T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ-CERRAHPAŞA
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TÜRK DENİZCİLİĞİNİN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİNDE MİLLİ BAYRAĞIN ROLÜ

Tamer YAĞIZ

DANIŞMAN
Doç. Dr.Gökhan KARA

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Programı

İSTANBUL-2019

Bu çalışma 16.07.2019 Tarihinde aşağıdaki jüri tarafından
Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Programı Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

TEZ JÜRİSİ

Doç. Dr. Gökhan KARA
İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa
Mühendislik Fakültesi

Doç. Dr. Tanzer SATIR
İstanbul Teknik Üniversitesi
Denizcilik Fakültesi

Dr.Öğr.Üyesi Murat YILDIZ
İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa
Mühendislik Fakültesi

20.04.2016 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliğinin 9/2 ve 22/2 maddeleri gereğince; Bu Lisansüstü teze, İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa'nın abonesi olduğu intihal yazılım programı kullanılarak Lisansüstü Eğitim Enstitüsü'nün belirlemiş olduğu ölçütlere uygun rapor alınmıştır.

ÖNSÖZ

Deniz taşımacılığı ile yapılan ticaretin her geçen gün arttığı dünyamızda gemilerin ve denizcilerin geleceği büyük önem arz etmekte ve devletlerin uluslararası alandaki gücü dünya ticaretinden faydalanma oranı ile ölçülmektedir. Uluslararası camiadaki geleneksel denizci milletler, denizcilik ile uğraşan milletlerin nedenli güçlendiklerinin ve denizciliğin nedenli önemli olduğunun farkında olup gerekli adımları atmaktadırlar. Bizde milli denizciliğimizi bu serbest rekabet ortamındaki sürdürülebilirliğini sağlamak için gereken tüm önlemleri almalıyız.

Bu tez çalışmamda emeklerini esirgemeyen başta değerli danışman hocam Doç. Dr. Gökhan KARA'ya ayrıca evde çalışmamda manevi desteğini esirgemeyen değerli eşim Fatma YAĞIZ'a özellikle teşekkür ederim.

Tarih girmek için burayı tıklatın. Tamer YAĞIZ

İÇİNDEKİLER

Sayfa No

ÖNSÖZ ..... **iv**
İÇİNDEKİLER ..... **v**
ŞEKİL LİSTESİ ..... **viii**
TABLO LİSTESİ ..... **ix**
SİMGE VE KISALTMA LİSTESİ ..... **xi**
ÖZET ..... **xiii**
SUMMARY ..... **xv**
1. GİRİŞ **1**
1.1 TEZİN AMACI 1
1.2 TEZİN KAPSAMI 2
1.3 ÇALIŞMADA KULLANILACAK YÖNTEM 3
2. GENEL KISIMLAR **4**
2.1 DENİZ TAŞIMACILIĞI 4
2.1.1 Deniz Taşımacılığının Önemi 4
2.1.2 Deniz Taşımacılığının Ekonomisi ve Faydaları 4
2.1.3 Deniz Taşımacılığında Maliyetler 5
2.1.4 Deniz Taşımacılığında Maliyetlerin Düşürülmesi 7
2.2 DENİZCİLİK POLİTİKALARI 9
2.2.1 Türkiye'nin Denizcilik Politikaları 9
2.2.1.1 Özel Tüketim Vergisiz Yakıt Uygulaması 11
2.2.1.2 Hat İzni Yönetmeliği ile Yolcu ve Araç Taşımacılığı 12
2.2.1.3 Denizde Mali Sorumluluklar, Sigorta ve Türk P&I'nın Kurulması 13
2.2.1.4 Türk Deniz Ticaret Filosu Hurda Desteği Projesi 14
2.2.1.5 Gemi Geri Dönüşüm Tesislerinin Modernizasyonuna Yönelik Yapılan Çalışmalar 15
2.2.1.6 Gemi İnşa Sanayi 15
2.2.1.7 Seyir Emniyeti ve Deniz Güvenliği Faaliyetleri 17
2.2.1.8 Türk Bayraklı Gemilerin Tutulmalarında Etkin Olan Eksiklikler Yetersizlikler 18
2.2.2 Avrupa Birliğinin Denizcilik Politikası 19

2.2.3 Asya-Pasific Ekonomik İşbirliği (APEC)'in Gelecekteki Denizcilik Politikası ve Değerlendirilmesi 21
2.2.3.1 Deniz Güvenliği Konusunda İşbirliği ve Koordinasyonun Değerlendirilmesi 21
2.2.3.2 Denizcilikte Yüksek Teknoloji İşbirliği ve Koordinasyonunun Dikkate Alınması 22
2.2.3.3 Denizcilerin Eğitimi ve İstihdamı Konusunda İşbirliği ve Koordinasyon 22
2.2.3.4 Denizcilik Serbestleşmesinde İşbirliği ve Koordinasyonun Değerlendirilmesi 22
2.2.4 Denizcilik Politikalarına Genel Bakış 22
2.3 GEMİ SİCİLİ VE UYRUKLUĞU 23
2.3.1 Gemi Sicilinin Önemi 23
2.3.2 Bayrak Çekme 24
2.3.3 Milli Bayrak Çekme Hakkı 25
2.3.4 Gerçek Bağ 27
2.3.5 Gemilerin Uyrukluğu 29
2.3.6 Kıyı Devleti 30
2.3.7 Kabotaj Hakkı 31
2.3.8 Devletler için Milli Bayrağın Önemi 33
2.3.9 Bayrak Devleti Düzenleme ve Uygulama Yetkisi 34
2.4 KOLAY BAYRAK UYGULAMASI 38
2.4.1 Kolay Bayrak 38
2.4.2 Kolay Bayrak Altında Gemilerini İşleten Armatörlere Kolay Bayrak Uygulamasının Faydaları 41
2.4.2.1 Vergiler 41
2.4.2.2 Diğer Finansal Avantajlar 42
2.4.2.3 Ekonomik Olmayan Avantajları 43
2.4.3 Kolay Bayrak Altında Gemilerini İşleten Armatörlere Kolay Bayrak Uygulamasının Dezavantajları 43
2.4.4 Dünya Deniz Taşımacılığında Büyük Ölçüde Kolay Bayrak Taşınmasının Sonuçları 44
2.4.5 Kolay Bayrak Uygulamasının Türk Denizciliğine Etkileri 45
2.5 İKİNCİ SİCİL 46
2.5.1 İkinci Sicil Kavramının Ortaya Çıkışı 46
2.5.2 İkinci Sicil Uygulaması Yapan Ülkeler 47
2.5.3 Türk Uluslararası Gemi Sicili 48
3. MALZEME VE YÖNTEM 51

3.1 TÜRK DENİZCİLİĞİNİN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİNDE MİLLİ BAYRAĞIN ROLUNÜN ANALİZİ 51
3.1.1 Araştırmanın Problem 51
3.1.2 Araştırmanın Hipotezleri 51
3.1.3 Araştırma Yöntemi 52
3.1.4 Veri Toplama Araçları 52
3.1.5 Korelasyon Analizi 52
4. BULGULAR 54
4.1 VERİLERİN ANALİZİ 54
4.1.1 Güvenilirlik Analizi (Cronbach's Alpha Testi) 54
4.1.2 Denizcilik İşletmelerinin Milli Bayrak Çekme Kararını Belirleyen Unsurlara İlişkin Faktör Analizi ve Bulgular 55
4.2 ARAŞTIRMA HİPOTEZLERİNE İLİŞKİN ANALİZLER 57
4.2.1 Hipotezlerin Analizleri 57
4.2.1.1 Hipotez 1 Analizi 57
4.2.2 Betimsel İstatistikler 58
4.2.2.1 Normallik Analizi 60
4.2.2.2 Anova Analizi 63
5. TARTIŞMA VE SONUÇ 70
KAYNAKLAR 73
EKLER 79
ÖZGEÇMİŞ 85

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa No

Şekil 2.1: Mesafe, model seçimi ve taşıma maliyeti (Rodrigue, 2017). 6

Şekil 2.2: Kabotaj Hattında Taşınan Araç Miktarının Bölgelere Göre Dağılımı (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, 2018). 13

Şekil 2.3: Yıllar İtibariyle Gemi Dönüşüme Tabi Tutulan Gemi Adeti (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, 2017) 15

Şekil 2.4: Faal Tersanelerin Proje Kapasiteleri Milyon DWT/Yıl (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, 2017) 16

Şekil 2.5: Yıllar İtibariyle Tersanelerdeki İstihdam Durumu (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, 2017) 17

Şekil 2.6: 2018 yılı Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi İstatistikleri(Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, 2018) 18

Şekil 2.7: Paris Mutabakatı Kapsamında Tutulan Türk Bayraklı Gemi İstatistikleri(Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, 2018) 19

Şekil 2.8: Kabotajda Taşınan Yıllara Göre Araç Miktarı (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, 2018). 32

Şekil 2.9: Bayrak Devletlerinin Kaza Oranı (Aykanat, 2010) 40

Şekil 4.1: Anket Sorularına Verilen Cevaplara Uygulanan Güvenirlilik Analizi. 55

TABLO LİSTESİ

Sayfa No

Tablo 2.1: Yıllar İtibariyle Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Cinslerine Göre DWT ve Adet Gelişimi 300GT ve Üzeri Gemiler, 10'lu Grup (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, 2018) 11

Tablo 2.2: Gemi Kaydı Fiyatlandırma Tablosu Örneği (Consulate of Panama in Toronto, 2019). 41

Tablo 2.3: Örnek Gemi Bilgileri (Consulate of Panama in Toronto, 2019) 41

Tablo 2.4: Gemi Sicil Kaydı Maliyeti Örneği (Consulate of Panama in Toronto, 2019). 42

Tablo 2.5 Türk armatörlerinin milli bayrak ve yabancı bayrak gemi sayısı (Deniz Ticaret Odası, 2019) 45

Tablo 2.6: 150 GT ve Üzeri Gemiler için Türk Uluslararası Gemi Siciline ve Milli Gemi Siciline Kayıtlı Gemilerin Yıllık Gelişimi (Deniz Ticareti İstatistikleri Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2017). 50

Tablo 4.1: Güvenilirlik Aralıkları(Özdamar, 2002) 54

Tablo 4.2: Faktör Analizi 56

Tablo 4.3: Kolay Bayraklı Gemi Sayısındaki Artış ile Milli Bayraklı Gemi Sayısındaki Azalma Arasındaki Korelasyonu 57

Tablo 4.4: Türk Denizciliğinin Sürdürülebilirliğinde Milli Bayrağın Rolünün Belirlenmesinin Öncülleri ve Sonuçlarının Betimsel İstatistiği 58

Tablo 4.5: Milli Bayraklı Gemi Sayısını Etkileyen Faktörlerin Betimsel İstatistiği 59

Tablo 4.6: Normallik Analizi 60

Tablo 4.7: Finansal Yükümlülükler, Riskler ve Uluslararası Kurallar Ortalaması Testi 60

Tablo 4.8: Ekonomik ve İdari Teşvikler Ortalaması Testi 61

Tablo 4.9: İşgücü ve Operasyon Maliyetleri Ortalaması Testi 61

Tablo 4.10: İşletme Maliyetleri Ortalaması Testi 62

Tablo 4.11: Politik ve İdari Yapı Ortalaması Testi 62

Tablo 4.12: Sosyal Yapı ve Temel Haklar Ortalaması Testi 63

Tablo 4.13: Denizcilik İşletmelerinde Çalışılan Departmanlar ile Finansal Yükümlülükler Riskler ve Uluslararası Kurallar Üzerine Homojenlik Testi 64

Tablo 4.14: Denizcilik İşletmelerinde Çalışılan Departmanlar ile Finansal Yükümlülükler Riskler ve Uluslararası Kurallar Üzerine Anova Testi 64

Tablo 4.15: Denizcilik İşletmelerinde Çalışılan Departmanlar ile Ekonomik ve İdari Teşvikler Üzerine Homojenlik Testi 65

Tablo 4.16: Denizcilik İşletmelerinde Çalışılan Departmanlar ile Ekonomik ve İdari Teşvikler Üzerine Anova Testi 65

Tablo 4.17: Denizcilik İşletmelerinde Çalışılan Departmanlar ile İş Gücü ve Operasyon Maliyetleri Üzerine Homojenlik Testi 66

Tablo 4.18: Denizcilik İşletmelerinde Çalışılan Departmanlar ile İş Gücü ve Operasyon Maliyetleri Üzerine Anova Testi 66

Tablo 4.19: Denizcilik İşletmelerinde Çalışılan Departmanlar ile İşletme Maliyetleri Üzerine Homojenlik Testi 67

Tablo 4.20: Denizcilik İşletmelerinde Çalışılan Departmanlar ile İşletme Maliyetleri Üzerine Anova Testi 67

Tablo 4.21: Denizcilik İşletmelerinde Çalışılan Departmanlar ile Politik ve İdari Yapı Üzerine Homojenlik Testi 67

Tablo 4.22: Denizcilik İşletmelerinde Çalışılan Departmanlar ile Politik ve İdari Yapı Üzerine Anova Testi 68

Tablo 4.23: Denizcilik İşletmelerinde Çalışılan Departmanlar ile Sosyal Yapı ve Temel Haklar Üzerine Homojenlik Testi 68

Tablo 4.24: Denizcilik İşletmelerinde Çalışılan Departmanlar ile Sosyal Yapı ve Temel Haklar Üzerine Anova Testi 68

SİMGE VE KISALTMA LİSTESİ

Kısaltmalar	Açıklama
AB	: Avrupa Birliği
ABS	: American Bureau of Shipping
AET	: Avrupa Ekonomik Topluluğu
APEC	: Asya-Pasific Ekonomik İşbirliği
BMDHS	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BREXIT	: British Exit
BV	: Bureau Veritas
ClassNK	: Nippon Kaiji Kyokai
CLC	: Petrol Kirliliğinden Doğan Sivil Sorumluluklar Hakkında Sözleşme
COLREG	: Denizde Çatışmaları Önleme Tüzüğü
DIS	: Danimarka Uluslararası Gemi Sicili
DNV	: Det Norske Veritas
DOC	: Emniyet Uyum Belgesi
DPA	: Designed Person Ashore(Karada Yekilendirilmiş Kişi)
DWT	: Deadweight
EUROS	: Avrupa Birliği Gemi Sicili
GIS	: Alman Uluslararası Gemi Sicili
GL	: Germanischer Lloyd
GT	: Gross Tonnage
GTHS	: Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi
IACS	: International Association of Classification Societies
ILO	: Ticari Gemilerde Uygulanması Gereken Asgari Normlar Hakkında Sözleşme
IMO	: International Maritime Organization(Uluslararası Denizcilik Örgütü)
ISM	: Emliyetli Yönetim Sistemi
ISPS	: Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu
LLMC	: Limitation of Liability for Maritime Claims(Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması)
LOADLINES	: Ulularararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi
LR	: Lloyd's Register of Shipping

LRIT	: Uzak Mesafeden Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi
MAR	: Portekiz Uluslararası Gemi Sicili
MARPOL	: Gemilerin Neden Olduğu Kirlenmelerin Önlenmesine Dair Sözleşme
MGS	: Milli Gemi Sicili
MoU	: Memorandum
NIS	: NorveçUluslararası Gemi Sicili
NT	: Net Tonnage
OECD	: Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü
P&I	: Protect and Indemnity Insurance(Koruma ve Tanzim Sigortası)
PSC	: Port State Control(Deniz Survey Mühendisi)
RINA	: RegistroItaliano Navale
SEEMP	: Ship Energy Efficiency Management Plan(Gemi Enerjisi Verimliliği Yönetim Planı)
SOLAS	: Denize Can ve Mal Güvenliği
STCW	: Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standardları
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TONNAGE	: Gemilerde Tonaj Ölçümü Uluslararası Konvensiyonu
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
TUGS	: Türk Uluslararası Gemi Sicili
TÜRKAK	: Türk Akreditasyon Kurumu
UN	: United Nations (Birleşmiş Milletler)
USD	: United State Dolar
IMSAS	: Gönüllü Üye Devlet Denetim Programı

ÖZET

TÜRK DENİZCİLİĞİNİN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİNDE MİLLİ BAYRAĞIN ROLÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tamer YAĞIZ

İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Mühendislik Bilimleri Anabilim Dalı

Danışman : Doç. Dr.Gökhan KARA

Dünya ticaretinin %85'inin deniz taşımacılığı ile yapıldığı göz önüne alındığında böylesine büyük bir ekonomiyi oluşturan denizcilik sektöründe Türk denizciliğinin sürdürülebilirliğini sağlamak ve Milli Bayraklı gemi sayısını arttırmak büyük önem arz etmektedir. Fakat yapılan çalışmalarda, Milli Bayraklı gemi sayısının arttırılması sağlanamamış ve gün geçtikçe yabancı bayrağa olan ilgi artmıştır. Yabancı bayrağa geçmekteki ilk sebep ise denizcilik işletmelerinin operasyon maliyetlerini düşürmek istemeleridir. Yabancı bayrağa geçişlerdeki en büyük etken ise Kolay Bayrak olarak tanımladığımız devletlerin denizcilik firmalarına sağladığı vergi, denetim ve yabancı personel gibi avantajlı imkanlardır.1997 yılında dünya tonajının %50'sinden fazlası Kolay Bayrak taşırken günümüzde bu oran %70'lerin üstüne çıkmış ve artmaya devam etmektedir.

Tabi ki ülkemizde yetiştirilen denizci sayısının fazlalığı da Milli Bayrak'lı gemi sayımızı artırmak için bir diğer önemli sebeptir. Bu durumlardan ötürü milli denizciliğimizin sürdürülebilmesi için gerekli olan deniz taşımacılığı, gemi sicili ve uyrukluğu, Kolay Bayrak uygulaması, ikinci sicil ve denizcilik politikaları alanlarında literatür taraması yapılmıştır. Milli Bayraklı gemi sayısını arttırmak için atılan adımların neden yetersiz kaldığı, denizcilikte önde gelen ülkelerin ne gibi önlemler aldığı incelenmiştir.

Böylece Milli Bayraklı gemi sayısının arttırılması için atılması gereken adımlar tespit edilip bu hususta Türk denizcilik şirketleri ile yapılacak olan anket çalışmalarından yararlanılacaktır.Anket çalışmaları sonucunda tespit edilecek Milli bayrağa teşvik politikalarını doğru bir şekilde belirlemek ve buna ek olarak Milli Bayraklı gemi sayısının arttırılması için gerekli stratejileri ortaya koyarak Türk denizciliğinin sürdürülebilirliğinin sağlanması hedeflenmektedir.

Temmuz 2019, 101. sayfa.

Anahtar kelimeler: Milli Bayrak, Kolay Bayrak, İkinci Sicil, Denizcilik Politikaları.

SUMMARY

THE ROLE OF USING NATIONAL FLAG IN THE SUSTAINABILITY OF TURKISH MARITIME

M.Sc. THESIS

Tamer YAĞIZ

Istanbul University-Cerrahpasa

Institute ofGraduate Studies

Department of Engineering Sciences

Supervisor : Assoc. Prof. Dr.Gökhan KARA

Considering that 85% of the world trade is done by sea transport, it is of great importance to ensure the sustainability of Turkish shipping and increase the number of ships with National Flag in the maritime sector, which constitutes such a big economy.However, the number of ships with the National Flag could not be increased and the interest on the foreign flag increased day by day.The first reason to move to the foreign flag is that maritime businesses want to reduce the operating costs.The most important factor in the transition to foreign flag is the advantageous opportunities such as taxes, inspection and foreign personnel provided to the maritime companies by the states we define as Flag of Convenience. In 1997, more than 50% of the world's tonnage was carrying the Flag of Convenience and today this rate has risen above 70% and continues to increase.

Of course, the number of seafarers raised in our country is another important reason to increase our number of ships with the National Flag.Due to these situations, a literature review has been carried out in the fields of maritime transport, ship registration and nationality, Flag of Convenience application, international ship registry and maritime policies which are necessary for sustaining our national maritime.The steps taken in order to increase the number of ships with the National Flag were insufficient and the measures taken by the pioneer countries in the maritime sector were examined.

Thus, the steps to be taken in order to increase the number of ships with the National Flag shall be determined and the surveys to be carried out with Turkish maritime companies shall be utilized in this regard.It is aimed to determine the national flag incentive policies to be determined as a result of the survey studies and in addition to provide the necessary strategies for increasing the number of ships with the National Flag and to ensure the sustainability of Turkish shipping.July 2019,101pages.

Keywords: National Flag, Flag of Convenience, , International Ship Registry, Maritime Policies

1. GİRİŞ

1.1 TEZİN AMACI

Dünya deniz ticaretinin %80'ninden fazlası 2016 yılında denizyolu ile gerçekleştirilmiştir. Küresel deniz ticareti geçmiş yıllara bakıldığında son yıllarda ortalama % 2.4 oranında büyümüştür, toplamda ise, 11.1 milyar tona ulaşmıştır. Bu bakımdan böylesine büyük bir ekonomiyi oluşturan denizcilik sektöründe Türk denizciliğinin sürdürülebilirliğini sağlamak ve Milli Bayraklı gemi sayısını arttırmak önemlidir. Fakat yapılan çalışmalarda, Milli Bayraklı gemi sayısının arttırılması sağlanamamıştır. Bu durumun en önemli sebeplerinden biri Kolay Bayrak uygulamasının Armatörlere sağladığı avantajlardır.

Gerçekleşen İlk Dünya Savaşı'nın sonrasında, Panama, Liberya, Honduras gibi denizci olmayan devletlerde ortaya çıkan Kolay Bayrak yada elverişli bayrak denilen uygulamanın menşeindeki amacı, deniz ticaretin savaş çıkması durumlarında dahi etkilenmeyerek ticarette tarafsızlığın sağlaması olmuştur. Böylece tarafsızlık sağlanmış olacak ve deniz ticareti savaşın etkilerinden minimum zarar görecekti. Ancak küreselleşen dünyada deniz ticaret hacminin artması, devletlerin en uygun maliyetle ticari faaliyetlerini gerçekleştirmeleri gerekmiş ve yeni arayışlar içine girmişlerdir, böylece Kolay Bayrak taşıyan gemi sayısı 1980'li yıllardan itibaren tekrar artmaya başlamıştır. Kolay Bayrak devletleri, denizcilik işletmelerine mali açıdan cezp edici şartlar sunarak deniz ticareti giderlerini düşürdükleri ve sicillerine kayıt ettikleri gemilerin ilgili faaliyetleri süresince minimum denetim sundukları için armatörler tarafından tercih sebebi olmuşlardır.

Kolay Bayrak yada elverişli bayrak uygulamasından yüksek oranda etkilenen ülkeler arasında yer alan ülkemizin Türk armatörlerinin yabancı bayraktaki gemilerinin oranı yıllara göre değişimler göstermekle birlikte günümüzde % 70'in üzerindedir. Bu bakımdan Kolay Bayrak Devletlerine kaçışın önlenmesi için gereken adımların atılması gerekliliği Türk denizciliği tarafından da anlaşılmış, "16.12.1999 tarihli ve 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicil Kanunu (TUGSK)" ikincil gemi sicili yürürlüğe alınmış ve "Türk Uluslararası Gemi Sicili" kurulmuştur. Bu sicile kayıt edilen gemilere, Türk Milli Gemi Siciline kayıtlı olan gemilere verilmeyen başka bir takım ayrıcalıklar verilerek, Türk denizcilik firmalarınında Kolay Bayrak devletlerine geçişe engel olmak istenmiştir. Fakat TUGSK'nın yürürlüğe girmesinden

sonrada Türk armatörlerinin sahip olduğu Kolay Bayraklı gemi sayılarının sürekli olarak yükseldiği gözlenmiştir. Bu nedenle TUGSK, uygulamada yeteri kadar etkili olmamış, Türk gemilerinin kolay bayrağa geçmesini engelleyememiştir.

Milli Bayraklı gemi oranındaki düşüş göstermektedir ki Türk Bayraklı gemi sayısının arttırılması için yapılan çalışmalar ve alınan önlemler yetersiz kalmıştır. Öte yandan AB'ye katılım aşamasında olan ülkemiz gelecekte Kabotaj Kanununu yürürlükten kaldırmak mecburuiyetinde kalacaktır ve AB üyesi diğer devletlerle de ticari emtiaların serbest dolaşımı kanunu gereğince yabancı bayraklı gemilerin Türk limanlarında ticaret yapmasının önüne geçilemeyecek ve deniz taşımacılığı alanında büyük bir rekabete girilecektir. Ayrıca ülkemiz gemiadamı sayısı ile dünya sıralamasında ikinci sıradadır ve mevcut denizcilik eğitim kurumları ile bu sayı gün geçtikçe artmaktadır. Bu durumlar göz önüne alındığında planlı ve titiz bir çalışmayla Türk filosunu canlandıracak uygulamalar başlatılmalıdır. Bu hususta göstermektedir ki Milli Bayraklı gemi sayısının arttırılması Türk denizciliğinin geleceği ve sürdürülebilirliği bakımından büyük önem arz etmektedir.

1.2 TEZİN KAPSAMI

Çalışmada, Milli Bayraklı gemi sayısını arttırmak için atılan adımların neden yetersiz kaldığı, denizcilikte önde gelen ülkelerin ne gibi önlemler aldığı ve farklı olarak ne gibi önlemler alınırsa Türk denizciliğinin sürdürülebilmesi için fayda sağlanabileceği incelenecektir.

Yapılan yazın taramasında; liman devleti kontrollerince (Port State Control) yapılan liman devleti denetleme kuruluş verilerinden yararlanarak Kolay Bayrak uygulamasının gemi tutuklanmalarına etkisinin, "Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS)" devletle gemi arasında doğal bir bağ(genuine link)'ın bulunması gerekliliği, denizcilik alanlarına yatırımların teşvik edilmesi ve denizcilikteki maliyetlerin etkisi incelendiği gözlenmiştir. Bunun yanı sıra, denizcilikte mali sorumluluklar ve sigorta konusu, denizcilikteki finansal gelişmeler, Kolay Bayrak uygulamasının avantaj ve dezavantajları, bayrak seçiminin gemi navlun piyasasına etkisi, Türk Bayraklı gemilere uygulanan politik kısıtlamaların neler olduğu, denizcilik konularını destekleyen ticaret politikalarının güçlendirilmesi, gemi inşa sektöründe finansman sağlaması, yeni inşa edilen gemilerin Kolay Bayrak seçme oranları, Avrupa Birliği ve Asya-Pasifik Ekonomik İşbirliği gibi denizcilikte önde gelen ülkelerinin denizcilik politikaları araştırılmıştır. Fakat çalışma sırasında tespit

edilmiş olan diğer alt başlıklarda çalışmanın amacını ortaya koymak bakımından zenginlik katmaktadır.

1.3 ÇALIŞMADA KULLANILACAK YÖNTEM

Bu çalışmada, anket yöntemi tercih edilerek toplanan verileri analiz etmek için betimleyici istatistiksel metotları (sayı, yüzde ve aritmetik ortalama) ile hipotez testleri daha kolay yorumluya bilmek için çok sayıda bulunan değişkeni daha az sayıya indirmek amaçlı faktör analizi, aralarındaki ilişkiyi belirlemek için korelasyon analizi ve gruplar arasındaki farklılaşmayı anlamak için anova testi kullanılmıştır. Böylece Milli Bayraklı gemi sayısının arttırılması için atılması gereken adımlar tespit edilip bu hususta Türk denizcilik şirketleri ile yapılan anket çalışmaları ile tespit edilecek Milli bayrağa teşvik politikaları doğru bir şekilde belirlemek ve buna ek olarak Milli Bayraklı gemi sayısının arttırılması için gerekli stratejileri ortaya koyarak Türk denizciliğinin sürdürülebilirliğinin sağlanması hedeflenmektedir.

2. GENEL KISIMLAR

2.1 DENİZ TAŞIMACILIĞI

2.1.1 Deniz Taşımacılığının Önemi

Uluslararası ticaret insan hayatının devamı ve daha iyi sürdürülebilmesi için olması gereken unsurlardandır. Uluslararası ticaretin en önemli parçası ise ulaşım ağlarıdır. Ulaşım ağlarının içinde deniz aşırı mesafelerde, büyük tonajlardaki en ucuz yük taşımacılığı imkanını sağlayan deniz yolu taşımacılığı tek seçenektir. Küreselleşen dünya ticaretinde denizciliğin önemi her geçen gün daha iyi anlaşılmakta ve denizcilikte söz sahibi olan ülkeler güçlenmektedir. Bunda yüksek tonajlı yüklerin en uygun şekilde gemiler vasıtasıyla bir yerden başka bir yere taşınabilmesi, ekonomik olması ve diğer taşımacılık sistemlerinden farklı olarak uluslararası sularda taşımacılık riskinin daha az olması ve sağladığı erişim avantajları etkili olmaktadır. Ayrıca yer kürenin büyük bir bölümünün denizlerden oluşması, taşınacak yüklerin çok büyük tonajlarla ifade edilmesi, yük sahiplerini maliyeti en düşük olan deniz taşımacılığını tercih etmeye yönlendirmektedir.

2.1.2 Deniz Taşımacılığının Ekonomisi ve Faydaları

Deniz taşımacılığı ile yapılan hizmetin daha fazla ve geniş çaplı gerçekleştirildiğinden dolayı maliyetleri düşüren ve maliyet avantajı sağlayan bir ölçek ekonomisidir. Deniz taşımacılığı ile sağlanan avantaj sonsuz değildir ve belirli bir optimum noktası vardır. Bu noktadan sonra negatif etki göstermesi doğaldır. Bu negatif etkiyi önlemenin yolu ise teknolojik yatırımlar ve firma dışı gelişmelerin takibi ile mümkün olmaktadır.

Diğer taşımacılık türlerine bakıldığında deniz taşımacılığının çok sayıda faydası olduğu açık bir gerçektir. Bu faydalardan belli başlıları şunlardır. Deniz taşımacılığı tek seferde taşınan yüksek tonajlar hammadde sayesinde üretim maliyetlerinin düşürülmesine büyük bir fayda sağlamaktadır. Çok büyük tonajda yüklerin deniz yoluyla hızlı ve güvenilir bir yolla taşınması mümkündür. "Bu anlamda deniz yollarının demir yollarından üç buçuk kat, kara yollarından yedi kat ve hava yollarından yirmi iki kat daha ucuz olduğu ifade edilmektedir" (Çelikkaya,

2008). Taşınacak olan yükün götürüleceği mesafenin artması ile denizyolu taşımacılığının sağladığı verimlilik artmaktadır (Atar, F., 2013).

Deniz taşımacılığı diğer taşımacılık türlerine göre çok büyük oranda akaryakıt tasarrufu sağlamaktadır. Akaryakıtta sağlanan tasarruf, akaryakıt olarak dışa bağımlı olan ülkemizde büyük oranda yurt dışına döviz çıkışını azaltmaktadır. Bir birim yükün belirli bir mesafeye taşınmasında deniz yolu demir yoluna göre 2 kat, karayoluna göre ise 10 kat daha fazla verimlilik sağlamaktadır. Dolayısıyla Türkiye gibi enerji tüketiminde büyük oranların ulaştırma masraflarına harcandığı bir ülkede deniz yolu taşımacılığının tercih edilmesi akaryakıt harcamasından ve döviz kullanımından tasarruf sağlayacaktır.

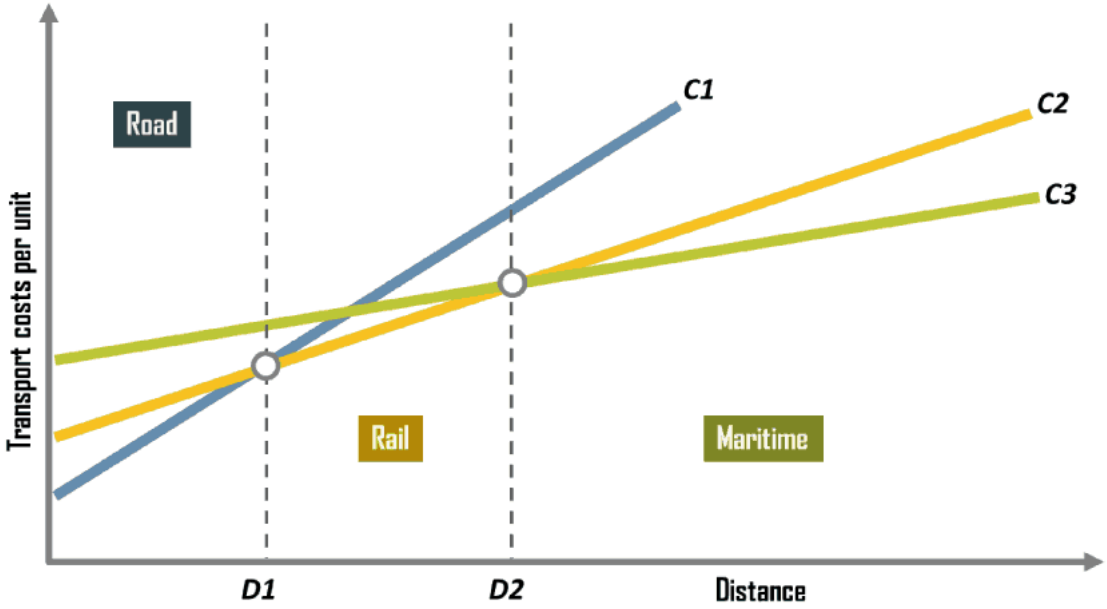
Deniz taşımacılığında altyapı maliyetleri diğer taşımacılık türlerine göre çok azdır. Hesaplamalar göstermektedir ki 150 km lik bir kara yolunun maliyetinin hesaplanan yaklaşık değerinin 1 milyar dolar, deniz yolu taşımacılığında ise 1100 konteynerlik (1100 TIR yükü) bir ticaret gemisinin hesaplanan maliyetinin ise 20 milyon dolar dolaylarında olduğu bilinmektedir. Bu durum göz önüne alındığında ulaştırmada deniz taşımacılığının tercih edilmesi diğer faydalarının yanında (trafik kazası gibi) karayollarının bakım tutum maliyetlerinden önemli oranlarda tasarruf sağlanacağı açıktır.

Deniz taşımacılığı çevreci bir taşıma türü olarak da öne çıkmaktadır . Denizyolu ile taşınan yük başına hesaplanan CO_2 emisyonu miktarı dikkate alındığında deniz yolları demir yollarının ardından tercih edilmesi gereken en çevreci ikinci ulaşım türü olmaktadır.

Ayrıca deniz taşımacılığı yan sanayi imkanları ile çok büyük bir istihdam kaynağı yaratmaktadır. Sağladığı bir diğer avantaj ise savaş durumunda milli bayraklı gemilerden ve denizcilerden sağlanabilecek stratejik faydalardır.

2.1.3 Deniz Taşımacılığında Maliyetler

Mesafe, model seçimi ve taşıma maliyeti farklı ulaşım modellerinde gidilecek mesafeye göre farklı maliyetler oluşturur.



Şekil 2.1: Mesafe, model seçimi ve taşıma maliyeti (Rodrigue, 2017).

Şekilde C1 karayolunu, C2 demiryolunu ve C3 ise deniz taşımacılığını temsil etmektedir. D1 mesafesi kalkış noktasından 500 ile 750 km arasında olup bu noktada en avantajlı taşıma şekli karayolu taşımacılığıdır. D2 mesafesinde ise 1500 km olup D1 ve D2 mesafeleri arasında en avantajlı taşıma türü demiryolu taşımacılığıdır. D2 mesafesinden daha fazla olan mesafelerde ise en ideal taşımacılık deniz taşımacılığıdır. Fakat demiryolu ve deniz taşımacılığı sadece bir terminalden erişim sağlanabilen ayrık ağlar olduklarından dolayı maliyet yapısını etkileyen bir karayolu parçasını da içermek zorundadırlar(Rodrigue, 2017).

Artan rekabet koşulları da göz önüne alındığında denizcilik işletmelerinin başarıya ulaşabilmeleri için maliyetlerine önceki dönemler ile kıyaslandığında daha fazla dikkat etmesi gerekliliği görülmektedir. Denizcilik işletmelerinde operasyon giderleri; taşınan emtianın fiziksel özellikleri, seferin türü, geminin yaşı, taşınan bayrak, çalıştırılan personel, vergi vb. işletme bünyesindeki ve dışındaki birçok faktörün etkisi altındadır. Denizcilik sektöründe yer alan firmaların sürdürülebilir ve gelecekte oluşacak risklere hazırlıklı bir işletme olması; kendi maliyet yapılarını anlayabilmelerine ve planlama, kontrol, karar alma süreçlerinde maliyet verilerini doğru bir şekilde kullanabilmelerine bağlıdır. Bu da ancak amaca uygun doğru maliyet verilerinin elde edilerek hesaplanması ile mümkün hale gelecektir. Doğru maliyet bilgilerine ise denizcilik işletmelerinin sunduğu hizmetin türü, işletmenin hacmi,

organizasyon şeması ve üretimde kullanılan teknoloji gibi, kendi özellikleri ile örtüşen maliyet sisteminin kurularak sürekli olarak geliştirilmesi ve değişen koşullara uyum sağlaması ile ulaşılabilir. "Ancak bu şekilde kurulan maliyet sistemleri, üretilen hizmetin hesap dönemleri ya da faaliyet dönemleri itibariyle toplam ve birim maliyetlerinin hızlı, kolay ve doğru bir şekilde hesaplanmasını sağlamanın ötesinde, giderleri izleyen, etkin bir kontrol olanağı veren, bütçeleme ve karar verme aşamalarında yönetimin gereksinimlerini karşılayabilen bir sistem olabilme özelliğini gösterecektir" (Saban ve Güğerçin,2009). Bu şekilde maliyet sistemlerinin kurulduğu işletmelerde kriz dönemlerinde oluşacak risklere karşı da önlemler alınması sağlanmış ve daha sağlam temeller üzerine şirket gelecekleri oturtulmuş olacaktır.

2.1.4 Deniz Taşımacılığında Maliyetlerin Düşürülmesi

"Maliyet yönetimi, işletmenin belirlediği amaçlar doğrultusunda, verimlilik artışını sağlayabilmesi için madde, malzeme ve işçilik maliyetleri gibi bazı maliyetleri bilinçli olarak etkilemeye yönelik çalışmaların işletmelere uygulandığı bir süreç olarak tanımlanmaktadır. Maliyet yönetiminin birincil amacı; maliyetleri etkileme, düzenleme ve yönetme yoluyla işletmenin rekabet gücünün arttırılmasına yönelik olarak, en uygun işletme performansının sağlanması ve korunmasıdır" (Yüzbaşıoğlu, 2003).

Yukarıdaki tanımlamadan anlaşılacağı üzere, maliyet yönetimi, maliyetlerin planlanmasında, kontrol edilmesinde ve azaltılmasında en önemli rolü üstlenmektedir. Maliyet yönetiminin temeldeki hedefi, küresel pazarda kalite, maliyet, zaman ve işlevsellik bakımından rekabet edilebilir mal ve hizmet üretiminde, kaynakların verimli ve etkin kullanımı için gerekli bilgileri yöneticilere sunmaktır(Şakrak, 1997).

İşletmeler pazardan aldıkları payları korumak ve çoğaltmak için üretim, satış ve müşteri odaklı maliyet yönetimi ve kontrolü üzerine odaklanmaktadırlar. Fakat ticari piyasada yaşanan büyük rekabet, teknolojik ve ekonomik gelişmeler, maliyet ve rekabet terazisinin kaymasına yol açmaktadır. Bu sebeplerden ötürü, maliyetteki ve rekabetteki üstünlüğü elde etmek isteyen firmalar açısından bakıldığında lojistik maliyetlerinin yönetimi ve kontrolü kaçınılmaz bir gereklilik haline gelmiştir. Rekabette üstünlük sağlamak isteyen ticari işletmeler, taşımacılık maliyetlerini olabildiğince düşük seviyelerde tutmak zorundadırlar. "Maliyet yönetimi ile maliyetleri düşürmek ürün karlılığı, ürün fiyatlaması, müşteri karlılığı

ve işletme karlılığı açısından son derece önemlidir" (Gümüş, 2009). Lojistik maliyetleri içinde en büyük payı taşımacılık maliyetleri oluşturmaktadır. Dünya taşımacılığının yaklaşık olarak %85'inin deniz yoluyla yapıldığı göz önüne alındığında buradaki maliyetleri düşürmek işletme açısından çok büyük önem arz etmektedir. İşletmelerde oluşan giderleri düşürmek "ürünlerin kalitesini bozmadan, işletmenin elinde bulunan kaynakların en etkin şekilde kullanılması sayesinde işletme giderlerini oluşturan kalemlerden, hangilerinin ne seviyeye kadar indirilebileceğinin araştırılması ve hedef olarak belirlenecek maliyetleri, en uygun çözümlerle, olabildiğince düşük seviyelerde tutabilmektir" (Elmacı, 1990).

Deniz taşımacılığında ekonomik kriz dönemlerinde kazançların tam olarak maliyetleri karşıladığı başa baş noktası oluştuğu gibi kazançların maliyetleri karşılayamadığı ve dönemlikte olsa zararına çalışıldığı zamanlar da görülmektedir. Basitçe anlatmak gerekirse bunun en büyük sebeplerinden biri navlun piyasasının aşırı artarak karlılığın artması ve buna bağlı olarak tersanelere verilen yeni gemi siparişleri yüzünden oluşan piyasadaki gemi fazlasıdır. Küresel piyasada bulunan toplam yük miktarının toplam gemi tonajından az olması durumu bu seferde navlun piyasasının aşırı düşmesine sebebiyet vermektedir.İşte bu durumda denizcilik işletmeleri serbest piyasada daha rekabetçi ve güçlü bir pozisyon alabilmek adına işletmelerin maliyetlerini düşürmenin yollarını aramaktadırlar.

Deniz taşımacılığı işletmelerinde katlanılan direkt maliyetler, doğrudan doğruya belirli bir sefer için yapılan yakıt giderleri, yükleme ve boşaltma giderleri, liman giderleri ve kanal geçiş giderleri olarak belirlenmektedir. Bu kalemler arasında deniz taşımacılığı işletmesinin kontrolünde olan en önemli gider yakıt giderleridir ve bunu azaltmak için ekonomik hız uygulaması, mevsimsel akıntılara ve fırtınalara göre rota belirlemek gibi yöntemler uygulamaktadır. Dahası günümüzde denizcilik firmaları gemilerinde enerji verimliliğini artırmak için "Gemi Enerjisi Verimliliği Yönetim Planı (Ship Energy Efficiency Management Plan – SEEMP)"nı uygulamaktadır. Bu da yakıt giderlerini uzun dönem hesabı yapıldığında önemli ölçüde etkilemektedir.

Deniz taşımacılığında bir diğer maliyet kalemi ise endirekt maliyetlerdir. Bunlar; personel giderleri, sigorta giderleri, gemi gözetim ve klaslama giderleri, gemi bakım ve onarım giderleri, gemi yağ giderleri, gemi malzeme ve yedek parça giderleri, vergi ve faiz giderleri, haberleşme giderleri ve geminin diğer giderleridir. Tabi ki burada bahsi olan tüm giderleri olabildiğince düşürmek şirketler için önemlidir. Fakat özellikle personel giderleri ve vergi

giderleri şirketlerin kontrol edilebilirliği yüksek giderlerindendir. Deniz taşımacılığındaki endirekt maliyetlerde bulunan personel giderlerini azaltmak için denizcilik işletmeleri gemilerinde gelişmekte olan ülke vatandaşlarını yani yabancı personelleri daha ucuza çalıştırmakta ve yabancı personele sosyal sigorta yapması gerekmediğinden dolayı belli oranda personel maliyetlerini düşürmektedir. Endirekt maliyetlerde bir diğer önemli maliyet kalemi ise vergi giderleridir. Bu maliyeti düşürmek için ise denizcilik işletmeleri gemilerine Kolay Bayrak çekmekte böylece büyük vergi avantajları sağlamaktadır. Gemilere Kolay Bayrak çekmek ve yabancı personel çalıştırmak işletmelere ne kadar mali avantajlar sağlasa da, devletlerde bu durumların gelecekte yaratacağı sosyo ekonomik sorunları düşünmesi gerekmektedir.

2.2 DENİZCİLİK POLİTİKALARI

2.2.1 Türkiye'nin Denizcilik Politikaları

Denizyolu taşımacılığı Türkiye'de 1980'lerden sonra önemi ve gerekliliği anlaşılan bir sektör olmuştur. Bunun en büyük sebebi ise dış ticarette petrol ve gübreden sonra ödenen en büyük çıktının denizyolu taşımacılığı olmasıdır. Türkiye bu farkındalık ve 1982-1988 yılları arasında dünyada meydana gelen navlun krizi yani olması gerekenden fazla tonajda gemi bulunmasını fırsata çevirerek 1981 yılında mevcut olan 2.7 milyon DWT'lik filosunu nerdeyse 1.5 kattan fazla artırarak 1982 yılında 4.1 milyon DWT'e ulaştırmıştır. Tabi ki ticaret filomuzun artışındaki en büyük etkenlerden biri ise 1982 yılında yayınlanan "Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki" kanunudur.

"Denizcilik ve diğer sektörlerdeki gelişimini çağdaş ve modern devletler düzeyine ve üstüne çıkmayı kendisine hedef olarak tanıyan Türkiye Cumhuriyeti, insanlık tarihinin en büyük barış projesi olarak da belirtilen Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun (AET) 1957 yılında oluşturulmasından kısa bir süre sonra, 31 Temmuz 1959'da topluluğa üyelik başvurusu yapmıştır. 1999'da ise Helsinki'de gerçekleştirilen toplantıda Türkiye'nin durumu Avrupa Birliği'ne aday ülke konumuna alınmıştır" (Ankara Anlaşması ve Katma Protokol, 2016).

Ülkemiz bu tarihten sonra açılan çeşitli fasıllarda istenen tüm gereklilikleri hemen hemen her alanda hızlı bir değişim ile yerine getirmiştir. Bu doğrultuda IMO anlaşmaları kontrol edilmiş, gemi güvenlik veri tabanı, ulusal liman devleti kontrolü veritabanı meydana getirilmiştir, limanların modernizasyonu ve Marmara Denizi deniz trafiğinin takibi için sistem

kurulmuştur. Ayrıca balıkçı gemilerinin emniyeti ve güvenliği, deniz kazalarının araştırılması, gemiadamlarının eğitim kalitesinin arttırılması, dökme yük gemilerinde yükleme-boşaltma güvenliği, deniz ekipmanı, denizyolu emniyeti, denizyolu güvenliği ve liman devleti denetimleri konularında çalışmalar yapılmıştır (Türkiye-AB İlişkilerinin Tarihçesi, 2016). Fakat Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne tam olarak üye olmak için başvurusu halen sürmekte olup, yeni fasılların açılması beklenmektedir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin yedinci beş yıllık kalkınma planında amacı verimliliği artırmak ve çevre dostu ulaşım altyapısını geliştirerek, otonom bir yapı çatısı altında çalışacak limanların özelleştirilmesi fikrini geliştirmekti. Sekizinci kalkınma planında ise 2000'de tamamlanan "Ulusal Limanlar Master Planı" gereğince Türkiye'yi denizyolu taşımacılığında transit geçiş merkezi haline dönüştürmek için Türk limanlarının geliştirilmesi, modernize edilmesi ve kapasitesinin geliştirilmesi hedeflenmiştir. Dokuzuncu beş yıllık kalkınma planı Türkiye'nin sınır komşularına, öncelikli olarak da Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan, Özbekistan, Kırgızistan gibi eski Sovyet Cumhuriyetlerine bağlı olan Türk devletlerine odaklanmaktı. Bu ülkeler ile artan ticaret hacmi sebebi ile Türkiye bu devletlerle ilişkilerinde denizcilik boyutuna da ağırlık vererek ilişkilerini sürdürmeyi ve artırmayı hedeflemiştir. Burada amaç özellikle Karadeniz'deki Türk limanlarını geliştirerek, limanlara yatırımın sağlanması ve denizyolu taşımacılığını daha güvenli hale getirmekti. Onuncu beş yıllık kalkınma planında ise yabancı bayrak yada Kolay Bayrak taşıyan Türk gemilerinin Türk Bayrağı çekmesi için teşvik edilmesi hedeflenmiştir. Yanı sıra gemi inşa sanayi teşvik edilerek Türk Koster Filosunun Avrupa Birliği sürecinde gençleştirilmesi ve son teknolojinin kullanılarak güçlenmesi hedeflenmiştir. Ayrıca Mersin, Çandarlı ve Filyos limanlarının tamamlanarak hizmete girmesi hedeflenmektedir (Onuncu Kalkınma Planı, 2014).

Görünen odur ki Türkiye Avrupa Birliği'ne girme sürecinde denizcilik alanında diğer ülkeler ile rekabet etmesini sağlayacak yenilikleri yapmadıkça deniz ticaretinden aldığı pay azalacaktır. Yapması gereken yenilikler arasında insan niteliklerinin geliştirilmesi, filoların yenilenmesi ve denizcilik mevzuatlarının rekabet gücünün arttırılması gibi başlıklar yer almaktadır.

Tablo 2.1: Yıllar İtibariyle Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Cinslerine Göre DWT ve Adet Gelişimi 300GT ve Üzeri Gemiler, 10'lu Grup (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, 2018)

GEMİ CİNSİ(10'LU GRUP)	2014		2015		2016		2017		2018	
	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	DWT
Kuru Yük Gemileri	423	1,708,350	370	1,526,430	359	1,434,690	333	1,360,833	305	1,238,526
Dökme Yük Gemileri	101	4,398,401	84	3,988,931	78	3,718,574	61	2,692,709	61	2,636,629
Konteyner	74	1,002,485	78	1,174,278	72	1,205,422	75	1,392,287	70	1,349,228
Sıvı/Gaz Taşıyan Tankerler	149	1,775,112	146	1,716,788	142	1,739,669	138	2,322,259	139	2,005,482
Yolcu Gemileri	162	64,603	176	67,091	190	66,995	201	88,942	203	88,881
Hizmet Gemileri	65	49,405	65	36,945	73	44,740	87	56,752	104	96,634
Romörkörler	58	2,776	64	2,776	79	2,776	83	2,776	85	2,776
Deniz Araçları	102	4,967	118	13,160	132	26,878	144	26,878	158	33,749
Balıkçı Gemileri	65	5,414	69	5,414	77	5,414	99	5,019	108	5,017
Tekneler ve Yatlar	34	1,761	42	1,935	42	1,935	42	1,935	44	1,935
TOPLAM	**1,233**	**9,013,273**	**1,212**	**8,533,747**	**1,244**	**8,247,092**	**1,263**	**7,950,390**	**1,277**	**7,458,857**

Tabloda görüldüğü üzere 2013 yılından 2018 yılına 300GT ve üzeri gemilerdeki toplam deadweight tonajımız yaklaşık olarak 1,5 milyon ton azalmıştır. Bu durumun armatörlerin Kolay Bayrak'ı tercih etmesi veya ticari ömrünü dolduran gemilerin tekrar Türk deniz ticaret filosuna katılamadığını göstermektedir. Her iki durumda da Türk denizciliği büyük zarar görmektedir. Bugün İngiltere gibi gelişmiş ülkelerin bu seviyelere ulaşmasındaki en büyük etkenlerden biri denizcilik alanındaki üstünlükleridir. Bu durumları göz ardı etmeyerek devletimizin dönemin ihtiyaçlarına uygun gerekli tedbirleri biran önce alması gerekmektedir.

2.2.1.1 Özel Tüketim Vergisiz Yakıt Uygulaması

"Denizciliğin gelişmesi ve karayolu ağırlıklı dâhili taşımacılığın denizyoluna kaydırılması amacıyla, 16.07.2003 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ve Maliye Bakanlığı'nın 31.12.2003 tarihinde yayımlanan 6 Seri Numaralı Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliği ile deniz

araçlarında Özel Tüketim Vergisi İndirilmiş Yakıt Uygulaması 01.01.2004 tarihinde başlamıştır" (Deniz Araçlarında Özel Tüketim Vergisi, 2003).

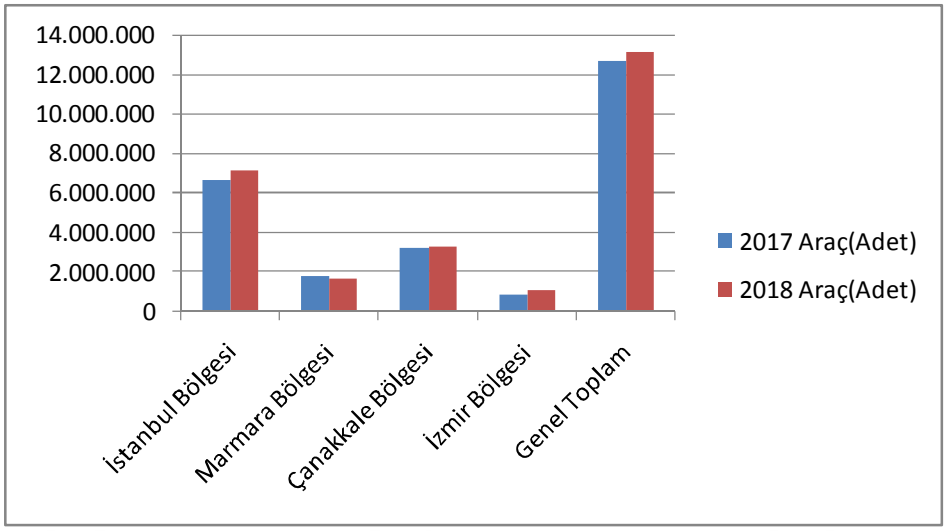
Kabotaj dahilinde çalışan ticari veya bilimsel faaliyet gösteren tüm gemiler uygulamadan yararlanmaktadır. Ayrıca, 2009 yılından itibaren iç sularda faaliyet gösteren gemilerde yararlanmaya başlamıştır.

Burada amaç sağlanan vergi teşvikiyle ekonomik hedeflere ulaşmak,kabotaj dahilinde yük ve yolcu taşımasının artması, bölgesel dengesizliği engellemek, sosyal hedefler, denizciliğin güçlenmesi ve sürdürülebilirliğini sağlamaktır (Alıcı, 2018).

2.2.1.2 Hat İzni Yönetmeliği ile Yolcu ve Araç Taşımacılığı

Tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de dış ticaret taşımacılığının büyük oranda en ucuz ve ekonomik taşıma sistemi olan denizyolu taşımacılığı ile yapılmasına karşın, kabotaj taşımacılığının büyük çoğunluğu ise karayolu taşımacılığı ile yapılmaktadır. Bu dengesiz ve pahalı oluşum sık sık gündeme getirilmesine ve düzeltilmesi için olumlu çalışmalar yapılmasına karşın, durum değişmemekte, hatta daha kötüye gitmektedir. Nitekim son on yıllık dönemde ulaştırma yatırımları içinde denizyolu taşımacılığına ayrılan payın ortalama %3,6 oranında olması da bu durumu çok açık bir şekilde gözler önüne sermektedir (Deniz Sektörü Raporu, 2014).

Kabotaj hattı taşımacılığının gelişmesini sağlamak adına atılan adımlardan biri de "Deniz Yolu İle Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik ile kabotaj dahilinde düzenli sefer gerçekleştirecek gemilere hat izni sertifikası düzenlenmesidir. 25.11.2010 tarihinde yayımlanan Deniz Yolu İle Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik ile kabotaj dahilinde sürekli sefer yapacak gemilere hat izni sertifikası düzenlenmeye başlanmıştır. Bahsedilen düzenleme kapsamında, hat izni alan deniz işletmecilere, elektronik ortamda Bakanlığın veri tabanına aktarılabilecek uygun yazılım ve donanım alt yapısını sağlayarak, taşınan araç ve yolcu sayısı ile yük miktarına ilişkin istatistikleri, belirlenen sınıflamalara uygun olarak doğru ve zamanında sisteme girme zorunluluğu getirilmiştir. Bu zorunlulukla yolcu ve araç sayısı anlık olarak takip edilebilecek, Yolcu gemileri ve feribotlar kapasitelerinden fazla yolcu ve yük taşımayacaklar, Yolcular sigortalı olacak, ISM yönetimi ile yolcu taşımacılığı daha emniyetli yapılabilecektir" (Deniz Yolu İle Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik, 2010).



Şekil 2.2: Kabotaj Hattında Taşınan Araç Miktarının Bölgelere Göre Dağılımı (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, 2018).

İstatistikler göstermektedir ki Türkiye karasularında yani kabotaj dahilinde yapılan taşımacılıklar her geçen gün artmakta ve Türk denizciliği için büyük önem arz etmektedir. Eğer bir gün mümkün olurda Türkiye Avrupa Birliğine girerse Avrupa Birliği dahilinde kabotaj seferlerinde çalışan gemiler ile Türkiye'de kabotaj dahilinde çalışan gemiler Avrupa Birliği ticaret serbestisi gereği büyük bir rekabet içine girecektir. Bize düşen ise Türk deniz ticaret filosunun rekabet gücünü artırmak ve iyileştirmektir.

2.2.1.3 Denizde Mali Sorumluluklar, Sigorta ve Türk P&I'nın Kurulması

"Deniz Alacaklarına ile Alakalı Gemilerin Sigortalandırılması ve Denetlenmesi Hususun daYönetmelik 14 Kasım 2010 tarih ve 27759 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmış. 300 GT ve üzeri tüm gemilere, Deniz Alacaklarına Karşı Soromluluklarının Sınırlandırılması (LLMC-96 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims) limitlerinde zorunlu Koruma ve Tazmin (P&I) sigortası şartı getirilmiştir. Türk deniz yetki alanında bulunan liman tesislerine yanaşan veya bu liman tesislerinden ayrılan gemilerin deniz alacakları hususuna ilişkin sigortalandırılması ile ilgili limitler yeni belirtilen düzenlemeye uygun olmalıdır. Yönetmelik 01 Temmuz 2011 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, bu tarihten sonra P&I sigortası bulundurmayan gemiler limanlarımıza alınmamaktadır" (Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik, 2010). Şeklinde gerekli düzenlemeler Ulaştırma ve Altyapı bakanlığınca yapılmıştır.

"Koruma ve Tazmin (P&I) Sigortası denizyolu taşımacılığında, donatanın tekne sigortası kapsamı dışında kalan ve 3. şahıslara karşı sorumluluk ve masraflarını koruma altına alan mali sorumluluk sigortasıdır"(Türk P&I sigortası, 2019). Kamu sigortacıları ve Türkiye'de yerleşik P&I muhabir firmaları ile başlatılan proje çalışması sonucunda, Türk P&I A.Ş., 2014 Şubat ayı itibariyle faaliyetlerine başlamıştır. Türk P&I sigortası altında bulunan gemiler tüm kabotaj hattında çalışan gemilerin %85'i için sigorta koruması sağlarken 1 ocak 2019 dan itibaren uluslararası arenada sahibi Türk olmayan gemilere de P&I sigortası satmaya başlamıştır (Türk P&I sigortası, 2019).

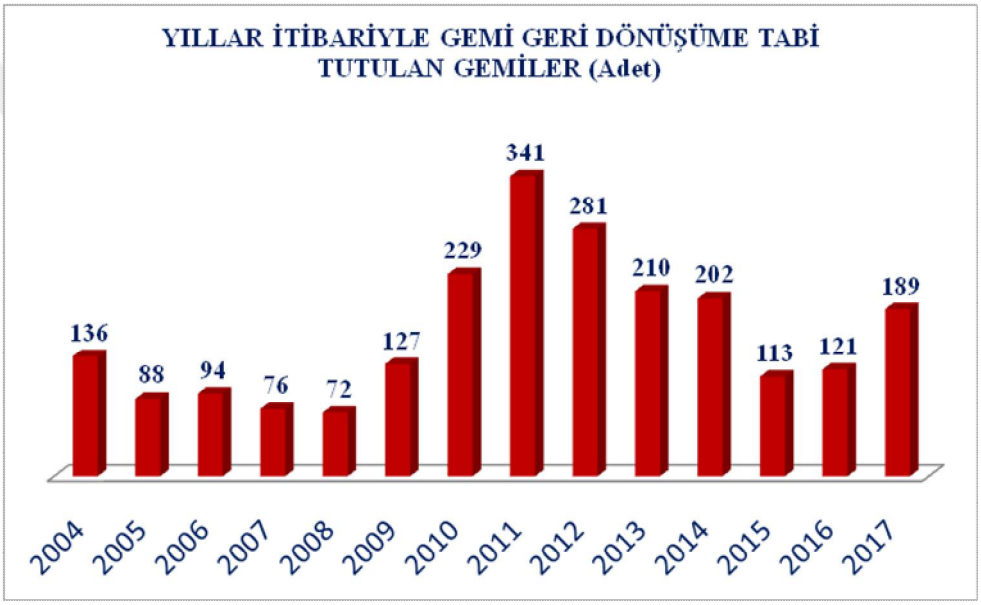
2.2.1.4 Türk Deniz Ticaret Filosu Hurda Desteği Projesi

"Türk ticaret filomuzun gençleştirilmesinin desteklenmesi amacıyla ekonomik değerini tamamlamış gemilere hurda destek bedeli ödenmesi ve yerlerine yeni gemi inşa edilmesine yönünde projenin dayanağı olarak; "Millî Gemi Sicili veya Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı ticari yük taşımalarında kullanılan gemilerden cins ve nitelikleri bakanlıkça belirlenenlerin hurdaya ayrılmasını desteklemek amacıyla yerlerine asgari %35 yerli katkı payı ile Türkiye'de inşa edilmek, en az 5 yıl Türk Bayrakğı ile işletilmek ve inşasının 3 yıl içinde tamamlanmaması veya inşasını müteakip 5 yıldan önce satılması hâlinde genel hükümler uyarınca tahsil edilmesi şartlarıyla yeni gemilerin finansmanında kullanılmak ve hurda bedelini aşmamak üzere nakdi," desteklenmesi amacıyla kabul edilen Kanun, 15/04/2015 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türk Deniz Ticaret Filosuna yapılacak destek ile filomuzdaki ekonomik ömrünü doldurmuş gemiler hurdaya ayrılıp yerlerine yenilerinin inşası sağlanarak uluslararası rekabet gücümüz artırılacaktır. Yabancı bayrakta gemisi olan Türk armatörlerin Türk bayrağı çekmesi özendirilmiş olacaktır" (Türk Bayraklı Gemilerden Ekonomik Ömrünü Tamamlayanların Hurdaya Ayrılarak Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Usul ve Esasları Hakkında Tebliğ, 2015).

Bu destek aynı zamanda kabotaj dahilinde çalışan ve yaşlanmış olan koster gemilerimize de büyük bir destek sağlamış olacaktır. Böylece Avrupa Birliği'ne girilmesi durumunda oluşacak rekabet ortamında kabotaj dahilinde çalışan koster gemilerimiz daha rekabetçi bir güce ulaşacaktır.

2.2.1.5 Gemi Geri Dönüşüm Tesislerinin Modernizasyonuna Yönelik Yapılan Çalışmalar

2009 yılında gemi geri dönüşümü için gerçekleştirilen Hong Kong sözleşmesini ülkemiz hiç bir sakınca görmeden imzalayan tek ülke olmuştur. Gemi geri dönüşümünde iş sağlığı güvenliği ve çevreye verilen zararın minimize edilmesindeki kararlılığını göstermektedir. Ülkemizde bulunan tesislerin yeterliliklerinin Basel ve Hong Kong sözleşmelerine uyumlaştırılması amaçlanaktadır ve denetim ve incelemeler ile can, mal ve çevre korumasına yönelik riskler analiz edilmektedir(Ulaşan ve Erişen Türkiye, 2012).



Şekil 2.3: Yıllar İtibariyle Gemi Dönüşüme Tabi Tutulan Gemi Adeti (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, 2017)

Yıllık bazda gemi geri dönüşümüne tabi tutulan gemi adeti ve Akdeniz çanağında gemi söküm alanında Türkiye'nin tek ülke olduğu göz önüne alındığında ülke için ne denli önemli bir ekonomik kapı olduğu ve ülke denizciliğine ne kadar faydalı olduğu unutulmamalıdır.

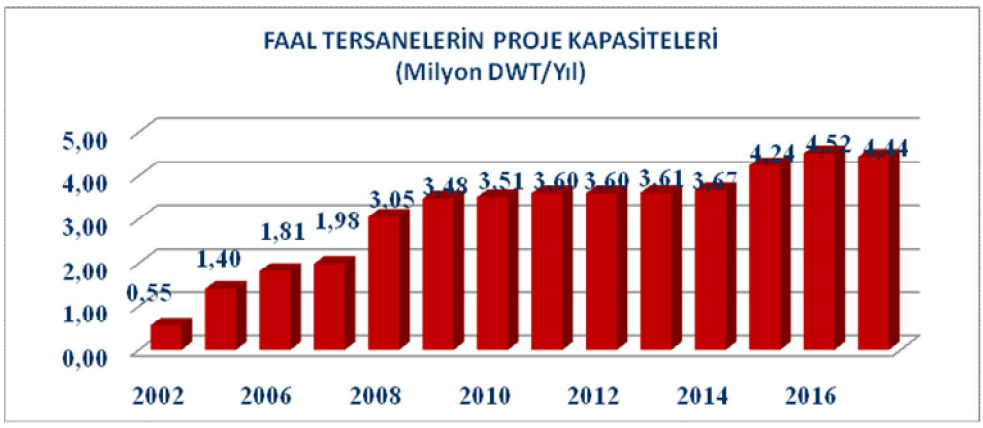
2.2.1.6 Gemi İnşa Sanayi

Denizcilikte gemi inşa sanayi; gemi inşa, yat inşa, bakım-onarım, yan sanayi ve gemi geri dönüşüm olarak sektörlere ayrılmıştır. Bu sektörler bir geminin çizim aşamasından başlayarak geri dönüşümü ile sonuçlanan tüm aşamaları içermektedir.

Denizcilik faaliyetlerinin önemli bir kısmını gemi inşa sektörü oluşturmaktadır. Bundan dolayı ülke ekonomisi içerisinde döviz girdisi sağlayan, yan sanayi kollarının gelişimini sağlayan, teknoloji transferini cezbeden, yüksek oranda istihdam sağlayan ve milli denizcilik filosunun gelişmesini sağlayan en önemli sanayi dalıdır. Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerin sanayilerine belirli bir ivme kazandırmak için kullandıkları öncü kurum gemi inşa sektörüdür. Türkiye'nin bu alanda yaptığı en köklü adım 1982 yılında yayınlanan "Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki" kanunudur.

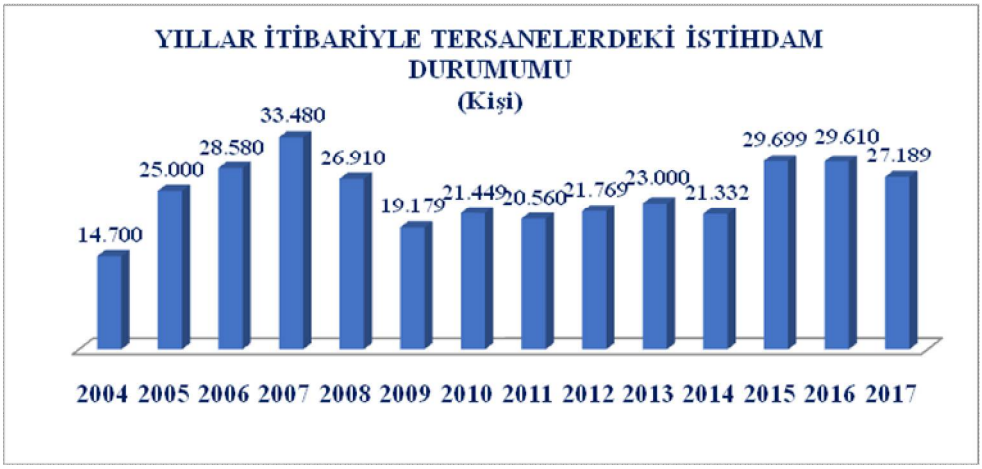
Ülkemizde aktif olarak çalışan tersanelerin rekabet gücünü artırmak ve çalışama standartlarını iyileştirmek, üretim alanlarının daha emniyetli, güvenli ve çevreci konuma ulaştırılmasıyla tesislerin İşletme İzin Belgelerine haiz olmaları zorunluluğu getirilmiştir (Ulaşan ve Erişen Türkiye 2017, Denizcilik, Syf. 422).

Tersanelerimizde meydana gelen kazaların önüne geçmek için belirlenen tedbirler; işletmelerin en az 2 yılda bir kontrol edilmesi, tersaneler için kalite, çevre ile iş sağlığı ve güvenliği belgeleri gibi bir çok şartın yerine getirilmesi işletmelerin ticari faliyetlerini sürdüre bilmeli adına zorunlu hale getirilmiştir. (Ulaşan ve Erişen Türkiye 2012, syf. 247).



Şekil 2.4: Faal Tersanelerin Proje Kapasiteleri Milyon DWT/Yıl (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, 2017)

Ülkemizde bulunan 78 faal tersanede, kimyasal tankerler, açık deniz balıkçı gemileri, kuru yük gemileri, römorkörler, Offshore gemisi ve deniz yapıları ile diğer çelik konstrüksiyon işlerini de gerçekleştirerek teknoloji üreten, yan sanayinin oluşmasını sağlayan ve istihdamı arttırarak üretim kalemlerinin artmasını bir bütün olarak sağlayan bir sektördür. Ayrıca, tersanelerimiz gemi bakım onarımında Akdeniz çanağında bölgesel bir merkez olma potansiyelini artırarak devam ettirmektedir.

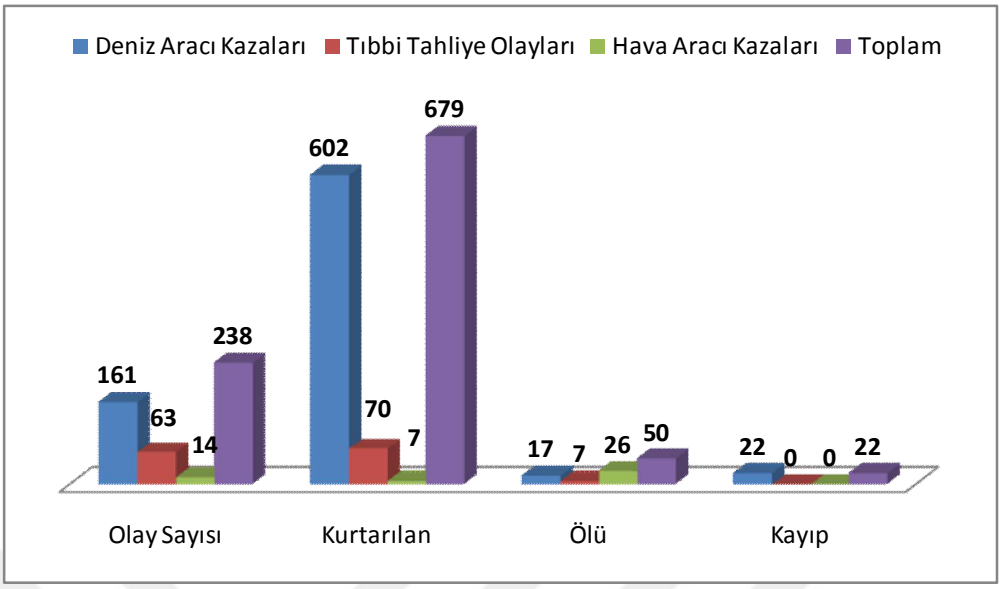


Şekil 2.5: Yıllar İtibariyle Tersanelerdeki İstihdam Durumu (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, 2017)

Yıllar itibariyle gemi inşa sanayimizdeki istihdam oranı 2008 yılında yaşanan dünya ekonomik krizi sebebiyle düşmüş olsa da yıllara göre artan bir ivme göstermekte ve ayrıca yan sanayi kuruluşlarına sağladığı istihdam olanaklarıyla da büyük önem arz etmektedir.

2.2.1.7 Seyir Emniyeti ve Deniz Güvenliği Faaliyetleri

ABD'de meydana gelen 11 Eylül terörist saldırısı sonrasında denizyolu taşımacılığındaki güvenliği arttırmak amacıyla 1 Temmuz 2004'te yürürlüğe giren ve SOLAS bölüm XI–2 eki ile tanımlanan "Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu" (ISPS CODE) tüm dünyada zorunlu olmuş ve gemiler tarafından da güvenlik planları uygulanmaya başlanmıştır (Uluslararası Denizcilik Örgütü ISPS Code, 2004). Ülkemiz "Denizde Can ve Mal Emniyeti Uluslararası Sözleşmesine (SOLAS)" taraf olan ülkeler tarafından kurulması zorunlu tutulan "Uzak Mesafeden Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi (LRIT)" sistemini kurarak Küresel LRIT sistemine entegre olmuştur. Bu gelişmeler doğrultusunda ülkemiz Türk boğazlarında seyir, can, mal ve çevre emniyetinin arttırılması için İstanbul, Çanakkale, İzmit, İzmir ve Mersin'de deniz trafiğinin anlık izlenerek yönlendirilmesi amacıyla "Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi(GTHS)"ni kurmuştur. Böylece Türk boğazları ve kara suları daha emniyetli ve güvenli bir hal almıştır.

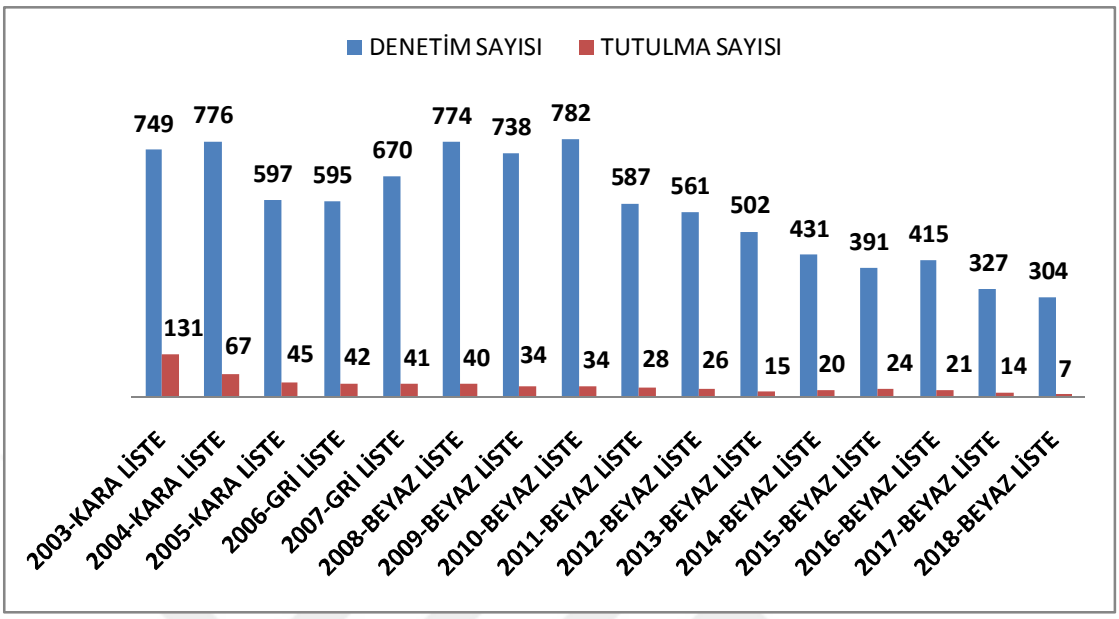


Şekil 2.6: 2018 yılı Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi İstatistikleri(Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, 2018)

Sadece 2018 yılına ait deniz aracı kazalarının ne denli çok olduğuna bakıldığında seyir emniyeti ve güvenliği için atılması gereken adımların ve alınması gereken önlemlerin gerekliliği gözler önüne serilmektedir.

2.2.1.8 Türk Bayraklı Gemilerin Tutulmalarında Etkin Olan Eksiklikler Yetersizlikler

Ülkemiz; "Akdeniz ve Karadeniz Liman Devleti Denetimi Memorandum"larının üyesidir. Belirtilen memorandumların üyelerinin yıllık olarak limanlarına uğrayan farklı yabancı bayrak taşıyan gemilerin en az %15'ini denetleme yükümlülükleri bulunmaktadır. Bakanlıkça Yetkili kurumlarca yapılan yoğun denetimler sayesinde Türk Bayrağı taşıyan gemilerin 2008 yılından bu yana Paris Memorandumu (Paris MoU) kapsamında beyaz listede yani düşük riskli gemiler listesinde yer almasını sağlamış olup, 2013 yılında "Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)" "Gönüllü Üye Devlet Denetim Programı (VIMSAS)"ndan başarıyla geçmesi ile birlikte Türk Bayraklı gemiler Paris MoU'da Düşük Riskli Bayraklar arasında yer almış ve bu sayede düşük risk grubunda olan gemilerimizin denetim periyodunun 36 aya kadar çıkması sağlanmıştır. Ayrıca, diğer memorandumlarda yapılan denetlemelerde Bakanlıkça yakından takip edilmekte ve Türk Bayraklı gemilerin performansları düzenli olarak izlenip iyileştirmek için önlemler alınmaktadır (Ulaşan ve Erişen Türkiye 2018, Denizcilik, Syf. 451).



Şekil 2.7: Paris Mutabakatı Kapsamında Tutulan Türk Bayraklı Gemi İstatistikleri(Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, 2018)

Tablodan da görüleceği üzere 2003 yılında kara listede olan Türk bayraklı gemilere Paris Mutabakatı kapsamında 749 denetim yapılmış ve bunların 131 tanesi gemilerin limanlarda tutulması ile sonuçlanmıştır. Fakat Türk bayrağının Beyaz listeye geçmesinden sonra tutulma oranları düşmüş ve en son 2018 yılında 304 gemiye yapılan denetimde sadece 7 gemi tutuklanmıştır. Bu da bakanlıkça yapılan çalışmaların gayet başarılı olduğunu göstermektedir.

2.2.2 Avrupa Birliğinin Denizcilik Politikası

Avrupa Birliğine üye ülkelerin bulundukları konum itibariyle varlığının ve ekonomik refahının devamlılığını sağlayabilmesi için denizyolu taşımacılığı büyük önem arz etmektedir. Avrupa Komisyonu, 1985 yılında üye devletler ile ortaklık kurarak denizcilik politikaları oluşturmak amacıyla "Beyaz Kitabı" yayınlamıştır. Beyaz Kitapta bulunan denizcilik politikaları ile deniz taşımacılığında uygulanmak üzere bir çok yeni kural getirilmiştir. Getirilen bu kurallar kapsamında Avrupa Birliği'nde ortaklaşa izlenmesi gereken denizcilik politikaları oluşturan temel kurallar ile üye ülkelerce kabul edilmiştir (Özen, 2007).

Avrupa birliğinin denizcilik politikalarını oluşturan kuralları genel anlamda şöyle sıralayabiliriz; uluslar arası taşımacılıkta taşımacılık politikasının ve bu politikanın karar verici mekanizmasının oluşturulmasının sağlanması, sektörde adil rekabet ortamının oluşturulması, üye ülkeler arasındaki engelleri kaldırarak bu yol ile gemiler arasında bayrak farkı gözetmeksizin topluluğun ticaret politikasına katkıda bulunmak, Avrupa birliğine üye ülkelerin dünya denizciliğinde meydana gelen gelişmelere ayak uydurmasını ve takibini sağlamak, Avrupa Birliği içerisindeki tüm tersane ve armatörlerin etkin şekilde iletişim içinde olmasını sağlamak, Uluslararası Denizcilik Örgütünün koyduğu kurallara uyumun denetlenmesini sağlamak, denizcilik sektöründeki olumsuz uygulamalara karşı tedbirler almak, filoların modernizasyonu için çalışmalar yapmak, gemi adamları yaşam standartlarının iyileştirilmesi, ulaştırma güvenliği, fiyatlandırma politikaları, çevresel faktörler ve çevreye saygı olarak sıralayabiliriz (Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu, 1995, syf. 115).

Birleşmiş milletler teşkilatının denizcilikle doğrudan alakalı en önemli kurumu, Uluslararası Denizcilik Organizasyonu(IMO–Internetional Maritime Organization)'dur. Uluslararası Denizcilik Organizasyonu kurulduğu tarihten bu yana yaptığı çalışmalarla uluslararası nitelikte ve önemde altı ana sözleşmenin gerçekleşmesini sağlamıştır ve bu sözleşmelerin tamamı Avrupa Birliği ülkelerince kabul görmüştür. Bu sözleşmeler, Yükleme Sınırı "Uluslararası Sözleşmesi(LOAD LINES 1966)", "Denizde Can ve Mal Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS 1974)", Denizlerin Gemilerden Kirlenmesini Önlemeye İlişkin Uluslararası Sözleşme (MARPOL 73/78), Gemiadamlarının Eğitim Belgelendirme ve Vardiya Standartlarına İlişkin Uluslararası Sözleşme(STCW 1978), Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kurallar Sözleşmesi(COLREG 1972), Ticaret Gemileri Asgari Standartlar Uluslararası Sözleşmesi(ILO 1976)'dir. Bu sözleşmeler uygulamaya konulduktan sonra henüz taraf olmamış ülkelerinde katılımına açık tutulmakta ve zaman içerisinde gerek görülür ise sözleşmelerde değişiklikler yapılmaktadır.

Avrupa Birliği üyesi ülkelerde sağlanan devlet yardımlarında belli başlı sektörler başında en uygun koşullu kredi ve garantiler gemi inşaatı sektörüne verilmektedir (Avrupa Birliği'nde Teşvik Sistemi, İKV 127. İstanbul, s.28). Avrupa Birliğinde bulunan devletlerin sektöre sağladığı imkanlar, düşük faizli kredi imkanları, kredilerin uzun bir zaman periyodunda ödenme imkanları, vergi muafiyeti, vergi ödeme kolaylıkları, yatırım kredileri ve gemi

modernizasyonu için uzun dönemde geri ödemeli devlet destekleri gibi çeşitli devlet destekleri sağlanmaktadır.

Avrupa Birliği dünyanın çeşitli stratejik yerlerinde bulunan modern limanları ile büyük bir deniz gücü olmayı sürdürmektedir. Oluşturulacak kapsamlı yenileme ile gelecekte Avrupa Birliği deniz taşımacılığında güçlenmeyi amaçlamaktadır. Avrupa birliği uzak doğu devletlerinin denizcilik alanındaki hızlı gelişimlerinin karşısında gücünü ve devamlılığını koruyabilmek için 2009 yılında "2018 yılına kadar Avrupa Birliği'nin Deniz taşımacılığı Politikası İçin Stratejik Amaçlar ve Öneriler" başlıklı bir bildiri yayınlanmıştır. Bildiride amaç; uzun vadeli rekabet ortamında, denizcilik alanındaki istihdamı ve sektörün değer kazanmasını doğrudan veya dolaylı yoldan denizcilik alanına katma değer sağlamak ve sürdürülebilir ekonomik kalkınma için maliyeti düşük deniz taşımacılığı hizmeti sağlamaktır. (Avrupa Komisyonu, 2016).

2.2.3 Asya-Pasific Ekonomik İşbirliği (APEC)'in Gelecekteki Denizcilik Politikası ve Değerlendirilmesi

Bu büyük ekonominin ve bölgenin nakliye politikası olarak belirlenen hedefler, bölgesel üye ekonomilerdeki çeşitliliği ve dış kalkınmayı dikkate almaktadır. Genel amaç üç iştirakten oluşmaktadır. Bunlar APEC'in tüm üyeleri tarafından kabul edilen verimlilik, emniyet ve rekabettir. Verimlilik rekabetin temelidir; emniyet ise verimliliği ve ayrıca verimlilik ve emniyetin önemli şartlarını kısıtlamak için mutlaka gereklidir. Entegre uluslararası taşımacılık pazarında, dünya ekonomisi emniyetli, rekabetçi nakliye yönetimi ve işletme çevresi ile giderek bütünleşmeye ve serbestleşmeye başlamıştır. Bu üç bileşenin bir araya getirilmesi ile tüm APEC vatandaşlarının hayatlarını iyileştirmek için nihai politika hedefine katkıda bulunacak olan APEC bölgesinde verimli, emniyetli, entegre ve çevresel açıdan sürdürülebilir ulaşım sistemlerini sağlayacaktır (Comment The APEC future maritime policy and its Evaluation, 2000).

2.2.3.1 Deniz Güvenliği Konusunda İşbirliği ve Koordinasyonun Değerlendirilmesi

APEC Bölgesindeki güvenli ulaşım ve bağlantıyı oluşturmanın gelecekteki politika sisteminin en önemli önceliklerinden biri olduğunu düşünmektedir. Bu nedenle, politika eylemlerinde belirgin üç nokta vardır. Bunlar; Üye ülke ekonomilerini uluslararası örgütlerle yakın çalışmaya teşvik etmek, alt standarttaki nakliyecileri ortadan kaldırmak için gemi sörveylerine

ve denetimlerine önem vermek, deniz çevre koruma politikası açısından APEC üye ülkeleri çabuk müdahale acil durum planlarının geliştirilmesi ve sürdürülmesini sağlamaktır.

2.2.3.2 Denizcilikte Yüksek Teknoloji İşbirliği ve Koordinasyonunun Dikkate Alınması

Denizcilikte yüksek teknoloji işbirliği ve koordinasyonunun dikkate alınması için üyeleri yeni ulaşım teknolojilerine erişmeye ve bunlardan faydalanmaya çağırma, üye ekonomilerden kargolamada ortaya çıkan teknolojileri not almaları, uluslararası taşımacılık ve dış ticaretle ilgili kağıt belge düzenleme ve organizasyonunu ortadan kaldırmak ve böylece elektronik sistemi geliştirmektir.

2.2.3.3 Denizcilerin Eğitimi ve İstihdamı Konusunda İşbirliği ve Koordinasyon

Denizciler denizcilik faaliyetlerinin temel unsurlarından biridir. Bu alandaki işgücü kaynağının gelişimi ve üyeler arasındaki koordinasyon ve işbirliği, APEC'in gelecekteki eylem ve amaç politikalarından biridir. Bu alandaki hedefleri; mevcut eğitim tesisleri standartlarının incelenmesi, birlikte bir ulaşım, araştırma, geliştirme ve eğitim merkezi oluşturacak bir kurum ağı kurmaya ve ulaşımda yeni teknolojilere erişme, ulaştırma sektöründe ortaya çıkan beceri ihtiyaçlarını yakından izleme, kadınları ve gençleri kariyer fırsatları için iyi bir şekilde hazırlamak ve bölgedeki denizciler için eğitim gereksinimlerinin talebini değerlendirme ve uygun bir şekilde cevap vermektir.

2.2.3.4 Denizcilik Serbestleşmesinde İşbirliği ve Koordinasyonun Değerlendirilmesi

Denizcilik serbestleşmesi temel olarak iki unsurdan oluşur; biri taşımacılık sektöründeki hizmetlerdeki ticareti serbestleştirmek, diğeri ise yatırımı serbestleştirmektir. Gelecekte denizciliğin daha serbestleşmesi için APEC'in attığı adımlar; daha rekabetçi bir ortam yaratarak, çok taraflı ticaret sisteminin kolaylaştırılması ve serbestleştirilmesi hedefinin desteklenmesi, denizcilik girişimlerinin geliştirilmesi, düzenlemelerde şeffaflığı teşvik etmek, özelleştirme veya ulaştırma altyapısı projeleri şirketlerinin desteklenmesi, APEC üyelerinin diyalog fırsatlarına sahip olması için çeşitli forumların oluşturulmasıdır.

2.2.4 Denizcilik Politikalarına Genel Bakış

Küreselleşen ticaret dünyasında ekonomik, politik ve askeri gibi çeşitli alanlarda oluşan etkilerden en çabuk etkilenen sektör şüphesiz ki dünya taşımacılığının %85'inin yapıldığı

deniz taşımacılığı sektörüdür. Geçmişten günümüze deniz taşımacılığı sektöründe önde gelen ülkeler refah seviyelerini yükseltmiş ve hızlı bir kalkınma sağlamışlardır. İşte böylesine önemli bir alanda konjonktürü iyi bir şekilde belirlemeli ve adımlarımızı ona göre atmalıyız. Ülkemiz geçmişte ve günümüzde denizcilik sektörüne yön veren ülkelerden olamamış sadece yapılan yenilikleri ve önlemleri takip eden bir pozisyonda yer almıştır. Bu da ülkemizin bazı yenilikleri geriden takip etmesine sebep olmakta gerekli teknolojik ve ekonomik yatırımların önceden yapılamamasına ve yurtdışından ithal edilmesine sebep olmaktadır. Bu durumda denizcilik alanında büyük ekonomik külfetler getirmektedir. Bugün Çin ve Amerika gibi ülkelerin arasında geçen ticaret savaşları tüm dünya ticaretini etkilediği görülmektedir. Buna benzer risklerden minimum zararla kurtulabilmek için takip eden değil öncü olan ülkeler arasında yer almamız gerekir. Denizcilik alanındaki temel taşlardan eğitim, emniyet, güvenlik, verimlik, teknoloji ve kredi açılarından ne denli iyi çalışmalar yapılsa da yetersiz kalmaktadır ve bunun bir göstergesi de milli deniz ticaret filosu hacmimizin küçülmesidir. İşte bu sebeplerden ötürü gemiadamlarımız her zaman yeniliklere karşı eğitilmeli ve hazır hale getirilmeli, ekonomik risklere karşı her daim hazırlıklı olunmalı, teknolojik gelişmeler yakından takip edilmeli, uluslararası denizcilik organizasyonlarında alından kararlar önemsenmeli ve denizcilik camiasının gelecekteki hedefleri ile uluslararası camianın hedeflerinin örtüşmesi ve iyi bir şekilde uygulanması gerekmektedir. Bu hususlara dikkat edilmediği takdirde zayıflayan ve hep bir adım geride kalan ülke olma pozisyonundan kurtulmamız mümkün değildir.

2.3 GEMİ SİCİLİ VE UYRUKLUĞU

2.3.1 Gemi Sicilinin Önemi

Gemilerin herhangi bir bayrak devletinin siciline tescil edilmesi temelde vergi konusuna dayanmakla birlikte bu ihtiyaç önemli tarihsel olaylara dayanmaktadır (Mansell, 2007). Birleşik Krallık'ta Kral Edward döneminde şarap tüccarları, ödedikleri vergi karşılığında İngiltere'de bazı ayrıcalıklara sahip olurlardı. Bu şarap tüccarlarının Avrupa'dan Birleşik Krallığa seyri sırasında deniz haydutlarına karşı korunması da alınan tonaj vergileri ile karşılanırdı. Sicil kaydı ile gemileri korumak için alınan vergi uygulaması günümüzdeki vergi sisteminin temelini oluşturmaktadır (Campbell, 1980).

Bayrak devletleri açık denizlerde düzeni ve denetimi sağlamak için kendi uyrukluğunda bulunan yani kendi siciline kayıtlı olan gemileri kontrol ederek açık denizlerin güvenini ve emniyetini sağlar.Gemilerin ticari, politik ve askeri açıdan çok değerli varlıklar olduğu bilinmeli ve sicil kayıtlarının ne denli önem arz ettiği anlaşılmalıdır. Ayrıca devletler kendi bayrağını taşıyan gemilere yabancı bayrak taşıyan gemilere nazaran kabotaj hakkı gibi bir takım haklar sağlamaktadır. Gemi sicilinin kamu hukuku açısından en önemli olduğu konu bayrak çekme hakkının varlığı ve kullanılmasıdır. (Sözer,2011).

Gemi sicilinin oluşturulma nedenlerinden biri de gemi ile ilgili hukuki ilişkiler hakkında bilgi vererek ve bunları açık hale getirerek hak sahipleri ve gemi üzerinde hak sahibi olacak üçüncü kişiler için güvenli bir ortam sağlamaktır (Şeker, 1994). Böylece uluslararası sularda da daha güvenilir ticaret yapılmasına da katkıda bulunulmuş olmaktadır.

Gemi sicilinin güvenlik, gemiadamları hakları, gemi düzeni, ipotek hakkı, diplomatik koruma, konsolosluk yardımı, kabotaj hakkı ve harp durumu prosedürleri gibi bir çok konuda etkin fonksiyonları vardır.

2.3.2 Bayrak Çekme

Egemenliğin ve bağımsızlığın en önemli simgesi bayraktır. Bayraklar tarihte uğruna canların feda edilerek bağımsızlıkların kazanıldığı en kutsal simge olarak görülmüştür. Tarihte farklı çıkarlar uğruna yapılan savaşların temelinde yatan asıl sebep, bayrakların sınır ötesi bölgelere taşınması yani devletlerin egemenlik alanlarını genişletmek iken, günümüze tarihten miras olan bu düşünce aynı anlamda ancak farklı boyutlarda varlığını sürdürmektedir (Gordon, 1915).

Tarihte gemi işletmecilerinin gemilerine yabancı bayrak çekme kararlarını askeri ve diplomatik faktörlerin etkisinde verilirken, günümüzde daha çok ekonomik ve idari unsurların etkisinde verildiği görülmektedir (Töz, 2013).

Gemiler uluslararası hukuk gereği menkul varlıklardır ve bu sebeple taşınır hükümlerine tabi tutulurlar. Taşınırlarında kimlik bilgilerinin ifşa zorunluluğu bulunmaktadır. Gemilerin tabiiyetlerini ispat etmelerinin en önemli unsuru taşıdıkları bayraktır.

2.3.3 Milli Bayrak Çekme Hakkı

Devletler ile gemiler arasındaki ilişkiler incelenirken uluslararası hukuk kuralları gereğince gemilerin birer vatandaş olduğu varsayılır,devletle gerçek bir bağının, uyrukluğunun bulunması gerekir ve bunun ilk örneği "Nottebohm davası" kararıdır. Bir gemimin, bir ülkenin siciline kayıtlı olması, esas itibariyle geminin taşımaya haiz olduğu bayrakla gösterilir (Aybay, 2012).

"Nottebohm davası" ilk defa uyrukluğun kazanılması ve kaybedilmesi hususlarının belirlenmesinde devletlerin gerçek bağ ilkesini kullanması gerekliliğini net ve açık bir şekilde vurgulamıştır (Visscher, 1956). Bu dava daha sonraki çifte vatandaşlığa ilişkin davalar için büyük önem arz ve örnek teşkil etmiştir. Sonuç olarak uyrukluğun belirlenmesinde önemli unsurlardan biri de devletle vatandaş arasında güçlü bağların olmasıdır. "Nottebohm davası" için ikamet edilen, iş yapılan, aile bağları ve buna benzer ilişiklerin olduğunun kanıtı vatandaş ile devlet arasında gerçek bir bağın olduğunu gösteren önemli kanıtlardandır (Churchill, 2000).

BMDHS'nin 91. Maddesinde derki "her devlet, gemilere hangi şartlar ile uyrukluğunu vermesi gerektiğini, gemilerin kendi ülkesinde sicil kayıt şartlarını ve kendi bayrağını taşıma hakkına sahip olmaları için gerekli şartları belirleyecektir. Gemiler bayrağını çekme iznine sahip oldukları devletin uyrukluğuna sahiptir. Gemi ile bağlı olduğu devlet arasında gerçek bir bağ ilişkisi bulunmalıdır ve her devlet, bayrak taşıma hakkını verdiği ticari gemilere bununla ilgili belgeleri ibraz etmelidir". (BMDHS, 1982: md. 91/1-2).

BMDHS.nin 92. maddesinde de açıkça vurgulandığı üzere bir gemi ancak tek bir devletin bayrağı altında sefer yapabilir ve mülkiyet devri veya sicil değişikliği olmadıkça sefer sırasında ya da herhangi bir limanda bayrak değişikliğinde bulunamaz. İki veya daha fazla devletin bayrağını çeken gemi tâbiiyetsiz sayılır ve malik, mürettebat veya yolcuların vatandaşı olduğu devlet tarafından yetki kullanılmadığı sürece, hiçbir devletin korumasından faydalanamaz (BMDHS, 1982: md. 92/1-2).

TTK madde 940 Türk Bayrağı çekme hakkı ve yükümlülüğü şartları şu şekilde düzenlenmiştir;

"*(1) Her Türk gemisi Türk Bayrağı çeker.*

(2) Yalnız Türk vatandaşının malik olduğu gemi, Türk gemisidir.

(3) Birden fazla kişiye ait olan gemiler;

a) Paylı mülkiyet hâlinde, payların çoğunluğunun,

b) Elbirliğiyle mülkiyet hâlinde, maliklerinin çoğunluğunun,Türk vatandaşı olması şartıyla Türk gemisi sayılırlar.

(4) Türk kanunları uyarınca kurulup da;

a) Tüzel kişiliğe sahip olan kuruluş, kurum, dernek ve vakıflara ait olan gemiler, yönetim organını oluşturan kişilerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması,

b) Türk ticaret şirketlerine ait olan gemiler, şirketi yönetmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olmaları ve şirket sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması, anonim ve sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketlerde ayrıca payların çoğunluğunun nama yazılı ve bir yabancıya devrinin şirket yönetim kurulunun iznine bağlı bulunması, şartıyla Türk gemisi sayılırlar.

(5) Türk ticaret siciline tescil edilen donatma iştiraklerinin mülkiyetindeki gemiler, paylarının yarısından fazlası Türk vatandaşlarına ait ve iştiraki yönetmeye yetkili paydaş donatanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması şartıyla Türk gemisi sayılırlar" (Türk Ticaret Kanunu, 2011: md. 940/1-2-3-4-5)

Türk Bayrağı çekme hakkı ve yükümlülüklerinde de görüldüğü gibi bir gemiye Türk Bayrağı çekebilmek için gemi ile bayrağını taşıdığı ülke arasında gerçek bir bağ olması gerekmektedir. Bunun yanı sıra devletler kendi bayraklarını taşıyacak olan gemiler için özel taleplerde bulunabilmektedirler ve bu o ülkenin kendi mevzuatları gereği yapılmaktadır.

Ayrıca işletilmek üzere Türklere bırakılan yabancı gemilerin Türk bayrağı taşımasına hak tanınır, fakat hak tanınan kişi, yalnız her iki yılda hak tanınan kişi uygunluğunun devam ettiğini ispatlamak zorundadır. Türkiye'de inşa olunan yabancı gemilere gidecekleri limana kadar geçerliliğini sürdürecek "bayrak şahadetnamesi" verilebilir ve bunlar da şahadetname süresince Türk bayrağı çekebilirler (Türk Ticaret Kanunu, 2011: md. 941-944).

Bir gemi Türk Bayrağı çekme hakkını ise çeşitli sebeplerle kaybedebilir ve bunları şöyle sıralayabiliriz;

-6102 sayılı Türk Ticaret Kanununu madde 933 ve 965maddelerinde düzenlendiği üzere , gemilik vasfını kaybetmekle: Gemi kurtarılamayacak biçimde zarar görmüş veya batmış ise tamir edilemez olur veya sabit otel haline getirilmek gibi hareket imkanı olmayan bir maksada tahsis olursa,

-Geminin tamamı veya yarıdan fazla payı yabancı birinin varlığına geçerse

-Gemi harp zamanında yabancı bir devlet tarafından zapt ve müsadere olunarak mülkiyeti yabancı bir devlete geçerse

-Gemi sahibi veya payların yarısından fazlasına sahip gemi sahipleri Türk vatandaşlığını kaybederse,

-Donatma iştirakinde yarı veya daha fazla pay yabancıya satılırsa (Çağa ve Kender, 2009).

Bayrak, geminin uyrukluğunu tespit etmekte, devlete gemi üzerinde yetki ve kontrol imkanı vermekte ve gemiye uyrukluğunda olduğu devletin korumasını bahşetmektedir (Özkan, 2004). Böylece gemi açık denizlerde bayrağını dalgalandırdığı devletin bir parçası sayılmakta, onun denetiminde ve korumasında uluslararası sularda ticaretini yapmaktadır. Günümüzde bayrak devletinin gücü çok önemsenmeyerek operasyon maliyetlerini düşürmek adına gemilere Kolay Bayrak dediğimiz bayraklar çekilse dahi geleneksel bayrak devletlerinin bayraklarını taşımanın savaş gibi elzem durumlarda ne denli önemli olduğu göz ardı edilmemelidir. Gemi ile alakalı oluşabilecek hukuki olaylarda gerçek bağ kriterinin ne kadar büyük önem arz ettiği dikkate alınmalıdır.

2.3.4 Gerçek Bağ

Açık Denizlerin Rejimi Sözleşmesi'nde bir devletin, milliyet hususunda ne tür şartlar ve niteliklere bakacağına, o ülkenin serbest olarak karar alabileceği belirlenmiş, fakat bayrağını taşıyacak gemi ile bayrağı taşınan ülke arasında "gerçek bağ" münasebeti olması şart koşulmuştur. "Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi"nde de gemi ile bayrağını çektiği ülke arasında "gerçek bağ" münasebeti olması gerekliliği onaylanmıştır (Yeşilbağ, 1999). Ancak sicil, bayrak ve belgelendirme gemilerin uyrukluğunun göstergesi olmada tek

başlarına delil teşkil etmemektedir. Birleşmiş Milletler Denizcilik Özel Yetkili Mahkemeleri gerçek bağı; geminin sicilinin bulunduğu ülke ile değil, somut ve olgusal bağlarını taşıdığı ülke ile arasındaki ilişki olarak ifade etmektedir (D'Andrea, 2006). Ancak mevzuat incelendiğinde, gerçek bağ ilişkisinin tanımının net bir şekilde açıklanmadığı da göze çarpmaktadır. Bundan ötürü gerçek bağın tanımı ve yokluğu halinde doğacak sonuçların ne olacağı konusunda tam bir fikir birliğine varılamamış ve bu konuda aşağıdaki sonuçlar çıkarılmıştır:

i. Geminin sicil devletinin uyrukluğunu kazanması, açıkça gemi ile devlet arasında bir bağın kurulmasını sağlar. Ancak, tescil tek başına bu bağın gerçek olması sonucunu doğurmaz. Gerçek bir bağdan bahsetmek için, bu bağın yapay yani suni olmaması gerekir.

ii. Bağın gerçekliğinin sağlanması tek veya zorunlu bir koşula bağlı değildir. Devlet, uyrukluğunu bahsettiği gemi ile arasındaki bağın gerçek olmasını sağlamada takdir hakkına sahiptir. Örneğin, bağın gerçek olmasını, geminin maliki veya mürettebatının uyrukluğuna ilişkin şartlara veya uyrukluğunda olan gemi üzerinde yetkisini kullanabilmesine bağlayabilir.

iii. Gerçek bağın varlığı için zorunlu bir şart olmasa da, gemi üzerindeki yetki ve kontrolünün etkili olması, bayrak devletinin gemi ile arasındaki bağın gerçek olduğunu gösterebilmesinin temel şartlarından biridir. Bir devletin gemi üzerindeki kontrol ve yetkisini etkili olarak kullanabileceğini kanıtlayabilmesi için, o devletin gemiye uyrukluğunu bahşettiği anda böyle bir yetki ve kontrol için gerekli mekanizmaların varlığını ispat edebilmesi gerekir. Söz konusu mekanizmalara, geminin gerekli incelemelerini yapacak, mürettebatla ilgili belgeleri kontrol edecek yeterli ve uygun kalifiye personel gerekmektedir.

iv. Gemiye uyrukluğunu kazandığını bildiren devlet ile gemi arasında gerçek bir bağ bulunmadığı takdirde, o devlet gemi üzerinde diplomatik bir koruma hakkı sağlayamaz (Esin, 2007).

Gemilerin ekonomik açıdan ne kadar değerli varlıklar olduğu bilinmeli ve gerçek bağ kriterine denizcilik firmaları tarafından gereken önem hiçbir sebep için dahi olmasa da ilerde oluşabilecek diplomatik sorunlardan korunmak adına verilmelidir.

2.3.5 Gemilerin Uyrukluğu

Özel niteliklere sahip bir varlık olarak kabul gören gemiler, hem ulusal, hem de uluslararası ticaret bakımından çıkarların odağındadır. Bu sebeple her gemi bir devletin himayesine ve denetimine ihtiyaç duymaktadır. Geminin, bir devletin denetimi altında olması ve himayesinden faydalanabilmesi için o devletin milliyetinde olması gerekmektedir bu da o devletin bayrağını dalgalandırması ile mümkündür (Göğer, 1965).

Gemilerin uyrukluğu, "Uluslararası Bayrak Kanunu"na göre açıklanmaktadır. Bu kanuna göre gemiler, bayrağını taşıdığı ülkenin kara parçası olarak kabul edilir. Bu teoriye, literatürde "Yüzen Adalar Teorisi" denilmektedir. Bu teoriye göre gemiler, bayrak devletlerinin kontrol ve egemenlik usullerinin merkezinde olduğu kabul görmekle birlikte bayrak devletinin kanunlarına ve mevzuatlarına uymakla yükümlüdür (Tetley, 1994:146). Bir başka deyişle gemilerin uyrukluğu, gemi ile bayrağını dalgalandırma hakkını elde ettiği bayrak devleti arasındaki yasal ilişkiyi simgelemektedir. Bu husus "Açık Denizlerin Serbestliği" ilkesinin sonuçlardan biridir (Mertus, 1988).

Gemilerin uyrukluğu, kimliğini belirleyen en önemli unsurdur. Bir geminin, bir ülkenin sicilinde kayıtlı olması, taşıdığı bayrak ile ispatlanmaktadır. Diğer bir söylemle, geminin uyrukluğu açık denizlerde dalgalandırdığı bayrağa bakılarak anlaşılır. Konumuzda bahsi geçen bayrak, geminin taşımayı hak ettiği ve bayrak devleti tarafından bayrak çekmesi uygun bulunulan geminin sicile kayıtlı olduğu ülkenin ulusal bayrağıdır (Aybay, 2006).

Uluslararası denizcilik mevzuatına bakıldığında, gemilerin bir bayrak devletinin bayrağını taşıyabilmesi yani uluslararası sularda dalgalandırabilmesi için aşağıda ifade edilen temel şartları yerine getirmesi gerekmektedir (Duruigbo, 2001). Bu şartlar;

- başka bir bayrak devletinin hak ve sorumluluklarına saldırı niteliği taşımayacak olması,
- uluslararası kanunlara aykırı özellikler taşımaması,
- tek uyrukluğa sahip olması.

Uluslararası mevzuata uyum ve uluslararası kurallara uyulduğunun denetlenmesi, gemilere uyrukluk hakkı veren bayrak devletlerinin önemli sorumlulukları arasında yer almaktadır (Matlin, 1991). "Konsolosluk İlişkileri Hakkında Viyana Sözleşmesi", uluslararası mevzuatın

bu ilkesini; "bayrağı taşınan devletin uyrukluğunu taşıyan deniz ve iç su gemileriyle bu devlete kayıtlı hava araçları üzerinde ve bunların personeli üzerinde, bayrağı taşınan devletin kanun ve düzenlemelerinde öngörülen kontrol ve denetleme hakkını kullanmak konsolosluk vazifeleri arasındadır" hükmü ile detaylandırmıştır (Viyana Sözleşmesi, 1963: m.51k).

Bir geminin herhangi bir devletin siciline kayıtlı olmaması veya aynı anda birden fazla bayrak taşıması, hukuk açısından sakıncalı bir durumdur (UN, 1982: m.93). Bu sebepten dolayı uyrukluğu bulunmayan gemiler Birleşmiş Milletler tarafından "aforoz" edilmiştir (Matlin, 1991).Uyruksuz bir gemi herhangi bir devletin egemenliği altında olmadığından ötürü ulusal ve uluslararası mevzuat açısından korunmasız olarak tanımlanmaktadır. Birçok ülke, ulusal mevzuatlarında uyruksuz gemilerin tanınmayacağı, ulusal yargılama, egemenlik haklarına sahip olamayacağı ve uluslararası sularda ticaret yapamayacağına kanaat getirmiştir (Anderson, 1996).

Görüldüğü üzere gayet açıktır ki gemi uyrukluk kazanmadan kişilik kazanamaz bu sebeple ticaret yapamaz, rizikolara karşı sigorta edilemez yani kısacası gemi ile yapılmak istenen hiçbir işlem ne hukuki ne de ticari olarak gerçekleştirilemez.

2.3.6 Kıyı Devleti

Uluslararası alanda kullanılan tüm hukuki deniz alanlarını iç sular, kara suları, bitişik bölge, kıta sahanlığı, münhasır ekonomik bölge ve açık deniz şeklinde sıralanabilir. Sıraladığımız bu terimler ile devletlerin yetkilerini şu şekilde özetleyebiliriz. İç sular kıyı devletlerinin mutlak hakimiyetlerinin olduğu yerlerdir. Karasularında da yetki kıyı devletinin olmakla birlikte diğer devletlerin zararsız geçiş gibi bir takım hakları bulunmaktadır. Bitişik bölge ise kıyı devletinin gümrük, maliye, göç veya sağlık konularındaki düzenlemelerin ülkelerinde veya kara suları içinde ihlalini önlemek üzere gerekli kontrolü yapabilmeleri için tahsis edilmiş alanlardır. Kıta sahanlığında kıyı devleti deniz yatağı ve toprak altının araştırılması ve doğal kaynakların işletilmesi ve faydalanılması konusunda egemen haklar kullanır. Bu bölgede diğer devletlerin kablo ve boru döşeme gibi hakları bulunmaktadır. Münhasır ekonomik bölgede kıta sahanlığında olduğu gibi kıyı devletinin yetkisi altındadır ve kıyı devleti ekonomik çıkarlarını bu bölge içinde korur ve faydalanır. Diğer devletler bu bölgede seyir ve uçuş serbestisi ile kablo ve boru döşeme hakkına sahiptir. Son olarak bu saydığımız bölgeler

dışında kalan açık denizde yetki ise bayrak devletine aittir. Yani başka bir değişle uluslararası hukukun öngördüğü istisnalar dışında yetki bayrak devletine aittir (Ayana, 2012).Bu yetki ile bayrak devleti geminin uluslararası ve ulusal hukuk kurallarına ve düzenlemelerine uygun bir şekilde işletilmesini sağlar ve gerekli denetlemeleri yapar.

Kıyı devletlerinin uluslararası alanda çıkarlarının korunması için uluslararası mevzuatta sorumlulukları bulunmaktadır. Her kıyı devletinin, karasuları dahilinde egemenlik hakkı olduğu, uluslararası mevzuatın temel ilkelerindendir. Ülkelerin karasuları aynı zamanda o ülkenin bir toprak parçası olarak tanımlanmaktadır. Bu açıdan değerlendirildiğinde, kıyı devletinin karasuları üzerinde, kolluk kuvveti (Deniz kuvvetleri-Sahil Güvenlik) kontrol hakkı, yönetim hakkı ve yargılama hakkı bulunmaktadır (Aybay, 2001). Başka bir ifadeyle deniz hukukuna göre deniz taşıtları, kıyı devletlerinin sularından uzağa gittikçe onların yetkilerinden de uzaklaşmaktadır ve daha bağımsız kılmaktadır (Okur, 2011).Bu yüzden uluslararası sularda bayrak taşımayan bir gemi korsan bir gemi olarak tabir edilmektedir.

Uluslararası denizcilik mevzuatlarına bakıldığında kıyı devletleri bazı özel durumlarda yetki alanlarını genişleterek yasadışı olaylara müdahale haklarını saklı tutabilmektedirler. Uluslararası mevzuat kıyı devletinin kara sularını ticari bir sebeple veya transit olarak yabancı bayraklı bir geminin kullanması ve bu devletin ulusal kanunlarına aykırı hareket ederek uluslararası sulara kaçması durumunda , kıyı devletinin gemiyi takip edip cezai işlem uygulamasına imkân tanımaktadır. "Kıyı devletlerinin bu hakkına izleme hakkı adı verilmektedir" (UN, 1982: m.111). Mevcut uygulamalar, kıyı devletinin egemenlik hakkını, zararsız geçişe ait kurallarla bir ölçüde sınırlamakta iken, yabancı bayraklı bir geminin zararsız geçiş durumuna yönelik sınırlamalar yapmasına da izin vermektedir (Açıkgöz, 2007).

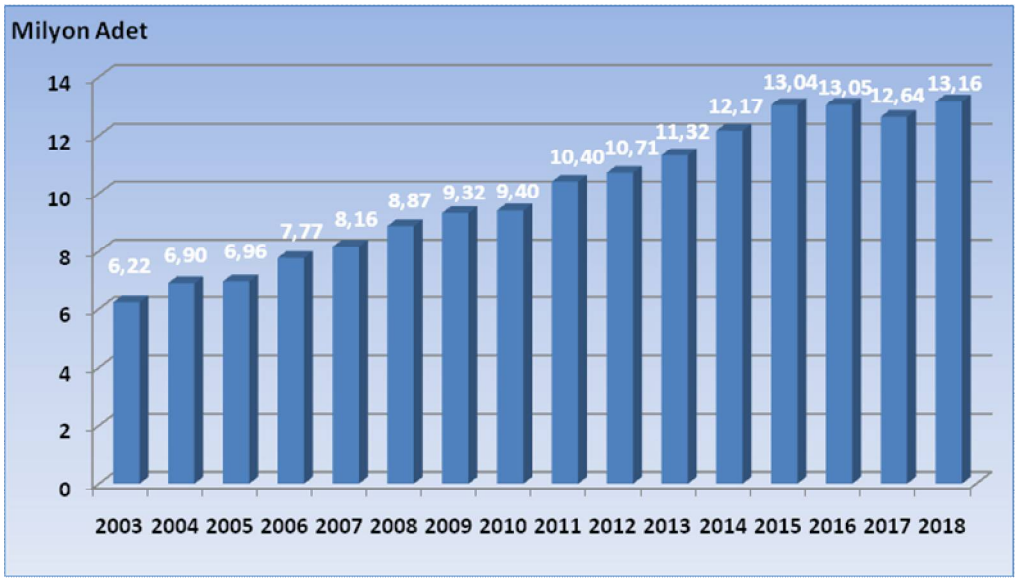
2.3.7 Kabotaj Hakkı

Deniz kabotajı, bir kıyı devletinin kendi kara sularında kazanç sağlamak gayesiyle yolcu ve yük taşıması, çekme ve kurtarma gibi çeşitli denizcilik hizmetleri vermesidir.

Devletler, ulusal ticaret filolarını geliştirmek amacıyla, kabotaj hizmetlerinin sadece kendi bayrağını taşıyan gemilerle yapılabileceğini öngören düzenlemeler getirmekte; böylece, kendi bayrağını taşıyan gemiler lehine kabotaj tekeli, yabancı bayrak taşıyan gemiler aleyhine ise kabotaj yasağı tesis etmektedirler (Yazıcıoğlu, 2007).

Osmanlı İmparatorluğu döneminde tüm denizcilik faaliyetleri yabancıların elindeydi (Uluslararası Denizcilik İlişkileri ve Deniz Hukuku, 2000:39). Kapitülasyonlardan dolayı Osmanlı devleti bayrağı taşıyan gemilerin ondan yana kabotaj tekeli oluşturamayan Osmanlı İmparatorluğu teknolojik gelişmelere de kayıtsız kalınca dünya denizciliğindeki yeri ve önemini kaybetmiştir (Sevimay, 1992). Lozan Barış Antlaşması ile kapitülasyonlar kaldırılınca Türkiye Cumhuriyeti, Türk bayrağı taşıyan gemiler lehine kabotaj tekeli oluşturma hakkını elde etmiştir (Çaga,1975).

"AB tek iç pazarı" nın oluşturulması, AB'nin bir bütün olarak, ulusal sınırlamaların kaldırıldığı bir kabotaj bölgesi haline gelmesine bağlıdır (Power, 1998). Bu nedenle, 7 Aralık 1992 tarihinde 3577/92 sayılı "Hizmetlerin Serbest Dolaşımı İlkesinin Üye Devletlerdeki Deniz Taşımacılığına (Deniz Kabotajı) Uygulanması Hakkında Konsey Tüzügü" koyulmuştur. Başka bir deyişle AB üyesi olan ülkeler deniz kabotajından yararlanmanın tüm koşularını yerine getirmiş ise AB üyesi diğer ülkelerinde kendi kara sularından faydalanmasına olanak tanımak zorundadır. Bu sebepten ötürü ülkemiz AB'ye giriş sürecinde gerekli önlemleri alarak milli bayraklı gemi sayımızı artırmak ve AB üyesi ülkeler ile yarışacak seviyeye getirmemiz gerekmektedir.



Şekil 2.8: Kabotajda Taşınan Yıllara Göre Araç Miktarı (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, 2018).

Şekilde de görüldüğü gibi kabotaj dahilinde yapılan taşımacılık yıllar geçtikçe hep artarak ne kadar büyük bir ticari potansiyelin olduğunu göstermektedir. Biz devlet olarak Avrupa

Birliği'ne giriş sürecinde özellikle kabotaj dahilinde çalışan gemilerimizin yenilenmesi, sayılarının arttırılması ve teknolojik olarak geliştirilmesini sağlamalıyız ki Avrupa Birliği'nde bulunan denizcilik firmalarıyla rekabet edecek durumlara gelebilsinler. Bugünlerde BREXIT ile Avrupa Birliğinden çıkma kararı alan Avrupa Birliği kabotajında çalışan İngiliz denizcilik firmaları ekonomik çıkarlarını korumak için gemilerine Güney Kıbrıs gibi Avrupa Birliği üyesi ada ülkelerinin bayrağını çekmeye başlamışlardır. Görülen odur ki denizciliğin serbest bir ticari piyasa olması ve ekonomik olarak önem arz etmesi sebebiyle büyük kayıplar vermemek için önlemlerin en kısa zamanda en hızlı şekilde alınması gerekmektedir.

2.3.8 Devletler için Milli Bayrağın Önemi

Denizcilik ile ilgilenen toplumların ve devletlerin sadece kendi yaşadıkları bölgedeki kısıtlı olanaklarla yetinmeyip, deniz aşırı bölgelerdeki bir çok doğal zenginliği ve ticari olanakları da kullanarak ekonomik, sosyo-ekonomik ve politik açılardan gelişip güçlendikleri görülmektedir. Dünya genelinde ekonomik gücü elinde bulunduran devletlerin, bu güce ulaşmak ve koruyabilmek için denizcilik imkanlarını etkin bir biçimde kullanabilme yeteneklerinin büyük önem arz ettiği unutulmamalıdır (Kemal, 1996). Bir ülkenin filosu ne denli büyük ve dünya denizlerine hakim ise denizcilikten elde edeceği faydaların arttırılması da belirlenen stratejik hedefler doğrultusunda kaçınılmaz olacaktır.

Açık denizler bütün devletlere açık olup, hiçbir devlet açık denizlerin hiçbir bölümü üzerinde egemenlik talep edemez. Ayrıca açık denizlerde geminin uyrukluğunda olduğu devletin hukuk kuralları uygulanır (Çaga, 1995). Sadece harp gemileri açık denizlerde de, yabancı karasularında da bayrağını taşıdıkları devletin kanununa tâbidirler. Gemiler her ülkede milli ekonomi ve güvenlik bakımından büyük öneme sahip olduklarından, devletler, daima kendi gemilerini tespit etmek ve filolarını geliştirmek isterler. Bu nedenden ötürü günümüzde devletler Kolay Bayrak diye tabir ettiğimiz ve armatöre gemi işletmesinde çeşitli finansal avantajlar sağlayan bayrak devletlerine gemilerinin geçişlerini önlemek istemektedirler.

Devletler, tebaalarının haiz olduğu veya onlar tarafından çalıştırılan gemilere belirli menfaat ve imtiyazlar tanıyarak denizciliğin gelişmesine yardımda bulunmalarının yanı sıra, gerektiği zaman toplum faydasına çeşitli misyonların yerine getirilmesini de isterler. Deniz ticareti, küresel dünyada üretim sürecinin ayrılmaz bir parçasıdır. Bu nedenle ülkenin ekonomisi ve gelişimi üzerinde doğrudan etkisi vardır. Bir ulusun hayatta kalabilmesi ve güçlenmesi,

temelde üretilen malların deniz yoluyla taşınmasına yada diğer devletlerle değiş tokuşuna bağlıdır (Ademun-Odeke ve Karan, 2002).

Devlet ile gemiler arasında bir ilişkinin kurulması, yani gemilerin bir devletin bayrağına sahip olmaları gerekmektedir. Bayraksız bir gemi açık denizde hiçbir hukuka tâbi olmayacağından, kanunsuz bir gemi yani bir deniz haydudu gemisi özelliği taşır ve ticari faaliyette bulunamaz. Ancak henüz uluslararası alanda tanınmamış bir devletin bayrağını taşıyan bir gemi bu şekilde nitelendirilemez.

2.3.9 Bayrak Devleti Düzenleme ve Uygulama Yetkisi

Hukuki anlamda yetki, düzenleme ve uygulama yetkisi olarak ikiye ayrılmaktadır (Acer, 2010). Düzenleme yetkisini, devletin hukuk kurallarını ve yönetmelikleri koyma yetkisi olarak, uygulama yetkisini ise bu kuralların ve yönetmeliklerin uygulanması için yapılan kontroller, denetlemeler olarak tanımlanmaktadır. Bir takım kurallar koymadan bunları uygulamak mümkün olmayacağından düzenleme yetkisinin uygulama yetkisinin temelini oluşturduğunu söylemek mümkündür (Tütüncü, 2004). Bu sayede Türkiye'de "Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmeliği" ile gemilerin denetimi ve kontrolü yapılabilmektedir.

Bilindiği üzere her gemi bayrağını taşıdığı devletin denetimi ve kontrolü altında bulunmaktadır. "Bir ülkenin kendi bayrağını çekmiş olan gemiler üzerinde hakim olduğu salahiyet Bayrak Devleti Yetkisi' dir. Denize kıyısı olan devletlerin iç suları, karasuları, bitişik bölge, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge gibi deniz sahalarında sahip olduğu yetkiler, Kıyı Devleti Yetkisi olarak tanımlanmaktadır. Liman Devleti Yetkisi ise bir devletin limanlarında veya açık kıyı terminallerinde bulunan gemiler üzerindeki yetkisini tanımlamaktadır" (Okur, 2009). Açıkça bir ülkenin limanında bulunan gemi hangi ülkenin bayrağını çekmiş olursa olsun liman devleti tarafından denetime tabi tutulabilmektedir.

Devletin, teşviklerine ve korumasına eş değer olarak bayrağını çekmiş olan gemiler üzerinde teftiş yetkisi de vardır. Devlet, kendi bayrağını çekmiş olan gemileri Dünya'nın her yerinde izleyip denetleyebilmektedir (Aybay, 1992). Her devlet kendi bayrağını uluslararası sularda dalgalandıran gemiler üzerinde denizde emniyet ve güvenliği sağlamak amacıyla gerekli önlemleri almak zorundadır (BMDHS, 1982: md. 94/3). Bu önlemleri almak için Bayrak Devleti gemilerin sicile kaydından önce ve sonrasında belirli periyotlarla gemileri

denetlemekte ve onlara “Denize Elverişlilik Belgesi” düzenlemektedir. Ülkemizde de bu denetlemeyi "Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket edecek Kuruluşların Seçimi ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmelik kapsamında idare tarafından yetkilendirilmiş Türk ve yabancı tüzel kişiler yapmaktadır"(Yönetmelik m.2).Bir gemi "Uluslararası Klas Kuruluşları"(International Association of Classification Societies, IACS) üyesi bir klas kuruluşunun kurallarına göre tasarlanmışsa ve kurallara uygun olarak denetimi tamamlanmışsa diğer klas kuruluşları tarafından da bu geminin sertifikaları tanınmalıdır. Bu klas kuruluşlarından bazıları şunlardır; "American Bureau of Shipping (ABS), Bureau Veritas (BV), Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK), Det Norske Veritas (DNV), Germanischer Lloyd (GL), Lloyd’s Register of Shipping (LR), RegistroItaliano Navale (RINA) ve Türk Loydu"dur.

Denetleme yetkisinin uygulanmasında tüm devletlerce tek düze bir uygulamanın hayata geçirilebilmesi için uluslararası sözleşmelerin hazırlanmasına öncülük eden IMO’nun bu sözleşmelerin hükümlerini tek başına uygulama yetkisi bulunmamasından dolayı, söz konusu denetleme yetkisi bayrak devletlerine devredilmiştir. Bayrak devletinin bu yetkiyi kullanmasının gerekliliğine ilişkin temel olarak şunları söyleyebiliriz. Günümüzde ülkelerarası nakliyatta çoğunlukla deniz yolu taşımacılığının tercih edilmesi ve bu yolla taşınan yük hacminin gittikçe artmasından dolayı deniz ulaşımının temel kriteri olan gemilerin, güvenlik, emniyet, çevre, eğitim ve yaşam şartları alanlarındaki standartları yükseltilmektedir (IMO, Code for the Implementation of Mandatory, 2012). Bu standartların gereği gibi uygulanmasının sağlanması için gemilerin doğru şekilde denetlenmesi konusu denizcilik endüstrisi için çok büyük önem arz etmektedir. IMO’ya üye ülkeler bayrak devleti olarak kendi uyrukluğundaki gemilerin ulusal ve uluslararası standartların devamlılığını sağlamak adına; çevre, eğitim, yaşam şartları, mal, gemi emniyeti ve güvenliği gibi konularda denetleme yetkisine sahiptir. Ayrıca her ülke liman devleti olarak, kendi deniz alanlarına giren yabancı bayraklı gemileri denetlemeye yetkilidir (Okur, 2009). Gemilerin denetlenmesinde temel şart “Denize Elverişlilik” tir. Türkiye’de denetleme yetkisi Liman Başkanlıklarının idari sınırları içerisinde bulunan alanlarda Deniz Survey Mühendisleri(PSC - Port State Control) tarafından yapılmaktadır. Bu denetlemeler 10.11.2006 Resmi Gazetenin 26342 sayısı ile "Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik" kapsamında yapılmaktadır.Bu denetlemeler yapılırken referans alınan bazı uluslararası kaynaklar SOLAS 1974 Denize Can ve Mal Güvenliği, LOADLINES 1966 Uluslararası

Yükleme Sınırı Sözleşmesi, MARPOL 1978 Gemilerin Neden Olduğu Kirlenmelerin Önlenmesine Dair Sözleşme, STCW 1978 "Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları", TONNAGE 1969 Gemilerde Tonaj Ölçümü Uluslararası Konvansiyonu, COLREG 1972 Denizde Çatışmaları Önleme Tüzüğü, CLC 1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Sivil Sorumluluklar Hakkında Sözleşme ve ILO 1976 Ticari Gemilerde Uygulanması Gereken Asgari Normlar Hakkında Sözleşmeleridir (Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik, 2006).

Avrupa Birliği'nin 1996 yılından sonra uygulamaya koyduğu yeni deniz ticaret politikası uyarınca, deniz güvenliği ve çevre koruması ile ilgili sözleşme ve uygulamalar çerçevesinde, AB limanlarında ticaret yapan, gerek AB devleti bayrağı taşıyan, gerekse AB dışı ülke bayrağı taşıyan gemilerin, seyrüsefer güvenliği ve çevre koruması ile ilgili düzenlemelere aykırı hareketleri haksız rekabetin bir çeşidini oluşturacaktır. Denizcilik sektöründeki haksız rekabette karşı birliğin ticarî itibarını korumak maksadıyla, Avrupa Birliği'nin tüm imkânları kullanılarak. Gemilerin denize elverişli olmaması, sigortasız olması, ya da gerekli şekilde sigortalanmaması sebebiyle çeşitli cezalar uygulanmaya başlanmıştır (Demirkan, 2000).

BMDHS madde 110 "ziyaret hakkı" gereği de devletler açık denizlerde de gemileri denetleme hakkına sahiptir. Açık denizde 95. ve 96. maddelerde öngörülen "*tam dokunulmazlıklardan faydalananlar haricindeki bir yabancı gemiyle karşılaşan bir savaş gemisi, geminin deniz haydutluğu yaptığı, geminin köle ticaretine karıştığı, savaş gemisinin bayrağını dalgalandırdığı devletin 109. madde uyarınca yargılama yetkisine sahip olduğu bir durumda, geminin izinsiz yayına hizmet ettiği, geminin tabiiyetsiz olduğu veya yabancı bir bayrak çekmiş olmasına veya bayrağını göstermekten kaçınmasına rağmen, geminin gerçekte savaş gemisiyle aynı tabiiyette olduğu belirtilen konularda ciddi nedenler olmadıkça, bu gemiyi durdurup denetleme hakkına sahip değildir. Burada tahmin edilen durumlarda, savaş gemisi, geminin bayrağını çekmeye yetki veren belgelerinin doğruluğunu inceleyebilir. Bu amaçla şüpheli gemiye bir komutanın kumandasında bir bot gönderebilir ve belgelerin incelenmesi sonucunda şüpheler devam ederse, gemide mümkün olan nezaketle daha etraflı incelemeye geçilebilir. Ancak şüpheler gerçekleşmezse, durdurulan geminin şüpheleri haklı gösterecek hiç bir eylem yapmaması şartı ile uğranılan her türlü zarar ve kayıp tazmin edilecektir*" (BMDHS, 1982, Md. 110/1-2-3). Türkiye'de BMDHS'ye Yunanistan ile yaşanan karasuları

sorunu sebebiyle bir taraf seçmemekle birlikte teamüli uluslararası hukuk kaideleri haline gelen söz konusu uygulamaları genel olarak kabul görmektedir (Gürdeniz, 2004).

Türk Bayraklı gemilerinde liman devletleri denetimleri sırasında tutuklanmalarını önlemek ve beyaz bayrak sürdürülebilirliğini sağlamak için çeşitli önlemler alınmaktadır. Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğünce alınan bazı önlemler şunlardır. Tutulmada ihmali bulunan Gemiadamının Disiplin Kuruluna gönderileceği, gemi bağlanmasının işletme sebepli olması durumunda şirketin Emniyet Uyum Belgesinin (DOC) iptal edilebileceği,tutulmanın geminin klaslama firması ile ilgili olduğu, firmanın verdiği sertifikadaki sörvey eksikliklerinden ve veya ihmallerinden kaynaklandığı durumlarda;

Geminin limandan kalkarak seyrini sağlamaya yönelik sörvey ile gerçekleştirilecek planlama dışı gerçekleşen sörveylerin klaslama firmalarınca ücret talep etmeksizin gerçekleştirilmesi, PSC bağlamaları sonucunda yetkilendirilmiş oteritelerin performansının kötüleştiğinin değerlendirilmesi durumunda ise yetkilerin askıya alınması, yetkilerin iptal edilmesi hususlarının uygulanacağının bilinmesi gerektiğini bildirmektedir (Gemiler için Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliği, 2017).

Paris Liman Devleti Memorandumu kapsamında icra edilen liman devleti kontrolü sonucunda 2006 yılına kadar kara listede, 2006-2007 yıllarında gri listede 2008'den beri de beyaz listede (Uluslararası Sefer Yapan Gemilerde DPA Görevlendirilmesi yazısı, 2017) yer alan Türk Bayraklı gemilerin saygınlığını artırmak maksadıyla "Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nün 27.12.2011 tarih ve 36253 sayılı yazısı ile deniz aşırı seferler yapan Türk bayrağı taşıyan gemiler ve bu gemilerin işletmelerinde kalite sistemi ve profesyonel işletmeciliğin özendirilmesi, kaliteli gemilerin ve işletmecilerin ödüllendirilmesi ve Türk deniz ticaret gemilerinin liman devleti teftişlerinde performansının artırılması, Paris Liman Devleti Memorandumuna göre Beyaz Liste'deki pozisyonunun sürdürülebilirliğini teminen 2012 yılından bu yana İdare tarafından Türk Gemileri Kalite Pasaportu (TURKUAZ PASAPORT) uygulaması başlatılmıştır" (Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü, 2011, 36253 sayılı yazısı).

Gemilerimizin yurtdışı limanlarda bağlanmaması ve denizde can, mal ve çevre emniyeti koşullarının yükseltilmesi amacıyla deniz aşırı limanlara seyir gerçekleştirecek olan Türk Bayraklı gemilere ön sörvey yapılmaktadır. Türk limanlarında ön sörvey denetimlerine

tutulacak gemilerin belirlenmesi için, "Elektronik Hedefleme Sistemi" kurulmuş, bu sistem sayesinde riskli gemilerin belirlenmesi sağlanmıştır. Eski performans raporları iyi olan gemilere ise, denetleme yapılmayarak limanlardaki boşuna beklemelerin önüne geçilmesi sağlanmıştır (Ulaşan ve Erişen Türkiye 2012, Syf. 264.)

Devletlerin yabancı gemilerin üzerinde de izleme, durdurma, engelleme, kesintisiz takipte bulunma, gemiye çıkma, araştırma ve soruşturma yapma, alıkoyma, tutuklama, haczetme, müsadere, kovuşturma yapma gibi çeşitli denetleme haklarına sahiptirler. Ayrıca uluslararası hukuk, devletlerin yabancı gemiler üzerinde denetleme yetkileriyle ilgili olarak bazı genel sınırlandırmalar getirmektedir. Bunlar, gemi ile alakalı olarak alınacak önlemlerin gerek görüldüğü ölçüde ve makul olması şartı, denetleme yetkisi mutlak dokunulmazlık ve yargı bağışıklığı sebebiyle yabancı savaş gemilerine uygulanmamalı, yetki kullanılırken yabancı bayraklı gemiler arasında ayrım yapılmamalı ve hak kötüye kullanılmamalı, denetleme yalnızca yetkili kişiler tarafından yapılmalıdır (Okur, 2009).

"Türkiye, Akdeniz ve Karadeniz Liman Devleti Denetimi Memorandumlarının üyesidir. Belirtilen memorandumların üyelerinin her yıl kendi limanlarına uğrak yapan farklı yabancı bayraklı gemilerin en az %15'ini denetleme yükümlülükleri bulunmaktadır" (Ulaşan ve Erişen Türkiye 2012, Syf 264). Böylece uluslararası düzeyde gemilerin düzenli olarak denetimleri sağlanmakta daha emniyetli, güvenli, çevreci ve daha eşit rekabet koşulları ile bir deniz ticareti yapılması sağlanılmaktadır.

2.4 KOLAY BAYRAK UYGULAMASI

2.4.1 Kolay Bayrak

Armatörlerin veya donatanların çoğunlukla mali açıdan serbest piyasada üstünlük sağlamak ve işgücü pazarındaki dalgalanmalardan zarar görmemek amacıyla gemilerini geleneksel sicilleri dışında tescil ettikleri bir başka bayrak devletine basit tanım ile "Kolay Bayrak" denilmektedir (Metaxas ve Doganis, 1976).

Kolay Bayrak uygulamasının tanımı altı özelliğe dayanılarak yapılmaktadır. Bunlar (Lord Rochdale, 1970);

-Sicil ülkesi, ticari gemileri vatandaşı olmayanlar tarafından sahiplenilmesine ve kontrol edilmesine izin verir.

-Sicil kaydına erişim kolaylığı, bir gemi yurt dışındaki bir konsoloslukta sicil kaydını kolaylıkla yaptırabilir ve armatörün veya donatanın sicil değişimi kısıtlı değildir.

-Gemilerden elde edilen gelir vergileri alınmaz. İlk sicil kayıt ücreti ve yıllık ücret tonaja bağlı olarak alınan tek ücrettir. Gelecekte de vergilendirmeden muaf olacağına dair garanti verilmiştir.

-Sicil ülkesi hiçbir ulusal gereksinime sahip olmayan küçük bir güçtür. Fakat kayıtlı olan gemilerin ödemeleri ülkenin gelirini artırmaktadır.

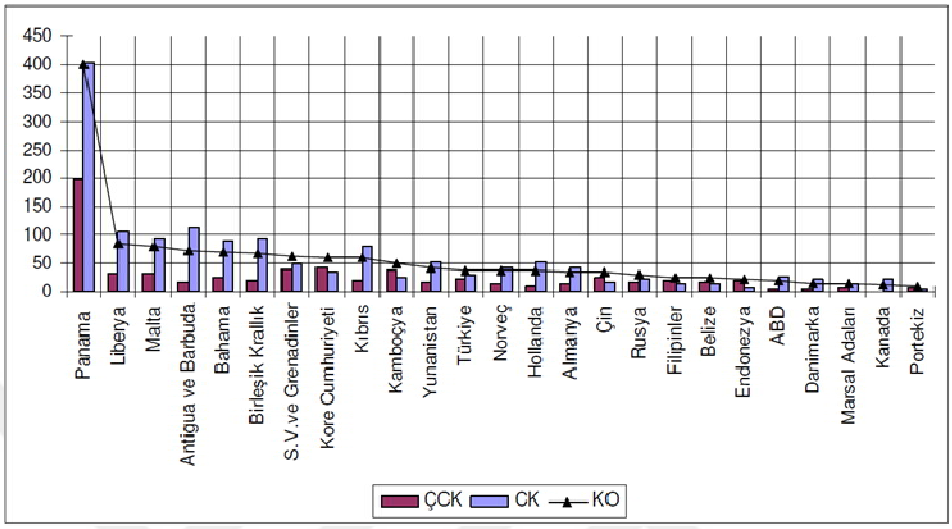
- Gemilerin ülke vatandaşı olmayanlar tarafından yönetilmesine serbestçe izin verilir.

-Sicil ülkesi yaptırımlar getirme ve uluslararası düzenlemelere uygunluk için idari bir mekanizmaya sahip değildir.

İlk Kolay Bayrak uygulamasının 1922'de Panama bayrağı altında gerçekleşmesine rağmen, bu uygulamanın İkinci Dünya Savaşı'nın sonlarına kadar pratikte bir önemi yoktu. Fakat Kolay Bayrak uygulaması 1940'lı yılların sonlarında ve 50'li yıllarda hızla artmaya başladı ve 1959 yılında dünya gros tonajının %36'sını kapsadı.1997 yılında 1000 grt ve üzeri gemilerde Kolay Bayrak taşıyan gemi tonajı dünya tonajının %50'sinden fazlasına ulaşarak Geleneksel Bayrak ülke bayraklarını geçmiştir. 2012 verilerine göre ise bu oran dünya genelinde bulunan 1000 grt ve üzeri gemilerin %70.8'ine ulaşmıştır (Shipping Statistic and Market Review, 2012). Açıkça gözükmektedir ki Kolay Bayrak taşıyan gemi sayısı armatörlere sağlanan avantajlar sayesinde gün geçtikçe artmaktadır. Hiç şüphe yok ki, Kolay Bayrak altında kayıtlı olan gemiler, Geleneksel Bayrak altında çalışan gemilere oranla operasyon maliyetleri daha azdır. Fakat göz ardı edilen bir durum var ki, bu da Kolay Bayrak uygulamasının çevre kirliliği ya da zayiat gibi olumsuz sosyo-ekonomik etkilerinin dikkate alınmadığıdır (Metaxas, 1981).

Panama Kolay Bayrağına karşı rakip olarak doğan ilk Kolay Bayrak ülkesi Liberya'dır ve Amerika'nın desteği ile oluşturulmuştur. Kolay Bayrak taşıyan gemilerin tonaj büyüklüklerine göre sıralarsak on adet kayda değer gemi tonajına sahip Kolay Bayrak ülkesi

bulunmaktadır. Bunlar tonaj büyüklüklerine göre; Panama, Liberya, Marshall adaları, Malta, Bahama, Güney Kıbrıs, Antigua ve Barbuda, Saint Vincent, Cayman Adaları ve son olarakta Vanuatu ülkeleridir.



Şekil 2.9: Bayrak Devletlerinin Kaza Oranı (Aykanat, 2010)

ÇCK: Çok Ciddi Kaza **CK:** Ciddi Kaza **KO:** Kaza Oranı

Tabloda gösterilen devletlerin toplamda 669 adet çok ciddi kaza ve 1480 adet ciddi kazaya karışmış oldukları görülmektedir. Deniz ticaretinde 2000-2008 yılları arası oluşan ciddi ve çok ciddi gemi kazalarında; Panama, Liberya, Malta, Antigua ve Barbuda, Bahama ve Birleşik Krallık gibi devletlerin bayrağını taşıyan gemilerin ilk sıralarda yer aldığı görülmektedir. Bununla beraber özellikle Panama gibi fazlaca gemiye sahip bayrak devletlerinin paralel bir şekilde yüksek kaza sayısına sahip olması da çok normal bir durumdur (Aykanat, 2010). Fakat şu da göz ardı edilmemesi gereken bir gerçek ki kaza oranlarında başı çeken Panama, Liberya, Malta, Antigua ve Barbuda, Bahama gibi ülkeler Kolay Bayrak diye tabir ettiğimiz ülkeler ve gemilerine yeterli denetimlerin yapılmasını sağlayamayan ülkelerdir. Bu durum da Kolay Bayrak taşıyan gemilerin denizde güvenli, emniyetli ve çevreye duyarlı bir şekilde çalışamadığının bir kanıtıdır.

2.4.2 Kolay Bayrak Altında Gemilerini İşleten Armatörlere Kolay Bayrak Uygulamasının Faydaları

2.4.2.1 Vergiler

Tüm Kolay Bayrak ülkeleri, son derece düşük vergi seviyeleri sunmaktadır. Normalde, bu ülkelerde ödemeler sadece ilk kayıt ücreti ve resmi sertifikalar için belirli miktarlarda yıllık yenileme ücretidir, denizcilik faaliyetlerinden herhangi bir gelir veya kurumlar vergisi alınmaz. Alınan ücretler ise gemi sahibi için önemsenmeyecek kadar düşüktür. Panama Konsolosluğu'ndan alınan örnek bir fiyatlandırma tablosu aşağıdaki gibidir.

Tablo 2.2: Gemi Kaydı Fiyatlandırma Tablosu Örneği (Consulate of Panama in Toronto, 2019).

Registry Fee		
GT		**Fee**
More Than	**Up to**	**USD**
-	2.000	500.00
2000	5.000	2.000.00
5.000	15.000	3.000.00
15.000	<	3.000.00 <

15.000 GT'dan büyük gemiler için 6.500 doları geçmeyecek şekilde kayıt ücreti alınmaktadır. Aşağıdaki tabloda bir gemi örneğinin kayıt masrafları hesaplanmıştır.

Tablo 2.3: Örnek Gemi Bilgileri (Consulate of Panama in Toronto, 2019).

Gemi Özellikleri	
İnşa Yılı	2012
Tipi	Commercial Container Ship
Gross Tonajı (GT)	92.727
Net Tonajı (NT)	60.492

Tablo 2.4: Gemi Sicil Kaydı Maliyeti Örneği (Consulate of Panama in Toronto, 2019).

Sicil Kayıt Maliyetleri	
	$USD
Registry fee	$6.500.00
Annual Tax	$6.049.20
Annual Consular Fee	$3.000.00
Annual Inspection Fee	$1.200.00
Annual Investigation Fee	$500.00
+3% of Net Tonnage	$1.814.76
Sub - Total	$19.063.96
Discount of 60% for new building	$11.438.38
Total	$ 7.625.58

Tabloda görüldüğü gibi 92.727 GT'luk bir geminin toplam kayıt maliyeti sadece 7.625.58 dolar tutmaktadır. Bu tonajdaki bir gemi için gerçekten çok düşük bir maliyettir. Ayrıca bu gibi Kolay Bayrak devletleri yeni inşa gemilere ve birden fazla gemi sicile kayıt ettirildiğinde çeşitli indirimler uygulamaktadırlar. Ayrıca bu fiyatların on yıl sabit kalacağı gibi garantilerde vermektedir. Bu durum gerçekten Geleneksel Gemi Sicillerinin Kolay Bayrak Sicili'ni sağladığı vergi avantajları ile rekabetini zorlaştırmaktadır.

Ancak nakliye şirketleri, ikamet ettikleri yer neresi olursa olsun, genellikle yabancı bir ülkede veya o ülkeden kaynaklanan uluslararası trafikten elde ettikleri herhangi bir gelirden dolayı vergi ödemekle yükümlüdür. Bu nedenle, Kolay Bayrak operatörlerinin tüm vergilerden muaf olduğunu söylemek doğru değildir (Rochdale, 1970).

Fakat akılda tutulması gereken önemli bir nokta, sadece Kolay Bayrak uygulamasının vergi avantajları getirmesi değil aynı zamanda vergi beyannamelerinin sunulmasını bile gerektirmemesidir.

2.4.2.2 Diğer Finansal Avantajlar

Kolay Bayrak kullanan armatörler için temel avantaj mürettebat maliyetleri alanında yatmaktadır. Geleneksel denizci milletlerin bayrağını taşıyan gemilerde çalışan personellerin

maaşları daha yüksek ve sosyal hakları daha fazla olmaktadır. Bu sayede Kolay Bayrak taşıyan gemilerde, personel maaşında, sosyal güvenlik primlerinde, emeklilik maaşlarında ve diğer dolaylı ücret unsurlarında önemli bir tasarruf sağlanmaktadır. Ayrıca, Kolay Bayrak uygulaması, gemi sevki için birçok hükümetin uygulayarak veya sendikalarla anlaşarak kararlaştırılanlara göre daha düşük sayıda gemi adamı çalıştırılmasına izin vermektedir. Tabi ki bu durum gemideki personelin ve hatta geminin kendi güvenliğini tehdit eden durumlara yol açabilmektedir.

2.4.2.3 Ekonomik Olmayan Avantajları

Armatörlerin belirli bir ülke ile bilinmek istememeleri durumunda, Kolay Bayrak uygulaması faydalı olabilir. Bu yüzden İsrail ve Güney Afrika gibi ülkeler Kolay Bayrak uygulamasını yaygın bir şekilde kullanmaktadır.

Başka bir husus, birçok ülke ithalat kısıtlamaları yapmakta, gemi sahibinin uluslararası pazardaki tersaneleri seçimini kısıtlamakta ve ikinci el gemi satın alma fırsatlarına sınırlama getirmektedir.

Kolay Bayrak altında faaliyet gösteren gemilerin sahibine bir başka avantajı ise savaş veya diğer acil durumlarda, gemilerinin, mülkiyet haklarının hükümet tarafından kontrol edilmekten daha az sorumlu olmasıdır.

2.4.3 Kolay Bayrak Altında Gemilerini İşleten Armatörlere Kolay Bayrak Uygulamasının Dezavantajları

Kolay Bayrak altında gemisini çalıştıran bir armatörün, hükümetlerin kendi bayraklarını taşıyan gemilere verdikleri mali ve finansal avantajlardan yararlanamayacağı açıktır. Başlıca denizcilik ülkeleriyle karşılaştırıldığında, Kolay Bayrak devletlerinin dünya çapında diplomatik ve özellikle konsolosluk tesisleri sağlaması son derece sınırlıdır. Sonuç olarak, gerektiğinde devlet desteğine sahip olmak isteyen armatörler için Kolay Bayrak uygulaması zorluklar yaratmaktadır. Ayrıca gemilerine Kolay Bayrak çeken armatörler ülkelerindeki kabotaj haklarından da mahrum olmaktadırlar.

2.4.4 Dünya Deniz Taşımacılığında Büyük Ölçüde Kolay Bayrak Taşınmasının Sonuçları

Ulusal bakış açısına göre, Kolay Bayrak uygulaması altında gemileri çalıştırmak, üretken ticari bir unsurun, istihdam kaynaklarının ve ulusal ekonomideki gelir ve vergi gelirinin çekilmesi anlamına gelmektedir. Ayrıca, gelenekselci armatörler için haksız yere düşük maliyet rekabetine yol açmakta ve böylece üretim kapasitelerini sınırlandırmaktadır.

Kolay Bayrak uygulamasının sorunlarından biri de ev sahibi ülkelerin normal olarak güvenlik ve sosyal düzenlemeler için uygulama mekanizmaları sağlayamaması veya isteksiz olmasıdır. Bu durumda gemiadamlarının sosyal haklarını ve gemideki yaşam koşullarını etkilemektedir. Genel olarak bakınca bu durum geminin tekne ve makine sertifikaları için geçerli değildir. Çünkü Kolay Bayrak devletleri bu sorumluluğu uluslararası sertifikalandırma kuruluşlarına devretmişlerdir.

Kolay Bayrak taşıyan gemilerde özellikle gemiadamlarının bol olduğu dönemlerde düşük standartlarda iş imkanı sunulmaktadır. Kolay Bayraklı gemilerde çalışan gemiadamları yasal anlaşmazlıkların yaşanmasından dolayı muzdarip olabilmekte ve yasal haklarını vatandaşı olmadığı Kolay Bayrak ülkesinde takip etmek zorunda kalmaktadır. Bu durum da gemiadamının haklarını arayamamasının en büyük sebebidir.

Uluslararası eylemlerle Kolay Bayrak uygulamasını kontrol altına alma girişimleri de oldu, bunlardan en bilineni, sicil devleti ile gemi arasında "gerçek bağ" ilkesini oluşturmayı amaçlayan Uluslararası Hukuk Komisyonu tarafından ortaya konmuştur. Bu teklif 24 Şubat-27 Nisan 1958 tarihlerinde Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansına alınmış. Konu geniş tartışmalara sebep olmuş ve bu konsept Açık Denizler Sözleşmesine dahil edilmiştir. Fakat ulusal egemenlik ilkesine aykırı olduğu düşüncesiyle konferans tarafından genel kurulda reddedilmiştir. Sonuç olarak, sözleşme resmi olarak bir devletin bir geminin siciline "gerçek bağ" olmadığı gerekçesiyle itiraz etme hakkını vermemiştir.

Sonuç olarak, Kolay Bayrak uygulamasının iki ana sorunu teşkil ettiği ortaya konmuştur. İlk olarak, özel ekonomik avantajlardan kaynaklanan haksız rekabet tehlikesi ve ikincisi, yetersiz emniyet standartlarından ve denetlemelerin yetersiz olarak uygulanmasından kaynaklanabilecek deniz topluluğuna yönelik tehditler, zararlardır (OECD, Study on Flags of Convenience, 1973).

2.4.5 Kolay Bayrak Uygulamasının Türk Denizciliğine Etkileri

Bir Türk armatörün sahipliğinde olan bir geminin Kolay Bayrak diye tabir ettiğimiz devletlerin bayraklarını çekerek dış kaynaklı olması durumunda, armatörün artık Türk iş kanunlarına uyması veya Türk vergilerini ödemesi gerekmemektedir ve bu motivasyon Kolay Bayrağa geçişin en büyük sebebidir. Armatör pahalı ve ağır bir şekilde düzenlenmiş yaptırımlardan kaçıp emeğin daha ucuz, emniyet standartlarının düşük ve çevre politikalarının uygulamasının daha az olduğu ülke bayraklarının tercih etmektedir (Buckley, 2008).

Kolay Bayrak uygulaması düşük maliyetli uluslararası iş gücü ve işlenmiş mal tedarikinin kolaylığını sağlayarak uluslararası nakliye bedellerinin düşmesini sağlamıştır. İşletme maliyetlerinin büyük bir oranını ise personel giderleri oluşturduğundan gelişmekte olan ülkelerin denizcileri tercih edilmektedir. Küresel piyasada yükün en uygun bedel ve en kısa zamanda taşınması kar marjının artmasını sağlamaktadır.

Günümüzde bir çok Kolay Bayrak uygulaması yapan ülke Kolay Bayrağı tercih eden denizcilik şirketlerinin ülkelerine ayak bile basmalarına gerek kalmadan gemilerin sicil kaydını gerçekleştirmekte ve hatta internet üzerinden online olarak gemi sicil kayıtlarını tamamlamaktadırlar. Kolay Bayrak uygulamasının temeli 1940 ve 1950'li yıllara dayanmakta olup ilk uygulamayı yapan Panama ve Liberya ülkeleridir. Bu durum böyle küçük ekonomiye sahip olan ülkeler için büyük ekonomik kazançlar sağlamaktadır ve denizcilik şirketleri de bu sayede operasyon maliyetlerini ciddi ölçüde düşürmektedirler (Sharife, 2010). Bu durum her ikisi içinde kazanç oluşturmaktadır.

Tablo 2.5 Türk armatörlerinin milli bayrak ve yabancı bayrak gemi sayısı (Deniz Ticaret Odası, 2019)

Yıllar	Milli Bayrak			Yabancı Bayrak			Toplam Filo		Yıllık
	Adet	1000 DWT	%	Adet	1000 DWT	%	Adet	1000 DWT	Değişim %
2017	525	7.800	27%	1.022	21.465	73%	1547	29.265	0,40%
2018	483	7.288	25%	1.028	21.323	75%	1511	28.611	-2,20%
2019	457	6.831	24%	1.027	21.758	76%	1484	28.589	-0,90%

Yukarıda da görüldüğü üzere yıllar geçtikçe Türk armatörünün Türk bayraklı gemi sayısı azalmakta kolay bayraklı gemi sayısı artmaktadır.

Stopford'un dört uçlu nakliye döngüsü tanımında denizcilik ekonomisini durgunluk, toparlanma, zirve ve çöküş dönemi olarak dört aşamada tanımlamıştır. Bu aşamalarda

toparlanma ve zirve döneminde işletme maliyetleri navlun gelirinin tüm giderleri rahatlıkla karşılaması sebebiyle çok büyük önem arz etmezken, durgunluk ve çöküş dönemlerinde büyük önem arz etmekte buda işletmeyi dış kaynak teminine yönlendirmektedir (Stopford, 2009). Bu durumda söz konusu dönemlerde Kolay Bayrak uygulamasına olan ilgiyi artırmaktadır.

Sonuç olarak denizcilik şirketlerinin gemilerine Kolay Bayrak çekerek vergi giderlerini düşürmeleri ve ucuz iş gücü sağlamaları navlun oranlarını ve işletme giderlerini düşürürken, Türk denizcilerinin sosyal haklarından yoksun kalmasına ve işlerinin risk altına girmesine sebep olmaktadır. Günümüzde Kolay Bayrak taşıyan gemilerde, denizcilerin ücretleri gemi tiplerine göre belirlenmekten ziyade, denizcinin milliyetine göre belirlenmektedir. Ayrıca bu durum emniyet kurallarına uyumun tehlikeli bir şekilde düşmesine sebebiyet vermektedir. Bir çok denizci haritada yerini dahi tam olarak bilmediği bir ülkenin bayrağını taşımakta olan gemilerde çalışmakta ve şirketler ile bu ülkelerin kanunlarına göre sözleşme imzalamaktadır. Fakat herhangi bir sorun yaşadığında bu sebepten ötürü haklarını arayamamaktadırlar. Bu durumun sosyo-ekonomik etkisi ise milli denizciliğin zamanla zayıflamasına ve denizcilikte dışa bağımlı hale gelmesine sebebiyet vermesidir. Dört bir yanında tehditlerle savaşan ülkemizde gelecekte olabilecek savaşlarda ülkemizce tedarik edilmesi gereken malların yabancı bayraklı gemiler ve yabancı personel ile tedarik edilebileceği düşünülemez. Bu sebeplerden dolayı Türk denizcilerinin, Türkiye'deki en vasıflı işçilerden olduğu unutulmamalı ve Türk denizcilerine gereken değer verilmelidir.

2.5 İKİNCİ SİCİL

2.5.1 İkinci Sicil Kavramının Ortaya Çıkışı

İkinci sicil, Kolay Bayrak uygulamasının yol açtığı sorunları gidermek ve milli bayraklı gemi sayılarını korumak adına geleneksel denizci devletlerin aldıkları bir önlemdir. Geleneksel denizci ülkeler Kolay Bayrak uygulamasından dolayı filolarında meydana gelen azalmayı önlemek için kendi ulusal sicillerinin yanı sıra ikinci sicil uygulamasına geçmişlerdir. Bu sicil ikinci sicil veya uluslararası sicil olarak isimlendirilmektedir. 1973 ekonomik çöküş sonrasında denizcilik işletmelerinin operasyon maliyetlerini düşürmek için gemilerine Kolay Bayrak ülkelerin bayraklarını çekmeye yoğun bir şekilde başlamışlardır. Bunun üzerine 1980'li yıllarda devletler mevzuatlarını incelemiş ve gerekli çalışmaları yaparak ikinci sicil

kaydı oluşturmaya başlamışlardır. İkinci sicilin, Kolay Bayrak uygulamasının sağladığı bir çok avantajı sağlaması için çalışılmıştır. Kolay Bayrak uygulamasına benzeyen bu yöntem ile devletler Kolay Bayrağa geçen gemilerin tekrar ulusal bayraklarına dönmesini amaçlamışlardır (Ekşi, 2000). İkinci Sicil ulusal denizciliği desteklemek ve ekonomik çıkarlar gözetildiği için yapılmıştır. Fakat ikinci siciller, sonuç olarak geleneksel bayrak devletinin denetim politikalarının yoğun ve etkin bir şekilde uygulamasından ötürü Kolay Bayrak'lar kadar etkili olamamışlardır (Febin, 2007).

2.5.2 İkinci Sicil Uygulaması Yapan Ülkeler

Özellikle ulusal ekonomileri denizcilik ve deniz taşımacılığına dayanan Norveç, Belçika, Danimarka ve deniz taşımacılığını pazarlamanın olmazsa olmazı olarak gören Almanya ve Fransa gibi ülkelerin İkinci Sicil uygulamasında öncü oldukları görülmektedir.

1986 yılında "Fransa Teires Austroles et Antartiques Françaises" adıyla ilk Uluslararası ikinci sicili oluşturmuştur. Ulusal sicile göre en önemli avantajı %25 oranında gemi personelinin Fransız vatandaşı olmasını istemesidir. Ulusal sicile göre Fransız bayrağı taşıyan gemilerin tüm personelinin Fransız vatandaşı olması gerekmektedir. Bu sicil "Kergeulen Adaları Sicili" olarakta bilinmektedir.

Norveç ikinci sicil(Norwegian International Ship Registry - NIS) uygulamasını 1987 yılında Bergen limanında başlatmıştır. NIS 1989 yılında toplamda yaklaşık 13.3 milyon grostonaj ile 533 gemiye sahipti ve bu oran 1996 yılında 685 gemi ile 18.9 milyon grostonaja ulaşmıştır (World Fleet Statistics, 1997). Böylece Norveç hükümeti Kolay Bayrak'ta bulunan gemilerini tekrar kazanmayı başarmıştır. NIS uygulamasının en büyük avantajı gemi kaptanı dışındaki tüm gemi personelinin yabancı uyruklu olmasına olanak tanımasıdır.

1988 yılında Danimarka Uluslararası gemi sicili(DIS) kurulmuştur. Bu uluslararası sicil daha çok vergi ve finansman avantajları sağlamaktadır. Bu sicile kayıtta Danimarka yada AB vatandaşı olma şartı aranmaktadır (Febin, 2007).

Alman armatörlerin ve donatanların Kolay Bayrak devletlerinin sağladığı avantajlar ile operasyon maliyetini düşürerek serbest piyasada daha rekabetçi ve güçlü bir pozisyon almak istemişlerdir. Alman hükümeti sicilinde kayıtlı olan gemilerin kaçışını ve geri dönmesini sağlamak için 1989 yılında Alman Uluslararası Gemi Sicili(GIS)'ni kurma kararı almıştır. Bu

sicil ise yalnız Alman vatandaşlarının sahip olduğu ya da işlettiği gemilerin sicile tescil edilmesine izin vermektedir.

Portekiz Uluslararası Gemi Sicili(MAR) 1990 yılında Portekiz parlamentosunun onayı ile Madena Adası'nın hukuksal yapısı içinde kurulmuştur. Portekiz uluslararası gemi sicili Danimarka gibi armatörlere vergi ve finansman kolaylıkları sağlamaktadır.

Avrupa Birliği üyesi olan devletlerin gemilerinin Kolay Bayrağa kaçışları önlemek adına kurdukları ikinci sicillerin yanı sıra Avrupa Parlamentosu Komitesi de 1989 yılında Avrupa Topluluğu Gemi Sicilini(EUROS) kurarak Avrupa Birliğine üye olan ülkelerin tek bir bayrak altında ticaret yapmasını öngörmüştür. EUROS Avrupa Birliği üyesi ülkelerin bayraklarına ek olarak sunulacak bir bayrak olacak ve hiçbir ek şart aranmayacaktır (Deniz Sektör Raporu, 1995).

İkincil sicil oluşturan bayrak devletlerinin bazıları uluslararası gemi sicillerinin yönetildiği merkezi birimleri kendi ülke sınırları içinde bulunurken bazıları ise bayrak devletinin denizaşırı mesafelerinde bulunan adalarında kurmuşlardır. Bu adalar Madeire adası, Kanarya Adaları, Cook Adaları ve Hollanda Antileri gibi adalardır. İkinci sicillerin ulusal bayraktan kaçışı önlemek amacıyla sağlamış olduğu avantajlar, bayrak devletlerinin başka konularda zarar görmesine sebep olmuştur. Bu zararların başında yabancı gemi adamlarının istihdamına olanak sağlaması sebebiyle milli istihdamın azalması gelmektedir (Mansell, 2007: 142). Tabi aynı zamanda bu durum bir çok armatörün deniz aşırı olarak kurulan bu ikinci sicilleri vergi cenneti gibi kullanmasına sebebiyet vermiş ve kendi ülkelerinin gözetiminden uzak kalarak kayıt dışı ekonomi oluşturmuşlardır.

İkinci sicili Kolay Bayrak uygulamasından ayıran en önemli özellikler gemi işletmesinde aranan milliyet koşulu, işletme lokasyonu, milli personel kısıtlamaları, ulusal sicil ile olan ilişki ve hangi tür gemilerin kabul edildiği gibi durumlardır. Fakat bu uygulamalar bayraktan bayrağa değişiklikler göstermektedir. Kolay Bayrak uygulamasında ise bilindiği üzere çok daha büyük bir özgürlük vardır ve kısıtlamalar minimize edilmiştir.

2.5.3 Türk Uluslararası Gemi Sicili

Uluslararası sularda milli bayrağı dalgalandırmayı sürdürmek ve denizlerdeki rekabet gücünü koruyabilmek amacı ile Avrupa Birliğinde bulunan ülkelerin uyguladığı ikinci sicil

uygulamasını ve "Avrupa Topluluğunun ortak sicil çalışması" olan EUROS örnek alınarak 1999 yılında "Türk Uluslararası Gemi Sicili" oluşturulmuştur (Töz, 2013).

Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne tonaj limiti aranmaksızın Türkiye'de inşa edilen tüm gemiler, yurt dışından ithal edilen 3000 DWT üzerindeki ticari gemiler ve 300 groston üzerindeki tüm yolcu gemileri kayıt edilebilir. Türkiye'de ikameti bulunan Türk ve yabancı uyruklu kişiler ile Türkiye'de Türk mevzuatlarına uygun olarak teşkilatlanmış şirketlerde Türk Uluslararası Gemi Sicili'ni gemilerine uygulayabilirler. Ayrıca "Türk Uluslararası Gemi Sicili"ne kayıt olan gemilerin "Milli Gemi Sicili"nden kayıtları kendiliğinden silinir. Çıplak kiralama(bareboat) kapsamındaki gemiler Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne kayıt edilemezler. Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne kayıtlı olupta Milli Gemi Siciline kayıt olma niteliklerine sahip olmayan gemiler kabotaj haklarından yararlanamaz. Türk Uluslararası Gemi Sicili'nde kaptan Türk olmak zorundadır. Bunun dışında donatanın Türk vatandaşı olması veya kabotaj dışında çalışırken gemi personelinin %51'inin Türk olması gerekmektedir. Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne kayıtlı gemilerde çalışan gemiadamları Türk sosyal güvenlik, bireysel ve toplu iş hukuku mevzuatlarına tabidirler. Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne kayıtlı gemilerden sağlanan kazançlar gelir ve kurumlar vergisi ile fonlardan muaftır (Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği, 2000).

Tablo 2.6: 150 GT ve Üzeri Gemiler için Türk Uluslararası Gemi Siciline ve Milli Gemi Siciline Kayıtlı Gemilerin Yıllık Gelişimi (Deniz Ticareti İstatistikleri Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2017).

YIL	TUGS			MGS		
	Adet	**GT**	**DWT**	**Adet**	**GT**	**DWT**
2003	446	3,299,581	5.145.251	702	1.813.833	2.481.596
2004	535	3,180,255	5.486.076	674	1.592.095	1.568.854
2005	677	4,412,902	6.753.346	702	815.637	849.944
2006	734	4,371,965	6.612.967	695	711.890	658.083
2007	807	4,406,072	6.758.218	744	788.915	511.523
2008	887	4,883,718	7.031.012	762	794.566	490.907
2009	940	5,313,882	7.674.388	782	825.344	476.200
2010	967	5,701,087	8.334.764	810	801.374	438.387
2011	987	6,049,591	8.950.157	845	1.043.036	808.779
2012	1026	6,366,647	9.399.020	853	1.129.815	858.607
2013	1019	5,788,366	8.377.285	890	1.261.125	841.703
2014	1006	5,548,409	8.147.819	882	1.342.511	904.020
2015	987	5,345,037	7.676.259	908	1.229.468	894.551
2016	1007	5,215,558	7.399.411	944	1.270.510	884.585
2017	1022	5,752,664	7.610.817	977	769.643	377.030

Tabloda görüldüğü üzere yıllar geçtikçe Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne olan ilgi artmaktadır. Bu da alınan tedbirlerin yararlı olduğunu göstermektedir. Fakat halen Kolay Bayrak taşıyan gemilerin sayısındaki artış önlenememiş olup bu sorunun artık ulusal düzeyde değil uluslararası düzeyde çok büyük bir tehdit olduğu anlaşılmalı hep beraber hareket edilerek yeni önlemler alınmalıdır.

3. MALZEME VE YÖNTEM

3.1 TÜRK DENİZCİLİĞİNİN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİNDE MİLLİ BAYRAĞIN ROLUNÜN ANALİZİ

Türk denizciliğinde Mili Bayraklı gemi sayısı gün geçtikçe azalmakta ve bu durumda Türk denizciliğinin geleceğini etkilemektedir. Bu durumdan dolayı çalışmada deniz taşımacılığı, denizcilik politikaları, gemi sicili ve uyrukluğu, Kolay Bayrak uygulaması ve ikinci sicil konuları üzerinde durularak milli denizciliği geliştirmek için ne gibi önlemler ve politikalar izlenmesi gerekliliği belirlenmeye çalışılmıştır.

3.1.1 Araştırmanın Problem

Araştırmanın problemi; gün geçtikçe artan Kolay Bayraklı gemi sayısı ve bunun sonucu olarak azalan milli bayraklı gemi sayımızın Türk denizciliğinde yarattığı etkiler ve milli denizciliğin sürdürülebilirliğidir. Çalışmada aşağıdaki hipotezlere yanıt aranacaktır.

3.1.2 Araştırmanın Hipotezleri

H1: Kolay bayraklı gemi sayısındaki artış ile milli bayraklı gemi sayısındaki azalma arasında anlamlı bir ilişki vardır.

H2: Denizcilik işletmelerinde çalışılan departmanlar(kiralama, operasyon, insan kaynakları, gemi yönetim departmanı) finansal yükümlülükler riskler ve uluslararası kuralların önem düzeyini farklı değerlendirmektedir.

H3: Denizcilik işletmelerinde çalışılan departmanlar(kiralama, operasyon, insan kaynakları, gemi yönetim departmanı) ekonomik ve idari teşviklerin önem düzeyini farklı değerlendirmektedir.

H4: Denizcilik işletmelerinde çalışılan departmanlar(kiralama, operasyon, insan kaynakları, gemi yönetim departmanı) iş gücü ve operasyon maliyetlerinin önem düzeyini farklı değerlendirmektedir.

H5: Denizcilik işletmelerinde çalışılan departmanlar(kiralama, operasyon, insan kaynakları, gemi yönetim departmanı)işletme maliyetlerinin önem düzeyini farklı değerlendirmektedir.

H6: Denizcilik işletmelerinde çalışılan departmanlar(kiralama, operasyon, insan kaynakları, gemi yönetim departmanı) politik ve idari yapının önem düzeyini farklı değerlendirmektedir.

H7: Denizcilik işletmelerinde çalışılan departmanlar(kiralama, operasyon, insan kaynakları, gemi yönetim departmanı) sosyal yapı ve temel hakların önem düzeyini farklı değerlendirmektedir.

3.1.3 Araştırma Yöntemi

Çalışmada literatür taraması ile belirlenen finansal yükümlükler, riskler ve uluslararası kurallar, ekonomik ve idari teşvikler, iş gücü ve operasyon maliyetleri, işletme maliyetleri, politik ve idari yapı ve sosyal yapı ve temel haklar gibi konularda belirlenen sorulardan oluşturulan 5'li likert ölçekli anket çalışması ile sorunlara çözüm aramaktır. Anket analizlerini yapmak için SPSS 25 istatistik programı kullanılarak güvenilirlik analizi, korelasyon analizi, faktör analizi, normallik analizi ve anova testi uygulanacaktır.

3.1.4 Veri Toplama Araçları

Çalışmada için yapılan anket 39 sorudan ve 8 bölümden oluşmaktadır. 1. bölümde işletmenin tipi ve işletmede çalışılan departman ile ilgili sorular bulunmakta 2. bölümde anket yapılan kişilerin çalışılan konu ile ilgili farkındalıklarını anlamaya yönelik sorular bulunmaktadır. Diğer bölümler ise literatür taramasında tespit edilmiş finansal yükümlülükler, riskler ve uluslararası kurallar, ekonomik ve idari teşvikler, iş gücü ve operasyon maliyetleri, işletme maliyetleri, politik ve idari yapı, sosyal yapı ve temel haklar gibi başlıklardan oluşmaktadır. Anket soruları 5'li likert ölçeği kullanılarak meydana getirilmiş ve kapalı uçlu sorulardan oluşturulmuştur. Anket soruları Türkiye'de bulunan denizcilik sektöründe uzmanlaşmış kişilere dijital ortamda uygulanmış ve toplam 82 katılımcıya ulaşılmıştır.

3.1.5 Korelasyon Analizi

"*1.Değişkenler arasındaki ilişkinin incelenmesi, değişkenlerin ölçme yapısına, dağılımın özelliklerine, aralarındaki ilişkinin doğrusal olup olmadığını ölçmek için kullanılan istatistiksel bir yöntemdir.*

2. Korelasyon analizinde amaç; iki değişken arasındaki ilişkinin miktarını bulup yorumlamaktır. Bağımsız değişken (X) değiştiğinde, bağımlı değişkenin (Y) ne yönde değişeceğini görmektir.

3. Analizi uygulaya bilmek için iki değişkenin de sürekli olması ve değişkenlerin birlikte normal dağılım göstermeleri şartı aranmaktadır.

4. Korelasyon analizi sonucunda, doğrusal ilişki olup olmadığına bakılır, eğer doğrusal ilişki varsa bu ilişkinin derecesi korelasyon katsayısı yolu ile hesaplanır. Korelasyon katsayısı "r" ile gösterilir arası(0,0 / 0,25 : Çok Zayıf - 0,26 / 0,49 : Zayıf - 0,5 / 0,69 : Orta - 0,70 / 0,89 : Yüksek - 0,9 / 1,0 : Çok Yüksek) değerler alır.

Pozitif korelasyonda X değişkeninin değerinin artması durumunda Y değişkeninde artma olurken X değişkeninde azalma olduğunda Y değişkeninde de azalma eğilimi olduğu anlaşılır. Ancak negatif korelasyonda X değişkeninin değerinin artma olurken Y değişkeninin değerlerinin de azalma eğiliminde olduğu görülmektedir"(Online İstatistik, 2016).

4. BULGULAR

4.1 VERİLERİN ANALİZİ

4.1.1 Güvenilirlik Analizi (Cronbach's Alpha Testi)

Anket sorularında alınan veriler neticesinde SPSS istatistik programı ile Güvenirlilik analizi yapılmış olup Cronbach's Alpha değerinin 0,800'den fazla olduğu anlaşılmıştır. Verilen cevaplar ve sorulara bakış açısını her anketi dolduran şirket yetkililerinin doğru algılayıp algılamadığı tespit edilmiştir. Analizde 42 soru sorulmuş olup, bu soruların 39'u scale formatındadır. Diğer 3 soruda ise analiz yapılan kişilerle ilgili bilgiler istenmiş olup nominal formatta olduğu için güvenilirlik analizine dahil edilmemiştir. Yapılan analizde Cronbach's Alpha değeri Şekil 4.1'de görüldüğü üzere 0,875 olarak çıkmış ve Tablo 4.1'de verilen güvenilirlik aralıkları ve açıklamaları dikkate alındığında anketimiz sorularının oldukça yüksek güvenirlikte olduğu ispat edilmiştir.

Tablo 4.1: Güvenilirlik Aralıkları(Özdamar, 2002).

Güvenirlik katsayısı (Cronbach alfa)
0.81<α<1.00 Ölçek yüksek güvenirliktedir
0.61<α<0.80 Ölçek orta güvenirliktedir
0.41<α<0.60 Ölçek düşük güvenirliktedir
0.00<α<0.40 Ölçek güvenilir değildir

Scale: ALL VARIABLES

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	82	100,0
	Excluded[a]	0	,0
	Total	82	100,0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
,875	,871	39

Şekil 4.1: Anket Sorularına Verilen Cevaplara Uygulanan Güvenirlilik Analizi.

4.1.2 Denizcilik İşletmelerinin Milli Bayrak Çekme Kararını Belirleyen Unsurlara İlişkin Faktör Analizi ve Bulgular

"Faktör analizinini kullanmaktaki amaç, aralarında ilişki olduğu düşünülen çok sayıdaki değişkenin arasındaki ilişkilerin bilinmesi ve yorumlanmasını kolaylaştırmak için daha az sayıdaki temel değişkene indirgemek veya özetlemektir." (Doğan ve Başokçu, 2010).

Araştırmada faktör analizi, milli bayrak çekme kararlarını etkileyen değişkenlere yönelik belirlenmiş alt bölümlerin yeniden gruplandırılması amacıyla uygulanmıştır. Faktör analizinde bazı büyüklükler son derece önemlidir. Örneğin faktör ağırlıkları, maddelerin faktörlerle olan ilişkisini açıklamaya yarayan bir katsayıdır. Maddelerin yer aldıkları faktörlerdeki yük değerlerinin yüksek olması beklenir. Bu yüzden analizde faktör yükleri 0,4 ve üzeri olan ifadeler değerlendirmeye alınmıştır.

Tablo 4.2: Faktör Analizi

Rotated Component Matrix[a]						
	Component					
	1	2	3	4	5	6
Sosyal Yapı ve Temel Haklar						
Bayrak devletlerinin sosyal düzeyi(eğitim, sağlık vb.)	0,846					
Bayrak devletinde çalışanlara sağlanan sosyal haklar	0,833					
Devletlerin iş güvenliği standartlarını yükseltmesi	0,816					
Bayrak devletlerinin çalışanlara sağladığı sendikal haklar	0,774					
Bayrak devletinin gemiadamı arzındaki nitelik durumu(yabancı dil, eğitim vb.)	0,750					
Bayrak devletinin kara sularında oluşan deniz haydutluğu tehditleri	0,630					
Bayrak devletinin denizcilik geçmişi ve saygınlığı	0,484					
Finansal Yükümlülükler, Riskler ve Uluslararası Kurallar						
Vergi giderleri		0,792				
Bayrak devletlerinin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerin fazlalığı		0,759				
Kolay bayrağın sağladığı ekonomik avantajlar		0,725				
Bayrak devletine kayıtlı gemilerin kazalarına ait istatistikler		0,468				
Politik ve İdari yapı						
Bayrak devletlerinin bürokratik işlemlerin sürelerini daha kısa ve işlemleri daha yalın hale getirmesi			0,725			
Bayrak devletlerinin uluslararası konjonktürdeki gelişmeleri takip etmesi			0,694			
Bayrak devletlerinin bürokratik ve idari esnekliği			0,677			
Bayrak devletlerinin diğer devletler ile olan ilişkisi			0,622			
Bayrak devletinin (Beyaz, Gri ve Kara) performans değerlendirmesi			0,539			
İşletme Maliyetleri						
Sigorta maliyetleri				0,788		
Bayrak devletlerinin yaptığı denetlemeler sonucu oluşan ekonomik maliyetler				0,743		
Sicile kayıt ve yenileme maliyetleri				0,660		
Bayrak devleti gemilerinin liman devleti denetimlerindeki tutulma oranları				0,522		
Ekonomik ve İdari Teşvikler						
Yeni gemi inşasında ekonomik avantajlar sağlanması					0,746	
İkinci sicil(TUGS) uygulaması					0,651	
Kabotaj hakkı					0,529	
Milli Bayraklı gemilere uzun vadeli kredi imkanları sağlanması					0,528	
İşgücü ve Operasyon Maliyetleri						
İşgücü maliyetleri						0,892
Operasyon maliyetleri						0,569

Faktör analizi sonucunda tablo 4.2'ye bakıldığında 6 faktör grubu elde edilmiştir: (1) sosyal yapı ve temel haklar, (2) finansal yükümlülükler,riskler ve uluslararası kurallar, (3) politik ve idari yapı, (4) işletme maliyetleri, (5) ekonomik ve idari teşvikler, (6) işgücü ve operasyon maliyetleri.

Faktörler incelendiğinde 1 numaralı faktör (sosyal yapı ve temel haklar) 7 ifadeden oluşmaktadır. Bu faktördeki en düşük faktör ağırlığı 0,484 olarak hesaplanmıştır. 2 numaralı

faktör (finansal yükümlülükler,riskler ve uluslararası kurallar) ise 4 ifadeden oluşmaktadır. Bu faktördeki en düşük faktör yükü ise 0,468 olarak bulunmuştur. 3. faktör (politik ve idari yapı) toplam 5 ifadeden oluşmaktadır. Bu faktördeki en düşük faktör yükü ise 0,539 olarak hesaplanmıştır. 4. faktör (işletme maliyetleri) 4 ifadeden oluşmaktadır ve en düşük faktör yükü 0,522 olarak karşımıza çıkmaktadır. Son olarak 4 ifadeden oluşan 5. faktörün(ekonomik ve idari teşvikler) ve 2 ifadeden oluşan 6. faktörün(işgücü ve operasyon maliyetleri) en düşük faktör yükleri sırasıyla 0,528 ve 0,569 olarak hesaplanmaktadır.

4.2 ARAŞTIRMA HİPOTEZLERİNE İLİŞKİN ANALİZLER

4.2.1 Hipotezlerin Analizleri

Hipotezlerin analizleri yapılırken korelasyon analizi ve Anova testinden yararlanılmıştır. Korelasyon analizi ile ilişkinin derecesine ve yönüne bakılarak hipotezin anlamlı mı yoksa anlamsız mı olduğu konusunda bilgi verilmiştir. Anova analizi ile ise 3 ya da daha çok grup arasında belirli bir değişkene dayalı farklılık olup olmadığını belirlemeye yönelik olan hipotezlerin anlamlı veya anlamsız olduğu hakkında bilgi verilmiştir.

4.2.1.1 Hipotez 1 Analizi

H1: Kolay bayraklı gemi sayısındaki artış ile milli bayraklı gemi sayısındaki azalma arasında anlamlı bir ilişki vardır.

Tablo 4.3: Kolay Bayraklı Gemi Sayısındaki Artış ile Milli Bayraklı Gemi Sayısındaki Azalma Arasındaki Korelasyonu

Correlations

		Farkındalık1	Farkındalık2
Farkındalık1	Pearson Correlation	1	,778**
	Sig. (2-tailed)		0,000
	Sum of Squares and Cross-products	98,402	73,171
	Covariance	1,215	0,903
	N	82	82
Farkındalık2	Pearson Correlation	,778**	1
	Sig. (2-tailed)	0,000	
	Sum of Squares and Cross-products	73,171	89,951
	Covariance	0,903	1,111
	N	82	82

**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Kolay bayraklı gemi sayısındaki artış ile milli bayraklı gemi sayısındaki azalma arasında tablo 4.2 de görüldüğü gibi pozitif yönlü 0,778 ilişki bulunmaktadır. Anket katılımcılarının bu iki konuyla ilgili verdiği cevaplar arasında güçlü bir ilişki bulunmaktadır. Sorduğumuz bu iki soruyla anket katılımcılarının farkındalığını ölçmek amaçlanmıştır. Birbirini güçlü bir şekilde destekleyen sonuçlara ulaşılmıştır. Katılımcıların büyük çoğunluğu milli bayraktan kaçan gemilerin kolay bayrağa geçmekte olduğunu desteklemiştir.

4.2.2 Betimsel İstatistikler

Milli bayraklı gemi sayısını etkileyen faktörler ile Türk denizciliğinin sürdürülebilirliğinde milli bayrağın rolünün belirlenmesinin öncülleri ve sonuçlarının betimsel istatistiklerini aşağıdaki tabloda inceleyeceğiz.

Tablo 4.4: Türk Denizciliğinin Sürdürülebilirliğinde Milli Bayrağın Rolünün Belirlenmesinin Öncülleri ve Sonuçlarının Betimsel İstatistiği

Descriptive Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Variance
Milli bayraklı gemi tonajı gün geçtikçe azalmaktadır.	82	3,91	1,102	1,215
Kolay bayraklı gemi tonajı gün geçtikçe artmaktadır.	82	4,02	1,054	1,111
Gemi ve sicile kayıtlı olduğu devlet arasında "gerçek bağ" olması milli bayrağın gereğidir.	82	3,72	1,092	1,192
Sicil, Bayrak ve Belgelendirme gemilerin uyrukluğunun göstergesi olmada tek başlarına delil teşkil etmez ve Milli bayrak çekmek için yeterli değildir.	82	3,37	1,048	1,099
Milli bayraklı gemi sayısını artırmak ve milli denizciliği geliştirmek her ulusun kendi çabaları ile olmaktadır.	82	4,07	0,953	0,908
Bayrak seçimi konusunda milliyetçilik duygusu önemlidir.	82	3,00	1,267	1,605
Milli bayraklı gemiler ülke ekonomisine büyük katkı sağlar.	82	4,28	0,879	0,772
Yeni gemi inşasında milli bayrağın tercihi veya ithal edilen gemilere milli bayrağın çekilmesi Türk denizcilerine istihdam ortamı yaratır.	82	4,17	1,052	1,106
Kolay Bayrak uygulaması milli denizciliğe zarar vermektedir.	82	3,70	1,293	1,671
Milli bayrağın tercih edilmesi Türk gemiadamları için daha güvenilir bir çalışma ortamı ve sosyal haklar sağlar.	82	4,16	0,936	0,876
Denizciliğin geleceği için Kolay Bayrak ile mücadele uluslararası alanda ortakça yapılmalıdır.	82	3,78	1,144	1,309
Deniz kazalarının büyük çoğunluğu Kolay bayrak taşıyan gemiler yüzünden gerçekleşmektedir.	82	3,13	1,235	1,525
Olası bir savaş halinde milli bayraklı gemi sayısının önemi anlaşılacaktır.	82	3,74	1,255	1,576
Valid N (listwise)	82			

Tablo 4.5: Milli Bayraklı Gemi Sayısını Etkileyen Faktörlerin Betimsel İstatistiği

Descriptive Statistics				
	N	Mean	Std. Deviation	Variance
Finansal Yükümlülükler, Riskler ve Uluslararası Kurallar	**82**	**3,9970**	**0,61801**	**0,382**
Kolay bayrağın sağladığı ekonomik avantajlar milli bayraklı gemi sayısını etkilemektedir.	82	4,3780	0,678	0,460
Vergi giderleri milli bayraklı gemi sayısını etkilemektedir.	82	4,2561	0,927	0,860
Bayrak devletine kayıtlı gemilerin kazalarına ait istatistikler milli bayraklı gemi sayısını etkiler.	82	3,4146	1,006	1,011
Bayrak devletlerinin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerin fazlalığı milli bayraklı gemi sayısını etkiler.	82	3,9390	0,726	0,527
Politik ve İdari yapı	**82**	**4,2073**	**0,44715**	**0,200**
Bayrak devletlerinin bürokratik ve idari esnekliği milli bayraklı gemi sayısını etkiler.	82	4,2195	0,629	0,396
Bayrak devletlerinin diğer devletler ile olan ilişkisi milli bayraklı gemi sayısını etkiler.	82	4,0732	0,681	0,464
Bayrak devletlerinin uluslararası konjonktürdeki gelişmeleri takip etmesi milli bayraklı gemi sayısını etkiler.	82	4,0610	0,616	0,379
Bayrak devletlerinin bürokratik işlemlerin sürelerini daha kısa ve işlemleri daha yalın hale getirmesi milli bayraklı gemi sayısını etkiler.	82	4,3537	0,692	0,478
Bayrak devletinin (Beyaz, Gri ve Kara) performans değerlendirmesi milli bayraklı gemi sayısını etkiler.	82	4,3293	0,630	0,396
İşletme Maliyetleri	**82**	**3,8110**	**0,6844**	**0,468**
Bayrak devletlerinin yaptığı denetlemeler sonucu oluşan ekonomik maliyetler milli bayraklı gemi sayısını etkiler.	82	3,5976	1,029	1,058
Sigorta maliyetleri milli bayraklı gemi sayısını etkiler.	82	3,6585	0,959	0,919
Sicile kayıt ve yenileme maliyetleri milli bayraklı gemi sayısını etkiler.	82	3,8171	1,008	1,016
Bayrak devleti gemilerinin liman devleti denetimlerindeki tutulma oranları milli bayraklı gemi sayısını etkiler.	82	4,1707	0,644	0,415
Ekonomik ve İdari Teşvikler	**82**	**4,1128**	**0,54455**	**0,297**
Yeni gemi inşasında ekonomik avantajlar sağlanması milli bayraklı gemi sayısını etkiler.	82	4,0244	0,846	0,715
Kabotaj hakkı milli bayraklı gemi sayısını etkiler.	82	4,3171	0,718	0,516
Milli Bayraklı gemilere uzun vadeli kredi imkanları sağlanması milli bayraklı gemi sayısını etkiler.	82	4,2439	0,763	0,582
İkinci sicil(TUGS) uygulaması milli bayraklı gemi sayısını etkiler.	82	3,8659	0,798	0,636
İş gücü ve Operasyon Maliyetleri	**82**	**3,6280**	**0,87775**	**0,770**
İş gücü maliyetleri milli bayraklı gemi sayısını etkilemektedir.	82	3,8902	1,006	1,012
Operasyon maliyetleri milli bayraklı gemi sayısını etkiler.	82	3,3659	1,037	1,074
Sosyal Yapı ve Temel Haklar	**82**	**3,5749**	**0,81340**	**0,662**
Bayrak devletinin denizcilik geçmişi ve saygınlığı milli bayraklı gemi sayısını etkiler.	82	4,0488	0,874	0,763
Bayrak devletlerinin sosyal düzeyi(eğitim, sağlık vb.) milli bayraklı gemi sayısını etkiler.	82	3,3293	1,078	1,162
Bayrak devletinde çalışanlara sağlanan sosyal haklar milli bayraklı gemi sayısını etkiler.	82	3,5244	1,136	1,290
Bayrak devletlerinin çalışanlara sağladığı sendikal haklar milli bayraklı gemi sayısını etkiler.	82	3,5610	1,134	1,286
Devletlerin iş güvenliği standartlarını yükseltmesi milli bayraklı gemi sayısını etkiler.	82	3,5976	1,029	1,058
Bayrak devletinin gemiadamı arzındaki nitelik durumu(yabancı dil, eğitim vb.)milli bayraklı gemi sayısını etkiler.	82	3,6220	1,096	1,201
Bayrak devletinin kara sularında oluşan deniz haydutluğu tehditleri milli bayraklı gemi sayısını etkiler.	82	3,3415	1,114	1,240

4.2.2.1 Normallik Analizi

82 katılımcı ile Milli Bayraklı Gemi Sayısını Etkileyen Faktörlerin önem derecesini ölçmek için 26 adet soru yöneltilmiş olup verilen cevapların normal dağılıp dağılmadığı test edilmiştir. Bulunan bilgiler Tablo 4.41 de gösterilmiştir.

H0: Veriler Normal Dağılmıştır.

H1: Veriler Normal Dağılmamıştır.

Tablo 4.6: Normallik Analizi

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
finansalyükortalama	82	100,0%	0	0,0%	82	100,0%

Tablo 4.7: Finansal Yükümlülükler, Riskler ve Uluslararası Kurallar Ortalaması Testi

Descriptives

			Statistic	Std. Error
finansalyükortalama	Mean		3,9970	0,06825
	95% Confidence Interval for Mean	Lower Bound	3,8612	
		Upper Bound	4,1327	
	5% Trimmed Mean		4,0346	
	Median		4,0000	
	Variance		0,382	
	Std. Deviation		0,61801	
	Minimum		2,00	
	Maximum		5,00	
	Range		3,00	
	Interquartile Range		0,75	
	Skewness		-1,172	0,266
	Kurtosis		1,600	0,526

Bulunan değerler skewness -1,172 kurtosis 1,600 olarak görülmektedir. Bu durumda H0 hipotezi kabul edilir.Veriler normal dağılmıştır diyebiliriz(Aralık değeri +2.0 -2.0 olması gerekir.) (George ve Mallery, 2010).

Tablo 4.8: Ekonomik ve İdari Teşvikler Ortalaması Testi

Descriptives				
			Statistic	Std. Error
ekonomiveidariortalama	Mean		4,1128	0,06014
	95% Confidence Interval for Mean	Lower Bound	3,9932	
		Upper Bound	4,2325	
	5% Trimmed Mean		4,1250	
	Median		4,0000	
	Variance		0,297	
	Std. Deviation		0,54455	
	Minimum		3,00	
	Maximum		5,00	
	Range		2,00	
	Interquartile Range		0,75	
	Skewness		-0,256	0,266
	Kurtosis		-0,702	0,526

Bulunan değerler skewness -0,256 kurtosis -0,702 olarak görülmektedir. Veriler normal dağılmıştır diyebiliriz.

Tablo 4.9: İşgücü ve Operasyon Maliyetleri Ortalaması Testi

Descriptives				
			Statistic	Std. Error
isgücüoperasyonortalama	Mean		3,6280	0,09693
	95% Confidence Interval for Mean	Lower Bound	3,4352	
		Upper Bound	3,8209	
	5% Trimmed Mean		3,6626	
	Median		4,0000	
	Variance		0,770	
	Std. Deviation		0,87775	
	Minimum		1,00	
	Maximum		5,00	
	Range		4,00	
	Interquartile Range		1,00	
	Skewness		-0,725	0,266
	Kurtosis		0,355	0,526

Bulunan değerler skewness -0,725 kurtosis 0,355 olarak görülmektedir. Veriler normal dağılmıştır diyebiliriz.

Tablo 4.10: İşletme Maliyetleri Ortalaması Testi

Descriptives				
			Statistic	Std. Error
isletmemaliyetleriortalama	Mean		3,8110	0,07558
	95% Confidence Interval for Mean	Lower Bound	3,6606	
		Upper Bound	3,9614	
	5% Trimmed Mean		3,8486	
	Median		4,0000	
	Variance		0,468	
	Std. Deviation		0,68444	
	Minimum		1,75	
	Maximum		5,00	
	Range		3,25	
	Interquartile Range		0,75	
	Skewness		-0,806	0,266
	Kurtosis		0,714	0,526

Bulunan değerler skewness -0,806 kurtosis 0,714 olarak görülmektedir. Veriler normal dağılmıştır diyebiliriz.

Tablo 4.11: Politik ve İdari Yapı Ortalaması Testi

Descriptives				
			Statistic	Std. Error
politikveidariyapıortalama	Mean		4,2073	0,04938
	95% Confidence Interval for Mean	Lower Bound	4,1091	
		Upper Bound	4,3056	
	5% Trimmed Mean		4,2217	
	Median		4,2000	
	Variance		0,200	
	Std. Deviation		0,44715	
	Minimum		3,00	
	Maximum		5,00	
	Range		2,00	
	Interquartile Range		0,45	
	Skewness		-0,142	0,266
	Kurtosis		0,289	0,526

Bulunan değerler skewness -0,142 kurtosis 0,289 olarak görülmektedir. Veriler normal dağılmıştır diyebiliriz.

Tablo 4.12: Sosyal Yapı ve Temel Haklar Ortalaması Testi

Descriptives				
			Statistic	Std. Error
sosyalyapıortalama	Mean		3,5749	0,08982
	95% Confidence Interval for Mean	Lower Bound	3,3962	
		Upper Bound	3,7536	
	5% Trimmed Mean		3,6047	
	Median		3,7143	
	Variance		0,662	
	Std. Deviation		0,81340	
	Minimum		1,14	
	Maximum		5,00	
	Range		3,86	
	Interquartile Range		1,00	
	Skewness		-0,741	0,266
	Kurtosis		0,652	0,526

Bulunan değerler skewness -0,741 kurtosis 0,652 olarak görülmektedir. Veriler normal dağılmıştır diyebiliriz.

4.2.2.2 Anova Analizi

Milli Bayraklı Gemi Sayısını Etkileyen Faktörlerin önem derecesinin çalışılan departmana göre farklılaşıp farklılaşmadığını test etmek için anova testi uygulamaktayız. "*ANOVA bir sayısal değişkenin en az 3 grup ile karşılaştırılmak istendiğinde kullanılan test yöntemidir. Bu test öncelikli olarak gruplardan en az birinin diğerlerinden farklı olup olmadığını test eder. ANOVA testi sonucunda istatistiksel bakımdan anlamlı bir P değeri bulunursa yani P>0,05 ise aralarında anlamlı bir farklılık yoktur diyebiliriz*"(Kul, 2019).

H2: Denizcilik işletmelerinde çalışılan departmanlar(kiralama, operasyon, insan kaynakları, gemi yönetim departmanı) finansal yükümlülükler riskler ve uluslararası kuralların önem düzeyini farklı değerlendirmektedir.

Tablo 4.13: Denizcilik İşletmelerinde Çalışılan Departmanlar ile Finansal Yükümlülükler Riskler ve Uluslararası Kurallar Üzerine Homojenlik Testi

Test of Homogeneity of Variances					
		Levene Statistic	df1	df2	Sig.
Finasal yükümlülükler, riskler ve uluslararası kurallar	Based on Mean	0,834	3	78	0,479
	Based on Median	0,531	3	78	0,662
	Based on Median and with adjusted df	0,531	3	67,422	0,662
	Based on trimmed mean	0,765	3	78	0,517

Sig. değeri>0,05 olduğu için verilen gruplar homojen dağılmıştır. Anova analizi yapmak için uygundur diyebiliriz.

Tablo 4.14: Denizcilik İşletmelerinde Çalışılan Departmanlar ile Finansal Yükümlülükler Riskler ve Uluslararası Kurallar Üzerine Anova Testi

ANOVA					
Finasal yükümlülükler, riskler ve uluslararası kurallar					
	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	0,864	3	0,288	0,747	0,527
Within Groups	30,073	78	0,386		
Total	30,937	81			

Bulunan 0,527>0,05 olduğundan hipotez reddedilir. Denizcilik işletmelerinde çalışılan departmanlar(kiralama, operasyon, insan kaynakları, gemi yönetim departmanı) ile finansal yükümlülükler riskler ve uluslararası kuralların ortalaması arasında anlamlı bir farklılık yoktur.

H3: Denizcilik işletmelerinde çalışılan departmanlar(kiralama, operasyon, insan kaynakları, gemi yönetim departmanı) ekonomik ve idari teşviklerin önem düzeyini farklı değerlendirmektedir.

Tablo 4.15: Denizcilik İşletmelerinde Çalışılan Departmanlar ile Ekonomik ve İdari Teşvikler Üzerine Homojenlik Testi

Test of Homogeneity of Variances					
		Levene Statistic	df1	df2	Sig.
Ekonomik ve İdari Teşvikler Ort	Based on Mean	0,399	3	78	0,754
	Based on Median	0,231	3	78	0,875
	Based on Median and with adjusted df	0,231	3	75,254	0,875
	Based on trimmed mean	0,384	3	78	0,764

Sig. değeri>0,05 olduğu için verilen gruplar homojen dağılmıştır. Anova analizi yapmak için uygundur.

Tablo 4.16: Denizcilik İşletmelerinde Çalışılan Departmanlar ile Ekonomik ve İdari Teşvikler Üzerine Anova Testi

ANOVA					
Ekonomik ve İdari Teşvikler Ort					
	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	0,476	3	0,159	0,526	0,666
Within Groups	23,543	78	0,302		
Total	24,019	81			

0,666>0,05 olduğundan hipotez reddedilir. Denizcilik işletmelerinde çalışılan departmanlar(kiralama, operasyon, insan kaynakları, gemi yönetim departmanı) ekonomik ve idari teşviklerin ortalamasının önem düzeyini farklı değerlendirmemektedir.

H4: Denizcilik işletmelerinde çalışılan departmanlar(kiralama, operasyon, insan kaynakları, gemi yönetim departmanı) iş gücü ve operasyon maliyetlerinin önem düzeyini farklı değerlendirmektedir.

Tablo 4.17: Denizcilik İşletmelerinde Çalışılan Departmanlar ile İş Gücü ve Operasyon Maliyetleri Üzerine Homojenlik Testi

Test of Homogeneity of Variances					
		Levene Statistic	df1	df2	Sig.
İşgücü ve Operasyon Maliyetleri Ort	Based on Mean	0,859	3	78	0,466
	Based on Median	0,711	3	78	0,549
	Based on Median and with adjusted df	0,711	3	74,291	0,549
	Based on trimmed mean	0,782	3	78	0,508

Bulunan Sig. değeri>0,05 olduğu için verilen gruplar homojen dağılmıştır. Anova analizi yapmak için uygundur.

Tablo 4.18: Denizcilik İşletmelerinde Çalışılan Departmanlar ile İş Gücü ve Operasyon Maliyetleri Üzerine Anova Testi

ANOVA					
İşgücü ve Operasyon Maliyetleri Ort					
	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	2,040	3	0,680	0,879	0,456
Within Groups	60,366	78	0,774		
Total	62,405	81			

Bulunan 0,456>0,05 olduğu için hipotez reddedilir. Denizcilik işletmelerinde çalışılan departmanlar(kiralama, operasyon, insan kaynakları, gemi yönetim departmanı) iş gücü ve operasyon maliyetlerinin ortalaması gruplara göre farklılaşmamıştır.

H5: Denizcilik işletmelerinde çalışılan departmanlar(kiralama, operasyon, insan kaynakları, gemi yönetim departmanı)işletme maliyetlerinin önem düzeyini farklı değerlendirmektedir.

Tablo 4.19: Denizcilik İşletmelerinde Çalışılan Departmanlar ile İşletme Maliyetleri Üzerine Homojenlik Testi

Test of Homogeneity of Variances					
		Levene Statistic	df1	df2	Sig.
İşletme Maliyetleri Ort	Based on Mean	1,082	3	78	0,362
	Based on Median	0,975	3	78	0,409
	Based on Median and with adjusted df	0,975	3	75,720	0,409
	Based on trimmed mean	1,024	3	78	0,387

Sig. değeri>0,05 olduğu için verilen gruplar homojen dağılmıştır. Anova analizi yapmak için uygundur diyebiliriz.

Tablo 4.20: Denizcilik İşletmelerinde Çalışılan Departmanlar ile İşletme Maliyetleri Üzerine Anova Testi

ANOVA					
İşletme Maliyetleri Ort					
	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	0,748	3	0,249	0,523	0,668
Within Groups	37,197	78	0,477		
Total	37,945	81			

0,668>0,05 olduğu için denizcilik işletmelerinde çalışılan departmanlar(kiralama, operasyon, insan kaynakları, gemi yönetim departmanı)işletme maliyetlerinin ortalamasının önem düzeyini farklı değerlendirmemektedir.

H6: Denizcilik işletmelerinde çalışılan departmanlar(kiralama, operasyon, insan kaynakları, gemi yönetim departmanı) politik ve idari yapının önem düzeyini farklı değerlendirmektedir.

Tablo 4.21: Denizcilik İşletmelerinde Çalışılan Departmanlar ile Politik ve İdari Yapı Üzerine Homojenlik Testi

Test of Homogeneity of Variances					
		Levene Statistic	df1	df2	Sig.
Politik ve İdari Yapı Ort	Based on Mean	2,634	3	78	0,056
	Based on Median	2,572	3	78	0,060
	Based on Median and with adjusted df	2,572	3	74,527	0,060
	Based on trimmed mean	2,824	3	78	0,044

Sig. değeri>0,05 olduğu için verilen gruplar homojen dağılmıştır. Anova analizi yapmak için uygundur.

Tablo 4.22: Denizcilik İşletmelerinde Çalışılan Departmanlar ile Politik ve İdari Yapı Üzerine Anova Testi

ANOVA					
Politik ve İdari Yapı Ort					
	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	0,527	3	0,176	0,875	0,458
Within Groups	15,668	78	0,201		
Total	16,196	81			

0,458>0,05 olduğundan hipotez reddedilir. Denizcilik işletmelerinde çalışılan departmanlar(kiralama, operasyon, insan kaynakları, gemi yönetim departmanı) politik ve idari yapının önem düzeyini farklı değerlendirmemektedir.

H7: Denizcilik işletmelerinde çalışılan departmanlar(kiralama, operasyon, insan kaynakları, gemi yönetim departmanı) sosyal yapı ve temel hakların önem düzeyini farklı değerlendirmektedir.

Tablo 4.23: Denizcilik İşletmelerinde Çalışılan Departmanlar ile Sosyal Yapı ve Temel Haklar Üzerine Homojenlik Testi

Test of Homogeneity of Variances					
		Levene Statistic	df1	df2	Sig.
Sosyal Yapı ve Temel Haklar Ort	Based on Mean	0,442	3	78	0,724
	Based on Median	0,222	3	78	0,881
	Based on Median and with adjusted df	0,222	3	64,959	0,881
	Based on trimmed mean	0,346	3	78	0,792

Sig. değeri>0,05 olduğu için verilen gruplar homojen dağılmıştır. Anova analizi yapmak için uygundur.

Tablo 4.24: Denizcilik İşletmelerinde Çalışılan Departmanlar ile Sosyal Yapı ve Temel Haklar Üzerine Anova Testi

ANOVA					
Sosyal Yapı ve Temel Haklar Ort					
	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	0,947	3	0,316	0,468	0,706
Within Groups	52,644	78	0,675		
Total	53,591	81			

0,706>0,05 olduğundan hipotez reddedilir. Denizcilik işletmelerinde çalışılan departmanlar(kiralama, operasyon, insan kaynakları, gemi yönetim departmanı) sosyal yapı ve temel hakların ortalamaları gruplara göre farklılaşmamıştır.

Sonuç olarak çalışmada yapılan anova testlerinde genel olarak gruplar (kiralama, operasyon, insan kaynakları, gemi yönetim departmanı) arasında anlamlı bir farklılaşma tespit edilmediğinden gruplar birbirinden farlılaşmamıştır diyebiliriz. Uzman görüşlerinin farklılaşmaması testimizin beklentimiz doğrultusunda gerçekleştiğini göstermektedir. Katılımcıların çalıştığı departmanlarından bağımsız olarak bu konuda ortak bir bilince sahip olduğu görülmektedir.

5. TARTIŞMA VE SONUÇ

Uluslararası ticarette büyük önem arz eden deniz taşımacılığındaki rekabet gün geçtikçe artmakta ve küreselleşen dünya ekonomisinde kaynakların etkin kullanımında en büyük oranda deniz taşımacılığı ile sağlanmaktadır. Dünya ekonomisinin küreselleşmesi de ülkelerin birbirine olan ihtiyacını artırmakta ve dünya ticaretinin büyük oranın yapıldığı deniz taşımacılığı yönünden güçlü olan ülkeler büyük avantaj sağlamaktadırlar.

Bu hususlar göz önüne alındığında milli denizciliğimizin sürdürülebilirliği için gerekli adımların bir an önce atılması ve diğer ülkelerle olan rekabet gücünü kazanması gerekmektedir. Milli denizciliğin gelişmesindeki en önemli adımlardan biride milli bayraklı gemi sayısının arttırılmasından geçmekte ve bu yüzden milli bayrağın rolü büyük önem arz etmektedir. Milli denizcilik ekonomik, politik ve sosyal birçok alanda incelenmeli yapılan tespitler ile ne gibi önlemler alınması ve hangi hususlar üzerinde daha fazla durulması gerektiği tespit edilmelidir.

Araştırmanın asıl amacı olan Türk denizciliğinin sürdürülebilirliğinde milli bayrağın rolünün denizcilikte etkili olduğu alanlar kısmen keşifsel karma araştırma yöntemiyle tespit edilmiştir. Bu çalışma ile ana başlıklar ile belirlenmiş alt başlıklar yardımıyla Türk denizciliğinin sürdürülebilirliğinde milli bayrağın etkileyen faktörler belirlenmiş ve sonuç yorumları bu faktörler test edilerek yapılmıştır.

Yapılan çalışmada günümüz bayrak devletlerinin adeta bir ticaret hane gibi çalışıp bayrak tercihinin sağlanması için bazı konulara önem verdiği görülmektedir. Bunlar, sosyal yapı ve temel haklar, finansal yükümlülükler, riskler ve uluslararası kurallar, politik ve idari yapı, işletme maliyetleri, ekonomik ve idari teşvikler, işgücü ve operasyon maliyetleridir. Bu konularda uzman kişilerin görüşleri alınmış ve milli denizciliğin sürdürüle bilirliği ve milli bayrağın tercihi için hangi hususlara dikkat edilmesi gerektiği tespit edilmiştir.

Sosyal yapı ve temel haklar düzeyinde, bayrak devletinin eğitim ve sağlık gibi durumlarının, çalışanlara sağlanan sosyal hakların, iş güvenliği standartlarının yükseltilmesinin, çalışanlara sağlanan sendikal hakların artırılmasının, gemiadamlarının yabancı dil, meslek eğitimi gibi niteliklerinin geliştirilmesinin, karasularındaki deniz haydutluğu tehditlerinin ortadan

kaldırılmasının ve devletin denizcilik geçmişi ve saygınlığının milli denizciliğin gelişmesinde ve gemilere milli bayrak çekilmesinde etkili olduğu anlaşılmıştır.

Finansal yükümlülükler, riskler ve uluslararası kurallar düzeyinde, vergi giderleri, bayrak devletinin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerin fazlalığı, kolay bayrak uygulamasını sağladığı ekonomik avantajlar ve bayrak devletlerine ait gemi kazalarına ait istatistiklerin milli denizciliğin gelişmesinde ve milli bayrak çekilmesinde etkili olduğu görülmektedir.

Politik ve idari yapı düzeyinde, bürokratik işlemlerin sürelerinin daha kısa ve işlemleri daha yalın hale getirmesi, uluslararası konjonktürdeki gelişmelerin takip edilmesi, bürokratik ve idari esneklik, devletlerin diğer devletlerle olan ilişkileri, bayrak devletlerinin performans değerlendirmeleri milli denizciliğin gelişmesinde ve milli bayrak çekilmesinde etkili olduğu görülmüştür.

İşletme maliyetleri düzeyinde, sigorta maliyetleri, bayrak devletleri denetlemeleri sonucu oluşan ekonomik maliyetler, sicile kayıt ve yenileme maliyetleri, liman devletleri denetimlerindeki tutulma oranları milli denizciliğin gelişimini ve milli bayrak çekilmesinde etkili olduğu görülmüştür.

Ekonomik ve idari teşvikler düzeyinde, yeni gemi inşanda ekonomik avantajlar sağlanması, ikinci sicil uygulaması, kabotaj hakkı, milli bayraklı gemilere uzun vadeli kredi imkânlarının sağlanması milli denizciliğin gelişiminde ve milli bayrak çekilmesinde etkili olduğu görülmektedir.

İş gücü ve operasyon maliyetlerinin düşürülmesi ise yatırımların arttırılarak milli denizciliğin gelişmesinin sağlayacak ve gemilere milli bayrak çekilmesini sağlayacak bir diğer etkendir.

Yapılan çalışmada milli bayraklı gemilerde çalışan personelin kendini daha güvende hissettiği görülmektedir. Fakat milli bayraklı gemi sayımız gün geçtikçe azalmaktadır. Ayrıca bir gemiye milli bayrak çekmenin birçok avantajı varken birçok da dezavantajı bulunmaktadır. Bu avantaj ve dezavantajlardan en önemlileri politik ve ekonomik sebeplerdir. İşletmeler her zaman karlılıklarını artırmak isterken giderlerini azaltmayı ve bunun yanı sıra politik istikrarı gözetmektedirler. Bu hususta ötürü işletmeler Kolay Bayrak uygulamasına yönlenmekte ve kolay bayrak taşıyan gemi sayısı her geçen gün artmaktadır.Yeni inşa edilen gemilere ve ithal edilen gemilere milli bayrağın çekilmesinin de milli denizciliğimizdeki istihdam oranını

arttıracağı ve denizciliğe katkısı olacağı açıkça görülmektedir. Denizciliğin geleceği içinde kolay bayrakla mücadele uluslararası alanda ortak bir çalışma ile sürdürülmesi gerekliliği ortak düşüncedir.

Denizcilik işletmelerinde çalışan uzmanlardan alınan görüşler doğrultusunda yapılan çalışmada nicel yöntemlerle incelenmesinden dolayı kısmen tamamlayıcı bir yapıda görünmektedir. Çalışmada yapılan betimsel istatistiksel analiz sonucuna göre uzman görüşlerinde en büyük önemi politik ve idari yapı içerirken diğer başlıklar ise önem sırasına göre ekonomik ve idari teşvikler, finansal yükümlülükler, riskler ve uluslararası kurallar, işletme maliyetleri ve son olarak da sosyal yapı ve temel haklar yer almaktadır. Bu yapılan çalışmalar doğrultusunda çıkarılan sonuçlar yardımıyla Türk denizciliğinin sürdürülebilirliğinde milli bayrağın arttırılması için atılacak temel adımlar ekonomik avantajların arttırılması, vergi giderlerin azaltılması, bürokratik işlemlerin sürelerinin daha kısa ve yalın hale getirilmesi, bayrak devletinin performans durumunun iyileştirilmesi, uzun vadeli kredi imkanlarının artırılması ve kabotaj hakkı katılımcılar tarafından ortalama değerler dikkate alındığında yüksek önem düzeyleri ile öne çıkmaktadır.

KAYNAKLAR

Acer, Y. ve Kaya, İ., 2010,*Uluslararası Hukuk: Temel Ders Kitabı*, UŞAK Yayınları, Ankara.

Açıkgöz, R., 2007, *Türkiye'nin Bayrak ve Liman Devleti Olarak Yükümlülükleri Yerine Getirmesi ve Etkinliğinin Sağlanması Modeli*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Ademun-Odeke ve Karan, H., 2002, *Competition Law in Maritime Transport*, Uluslararası Hukuk Kurultayı 2002, 246.

Alıcı M. A., 2018, *Türkiye'de Deniz Taşımacılığına Yönelik Vergisel Teşviklerin İncelenmesi ve Değerlendirilmesi,* Uzmanlık Tezi, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü.

Anderson, H.E., 1996, The Nationality of Ships and Flags of Convenience: Economics, Politics and Alternatives, *Tulane Maritime Law Journal*, 21, 139-142

Ankara Anlaşması ve Katma Protokol, 2016, *Türkiye Cumhuriyeti Ekonomi Bakanlığı Türkiye-AB Ortaklık İlişkisinin Kurulması*, https://www.ticaret.gov.tr/dis-iliskiler/avrupa-birligi/turkiye-ab-ortaklik-iliskisinin-kurulmasi-ankara-anlasmasi-ve-katma-protokol, [Ziyaret tarihi: 10 Aralık 2018].

Atar, F., 2013, *Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığının Avantajları Ve Kombine Taşımacılıktaki Önemi*, Yüksek Lisans, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

İktisadi Kalkınma Vakfı, 1994, *Avrupa Birliği'nde Teşvik Sistemi No:127*, İstanbul, 28.

Avrupa Komisyonu, 2016, *European Strategies, Maritime Transport Strategies 2018*, http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2018_maritime_transport_strategy_en, [Ziyaret tarihi: 12 Kasım 2018].

Ayana, C., 2012, *Deniz Hukukunda Bayrak Devletinin Uygulama Yetkisi*, Yüksek Lisans, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Aybay, G., 2001, *Türk Boğazlarından Uğraksız Geçen Yabancı Bandıralı Gemilerin Tutuklanması Sorunu Hakkında Kısa Muhtıra*, İstanbul.

Aybay, R., 1992, Türk Hukuku'nda Gemilerin Uyrukluğu, *AÜSBF Dergisi*, 47(1), 83.

Aybay, R., 2006, *Vatandaşlık Hukuku*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.

Aykanat, E., 2010, *Liman ve Bayrak Devleti Kontrolleri Verileri Yardımıyla Gemi Kazalarının Analiz,* Yüksek Lisans, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Birleşmiş Milletler, 1982, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, New York

Buckley, J., 2008,*The Business of Shipping*, Cornell Maritime Press, Maryland.

Campbell, R.D., 1980, *The Ship's Register: History of British Ship Status and Registration Procedures Including Their Adoption in New Zealand*, New Zealand:Ministry of Transport Marine Division.

Churchill,R. R., 2000, The Meaning of The 'Genuine Link' Requirement in Relation to the Nationality of Ships, Cardiff Law School University of Wales.

Consulate of Panama in Toronto, Maritime Servis-*Vessel Registration*, http://www.consulatepanama.com/vessel-registration.html, [Ziyaret tarihi: 16 Ocak 2019].

Çaga, T., 1975, *Türkiye'de Deniz Kabotajı Tekeli*, İÜHFM, İstanbul.

Çaga, T., 1995,*Deniz Ticareti Hukuku*, İÜHFM, İstanbul.

Çağa, T.ve Kender, R., 2009, *Deniz Ticaret Hukuku-I: Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul.

Çelikkaya, A., 2008, Türkiye'de Deniz Taşımacılığına Sağlanan Vergi Teşvikleri Üzerine Bir İnceleme, *Maliye Dergisi,*162, 73-80.

D'Andrea, A., 2006, *The Genuine Link Concept in Responsible Fisheries: Legal Aspects and Recent,* http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/legal/docs/lpo61.pdf, [Ziyaret tarihi: 14 Temmuz 2018].

Demirkan, H. M., 2000,Avrupa Toplulugu Gemi Sicili Araştırmaları ve Türk Uluslararası Sicili ile Karşılaştırılması, *Deniz Hukuku Dergisi*, 1-4

Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik, 2010, http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.14443&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch, [Ziyaret tarihi: 6 Eylül 2018].

Deniz Sektör Raporu, 1995, Deniz Ticaret Odası, İstanbul, 132.

Deniz Sektörü Raporu, 2014, Deniz Ticaret Odası, İstanbul.

Deniz Sektörü Raporu, 1995, Deniz Ticaret Odası, İstanbul, 115.

Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü , 36253 sayı, 2011

Deniz Yolu ile Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik, 2010, http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.14463&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=, [Ziyaret tarihi: 6 Eylül 2018].

Doganis, R.S ve Metaxas, B., 1976, *The Impact of Flags of Convenience*, Marine Policy, 1(1), 85-86.

Doğan, N. ve Başokçu, T. O., 2010, "İstatistik Tutum Ölçeği İçin Uygulanan Faktör Analizi ve Aşamalı Kümeleme Analizi Sonuçlarının Karşılaştırılması". *Eğitimde ve Psikolojide Ölçme ve Değerlendirme Dergisi*. 1(2), 65-71.

Ekşi N., 2000, *Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi*, Beta Yayınları, İstanbul.

Elmacı, Orhan, (1990), *İmalat Endüstrisi İşletmelerinde, Maliyet Azaltımı ve Bir Uygulama*, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir.

Esin, E., 2007, *Türk Bayrağı Çekme Hakkı*, Yüksek Lisans, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Febin, A. K., 2007, *Evolution of Flags of Convenience*, http://shippinglawtimes.blogspot.com/2007/12/evolution-of-flags-of-convenience.html, [Ziyaret tarihi: 16 Kasım 2018].

Gemiler için Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliği, 2017, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/doc/dpa2.pdf, [Ziyaret tarihi: 16 Ocak 2019].

George, D., & Mallery, M., 2010, SPSS for Windows Step by Step: A Simple Guide and Reference, 17.0 update (10a ed.)

Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik, 2006, http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.10775&sourceXmlSearch=&MevzuatIliski=0, [Ziyaret tarihi: 13 Şubat 2019].

Gordon, W.J., 1915, *Flags of the World Past and Present Their Story and Associations*, https://archive.org/details/flagsofworldpast00gord/page/n9, [Ziyaret tarihi: 11 Ocak 2019]

Göğer, E., 1965*, Deniz Ticareti Hukukundan Doğan Kanunlar İhtilafı*, Ankara Üniversitesi Yayınları, Ankara.

Guangqi, S. ve Shiping, Z., 2000, Comment the APEC future maritime policy and its evaluation, *Maritime Policy & Management*, 27(2), 209-213.

Gümüş, Y., 2009, Lojistik Faaliyetlerin Rekabet Stratejileri ve İşletme Karı ile Olan İlişkisi, *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, 41.

Gürdeniz, C., 2004,*Denizde Terörün Önlenmesi Kapsamında Mevcut Uygulamaların Deniz Hukuku Açısından Değerlendirilmesi*, Deniz Hukuku Sempozyumu.

International Maritime Organization, Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments: A.973 (24), 2005, http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.973(24).pdf, [Ziyaret tarihi: 5 Şubat 2019].

Kemal, T.,1996, Dünyanın Denizci Ülkeleri arasında Türkiye Neden Yer Almıyor, *MDTO* 1 Mart 1996, 26.

Kul, S., *SPSS'te Tek Yönlü ANOVA Testi*, http://www.p005.net/spsste-anova-testi, [Ziyaret tarihi: 8 Şubat 2019].

Rochdale, L., 1970, *Committee of Inquiry into Shipping-Report-Chairman*, Great Britian Parliament, London.

Rodrigue, J.P. 2017, *The Geography of Transport Systems*, Routledge, New York, ISBN: 978-1138669574

Mansell, J.N.K., 2007, *An Analysis of Flag State Responsibility From Historical Perspective: Delegation or Derogation*, Doktora Tezi, Australia:Centre for Maritime Policy University of Wollongong.

Mertus, J., 1988, The Nationality of Ships and International Responsibility: The Reflagging of the Kuwaiti Oil Tankers, *Denver Journal of İnternational Law and Policy*, 207-233.

Metaxas,B. N., 1981, Flags of Convenience, *Marine Policy*, 5 (1), 52-66.

OECD Study on Flags of Convenience, 1973, Journal of Maritime Law and Commerce, 4(2), 231-254.

Okur, D. A., 2009, *Deniz Hukukunda Liman Devleti Yetkisi ve Denetimi*, On iki Levha Yayıncılık, İstanbul.

Okur, D.A., 2011, *Uluslararası Hukukta Devletlerin Açık Denizde Bulunan Gemilere Müdahale Yetkisi*, Uluslararası Deniz Hukukunda Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları Sempozyumu Kitabı, 143-154.

Online İstatistik. (2016, Kasım 11). *Kolerasyon Analizi Nedir?* Nisn 21, 2018 tarihinde Online İstatistik: https://www.onlineistatistik.com/single-post/2016/12/11/Korelasyon-Analizi-Nedir-Pearson-Spearman-Katsayilari-ve-Yorumlari-Nelerdir adresinden alındı

Özdamar, K., 2002, *Paket Programlarla İstatistiksel Veri Analizi-1*, 4. Baskı, Kaan Kitabevi, Eskişehir.

Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliği ile Deniz Araçlarında Özel Tüketim Vergisi İndirilmiş Yakıt Uygulaması, 2003, http://www.gib.gov.tr/node/87757 ,[Ziyaret tarihi: 3 Şubat 2019]

Özen, C., 2007, *Avrupa Birliği'ne Giriş Sürecinde Avrupa Denizcilik Politikaları Ve Türkiye'nin Uyumu*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Özkan, Ö., 2004, *Gemi Sicili*, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı, İstanbul.

Visscher, P., 1956, L'affaire Notthebohm, Paris, *Revue Generale de Droit International Public*, 17.

Power, V., 1998, EC Shipping Law, London Hong Kong 1998, 224.

Saban, M. ve Güğerçin, G., 2009, Deniz Taşımacılığı İşletmelerinde Maliyetleri Etkileyen Faktörler ve Sefer Maliyetleri, DEÜ Denizcilik Dergisi, 1(1).

Sevimay, H. R., 1992, Osmanlıdan Günümüze Denizcilik Sektörü Politikalar, Uygulamalar, Sorunlar ve Çözümler, 90.

Sharife, K., 2010, Flying a Questionable Flag: Liberia's Lucrative Shipping Industry, *World Policy Journal*, 27(4), 111-118.

Shipping Statistic and Market Review July, 2012, National and Foreign Flag Distribution, 56(7), 5.

Sözer, B., 2011, Deniz Ticareti Hukuku: Gemi-Donatan-Taşıyan ve Deniz Ticareti Hukuku'nda Sorumluluk Rejimi, Vedat Kitapcılık, İstanbul.

Stopford, M., 2009, *Maritime Economics 3rd Edition*, Routledge, New York.

Şakrak, M., 1997, *Maliyet Yönetimi*, Yasa Yayıncılık Dağıtım ve Pazarlama Ltd. Şti., İstanbul.

Şeker, Z., 1994, Elverişli Bayrak ve İkinci Sicil, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Tetley, W., 1994, The General Maritime Law, *Syracuse Journal International &Com*, 20, 105-145.

Töz, A.C., 2013, *Denizcilik İşletmelerinin Bayrak Çekme Kararları ve Denizcilik Pazarlarına Etkileri* , Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Türk Bayraklı Gemilerden Ekonomik Ömrünü Tamamlayanların Hurdaya Ayrılarak Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Usul ve Esasları Hakkında Tebliğ, 2015, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Belgelik/Projeler/20160106_135631_64032_1_64480.HTML, [Ziyaret tarihi: 12 Ocak 2019].

Türk P&I sigortası, 2019, http://www.turkpandi.com/hakkimizda/, [Ziyaret tarihi: 17 Mart 2019].

Türk Ticaret Kanunu, 2011, 940-944, http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.6102.pdf, [Ziyaret tarihi: 12 Eylül 2018].

Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği, 2000, http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.4490.pdf, [Ziyaret tarihi: 23 Ekim 2018].

Türkiye-AB İlişkilerinin Tarihçesi, 2016, Türkiye Cumhuriyeti Avrupa Birliği Bakanlığı Kasım 2016, *Türkiye-AB İlişkilerinin Tarihçesi* http://www.ab.gov.tr/index.php?p=111&l=1, [Ziyaret tarihi: 23 Ekim 2018].

Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, 2014, *Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi Özel İhtisas Komisyonu Raporu 2023*, Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018), Ankara.

Tütüncü, A. N., 2004, *Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi*, Beta Yayınevi, İstanbul.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2012, Denizcilik, Ulaşan ve Erişen Türkiye, 119-126-247-264.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2017, Denizcilik, Ulaşan ve Erişen Türkiye , 420-422.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2018, Denizcilik, Ulaşan ve Erişen Türkiye , 451.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2017, *Uluslararası Sefer Yapan Gemilerde DPA Görevlendirilmesi yazısı*, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/doc/dpa2.pdf, [Ziyaret tarihi: 5 Şubat 2019].

Uluslararası Denizcilik Örgütü ISPS Code, 2004, http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Pages/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx, [Ziyaret tarihi: 17 Aralık 2018].

Uluslararası Denizcilik İlişkileri ve Deniz Hukuku, 2000, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayını, İstanbul.

United Nations, 1982, *United Nations Convention of The Law of the Sea UNCLOS*, Newyork.

World Fleet Statistics, 1997, Lloyd's Register of Shipping.

Yazıcıoglu, E., 2007, Avrupa Birliği'ne Uyum Sürecinde Türk Hukuku'nun Deniz Kabotajı Tekeline ilişkin Sorunları, *Deniz Hukuku Dergisi*, 1(4), 61.

Yeşilbağ, L., 1999, Elverişli Bayrak Uygulamalarının Dünya Deniz Ulaştırma Piyasasına Etkisi. Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi 99-Bildiri Kitabı, İstanbul.

Yüzbaşıoğlu, N., 2003, İşletmelerde Stratejik Yönetim ve Planlama Açısından Stratejik Maliyet Yönetimi ve Enstrümanları, *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 12, 388-410.

EKLER

A. ANKET ÇALIŞMASININ KONUSU:

A1. GÖRÜŞÜLEN KİŞİ:

Unvanı (Şirketteki Pozisyonu):

A2. DENİZCİLİK İŞLETMESİ BİLGİLERİ:

İşletmenizin Gemi Türü:				
( )Kuru yük	**( )Dökme yük**	**( )Konteynır**	**( )Tanker**	**( )Diğer**

A3. ŞU AN ÇALIŞTIĞINIZ İŞ YERİNDEKİ ÇALIŞIĞINIZ DEPARTMANI BELİRTİR MİSİNİZ?

Kiralama Departmanı	**1**
Operasyon Departmanı	**2**
Finans Departmanı	**3**
Gemi Yönetimi Departmanı	**4**
İnsan Kaynakları Departmanı	**5**

A4. DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE KAÇ YILDIR ÇALIŞMAKTASINIZ?

1 – 5 yıl arası	**1**
5 – 10 yıl arası	**2**
10 – 15 yıl arası	**3**
15 – 20 yıl arası	**4**
20 yıl ve daha uzun süredir	**5**

B. TÜRK DENİZCİLİĞİNİN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİNDE MİLLİ BAYRAĞIN ÖNEMİ VE GEÇİŞ SÜRECİNİN BELİRLENMESİNİN ÖNCÜLLERİ VE SONUÇLARI

B1. **Milli bayrağın öneminin farkındalığı ile ilgili değerlendirmenizi yapınız.** 1 ile 5 arasında bir puan vererek değerlendirebilir misiniz? 1, "Kesinlikle Katılmıyorum", 5 ise "Kesinlikle Katılıyorum, 3 ise "Ne Katılıyorum Ne Katılmıyorum" olduğunu ifade eder.

		Kesinlikle Katılmıyorum				**Kesinlikle Katılıyorum**
A	**Milli bayraklı gemi tonajı gün geçtikçe azalmaktadır.**	1	2	3	4	5
B	**Kolay bayraklı gemi tonajı gün geçtikçe artmaktadır.**	1	2	3	4	5
C	**Gemi ve sicile kayıtlı olduğu devlet arasında gerçek bağ olması milli bayrağın gereğidir.**	1	2	3	4	5
D	**Sicil, Bayrak ve Belgelendirme gemilerin uyrukluğunun göstergesi olmada tek başlarına delil teşkil etmez ve Milli bayrak çekmek için yeterli değildir.**	1	2	3	4	5

E	**Milli bayraklı gemi sayısını artırmak ve milli denizciliği geliştirmek her ulusun kendi çabaları ile olmaktadır.**	1	2	3	4	5
F	**Bayrak seçimi konusunda milliyetçilik duygusu önemlidir.**	1	2	3	4	5
G	**Milli bayraklı gemiler ülke ekonomisine büyük katkı sağlar**.	1	2	3	4	5
H	**Yeni gemi inşasında milli bayrağın tercihi veya ithal edilen gemilere milli bayrağın çekilmesi Türk denizcilerine istihdam ortamı yaratır.**	1	2	3	4	5
I	**Kolay Bayrak uygulaması milli denizciliğe zarar vermektedir.**	1	2	3	4	5
J	**Milli bayrağın tercih edilmesi Türk gemiadamları için daha güvenilir bir çalışma ortamı ve sosyal haklar sağlar**.	1	2	3	4	5
K	**Denizciliğin geleceği için Kolay Bayrak ile mücadele uluslararası alanda ortakça yapılmalıdır.**	1	2	3	4	5
L	**Deniz kazalarının büyük çoğunluğu Kolay bayrak taşıyan gemiler yüzünden gerçekleşmektedir.**	1	2	3	4	5
M	**Olası bir savaş halinde milli bayraklı gemi sayısının önemi anlaşılacaktır.**	1	2	3	4	5

B2. **<u>Milli bayraklı gemi sayısını etkileyen finansal yükümlülükler, riskler ve uluslararası kuralları değerlendiriniz.</u>** 1 ile 5 arasında bir puan vererek değerlendirebilir misiniz? 1, "Kesinlikle Katılmıyorum", 5 ise "Kesinlikle Katılıyorum, 3 ise "Ne Katılıyorum Ne Katılmıyorum" olduğunu ifade eder.

		Kesinlikle Katılmıyorum				**Kesinlikle Katılıyorum**
A	**Kolay bayrağın sağladığı ekonomik avantajlar milli bayraklı gemi sayısını etkilemektedir.**	1	2	3	4	5
B	**Vergi giderleri milli bayraklı gemi sayısını etkilemektedir.**	1	2	3	4	5

C	**Bayrak devletine kayıtlı gemilerin kazalarına ait istatistikler milli bayraklı gemi sayısını etkiler.**	1	2	3	4	5
D	**Bayrak devletlerinin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerin fazlalığı milli bayraklı gemi sayısını etkiler.**	1	2	3	4	5

B3. **Milli bayraklı gemi sayısını etkileyen politik ve idari yapıyı değerlendiriniz.** 1 ile 5 arasında bir puan vererek değerlendirebilir misiniz? 1, "Kesinlikle Katılmıyorum", 5 ise "Kesinlikle Katılıyorum, 3 ise "Ne Katılıyorum Ne Katılmıyorum" olduğunu ifade eder.

		Kesinlikle Katılmıyorum				**Kesinlikle Katılıyorum**
A	**Bayrak devletlerinin bürokratik ve idari esnekliği milli bayraklı gemi sayısını etkiler.**	1	2	3	4	5
B	**Bayrak devletlerinin diğer devletler ile olan ilişkisi milli bayraklı gemi sayısını etkiler.**	1	2	3	4	5
C	**Bayrak devletlerinin uluslararası konjonktürdeki gelişmeleri takip etmesi milli bayraklı gemi sayısını etkiler.**	1	2	3	4	5
D	**Bayrak devletlerinin bürokratik işlemlerin sürelerini daha kısa ve işlemleri daha yalın hale getirmesi milli bayraklı gemi sayısını etkiler.**	1	2	3	4	5
E	**Bayrak devletinin (Beyaz, Gri ve Kara) performans değerlendirmesi milli bayraklı gemi sayısını etkiler.**	1	2	3	4	5

B4. **Milli bayraklı gemi sayısını etkileyen işletme maliyetlerini değerlendiriniz.** 1 ile 5 arasında bir puan vererek değerlendirebilir misiniz? 1, "Kesinlikle Katılmıyorum", 5 ise "Kesinlikle Katılıyorum, 3 ise "Ne Katılıyorum Ne Katılmıyorum" olduğunu ifade eder.

		Kesinlikle Katılmıyorum				**Kesinlikle Katılıyorum**
A	**Bayrak devletlerinin yaptığı denetlemeler sonucu oluşan ekonomik maliyetler milli bayraklı gemi sayısını etkiler.**	1	2	3	4	5
B	**Sigorta maliyetleri milli bayraklı gemi sayısını etkiler.**	1	2	3	4	5
C	**Sicile kayıt ve yenileme maliyetleri milli bayraklı gemi**	1	2	3	4	5

	sayısını etkiler.					
D	**Bayrak devleti gemilerinin liman devleti denetimlerindeki tutulma oranları milli bayraklı gemi sayısını etkiler.**	1	2	3	4	5

B5. **Milli bayraklı gemi sayısını etkileyen ekonomik ve idari teşvikleri değerlendiriniz.** 1 ile 5 arasında bir puan vererek değerlendirebilir misiniz? 1, "Kesinlikle Katılmıyorum", 5 ise "Kesinlikle Katılıyorum, 3 ise "Ne Katılıyorum Ne Katılmıyorum" olduğunu ifade eder.

		Kesinlikle Katılmıyorum				**Kesinlikle Katılıyorum**
A	**Yeni gemi inşasında ekonomik avantajlar sağlanması milli bayraklı gemi sayısını etkiler.**	1	2	3	4	5
B	**Kabotaj hakkı milli bayraklı gemi sayısını etkiler.**	1	2	3	4	5
C	**Milli Bayraklı gemilere uzun vadeli kredi imkanları sağlanması milli bayraklı gemi sayısını etkiler.**	1	2	3	4	5
D	**İkinci sicil(TUGS) uygulaması milli bayraklı gemi sayısını etkiler.**	1	2	3	4	5

B6. **Milli bayraklı gemi sayısını etkileyen iş gücü ve operasyon maliyetlerini değerlendiriniz.** 1 ile 5 arasında bir puan vererek değerlendirebilir misiniz? 1, "Kesinlikle Katılmıyorum", 5 ise "Kesinlikle Katılıyorum, 3 ise "Ne Katılıyorum Ne Katılmıyorum" olduğunu ifade eder.

		Kesinlikle Katılmıyorum				**Kesinlikle Katılıyorum**
A	**İş gücü maliyetleri milli bayraklı gemi sayısını etkilemektedir.**	1	2	3	4	5
B	**Operasyon maliyetleri milli bayraklı gemi sayısını etkiler.**	1	2	3	4	5

B7. **<u>Milli bayraklı gemi sayısını etkileyen sosyal yapı ve temel hakları değerlendiriniz.</u>**
1 ile 5 arasında bir puan vererek değerlendirebilir misiniz? 1, "Kesinlikle Katılmıyorum", 5 ise "Kesinlikle Katılıyorum, 3 ise "Ne Katılıyorum Ne Katılmıyorum" olduğunu ifade eder.

		Kesinlikle Katılmıyorum				**Kesinlikle Katılıyorum**
A	**Bayrak devletinin denizcilik geçmişi ve saygınlığı milli bayraklı gemi sayısını etkiler.**	1	2	3	4	5
B	**Bayrak devletlerinin sosyal düzeyi(eğitim, sağlık vb.) milli bayraklı gemi sayısını etkiler.**	1	2	3	4	5
C	**Bayrak devletinde çalışanlara sağlanan sosyal haklar milli bayraklı gemi sayısını etkiler.**	1	2	3	4	5
D	**Bayrak devletlerinin çalışanlara sağladığı sendikal haklar milli bayraklı gemi sayısını etkiler.**	1	2	3	4	5
E	**Devletlerin iş güvenliği standartlarını yükseltmesi milli bayraklı gemi sayısını etkiler.**	1	2	3	4	5
F	**Bayrak devletinin gemiadamı arzındaki nitelik durumu(yabancı dil, eğitim vb.)milli bayraklı gemi sayısını etkiler.**	1	2	3	4	5
G	**Bayrak devletinin kara sularında oluşan deniz haydutluğu tehditleri milli bayraklı gemi sayısını etkiler.**	1	2	3	4	5

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler	
Adı Soyadı	Tamer YAĞIZ
Doğum Yeri	Ereğli
Doğum Tarihi	06.07.1985
Uyruğu	■T.C.❒ Diğer:
Telefon	05388506936
E-Posta Adresi	tameryagiz@gmail.com
Web Adresi	



Eğitim Bilgileri	
Lisans	
Üniversite	Karadeniz Teknik Üniversitesi
Fakülte	Deniz Bilimleri Fakültesi
Bölümü	Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği
Mezuniyet Yılı	17.08.2007

Yüksek Lisans	
Üniversite	İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa
Enstitü Adı	Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
Anabilim Dalı	Mühendislik Bilimleri Anabilim Dalı
Programı	Program Adı

Makale ve Bildiriler