemekte veya koordineli bir şekilde denetlenmemektedir;
- AB limanlarında PSC denetimlerinin düzensiz dağılımı bulunmaktadır;
- Şu anda kullanılan gemi risk profili ve denetimler için hedefleme mekanizması güncel değildir;
- Sistem, karmaşık bir kağıt tabanlı belge sistemi üzerinde fazla derecede bağımlıdır ve

- Yetersiz ve esnek olmayan prosedürler ve yetersiz PSC kaynakları (beceri, eğitim) bulunmaktadır.

Bu bağlamda Direktifin güncellenmesine ilişkin teklifler AB ilgili karar mercileri ve ilgili Komisyonlarınca görüşülmektedir. Mayıs 2024 itibariyle Direktif güncelleme süreci devam etmekte olup revizyon yaklaşık iki yıllık bir süre içerisinde yürürlüğe girebilecektir (<https://www.europarl.europa.eu/>, Erişim tarihi: 6 Mayıs 2024).

Bununla birlikte, Paris MoU Liman Devleti Kontrol Komitesi, daha öncesinde, hesaplama metodolojisini ayarlamaya yönelik ilkesel bir karar almıştır. Bu ayarlamaların uygulanması şu anda AB içindeki karar alma süreçlerine bağlı olarak yukarıda da ifade edilmeye çalışıldığı şekliyle ileriki bir tarihte uygulanmak üzere beklemektedir.

İlgili revizyon, Bayrak Devletlerinin performansının hesaplanması için seçilen metodoloji, bir devletin bayrağını taşıyan gemilerin ortalama alıkoyma oranını, aynı dönemdeki genel ortalama alıkoyma oranı ile karşılaştırmayı içermektedir. Mevcut Beyaz - Gri - Siyah terimleri Yüksek - Orta - Düşük olarak ayarlanacaktır. Bayrak Devletleri, ilgili performans tablolarında evvel dönem verilerine göre değil alfabetik sıraya göre düzenlenecektir. Ayrıca, ilgili üç yıllık dönemdeki ortalama alıkoyma oranı göz önünde bulundurularak, aynı dönemde nispeten az denetime tabi tutulan bayrak Devletlerine kritik sayıda denetim uygulanacaktır. Bununla birlikte, Paris MoU, RO Performans Listelerini belirlemek için bayrak Devletleri için kullanılan sistemle aynı sistem kullanmaya karar vermiştir. Bu ilişki, ilgili denetim belgesi tarafından verilen veya incelenen ilgili yasal belge tarafından tesis edilecek ve yeni metodolojide PSCO'ların bu ilişkiyi oluşturmasına gerek kalmayacaktır. Bayrak devletleri gibi, son üç yılda ortalama alıkoyma oranı, yüksek ve orta performans arasındaki sınırı belirleyecek ve bu oranın iki katı da orta ve düşük performans arasındaki sınırı belirleyecektir.

Bu bağlamda liman devleti kontrolü üzerine AB Direktifi 2009/16/EC'de önerilen değişikliklerin yürürlüğe girmesi sonucunda, Paris MoU denetim rejiminde de yukarıda açıklanan muhtelif değişiklikler olacak ve bu değişiklikler bir olasılık 2027 yılında yürürlüğe girebilecektir.

2.11. KARADENİZ MEMORANDUMU (BS MOU) TARİHÇE VE YAPI

2.11.1. BS MoU Tarihçesi

Karadeniz, insan faaliyetlerinden oldukça çok zarar gören bölgesel bir deniz olarak tanınmaktadır. Kıta Avrupası'nın tüm kara alanının neredeyse üçte biri bu denize akmaktadır.

Avrupa'nın ikinci, üçüncü ve dördüncü büyük nehirleri olan Tuna, Dinyeper ve Don bu denize dökülmektedir, buna karşın Karadeniz'in dünya okyanuslarıyla tek bağlantısı 70 metre derinliğe ve 700 metre genişliğe kadar olan, sığ ve iki katmanlı bir akıntının gözlemlendiği dar İstanbul Boğazı'dır.

Sadece sağlık kaynağı olmakla kalmayıp çevredeki denizlere temiz su kaynağı sağlayarak çok verimli bir ortam oluşturan bu deniz, özellikle kazara veya rutin gemi kaynaklı kirlilikle oluşan her türlü kirliliğe karşı çok hassastır. Karadeniz'in suboksik bölgesinin yaklaşık 50 metre kalınlığında olduğunu ve oksijenlenmiş yüzey tabakası ile yaklaşık 200 metre derinliğindeki anoksik derinlik arasında bulunmaktadır (Haklıdır ve Kapkın, 2005). Bu da demek olmaktadır ki bunun altında çözülmüş oksijen yoktur ve hidrojen sülfür hakimdir ve canlı yaşamı bulunmamaktadır.

Ulaştırma Bakanlığı, Denizcilik Genel Müdürlüğü Türk Boğazları gemi geçiş istatistiklerine göre 2006 yılından bu yana İstanbul Boğazı'ndan ortalama geçiş yapan gemi sayısı 45000 üzerinde olup, BS MoU Yıllık Raporlarına göre yıllık bazda 5000 üzerinde farklı gemi muhtelif rakamlarda Karadeniz limanlarına uğrak yapmaktadır. Bölgedeki mevcut yüksek seviyelerde bulunan gemi hareketliliği ve bölgesel deniz taşımacılığında oluşabilecek artışlar, bu eşsiz çevre için ciddi bir zorluk teşkil etmektedir.

Bu nedenle Karadeniz'de seyir yapan gemilerin diğer bölgelere kıyasla IMO Sözleşmelerinin öngördüğü deniz güvenliği ve deniz kirliliğini önleme standartlarına her zaman uymasının sağlanması son derece önemlidir.

Bu bağlamda, Bükreş Sözleşmesi olarak bilinen 21 Nisan 1992'de imzalanmış Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunmasına İlişkin Sözleşme çerçevesinde, Karadeniz Devletleri tarafından "Karadeniz'in Rehabilitasyonu ve Korunmasına Yönelik Stratejik Eylem Planı 1996 yılında İstanbul'daki bir Bakanlar Konferansında kabul edilmiş ve Liman Devleti Kontrolüne (PSC) ilişkin bir Mutabakat Muhtırasının kabul edilmesi yoluyla uyumlaştırılmasına ve bir liman Devleti kontrolü rejimini başlatmaya karar verilmiştir.

Müteakiben, Karadeniz Bölgesi Liman Devleti Kontrolü Mutabakatı Muhtırası, IMO tarafından desteklenen iki hazırlık ve imza toplantısı sonrasında 7 Nisan 2000 tarihinde İstanbul, Türkiye'de tamamlanmış ve imzalanmıştır. BS MoU, 19 Aralık 2000'de Gürcistan, Romanya ve Türkiye için yürürlüğe girmiş ve 12 Aralık 2002'ye kadar Karadeniz'e kıyıdaş tüm üye deniz devletleri için yürürlüğe girmiştir.

2.11.2. BS MoU Organizasyon Yapısı

Karadeniz Memorandumu üyelik yapısı halihazırda değişmemiş olup üyeleri Muhtıra kurucusu Karadeniz'e kıyıdaş 6 ülkeden mütevellittir. BS MoU üyeleri şu anda bazıları ikili hatta üçlü üyeliğe sahiptir. Bulgaristan, Romanya ve Rusya Federasyonu, Paris MoU rejimine de tabi (Rusya'nın Paris MoU üyeliği Mayıs 2022 tarihi itibarıyla ikinci bir karara kadar askıya alınmıştır), Rusya Federasyonu ayrıca Tokyo MoU'nun bir üyesi konumunda ve Türkiye kanalıyla da Akdeniz Memorandumu (MED MoU) ile bağlantı bulunmaktadır.

BS MoU'nun organizasyonel yapısının üç bileşeni vardır. Bunlar, Liman Devleti Kontrol Komitesi (PSCC), Sekreterlik ve Bilgi Sistemi (BSIS) şeklindedir.

2.11.2.1. Karadeniz Liman Devleti Kontrol Komitesi

Memorandum kapsamında kurulan Liman Devleti Kontrol Komitesi, Memorandum'un uygulanmasını ve devam eden işleyişini izlemekte ve kontrol etmektedir. Görev, yetki ve sorumlulukları BS MoU Bölüm 7.1-7.4 ile belirlenmiştir. Buna ek olarak Komite prosedürleri Karadeniz Liman Devleti Kontrol Komitesi Çalışma Esasları "Rules of Procedures of the PSCC" dokümanı ile detaylandırılmıştır.

BS MoU, altı üye Devletin denizcilik Otoritelerinin temsilcilerinden, Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Uluslararası Çalışma Örgütü temsilcilerinden ve diğer gözlemcilerden oluşan Komite toplantılarını yıllık periyotlarla düzenlemektedir.

BS MoU PSC Komitesinde, doğal gözlemci statüsüne sahip IMO ve ILO uluslararası organizasyonlarına ek olarak Amerika Birleşik Devletler Sahil Güvenliği (USCG), Azerbaycan, Kazakistan, Moldova, Paris MoU, MED MoU, Abuja MoU, Riyadh MoU, Viña del Mar Anlaşması, Indian Ocean MoU, Tokyo MoU ve Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Komisyonu'nun tanımlanmış gözlemci statüleri bulunmaktadır.

Karadeniz Liman Devleti Kontrol Komitesi genel hatlarıyla:

- .1 Memorandum kapsamında kendisine verilen özel görevleri yerine getirmektedir;
- .2 Denetim, eksikliklerin düzeltilmesi, tutuklama ve bir bayrak devletinin ilgili uluslararası sözleşmeye taraf olmama durumuna ilişkin olarak o bayrağa haiz gemilere daha elverişli muamelede bulunulmamasına ilişkin prosedür ve uygulamaların uyumlaştırılmasını sağlamak amacıyla, PSCO'lar için seminerler de dahil olmak üzere, gerekli tüm önlemleri almaktadır;
- .3 Memorandum kapsamında denetimlerin yapılmasına yönelik kılavuzları geliştirmekte ve gözden geçirmektedir;
- .4 Bilgi alışverişi ile ilgili olanları da dahil edecek şekilde prosedürler geliştirmekte ve gözden geçirmektedir;
- .5 Memorandumun işleyişi ve etkinliği ile ilgili diğer konuları gözden geçirmektedir; ve
- .6 Memorandumun işleyişi ve etkinliğinin diğer bölgesel PSC rejimler ile uyumlu hale getirilmesini sağlamak için gerekli tüm önlemleri almaktadır.

2.11.2.2. Karadeniz Liman Devleti Kontrolü Sekreteryası

Örgütün günlük faaliyetlerini koordine etmek için, Türkiye Denizcilik İdaresi'nin teklifi üzerine, üye ülkeler, İstanbul'da bir Sekreteryaya kurmaya karar vermişlerdir. Sekreteryanın görev ve sorumlulukları, Memorandum Bölüm 7.5 ve Ek-7 ile belirlenmiştir.

Sekreteryaya, kar amacı gütmeyen ve herhangi bir denizcilik idaresinden tümüyle bağımsız bir yapıya sahiptir ve Karadeniz Liman Devleti Kontrol Komitesi'ne karşı sorumludur.

Sekreteryaya genel olarak:

- .1 Komite toplantıları için belgeler hazırlamakta;
- .2 Komitenin tavsiyelerini deniz emniyetinden sorumlu Bakanlara sunmakta;
- .3 Memoranduma ilişkin belgeleri, Komite üyeleri, IMO ve ILO ve gerekli görülen diğer herhangi bir kurum veya kuruluşlara dağıtmakta;

- .4 Komite toplantılarını organize etmekte;
- .5 Bulunan eksikliklerle ilgili istatistiksel bilgileri ve eksikliklerin niteliğine dair analizleri sunmakta;
- .6 Otoriteler tarafından yapılan denetimlerle ilgili istatistiksel bilgileri sunmakta;
- .7 Gerekli görüldüğünde, IMO, ILO ve diğer uluslararası kuruluşlarda liman devleti kontrolü ile ilgili gelişmeleri içeren bilgileri dağıtmakta;
- .8 Bilgi sisteminin daha da geliştirilmesiyle ilgili Komiteye önerilerde bulunmakta ve Komite kararlarını uygulamakta;
- .9 Memorandum ile ilgili bilgileri ilgili diğer otoriteler, kurumlar veya organizasyonlara sağlamakta; ve
- .10 Memoranduma katılma talepleri ile ilgili idari işlemleri yürütmekte ve Komite tarafından istenen resmi katılım prosedürleri için harekete geçmektedir.

2.11.2.3. Karadeniz Bilgi Sistemi-BSIS

Memorandum Bölüm 4.3 uyarınca hem bölgede hem de diğer bölgesel PSC Rejimleri ile etkili bilgi alışverişi olanakları sağlamak amacıyla, Tokyo MoU Asya Pasifik Bilgisayarlı Bilgi Sistemi (APCIS) ile aynı tekniği kullanarak Rusya Federasyonu tarafından Karadeniz MoU için bilgisayarlı bilgi sistemi geliştirilmiştir.

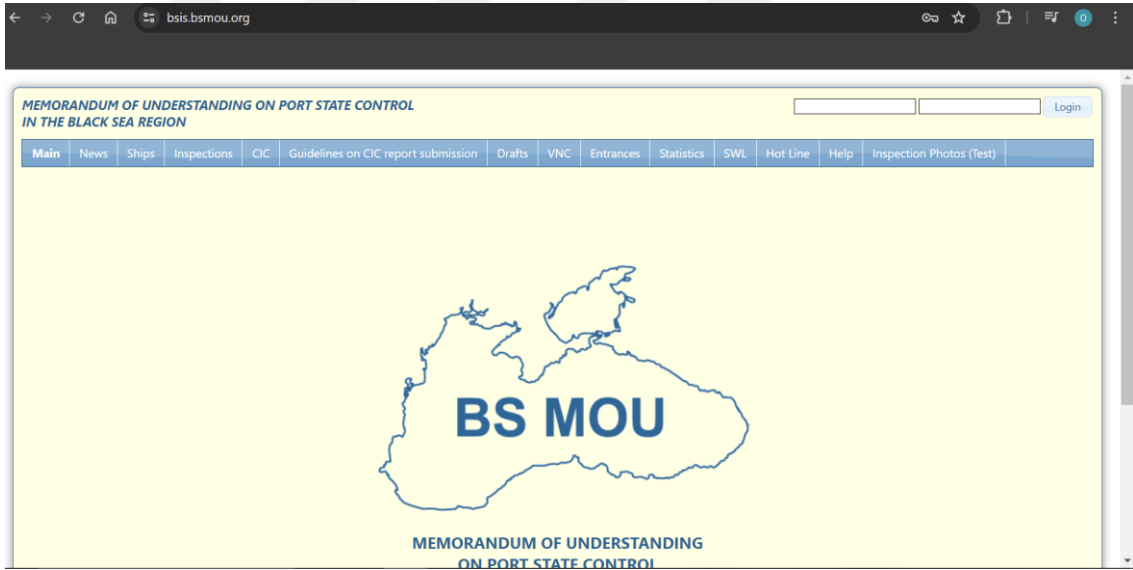
Karadeniz Bilgi Sistemi (BSIS), üye otoritelerinden liman Devleti kontrolü denetim verilerini toplamakta ve bölge içinde PSC verileri ile bilgi alışverişi sağlamaktadır. BSIS aracılığıyla diğer bölgesel limanlardaki gemi denetimlerine ilişkin bilgiler üye Otoritelere sunularak, yabancı bayraklı gemilerin seçiminde ve seçilen gemilere liman Devleti denetiminde yardımcı olma ve bölgedeki liman devleti kontrolü hakkında etkili bilgi alışverişi imkanları sağlanması hedeflenmektedir.

Bu bağlamda BSIS'in temel işlevleri aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Liman Devleti Kontrolü (PSC) görevlilerinden 24 saatlik bir temelde PSC denetim verileri toplama;

- Belirli bir gemiye ait PSC denetim verilerini 24 saatlik bir temelde PSC görevlilerine sağlama;
- PSC görevlilerine ve BS MoU otoritelerine limanlarının PSC denetim verilerini sağlama;
- İstatistiksel raporlar oluşturma;
- Gemi risk profili ve denetim önceliğini hesaplama;
- Bildirimleri yayımlama ve
- Bölgesel bilgi alışverişi projelerini destekleme.

BSIS web sayfası giriş ekranı Şekil 2.1 ile gösterildiği gibidir.



Şekil 2.1: BSIS Giriş Sayfası Ekran Görüntüsü.

BSIS Giriş ekranından da anlaşılacağı üzere, BSIS aracılığı ile aşağıda listelenen bilgiler Memorandum üyesi Otoriteler ve görevli PSCO'larına anlık olarak temin edilebilmektedir:

- Gemi Bilgileri ve Memorandum kapsamında gemiye özgü data ve veriler,
- Gemi Denetim verileri ve denetimlere ilişkin fotoğraflar,
- Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyası (CIC) Denetim uygulama verileri,

- Limanları ziyaret eden gemi verileri,
- Muhtelif istatistik bilgileri ve
- Gemi İzleme Listesi (SWL) bilgileri.

Ek olarak, Memorandum Bölüm 4.1 ile her Otoritenin, Muhtıra kapsamındaki denetimlerini ve sonuçlarını rapor etmesi ve kılavuzda belirtilen prosedürlere uygun olarak bireysel gemi ziyaret verilerini sağlaması hususunda mutabık kalınmıştır. Yine Muhtıra Bölüm 4.1 ve 4.2 uyarınca ilgili bilgi sağlanmasını teminen Komite'nin kararlarına uyulması ve yine Komite tarafından kabul edilen içerik ve prosedürlere uygun olarak PSC için ulusal düzenlemelerini içeren bilgilerin Sekreteryaya sağlanmasına yönelik müşterekte buluşulmuştur.

2.11.3. BS MoU Üyesi Ülkelerin PSC Rejimlerine Müşterek Üyelik Durumları

BS MoU üyesi ülkeler, diğer bölgesel PSC rejimleri ile ikili hatta üçlü müşterek üyelik yapısına haizdir. Üye ülkeler arasında yer alan, Bulgaristan ve Romanya aynı zamanda Paris MoU'ya da 1 Temmuz 2007 tarihi itibarıyla taraftırlar. Bahse konu çifte üyeliği bulunan anılan ülkeler tüm PSC denetimlerini hem BS MoU hem de Paris MoU rejimlerine göre sürdürmektedir ve aynı denetimleri her iki MoU'ya da eşzamanlı olarak bildirmektedir.

Her ne kadar Paris MoU üyeliği askıya alınmış olsa da Rusya Federasyonu hem BS MoU hem de Paris MoU'ya taraf olmasına karşın Bulgaristan ve Romanya'dan farklı olarak, Azov Denizi'nde yer alan limanlarındaki PSC faaliyetlerini sadece Paris MoU kapsamında icra etmekte idi. Buna karşılık, Karadeniz'deki diğer limanlarında yaptığı denetimlerini ise sadece BS MoU denetim rejimi kapsamında yürütmektedir.

Benzer şekilde Türkiye de limanlarında bölgesel ayrıma gitmiştir. Türkiye, Akdeniz, Ege Denizi ve Marmara Denizi'nde yer alan limanlarındaki PSC denetim faaliyetlerini MED MoU kapsamında icra etmekte, buna karşın Karadeniz'de yer alan limanlarında ise BS MoU PSC rejimini takip etmektedir.

2.12. BS MOU YENİ DENETİM REJİMİ (BS MOU NIR)

Karadeniz Memorandumu, risk temelli hedefleme ve denetim sistemini önde gelen PSC rejimleri olan Paris MoU ve Tokyo MoU ile daha uyumlu hale getirmek amacıyla 1 Ocak 2016

tarihinden itibaren gemi seçimi için kendi NIR sistematüğini yürürlüğe koymuştur. NIR kapsamına ilişkin esaslar Memorandum Ek-4 ve Ek-5 eliyle belirlenmiştir.

Bu rejim kapsamındaki gemi seçimi için hedefleme sistemi, genel parametreleri (örneğin Bayrak, RO ve Şirket performansları), her parametre için ağırlık puanlarını, gemi risk profili seviyelerinin düzeltilmesini ve her risk seviyesi için denetim sıklığının belirlenmesini içerecek şekildedir.

2.12.1. BS MoU Gemi Risk Profili

NIR kapsamında, Gemi Risk Profili, gemileri genel ve tarihsel parametrelere dayalı olarak Yüksek Riskli Gemi (HRS), Standart Riskli Gemi (SRS) ve Düşük Riskli Gemi (LRS) olarak gruplandırmaktadır. Bu gruplar gerçek zamanlı olarak PSC denetimi ve gemi geçmiş verilerini 36 aylık hareket eden bir zaman penceresinde kullanarak belirlemektedir. Risk gruplandırmasına ilişkin parametre ve kriterler aşağıdaki gibidir.

- Geminin tipi
- Geminin yaşı
- Geminin Bayrağının performansı (örneğin, tutuklama indeksi, eksiklik indeksi seviyeleri) ve IMO Denetimi
- RO'ların performansı (örneğin, RO ile ilgili tutuklama indeksi seviyesi ve RO ile ilgili tutuklanabilir eksiklik indeksi seviyeleri) ve RO'nun Memorandum üye ülkelerince yetkilendirilmesi
- ISM sorumlu şirketin performansı (şirket tutuklama indeksi ve eksiklik indeksi seviyeleri)
- Tutuklamaların sayısı
- Denetim başına eksiklik sayısı (örneğin, gemi eksiklik indeksi seviyesi)

2.12.2. BS MoU Denetim Kategorileri

NIR kapsamında geminin Gemi Risk Profiline dayanarak, Denetim ve Seçim düzeni, denetimlerin kapsamı, sıklığı ve önceliği belirlenmektedir. PSC denetimlerine ilişkin periyodik bir denetim ve ek bir denetim olmak üzere iki farklı denetim kategorisini içermektedir.

Gemiler risk profiline göre belirlenen aralıklarda bir zaman penceresi içerisinde periyodik olarak denetlenir. Periyodik denetimler arasında, aşırı veya beklenmedik “overriding - unexpected” faktörler bir denetimi gerekli kılabilir. Bu tür denetimler Ek Denetim olarak adlandırılmaktadır.

Memorandum Ekleri ile belirlenen aşırı faktörler olan:

- Başka bir Üye Devlet veya sekreterlik tarafından bildirilen gemiler, beklenmedik faktörler hariç,
- Limana gitmek üzere bir çarpışma, karaya oturma veya sürünme yaşamış gemiler,
- Zararlı maddelerin veya atıkların deşarjıyla ilgili hükümlerin ihlalden suçlanan gemiler,
- Güvenli rota önlemleri, IMO tarafından benimsenen güvenli seyir uygulamaları ve prosedürlerin izlenmediği düzensiz veya güvensiz bir şekilde manevra yapan gemiler,
- Son Liman Devleti Kontrolü denetiminden sonra güvenlik nedenleriyle Klas Kuruluşunca klası askıya alınan veya geri çekilen gemiler,
- BSIS veri tabanında tanımlanamayan gemiler ve
- Bölgede hiç denetlenmemiş gemiler;

Öncelik I “Priority I” olarak kategorize edilerek ek bir denetimi için yeterince ciddi olarak kabul edilmektedir.

Beklenmedik faktörler ise gemi ve mürettebatın güvenliği veya çevre için ciddi bir tehdidi gösterebilmektedir. Ancak, ek bir denetim yapılma ihtiyacı otoritenin mesleki değerlendirmesine bağlı kılmakta başka bir deyişle öncelik seviyesinin Öncelik II “Priority II” veya Önceliksiz “No Priority” olarak değerlendirilebilmesine olanak sağlamaktadır. Bu faktörler aşağıda listelenmiştir:

- Pilotlar veya ilgili otoriteler tarafından bildirilen gemiler, gemilerin navigasyonu hakkında Gemi Trafik Hizmetleri'nden alınan bilgileri içerebilir,

- ISM eksiklikleri bulunan gemiler (eksikliklerin verildikten 3 ay sonra),
- Daha önce tutuklanan gemiler (tutuklamanın üzerinden 3 ay geçtikten sonra),
- Kaptan, bir denizci veya geminin güvenli işletimine, gemideki yaşam ve çalışma koşullarına veya kirliliğin önlenmesine meşru bir ilgisi olan herhangi bir kişi veya kuruluş tarafından yapılan bir rapor veya şikayet,
- Tehlike oluşturan bir şekilde işletilen gemiler,
- Yükleri ile ilgili sorunlar yaşayan gemiler, özellikle zararlı veya tehlikeli yükler,
- Güvenilir bir kaynaktan gelen bilgilere dayanarak, risk parametrelerinin kaydedilenlerden farklı olduğu ve risk seviyesinin bu şekilde arttığı bilinen gemiler,
- Son BS MoU bölgesindeki denetimden bu yana daha önce BS MoU üyesi ülkelerce tanınmış bir kuruluş tarafından (RO) verilen sertifikalar taşıyan gemiler için tanınmanın geri çekilmesi.

2.12.3. BS MoU PSC Denetimleri Zaman Penceresi

Zaman penceresi, gemi risk profiline göre aşağıdaki gibi ayarlanır:

- HRS: BS MoU bölgesindeki son denetimden sonra 2-4 ay arası;
- SRS: BS MoU bölgesindeki son denetimden sonra 5-8 ay arası;
- LRS: BS MoU bölgesindeki son denetimden sonra 9-18 ay arası;

Periyodik denetimler ve ek denetimler eşit değerlendirilmektedir. Denetim kategorisine bakılmaksızın bir sonraki periyodik denetim için zaman aralığı, her bir denetimden sonra yeniden başlamaktadır.

2.12.4. BS MoU PSC Denetimleri Seçim Düzeni

NIR kapsamında, PSC Denetim için gemi seçimi gemilerin denetim önceliklerine dayanılarak yapılmaktadır. BSIS tarafından otomatik olarak yapılmakta olan seçim düzeni, aşağıdaki önceliklere göre gemilere atanmaktadır:

- Öncelik I: Denetlenmesi gereken gemiler, zaman penceresi kapanmış veya aşırı bir faktör bulunan gemilerdir.
- Öncelik II: Denetlenmesi gereken gemiler, zaman penceresi içinde veya beklenmedik bir faktör bulunan gemilerdir.
- Önceliksiz: Herhangi bir risk profili için pencere henüz başlamadığından ve herhangi bir aşırı veya beklenmedik faktör kaydedilmediğinden, geminin öncelik durumu bulunmaz ve üye Devletler bu tür gemilere denetim yapmakla yükümlü değildir.

2.13. BS MOU GEMİ İZLEME LİSTELERİ

BS MoU, bölgede gerçekleştirilmiş olduğu PSC denetimlerinin neticesinde önceki yirmi dört aylık dönem içerisinde üç veya daha fazla kez tutuklanan gemileri düşük performanslı veya başka bir deyişle standart altı olarak değerlendirmekte ve aylık bazlı olarak Gemi İzleme Listeleri (SWL) hazırlamaktadır. BS MoU SWL bilgileri Memorandum web sayfası üzerinden aylık periyotlarda yayınlamaktadır. Ayrıca, listeler diğer bölgesel PSC rejimlerinin limanlarına kabul edilmeyen gemiler ile bu rejimler uyarınca düşük performanslı olarak değerlendirilen gemileri de belirtmektedir.

BS MoU SWL uygulaması Mutabakat Muhtırası metni ile belirlenmemiş olup, BS MoU Liman Devleti Kontrolü Komitesi, SWL kapsamında standart altı olarak değerlendirilen gemilere yönelik ilave tedbirler sağlamak üzere denetim seçiminde listelenen gemilere öncelik verilmesini ve gemilerin bölge limanlarını ziyaret etmelerine bağlı olarak, her ay denetlenmesi prensibini kararlaştırmıştır.

3. YÖNTEM

Çalışmada, Paris MoU denetim hedefleri ve BS MoU'nun mevcut denetim hedeflerinin irdelenmesi, BS MoU'nun PSC performansının belirlenmesi ve bu yönde BS MoU'nun yapısına uygun modelin araştırılmasından oluşan bir metodoloji kullanılmaktadır. Bu kapsamda, Paris MoU ve BS MoU'nun mevcut denetim hedefleri, kullanılan veriler ve PSC performansının değerlendirilmesi için kullanılan yöntem aşağıda verilmektedir.

3.1. PARİS MOU DENETİM HEDEF VE TAAHHÜTLERİ

Hali hazırda uygulanmakta olan Paris MoU Bölüm 1.3 uyarınca her üye otoritenin, Ek 11'de açıklanan esnekliklere ve bölgesel taahhütlere de tabi olarak, limanlarına veya demirleme yerlerine uğrayan tüm Öncelik I yabancı ticaret gemilerini denetlemesi gerekmektedir.

Bu ifadeden anlaşılacağı üzere, Paris MoU'nun denetim hedefi olarak tüm Öncelik I yabancı ticaret gemilerini denetlemek belirlemiş, ancak Mutabakatın Ek 11'inde açıklandığı gibi üyesi ülkelere bazı esneklikler de tanımlamıştır. Paris MoU gemi seçim düzeni, tıpkı BS MoU gibi gemileri "Öncelik I: denetlenmeli " ve "Öncelik II: denetlenmesi gerekebilir" olmak üzere iki önceliğe ayrılmıştır. Ayrıca, Paris MoU Ek 11'e uygun olarak, Paris MoU'nun bölgesel olarak denetim hedefi hesaplanmakta ve her bir üye otoritesinin taahhüdü elde edilmektedir.

Bir yıl için bölgesel Paris MoU taahhüdü, önceki 3 yılda gereken denetimlerin ortalama sayısını alarak ve aşağıdakileri ekleyerek hesaplanmaktadır:

- Öncelik I denetim sayısı (zorunlu periyodik ve ek);
- Öncelik II periyodik denetim sayısı (beklenmedik faktörler tarafından tetiklenen denetimler hariç); ve
- Yıl boyunca denetlenmeyen Öncelik I gemi sayısı.

Paris MoU'ya uygun olarak, her üye Otoritenin denetim taahhütleri ise limanları ve demirleme yerlerine uğrayan her gemide Öncelik I durumunda bir denetim gerçekleştirmek ve yıllık

denetim taahhüdüne en azından denk gelen bir sayıda Öncelik I ve Öncelik II gemisinde denetim gerçekleştirmek şeklindedir.

Bu bağlamda, her üye devlet için denetim taahhüdü, her üye devlete uğrayan bireysel gemilerin üç yıllık ortalamasının, her üye devlete uğrayan bireysel gemi sayısının toplamına oranı şeklinde hesaplanmaktadır. Bu kısaca adil paylaşım olarak ifade edilmektedir.

Paris MoU, üye Otoritelerine, her Öncelik I gemisinde denetim gerçekleştirme taahhüdünü yerine getirmek için bazı esneklikler sunmaktadır. Bu kapsamda bir denetim aşağıdaki şekillerde ertelenebilmektedir:

- Geminin aynı Üye Devletine bir sonraki uğraşına kadar, geminin Paris MoU bölgesinde başka bir limana uğramadığı ve erteleme süresinin 15 günden fazla olmadığı koşuluyla; veya
- Bu liman, Paris MoU bölgesinde ise ve yetkilisi gemiyi denetlemeyi önceden kabul ederse ve erteleme süresi 15 günden fazla olmamak kaydıyla.

Yukarıda bahsedilen esnekliklere ek olarak, bir Otorite:

- Limanlarına ve demirleme yerlerine uğrayan yüksek risk profiline sahip Öncelik I gemilerin toplam sayısının %5'ine kadarını; ve
- Limanlarına ve demirleme yerlerine uğrayan yüksek risk profiline sahip olmayan Öncelik I gemilerin toplam sayısının %10'una kadarını kaçırabilmektedir.

Ayrıca, yıllık bazda taahhüt edilenden daha fazla Öncelik I gemi denetleyen bir Devletin gerçekleştirilememiş denetimlerine verilen izin oranı %30 olmaktadır.

3.2. BS MOU DENETİM HEDEF VE TAAHHÜTLERİ

Karadeniz Liman Devlet Kontrol Komitesi (BS PSCC), 2010 yılında gerçekleştirdiği on birinci toplantısında, başarılı %15 hedef denetim oranını dikkate alarak, Karadeniz Memorandumu metni Bölüm 1.3 ile ifade edilen PSC denetim hedefini, bölgedeki toplam bireysel gemi ziyaretlerinin %75'ine denk gelen bir bölgesel yıllık denetim oranını elde etmeye gayret edecek şekilde revize etmiştir. Yine bu değişiklik ile, Komitenin, bölgesel genel denetim faaliyetini ve etkinliğini izlemesi de kararlaştırılmıştır.

Buna ek olarak, PSCC 2010 yılındaki 11 inci toplantısında, üyelerini kendi hedef denetim oranlarını göz önünde bulundurmaya ve Memorandum internet sayfası üzerinden yayınlanacak PSC üzerine Ulusal Aranjmanlar dokümanında bu hedefi belirtmeyi teşvik etmiştir.

Bu değişikliğe müteakip, PSCC 16 ncı toplantısında, 2015 yılında gerçekleştirdiği toplantısında, 1 Ocak 2016 tarihinden itibaren yürürlüğe girecek şekilde yukarıda detayları açıklanan risk temelli hedefleme ve denetim sistemi oluşturacak NIR uygulanmasını kararlaştırmıştır.

Kısaca, NIR kapsamındaki Gemi Risk Profili (SRP) denetim önceliği için seçilecek gemilerin denetim geçmişine ve genel faktörlerine (yaş, gemi tipi, gemi risk türü vb.) dayanmaktadır. Gemiye özgü tanımlanan gemi risk profili göz önünde bulundurulacak şekilde, seçim düzeni belirlenir. Belirlenen seçim düzeni gemi için gerçekleştirilecek denetimlerin önceliği ve denetim sıklığını oluşturarak gemi risk profiline göre belirlenen aralıklarla periyodik denetimlerin gerçekleştirilmesini sağlamaktadır.

Buna göre BS MoU NIR kapsamında PSC denetimleri periyodik ve ek denetlemeler olarak iki kategoriye, gemiler yüksek, orta ve düşük olmak üzere üç risk sınıfına ayrılmıştır. Gemi risk sınıfına dayalı gemi denetim sıklığına yönelik zaman penceresi aralıkları tesis edilerek, yapılacak liman devleti denetimi kontrolüne yönelik gemi seçim düzeni Öncelik II sınıflı gemiler için “Denetlenebilir” ve Öncelik I gemiler için ise “Denetlenmeli” olarak tanımlanmıştır. Diğer taraftan, liman devletlerinin bu kategorilerde denetlemeleri ne şekilde ve hangi oranlarda yapması gerektiği konusunda bir hedef yoktur.

Bununla birlikte, BS MoU iç prosedürleri gereği olarak, Memorandum ile belirlenmiş bölgesel denetim hedefi haricinde, üye ülkeler yıllık denetim hedeflerini kendi iç mevzuatları uyarınca belirlemekte ve içsel Ulusal Aranjmanlar dokümanları ile diğer üye ülkelerle paylaşmaktadır.

BS MoU üyesi ülkeler olan Bulgaristan ve Romanya aynı zamanda Paris MoU’ya da taraftırlar ve tüm PSC denetimlerini hem BS MoU hem de Paris MoU rejimlerine göre sürdürmektedir. İkili üyeliğe sahip bu ülkelere gerçekleştirmiş oldukları bir PSC denetimini her iki Memoranduma da eşzamanlı olarak bildirmektedir. Bu nedenle çalışmada bu ülkelerin durumu ayrıca dikkate alınmıştır.

3.3. KULLANILAN VERİLER VE PSC DENETLEME PERFORMANSININ BELİRLENMESİ İÇİN YÖNTEM

Çalışmada BS MoU NIR uygulanma tarihi olan 1 Ocak 2016 tarihinden 2023 yılı sonuna kadar olan süredeki Karadeniz Memorandumu açık kaynaklarından elde edilen gemi denetim verileri ve Gemi İzleme Listeleri ile BS MoU Sekretaryasından temin edilen bireysel gemilerin bölgeye yapmış olduğu ziyaret verileri ve gemilere ilişkin SRP ve seçim önceliği bilgilerini içeren daha detaylı PSC denetim verileri kullanılmıştır. Ukrayna limanlarını ziyaret eden gemilere ilişkin verilere ulaşamadığı için değerlendirme yapılırken Ukrayna limanlarını ziyaret eden ve PSC denetimine tabi tutulmamış olan gemilerin aynı yıl içerisinde bölgedeki diğer ülkelere de ziyaret gerçekleştirdikleri varsayılmaktadır.

PSC denetleme performansı BS MoU mevcut denetim hedeflerine dayalı performans, seçim düzeni verilerine dayalı performans ve SWL'ye dayalı performans olmak üzere üç başlık altında değerlendirilmektedir.

BS MoU mevcut denetim hedeflerine dayalı performansın belirlenmesi için yıllık bölgesel denetleme oranları ve ülkelerin kendi iç mevzuatları uyarınca belirledikleri yıllık hedef PSC denetimi sayıları ile gerçekleşen denetleme sayılarına ait veriler kullanılmaktadır. Denetleme oranı denetlenen bireysel gemilerin bireysel gemi ziyaretlerine karşılık yüzdesel oranını ifade etmektedir. Hedefe ulaşma derecesi yıllık hedeflenen değer ile gerçekleşen değer arasındaki farkın hedeflenen değere bölünmesi ile elde edilmektedir.

Seçim düzeni verilerine dayalı PSC performansını değerlendirmek için PSC denetleme indeksi kullanılmaktadır. Denetleme İndeksi her bir öncelik sınıfına ait denetim oranının genel denetim oranına bölünmesi şeklinde dizayn edilmiştir. İndeks değerlerine ait standart sapma değerleri kullanılarak; çok yüksek, yüksek, standart, düşük ve çok düşük olmak üzere beş performans sınıfı oluşturulmuştur. Bu performans sınıfları ve onlara karşılık gelen aralık değerleri Tablo 3. 1'de verilmektedir.

Tablo 3.1: Performans Sınıfları.

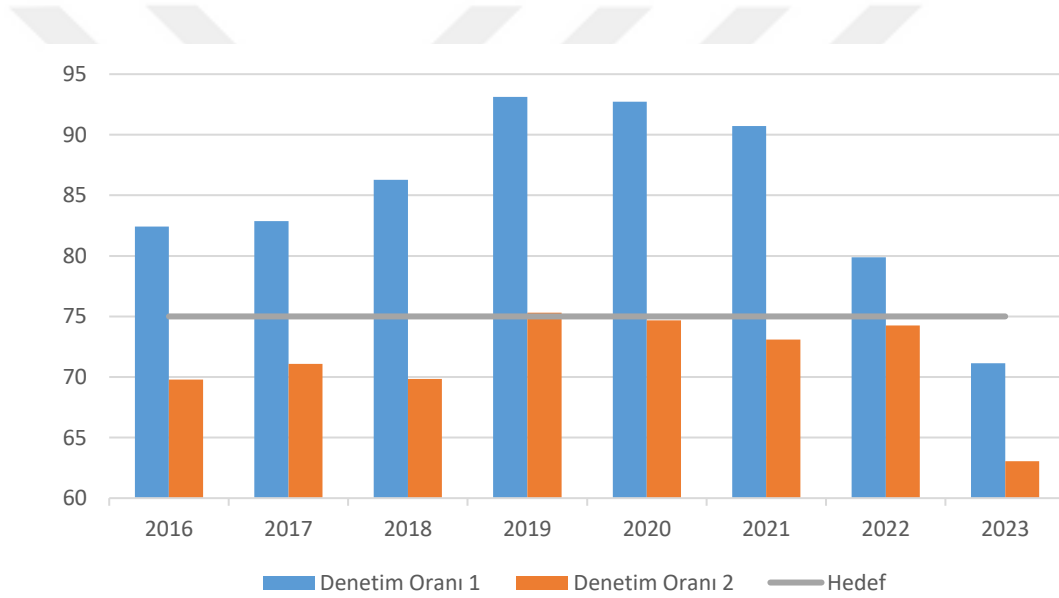
Aralık	Performans Seviyesi
1.00+ 2 standart sapma ve üzeri	Çok Yüksek
1.00+ 1 ila 2 standart sapma	Yüksek
1.00± 1 standart sapma	Standart
1.00- 1 ila 2 standart sapma	Düşük
1.00- 2 standart sapma ve altı	Çok Düşük

SWL'ye dayalı performansın belirlenmesi için BS MoU web sitesinde yayınlanan aylık listeler ve BSIS aracılığıyla BS MoU Sekreteryasından temin edilen liman ziyaret verileri kullanılmıştır. BS MoU Sekreteryasından alınan veriler, 2016-2023 zaman aralığı için analiz edilmiştir. SWL kapsamında bireysel gemi sayılarına bağlı denetleme oranları ve ziyaret sayılarına bağlı denetim oranları belirlenmiştir. İlgili performans değerlendirmesi yapılırken yıllık süreler baz alınmış ve bireysel gemi sayılarına bağlı denetleme oranı hesaplamasına listelenme süresi boyunca bölgenin herhangi bir limanına ziyaret yapmayan gemiler dikkate alınmamıştır. Ayrıca, ilgili dönem içerisinde listelenen gemilere odaklanılarak, gemilerin BS MoU SWL uygulaması kapsamında aylık olarak denetlenme hedefine yönelik ortalama denetim oranı, PSC denetlemesi gerçekleştirilen ay sayısının ziyaret yapılan ay sayısına yüzdesel oranı olarak hesaplanmıştır. Elde edilen bulgular neticesinde BS MoU SWL uygulamasının Memorandum metnine dahil edilebilmesine ilişkin olası senaryolar geliştirilmiş ve senaryoların gemiler üzerindeki muhtemel etkileri 2023 yılında listelenen gemilerin 15 Aralık 2023 tarihli Öncelik sınıfları dikkate alınarak irdelenmiştir.

4. BULGULAR

4.1. BS MOU MEVCUT DENETİM HEDEFLERİNE DAYALI PSC PERFORMANSI

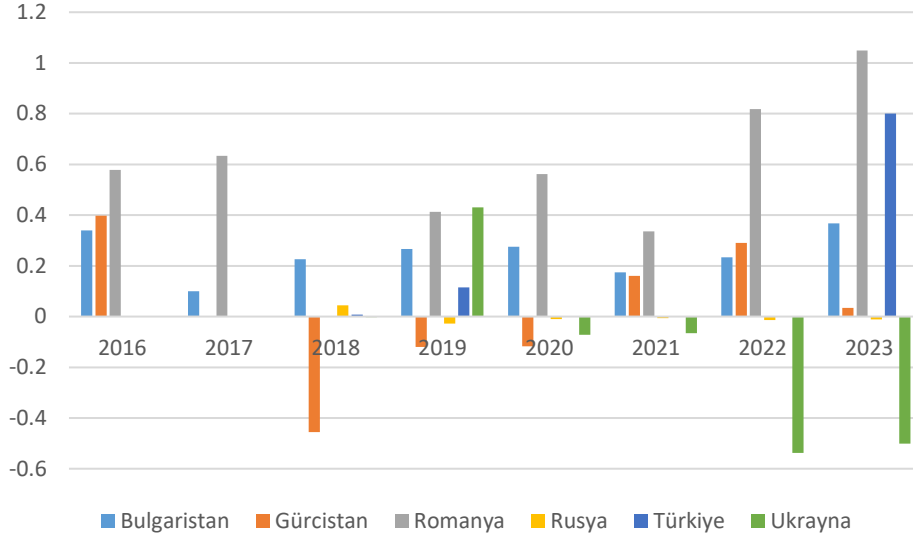
Karadeniz bölgesi 2016-2023 yılları denetim oranları Şekil 4.1’de verilmektedir. Burada Ukrayna limanlarını ziyaret eden bir geminin aynı yıl içerisinde bölgedeki diğer ülkeleri de ziyaret ettiği kabul edilerek türetilen BS MoU yıllık denetim oranları “Denetim Oranı 1” olarak mavi renkle ve BS MoU Yıllık Raporlarından gözlemlenen yıllık denetim oranları “Denetim Oranı 2” olarak turuncu renkle gösterilmektedir.



Şekil 4.1: BS MoU Bölgesel Yıllık Gemi Denetim Oranları (%).

Şekil 4.1’den görülebileceği gibi BS MoU en yüksek denetim oranına 2019 yılında sahip olmuştur. Covid-19 Pandemisi çıkış yılı olan 2020 itibariyle denetim oranlarında düşüş eğilimi olduğu görülmektedir. Ukrayna limanlarını ziyaret eden bir geminin aynı yıl içerisinde bölgedeki diğer ülkeleri de ziyaret ettiği kabulü ile türetilen denetim oranında, Ukrayna’daki savaşın başlangıç tarihi olan 2022 yılı itibariyle keskin bir düşüş olduğu gözlemlenmekte olup sadece 2023 yılında BS MoU bölgesel denetim hedefinin gerçekleştirilemediği görülmüştür.

BS MoU üyesi ülkeler tarafından belirlenen ve BS MoU İçsel Ulusal Aranjmanlar dokümanları aracılığıyla diğer üye ülkelerle paylaşılan hedeflenen gemi denetim sayılarına karşılık hedefe ulaşma dereceleri Şekil 4.2’de gösterilmektedir.

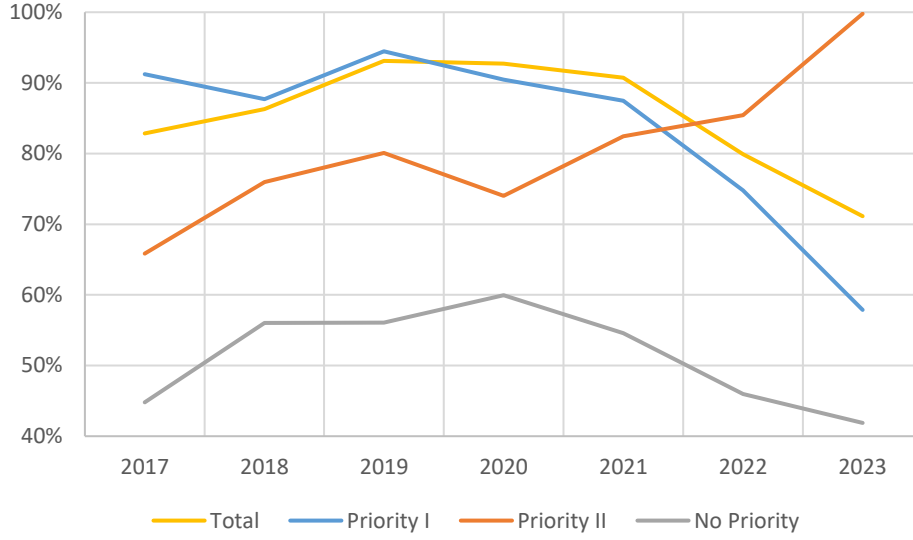


Şekil 4.2: BS MoU Üyesi Ülkelerin Bireysel Denetim Hedeflerine Ulaşma Dereceleri.

Burada ülkelerin genel olarak hedefledikleri denetim sayılarına ulaştıkları görülmektedir. Rusya'nın tüm yıllarda hedeflediği gemi denetim sayısının üzerinde bir performans gösterdiği, buna karşılık Ukrayna'nın son iki yıllık performansı ile hedeflediği gemi denetim sayısına ulaşamadığı görülmüştür. Ukrayna'nın 2022 ve 2023 yıllarında gösterdiği performansı takip eden en düşük performans Gürcistan tarafından 2018 yılında sergilemiştir. Diğer taraftan, Türkiye hedefe ulaşma derecesi bakımından 2023 yılında oldukça yüksek bir performans ortaya koymuştur.

4.2. BS MOU NIR KAPSAMINDA SEÇİM DÜZENİ VERİLERİNE DAYALI PSC PERFORMANSI

BS MoU NIR kapsamında yapılan denetimlere ilişkin bölgesel SRP ve seçim düzeni verilerinden türetilen yıllara göre bireysel gemilerin gemi denetim önceliklerine göre denetleme oranları ve bu oranların bölgesel toplam bireysel gemi denetimlerinin gemi ziyaretlerine oranının karşılaştırılması Şekil 4.3'te verilmektedir.



Şekil 4.3: BS MoU Gemi Denetim Öncelik Sınıfı Oranlarının Karşılaştırılması.

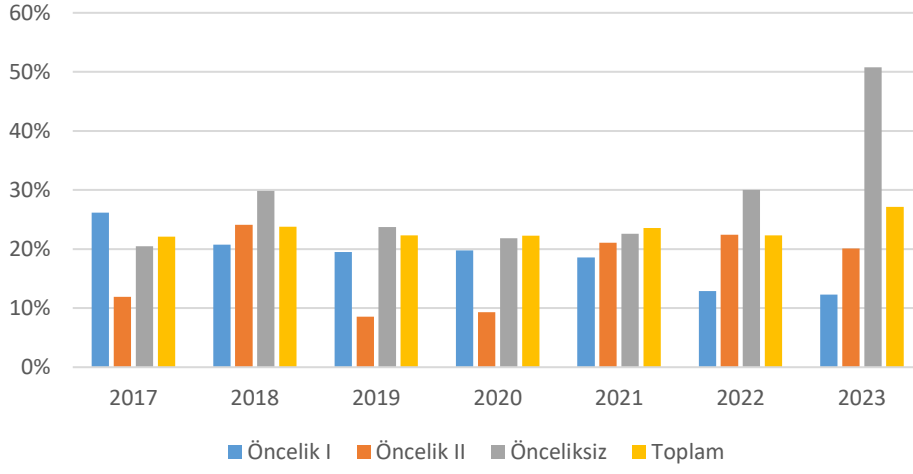
Şekil 4.3, BS MoU kapsamında yapılan PSC denetimleri arasında Öncelik I sınıflı bireysel gemi denetim oranlarının 2019 yılından bu yana düşüş gösterdiğini ortaya koymaktadır. Buna karşın Öncelik II sınıflı bireysel gemi denetim oranları ise yükselmektedir. 2021 yılından sonra, Öncelik II sınıflı gemiler için yapılan bireysel gemi denetim oranları Öncelik I sınıflı bireysel gemi denetim oranlarından yüksektir.

Yıllara göre ülkelerin limanlarına gelen bireysel gemilerin öncelik sınıflarına göre denetim oranları ve toplam bireysel gemi denetim oranları ise Şekil 4.4. ile gösterilmektedir. Bu performans değerlendirmesi yapılırken Ukrayna'ya ilişkin veri zafiyeti nedeniyle bu üye ülkeye ait bireysel değerlendirme yapılmamıştır.

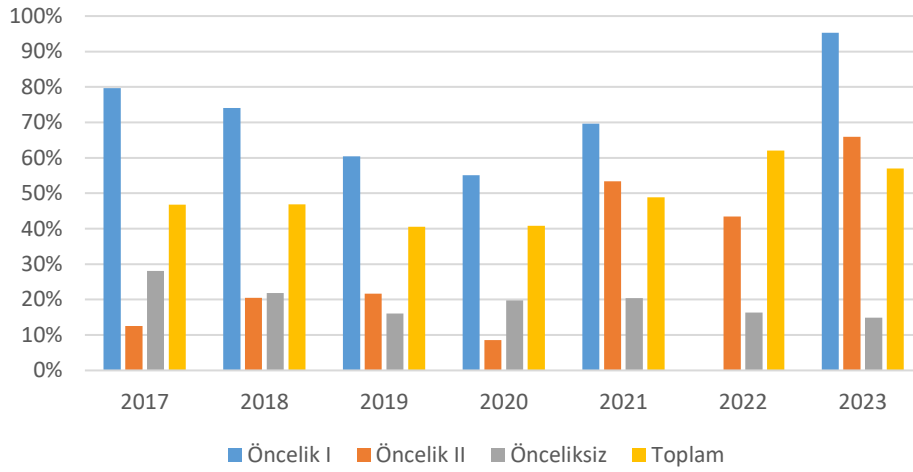
Şekil 4.4 ile 2017-2023 arası toplam PSC denetim verileri incelendiğinde ülkelerin kendi içlerinde bireysel gemi denetimlerinin bireysel gemi ziyaretlerine göre oranlarının %75 değerinden uzak olduğunu göstermektedir. Üye ülkelerin anılan süre içerisindeki ortalama denetim oranları; Bulgaristan için %23.33, Gürcistan için %49.03, Romanya için %29.74, Rusya için %71.74 ve Türkiye için %32.01 olarak gözlemlenmiştir.

Türetilen grafikler uyarınca bölgedeki üye devletler için Öncelik I olarak limanlarını ziyaret eden gemilerin denetim oranının, aynı ülkenin limanlarına uğrayan toplam bireysel gemilerin denetim oranına kıyasla çoğunlukla daha yüksek olduğu görülmektedir.

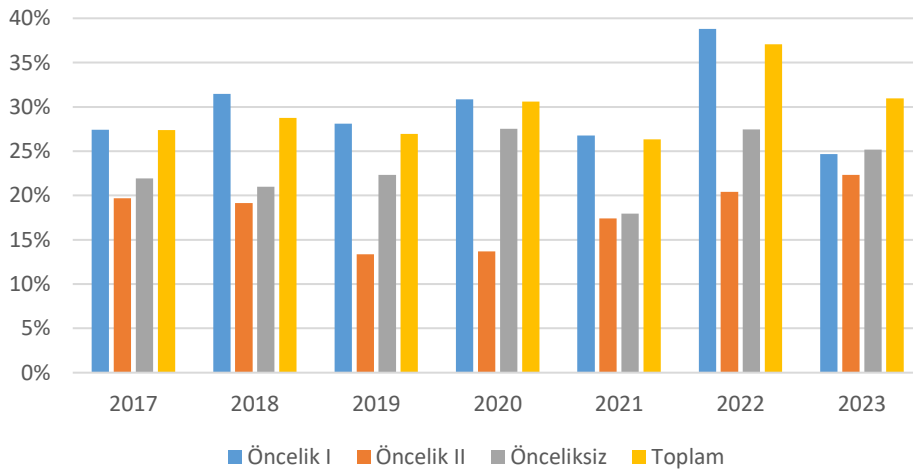
Bulgaristan



Gürcistan



Romanya

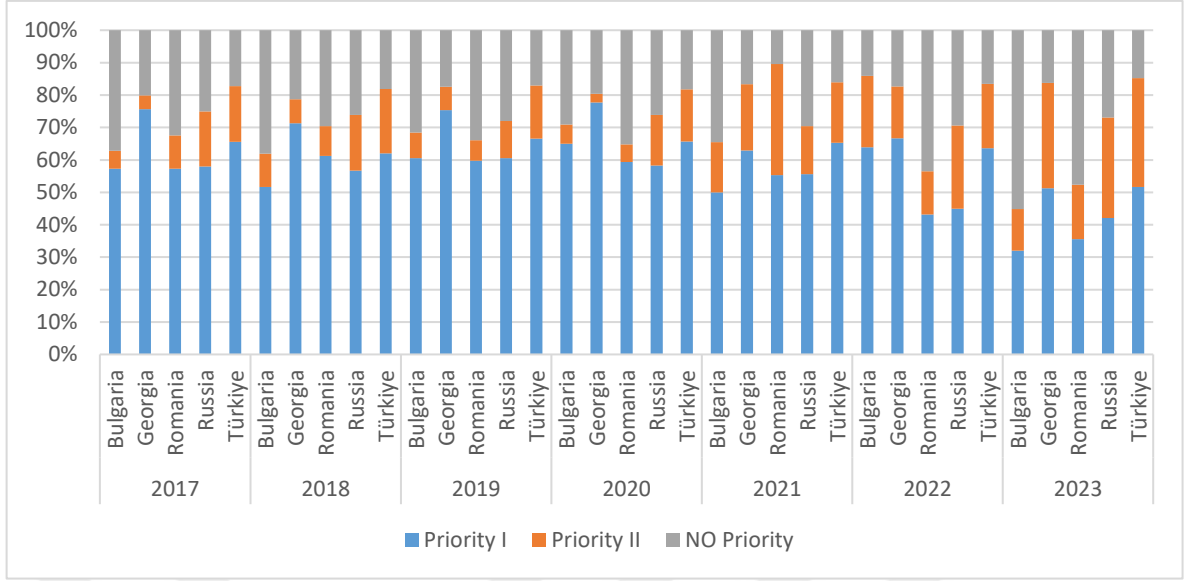


Şekil 4.4: BS MoU Üye Ülkelerin Öncelik Sınıfları Gemi Denetim Oranları.



Şekil 4.4 (devam): BS MoU Üye Ülkelerin Öncelik Sınıfları Gemi Denetim Oranları.

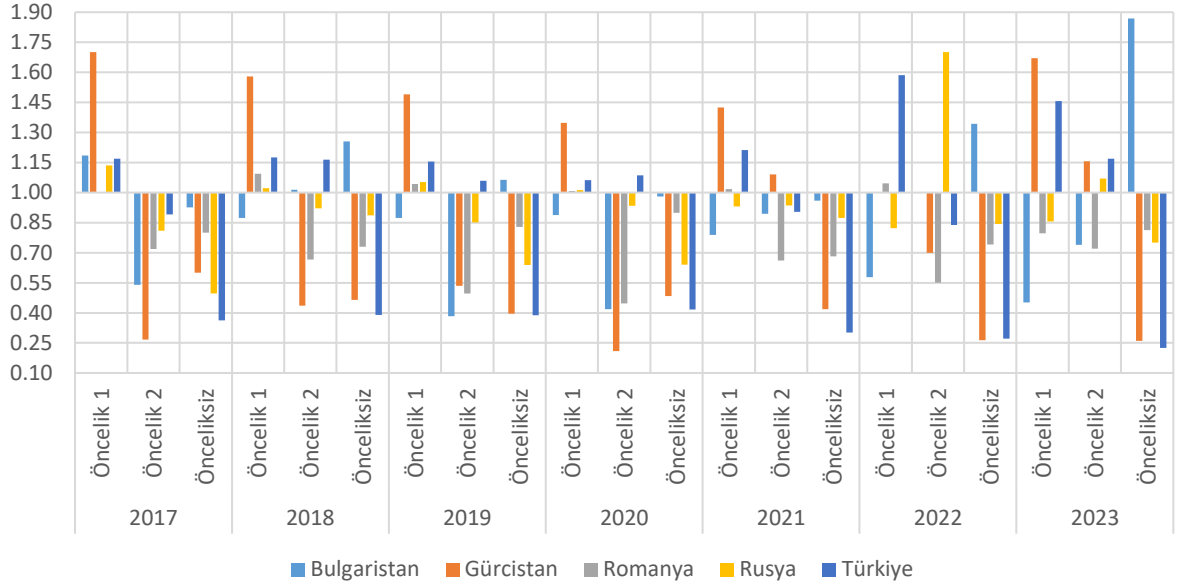
BS MoU üyesi ülkelerin gerçekleştirmiş oldukları gemi denetimlerinin PSC önceliklendirmesini ifade eden seçim düzeni verilerine göre yüzdesel dağılımı Şekil 4.5 ile gösterilmektedir.



Şekil 4.5: BS MoU Üye Ülkeler Denetim Seçim Önceliklendirmesi Yüzdesel Dağılımı.

Şekil 4.5, BS MoU üyesi ülkelerin yıllık Öncelik I denetim oranları ortalamasının %54 ila %69 arasında değişiklik gösterdiğini ortaya koymaktadır. Öncelik sınıflarına göre, BS MoU üye ülkelerin gerçekleştirmiş oldukları PSC denetimleri arasında Öncelik I sınıflı gemi denetim payları arasında en yüksek değer 2020 yılında Gürcistan tarafından sağlanmıştır. Buna karşılık en düşük Öncelik I denetim oranı değeri Bulgaristan ve Romanya'nın 2023 yılı verilerinde gözlemlenmiştir.

BS MoU üyesi ülkelerinin hesaplanan PSC denetleme indeksleri Şekil 4.6'da verilmektedir. Bu indeks değerlerinin standart sapma değeri %15.7 olarak bulunmuştur. Tablo 3.1'e göre performans seviyeleri; 0.70 değerinden az olması durumu için "Çok düşük", 0.70-0.85 aralığı için "Düşük", 0.85-1.15 aralığı için "Standart", 1.15-1.30 aralığı için "Yüksek" ve 1.30'dan fazla olması için "Çok yüksek" şeklinde tanımlanmıştır.



Şekil 4.6: Gemi Seçim Düzeni Sınıflarına Göre BS MoU Üye Ülkeler Denetim Performansları.

Şekil 4.6 ile 2017 yılında tüm üye ülkelerin Öncelik I sınıflı gemilere yönelik PSC denetim performanslarının yüksek veya çok yüksek olduğunu ortaya koyulmaktadır. Gürcistan'ın tüm yıllarda Öncelik I sınıflı gemi denetim performansının çok yüksek olduğu gözlemlenmektedir. Türkiye de BS MoU PSC rejimi kapsamında icra ettiği Öncelik I sınıflı gemi denetimlerinde 2017-2019 dönemi için yüksek ve son iki yıl için çok yüksek performansa sahiptir.

Şekil 4.6 ile yapılan analizler, son iki yıllık dönemde Bulgaristan'ın Önceliksiz gemiler için çok yüksek performansa ve Rusya'nın da 2022 yılında Öncelik II sınıflı gemiler için çok yüksek performans sınıfına sahip ülkeler olduğunu ortaya koymaktadır.

Yine Şekil 4.6'ya göre, Öncelik I sınıfı gemi denetimlerinde çok düşük denetim sınıfına sahip tek ülke 2022 ve 2023 yıllarında icra ettiği PSC faaliyetleri ile Bulgaristan'dır. 2021 yılında Bulgaristan, 2022 yılında Rusya ve 2023 yılında Romanya, Öncelik I sınıfı gemi denetimlerinde düşük performans sınıfına sahiptir.

4.3. BS MOU SWL PSC PERFORMANSI

BS MoU SWL uygulaması kapsamında aylık olarak listelenen gemilere ait yıllık bazlı denetim oranları Tablo 4.1 ile verilmektedir.

Tablo 4.1: SWL Kapsamında Gemi Denetim Oranları.

Yıl	Toplam Listelenen Gemi Sayısı	Ziyaret Sayılarına Bağlı Denetim Oranı (%)	Bireysel Gemi Sayılarına Bağlı Denetim Oranı (%)
2016	94	18.68	75.00
2017	110	40.91	63.16
2018	224	22.54	76.67
2019	256	12.01	72.41
2020	231	6.00	60.00
2021	75	8.87	70.00
2022	93	8.53	81.82
2023	67	17.58	66.67

Bu tablo, SWL kapsamında en fazla listelenen gemi sayısının 2019 yılında olduğunu, buna karşılık en az listelenen geminin ise 2023 yılında olduğunu ortaya koymaktadır. Listelenen gemilerin BS MoU bölge limanlarına yaptıkları gemi ziyaretlerinde tabi tutuldukları PSC denetimlerinin en fazla 2017 yılında olduğu gözlemlenmiştir. Listelenen gemilerin ziyaret sayılarına bağlı ortalama yıllık denetim oranı ise %16.89 şeklindedir. Tablo 4.1, BS MoU SWL kapsamında listelenen her bir geminin, listelendiği süre boyunca bölge limanlarına ziyaret gerçekleştirme durumu da dikkate alınmak suretiyle, yıllık bazda denetlenip denetlenmeme durumuna göre en düşük denetim oranlarının sırasıyla 2020, 2017 ve 2023 yıllarında olduğunu göstermektedir.

BS MoU NIR uygulamasının başladığı yıl olan 2016 yılından 2023 yılı sonuna kadarki süre boyunca, önceki yirmi dört aylık sürede üç veya daha fazla kez tutuklanmış olmaları sebebiyle standart altı olarak değerlendirilen ve bu sebeple SWL kapsamında listelenen gemilere odaklanılarak yapılan analizlerde, bu gemilerin ortalama listelenme süresinin 12 ay olduğu hesaplanmıştır. SWL kapsamında listelenen gemilerin listelendikleri süreler boyunca gerçekleştirmiş oldukları ziyaret sayılarının gemi başına ortalamasının 22.7 olduğu ve yine bu gemilerin listelendikleri süreler boyunca tabi tutuldukları PSC denetimlerinin gemi başına sayısının 2.66 olduğu bulunmuştur.

BS MoU SWL kapsamında 2016-2023 yıllarında listelenen gemilerin listelendikleri süre zarfı boyunca sadece bölge limanlarına ziyaret yaptıkları aylar dikkate alınarak yapılan analizlerde, listelenen standart altı gemilerin bölgeye aylık bireysel gemi ziyaretinin 2.4 olduğu ve aylık ortalama denetlenme oranlarının %38.75 olduğu tespit edilmiştir.

Bu listelenen gemilere yapılan PSC denetimlerine bakıldığında ise uğrak yapmasına rağmen %21.52'lik bir kısmının hiç denetlenmediği görülmüştür. SWL prosedürü kapsamında bölge limanlarında bulunması durumunda aylık olarak denetlenmesi gerekli standart altı gemilerin bölgeye ziyaret yapmış olmalarına rağmen denetlenmedikleri toplam ay sayısının listelendikleri süre boyunca ziyaret yaptıkları toplam ay sayısına oranının %62.27 olduğu bulunmuştur.

2023 yılında listelenmiş olan gemilerin denetim seçim sınıfları değerlendirildiğinde, listelenen 12 geminin tamamının HRS olarak yüksek risk sınıfına tabi oldukları görülmüştür. Bu gemiler için denetim seçim düzeni kapsamındaki denetim pencere aralıkları bir önceki denetimini takip eden 2. ay itibariyle başlamakta ve 4. ay sonuna kadar sürmektedir. Bu süre öncesinde gemiler seçim düzenine ilişkin olarak Önceliksiz olarak sınıflandırılırken, süre boyunca Öncelik II sınıfına haiz olmaktadır. Bu aralık sonrasında ise Öncelik I olarak sınıflanıp, denetlenmeli olarak tanımlanmaktadır. Bu kapsamda, 2023 yılında listelenmiş gemilerin %41.67'lik kısmının Öncelik I sınıfına haiz olmadığı görülmüştür.

5. TARTIŞMA

Karadeniz Memorandumu 2016 yılı itibariyle gemi hedefleme sistemini, mevcut gemi odaklı risk parametrelerine ek genel parametreler (örneğin, Bayrak, RO ve Şirket performansları) getirerek her bir parametre için ağırlık puanları içerecek şekilde revize etmiştir. Revize edilen denetim rejimi gemi risk profilinin seviyelerinin tanımlanması ile her risk seviyesi için denetim sıklığının belirlenmesini içermektedir. BS MoU Yeni Denetim Rejimi (NIR), gemilerin denetim için seçilmesinde öncelik sırasını açık bir şekilde belirlemek amacıyla Gemi Risk Profili ve Zaman Pencereleeri kombinasyonundan oluşmaktadır.

BS MoU NIR kapsamında gemi seçiminde Öncelik I olarak belirlenen gemileri, “Denetlenmeli” olarak kategorize etmektedir. Buna karşın, BS MoU, NIR öncesi dönemde belirlemiş olduğu “Bölgedeki toplam bireysel gemi ziyaretlerinin %75'ine denk gelen bir bölgesel yıllık denetim oranını elde etme” bölgesel gemi denetim hedefini (Black Sea MoU, 2022) sürdürmektedir. Dolayısıyla, Karadeniz Bölgesine ilişkin olarak, NIR öncesi dönemde belirlenmiş olan bölgesel PSC denetim hedefinin de bu kapsamda yeniden ele alınması gerekliliği değerlendirilmektedir.

BS MoU üyesi ülkelerden biri olan Ukrayna, gemi ziyaret verilerini BSIS ile paylaşmamaktadır. Bu sebeple, bölgedeki toplam bireysel gemi ziyaretlerinin %75'ine denk gelen bir bölgesel yıllık denetim oranına sahip olan BS MoU'nun bu hedefini gerçekleştirip gerçekleştirmediğinin tespiti de mümkün olmamaktadır. Ayrıca, bireysel olarak Ukrayna'nın yürüttüğü denetim işlemlerinde, SRP ve denetim seçim düzeni kriterleri göz önüne alınarak belirlenen öncelik ve risk değerlerini dikkate alıp almadığının irdelenebilmesi ve yürüttükleri denetim faaliyetlerinin bölgesel etkilerinin tam manası ile analizi olası gözükmemektedir.

BS MoU'ya benzer şekilde NIR uygulayan diğer bir rejim olan Paris MoU, Öncelik I denetim sınıfına haiz tüm yabancı bayraklı ticaret gemilerinin denetlenmesi hedefini ortaya koyarken aynı zamanda çeşitli esneklikler de tanımlamıştır. Buna ek olarak, 2024 yılı itibariyle Avrupa Birliği PSC mevzuatındaki revizyon çalışması da gemi denetim faaliyetlerinin yapılamamasına yönelik üye ülkelere yüklenen gemi denetim hedefine daha esnek bir bakış içermektedir (European Parliament, 2024). Bölge şartları ile uyumlu benzer yaklaşımın BS MoU için de

uygulanmasının bölgede faaliyette bulunan standart altı gemilerin çalışmalarının önlenbilmesine yönelik faydalı olacağı düşünülmektedir.

Çalışma, hedefleme modeli oluştururken, Karadeniz'in bölgesel bir deniz olması ve bölgede bulunan deniz ticaretinde kullanılan gemilerin bölge limanlarını peşi sıra ve sıklıkla ziyaret etmesinin önemli bir husus olduğunu göstermiştir.

Şekil 4.1 Denetim Oranı 1 ile BS MoU'nun hedeflediği bölgesel denetim hedef oranının karşılandığı ancak, bölgedeki bireysel gemilere dayalı yıllık denetim oranlarının son yıllarda düşüş gösterdiği tespit edilmişti. Bu bulgu Emecen Kara ve Okşas (2016b) tarafından daha önce yapılan çalışmanın sonuçları ile uyum göstermemektedir (Emecen Kara ve Okşas, 2016b). Bu farklılık söz konusu çalışmanın NIR öncesi dönemi kapsamı ve bölgedeki mevcut savaş durumu ile ilgili olabilir.

Şekil 4.2'ye göre ülkelerin yıllık olarak belirledikleri hedefler ve bu hedeflere ulaşma derecelerinin birbirinden oldukça farklılık gösterdiği görülmüştür. BS MoU denetim otoritelerinin kendine özgü yaklaşıma sahip olduğu Şanlıer (2020) tarafından yapılan çalışmada da vurgulanmıştı (Şanlıer, 2020). Ancak, Şanlıer'in çalışmasının amacının ve kullanılan verilerin bu çalışmadan oldukça farklı olduğunu belirtmek gerekir.

Ülkelerin yıllık denetleme hedefleri ve denetleme oranları arasındaki tespit edilen farklılıklar üye ülkeler tarafından Mutabakat metniyle belirlenen bölgesel bireysel gemi denetim hedefi ve gemi seçim düzeni öncelik sınıflarının temel referans olarak ele alınmaması ve üye ülkelerin ulusal mevzuatları dahilinde sadece sayısal hedefler belirlenmesi ile ilgili olabilir. Ayrıca diğer üye ülkelerden farklı olarak Bulgaristan ve Romanya hedeflerini Paris MoU kural ve kaideleri göz önüne alarak belirlemektedir. Bu yönde, bu ülkeler eş zamanlı olarak Paris MoU denetim rejimini de takip ettikleri için BS MoU denetim hedeflerinin yerine getirilememesi durumu ortaya çıkabilmektedir.

Bölgesel gemi denetim hedeflerine ulaşılabilmesi için ülkelerin yıllık hedeflerinin Mutabakat Muhtırası ile uyum arz edecek şekilde olması ve bu yönde BS MoU içsel ulusal aranjmanları yaklaşımının da revize edilmesi gerekliliği önemli bir husus olarak değerlendirilmektedir. Bu revizyonun, Paris MoU benzeri bir yapı ile adil bir yaklaşımı prosedürel olarak belirlemesi ve hatta bu belirlemenin Memorandum'a yeni bir ek yapılacak şekilde bir mutabakat ihtiva etmesi gerekmektedir. Belirlenecek bu yaklaşım, BS MoU NIR kapsamıyla da uyumluluk

sergilemelidir. Aynı zamanda iki bölgesel PSC rejimine taraf olan ve gerçekleştirmiş olduğu PSC faaliyetlerini her iki rejim kapsamında da yürüten üye ülkelerin mevcut durumları ile bölgedeki ülkelerin konumları da dikkate alınmalıdır. Böylesi bir revizyon uyarınca BS MoU metni Bölüm 3.1’de de değişiklik yapılması gereklidir.

Literatürdeki bazı çalışmalar denetleme oranları açısından Ukrayna’nın bölgedeki en fazla katkıyı sağlayan ülkelerden birisi olduğunu göstermektedir (Emecen Kara ve Okşaaş, 2016b, Emecen Kara ve diğ., 2016). Bu çalışmada Ukrayna-Rusya savaşı dolayısıyla Ukrayna tarafından BSIS ile paylaşılmadığı için gemi ziyaret verileri temin edilememiştir. Bu durum, BS MoU performansının değerlendirilmesi açısından bazı kısıtlamalara neden olmaktadır. Ancak, çalışma genel olarak, denetim hedeflerinin belirlenmesi yönünde bakış açısı sağlaması ve uygun modelin araştırılması açısından önemlidir.

Şekil 4.3 ve Şekil 4.4 ile bölgesel olarak bireysel gemi denetim oranlarının, NIR seçim düzeni kapsamında Öncelik I olarak denetim öncelik sınıflandırması yapılan gemilerin bireysel denetim oranlarının üzerinde değerlere sahip olduğunu gösterilmektedir. Öncelik I sınıflı bireysel gemi denetim oranındaki bu düşük oran, NIR ile hedeflenen gemi risk profillerinin belirlenerek buna uygun PSC zaman aralıklarının oluşturulması ve bu bağlamda Öncelik I sınıflı olarak bölge limanlarını ziyaret eden gemilerin denetlenmesi gerekliliğini karşılamaktan uzaktır.

Şekil 4.5 ve Şekil 4.6 ile ortaya konulduğu üzere üye ülkelerin icra ettikleri PSC faaliyetleri içerisinde Öncelik I sınıflı gemilerin her bir üye ülke için ortalama denetim oranının Memorandum aracılığıyla tanımlanan bölgesel hedeften ve hatta aynı hususa yönelik olarak Paris MoU tarafından kendi üyeleri için tanımlanmış olan en fazla esneklikten bile uzak olacak şekilde %70 (Paris MoU, 2023) değerinin altında olduğu görülmektedir. Başka bir deyişle her ne kadar Karadeniz Memorandumu NIR kapsamında Öncelik I sınıflı gemiler bölge limanlarını ziyaret ettiklerinde denetlenmeli olarak tanımlanmış olsa da Öncelik II ve Önceliksiz gemiler üye ülkelerce yoğun olarak denetlenmektedir.

Bu durum, ülkelerin bireysel gemi denetim sayısı hedeflerinin, Memorandum kapsamında bölgedeki gemilerin %75 oranında bireysel denetime tabi tutulması ve NIR kapsamında Öncelik sınıflandırmalarının gözetilmesi hedeflerinin gözetilerek yeniden irdelenmesi gerekliliğine sebebiyet vermektedir.

Şekil 4.6'ya göre gemi seçim düzeni sınıflarına göre Öncelik I sınıfı için en yüksek performansa sahip ülkenin Gürcistan olduğu belirlenmiştir. Bu bulgu da Emecen Kara ve diğ. tarafından yapılan çalışmanın bulguları ile uyum göstermemektedir (Emecen Kara ve diğ., 2016). Ancak, söz konusu çalışmanın NIR öncesi döneme ait olduğu ve performansın denetlenme ve tutulma oranlarına bağlı olarak belirlendiğini not etmek gerekir.

Şekil 4.6 ile oluşturulan performans değerlendirmelerine göre NIR sistematığı içerisinde Öncelik I sınıfı performansların daha fazla olması (yüksek veya çok yüksek), diğer sınıfların ise daha düşük performansta olması beklenmektedir. Buna karşın, ülkelerin gemi seçimlerine yönelik NIR kapsamında yapılan öncelik sınıflandırmasının daha az göz önünde bulundurulması durumunu destekler şekilde, üye ülkelerin bireysel denetimlerindeki gemi öncelik sınıflandırması oranlamasının da olağan gemi seçiminden daha düşük tutulduğu sonucuna varılmıştır.

Her ne kadar Karadeniz PSC Komitesi aracılığıyla belirlenen prensipler ışığında BS MoU SWL kapsamında aylık denetlenmesi gerekli gemiler listelenmiş olsa da SWL uygulaması henüz Mutabakat Muhtırasına gemi denetim seçimi kriterlerine aşırı bir faktör olarak ya da belirlenecek başka bir yöntem ile dahil edilmemiştir.

Bu çalışmaya esas veriler çerçevesinde yapılan SWL analizleri uyarınca, BS MoU bölgesine uğrak yapan standart altı gemiler daha sıklıkla denetlenmiş olsalar da uygulamanın Mutabakat metnine dahil edilmemiş olmasının, üye bir otoritenin denetim için gemi seçme kriterlerinde SWL dahilindeki gemilerin daha az önceliklendirilmesine sebep olduğu değerlendirilmektedir.

Bu değerlendirme çerçevesinde, SWL uygulamasının BS MoU kapsamına dahil edilebilmesine yönelik 4 senaryo ve bu senaryoların olası sonuçları Tablo 5.1 ile sunulmaktadır.

Tablo 5.1: SWL Uygulama Senaryoları ve Olası Sonuçları.

Senaryolar	Muhtemel etkileri	Gemiler Üzerinde Olası Sonuçları
1. SWL uygulamasını kurallarıyla birlikte Memorandum Ek 5'e aşırı bir faktör olarak dahil etmek.	SWL'deki tüm gemiler, bölge limanlarına gerçekleştirdikleri tüm ziyaretlerinde denetlenecektir.	2023 yılı için 106 ilave denetim gerçekleştirilecekti.
2. Memorandum Ek 5'e yeni bir paragraf eklenmesiyle SWL'deki gemilere karşı ek bir önlem mümkün kılacak şekilde, SWL'deki gemilerin denetim önceliklerini "Önceliksiz"den "Öncelik II" veya "Öncelik II"den "Öncelik I"e yükseltmek.	Hiçbir gemi "Önceliksiz" olmayacak ve gemilerin zaman penceresi şu şekilde olacaktır: Yüksek Riskli Gemiler (HRS) - Son denetimden sonra 0-2 ay arası, Orta Riskli Gemiler (SRS) - Son denetimden sonra 0-4 ay arası, Düşük Riskli Gemiler (LRS) - Son denetimden sonra 0-8 ay arası.	2023 yılında listelenmiş ve Öncelik I sınıfına sahip olmayan gemilerin %60'ının seçim düzeni öncelik sınıfları "Önceliksiz"den "Öncelik II"ye ve %40'ı "Öncelik II"den "Öncelik I"e yükseltilmiş olacaktır.
3. Memorandum Ek 5'e yeni bir paragraf eklenerek SWL'deki gemilere karşı ek bir önlem mümkün kılacak şekilde, SWL'deki gemilerin periyodik denetim pencerelerini sıkılaştırarak ve kısaltarak uygulamak.	Yüksek Riskli Gemiler (HRS) - Son denetimden sonra 1-2 ay arası, Orta Riskli Gemiler (SRS) - Son denetimden sonra 2-4 ay arası, Düşük Riskli Gemiler (LRS) - Son denetimden sonra 5-8 ay arası.	2023 yılında listelenmiş ve Öncelik I sınıfına sahip olmayan gemilerin %80'inin seçim düzeni öncelik sınıfları "Öncelik I"e yükseltilmiş ve diğer gemi "Önceliksiz" olarak kalmış olacaktır.
4. Memorandum Ek 5'e yeni bir paragraf eklenerek SWL'deki gemilere karşı ek bir önlem mümkün kılacak şekilde, SWL'deki gemilerin "Önceliksiz" olmamasını sağlayarak ve gemilerin periyodik denetim pencerelerini uzatarak uygulamak.	Yüksek Riskli Gemiler (HRS) - Son denetimden sonra 0-4 ay arası, Orta Riskli Gemiler (SRS) - Son denetimden sonra 0-8 ay arası, Düşük Riskli Gemiler (LRS) - Son denetimden sonra 0-18 ay arası.	2023 yılında listelenmiş ve Öncelik I sınıfına sahip olmayan gemilerin tamamının seçim düzeni öncelik sınıfları "Öncelik II" olacaktır.

Standart altı gemilerin çalışmasını önlemek üzere SWL uygulamasının BS MoU Mutabakat Muhtırası metnine dahil edilmesinin yerinde olacaktır. SWL dahilinde listelenen bir geminin ortalama olarak aylık bazda 2.4 kez bölgeyi ziyaret ettiği de göz önünde bulundurularak, bu revizyonun bir aşırı faktör olarak değil SWL uygulaması kapsamında listelenen bir gemi için denetim zaman aralığının değiştirilmesi suretiyle yapılmasının daha yerinde olacaktır.

SWL ile listelenen gemilerin "Gemi Risk Profili" ve "Denetim Önceliği" başlıklarıyla irdelenmesi neticesinde Senaryo 2 için her gemi öncelik sınıfında bir yükselme olacak, Senaryo 3 için Öncelik I sınıfına haiz olmayan gemilerin sadece %20'sinin Önceliksiz olarak kalacak ve Senaryo 4 için Öncelik I sınıfına haiz olmayan tüm gemiler Öncelik II olarak sınıflandırılacaktır.

Literatürde yer alan liman devleti kontrolü denetimi verilerine dayanarak PSC denetimi için gemi seçimi ve hedefleme sistematığı veya yeni denetim rejimi (NIR) datalarını analiz eden birçok çalışmanın arasında BS MoU verilerini bölgesel olarak irdelleyen sınırlı sayıda çalışma mevcuttur.

BS MoU NIR uygulaması kapsamındaki PSC denetimlerini analiz eden bir çalışma mevcut değildir. Bu çalışmada özgün olarak BS MoU NIR kapsamındaki PSC verileri, bireysel ülke verileri özelinde ve NIR uygulayan diğer bölgesel PSC rejimleri verileriyle karşılaştırmalı olarak incelenmiş ve gemi denetim öncelik sınıflarına ilişkin üye ülkelerin bireysel gemi denetim performanslarını irdelenmiştir. Bu yönüyle çalışma, kapsamlı analizleri ve veri temelli yaklaşımlarıyla, deniz emniyeti ve deniz çevresinin korunmasına ilişkin referans kaynağı oluşturmakta ve Karadeniz Memorandumu özelinde bölgesel PSC rejimlerinin geliştirilmesine yönelik somut öneriler sunmaktadır.

Bu çalışma, BS MoU gemi denetim oranı hedeflerinin belirlenmesi ve uygulanmasına yönelik önemli katkılar sunmaktadır. Çalışma "Yeni Denetim Stratejileri ve Politikalar", "Veri Analizi ve Karşılaştırmalı Çalışmalar", "Ülke Bazlı Hedefler ve Kaynak Yönetimi", "Uluslararası Sözleşmeler ve Uygulamalar" ve "Politika Önerileri ve Memorandum Revizyonu" başlıkları altında özetlenebilecek şekilde bilime katkılar sağlamaktadır.

Bu amaçla, Karadeniz Memorandumu mutabakat metninin ilgili Bölüm 1.3 kısmının revize edilmesinin, üye ülkelerin Öncelik I gemi denetim taahhüdünde yapılamayan denetimlerine

esneklik tanınmasının, ikili üyelik durumunun göz önünde bulundurulmasının ve SWL uygulamasının NIR kapsamına dahil edilmesinin faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

- ***Karadeniz Memorandum metninin ilgili Bölüm 1.3 aşağıdaki şekilde revizyonu***

- i) Her bir üye devletin, Memorandum Bölüm 7.1 gereğince kurulan Komite koordinasyonunda çalışmasını sürdürmelidir.
- ii) Memorandum metnine dahil edilecek yeni bir eke atf yapılarak esneklikler tarif edilmeli ve bölgesel taahhütlere tabi olunması sağlanmalıdır.
- iii) Limanına uğrayan her bir Öncelik I seviyesindeki yabancı ticaret gemisinin denetlenmesi sağlanmalıdır.
- iv) Komite, bölgedeki genel denetim faaliyetini ve etkinliğini izlemesini sürdürmelidir.
- v) Her bir üye devlet için, belirlenecek yıllık denetim taahhüdüne en azından karşılık gelecek şekilde, Öncelik I ve Öncelik II seviyesindeki gemilerin toplam sayısına uygun denetimler gerçekleştirebilmesi temin edilmelidir.

- ***Öncelik I gemi denetim taahhüdünde esneklik***

- i) Limana Öncelik I olarak gelen gemiler denetim için seçilmemesini sağlayacak ancak, bir üye devlete aşağıdaki şekillerde denetimi erteleyebilme hakkı tanınabilmelidir:
 - a. Gemi, BS MoU bölgesindeki başka bir limana uğramaksızın ve erteleme 15 günü aşmadığı sürece, aynı üye devletin aynı limanına bir sonraki çağrısına kadar;
 - b. Bir sonraki uğrak limanı BS MoU bölgesinde ise ve bu yetkili makam gemiyi denetlemeyi önceden kabul ederse ve erteleme 10 günü aşmazsa, bu limana kadar.
- ii) Üye devletlere aşağıda ifade edildiği şekliyle denetimleri kaçırabilme hakkı tanınabilmelidir:
 - a. Limanlarına ve demir yerlerine uğrayan yüksek risk profiline sahip Öncelik I gemilerinin toplam sayısının %10'una kadar;

b. Yüksek risk profiline sahip olmayan Öncelik I gemilerinin toplam sayısının % 15'ine kadar.

iii) Aşırı sayıda Öncelik I gemi alan üye devletler için yıllık taahhüdünden daha fazla Öncelik I denetimi yapmak zorunda kalmamasını sağlamak amacıyla, bu üye devletin yıllık taahhüdünden daha fazla Öncelik I gemi denetlemesi durumunda, gerçekleştirilemeyen denetimler için müsaade edilebilen miktarı en az Paris MoU prosedürleri ile tanımlanan kadar olacak şekilde belirlenmelidir.

iv) Yeterince denetim fırsatına sahip olmayan bir üye için yıllık taahhüdünü yerine getirebilmesini teminen yeterli sayıda Öncelik I ve Öncelik II denetimi almaması durumunda, en az %75 oranında Öncelik II ve Önceliksiz gemileri denetlemiş olması koşuluyla, taahhüdünü yerine getirmiş sayılmasına olanak tanınabilmelidir.

- ***İkili üyelik statüsüne sahip bir üye devlet***

Bir üye devletin gerçekleştirdiği PSC denetimlerini eş zamanlı olarak üyesi olduğu başka bir bölgesel PSC rejimine de sunması durumunda, daha esnek bir Öncelik I ve Öncelik II gemi denetimi hedefine sahip olması ve katılmış olduğu diğer MoU'ya ilişkin yıllık taahhütlerini yerine getirmesi koşuluyla BS MoU kapsamındaki taahhüdünü de yerine getirmiş olarak sayılabilmesine olanak tanınabilmelidir.

- ***SWL uygulamasının NIR kapsamına dahil edilmesi***

Düşük performans gösteren gemilere yönelik ilave tedbirleri uygulamayı amaçlayan BS MoU SWL uygulamasının Memorandum metnine dahil edilmesi ve/veya Memorandum Ek-5 içerisine SWL'deki gemilerin periyodik denetim pencerelerini sıkılaştırarak ve kısaltarak uygulamanın aşağıdaki şekliyle yapılması sağlanmalıdır:

Yüksek Riskli Gemiler (HRS); Son denetimden sonra 1-2 ay arası,

Orta Riskli Gemiler (SRS); Son denetimden sonra 2-4 ay arası,

Düşük Riskli Gemiler (LRS) ; Son denetimden sonra 5-8 ay arası.

Tartışılan sonuçlara göre Memorandum revizyonu ile bölgedeki denetim hedefinin iyileştirilmesi, bölgedeki standart altı gemiler için ilave tedbirler alınması ve ayrıca denetim hedeflerinin daha etkin bir şekilde analiz edilerek değerlendirilmesi temin edilebilecektir.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Bölgesel bir PSC rejimi olan Karadeniz Memorandumu 2000 yılında imzalanmış olup, gemilerin genel ve tarihsel parametrelerine dayanan risk profillerine göre denetim için seçilebilirliğini tanımlamaktadır. Söz konusu seçim önceliği, gemileri “Denetlenmeli”, “Denetlenebilir” ya da “Önceliksiz” olarak sınıflandırmaktadır. Memorandum aynı zamanda bölgesel olarak toplam bireysel gemi ziyaretlerinin %75'ine denk gelen bir bölgesel yıllık denetim oranını hedef denetim oranı olarak belirlemiştir.

Bu haliyle denetim rejimi hem bölgesel bir denetim oranını hem de gemileri belirlenen risk değerine göre belirlenen zaman aralığını da dikkate almak suretiyle her ziyaretlerinde denetlemeyi hedefleyen birbirinden farklı temellere dayalı iki bağımsız hedefi içermektedir.

Ayrıca, bilgi paylaşımına ilişkin olarak üye bir ülkenin limanlarına uğrayan gemi bilgilerinin bölgedeki mevcut savaş koşulları nedeniyle bildirilmediği görülmüştür. Bu durum, belirlenen bölgesel denetim hedefi olan toplam bireysel gemi ziyaretlerinin %75'ine denk gelen bir bölgesel yıllık denetim oranının yakalanmasına ilişkin kapsamlı bir değerlendirme yapılmasını engellemektedir.

Karadeniz PSC rejimi kapsamında üye ülkelerce uygulanan ve son iki yıllık periyotta ikiden fazla kez tutuklanan standart altı gemilere yönelik daha sıkı tedbirler alınmasını ihtiva eden SWL uygulaması ile listelenen gemilerin Memorandum denetim rejimine entegre edilmesi gereklidir.

Bu çalışmada yapılan analizler ve oluşturulan senaryolar uyarınca BS MoU SWL uygulamasına ilişkin olarak Senaryo 3 ile denetim zaman aralığının kısaltılması söz konusu olduğundan daha çok öncelik odaklı ve standart altı gemiler üzerindeki odaklanmayı arttırıcı olduğu söylenebileceğinden ve halihazırdaki mevcut sınırlı PSC kaynakları da dikkate alındığında, Senaryo 3 kapsamında bir Memorandum revizyonunun yerinde olabileceği değerlendirilmesine varılmıştır.

Bu yönde çalışma sunduğu veriler, tespitler ve değerlendirmelerle, 2016 yılından bu yana Karadeniz bölgesinde uygulanmakta olan yeni denetim rejimi (NIR) de dikkate alınarak, BS MoU kapsamındaki PSC denetimlerine ilişkin gemi denetim hedef ve taahhüdünün belirlenmesi amacıyla, Öncelik I gemi denetimine tabi gemiler için her liman ziyaretinde PSC denetimi yapılması gerektiği, bölgenin kendine özgü yapısı ve ülkelerin coğrafi konumları ile birlikte PSC denetimine ilişkin kaynakları da dikkate alınarak ülkesel bazda bireysel gemiler için bir denetim hedefinin belirlenmesi gerektiği ve son olarak SWL uygulamasının da denetim rejimine dahil edilerek bu hedef ve taahhütler kapsamında değerlendirilmesi gerekliliklerini ortaya çıkarmış ve Mutabakat Muhtırası metninin yeniden ayarlanmış denetim hedeflerini içerecek şekilde revize edilmesi gerekliliğini ortaya koymuştur.

Bu çalışmaya göre mevcut Karadeniz Memorandumu PSC rejiminin iyileştirilmesini ve hedef odaklı hale getirilmesini amaçlayan bir Memorandum revizyonuna ilişkin aşağıdaki öneriler geliştirilmiştir:

- Geminin gerçekleştireceği her bir liman ziyaretinde PSC denetimine tabi tutulabilmesine ilişkin belirlenmiş gemi denetim Öncelik sınıfının dikkate alınması gerekmektedir. Bu yaklaşım, denetimlerin daha sistematik ve odaklı yapılmasını sağlayacaktır.
- Paris MoU ve 2009/16/EC Avrupa Birliği PSC Direktifinde yer alan her bir üye ülke için ayrı ayrı gemi denetim taahhütleri bölgesel koşullar gözetilerek BS MoU için de oluşturulmalıdır.
- Yine, Paris MoU ve 2009/16/EC ile tanımlı gerçekleştirilemeyen gemi denetimlerine ilişkin esneklik, bölgesel koşullar ve ikili üyeliği bulunan ülkelere göre değerlendirilmelidir.
- Bölgedeki ülkelerin coğrafi konumları ve PSC denetimlerine ilişkin kaynakları dikkate alınarak, ülke odaklı limanlarını ziyaret eden bireysel gemiler özelinde de bir denetim hedefi bulunmalıdır.
- Güncel uluslararası sözleşmeler ve uygulamalar ile birlikte, BS MoU tarafından uygulanmakta olan SWL uygulaması da Memorandum kapsamına dahil edilmelidir.

Denetleme hedeflerinin bölgelerin yapısına uygun olarak belirlenmesi ve bu yönde yapılacak bölgesel düzenlemeler; BS MoU üyesi ülkelerin liman devleti denetimlerini daha etkin ve sistemli bir şekilde uygulamasını sağlayacak ve bölgesel iş birliği çerçevesinde önemli başarılar elde edilmesini sağlamakla kalmayıp, aynı zamanda bölgede yer alan ülkelerdeki deniz emniyetine ve çevresel faktörlere ilişkin riskleri azaltarak uluslararası denizcilik standartlarının uygulanmasında da önemli bir rol oynayacaktır.



KAYNAKLAR

- Abuja MoU, 2019, Memorandum of Understanding on Port State Control for West and Central African Region, 1999, Including 2nd amendments adopted on 10 October 2019 and take effect from same date.
- Açıkgöz, R., 2007, *Türkiye'nin Bayrak ve Liman Devleti Olarak Yükümlülükleri Yerine Getirmesi ve Etkinliğinin Sağlanması Modeli*, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Adalı, A.B., 2005, *Liman Devleti Kontrolü Denetimlerinin Denizel Çevrenin Korunması Açısından Önemi*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi.
- Bayar, S., 2024, Evaluation of port state control inspections in Türkiye, *Marine Science and Technology Bulletin 13(1)*, 81-93.
- Black Sea MoU, 2022, Memorandum of Understanding on Port State Control in the Black Sea Region, Including 13th Amendment (effective date: 1 January 2023).
- Black Sea MoU, 2023, *Annual Reports 2016-2023*, BS MoU Annual Reports, <https://bsmou.org/category/docs/annual-reports/>, [Ziyaret tarihi: 15 Mayıs 2024].
- Black Sea MoU, 2024a, *SWL Aylık Listeler 2019-2023*, Ship Watch List, <https://bsmou.org/ship-watch-list/>, [Ziyaret tarihi: 15 Şubat 2024].
- Black Sea MoU, 2024b, *Black Sea Information System*, <https://bsis.bsmou.org/>, [Ziyaret tarihi: 15 Nisan 2024].
- Caribbean MoU, 2019, Memorandum of Understanding on Port State Control in the Caribbean Region (accepted January 20, 2020).
- Churchill, R.R., Lowe A.V., 1999, *The Law of the Sea, Third Edition*, Manchester University Press, Manchester.

- Clarkson PLC, 2023 *Annual Report*, <https://www.clarksons.com/media/j4vvp43w/clarkson-plc-annual-report-2023-web.pdf>, [Ziyaret tarihi: 4 Mayıs 2024].
- Emecen Kara, E. G., 2022, Determination of Maritime Safety Performance of Flag States based on the Port State Control Inspections using Technique for Order Preference by Similarity to an Ideal Solution (TOPSIS), *Marine Policy*, Volume 143, 105156.
- Emecen Kara E.G., Kaçmaz E., Okşas O., 2016, Evaluation of Port State Performance of Turkey, *The Second Global Conference on Innovation in Marine Technology and the Future of Maritime Transportation*, 24-25 Ekim 2016, Bodrum, Muğla, TÜRKİYE, 334-339.
- Emecen Kara, E. G., Oksas, O., 2016a, A Comparative Analysis of Regional Agreements on Port State Control, *American Scientific Research Journal for Engineering*, Volume 18(1), 259–270.
- Emecen Kara E.G., Okşas O., 2016b, Port State Control Inspections in the Black Sea Region and its Effect on Maritime Safety, *International Conference on Engineering and Natural Science (ICENS)*, 24-28 Mayıs 2016, Sarajevo, 2432-2436.
- Ercan Ö., 2010, *Avrupa Birliği Uyum Sürecinde Liman Devleti Kontrolü Kapsamında Türkiye'nin Durum Analizi*, Doktora Tezi, DEÜ.
- European Parliament, 2024, P9_TA(2024)0201 *Amending Directive 2009/16/EC on port State Control*, https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2024-0201_EN.pdf, [Ziyaret tarihi: 6 Mayıs 2024].
- Eyigün, Ö., 2013, *Liman Devleti Kontrolü (PSC) Rejimlerinde Kullanılan Hedefleme Sistemlerinin Analizi*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Graziano, A., Cariou, P., Wolff, F.-C., Mejia, M.Q., Schröder-Hinrichs, J.-U., Port State Control Inspections in the European Union: Do Inspector's Number and Background Matter?, *Mar. Policy*, 2018, 88, 230–241.
- Haklıdır M., Kapkın, Ş., 2005, Black Sea, A Hydrogen Source, *Proceedings International Hydrogen Energy Congress and Exhibition IHEC 2005*, 13-15 Temmuz 2005, İstanbul, Türkiye.

- IMO, 1975, Resolution A.1185(33), *Procedures for Port State Control*, 2023, kabul tarihi 6 Aralık 2023.
- IMO, 1975, Resolution A.321(IX), *Procedures for the Control of Ships*, kabul tarihi 12 Kasım 1975.
- IMO, 1991, Resolution A.682(17), *Regional Co-operation in the Control of Ships and Discharges*, kabul tarihi 6 Kasım 1991.
- IMO, 2023a, <https://www.imo.org/en/OurWork/IIS/Pages/Port%20State%20Control.aspx>, [Ziyaret tarihi: 15 Mart 2024].
- IMO, 2023b, <https://www.imo.org/en/ourwork/msas/pages/portstatecontrol.aspx>, [Ziyaret tarihi: 5 Şubat 2024].
- Indian Ocean MoU, 2023, Memorandum of Understanding on Port State Control for the Indian Ocean Region, Revision 15, including amendments in 2023.
- Junaidi, A., Yudo, H., Ab-Samat, H., Identification of Data Analysis Methods and Focus Trends in Port State Control Inspections: A Comprehensive Literature Review, *International Journal of Technology*, 15(1), 179-194.
- Karataş, B., 2011, *Türk Deniz Ticaret Filosunun Paris Memorandumu Kapsamında İncelenmesi*, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- 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.
- Kasoulides, G.C., 1993, *Port State Control and Jurisdiction: Evolution of the Port State Regime*, Kluwer Academic Publishers, Dordrecht, Netherlands.
- Knapp, S., Heij, C., Improved Strategies for the Maritime Industry to Target Vessels for Inspection and to Select Inspection Priority Areas, *Safety*, 2020, 6, 18.
- Li, K.X., Zheng, H., Enforcement of Law by the Port State Control (PSC), *Marit. Policy Manag.*, 2008, 35, 61–71.

- Mediterranean MoU, 2024, Memorandum of Understanding on Port State Control in the Mediterranean Region, Revision 2022.
- Mert, A., 2014, *Deniz Kazaları ile Karadeniz Memorandumu Kapsamındaki Gemi Tutulmaları Arasındaki İlişki*, Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Molenaar, E. J., 1998, *Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution*, Kluwer Law International, The Netherlands.
- Okur, D. A., 2008, *Gemi Kaynaklı Deniz Kirliliğinin Önlenmesinde Değişen Yetki Dengeleri Bağlamında Liman Devleti Yetkisinin Artan Önemi ve Liman Devleti Denetimi*, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi.
- Osman, M.T., Yuli, C., Li, T., Senin, S.F., 2020, Association Rule Mining for Identification of Port State Control Patterns in Malaysian Ports, *Maritime Policy and Management*, Volume 48(8), 1082–1095.
- Paris MoU, 2022, *40 years of Paris MoU*, Historic Overview of the Paris MoU Noting Significant Dates.
- Paris MoU, 2023, Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, Including 45th Amendment, adopted 19 May 2023 (effective date: 1 July 2023).
- Serban, B., 2014, Romania is a Member of Paris MoU and Black Sea MoU, *Annals (Constanța Maritime University)*, 153-156.
- Şanlıer, Ş., 2020, Analysis of port state control inspection data: The Black Sea Region, *Marine Policy*, Volume 112, 103757.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2024, *Yıllık İstatistikler 2019-2023*, Türk Boğazları Gemi Geçiş İstatistikleri, <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/turk-bogazlari-gemi-gecis-istatistikleri>, [Ziyaret tarihi: 15 Mart 2024].
- Tokyo MoU, 2023, Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region, containing the 21st amendments adopted on 15 November 2022 with the effect

on 1 January 2024 and the 22 nd amendments adopted on 30 October 2023 with the effect on 30 October 2023.

UN, 2014, Resolution 68/262, *Territorial integrity of Ukraine*, adopted by the General Assembly on 27 March 2014.

UN, Department of Economic and Social Affairs, 2015, *Sustainable Development Goal 14: Life Below Water*, <https://sdgs.un.org/goals/goal14>, [Ziyaret tarihi: 25 Mart 2024].

United States Geological Survey - Water Science School, 2019, <https://www.usgs.gov/special-topics/water-science-school/science/how-much-water-there-earth>, [Ziyaret tarihi: 5 Mayıs 2024].

Viña del Mar Agreement, 2023, Latin American Agreement on Port State Control of Vessels revision 2023.

Wang, S., Yan, R., Qu, X., Development of a Non-Parametric Classifier: Effective Identification, Algorithm, and Applications in Port State Control for Maritime Transportation, *Transp. Res. Part B Methodol.*, 2019, 128, 129–157.

Wang, Y., Zhang, F., Yang, Z., Yang, Z., Incorporation of Deficiency Data into the Analysis of the Dependency and Interdependency among the Risk Factors Influencing Port State Control Inspection, *Reliab. Eng. Syst. Saf.*, 2021, 206, 107277.

Xiao, Y., Qi, G., Jin, M., Yuen, K.F., Chen, Z., Li, K.X., 2021, The Efficiency of Port State Control Inspection Regimes: A Comparative Study, *Transport Policy*, Volume 106, 165–172.

Xiao, Y., Wang, G., Lin, K.C., Qi, G., Li, K.X., 2020, The Effectiveness of the New Inspection Regime for Port State Control: Application of the Tokyo MoU, *Marine Policy*, Volume 115, 103857.

Yan, R., Wang, S., Peng, C., 2021, Ship Selection in Port State Control: Status and Perspectives, *Maritime Policy and Management*, Volume 49(4), 600–615.

- Yan, R., Wu, S., Jin, Y., Cao, J., Wang, S., 2022a, Efficient and Explainable Ship Selection Planning in Port State Control, *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, Volume 145, 103924.
- Yang, Z., Yang, Z., Teixeira, A.P., 2020, Comparative Analysis of the Impact of New Inspection Regime on Port State Control Inspection, *Transport Policy*, Volume 92, 65–80.
- Yang, Z., Yang, Z., Yin, J., Qu, Z., 2018, A Risk-based Game Model for Rational Inspections in Port State Control, *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, Volume 118, 477–495.



İNTİHAL RAPORU İLK SAYFASI

Onur TURHAN

ORJİNALLİK RAPORU

% **11**

BENZERLİK ENDEKSİ

% **10**

İNTERNET KAYNAKLARI

% **7**

YAYINLAR

% **5**

ÖĞRENCİ ÖDEVLERİ

BİRİNCİL KAYNAKLAR

1	Submitted to The Scientific & Technological Research Council of Turkey (TUBITAK) Öğrenci Ödevi	% 3
2	acikbilim.yok.gov.tr İnternet Kaynağı	% 3
3	acikerisim.deu.edu.tr İnternet Kaynağı	% 1
4	www.uab.gov.tr İnternet Kaynağı	% 1
5	openaccess.iste.edu.tr İnternet Kaynağı	<% 1
6	Okur, Derya Aydın. "Gemi Kaynaklı Deniz Kirliliginin onlenmesinde Degisen Yetki Dengeleri Baglaminda Liman Devleti Yetkisinin Artan onemi Ve Liman Devleti Denetimi", Marmara Universitesi (Turkey) Yayın	<% 1
7	Öztürk, Orkun Burak. "Yabancı Bayraklı Gemilerin Denetim Kriterleri ve Liman Devleti	<% 1

ETİK KURUL İZİN YAZISI

Uyarı: Canlı denekler üzerinde yapılan tüm araştırmalar için Etik Kurul Belgesi alınması zorunludur.

- Etik Kurul izni gerekmektedir.
- Etik Kurul izni gerekmemektedir.

Onur TURHAN



KURUM İZİNİ YAZILARI

Uyarı: Canlı ve cansız deneklerle yapılan tüm çalışmalar için kurum izin belgelerinin eklenmesi zorunludur. Gizlilik ve mahremiyet içeren durumlarda kurum adı kapatılmalıdır.

- Kurum izni gerekmektedir.
- Kurum izni gerekmemektedir.

Onur TURHAN



ÖZGEÇMİŞ

