

**AVRUPA BİRLİĞİ'NE GİRİŞ SÜRECİNDE AVRUPA
DENİZCİLİK POLİTİKALARI VE TÜRKİYE'NİN
UYUMU**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Müh. Cihan ÖZEN
512041004**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 07 Mayıs 2007
Tezin Savunulduğu Tarih : 11 Haziran 2007**

TEZ DANIŞMANI : Prof.Dr. Nil GÜLER

Diğer Jüri Üyeleri Yrd.Doç.Dr. Zuhal ER (İ.T.Ü.)

Prof.Dr. Güler ALKAN (İ.Ü.)

HAZİRAN 2007

ÖNSÖZ

Avrupa Birliği'ne üye olma konusu, Türkiye'nin çok uzun zamandır üzerinde durduğu bir hedeftir. Türkiye, diğer her ülke veya oluşumdan çok Avrupa ile bütünleşmek istemektedir. Bununla birlikte, AB'nin aday devletlerden istediği bazı konularda AB standartlarına yaklaşma ve kanun uyumu konusunda Türkiye'nin çalışmaları devam etmektedir. Ulaştırma kaleminin denizyolu ulaştırması alt başlığında AB'nin oluşturduğu politikalar, bu alanda Türkiye'nin bu tarihe kadar gösterdiği gelişme ve süreçten geçen yeni üye ve aday ülkelerin incelenmesi bu çalışmanın konusudur. Denizcilik gibi geniş ve önemli bir konuda AB üyeliği için yapılanlara topluca bir bakış sağlama hedefi ile bu çalışma ortaya çıkmıştır.

Tez çalışmam boyunca değerli zamanını ve desteğini esirgemeyip beni yönlendiren danışman hocam sayın Prof. Dr. Nil GÜLER'e teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca büyük bir sabır ve sevgi ile her zaman yanımda olmuş aileme ve değerli sınıf arkadaşlarıma da çok teşekkür ederim.

Mayıs 2007

Cihan ÖZEN

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	ii
KISALTMALAR	v
TABLO LİSTESİ	vi
ŞEKİL LİSTESİ	vii
ÖZET	viii
SUMMARY	ix
1. GİRİŞ	1
2. AB ve TÜRKİYE İLİŞKİLERİ	3
2.1 Avrupa Birliği ve Türkiye	4
2.2 Avrupa Birliği'nin Genişleme Süreci ve Türkiye	6
3. AB TARİHİ VE AB DENİZCİLİK POLİTİKALARI	16
3.1 Avrupa Birliği Tarihi, Kurumları ve Genişleme Süreci	16
3.1.1 Avrupa Toplulukları ve Genişleme	16
3.1.1.1 Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu	16
3.1.1.2 Avrupa Ekonomik Topluluğu	17
3.1.1.3 Avrupa Toplulukları'nın Gelişimi ve Genişleme Süreci	17
3.1.2 Avrupa Birliği Kurumları	18
3.1.2.1 Avrupa Konseyi	18
3.1.2.2 Avrupa Komisyonu	19
3.1.2.3 Avrupa Parlamentosu	20
3.1.2.4 Adalet Divanı	21
3.1.2.5 Sayıştay	21
3.1.2.6 Ekonomik ve Sosyal Komite	22
3.1.2.7 Avrupa Yatırım Bankası	22
3.1.2.8 Avrupa Para Enstitüsü ve Avrupa Merkez Bankası	23
3.2 AB Denizcilik Politikası, Deniz Taşımacılığı Müktesebatı ve Uluslararası Organizasyonlar	23
3.2.1 AB Deniz Ticareti ve Genel Denizcilik Politikası	23
3.2.2 AB Denizcilik Politikası'nın Tarihsel Gelişimi	24
3.2.3 Rekabet Kuralları	28
3.2.4 Deniz Güvenliği	28
3.2.5 Kabotaj	31
3.2.6 Denizcilik Alanında Devlet Yardımları	32
3.2.7 Liman Politikası	32
3.2.8 Dış İlişkiler	33
3.2.9 Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları	34
3.2.10 Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları	36
3.2.11 Traceca Programı	37

3.3	AB, IMO ve ILO	39
3.3.1	IMO Tarihi, Yapısı ve Çalışmaları	41
3.3.1.1	IMO'nun Yapısı	42
3.3.1.2	IMO Sözleşmeleri	45
3.3.2	ILO Tarihi, Yapısı ve Çalışmaları	47
4.	TÜRKİYE'DE DENİZCİLİĞİN AB DENİZCİLİK POLİTİKALARI DOĞRULTUSUNDA ENTEGRASYONU	50
4.1	Türk Denizciliği ve Avrupa Birliği	50
4.1.1	Türkiye'de Deniz Kabotajı ve AB Müktesebatına Uyumu	51
4.1.2	Deniz Güvenliği	54
4.1.3	Limancılık	59
4.1.4	Uyum İçin Getirilebilecek Öneriler	60
4.1.5	Denizcilik Konusunda AB'ye Uyum İçin Yapılan Kurumsal Çalışmalar	62
4.1.6	Türkiye ve Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri	64
4.2	Türk Denizcilik Sektörü	66
4.2.1	Deniz Taşımacılığı	68
4.2.2	Gemi İnşa Sanayi	71
4.2.3	Limancılık	73
4.2.4	Liman Devleti Kontrolü	74
5.	İLERLEME RAPORLARI İLE AB'YE YENİ ÜYE ÜLKELER İLE ADAY ÜLKELERİN DENİZCİLİK ALANINDAKİ UYUM SÜREÇLERİ	76
5.1	Ülke Profilleri	76
5.2	Kabotaj	79
5.3	Kurumsal Gelişme	80
5.4	İç Su Yolu Taşımacılığı	84
5.5	Deniz Güvenliği	86
5.6	Devlet Yardımları	89
5.7	Gemi Adamları	90
6.	SONUÇLAR VE TARTIŞMA	91
	KAYNAKLAR	96
	EK	100
	ÖZGEÇMİŞ	113

KISALTMALAR

IMO	: International Maritime Organization
AB	: Avrupa Birliği
NATO	: North Atlantic Treaty Organization
OECD	: Organization for Economic Co-operation and Development
AET	: Avrupa Ekonomik Topluluğu
MDAÜ	: Merkezi ve Doğu Avrupa Ülkeleri
GKRY	: Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
AKÇT	: Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu
EURATOM	: The European Atomic Energy Community
ECOFIN	: Economic and Financial Affairs
ECB	: European Central Bank
EUROS	: European Register of Shipping
EC	: European Commission
AT	: Avrupa Topluluğu
DGTREN	: Avrupa Komisyonu Ticaret/Trafik Genel Müdürlüğü
EQUASIS	: European Quality Shipping Information System
MARPOL	: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
UNCLOS	: United Nations Convention on the Law of the Sea
TEN-T	: Trans-European Transport Networks
PETra	: Pan-European Transport Areas
GPS	: Global Positioning System
TRACECA	: Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia
ILO	: International Labour Organization
ISPS	: International Ship and Port Facility Security Code
IMCO	: Inter-governmental Maritime Consultative Organization
SOLAS	: International Convention for the Safety of Life at Sea
MSC	: Maritime Safety Committee
MEPC	: Maritime Environment Protection Committee
FSI	: Flag State Implementation
MOU	: Memorandum of Understanding
PSC	: Port State Control
GRT	: Gross Registered Tonnage
DWT	: Deadweight Tonnage
ISM	: International Security Management Code
Ro-Ro	: Roll on Roll off
PSCO	: Port State Control Officer

TABLO LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 4.1. Türk Bayraklı Gemilerin Paris MOU Kapsamında Tutuklanma Oranları.....	57
Tablo 4.2. Denizcilik Alanında AB'ye Kurumsal Uyum Çalışmaları.....	63
Tablo 4.3. Türk Deniz Ticaretinin Gelişimi ve Yerli Bayrak Kullanımı.....	69
Tablo 4.4. 1995-2005 Yılları Arası Türk Gemi İnşa ve İhraç Verileri.....	72
Tablo 5.1. Romanya Ekonomik Verileri	76
Tablo 5.2. Romanya Deniz Ticareti	77
Tablo 5.3. Bulgaristan Ekonomik Verileri	77
Tablo 5.4. Bulgaristan Deniz Ticareti	77
Tablo 5.5. Hırvatistan Ekonomik Verileri	78
Tablo 5.6. Paris MOU Denetlemelerinde Türkiye, Romanya, Bulgaristan, Güney Kıbrıs ve Hırvatistan'ın Gemi Tutulma Oranlarının Yıllara Dağılımı.....	83

ŞEKİL LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 4.1 : Türk Deniz Ticaret Filosunun DWT Dağılımı.....	67
Şekil 4.2 : Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Dağılımı.....	67
Şekil 4.3 : Türk Deniz Ticaret Filosundaki Gemi Sayısının Yıllara Göre Değişimi.....	68
Şekil 4.4 : Türkiye'nin Avrupa Birliği Ülkeleri ile Yaptığı Deniz Ticareti...	70
Şekil 4.5 : Türkiye'nin Karadeniz Ekonomik İşbirliği Ülkeleri ile Yaptığı Deniz Ticareti.....	70
Şekil 4.6 : Ro-Ro Hatları ve Hatların Taşımacılıktaki Payları.....	71

AVRUPA BİRLİĞİ'NE GİRİŞ SÜRECİNDE AVRUPA DENİZCİLİK POLİTİKALARI VE TÜRKİYE'NİN UYUMU

ÖZET

Son yıllarda Türkiye'nin Avrupa Birliği üyeliğine verilen önemin artması ile Türk denizciliğinin Dünya standartlarını yakalaması gereksinimine, AB denizcilik politikaları ve ilgili müktesebatına uyum konusu da eklenmiştir. AB'nin denizcilik politikaları incelenmiş ve güncel olarak kısa mesafe deniz taşımacılığının desteklenmesi, denizcilikte serbest ve adil rekabetin korunması, deniz güvenliği ve deniz çevresinin korunması ve denizcilik sektörüne devlet yardımları başlıklarında politikaların yürütüldüğü belirlenmiştir. Türkiye de bu politikalar ve AB müktesebatı doğrultusunda kanunlarını uyarlamak ve kurumsal gelişimi sağlamak için çalışmalarını yürütmektedir. Yapılanlara bakıldığında Türkiye'nin AB denizciliğine uyum için aşamalı bir reform politikası yürüttüğü görülmektedir. Özellikle 2003 yılından itibaren gerek kanuni değişiklikler, gerek uygulama alanlarında Türkiye önemli gelişme kaydederek liman devleti denetimlerinin geliştirilmesi, uluslararası denizcilik sözleşmelerinin kabulü ve limanların TRACECA programına uygun hale getirilmesi gibi konularda çalışmalar yapılmıştır. Bununla birlikte, denizcilik için elverişli bir coğrafyaya sahip olmasına rağmen Türkiye'nin deniz taşımacılığında yeteri kadar faydalanmaması konuya verilen önemi etkilemektedir.

TURKEY'S HARMONISATION WITH EUROPEAN UNION MARITIME POLICIES IN THE PROCESS OF EUROPEAN INTEGRATION

SUMMARY

Lately, with the increase in importance given to the Turkey's state of being a candidate country to European Union, in addition to the requirement of reaching world standards, maritime sector of Turkey also has to deal with harmonizing itself with EU maritime policies and acquis. Studying maritime policies of EU, most up-to-date ones can be summarized under titles of promoting short sea shipping, conserving a fair and free competition in market, maritime safety and protection of marine environment, and state aid to the sector. According to these policies and EU acquis, Turkey is aligning its legislation and enhancing its relevant institutions. Looking back to what has been done; one can say that Turkey is following a gradual reform policy in harmonizing with EU maritime sector. Specifically, after year 2003 Turkey has achieved a good progress in both legislation and administrative work: improving port state controls, adopting most of the international maritime conventions and rehabilitation of port infrastructures in order to meet the requirements of TRACECA programme. Turkey, on the other hand, despite having the advantage of being settled on a favorable geographical position, is not taking the benefit of maritime transportation enough, which affects the importance given to the subject.

1. GİRİŞ

Denizcilik sektörü, Dünya ticaretini en fazla ilgilendiren sektörlerin başında gelmektedir. Ülkelerin ticaret yapabilmesi için mal ve hizmetin ulaştırmasında en verimli ve ucuz yöntem olan deniz taşımacılığının önemi artık yadsınamaz bir konumdadır. Bu düşüncüyü destekleyecek bir bilgi de değişen kaynaklara göre Dünya ticaretinin %85-90 gibi büyük bir oran ile denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştiğidir.

Deniz taşımacılığının diğer tüm sektörler için öneminin yanında taşıdığı risk ve sermaye ihtiyacının büyüklüğü ile uluslararası bir niteliğinin bulunması onu bir Dünya meselesi yapmaktadır. Deniz taşımacılığı sektörüne giderek daha fazla ihtiyaç duyulmasıyla deniz trafiği artmış ve güvenlik konuları hassas bir şekilde üzerine gidilmesi gereken bir uluslararası kurallar bütününe dönüşmüştür. Geçtiğimiz yüzyılda deniz ticaretinin hacminin artarak modernleşmesi sırasında güvenlik ve çevre hassasiyeti için alınan önlemler ile denizyolu taşımacılığına uluslararası bir düzen getirmeye çalışılmıştır. Gemi ve diğer deniz araçlarının, mürettebat ve yardımcı hizmetlilerin, yolcu ve yükün korunması ve deniz çevresine verilebilecek zararların engellenmesi için ülkelerin ortak katılımı ile Birleşmiş Milletler çatısı altındaki Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) 1958 yılında faaliyetine başlamıştır. Bu uluslararası organizasyon, ticari denizciliğe dair kod ve konvansiyonları ülkelerin katılımıyla hazırlayarak yürürlüğe koymuştur.

Zaman içerisinde teknolojinin gelişmesi, yeni risklerin doğması ve meydana gelen önemli deniz kazalarından alınan dersler ışığında IMO kod ve konvansiyonlarına yenileri eklenmiş ve mevcut olanlarda değişiklik yapılmış veya ek protokoller ile desteklenmiştir. Ayrıca bu kuralların uygulanması devletlerin inisiyatifine bırakılmamış, devletlerin IMO sözleşmeleri doğrultusunda hazırladığı kanunlar çerçevesinde liman ve bayrak devleti denetim sistemi doğmuştur. Denizyolu taşımacılığında standartların sağlanması için bunun önemi büyüktür.

Avrupa Birliği, deniz güvenliği ve deniz çevresinin korunmasında IMO sözleşmelerini esas almaktadır. Bununla birlikte bazı deniz kazalarının ertesinde

deniz güvenliğine ilişkin kanun paketleri de kabul edilmiştir. AB'nin denizcilik politikaları içerisinde önemli bir yer teşkil eden bu deniz güvenliği konusuyla birlikte deniz ticaretinin işleyişi ve hangi yöntemlerin uygulanacağına dair de AB'nin bugününü ve geleceğini şekillendiren politikaları oluşmuştur. Kısa mesafe denizyolu taşımacılığı, sektörde rekabet ve hizmet sunumu serbestisi, denizcilik alanında devlet yardımları ve limancılık başlıklarında diğer denizcilik politikalarından da bahsetmek mümkündür.

Türkiye, dış ticaretinin %88'ini denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştiren, filosu ile dünyada 24. sırada yer alan ve deniz ile oldukça uzun bir kıyısı olan bir ülke olarak AB'ye tam üye olmak için çalışmaktadır. Birliğe üyelik için yapılan uyum çalışmalarının ulaştırma kaleminde yer alan denizyolu taşımacılığında, hem müktesebata hem de AB denizcilik politikalarına uyum artık Türkiye'nin farkında olduğu bir hedeftir. Yaş ortalaması yüksek bir deniz ticaret filosuna sahip olan Türkiye'nin bu nedenle karşılaştığı güvenlik ve çevre kirliliği ile ilgili güçlükler, AB'nin reform beklediği denizcilikte kurumsal gelişme ve uluslararası denizcilik sözleşmelerinin kabulü ve uygulanması alanlarında Türkiye, çalışmalarını ve planlamasının yapmaktadır.

Türkiye'nin AB'ye üye olmak için denizcilik alanında yaptıkları ve yapması gerekenleri incelemek, AB'nin bu alanda ortaya koyduğu politikaları, çalışmaları ve mevzuatını, diğer uluslararası kurumlar ile olan bağını gözden geçirip Türkiye'deki mevcut durumu tanımlayıp bunu AB'deki ile kıyaslamak bu çalışmanın amacıdır.

2. AB VE TÜRKİYE İLİŞKİLERİ

Türkiye, Cumhuriyet'in kurulmasının ve Kurtuluş Savaşı'nın ardından büyük bir ekonomik kalkınma mücadelesi içine girmiştir. Bu mücadelenin sürdürülmesinde gelişmiş ülkelerin bilgi birikimi yurda getirilerek kalkınmanın teknik dayanağının oluşturulmasına çalışılmıştır. Bu bağlamda önceleri Avrupa ülkeleri, daha sonra da Amerika'dan bilgi akışının yanında modernleşme yönünden de Batı bize model oluşturmuştur. Aslında bu Batılılaşma ile modernleşmenin bir tutulması, 18. yy.dan beri devam eden Batı'ya duyulan hayranlığın bir uzantısıdır. Mustafa Kemal Atatürk'ün başlattığı devrimler ile Türkiye'nin modern bir devlet olması amaçlanmış ve Türk dış politikası bu yönde oluşturulmuştur. Her ne kadar Cumhuriyet'in ilk yıllarında ülke kendi modernizmini Batı'ya benzetmekle kazanmamaya çalışsa da zaman içinde bu bilinç azalmıştır.

İkinci Dünya Savaşı sonrası Dünya, Avrupa'nın da içinde bulunduğu iki büyük güç tarafından şekillenmeye başlamıştır. Politik, askeri, ekonomik ve sosyo-kültürel organizasyonlar bu savaşın hemen sonrasında Avrupa'da ortaya çıkmaya başlamıştır. Türkiye'nin Batı'ya yaklaşması da bu döneme denk gelmektedir ve bu amaçla, Avrupa Konseyi katılımı (1949), NATO (1951), Avrupa Birliği başvurusu (1959) ve OECD üyeliği (1961) gerçekleştirilmiştir. Günümüze kadar bu Batı'ya yönelme politikası Türkiye'nin temel dış politika çizgisini oluşturmuş ve hiç değişikliğe uğramamıştır. Türkiye'nin AB'ye tam üyeliği de bu çerçevede dahilinde değerlendirilmelidir [1].

Batı'nın sınırında bir İslam ülkesi olan Türkiye, kalkınmasını sürdürebilmek için kıyısında bulunduğu Avrupa ile yakınlaşmaya başlamış ve bir entegrasyon sürecinin içine girmiştir. Türkiye tam üyelik statüsünü elde edemese bile AB üyeliği yolundaki çabalarını kendi demokrasisini ve ülkedeki demokratik hak ve özgürlükleri geliştirmek amacıyla kullanmaktadır. Yani ekonomik, toplumsal ve siyasal bir model olarak Ortadoğu ya da başka bir coğrafyadaki sistemleri değil de Avrupa'yı kendisine ölçüt olarak almakta, ve Avrupa Birliği'ne üyelik sürecini Atatürk

zamanından beri süregelmekte olan modernleşme çabalarının bir devamı olarak görmektedir [2].

Türkiye dış politikasının şekillenmesindeki önemli bir etken olan Batı'ya yakınlaşmaya ve bunun bir alt maddesi olan AB üyelik mücadelesi, ileriki bölümlerde işlenecek asıl konu olan Türkiye denizciliğinin AB denizcilik politikalarına uyumu konusuna temel oluşturmaktadır. Bu bağlamda bölümün devamında AB ve Türkiye ilişkilerine detaylı olarak yer verilmiştir.

2.1 Avrupa Birliği ve Türkiye

Avrupa Birliği (AB) ile ilişkilerimizin neredeyse 40 yıllık bir geçmişi vardır. Türkiye, Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun (AET) 1958 yılında kurulmasından kısa bir süre sonra Temmuz 1959'da Topluluğa tam üye olmak için başvurmuştur. Avrupa Ekonomik Topluluğu tarafından verilen cevapta, Türkiye'nin kalkınma düzeyinin tam üyeliğin gereklerini yerine getirmeye yeterli olmadığı bildirilmiş ve tam üyelik koşulları gerçekleşinceye kadar geçerli olacak bir ortaklık anlaşması imzalanması önerilmiştir [3].

1963 yılında imzalanan Ankara Antlaşması uyarınca kurulan Türkiye-AB ortaklık ilişkisinin nihai hedefi Türkiye'nin Topluluğa tam üyeliğidir. Anlaşma, hazırlık dönemi, geçiş dönemi ve nihai dönem olarak üç devre öngörmüştür. Geçiş döneminin sonunda ise gümrük birliğinin tamamlanması planlanmıştır. Anlaşmada öngörülen hazırlık döneminin sona ermesiyle birlikte, 13 Kasım 1970 tarihinde imzalanan ve 1973 yılında yürürlüğe giren Katma Protokol'de geçiş döneminin hükümleri ve tarafların üstleneceği yükümlülükler belirlenmiştir. Ancak gerek Ankara Anlaşması gerek Katma Protokol öngörüldüğü şekilde uygulanamamıştır. Bunun sorumluluğunu Türkiye ile Topluluk arasında paylaşmak gerekir. Ülkemiz 1970'li yıllarda içinde bulunduğu ekonomik krizler ve bazı siyasi tercihlerle Katma Protokol'den kaynaklanan yükümlülüklerini yerine getirmekten kaçınmıştır [3].

Türkiye kendi yükümlülüklerini yerine getirmemeye ve Toplulukla ilişkilere soğuk bakmaya başlayınca, Topluluk da kendi yükümlülüklerini aksatmaya ve ortaklık ilişkisinin geliştirilmesi istikametinde çaba harcamaktan kaçınmaya başlamıştır. Başlangıçta sadece ekonomik olan sorunlar, 12 Eylül döneminde ve

Yunanistan'ın 1980'de Topluluğa tam üye olmasıyla siyasi boyutlar da kazanmaya başlamıştır. Topluluk-Türkiye ilişkileri dondurulmuş ve mali işbirliğine son verilmiştir. Katma Protokolün ise sadece ticari hükümleri işlemeye devam etmiş, diğer bütün hükümleri atıl kalmıştır [3].

Ankara Antlaşması imzalandığında Avrupa Ekonomik Topluluğu Başkanı Walter Hallstein “Türkiye Avrupa’nın bir parçasıdır” Açıklamasının yapmıştır. Bu tarihlerde açıklamaya kayda değer bir itiraz gelmemiştir. Zamanın ortak anlayışı, Sovyet bloğuna karşı Türkiye’nin değerli bir ortak olduğu ve bu nedenle Batı sistemine sıkıca entegre edilmesi gerektiğidir. Bunun üzerinden henüz otuz yıl geçmeden, soğuk savaşın 1989 yılında aniden sona ermesiyle Türkiye’nin Avrupa için göreceli değeri ikinci sıraya düşmüştür [4].

Ankara Antlaşması’nın, Kasım 1970 tarihinde imzalanan bir ek protokolle kapsamı genişletilmiştir. Buna göre, Türkiye ile AET arasındaki ticarete gümrük kotaları ve vergiler Türkiye lehine kaldırılmıştır. Bunun ardından, Türkiye-AET ilişkileri ülkemizdeki 1980 ihtilali nedeniyle geçici olarak askıya alınmıştır. 1983 yılında yapılan çok partili seçimlerin ardından ilişkiler yeniden kurulmuş ve Türkiye 1987 yılında tam üyeliğe başvurmuştur [5].

1983 yılında Türkiye’de sivil idarenin yeniden kurulması ve 1984 yılından itibaren ülkemizin ithal ikamesi politikalarını hızla terk ederek dışa açılma sürecini başlatması ilişkilerimizi yeniden canlandırmıştır. Türkiye bir taraftan 14 Nisan 1987’de AB’ye tam üyelik müracaatında bulunmuş, diğer taraftan ertelenmiş bulunan gümrük vergileri uyum ve indirim takvimini 1988 yılından itibaren hızlandırılmış bir şekilde yeniden yürürlüğe koymuştur [3].

AB Komisyonu tam üyelik müracaatımıza 1989 yılında verdiği yanıtta, Türkiye’nin AB’ye üyelik konusundaki ehliyetini kabul etmekle birlikte, Topluluğun kendi içindeki derinleşme sürecini tamamlanmasına ve gelecek genişlemesine kadar beklenmesini ve bu arada Türkiye ile gümrük birliği sürecinin tamamlanmasını önermiştir. Bu öneri tarafımızdan da olumlu değerlendirilmiş ve gümrük birliğinin Katma Protokolde öngörüldüğü şekilde 1995 yılında tamamlanması için gerekli hazırlıklara başlanmıştır. İki yıl süren müzakereler sonunda 5 Mart 1995 tarihinde

yapılan Ortaklık Konseyi toplantısında alınan karar uyarınca Türkiye ile AB arasındaki gümrük birliği 1 Ocak 1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir [3].

11 Eylül olaylarının yankıları devam ederken Avrupa Birliği, küresel güvenlik açısından bulunduğu yeri tekrar düşünmek durumunda kalmıştır. Bu değerlendirmenin bir parçası olarak Avrupa Birliği, Türkiye ile ilişkilerini yeni bir ışık olarak g  rm  ştir. 1997 Lüksemburg Zirvesi'nde Türkiye'yi genişleme planlarının dışında bırakan Avrupa, Aralık 1999 Helsinki Zirvesi'nde Türkiye'nin tam üyelik durumuna olumlu yaklaşmıştır. Bu durum, Avrupa Birliği'nin Türkiye'nin Avrupa'nın güvenliği için değerini tekrar keşfettiğine işaret olmuştur. Türkiye'nin Kopenhag Kriterleri'ni yerine getirerek kanunlar, insan hakları ve azınlıkların korunması ile ilgili alanlarda yerine getireceği reformlar sonrasında tam üyelik müzakerelerine başlayabilmesi Avrupa Birliği tarafından şart koşulmuştur [4].

1999 Helsinki Zirvesi'nden sonra Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne   yeliğine itirazlar olmuş, bu itirazlar önceleri insan hakları ve idam cezası üzerinden yapılmış, ancak Türkiye'nin bu alanlarda yaptığı atılımlar itirazların Türkiye'nin sorunlu demokrasisine dayandırılmıştır. Türkiye, bu duruma azınlık hakları, ordunun etkisi ve devlet kurumlarının şeffaflığı gibi sorunlu görülen alanlarda yaptığı hızlı reformlarla cevap vermiştir. Bundan sonraki eleştirilerin kanunların uyarlanması üzerine yapılmasıyla Türkiye H  k  meti, bu alanda da kararlılık gösterdiğinde, Türkiye'nin tam   yeliğine itirazlar Kıbrıs meselesi üzerinden yapıla gelmiştir. Birleşmiş Milletler aracılığı ile hazırlana Annan Planı'nın Kıbrışlı Türkler tarafında kabul edilirken Kıbrışlı Yunanlılar tarafından reddedilmesi, Avrupa Birliği tarafında Türkiye'nin konumunu güçlendirmiştir [4].

2.2 Avrupa Birliği'nin Genişleme Süreci ve Türkiye

Avrupa Birliği 1993 Kopenhag zirve toplantısında aldığı kararlar uyarınca eski Varşova Paktı   lkeleri olan Merkezi ve Doğu Avrupa   lkelerini (MDA  ) kapsayan bir genişleme süreci başlatmıştır. AB Komisyonu'nun genişlemeye ilişkin stratejisine esas teşkil etmek üzere hazırladığı   neriler 16 Temmuz 1997 tarihinde "Gündem 2000" başlıklı bir raporda açıklanmıştır. Raporda MDA   ve GKRY'nin iki dalga şeklinde 2000'li yıllarda AB'ye tam   ye olmaları   ng  r  lm  ştir. İlk dalgada Kopenhag kriterlerine en fazla uyum gösterebilme yeteneğine sahip olduğu

değerlendirilen, Polonya, Macaristan, Çek Cumhuriyeti, Slovenya ve Estonya, söz konusu kriterlere göre daha geri bir durumda bulunan ikinci dalgada ise Slovak Cumhuriyeti, Litvanya, Letonya, Bulgaristan ve Romanya yer almıştır. Güney Kıbrıs Rum Yönetimi de daha önce alınan bir kararla söz konusu genişlemenin içine dahil edilmiştir. Türkiye ise genişlemenin kapsamına alınmamıştır. Gündem 2000 raporunda ülkemiz ile ilgili olarak, gümrük birliğinin tatminkar bir biçimde işlediği ve AB ile ülkemiz arasında ilişkilerin geliştirilmesi için sağlam bir dayanak teşkil ettiği, ancak siyasi durumun, mali işbirliği ile siyasi diyalogun 6 Mart 1995 tarihinde kararlaştırıldığı şekilde sürdürülmesine imkan vermediği, gümrük birliğinin uygulamasının ülkemizin bir çok alanda AB müktesebatını başarıyla üstlenebileceğini gösterdiğini, buna karşılık ekonomimizin makro ekonomik istikrarsızlık kısılcını kıramadığı ifade edilmiştir. Siyasi konularda ise insan hakları ve Güneydoğu sorunu ile ilgili bilinen görüşler tekrar edilmiş ve bu soruna askeri değil, siyasi bir çözüm bulunması gerektiği ifade edilmiştir [3].

Türkiye Komisyon'un kendisini AB'nin halihazır genişleme sürecinden dışlayan Gündem 2000'deki önerileri hakkında olumsuz görüşlerini ortaya koyarak, AB'nin bu yönde bir tutum almasının Türkiye-AB ilişkilerinin müktesebatıyla ciddi biçimde çelişeceğini vurgulamıştır.

12-13 Aralık 1997 tarihlerinde Lüksemburg'da yapılan Avrupa Birliği zirvesinde kabul edilen sonuç bildirisinin en önemli bölümü genişleme konusuna ayrılmıştır. Bu bildiri, genelde Komisyon'un Gündem 2000 raporunda yaptığı önerileri benimsemekle birlikte, ülkemiz için bunun ötesine giden bir içerik taşımıştır.

Lüksemburg Zirvesi sonrasında AB, Türkiye'nin tam üyeliğe ehliyetini bir kez daha teyit edilmiş, Türkiye'yi tam üyeliğe hazırlamak için bir strateji tespitini kararlaştırmış, bunlara karşılık, Türkiye ile AB arasındaki ilişkilerin güçlendirilmesinin aynı zamanda ülkemizdeki siyasi ve ekonomik reformların sürmesine, Yunanistan ile iyi ve istikrarlı ilişkilere sahip olunmasına ve Kıbrıs sorununa çözüm bulunması amacıyla BM gözetimindeki müzakerelerin desteklenmesine bağlı olduğu vurgulanmıştır [3].

Hükümetimiz Lüksemburg Zirvesinin sonrası 14 Aralık 1997 tarihinde yaptığı açıklamada, AB'nin Türkiye'ye yönelik yanlı ve ayırıcı tutumunu kınamış, bununla

birlikte ülkemizin tam üyelik hedefini muhafaza ettiğini ve AB ile var olan ortaklık ilişkilerinin sürdürüleceğini, ancak bu ilişkilerin geliştirilmesinin AB'nin yükümlülüklerini yerine getirmesine bağlı olacağını, AB'nin mevcut zihniyet ve yaklaşımı değişmedikçe ilişkilerimizin ahdi çerçevesi dışındaki konuları AB ile ele almayacağımızı belirtmiştir.

Avrupa Birliği ile ilişkilerimiz Lüksemburg Zirvesinden sonraki dönemde yukarıda belirtilen hükümet açıklaması çerçevesinde yürütülmüştür. Bu dönemde Komisyon Lüksemburg Zirvesi'nde kendisine verilen yönerge gereğince 4 Mart 1998 tarihinde Türkiye ile ilişkilerin geliştirilmesini konu alan bir strateji belgesini açıklamıştır. Söz konusu raporun giriş bölümünde, bu stratejinin uygulanmasıyla Türkiye'nin AB'nin genişleme sürecinde yer alacağı bildirilmiştir. Aynı bölümde, tarafımızdan eleştiri konusu yapılan, mali işbirliği alanındaki AB taahhütlerine de değinilmiş ve stratejide yer alan unsurların gerçekleşmesinin AB'nin Türkiye'ye taahhüt ettiği mali yardımların yürürlüğe konulması ile mümkün olabileceğine dikkat çekilerek, bu konuda yetkili bulunan Konsey'in söz konusu yardımları gecikmeksizin kullanılabilir hale getirecek düzenlemeyi yapması istenmiştir [3].

15-16 Haziran 1998 tarihinde gerçekleşen AB Cardiff Zirvesi sonunda adayların tam üyeliğe hazırlanma durumunu incelemek üzere kurulmuş bulunan ve AB Komisyonu'nun her aday için 1998 yılı sonunda bir rapor sunmasını öngören devreyi gözden geçirme mekanizmasına Türkiye de dahil edilmiş ve Türkiye için hazırlanacak raporun 1963 Ankara Ortaklık Anlaşmasının tam üyeliğimizi öngören 28. maddesi ve Lüksemburg başkanlık kararlarını temel alması öngörülmüştür. Belgede ayrıca, Komisyon tarafından Türkiye'yi tam üyeliğe hazırlamak için sunulan "Avrupa Stratejisi" onaylanmış, bu stratejinin Türkiye'nin önerileriyle de zenginleştirilebileceği vurgulanarak, hayata geçirilmesi için Komisyon'dan, gerekli mali desteğin sağlanması amacıyla çözüm yolları bulunması istenmiştir [3].

Öte yandan AB Komisyonu, Cardiff kararları doğrultusunda, diğer aday ülkelerle birlikte Türkiye için de hazırladığı ilerleme raporunu 4 Kasım 1998 tarihinde Türkiye'ye tevdi etmiştir. Rapor bazı önyargılı ifade ve tespitler içermekle birlikte, Komisyon tarafından Türkiye'nin aday ülke olarak algılandığının bir göstergesi sayılabilir. Ancak bu konuda 11-12 Aralık 1998 tarihlerinde yapılan Viyana Zirvesi'nde de önemli bir gelişme kaydedilmemiştir.

3-4 Haziran 1999 tarihlerinde Köln’de yapılan AB Hükümet ve Devlet Başkanları Zirvesi’nde Almanya tarafından hazırlanan ve Türkiye’nin beklentilerini karşılayabilecek nitelikteki taslak metin, İngiltere ve Fransa’nın desteğine rağmen, Yunanistan’ın ve diğer bazı üye ülkelerin olumsuz tutumları neticesinde kabul edilmemiştir [3].

4-5 Eylül 1999 tarihlerinde Finlandiya’nın Saariselka kasabasında yapılan Avrupa Birliği Dışişleri Bakanları Gayri Resmi toplantısında, deprem vesilesiyle tekrar gündeme gelen Türkiye ile mali işbirliği konusu ve ayrıca AB’nin genişlemesi bağlamında Türkiye’nin adaylığı ele alınmıştır. Ancak bu konuda Saariselka’dan herhangi bir karar çıkmamıştır. Aynı toplantıda deprem felaketi nedeniyle verilmiş bulunan 4 milyon Euro tutarındaki acil yardıma ilaveten, Türkiye’ye insani yardım ve yeniden yapılanma için 30 milyon Euro ve Avrupa Yatırım Bankası’ndan 500-600 milyon Euro kredi sağlanması kararlaştırılmıştır.

AB Komisyonu’nun, Cardiff Zirvesi kararları uyarınca, aday ülkeler hakkında hazırladığı raporlardan ikincisi, 13 Ekim 1999 tarihinde Komisyon Başkanı Romano Prodi tarafından açıklanmıştır. Türkiye, bu raporda, bu kez tam üyeliğe aday gösterilmiş ve Lüksemburg Zirvesinde diğer ülkeler için yapılmış olduğu gibi, ülkemize de somut bir Katılma Ortaklığı Stratejisi önerilmiştir [3].

Adalet ve içişleri konularının ele alındığı AB devlet ve hükümet başkanlarının özel zirve toplantısı 15-16 Ekim 1999 tarihlerinde Finlandiya’da Tampere kentinde yapılmıştır. Zirve’de ayrıca, genişleme ve bu kapsamda Türkiye’nin AB’ye adaylığı, konusu da gayri resmi olarak ele alınmıştır.

Türkiye, 10-11 Aralık 1999 tarihlerinde Helsinki’de yapılan AB Devlet ve Hükümet Başkanları Zirvesi’nde oybirliği ile Avrupa Birliği’ne aday ülke olarak kabul ve ilan edilmiş, diğer aday ülkelerle eşit konumda olacağı açık ve kesin bir dille ifade edilmiştir [3].

Helsinki Zirvesi kararlarına göre, Türkiye, diğer aday ülkeler gibi bir Katılım Öncesi Stratejisinden yararlanacaktır. Böylece, Türkiye topluluk programları ve ajansları ile, aday ülkeler ile Birlik arasında, katılım süreci çerçevesinde yapılan toplantılara katılma imkanına sahip olacaktır. Zirve Sonuç Bildirisi ayrıca, önceki AB Konseyi kararları çerçevesinde bir katılım ortaklığı hazırlanmasını öngörmektedir. Bu

ortaklığın aynı zamanda, siyasi ve ekonomik kriterleri ile, üye ülke olmanın gerektirdiği yükümlülükler ışığında ve AB müktesebatının üstlenilmesine ilişkin ulusal program ile bir arada, katılım hazırlıkları üzerinde yoğunlaşacağı belirtilmiştir. Komisyon ayrıca, Türk mevzuatının Topluluk müktesebatıyla uyumlaştırılması amacıyla, müktesebatın analitik incelenmesi sürecini hazırlamakla görevlendirilmiş, öte yandan, katılım öncesine yönelik mali kaynakların eş güdümü için tek bir çerçeve sunmaya çağırılmıştır [3].

2001 yılı içinde Ulusal Program'da öngörülen önceliklerin gerçekleştirilmesi için çalışmalar her alanda sürdürülmüştür. Ekonomik alanda, son yaşanan ekonomik krizle mücadele etmek amacıyla birçok reform gerçekleştirilmiştir. Bu reformlar ulusal programımızın bu alandaki öncelleriyle de birebir örtüşmektedir. Aynı zamanda, müktesebat uyumu için AB Genel Sekreterliği eş güdümünde ilgili kuruluşlarımızın kapsamlı çalışmaları da yıl boyunca devam etmiştir.

11 Nisan 2000 tarihinde, Lüksemburg'da yapılan Türkiye-Avrupa Birliği Ortaklık Konseyi'nde alınan karar uyarınca, AB müktesebatının analitik incelemesini gerçekleştirmek amacıyla 8 alt komite kurulmuştur. Bu karara göre alt komiteler Ortaklık Komitesi'ne rapor sunmak zorundadır. Alt komitelerin karar alma yetkileri yoktur. Alt komite toplantılarının ikinci turu da tamamlanmıştır [3].

Komisyonca daha önce hazırlanan çeşitli belgelerde, tarama sürecinin amacı, “müzakerelere başlamamış olan aday ülkeler açısından, AB müktesebatının daha iyi anlaşılması ve kademeli olarak benimsenmesini kolaylaştırarak, bu ülkelerin katılım hazırlıklarını hızlandırmak” şeklinde tanımlanmıştır.

Buna karşılık 2001 İlerleme Raporu, ülkemiz için tarama sürecinin başlatılması yerine farklı bir yöntem ortaya koymuştur. Ülkemizle tarama sürecine geçilmeyişine gerekçe olarak, birçok AB üyesinin, tarama sürecinin başlatılmasını üyelik müzakereleri ile eş değer gördüğü, Türkiye müzakerelere başlamak için siyasi kriterleri yerine getirmediği için, tarama sürecine de başlayamayacağı belirtilmektedir.

Bu çerçevede, İlerleme Raporu'nda Türkiye için önerilen ve diğer adayların tabi tutulduğu uygulamalardan farklılık arz eden süreç, teknik anlamda müktesebata

uyum konusunda daha derinleşmeye imkan tanıyacak olsa bile, siyasi açıdan ülkemizin beklentilerinin uzağında kalmıştır.

2001 İlerleme Raporu ve Strateji Belgesi, geneli itibariyle, yumuşak ve ülkemizdeki siyasi ve ekonomik reform çabaları teşvik eder bir üslupla kaleme alınmıştır. Ancak, Türkiye'nin halihazırda Kopenhag siyasi ve ekonomik kriterlerini karşılamaktan uzak bir noktada bulunduğu, üyelik süreci içerisinde hemen her alanda atılması gereken daha pek çok adım olduğu ve bunların, ulusal programın gözden geçirilmesi bağlamında, daha iyi bir öncelik sıralamasına tabi tutulmalarının ve sarıh takvimlere bağlanmalarının gerektiği de, altı çizilerek vurgulanmıştır [3].

İlerleme Raporu'nun siyasi bölümü ağırlıklı olarak insan hakları alanına yoğunlaştırılmıştır. Gerçekleştirilen tüm anayasa değişikliklerine rağmen, bunların uygulamasına ağırlık verilmiş ve bu uygulamayı görmeden bir değerlendirme yapılmasının uygun olmayacağı ifade edilmiştir. Genel ifadelerle Türkiye'nin gerçekleştirilen değişikliklere rağmen Kopenhag siyasi kriterlerinin yerine getirmemiş tek aday ülke olduğunun altı çizilmektedir.

Ekonomik alanda, yaşanan iki mali krizin, Türkiye'nin Kopenhag ekonomik kriterlerini karşılama yönünde ilave ilerleme kaydedememesinde büyük rol oynadığı ve bu krizlerin ekonomideki iyileşmeyi durdurarak, önceki istikrar programının uygulanmasına engel olduğu vurgulanmıştır.

Türkiye-AB ilişkilerinin 2001 yılında içerik bakımından diğer yıllara nazaran çok daha başarılı geçtiği görülmektedir. Türkiye için ilk katılım Ortaklığı Belgesi 8 Mart 2001 tarihinde AB Konseyi tarafından onaylanmıştır. AB Komisyonu tarafından hazırlanan söz konusu belge, Türkiye'nin üyeliğe hazırlanma sürecinde kısa ve orta vadede ilerleme kaydetmesi gereken alanları belirleyen bir yol haritası niteliği taşımaktadır.

2001 yılı Türkiye-AB ilişkileri açısından oldukça verimli bir şekilde sonuçlanmıştır. Bunda, başta Anayasa değişiklikleri olmak üzere, hukuki ve ekonomik alanlarda gerçekleştirilen reformlar ile müktesebat uyumu konusunda sağlanan ilerlemeler önemli rol oynamıştır. Ancak, bu ortamın oluşmasında, AB'nin kendi açısından öncelik verdiği Avrupa güvenlik ve savunma politikasında İngiltere ve ABD ile varılan mutabakat ve Kıbrıs'ta iki lider arasında görüşmelerin başlaması gibi

konularda Türkiye'nin katkılarıyla sağlanan gelişmelerin yarattığı olumlu havanın da etkili olduğu açıktır. Öte yandan, 11 Eylül olaylarının da Türkiye'nin önem ve değerinin anlaşılması bağlamında bu havanın oluşmasına yardımcı olduğunu kabul etmek gerekecektir [3].

12-13 Aralık 2002 tarihli Kopenhag Zirvesi'nde Türkiye bakımından iki önemli alanda kararlar alınmıştır. Bunlardan ilki Türkiye ile katılım müzakerelerinin başlatılmasına ilişkin süreçle ilgili değerlendirmelerdir. Türkiye açısından sonuç doğuran diğer önemli karar, taraflar arasında anlaşma sağlansın ya da sağlanmasın, Güney Kıbrıs'ın diğer 9 aday ülke ile birlikte 1 Mayıs 2004 tarihi itibarıyla AB üyeliğine kabul edileceğinin teyit edilmiş olmasıdır [6].

Zirve Sonuç Bildirgesi'nde Türkiye ile katılım müzakerelerinin başlatılması ile ilgili olarak, "AB Komisyonu'nun raporu ve önerisi temelinde, Türkiye'nin Kopenhag siyasi kriterlerini karşıladığına karar verilmesi halinde, 2004 Aralık ayında toplanacak olan Avrupa Konseyi'nin, Türkiye ile AB arasındaki müzakereleri gecikme olmaksızın başlatacağı" ifadesine yer verilmiştir.

Zirve sonrası Türkiye-AB ilişkileri büyük ölçüde Avrupa Konseyi'nin Zirve'de aldığı kararlar doğrultusunda gelişmiştir. Türkiye için Katılım Ortaklığı Belgesi AB tarafından revize edilmiş ve Nisan 2003 tarihi itibarıyla onaylanmıştır. Bu doğrultuda, Türkiye de yeni Katılım Ortaklığı Belgesi'nde yer alan hususları dikkate alarak Ulusal Programı'nı güncelleştirmiş ve yeni program 24 Temmuz 2003 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanan Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulmuştur [6].

Genişleme sürecinde Türkiye-AB ilişkileri, 17-18 Haziran 2004 tarihlerinde gerçekleştirilen Brüksel Avrupa Konseyi'nde de ele alınmıştır. Söz konusu zirvenin sonuç bildirgesinde;

- AB Konseyi'nin, Türkiye'nin reform sürecinde bugüne kadar gösterdiği ilerlemeleri takdirle karşıladığı,
- AB Konseyi'nin, Türk hükümetinin Kopenhag kriterlerini karşılama yolundaki kararlı çabalarından memnuniyet duyduğu,

- Bu bağlamda, gerçekleştirilen çalışmaların uygulamaya yansıtılmasının önemli olduğu,
- AB'nin özellikle yargının bağımsızlığı ve işleyişinin güçlendirilmesinde, temel özgürlüklerin (toplanma, ifade ve inanç) uygulanmasının geliştirilmesinde, sivil-asker ilişkileri ile Güneydoğu Anadolu'daki mevcut durumun Avrupa'daki uygulamalarla uyumlaştırılmasında Türkiye'ye yardım etmeye devam edeceği,
- Aralık 2004'de AB Konseyi, AB Komisyonu raporu ve tavsiye kararına dayanarak, Türkiye'nin Kopenhag siyasi kriterlerini yerine getirdiğine karar verdiği takdirde, Türkiye ile üyelik müzakerelerine gecikme olmaksızın başlanacağı,
- Avrupa Konseyi'nin, Türkiye'yi Topluluk adına Komisyon ve 25 üye ülkeyle Ankara Anlaşması'nın yeni ülkelerin katılımını dikkate alacak şekilde uyarlanmasına ilişkin müzakereleri tamamlamaya hazır olduğunu göstermeye davet ettiği ifade edilmiştir [6].

Ülkemiz ile ilgili ifadelerde üstü kapalı olarak, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin de diğer yeni üyeler ile birlikte Türkiye-AB Gümrük Birliği'ne dahil edilmesi yönünde Türkiye'ye çağrıda bulunulmuştur.

Türkiye'ye ilişkin 2004 İlerleme Raporu ve komisyon tavsiyesine yönelik olarak Avrupa Parlamentosu'nca hazırlanan Rapor, 15 Aralık 2004 tarihli Genel Kurul toplantısında kabul edilmiştir.

Bu raporda dikkat çeken bazı değerlendirmeler aşağıda yer almaktadır:

- Avrupa Parlamentosu, Türkiye'nin reformlarda kaydettiği genel ilerleme düzeyi göz önüne alınarak, Avrupa Konseyi'ne üyelik müzakerelerine gecikmeksizin başlanması çağrısında bulunmaktadır.
- Yeni bir Anayasa taslağı hazırlanması Türk devletinin modernleşmesi ve AB üyeliği için gerekli değişikliklerin yapıldığının önemli bir göstergesi olacaktır.
- Dini azınlıklara yönelik ayrımcı her türlü faaliyete son verilmelidir. Bu kapsamda ilk açık gösterge olarak Rum Ortodoks Ruhban okulunun açılması ve Alevilerin tanınması ve korunması talep edilmektedir.

- Müzakereler başladıktan sonra Türkiye'nin özgürlük, demokrasi, insan hakları, temel özgürlükler ve hukukun üstünlüğü prensiplerini ciddi ve devamlı ihlali durumunda müzakereler Avrupa Parlamentosu ile istişare edilerek askıya alınmalıdır.
- Komisyon ve Konsey, Türkiye'nin siyasi kriterleri karşılaması hususuna ilişkin yıllık raporlar hazırlamalı ve söz konusu raporlara yıl içinde yaşanan işkence olayları ile AB yesi devletler tarafından kabul edilen Türk mülteci sayısını da dahil etmelidir.
- Bölgesel istikrarın artırılması ve komşuları ile iyi ilişkilerin güçlendirilmesi bağlamında, Türkiye zellikle Atatürk Barajı inşasının su akışını ciddi olarak azaltması bağlamında, Irak ve İran'ın su gereksinimleri konusunda hassas olmaya davet edilmektedir. Türkiye'ye sınır aşan suların adilane paylaşımına yönelik olarak komşuları ile çalışma grupları oluşturma çağrısında bulunulmuştur.
- Rapor'da ayrıca, Türkiye'nin Ermenistan ile ilişkilerinin iyileştirilmesi ve geçmişte yaşanan olaylara ilişkin olarak ortak bir uzlaşma sağlanması yönündeki ifadelerin yanı sıra Fırat ve Dicle nehirlerinin paylaşımına yönelik değerlendirmeler de yer almaktadır [6].

16-17 Aralık 2004 tarihli Zirve toplantısında Avrupa Konseyi lkemiz ile müzakerelere 3 Ekim 2005 tarihinde başlanması kararını almıştır. Söz konusu karar kapsamında, Avrupa Komisyonu Konsey'e sunulmak üzere ülkemiz için 29 Haziran 2005 tarihinde müzakere çerçevesini kabul etmiştir. Bu ereve metinde aşağıdaki hususlar dikkati çekmektedir:

- Müzakerelerin nihai hedefi Türkiye'nin AB yeliğidir. Müzakere sürecinin ucu açıktır ve sonucu önceden garanti edilemez.
- zgrlk, demokrasi, insan haklarına saygı, temel haklar ve hukukun üstünlüğü prensiplerinin ciddi ve sürekli ihlali durumunda üyelik müzakereleri askıya alınabilecektir.
- Müzakerelerde kaydedilecek ilerleme özellikle aşağıdaki alanlardaki gelişmelere bağlı olacaktır:

- a) Kopenhag kriterlerine uyum,
 - b) Türkiye'nin, komşuları ile olan sınır anlaşmazlıklarını Birleşmiş Milletler kuralları çerçevesinde çözmesi,
 - c) Türkiye'nin, Kıbrıs probleminin çözümüne yönelik olarak çabalarına devam etmesi ve anılan ülke ile ikili ilişkilerini normalleştirmesi,
 - d) AB-Türkiye Gümrük Birliği'nden kaynaklanan yükümlülükler başta olmak üzere Türkiye'nin Ortaklık Anlaşması'ndan kaynaklanan yükümlülüklerini yerine getirmesi.
- Türkiye'ye yönelik olarak, kişilerin serbest dolaşımı, yapısal politikalar veya tarım gibi alanlarda uzun geçiş süreleri, derogasyonlar, spesifik düzenlemeler veya sürekli korunma önlemleri gündeme gelebilecektir.
 - Türkiye'nin katılımının ciddi mali sonuçları olabileceğinden, müzakereler ancak 2014 sonrası için, muhtemel mali reformlarla birlikte, mali çerçevenin belirlenmesini müteakiben sonuçlandırılabilir.
 - Müzakerelerin hızını Türkiye'nin AB müktesebatını doğru ve etkin uygulama düzeyi belirleyecektir [6].

29 Haziran 2005 tarihinde Avrupa Komisyonu, 2005 yılı içinde Türkiye'ye yönelik olarak hazırlanması öngörülen belgelerden, Türkiye İçin Katılım Müzakereleri Çerçevesi Taslağı'nı açıklamıştır. Taslakta, müzakereleri düzenleyen genel ilkeler, müzakerelerin içeriği, müzakere prosedürleri ve müzakere başlıklarına ilişkin taslak liste yer almıştır.

3 Ekim 2005 tarihinde, Lüksemburg'da toplanan AB Genel İşler ve Dış İlişkiler Konseyi, Aralık 2004 tarihinde AB Devlet ve Hükümet Başkanları Toplantısı sonuç bildirgesinden aldığı yetki ile Türkiye ile AB'ye üyelik müzakereleri çerçeve belgesini onaylamıştır. 20 Ekim tarihinde Avrupa Birliği'ne katılım müzakerelerinin başlamasının hemen ardından belirli bir takvim içerisinde bir yılda tamamlanması planlanan Tarama Süreci, 25. Fasıl olan Bilim ve Araştırma konusunda 20 Ekim 2005 tarihinde Brüksel'de yapılan Tanıtıcı Tarama Toplantısı ile başlamıştır [3].

3. AB TARİHİ VE AB DENİZCİLİK POLİTİKALARI

3.1 Avrupa Birliği Tarihi, Kurumları ve Genişleme Süreci

Günümüzün Avrupa ülkeleri geçmişte yüzyıllarca birbirleri ile savaşmışlardır. Bir çok insanın yaşamına mal olan bu yıkımlara bir son verip barışın sağlanması için Avrupalı liderler harekete geçerek ekonomik ve siyasi bir birliğin oluşturulması fikrinde birleşmişlerdir. Son olarak ikinci dünya savaşının Avrupa'ya yaşattığı sosyal ve ekonomik yıkım neticesinde, Avrupa'da 1950 sonrası birliğin oluşmasına yönelik girişimler artmıştır.

Avrupa ülkeleri başta Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu ile bütünleşme adımını atmış, bunu takiben Avrupa Ekonomik Topluluğu ve Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu kurulmuştur. Bu topluluklar daha sonra ortak bir çatı altında birleştirilecek ve Avrupa Toplulukları adını alacaktır.

1992 yılında Maastrich'de imzalanan antlaşma ile Avrupa Toplulukları birleştirilerek Avrupa Birliği kurulmuştur. Bu birliğin siyasi entegrasyon boyutuna sahip olduğu söylenebilir. Ekonomide ortak hareket etmenin yanında dış ilişkiler, ortak güvenlik, içişleri ve adalet konularında da işbirliği öngörülmüştür [7].

3.1.1 Avrupa Toplulukları ve Genişleme

3.1.1.1 Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu

Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu'nun kurulması yönündeki ilk girişim, 9 Mayıs 1950 tarihinde Fransız Dışişleri Bakanı Robert SCHUMAN'dan gelmiş ve Avrupa ülkelerine yapılan çağrıda, savaş sanayinin ana maddeleri olan kömür ve çeliğin üretim ve kullanımının uluslar üstü bir organın sorumluluğunda yönetilmesi öngörülmüştür. Schuman Planı esas alınarak yapılan görüşmeler sonunda AKÇT'yi kuran ve aynı zamanda bugünkü Avrupa Birliği'nin temelini oluşturan Paris Antlaşması, Almanya, Belçika, Fransa, Hollanda, İtalya ve Lüksemburg arasında 18 Nisan 1951 tarihinde Paris'te imzalanmış ve 25 Temmuz 1952 tarihinde yürürlüğe

girmiştir. AKÇT'ye İngiltere, İrlanda ve Danimarka 1.1.1973, Yunanistan 1.1.1981, Portekiz ve İspanya 1.1.1986, Finlandiya. İsveç ve Avusturya ise 1.1.1995 tarihinde katılmışlardır. "Montanunion" olarak da anılan bu anlaşma ile, üye ülkeler arasında bir ortak kömür ve çelik pazarı oluşturulması, ekonominin geliştirilmesi ve istihdam ile hayat seviyesinin yükselmesinin sağlanması hedeflenmiştir [8].

3.1.1.2 Avrupa Ekonomik Topluluğu

Avrupa Ekonomik Topluluğu, 1957 yılında altı Batı Avrupa Devleti (Almanya, Fransa, Belçika, Hollanda, Lüksemburg ve İtalya) arasında imzalanan "Roma Antlaşması" ile kurulmuştur. AET'ye hukuken ve fiilen uluslararası bir kuruluş olma niteliğini kazandıran Antlaşma, 1 Ocak 1958 tarihinde yürürlüğe girmiştir. AET'nin nihai hedefi Avrupa'nın siyasal bütünlüğe ulaşmasıdır. Bu hedefe varmak için öngörülen ekonomik dengeyi sağlamak üzere, ilk araç olarak üye ülkeler arasında malların, hizmetlerin, sermayenin ve emeğin serbestçe dolaştığı bir ortak pazar ve gümrük birliği kurulması öngörülmüştür [8].

3.1.1.3 Avrupa Toplulukları'nın Gelişimi ve Genişleme Süreci

Roma Antlaşması'nın 1958 yılı başında yürürlüğe girmesinden sonra, her üç Topluluk (AKÇT, EURATOM, AET) bakımından, özellikle de Roma Antlaşması'nın uygulanması açısından başarılı olarak nitelendirilebilecek bir dönem başlamıştır.

AKÇT, AET ve EURATOM'un birbirinden bağımsız olan organları, 8 nisan 1965 tarihinde imzalanan ve 1 temmuz 1967'de yürürlüğe giren Füzyon Antlaşması ile birleştirilmiştir. Böylece, tek bir komisyon ve konsey oluşturulmuş ve bu üç topluluk bir bütün olarak Avrupa toplulukları şeklinde adlandırılmaya başlamıştır [8].

Üye devletler arasındaki gümrük birliği 1 Temmuz 1968'de gerçekleşmiştir.

1969 yılında La Haye'de yapılan zirvede, Topluluklara katılma talebinde bulunan İngiltere, İrlanda, Danimarka ve Norveç ile konuya ilişkin müzakerelerinin başlatılması kabul edilmiştir, iki yıl süren müzakerelerden sonra İngiltere, İrlanda ve Danimarka tam üye olarak, 22 Ocak 1972 tarihinde Topluluğa katılmışlar, Norveç'in katılma anlaşması ise, adı gecen ülkede yapılan bir referandum ile reddedilmiştir.

1981 yılında Yunanistan'ın da Topluluğa katılmasıyla üye sayısı 10'a çıkmıştır. 1.1.1986 tarihinde İspanya ve Portekiz'in katılmasıyla Topluluğun üye sayısı 12'ye yükselmiştir [8].

Topluluğa üye ülkelerin sayısının 12'ye yükselmesi sonrasında, üyelik için başvuruda bulunan ülkelerin sayısında da artış gözlenmiştir. Türkiye'nin 14 Nisan 1987 tarihinde Topluluğa tam üyelik başvurusunda bulunmasının ardından, 17 Temmuz 1989'da Avusturya da müracaatta bulunmuştur. 4 Temmuz 1990'da Kıbrıs Rum Kesimi, 16 Temmuz 1990'da Malta, 1 Temmuz 1991'de İsveç, 18 Mart 1992'de Finlandiya, 20 Mayıs 1992'de İsviçre, 25 Kasım 1992'de Norveç, 31 Mart 1994'de Macaristan, 5 Nisan 1994'de Polonya, 22 Haziran 1995'de Romanya, 26 Haziran 1995'de Slovakya, 13 Ekim 1995'de Letonya, 24 Kasım 1995'de Estonya, 8 Aralık 1995'de Litvanya, 14 Aralık 1995'de Bulgaristan, 17 Ocak 1996'da Çek Cumhuriyeti, 10 Haziran 1996'da Slovenya bu doğrultuda karar almışlardır. 1 Ocak 1995 tarihi itibarıyla, daha önce Avrupa Serbest Mübadele Bölgesi (EFTA) üyesi olan, Avusturya, Finlandiya ve İsveç AB'ye tam üye olmuşlardır [8].

Yakın zamandaki son iki genişleme 2004 ve 2007 yıllarında olmuştur. 2004 genişlemesi ile birlik tarihindeki en büyük genişleme yapılmış ve Güney Kıbrıs, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Macaristan, Letonya, Litvanya, Malta, Polonya, Slovakya ve Slovenya birliğe üye olmuşlardır. Bulgaristan ve Romanya'nın birliğe katılımı ise yapılan müzakerelerin neticesinde 2007 yılında gerçekleşmiştir.

3.1.2 Avrupa Birliği Kurumları

Topluluk organları, Topluluğun temel yapısını teşkil eden Konsey, Komisyon, Avrupa Parlamentosu, Adalet Divanı, Ekonomik ve Sosyal Komite ve Bölgeler Komitesi'nin yanı sıra, Sayıştay, Avrupa Yatırım Bankası ve Avrupa Para Enstitüsü gibi yardımcı kurumlardan oluşmaktadır [8].

3.1.2.1 Avrupa Konseyi

Avrupa Konseyi üye ülkelerin dışişleri bakanlarından oluşmakla birlikte gündemdeki konuya göre ele alınacak konularla ilgili bakanlar düzeyinde temsilcilerden de oluşturulabilir. Toplam olarak 9 farklı Konsey yapılanması vardır: Genel İşler ve Dış İlişkiler, Ekonomik ve Mali İşler (Ecofin), Adalet ve İçişleri, İstihdam, Sosyal Politika, Sağlık ve Tüketici Hakları, Rekabetlilik (İç Pazar, Sanayi ve Araştırma),

Ulaştırma, Telekomünikasyon ve Enerji, Tarım ve Balıkçılık, Eğitim, Gençlik ve Kültür [3].

Konsey karar alma sürecinde, Komisyon tarafından hazırlanarak kendisine sunulan tasarıları inceler ve karara bağlar. Bir tasarımın yasalaşması konusunda kesin karar verecek olan organ Konsey'dir. Avrupa Toplulukları Konseyi 1987 yılında yürürlüğe giren Tek Avrupa Senedi ile hukukileşmiştir. Maastricht Antlaşması ile Avrupa Konseyi'ne ortak dış politika ve güvenlik politikasının oluşturulması görevi verilmiştir [8].

Konsey Başkanlığı, üye ülkeler tarafından dönüşümlü olarak, altı aylık süreler halinde üstlenilmektedir. Konsey Başkanı'nın görevleri; Konsey'in toplantıya çağırılması, gündemin belirlenmesi, tüzüklerin yürürlüğe sokulması, kararların, tavsiyelerin, yönergelerin ilgililerine bildirilmesi, Konsey tasarruflarının imzası ve Konsey'in Avrupa Parlamentosu'nda temsilidir [8].

3.1.2.2 Avrupa Komisyonu

Avrupa Komisyonu, AB politikalarının tasarlayıcısı ve koordinatörüdür. Mevzuat önerileri hazırlar, Parlamento ve Konsey'e sunar. Birliğin yürütme organı olarak Avrupa Birliği müktesebatını (direktif, yönetmelik ve kararları), Parlamento ve Konsey tarafından hazırlanan bütçe ve programları uygulamakla yükümlüdür. Topluluk antlaşmalarının koruyucusudur ve Adalet Divanı ile birlikte topluluk hukukunun doğru uygulanmasını sağlar. Uluslararası platformda ve uluslararası antlaşmaların müzakerelerinde özellikle ticaret ve işbirliği alanlarında Birliği temsil eder [3].

Komisyon, üye ülke hükümetlerince karşılıklı ortak anlaşmayla dört yıllık süre için atanan ve geçici niteliklerine göre seçilen bağımsız komiserlerden oluşmaktadır. Komiserler üye ülkelerin temsilcileri değil Topluluğun memurlarıdır. Komisyon Başkanı, Konsey tarafından komiserler arasından iki yıllık bir süre için atanmaktadır. Maastricht Antlaşması ile Komisyon üyelerinin çalışma süresi Avrupa Parlamentosu üyelerinin çalışma süresine paralel bir şekilde 5 yıl olarak belirlenmiştir [8].

3.1.2.3 Avrupa Parlamentosu

Üye devletlerin ulusal parlamentolarıyla benzer yetkilere sahip olan Avrupa Parlamentosu, AB halklarının demokratik siyasi iradesini temsil eder. 1986'da kabul edilen Avrupa Tek Senedi, mevzuat önerilerinin Komisyon'un aktif katılımıyla Parlamento ve Konsey tarafından iki kez görüşülmesini içeren bir işbirliği usulü getirerek Parlamento'nun yetkilerini arttırmıştır. Birlik Antlaşması (Maastricht Antlaşması) ile bir adım daha ileri gidilerek Parlamento'ya daha geniş kapsamlı yasama yetkileri verilmiştir. Antlaşma çerçevesinde kabul edilen yeni ortak karar usulüne göre Parlamento işçilerin serbest dolaşımı, tüketicinin korunması, eğitim, kültür, sağlık ve Avrupa-ötesi ağlar gibi birçok önemli alandaki yönetmeliklerin ve yönergelerin kabulü konusunda Konsey'le eşit statüye sahip kılınmıştır [3].

Avrupa Parlamentosu önceleri üye ülkelerin ulusal parlamentolarından seçilen üyelerden oluşmakta iken, Haziran 1979'dan bu yana üye ülkelerde Avrupa Parlamentosu için ayrı seçimler düzenlenmektedir. Avrupa Parlamentosu, üye ülke halklarının doğrudan genel oylarıyla seçilen temsilcilerinden oluşmaktadır. Beş yıllık bir süre için seçilen Parlamento üyeleri, mensup oldukları ülkelere göre değil, siyasi görüşlerine göre gruplaşmışlardır. Bir başka deyişle, Parlamento bünyesinde ulusal partiler yer almamakta, Avrupa düzeyinde örgütlenmiş politik gruplar bulunmaktadır. Siyasi gruplar Avrupa Parlamentosu toplantılarında sözlü veya yazılı soru sorabilmekte, tartışma açabilmekte ve gensoru önergesi verebilmektedirler [8].

Parlamento'nun yetkilerini üç başlık altında toplamak mümkündür:

- Topluluk mevzuatının oluşturulmasındaki yasama sürecine katılma yetkisi: Avrupa Parlamentosu'nun yasamaya ilişkin yetkileri görüş bildirmekte sınırlı olup, bağlayıcılığı bulunmamaktadır. Avrupa Parlamentosu, Toplulukların tam anlamıyla yasama organı olmamakla birlikte, Konsey birçok hususta, karar alırken Parlamento'ya danışmaktadır. Topluluk kurucu antlaşmalarında Parlamento'nun görüşünün alınması hususu belirli konularla sınırlandırılmış olmakla beraber, uygulamada, bütün önemli konularda görüşlerine başvurulması yoluna gidilmektedir.
- Bütçeye ilişkin yetkiler: Topluluk bütçesi, ancak Konsey ile Parlamento'nun onaylaması halinde kesinleştirilebilmektedir.

- Komisyon ve Konsey'i denetleme yetkisi: Avrupa Parlamentosu, Toplulukta yasama ve yürütme yetkilerinin kullanımını demokratik şekilde denetlemekte ve Topluluğun işleyişini kontrol etmektedir [8].

3.1.2.4 Adalet Divanı

Adalet Divanı, AB'nin en yüksek hukuksal organı niteliğini taşımaktadır. Lüksemburg'da 7 Ekim 1958 tarihinde kurulmuştur. Adalet Divanı, AKÇT Antlaşması ile kurulmuştur. AKÇT Adalet Divanı'nın asıl görev alanını işletmelerin başvuruları oluşturmuştur. Roma Antlaşması ile tek bir Adalet Divanı tesis edilmiştir. Divan, halen 16 yargıçtan oluşmaktadır [8].

Adalet Divanı kural olarak genel kurul şeklinde çalışır. Bunun dışında daireler halinde de çalışabilir. Daire kararları, Genel Kurul kararları ile aynı güçtedir.

Divan kararları temyiz edilemeyen ve bağlayıcı olan bir adli merci sıfatıyla Topluluk hukuk düzeni dahilinde meydana gelen hukuki ihtilafları, hukuk kurallarına ve adalete uygun olarak çözmek işlevini de yüklenmiştir. Adalet Divanı görevlerini üç Avrupa Topluluğu bakımından da üstlendiğinden, yetki alanı son derece geniştir. Adalet Divanı'nın yetki alanına giren davalar şunlardır [8]:

- Üye ülkelerin diğer üye ülkelere karşı açtığı davalar,
- Komisyon'un üye ülkelere karşı açtığı davalar,
- Topluluk kurumları aleyhine açılan davalar,
- İptal davaları.

Bunların dışında, Topluluk ile personeli arasında personel rejimine ait davalar; Avrupa Yatırım Bankası'nı ilgilendiren ihtilaflara ilişkin davalar; Konsey tüzüklerinde öngörülen para cezalarının uygulanmasına karşı açılan davalar da Adalet Divanı'nın görev alanına giren konulardır [8].

3.1.2.5 Sayıştay

Merkezi Lüksemburg'da bulunan Sayıştay 1975 yılında kurulmuş olup, Avrupa Birliği bütçesinin kurallara ve amaca göre kullanılmasını garanti eder. Sayıştay AB fonlarının yönetimini ayrıntılı bir şekilde kontrol eder. Bu nedenle AB fonlarını

kullanan kurum ve organlar Sayıştay'ın denetimine tabiidir ve istenen belge ve bilgileri Sayıştay'a vermekle yükümlüdür. Sayıştay her yıl rapor yayınlayarak Topluluk fonlarının yönetilmesiyle ilgili gözlemlerini aktarır [3].

Sayıştay'ın, Parlamento'nun görüşü alındıktan sonra Konsey tarafından 6 yıl için seçilen 15 üyesi bulunmaktadır [8].

3.1.2.6 Ekonomik ve Sosyal Komite

Ekonomik ve Sosyal Komite, değişik baskı gruplarının Avrupa Topluluğu'nda temsilini sağlayan danışma kurumudur. Komite; Avrupa Konseyi'ne, Komisyon'a ve Parlamento'ya danışmanlık yapar ve çalışmaları ile bu kuruluşların daha demokratik yapılar olmasını garantiler. Komitenin merkezi Brüksel'dedir. Komite üyeleri, dört yıllık dönemler için üye ülkelerin hükümetleri tarafından nüfus oranlarına göre belirlenir ve Bakanlar Konseyi tarafından atanırlar. Üyeler çalışmalarını tamamen bağımsız olarak yürütürler. Komite'nin üye sayısı 344'dür [3].

Komite, ekonomik ve sosyal hayatın çeşitli kesimlerinin temsilcilerinden oluşmaktadır. Bu çerçevede Komite'nin, üreticiler, çiftçiler, taşımacılar, işçiler, küçük esnaf ve zanaatkarlar, serbest meslek sahipleri, kamu yararına çalışan küçük ve orta ölçekli işletmeler, tüketiciler, çevreciler ve dernek temsilcilerinden oluşur [8].

3.1.2.7 Avrupa Yatırım Bankası

Avrupa Birliği'nin finans kurumu olan Avrupa Yatırım Bankası 1958'de Roma Antlaşması ile Birliğin hedeflerini gerçekleştirmesine yardımcı olarak yatırımları finanse etmek amacıyla kurulmuştur. Tüzel kişiliğe ve mali özerkliğe sahiptir. Banka üyeleri Avrupa Birliği üyesi devletlerdir. Bankanın merkezi Lüksemburg'dadır [3].

Genel olarak, Avrupa Toplulukları'nın azami 20 yıl vadeli kredi ve/veya garanti veren bir mali kuruluşu niteliğindedir. Banka'nın görevleri, sermaye piyasalarına ve kendi öz kaynaklarına dayanarak Ortak Pazar'ın dengeli kalkınmasına yardım etmektir. Az gelişmiş bölgelerin kalkınmasına yönelik projelerin, Ortak Pazar'ın gerçekleşmesinin gerekli kıldığı işletmelerin modernleştirilmesi veya faaliyet alanlarının değiştirilmesi gibi projelerin ve ortak çıkarlara hizmet etmekle beraber genişliği ya da niteliği nedeniyle üye ülkeler tarafından finanse edilemeyen projelerin finansmanını sağlamakla görevlendirilmiştir [8].

3.1.2.8 Avrupa Para Enstitüsü ve Avrupa Merkez Bankası

Avrupa Merkez Bankası (ECB), Avrupa Para Birliği'nin oluşmasından itibaren, 1 Haziran 1998 de faaliyete geçmiş, yeni para birimi Euro da, 1 Ocak 1999'da bankacılık işlemlerinde kullanılmaya başlanmış ve 1 Ocak 2002'de tedavüle çıkarılmıştır. Merkezi Frankfurt'ta bulunan Avrupa Para Enstitüsü 1994 yılından bu yana bunun zeminini hazırlamıştır. Euro'yu kabul eden ülkeler, Euro sistemi veya Euro bölgesini meydana getirmektedirler. Tüm AB üyeleri ise Avrupa merkez bankaları sistemini oluşturmaktadır. Avrupa Merkez Bankası, Avrupa Birliği'nin para politikalarını oluşturur ve yürütür, döviz operasyonlarını yönlendirerek ödemeler sisteminin düzgün çalışmasını sağlar [3].

3.2 AB Denizcilik Politikası, Deniz Taşımacılığı Müktesebatı ve Uluslararası Organizasyonlar

3.2.1 AB Deniz Ticareti ve Genel Denizcilik Politikası

Taşımacılık sektörü Avrupa Birliği'nin kilit sektörlerinden birini teşkil etmektedir. Gayri safı yurt içi hasılanın %6'sını ve istihdamın %4'ünü gerçekleştiren sektörde birçok kişi de taşımacılık ile ilgili sanayilerde istihdam edilmektedir. Taşımacılık aynı zamanda rekabet gücünün de çok önemli bir unsurudur [9].

Avrupa Birliği tarihi ve coğrafi unsurların yanı sıra, küreselleşmenin de etkisiyle deniz taşımacılığına halen çok bağımlıdır. Dış ticaretinin %90'ından fazlası ve iç ticaretinin %43'ü deniz yoluyla gerçekleşmektedir. Yılda ortalama bir milyar tondan fazla yük AB limanlarından yüklenmekte ve AB limanlarına boşaltılmaktadır. AB üyelerine ait denizcilik firmaları dünya filosunun üçte birini kontrol etmektedirler. Deniz ulaşımı sektörü gemi inşaat, limanlar, balıkçılık ve diğer hizmetler dahil olmak üzere Avrupa Birliği'nde yaklaşık 2.5 milyon kişi istihdam etmektedir [10].

Uzun yıllar boyu AB ortak bir denizcilik politikasına sahip olamamıştır. Birliğin ilk 20 yılında deniz taşımacılığı ile ilgili konular Roma Antlaşması'na ilgili konuda maddeler eklenmediğinden ihmal edilmiştir. Deniz ve hava ulaştırmasına ait uygun prosedür için Avrupa Konseyi'nin oybirliği ile karar vermesi kararlaştırılarak konu kapatılmıştır [11].

Roma Antlaşması'nın ilk versiyonunda Taşımacılık politikası, 74-84. maddeler arasında düzenlenen (Amsterdam Antlaşması ile konsolide edilen Antlaşmanın 70-80. maddeleri) ve "Ortak Politikalar" başlığı altında yer alan ve tarım politikası ile iki politikadan biridir. Bu durum taşımacılık politikasının stratejik önemini yansıtmaktadır [9].

Roma Antlaşması'nın yürürlüğe girdiği 1958 yılından beri AB taşımacılık politikası, kişilerin ve malların serbest dolaşımının sağlanabilmesi amacıyla yönelik olarak üye ülkeler arasındaki engellerin kaldırılması hedefine odaklanmış bulunmaktadır [9].

Ortak Taşımacılık Politikası'nın (OTP) hukuki çerçevesi 1958 yılından beri mevcut olmasına rağmen, bu kuralların pratik önlemlere dönüşümü uzun yıllar sınırlı bir düzeyde kalmıştır. Zira, Antlaşma ile OTP'nin geliştirilmesine ilişkin olarak Bakanlar Konseyi'ne gösterilen yol oldukça belirsizdir ve yalnızca demiryolu, karayolu ve iç su yollarına uygulanmıştır. Hava ve deniz taşımacılığının dahil olması ise Avrupa Adalet Divanı'nın antlaşmanın genel hükümlerinin deniz taşımacılığına da uygulanabileceği yönünde verdiği bir kararla kabul edilmiştir [9].

Ek kısmında AB denizcilik müktesebatının açıklamalı hali bulunabilir.

3.2.2 AB Denizcilik Politikası'nın Tarihsel Gelişimi

Paixão ve Marlow'a [12] göre Avrupa Birliği denizcilik politikalarını dönem bazında incelemek gerekirse bunu üç döneme ayırarak yapmak mümkündür. 1957'den başlayan bu dönemlerden önce birliğin bir ortak politikasının olmamasını ise ilk 6 üye ülkenin kıta ülkeleri olması ve bu nedenle ulaşımda daha çok karayolunu kullanmaları, az da olsa iç su yolu taşımacılığı yapmaları ile denizcilik sektörünün uluslararası kurallara bağlı olması ve bu nedenle birliğin bu kuralların dışına çıkamamasıdır. Birliğin üye ülkeleri zaten bu üyelikten önce uluslararası konvansiyonlara taraf olmuşlardı. Topluluk ile uluslararası hukuk arasında uyumsuzluk olmaması için 1957 Roma Antlaşması'nda denizcilik muaf tutulmuştur.

1957-1984 arası ilk dönem:

Avrupa Birliği denizcilik politikasının oluşmasına yönelik ilk adım İngiltere, Danimarka ve İrlanda'nın Birliğe katılması ile olmuştur. İngiltere ve Danimarka'nın bu sektöre olan ilgisi ve bu ülkelerden ada devletleri olan İngiltere ve İrlanda'ya

ulaşının hava veya deniz yolu ile yapılabilmesidir. Bir diğer etken de Yunanistan'ın üyeliğidir.

1976'da Komisyon tarafından yayınlanan raporda topluluk ile topluluk dışı ölkeler arasındaki denizcilikle ilgili sorunlara değinilmiş ve çözümler önerileri üzerinde durulmuştur. Bunlardan başlıcaları Doğu Bloğu ölkelerinin adil olmayan fiyat rekabeti ile ilgilidir. Bu doküman topluluk denizcilik politikasının oluşması için ilk girişimdir. Bunu takip eden çalışmalar sosyal, hukuksal, rekabet, emniyet ve çevresel konular üzerinde olmuştur [12].

1985-1994 arası ikinci dönem:

Yunanistan'ın üyeliği, Avrupa Birliği filosunun küçölmesi, ve üye olmayan ölkelerin fiyat kırması nedeniyle ortak bir denizcilik politikasının oluşturulmasına yönelik baskı artmıştır. Bu amaçla 1985'te bir rapor daha Komisyon tarafından yayınlanmış, bunda da deniz güvenliği, deniz kirliliğini önleme, liman devleti kontrolünün geliştirilmesi, limanlar, gemi adamları ile ilgili alınması gereken önlemler ileri sürölmüştür. Avrupa Komisyonu'nun 1986'da kabul ettiği ve 1977'den itibaren alınan önlemleri kapsayan paketi, birlik denizcilik politikasının temelini oluşturmuştur. Bu paketin getirdiği dört düzenleme; denizcilikte hizmet sunumu serbestisi, rekabet kuralları, adil olmayan fiyatlar, ve eşgüdömlü eylem planıdır. Hizmet sunumu serbestisinin birlik deniz ticaretine etkisi büyük olmuştur. 1986 paketi açık pazarı ve korumacılığın olmamasını, rekabet edilir ortamı ve adil fiyat düzenlemelerini sağlamayı amaçlamaktadır [12].

1989 yılına kadar denizcilik politikası adına bir gelişme olmamış, 1989 yılında Komisyon denizcilikle ilgili iki belge yayınlamıştır. Bunların ilki Birlik denizciliğinin sorunları ve bunların yasama ile düzeltilmesine yönelik önlemlerdir. Kabotaj, Avrupa Gemi Sicili (EUROS) ve donatanın yasal tanımı bu düzenlemeler arasındadır. İkinci belge ise sektöre devlet desteği ile ilgilidir.

Avrupa filosunun küçölmesini durdurmak, rekabet gücünü arttırmak ve Avrupa Birliği vatandaşı gemi adamlarına daha fazla iş alanı açabilmek amacıyla Avrupa Komisyonu EUROS adıyla bir Avrupa gemi sicilini teklif etmiştir. Gemiler Avrupa Birliği üyesi ölkelerinin bayrağının yanı sıra bu Birlik bayrağını da taşıyacaktır. Bu ikinci gemi sicilinin hedefi gemilerini serbest bayraklara kaydettiren gemi

sahiplerinin buradan elde ettiği avantajı EUROS ikinci siciliyle verebilmektedir. Topluluk filosuna duyulan ihtiyacı dört bakış açısına dayanarak açıklamak mümkündür. İlk olarak Birliğin ticarete diğer dünya ülke filolarına bağımlı olması, ekonomik ve savunma stratejileri açısından bir olumsuzluktur. İkinci durum ise uluslararası denizcilik konvansiyonlarının getirdiği kuralları yerine getirebilmek ve deniz güvenliği alanında standardı düşük gemileri eleyebilmek bu paralel gemi sicili sayesinde yapılacaktır. Bir diğer konu ise bilgi birikimine sahip çıkmaktır. Avrupalı gemicilerin sahip olduğu eğitimi koruyarak onu geliştirmek, bunda da ilgili uluslararası sözleşmelere uyum istenmektedir. Son olarak Topluluk filosundaki gemilerin serbest bayrağa geçişlerini durdurarak EUROS altında benzer elverişli ortam sağlamak ve bu sayede diğer bayraklara geçişin durdurulması amaçlardan biridir [12].

EUROS siciline geçiş Avrupalı gemi sahipleri arasında kabul görmemiştir. Buna sebep olarak işletme maliyetlerinin Avrupalı gemi adamlarının maliyetlerinden dolayı yükselmesi ve bu sicilin sağladığı faydaların yeni yükümlölüklerle nazaran daha az olması gösterilmektedir.

1990'ların başında 1989 önerileri kabul edilmiş liman devleti denetimi ve kabotajla ilgili hükümlere varılmıştır. Adalara deniz kabotajı 1 Ocak 1999 yılında serbest hale getirilmiştir. Yunanistan burada sosyo-ekonomik sebeplerle 2004 yılına kadar muaf tutulmuştur.

Herald of Free Enterprise (1987) ve Scandinavia Star (1990) deniz kazaları Avrupa Komisyonu'nun deniz güvenliği üzerine yoğunlaşmasını sağlamış ve konuyla ilgili bir rapor 1993 yılında yayınlanmıştır. Bunu takip eden iki yasa tasarısı, deniz kirliliğine yol açan deniz kazalarını önlenmesi ve yolcu gemilerinin güvenliği üzerine çıkarılmıştır [12].

1995'ten günümüze kadar olan üçüncü dönem

Avrupa Birliği'nin ekonomik performansında hizmet sektörünün ve ulaştırmanın büyüyen önemini denizcilik sanayisi önemli şekilde yansıtmaktadır. 1996 yılında “Yeni Bir Denizcilik Stratejisine Doğru” başlığı ile AB Konseyi bir politika belgesi yayınlamıştır. Bu politika ile Birlik içinde daha kaliteli bir denizciliğe yer verilmek istenmekte ve genel olarak şu altı temel konu göz önüne alınmaktadır:

- Uluslararası kuralların uygulanması,
- İnsan unsuru,
- Yolcu gemilerinin daha emniyetli duruma getirilmesi,
- Emniyetli trafik akışının sağlanması,
- Deniz işletmeciliğinde kalitenin iyileştirilmesi,
- Gemilerin neden olduğu kirliliğe karşı denizlerin ve iç suların korunması [11].

Avrupa Birliği demiryolu, deniz ve iç su yolu taşımacılığındaki atıl kapasiteye dikkat çekerek 1995 yılında Komisyon'un yayınladığı raporda kısa yol deniz taşımacılığının geliştirilmesinin gerekliliğini belirtmiştir. Kısa yol deniz taşımacılığının kalite ve verimliliğinin artırılması, liman ve altyapıların iyileştirilmesi ve Birliğin ortak ulaştırma politikasına bu ulaştırma yönteminin dahil edilmesi bu rapora dahil edilmiştir [12].

1997 yılında Komisyon, limanlar üzerine bir yeşil kitap belgesi yayınlamış ve limanların geliştirilerek modlar arası ulaştırmaya uygunlukları, liman içi ve limanlar arası rekabetin serbestliği hedeflenmiştir. Limanlar böylece verimliliklerini arttırarak dakiklik ve entegre edilmiş tedarik zinciri beklentilerini karşılayabilme gibi kavramlara cevap verebilme üzerine yoğunlaşmışlardır [12].

Birliğin kısa yol deniz taşımacılığına yönelmesi, karayolu taşımacılığıyla rekabet edebilecek bir alternatif olmasındandır. Bu tür taşımacılık hareket kabiliyetinin arttığı, çevreye daha duyarlı ve güvenli olmasıyla karayolu taşımacılığına yeğ tutulmaktadır. Ayrıca kullanılmayan kapasitesi ile ekonomik gelişmeden kaynaklanacak talep artışını karşılayabilecektir [12].

1996 yılında Avrupa denizciliğinin kalitesini arttırmayı amaçlayan ve denizcilik endüstrisini gemi inşa, limanlar ve diğer aktiviteler başlıklarıyla analiz eden Komisyon raporları yayınlanmıştır. Liman devleti kontrolü sayesinde emniyetsiz deniz seyrine sebep olacak etmenlerin bertaraf edilmesi de bu senede yayınlanan raporlarda hedeflenmektedir [12].

1999 Aralık ayındaki raporla kısa mesafeli deniz taşımacılığının kısa orta ve uzun vadede teşvik edilmesi kararı verilmektedir. Kısaca liman devleti kontrolleri ile güvenlik ve standartlara uygun denizciliğin sağlanması ve kısa mesafeli denizciliğin geliştirilmesi günümüzdeki Avrupa Birliği denizcilik politikasının çerçevesini oluşturmaktadır [12].

3.2.3 Rekabet Kuralları

Konsey, antlaşmanın 85(3). maddesinin konsorsiyumlara uygulanmasına ilişkin (EC) 479/92 sayılı yönetmeliği Şubat 1992’de kabul etmiştir. Komisyon, 479/92 sayılı Konsey Yönetmeliği’ne uygun olarak antlaşmanın 85 (3). maddesinin deniz taşımacılığı şirketleri arasındaki çeşitli anlaşma, karar ve uyumlu eylem kategorilerine uygulanması hakkında (EC) 870/95 sayılı Yönetmeliği Nisan 1995’de kabul etmiştir [9].

Komisyon, Nisan 1992’de deniz taşımacılığı sektöründe hakim durumun kötüye kullanılmasına ilişkin ilk kararını almıştır. 92/262/EC sayılı karar ile bir kısım deniz taşımacılığı şirketlerine Fransa ile 11 Batı Afrika ülkesi arasında trafik paylaşım karteli oluşturmaktan ceza verilmiştir [9].

3.2.4 Deniz Güvenliği

Topluluk, genel olarak denizcilik politikasını Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Konvansiyonları ve kuralları çerçevesinde oluşturmaktadır. IMO, AT denizcilik kurallarının birçoğundan esinlenmiş olmasına rağmen, Amoco Cadiz, Exxon Valdez. the herald of Free Enterprise, Estonya ve yakın zamanda Erika, Baltık Taşıyıcısı ve Prestige gibi dramatik deniz kazaları neticesinde bir dizi sıkı AT önleminin dikkate alınması gerekliliği ortaya çıkmıştır [9].

1993 yılında Komisyon, deniz güvenliği stratejisini düzenleyen ortak güvenli denizler politikası belirlenmesine ilişkin olarak Konsey’e bir bildirim sunmuştur. Bu bildirim onaylanmıştır. Bu stratejiye uygun olarak Konsey, 1994 yılında, biri denizcilerin eğitiminde asgari düzey, diğeri gemi kontrolü ve denetimi hakkında olmak üzere iki direktif, ayrılmış balastlı petrol tankerlerinde, balast boşluğunun tonaj ölçümüne ilişkin bir yönetmelik kabul etmiştir. Konsey, liman devleti kontrolü hakkında bir direktifi Haziran 1995’de, Ro-Ro yolcu gemilerinin güvenli idaresine ilişkin bir yönetmeliği Aralık 1995’de kabul etmiştir [9].

1998 yılında yolcu gemilerinin güvenlik kuralları ve standartları, liman ülkesi kontrolü, denizcilerin eğitim düzeyi, klas kuruluşları ve AT içindeki yolcu gemilerinde seyahat eden kişilerin kaydedilmesi hakkında yeni ve değiştirilen mevzuat kabul edilmiştir [9].

AB Konseyi, Erika Paketi olarak da adlandırılan paketi Aralık 2000'de onaylamıştır. Paket limanlardaki denetimin artırılmasına, klas kuruluşlarının faaliyetlerinin kontrollerinin sıkılaştırılmasına ve tek cidarlı tankerlerin zaman içerisinde yasaklanmasına ilişkin önlemleri içermektedir. Bu paket Komisyon tarafından Mart 2000'de Konsey'in önüne getirilmiş ve Konsey Aralık 2000'de ortak pozisyon alıncaya kadar, çok kısa bir zamanda (AB karar alma süreci anlamında) deniz güvenliğinin AB gündemindeki önemini göstermiştir [9].

AB Parlamentosu'nda da kabul edilerek yürürlüğe giren ve 2003 yılında uygulanmasına başlanmış olan Erika-1 Paketi, şu önlemleri içeriyordu:

- 15 yaşından büyük olan ve iki yıl içerisinde liman devleti kontrollerinde iki defadan fazla alıkonan gemilerin AB limanlarına girmesinin yasaklanacaktır. Her altı ayda bir yayınlanacak kara listeye ek olarak yaşlı gemilerin üzerindeki sorumluluk arttırılacaktır. Üye ülkeler kontrollerde daha sıkı denetim amacıyla daha fazla kontrol elemanı yetiştirecektir.
- Klas kuruluşları daha etkin bir şekilde kontrol edilecektir.
- Komisyon tek cidarlı gemilerin AB sularından geçişinin yasaklanmasını önermektedir. Bu konuda ABD tarafından benimsenmiş olan takvim uygulanacaktır.
- İkinci aşama olarak, Komisyon tamamlayıcı anlamda şunları önermektedir:
- Denizcilik sektöründeki bütün kuruluşların sistematik olarak bilgi alışverişinde bulunmaları, özellikle EQUASIS (Avrupa Kaliteli Deniz Taşımacılığı Bilgi Sistemi: European Quality Shipping Information System) sisteminin daha da geliştirilmesi sağlanacaktır.
- Gemilerin seyri için daha ileri düzeyde gözetlenmesi gerçekleştirilecektir. Bu konuda özellikle tankerler tarafından sıklıkla kullanılan deniz sahalarına ağırlık verilmelidir.

- Deniz güvenliği konusunda Avrupalı yapılanma oluşturulmalıdır.
- Deniz yoluyla yapılan petrol taşımacılığı içerisinde bulunan farklı aktörlerin sorumlulukları konusunda ölçütler geliştirilmelidir [13].

Buna ilave olarak, petrol tankeri Erika'nın batmasının ardından, deniz güvenliği alanında Topluluk önlemlerini düzenleyen ikinci öneri paketi de Avrupa Komisyonu tarafından 4 Aralık 2000 tarihinde kabul edilmiştir. Bu ikinci paket AB Bakanlar Konseyi'nde 5 Nisan 2001 tarihinde tartışılmıştır. Söz konusu paket, deniz trafiğinin izlenmesi, kontrolü ve bilgi akışını sağlayacak bir Topluluk sistemi oluşturulmasına ilişkin bir direktif teklifini, Avrupa sularında petrol nedeniyle ortaya çıkan kirlenmenin zararlarının tazmin edilmesi amacıyla bir fon oluşturulmasını ve alınabilecek önlemler ile Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı kurulmasına ilişkin birer yönetmelik teklifini içermektedir [9].

Yukarıda belirtilen 5 Nisan 2001 tarihli toplantıda üye ülkeler, Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı kurulması teklifini memnuniyetle karşılamışlardır. Diğer iki teklif hakkında ise üye ülkeler, bölgesel düzeyde konuya yaklaşılmaması öncesinde uluslararası yaklaşım yönündeki tercihlerini dile getirmişlerdir.

Tazmin için bir fon oluşturulması hususunda ise üye ülkelerin büyük bir bölümü mevcut tazmin miktarını yüklenmeye çalıştıkları için öncelikle IMO çerçevesinde uluslararası yaklaşımın yanında olduklarını belirtmişlerdir. IMO'ya bağlı Petrol Kirliliği Örgütü anılan konu hakkında 2001 yılı Haziran ayında bir müzakere oturumu organize etmiştir [9].

Kasım 2002 tarihindeki Prestige tankeri kazası sonrasında toplanan AB Bakanlar Konseyi Prestige sonrası konusunda bir dizi önlemler konusunda karar almıştır. Bu kararlar:

- Tek ya da çift cidarlı olsun, 15 yaşını geçmiş bütün tankerler için bir "Durum Değerlendirmesi Sistemi"nin oluşturulması,
- Komşu ülkelerle de temasa geçerek, ağır yakıtların tek cidarlı tankerlerle taşınmasının önlenmesi; üye ülkelerin yine sektör ile temasa geçerek kaliteli deniz

taşımacılığını özendirmeleri ve ağır yakıtların tek cidarlı tankerlerle taşınmasını önlemeleri;

- Ağır yakıtların tek cidarlı tankerlerle taşınmasını yasaklamak konusunda MARPOL'da değişiklikler yapılması için IMO ile beraber çalışılması;
- Paris MOU ilkeleri uyarınca üzerinde anlaşılmış bulunan %25'lik gemi denetlenmesi oranının gerçekleştirilmesine üye ülkelerce özen gösterilmesi,
- Denetleme aralığının yüksek risk taşıyan gemiler için 12 aydan 6 aya indirilmesi;
- Üye ülkelerin Temmuz 2003'den geç olmamak kaydıyla zorda olan gemilerin kullanımına sunabilmek üzere sığınma yerleri (Places of Refuge) tesis etmeleri;
- Üye ülkelerin eksiklikleri görülen gemilerin kendi sahillerinden belli bir uzaklıkta seyretmeye mecbur tutmaları;
- Üye ülkelerin özellikle duyarlı deniz alanları dizayn ederek IMO'yu dizayn ve kontrol ölçütleri oluşturulması için uyarmak;
- Denizi kirletici maddeler taşıyan trafiğin sınırlandırılması ve kontrolü konusunda sahil devletlerine daha geniş yetkiler verecek değişiklikleri yapmak üzere UNCLOS'u gözden geçirmek;
- Kolay bayrak ülkelerinin sorumsuzluğa ve ihmalkarlığa tolerans gösteren yaklaşımlarını engellemek amacıyla ilgili uluslararası kuralların yeniden gözden geçirilmesi;
- Denizcilerin çalışma ve staj koşullarının desteklenmesi olarak özetlenebilir [13].

3.2.5 Kabotaj

Kabotaj hakkına ilişkin 3577/92 sayılı yönetmelik 1992 yılı Aralık ayında Konsey tarafından kabul edilmiştir. Yönetmelikle gemilerini tescil ettiren donatanlara 1993 yılı Ocak ayından itibaren serbest kabotaj hakkı verilirken, herhangi bir üye ülkede

kabotaj hakkına sahip olmak için gerekli koşulları sağlayan gemilere o ülkenin bayrağını taşıma hakkı verilmiştir [9].

AB'nin kabotajı serbestleştirmesi ile sadece AB üyesi ülkelere ait gemilerin diğer bir üye ülke limanındaki yükü başka bir limanına taşıyabilme hakkı tanınmıştır. Bu hak diğer Dünya ülkelerine tanınmamıştır. Yani AB, kabotajı kendi içinde yine korumaktadır.

3.2.6 Denizcilik Alanında Devlet Yardımları

1989 yılında Topluluk genelinde kullanılan devlet yardımı miktarında görülen artış üzerine Komisyon, denizcilik sektöründe verilecek yardımların hangilerinin ortak pazarla uyumlu olduğunu düzenleyen ilkeleri kabul etmiştir. Topluluğun ortak menfaatlerini tanımlayan iki ana hedef, Topluluk denizcilerinin istihdamı ve Topluluk bayrağı taşıyan gemilerin bakımınıdır. AT filolarının giderek küçülmesi ve azalan rekabet gücüne karşı önlem geliştiren üye ülkelerin politikaları arasında artan farklılıklar, Komisyon'u 1996 yılı Mart ayında yeni bir denizcilik stratejisi oluşturmaya götürmüştür. Söz konusu stratejinin geliştirilmesini takiben Komisyon tarafından, AB istihdamı korunurken devlet yardımlarında şeffaflığın artırılması, denizcilik bilgi birikiminin korunması ve güvenliğin geliştirilmesi amacına dönük revize edilen yeni ilkeler kabul edilmiştir. İlkeler genel olarak Komisyon tarafından onaylanabilir ve onaylanamaz yardım çeşitlerini belirlemiştir. Üye ülkelere söz konusu yeni ilkeleri kendi yardım rejimlerine adapte etmek için 18 aylık bir geçiş süresi verilmiştir [9].

3.2.7 Liman Politikası

AB Komisyonu'nun liman ve altyapıları konusundaki politika yapma alanında ilk girişimi 1997 yılında yayınlanan Yeşil Kitap ile olmuştur. Bu belge ile önerilen ilke ve politikalar ile liman verimliliklerini arttırmak, liman ve altyapılarını geliştirerek bunları modlar arası Trans-Avrupa ulaştırma ağına entegre etmek ve limancılık alanında adil ve serbest rekabetin sağlanması hedeflenmektedir. Belgedeki tavsiye kararlarını şu maddeler ile özetlemek mümkündür [14]:

- Limancılık hizmetlerinde kalitenin artırılması için limanların Trans-Avrupa taşımacılık ağına dahil edilerek liman altyapılarının geliştirilmesi,

- Pan-Avrupa deniz ulaştırması koridorları,
- Liman hizmetleri pazarına girişte serbestlik ve limanlar arası serbest ve adil rekabet,
- Limanlar üzerine araştırma-geliştirme faaliyetlerinin arttırılması.

Limanların AB'nin Trans-Avrupa ulaştırma ağları (TEN-T) projesinde önemli role sahip olması kaçınılmaz olacaktır. Avrupa taşımacılık sisteminde verimliliğin arttırılması, AB ile diğer Dünya ölkeleri arasındaki ticaretin gelişmesi, kara taşımacılığındaki aşırı yükün azaltılması, adalar ve diğer çevresel bağlantıların sağlanması, TEN-T'nin modlar arası taşımacılık karakterini güçlendirmesi ile limanların üzerine önemli görevler düşmektedir [14].

AB'nin son dönemde üzerinde durduğu, kısa mesafeli deniz taşımacılığının desteklenerek karayolu taşımacılığına alternatif teşkil etmesini sağlama projesinde limanlarda da geliştirme gereği doğmuştur. Kısa mesafe deniz taşımacılığında yüklerin denizden karaya (veya karadan denize) iletilmesinde aradaki bağı oluşturan limanların bu talebe cevap verecek şekilde iyileştirilmeleri gerekmektedir. Limanlar , kargo geçiş süresinin azaltılması için yeniden tasarlanmalıdır [15].

AB'nin deniz trafiğini belli hatlarda yoğunlaştırarak üye devletler arası taşımacılık bağlarını güçlendirmek, karayolu taşımacılığındaki yükü azaltmak amacıyla başlattığı deniz otoyolları projesi için de limanların kritik bir rolü olacaktır [16].

3.2.8 Dış İlişkiler

Üye ölkeler arasında deniz taşımacılığı alanındaki dış ilişkilerde koordinasyonu sağlamak ve AB dışı deniz taşımacılığı firmalarının haksız uygulamalarını etkisiz hale getirmek amacıyla bir dizi yasal önlem yürürlükte bulunmaktadır. Deniz taşımacılığı alanında AB dış politikasının merkezinde, dünya pazarında girişlerin serbestleştirilmesini ve sağlıklı rekabet ortamını tesis ederek deniz taşımacılığı sektörüne ve ticari menfaatlerine en etkin şekilde hizmet etmek bulunmaktadır [9].

Paixão ve Marlow, Avrupa gemicilik hizmetlerinin tam global bir pazar olarak değerlendirilemeyeceğini belirtmişlerdir. Buna sebep olarak denizcilik endüstrisinin hizmetlerinin dağınık olması gösterilmektedir. Tam bir global endüstri haline

gelebilmesi için üretim, dış kaynak kullanma, hizmet sunumu dağılımı, ve hizmetlerin havacılık ve petrol endüstrisinde olduğu gibi küresel bir konuma sahip olması gerektiği belirtilmiştir [15].

3.2.9 Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları

Eski Doğu Bloğu ülkelerinin gelişmiş Avrupa ülkeleriyle ekonomik ve toplumsal uyumunun ve bütünleşmesinin sağlanmasında, özellikle demiryolu altyapısının geliştirilmesi amacıyla 10 adet Pan-Avrupa çok modlu ulaştırma koridoru belirlenmiştir. Batı Avrupa ülkeleri, Asya pazarlarına ulaşmak için güvenli, hızlı ve ucuz taşımacılığa olanak sağlayacak ulaştırma güzergahları arayışı içine girmişler ve ulaştırma stratejilerinde önemli değişiklikler yapmışlardır. Bu sürecin liderliğini Avrupa Birliği yürütmüştür. Pan-Avrupa kavramı oluşturulmuş ve 1994 Girit ve 1997 Helsinki Pan-Avrupa Ulaştırma Konferansları sonucunda Avrupa Ulaştırma Politikasına yön verecek 10 adet çok modlu ulaştırma koridoru belirlenmiştir [17].

1994 Girit Konferansı'nda belirlenen 9 Pan-Avrupa Ulaştırma koridoruna ilave olarak 1997 yılında yapılan Helsinki konferansında 10. koridor kabul edilmiştir. Koridorlarda kara ve demir yolları ağırlıklı olmak üzere hava, deniz ve nehir taşımacılığının kullanıldığı çok modlu taşımacılık rotaları da mevcuttur. 1994 ve 1997 yıllarında yapılan konferanslarda, AB ulaştırma altyapısının oluşturulması için birinci öncelik olarak belirlenen Pan-Avrupa ulaştırma koridorları, 2004 yılında AB'ye 10 yeni ülkenin katılımıyla gerçekleşen büyük genişlemenin ardından büyük oranda Trans-Avrupa Ulaşım Ağları'nın bir parçası haline gelmiştir [17].

Koridorların geçtiği rotalar sırası ile şöyledir:

- Koridor-1: Helsinki – Tallinn – Riga – Kaunas – Varşova
- Koridor-2: Berlin – Varşova – Minsk – Moskova –Nizhny Novgorod
- Koridor-3: Dresden – Wrocław – Lvov – Kiev
- Koridor-4: Dresden – Prag – Vienna –Bratislava – Budapeşte (Nürnberg, Bükreş – Köstence ve Sofya – Selanik / İstanbul kolları ile)
- Koridor-5: Venice – Trieste – Koper –Ljubljana – Budapeşte – Uzgorod – Lvov

- A kolu: Bratislava – Kosice – (Uzhgorod) – Lvov
- B kolu: Rijeka – Zagreb – Cakovec
- C kolu: Mostar – Sarajevo – Osijek – Budapeşte
- Koridor-6: Gdansk – Grudziadz / Varşova –Katowice – Zilina
- Koridor-7: Tuna su yolu bileşenleri:
 - Tuna iç su yolu
 - Karadeniz-Tuna kanalı
 - Tuna'nın Kilya ve Sulina kolları
 - Tuna-Sava kanalı
 - Tuna-Tisza kanalı
 - Bahsi geçen iç su yollarının liman altyapıları
- Koridor-8: Bari ve Brindisi – Durres ve Vlore – Tirana – Skopje – Sofya – Varna veBurgas
- Koridor-9: Helsinki – St. Petersburg – Pskov/Moscow – Kiev – Ljubasevka – Chisinau – Bükreş – Dimitrov – Dedeagaç
- Koridor-10: Salzburg – Ljubljana – Zagreb –Belgrat – Nis – Üsküp – Veles – Selanik (Graz, Budapeşte, Sofya ve Florina kolları ile) [17].

Türkiye söz konusu Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorlarından IV. ve X. Koridorlarda Kapıkule-Sirkeci hattı ile; Pan-Avrupa Ulaştırma Alanlarından (PETrA) ise Karadeniz ve Akdeniz PETrA alanlarında yer almıştır. Avrupa Komisyonu'nca yürütülen çalışmalarda koridor oluşumu ve seçiminde kriterler oluşturulmuş olmasına rağmen uygulamada bu kriterlere uygun hareket edilmemiş, daha çok siyasi davranılmıştır. Türkiye'nin AB'ye aday ülke olmaması dolayısıyla karşılaştığı güçlüklerin AB'ye adaylığımızın kesinleşmesi ile aşılabacağı tahmin edilmektedir [18].

Avrupa'nın ekonomik sahası içinde görülen Güneydoğu Avrupa, Karadeniz ve Akdeniz ülkelerini de kapsayacak olan ulaşım ağı olan Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları kapsamında olan 4. Koridor Berlin-Nürnberg-Prag-Budapeşte-Köstence-Selanik-İstanbul olup söz konusu koridorun da Türk Boğazları'nın trafiğini artıracaktır. Boğazlardaki trafik yoğunluğu hızlı teknolojik gelişmelere, ekonomik ve siyasi koşullara göre değişiklik göstermektedir. Türkiye'nin AB'ye üye olması durumunda ticaret olanaklarının gelişimini artıracak olan söz konusu koridorların İstanbul Boğazı'nın trafiğini de artıracığı düşünülmektedir [19].

3.2.10 Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları

Avrupa iç pazarının oluşması, sosyal ve ekonomik bütünleşmenin sağlanması amacıyla, Temmuz 1996 tarihinde Avrupa Parlamentosu ve Konseyi, Trans-Avrupa Ulaşım Ağı'nı (TEN-T) oluşturan Birlik ilkelerinin belirtildiği kararı almıştır. Bu ilkeler, tüm Avrupa'da kullanımda olan, uzun mesafeli yol trafiğini sağlayan ve AB üyelerini coğrafi ve ekonomik açıdan birbirine yaklaştıran karayolları, demiryolları, iç su yolları, havaalanları, deniz limanları ve trafik idaresi sistemlerine ilişkindir. Buna göre, üye ülkeler TEN-T'nin hayata geçirilmesinde esas sorumluluğa sahiptir. Ayrıca Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları'nın, Birlik düzeyinde de bazı mali araçlar vasıtasıyla desteklenmesi öngörülmüştür [10].

TEN-T'nin oluşturulması, tek pazarın gerçekleştirilmesi ve ekonomik ve sosyal uyumun sağlanması açısından önemli bir unsurdur. Ayrıca bu ağların geliştirilmesi, ulusal ağların birbirleriyle bağlantısını sağlayacak ve işlevliliğini de artıracaktır. 2001 yılında yapılan karar değişikliği ile limanlar ve modlar arası taşımacılık terminalleri hakkındaki hükümler değişmiş, limanların dahil edilmesi ile projedeki modlar arası taşımacılık boyutu vurgulanmıştır. 2010 yılına kadar tamamlanması öngörülen ulaşım ağları projesinin, mali sorunlar nedeniyle zamanında bitirilemeyeceği anlaşıldığında, 2003 yılında alınan karar ile bu tarih 2020'ye ötelenmiştir. Bu karar ile birliğe yeni katılacak üye ülkelerin de TEN-T ağına dahil edilmeleri kararlaştırılmıştır [20].

Avrupa Birliği TEN-T ağlarında önemli rolü olacak Galileo Programı'nı yürütmektedir. AB'nin kendi küresel yer bulma uydu ağını oluşturacak program, Amerikan GPS ve Rus Glonass sistemlerine olan bağımlılığı Avrupa ve diğer

katılımcı devletler için ortadan kaldıracaktır. Türkiye de bu programa dahil olma isteğini Birliğe iletmiştir.

Avrupa Birliği, Trans-Avrupa ulaştırma ağları kapsamında deniz otoyolları kavramını ortaya çıkarmıştır. Buna göre deniz ticaret trafiği için dört arter planlanmıştır:

- Baltık Denizi üye ülkeleri ile merkezi ve batı Avrupa üye ülkelerini bağlayan arter,
- Batı Avrupa arteri; Portekiz ve İspanya'dan başlayıp Atlantik yayı üzerinden Kuzey Denizi ve İrlanda'ya ulaşan deniz otoyolu,
- Güneybatı Avrupa arteri; İspanya, Fransa, İtalya ve Malta'yı güneydoğu Avrupa deniz otoyolu ile bağlayan arter,
- Güneydoğu Avrupa arteri; Adriyatik Denizi'ni İyon (Yunan) Denizi ve Kıbrıs'ı da içerecek şekilde doğu Akdeniz'e bağlayan arter.

Deniz otoyolları projesinin tamamen uygulanabilir olması için 2020 tarihi hedeflenmiştir. Bununla hedeflenen, denizdeki ticari taşımacılık faaliyetinin belirli sayıdaki düzenli rotalarda yoğunlaştırılması ile üye devletler arasındaki deniz taşımacılık ağının düzenlenmesi, bu sayede karayolu yük taşımacılığın denize kaydırılması ve uzak bölgelere ve adalara erişimin geliştirilmesi olarak özetlenebilir [16].

3.2.11 Traceca Programı

Traceca Programı (Transport Corridor Europa-Caucasus-Asia) ile AB, Karadeniz üzerinde Kafkasya ve Orta Asya'ya ulaşan bir ulaştırma koridoru ile tarihi İpek Yolu'nu yeniden canlandıracak bir plana destek vermektedir.

Traceca Programı'nın, Mayıs 1993 tarihinde Brüksel'de 8 adet Orta Asya ve Kafkasya cumhuriyetlerinin ticaret ve ulaştırma bakanlarını buluşturan bir konferans ile uygulanmasına karar verilmiştir. AB'nin mali yardımları ve teknik desteğinden faydalanması kararlaştırılan program ile, Avrupa'nın batısından doğusuna ulaşan ulaştırma hattının buradan Karadeniz, Kafkasya, Hazar Denizi ve Orta Asya

güzergahını takip eden, çok modlu bir ulaştırma kavramını esas alan bölgesel bir ulaştırma ağı oluşturulmuştur [21].

AB, Trans-Avrupa ulaştırma ağları ve Pan-Avrupa ulaştırma koridorlarının tamamlayıcısı olarak Traceca'yı ek bir güzergah olarak tasarlamıştır. Bu program ile hedeflenenler;

- Kafkasya ve Orta Asya devletlerinin alternatif ulaştırma güzergahları ile Avrupa ve Dünya pazarlarına erişim kapasitelerinin artırılması ve ekonomik bağımsızlıklarının desteklenmesi,
- Program ortağı devletler arasında bölgesel işbirliğinin teşvik edilmesi,
- Traceca'nın uluslararası finans kuruluşları ve özel yatırımcıların desteğini artırma yönünde bir katalizör olarak kullanılması,
- Traceca güzergahının Trans-Avrupa ulaştırma ağları ile entegrasyonu [21].

Traceca Programı hedeflerinden biri de Trans-Avrupa ulaştırma ağları ile Pan-Avrupa ulaştırma alanları arasında bağ kurmaktır. 1997 Helsinki Pan-Avrupa Ulaştırma Konferansı'nda Traceca'yı Pan-Avrupa Ulaştırma Alanları (PETrA) ile entegre etme kararı alınmıştır. Antlaşmaların desteklenmesi için 15 milyon Euro'luk yatırımın Traceca Programı dahilinde kullanılması kararlaştırılmıştır [14].

Başlangıç itibari ile AB tarafından finanse edilen Traceca kurumlarının, 2004 yılından itibaren aşamalı olarak üye ülkelerce finanse edilmesi kararı alınmıştır. 2006 yılında üye ülkelerin %75'i bulan proje finansman katılımının 2007 yılından sonra tamamıyla üye ülkelerce üstlenilmesi kabul edilmiştir [22].

Traceca Programı'nda deniz taşımacılığını ilgilendiren hatlar; Karadeniz'den Kafkasya'ya ulaşımı sağlayacak limanlar şebekesi, Gürcistan'ın Poti limanı ile İlyichevsk arasında ro-ro seferlerini içeren 9 numaralı Pan-Avrupa koridor bağlantısı, İlyichevsk ile Varna arasındaki feribot hattı sayesinde 4 numaralı Pan-Avrupa koridor bağlantısı ve Poti ile Varna arasındaki feribot hattı ile 8 numaralı Pan-Avrupa koridoru ile olan bağlantıdır [14].

Araştırmalardan elde edilen sonuçlara göre; dünyadaki en yüksek ücretler Traceca limanlarında uygulanan ücretlerdir. Yine Traceca programı içinde oluşturulan projelerle detaylı liman ücretlerini de içeren deniz taşımacılığındaki ücretlerin yeniden gözden geçirilmesi ve bunların rasyonel bir ticari çerçevede ele alınması gerekmektedir [21].

Günümüzde Traceca üye devletleri sayısı 13 olmuştur. Türkiye, Azerbaycan, Gürcistan, Türkmenistan, Özbekistan, Tacikistan, Romanya, Ukrayna, Bulgaristan, Kırgızistan, Kazakistan, Ermenistan ve Moldavya program ortaklarıdır.

Türkiye, Traceca Programı'na 2002 yılından itibaren Romanya ve Bulgaristan'ın da dahil edilmesi ile katılmıştır. Denizcilik ayağında Haydarpaşa, Samsun, Trabzon, Erdemir, Hopa, Derince limanları ile projeye katılım gösteren Türkiye'nin, bu limanlar ile demiryolu ve karayolu bağlantıları mevcuttur. Samsun ve Hopa Limanlarını kapsayan, Trans-Avrupa Şebekeleri ile TRACECA Koridorları Arasında Deniz Taşıma Bağlantılarının İyileştirilmesi projesi ile özellikle Samsun Limanı'nın dış ticaretteki rolünün güçlendirilmesine çalışılmaktadır. Samsun Limanı'ndan diğer Karadeniz limanlarına ve güneyde Akdeniz kıyısındaki Mersin ve İskenderun limanlarına demiryolu ile çok modlu ulaştırma ağının oluşturulması hedeflenmektedir. Ayrıca Samsun ve Hopa limanları ile Trans-Avrupa ulaştırma ağlarının birleştirilmesini amaçlayan ve Bulgaristan, Gürcistan, Romanya ve Ukrayna'nın da dahil olduğu çok modlu ulaştırma projesi yürütülmektedir. Bununla birlikte, konteyner elleçleme ve takip konusunda da proje hazırlanmıştır [23].

3.3 AB, IMO ve ILO

Avrupa Birliği, her ne kadar pek çok gelişmiş ülkeyi bünyesinde barındıran etkili bir oluşum olsa da Dünya ülkelerinin bir araya gelerek ticaret, çevre ve insani koşullar ile ilgili oluşturdukları düzenin işleyişi dışına çıkamamaktadır. Ticaret ve ekonomik faaliyetleri düzenleyen kurallar bütünü AB üyesi ülkelerin de üyesi olduğu uluslararası organizasyonlar tarafından oluşturulmaktadır. Özellikle denizcilik gibi küresel boyuttaki bir sektörde, ne kadar güçlü olursa olsun AB'nin Dünya'nın geri kalanından bağımsız olarak hareket etmesi düşünülemez. Buna uygun biçimde de AB, hem uluslararası kuralların belirlenmesinde hem de kendi içerisinde

yasalaştırarak uygulanmasını sağlamada uluslararası organizasyonlar ile işbirliği içerisindedir.

Denizcilik ile ilgili uluslararası düzenlemeleri yapan Birleşmiş Milletler bünyesindeki iki önemli kuruluş Uluslararası Denizcilik rgt (IMO) ve Uluslararası alışma rgt' dr (ILO).

AB'nin IMO ve ILO ile işbirliğine örnekler vermek mümkündür. 2001 yılında IMO'nun tek cidarlı tankerlerin aşamalı olarak deniz ticaretinden saf dışı edilmelerine ilişkin aldığı kararda AB'nin konu üzerindeki ısrarı etkili olmuştur.

AB enerji komiseri Loyola de Palacio'nun konuyla ilgili yaptığı beyanda, IMO'nun kararlarının AB müktesebatına birebir uyarlanacağı, ayrıca IMO kurallarının bağlayıcılığın aksine AB kanunlarının yaptırımıa sahip olduğu belirtilmiştir. AB tek cidarlı tankerlerin 2015'ten sonra AB limanlarına girişinin yasaklanmasını sağlayacak bir maddeyi ilgili IMO kararına ekletmiştir [24].

Benzer şekilde liman güvenliği zerine IMO'nun 2002 yılında kabul ettiği ISPS kodunun Avrupa Komisyonu tarafından kabul edilerek AB kanunlarına dahil edildiği söylenebilir. Komisyonun düzenlemesi ile ISPS kodundaki zorunlu olmayan bazı maddelerin de bağlayıcılığı olacak şekilde uygulanması kararlaştırılmıştır [16].

IMO'yu güçlendirmek için AB yesi 27 ülkenin etkisinin bazı bölgelerde Avrupa Birliği'nin koordinasyonu ile artırılması ve yaygınlaştırılması gerekmektedir. 2005 yılında, Komisyon'un, Avrupa Birliği'nin IMO ile ilgili konular ve kuralları için ortaklık pozisyonu veya müşterek hareket etmesi ile ilgili bir çalışma gerçekleştirilmiştir. Avrupa Komisyonu'nun Ticaret/Trafik Genel Müdürlüğü (DGTREN) tarafından sürdürülen çalışma kapsamında, gelişme süreci değerlendirilmiş, özellikle topluluğun yetki alanı içinde bulunan pozisyonlar ele alınmış, AB için çok önemli olarak değerlendirilen fakat yetki alanının dışında kalan konularla ilgili müşterek konular da görüşülmüştür. ye lkeler Avrupa Komisyonu'nun bu genişletilmiş müdahale imkanı üzerinde de karşıt görüşler bildirerek tartışmışlardır [25].

AB kanunlarını düzenlerken ILO çalışmalarını da göz önünde bulundurmaktadır. rnek olarak, kısa mesafe deniz taşımacılığında liman güvenliği konusundaki

alışmalarının yanında, Komisyon'un 2003 yılında yaptığı bildiri ile ILO'nun, gemi adamlarının kaçak göçmenlik ve anti-terörizm eylemleri adına tanımlanmaları çalışmalarına daha fazla destek verilmesinin acilliğı vurgulanmıştır [14].

AB'nin IMO ve ILO kod ve konvansiyonlarının oluşturulması ve uygulamaya geçirilmesi konularında ortaya koyduğu işbirliğı göstermektedir ki, bu organizasyonlar denizcilik politikalarının oluşturulmasında AB tarafından esas alınmaktadır. Gerektiğinde bu organizasyonlar içindeki varlığı ile uluslararası sözleşmelere oluşum sürecinde yön vererek kendi denizcilik politikaları için bir araç olarak kullanmaktadır.

Takip eden bölümlerde IMO ve ILO ile ilgili tanımlayıcı bilgiler bulmak mümkündür.

3.3.1 IMO Tarihi, Yapısı ve alışmaları

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organisation) "IMO"nun kuruluş sözleşmesi 6 Mart 1948 tarihinde Cenevre'de yapılan Birleşmiş Milletler Denizcilik Konferansı'nda onaylanmıştır [26].

IMO'nun konvansiyonlarını uygulamaya koydurtmak adına doğrudan bir yaptırımı yoktur. IMO'ya üye devletlerin standartları eşit olarak benimseyip deniz ticaretinde kural dışı olanı bertaraf edecekleri kabulü ile sistem çalışmaktadır [27].

Konvansiyonla kurulması kararlaştırılan organizasyonun amaçları şöyle belirlenmiştir:

- Denizcilik ile ilgili teknik konularda hükümetler arasında iş birliğini sağlamak ve yüksek güvenlik standartlarının oluşturmak,
- Hükümetlerce yapılan ayrımcılık ve sınırlamacı eylemlerin ortadan kaldırılmasını sağlayıp dünya ticaretine serbest denizciliğı kazandırmak,
- Kurulacak organizasyonun denizcilikteki haksız uygulamaları değerlendirmesi,
- Birleşmiş Milletlerin diğer organlarından kendisine iletilecek gemicilik konularının değerlendirilmesi,

- Denizcilikle ilgili konularda hükümetlerin birbirleriyle bilgi alış-verişinde bulunmalarının sağlamak [28].

İlk kurulduğunda bugünkünden farklı olarak IMCO (Inter-governmental Maritime Consultative Organization) ismiyle anılan organizasyonun orijinal organları şunlardır:

- Genel kurul (Assembly); bütün üye ülkelerden oluşuyordu.
- Konsey; eleme ile on altı üye ülkeden oluşuyordu.
- Deniz güvenliği komitesi (MSC-Maritime Safety Committee); sekizi en fazla gemiye sahip üye ülkeden oluşmak üzere on dört üyeden oluşmaktaydı. Bu komite, deniz güvenliği ile ilgilenmekle görevlendirilmiş temel organdır [28].

Teşkilatın isminin değiştirilmesi, 22 Mayıs 1982 yılında ana sözleşmesinde yapılan değişiklikle gerçekleşmiştir. Uluslar arası Denizcilik Örgütü (IMO) adını alan örgütün halen, 166 asil, 3 ortak üye ülke olmak üzere toplam 162 üyesi bulunmaktadır [26].

Türkiye, IMO'nun 1958 yılından beri üyesidir ve Kasım 1999 tarihinden beri Konseye C kategorisinden üyedir. IMO tarafından hazırlanıp uluslararası çapta yürürlüğe konan sözleşmelerin 11'ine taraf olmuştur [29].

3.3.1.1 IMO'nun Yapısı

Genel Kurul:

Organizasyonun en yüksek yönetim organı Genel Kurul'dur. Bütün üyelerin katılımıyla her iki yılda bir toplanır. Bunun haricinde olağanüstü durumlarda da toplanması olasıdır. Çalışma programının onaylanması, bütçenin oylanması, organizasyonun finansal düzenlemelerinin belirlenmesi Genel Kurul'un görevleridir. Kurul, Konseyi de seçmektedir.

Konsey:

Konsey, iki yıllık dönemler için Genel Kurul tarafından seçilir ve 40 üyeden oluşur. Konsey, IMO'nun yürütme organıdır ve Genel Kurul altında organizasyonun

alışmalarını denetler. Genel Kurul'un oturumları arasındaki zaman diliminde, hükümetlere deniz güvenliği ve deniz kirliliğini önleme hakkındaki tavsiye verme yetkisi haricindeki konularda Genel Kurul'un fonksiyonlarını yerine getirir. Konseyin diğer görevleri şunlardır:

- Organizasyonun organlarının aktivitelerinin koordinasyonunu yapmak,
- Organizasyon için iş programı taslağı ve bütçe tahminlerini hazırlayarak Genel Kurul'a sunmak,
- Komite ve diğer organların rapor ve önerilerini kabul etmek, bunları Genel Kurul ve üye ülkelere sunmak ve uygun görüş ve tavsiyelerde bulunmak,
- Genel Kurul'un onayına bağlı olmak üzere, genel sekreteri tayin etmek,
- Organizasyon ile diğer organizasyonlar arasındaki antlaşma ve düzenlemeleri yerine getirmek [30].

Konseyde A,B, ve C olmak üzere üç kategoride, 40 üye ülke temsilcisi bulunmaktadır. Bu kategoriler:

- A kategorisi ülkeler; deniz ticaret filosu büyüklüğüne göre önemli sayılan ülkeler arasından seçilen üyeler, 10 üyeden oluşur.
- B kategorisi ülkeler; deniz ticaret hacminin büyüklüğüne göre önemli sayılan ülkeler arasından seçilen üyeler, 10 üyeden oluşur.
- C kategorisi ülkeler; A ve B kategorisi içinde yer almamış, ancak deniz taşımacılığı ve seyir güvenliği açısından özel öneme haiz coğrafi konuma sahip ülkeler arasından seçilen üyeler, 20 üyeden oluşur [26].

Deniz Güvenliği Komitesi (MSC):

Organizasyonun en üst teknik organı olan komite, bütün üye ülkelerin delegelerinden oluşur. Seyrüsefer, deniz araçlarının inşa ve donatımı, mürettebat, çatışmayı önleme ile ilgili kurallar koyma, tehlikeli kargoların yönetimi, deniz güvenliği prosedürleri ve gereksinimleri, hidrografik bilgi, kayıt defterleri ve seyir kayıtları, deniz

kazalarının araştırılması, kurtarma ve güvenlikle ilgili tüm diğer konularda çalışmalar yapar.

Genişletilmiş MSC, SOLAS gibi IMO konvansiyonlarına eklemeler yapabilir. Bu komiteye tüm IMO üyesi devletlere ek olarak değişikliğin yapılacağı konvansiyona üye olan, ancak organizasyonun üyesi olmayan devletler de katılabilir [30].

Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC):

Tüm üye devletlerin katılımına açık olan komite, organizasyonun faaliyet alanındaki tüm gemi kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolü konuları üzerinde çalışır. Bununla ilgili konvansiyon ve yönetmeliklerin kabulü, konvansiyonlara ekler, ve bu kuralların uygulanmasının sağlanması görevlerini de yürütür [30].

Alt Komiteler:

MSC ve MEPC komiteleri, çalışmalarında yardımcı olmaları amacıyla tüm üye ülkelere açık olan alt komitelerce desteklenmektedir. Bu alt komitelerin çalışma konuları şöyledir:

- Dökme sıvı ve gaz yükler (BLG),
- Tehlikeli yüklerin, katı yükler ve konteynerlerin taşınması (DSC),
- Yangından korunma (FP),
- Radyo iletişimi ve arama-kurtarma (COMSAR),
- Navigasyon güvenliği (NAV),
- Gemi dizaynı ve ekipmanı(DE),
- Stabilite ve yükleme hatları ile balıkçı gemilerinin güvenliği (SLF),
- Gemi adamlarının eğitimi ve vardiya standartları (STW),
- Bayrak devleti uygulaması (FSI). [30]

Hukuk Komitesi:

Komite, organizasyonun çalışma alanındaki tüm hukuksal konularla ilgilenme yetkisine sahiptir. Tüm üye devletlerden oluşur. 1967 yılında yardımcı bir kurum olarak organizasyonun bünyesine katılan komitenin ilk çalışma sahası, Torrey Canyon felaketi olmuştur [30].

Teknik İşbirliği Komitesi:

Organizasyonun teknik işbirliği ile ilgili projelerinin hayata geçirilmesi konularında çalışmalar yürütür. Tüm üye devletlerin katılımına açıktır ve 1969 yılında konseye yardımcı bir kurum olarak kurulup 1984 yılında kurumsallaştırılmıştır.

Kolaylıklar Komitesi:

Konseyin yardımcı bir kuruluşu olan komite, 1972 yılında kurulmuştur. Bütün üyelere açık olan komitenin çalışmaları, IMO'nun yaptığı çalışmalardaki gereksiz formaliteleri ortadan kaldırmaya yöneliktir [30].

3.3.1.2 IMO Sözleşmeleri

Deniz güvenliği ile ilgili sözleşmeler:

- Denizlerde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS)-1960 ve 1974 Protokolü
- Yükleme Hatları Uluslar arası Sözleşmesi (LL)-66 ve Protokolü (LL 88)
- Yolcu Gemileri Özel Ticaret Sözleşmesi (STP)-1971
- Yolcu Gemileri Özel Ticaret Sözleşmesi için, boşalan gereklilikleri protokolü-1973
- Denizde Çatışmayı Önleme Düzenlemeleri Uluslararası Sözleşmesi (COLREG)-1972
- Konteyner Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (CSC)-1972
- Uluslararası Deniz Uydu Haberleşme Teşkilatı Sözleşmesi (INMARSAT)-1976

- Balıkçı Gemilerinin Güvenliği Torremolinos Uluslararası Sözleşmesi (SFV)-1977
- Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Uluslararası Sözleşmesi (STCW)-1978-1995
- Arama-Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi (SAR)-1979. [26]

Deniz kirliliği ile ilgili sözleşmeler:

- Denizlerin Yağ ile Kirlenmesini Önleme Uluslararası Sözleşmesi (OILPOL)-1954
- Açık Denizlerde Kirliliğe Neden Olan Kazalara Karışma Yetkisine Dair Uluslararası Sözleşme (INTERVENTION)-1969
- Atıkların Boşaltımı ve Diğer Konulardan Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme (LDC)-1972
- Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme (MARPOL)-1973
- Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine Dair Sözleşmeyi Değiştiren Protokol (MARPOL)-1978
- Yağ Kirliliğine Karşı Hazırlık, Müdahale ve İşbirliği Uluslararası Sözleşmesi (OPRC)-1990

Üçüncü kategori IMO sözleşmeleri:

- Yağ Kirlilik Hasarları ile İlgili Kamusal Sorumluluk (Kusursuz Sorumluluk) Uluslararası Sözleşmesi (CLC)-1969
- Yağ Kirliliğinden Oluşan Hasarların Tazminine Dair Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme (FUND)-1971
- Nükleer Materyalin Deniz Yolu ile Taşınmasında Kamusal Sorumluluk (Kusursuz Sorumluluk) Hakkındaki Uluslararası Sözleşme (NUCLEAR)-1971

- Yolcu ve Beraberindeki Eşyanın Deniz Yolu ile Taşınmasına Dair Atina Sözleşmesi (PAL)-1974
- Deniz Alacaklarında Sorumluluk Sınırına Dair Uluslararası Sözleşme (LLMC)-1976
- Zararlı Ve Tehlikeli Maddelerin Deniz Yolu ile Taşınmasında Ortaya Çıkan Kirlilik Hasarlarının Tazmini ve Sorumluluğuna Dair Uluslararası Sözleşme (HNS)-1996 [26].

IMO'nun gözetiminde düzenlenen uluslararası sözleşmelerden “diğer konular” başlıklı sözleşmeler:

- Uluslararası Deniz Trafiğinde Kolaylıklara Dair Uluslararası Sözleşme (FAL)-1975
- Gemilerde Tonaj Ölçümlerine Dair Uluslararası Sözleşme (TONNAGE)-1969
- Denizlerde Seyir Emniyetine Karşı Yasadışı Olayların Bastırılmasına Dair Uluslararası Sözleşme (SUA), 1988
- Kurtarma-Yardım Uluslararası Sözleşmesi (SALVAGE)-1989 [26].

3.3.2 ILO Tarihi, Yapısı ve Çalışmaları

Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), 1919 yılında Paris Barış Konferansı sonucu olarak kurulmuştur. Sosyal adaletin sağlanması, çalışma saatleri ve koşullarının düzenlenmesi, işsizliğin önlenmesi ve ücretlerin düzenlenmesi, çalışanların işlerinden dolayı hastalanmalarının veya kazaya uğramalarının önüne geçmek ve çocuk, genç ve kadınların korunmalarını sağlamak örgütün kurulmasındaki ana amaçlardır [28].

ILO üç parçadan oluşan bir organizasyondur: Genel Konferans, Yönetim Kurulu ve sürekli ofis. Genel Konferans, senede bir her üye devletin gönderdiği dört delege ile toplanır. Konferanslarda sosyal konularla ilgili konvansiyonlar veya tavsiye kararlar kabul edilir. Delegeler her ülkenin hükümet, işveren ve işçi temsilcilerinden oluşur.

Yönetim Kurulu yılda üç defa toplanarak ofisin çalışmalarının denetlenmesi, bütçe çalışmaları, organizasyonun çalışma programının belirlenmesi görevlerini yerine getirir. Ofisin görevleri arasında sürekli bir sekreterlik olarak bulunmak, endüstriyel çalışma ortamları hakkında bilgi toplamak, gelecek konvansiyonlar için ön çalışma yapmak vardır [28].

Türkiye Uluslararası Çalışma Örgütü'nün üyesidir. ILO'nun kuruluş amaçları arasında, işçilerin çalışma koşulları ile çalışma hayatının düzenlenmesi konusunda uluslararası alanda yeknesak bir hukuk düzeni için çalışmak ile sosyal adaletin kurulması ve yoksulluğun önlenmesi için ulusların bir araya gelip çalışma yaşamının düzenlenmesinde işbirliği yapmalarını sağlamak sayılabilir [29].

Örgütün bu amaçla yaptığı çalışmalar ve aldığı kararlar, "sözleşme" ve "tavsiye" biçiminde yayınlanarak üye devletlerin onayına sunulur. Sözleşmeler, üye ülkelerin yasama organları tarafından onaylandıktan sonra, bağlayıcılık kazanır. Bununla birlikte "tavsiye" kararlarının onaylanması söz konusu değildir.

Örgüt, pek çok alanda yukarıda sayılan temel amaçlar yönünde çalışmalar yapmaktadır. Bu çalışmalarının arasında deniz işçilerine (gemi adamlarına) ve rıhtım işçilerine ilişkin sözleşmeler ve tavsiye kararları da bulunmaktadır [29].

Türkiye, bugüne kadar otuz sekiz ILO sözleşmesini onaylamıştır. Ancak bu sözleşmelerden sadece iki tanesi gemi adamları ile doğrudan ilgilidir. Bu sözleşmelerden ilki, 1921 tarihli Trimci ve Ateşçi Sıfatıyla Gemilerde İşe Alınacakların Asgari Yaşının Tespitine İlişkin 15 sayılı Sözleşme'dir. Türkiye bu sözleşmeyi 29.09.1959 tarihinde onaylamıştır. Ancak bu sözleşme 30.10.1998 tarihinde feshedilmiştir. Türkiye'nin onaylamış olduğu ILO sözleşmelerinden gemi adamlarına ilişkin olan diğeri ise Deniz İşlerinde Çalıştırılacak Çocukların Asgari Yaş Sınırının Tespiti Hakkında 58 sayılı Sözleşme'dir. Bu sözleşme de Türkiye tarafından 29.09.1959 tarihinde onaylamış ancak 30.10.1998 tarihinde feshi bildirilmiştir.

ILO'nun gemi adamlarına ilişkin sözleşmeleri arasında gemi adamlarının yanı sıra, deniz taşımacılığında etkin rol oynayan rıhtım işçileri hakkındaki sözleşmeler de yer almaktadır [29].

ILO tarafından 13-24 Eylül 2004 tarihleri arasında Cenevre’de gerçekleştirilen 94. dönem Denizcilik Teknik Hazırlık Konferansı’na 88 ülkeden sayıları 600’ü bulan, ülke delegeleri, denizcilik şirketi ve temsilciler katılmıştır. Söz konusu konferansta ILO’nun 2005 sonbaharında düzenleyeceği Birleştirilmiş Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Konferansı’nın ana konusu olacak bir metin üzerinde mutabakat sağlamak üzere çalışmalar yapılmıştır. ILO yeni anlaşmanın, ana konferansta tasdik edildikten sonra birçok ülke tarafından gecikmeksizin onaylanacağı görüşündedir. Mevcut görüş, SOLAS, MARPOL ve STCW Anlaşmaları gibi IMO’nun uluslararası ana anlaşmalarına benzer bir anlam kazandırılması yönündedir [31].

Konferansta üzerinde mutabakat sağlanmaya çalışılan bazı önemli konular aşağıda yer almaktadır.

- Gemi adamlarının, 24 saatte azami 14 saat çalıştırılması,
- 9 gemi adamı personelli gemilerde aşçı niteliklerine sahip bir gemi adamının bulundurulması,
- 15 mürettebatlı gemilerde, sefer süresi 3 günü aşarsa, gerekli her türlü ilaç ve gerekli her türlü teçhizatı bulunan bir revir odası ile sağlık işlerinden ve ilk yardımdan anlayan bir gemi adamı bulundurulması konuları ile,
- Gemi adamlarının boş vakitlerinde ve dinlenme saatlerinde yararlanabileceği, bir kütüphane, müzik dinleyip film izleyebileceği alet ve cihazlarla donanmış bir dinlenme odası tahsisi ve buradaki kitap ve filmlerin belirli periyotlarla değiştirilmesi ile ibadet edebilecekleri bir yer tahsisi benimsenmiştir.

Bunların dışında, IMO kurallarının yanında ILO kurallarının uygulanıp uygulanmadığı konusunda titiz kontroller yapılacağı, bu nedenle bayrak devletine, bayrağını taşıyan gemilerin bu kurallara uygunluğu konusunda altı ayı aşmayan periyotlar içinde sıkı bir şekilde denetlenmesi zorunluluğu getireceği açıklanmıştır. Sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihinden sonra inşa edilecek gemilerde vibrasyon, gürültünün azaltılması ve kamara ebatları konularına standartlar getirilmesi hususlarının da tekrar ele alınacağı ifade edilmiştir [31].

4. TÜRKİYE’DE DENİZCİLİĞİN AB DENİZCİLİK POLİTİKALARI DOĞRULTUSUNDA ENTEGRASYONU

4.1 Türk Denizciliği ve Avrupa Birliği

Avrupa Birliği son yılların ekonomi ve siyaset alanlarında öne çıkan büyük güçlerden biridir. Türkiye sınırında bulunduğu AB ile ticari konularda çeşitli ortaklık çalışmaları içerisinde olagelmıştır. Özellikle 1987 tarihinde Birliğe yapılan tam üyelik başvurusundan sonra bu çalışmalar hız ve önem kazanmıştır. 1996 yılında Türkiye’nin AB ile gümrük birliği ortaklığına dahil edilmesi ile mevzuatın uyumu daha da önem kazanmıştır.

AB’nin toplam dış ticaretinin büyük kısmını gerçekleştiren denizyolu taşımacılığı, son zamanlarda AB’nin özel önem verdiği çok modlu taşımacılık kapsamındaki kısa mesafe deniz taşımacılığı ve Trans-Avrupa ulaştırma ağları ile üzerinde sıkça durulan uluslararası bir konu haline gelmiştir. Denizcilik konusunda AB’ye entegre olma çalışmaları hem mevzuata uyma, hem de uygulama alanlarında devam etmektedir.

AB’nin denizcilik alanında belirlediği ve geliştirmeye devam ettiği ortak denizcilik politikasına bakıldığında, ilk genel izlenim deniz ticaretinde çevreye duyarlı, güvenli, adil ve serbest rekabete açık liberal bir ortamın oluşturulması yönündedir.

Türkiye, AB’nin deniz ticaretini şekillendiren politikalarına ve getirilerine kademeli bir biçimde uyum sağlamayı genel bir yöntem olarak uygulamaktadır. Bunu Türk denizcilik politikası olarak isimlendirmek geçmişteki uygulamalara bakıldığında yanlış olmaz, zira Türkiye’de AB’nin sahip olduğunun dışına çıkan gerçek bir denizcilik politikası oluşturulamamıştır. Karayolu taşımacılığına verilen önemin yanında denizciliğin geri planda kaldığı yaygın bir kanıdır.

AB’ye üyelik müzakereleri sürecinde Türkiye’nin denizcilik mevzuatı Anayasa doğrultusunda AB müktesebatına uyumlu hale getirilmelidir. Deniz güvenliği ve

deniz çevresinin korunması konularında Türkiye IMO kod ve konvansiyonları doğrultusunda ilgili kanunlarını düzenlemektedir. Ayrıca AB’de olduğu gibi Türkiye’de de denizcilik serbest piyasaya dayalıdır.

Deniz ticaretinde uygulamaya yönelik çalışmalar arasında öne çıkanlar liman ve bayrak devleti uygulamalarının iyileştirilmesi ve AB’nin Pan-Avrupa ulaştırma koridorları ve Trans-Avrupa ulaştırma ağları projeleri dahilinde üyesi olduğu TRACECA programı doğrultusunda yaptığı çalışmalar dile getirilebilir. Liman devleti denetimleri konusunda Türkiye, üyesi olduğu Akdeniz ve Karadeniz MOU’lar kapsamında son yıllarda giderek artan oranlarda denetimler yapmak suretiyle, içerisinde bulunduğu bölgedeki deniz ticaret filolarının Dünya standartlarını yakalamasını sağlamaktadır. Aynı şekilde Türk ticaret filosunun Paris MOU kapsamında yapılan denetimlerde geçtiğimiz yıllarda ortaya koyduğu olumsuz tabloda da son yıllarda iyileşme görülmektedir. Bununla birlikte, Türk bayraklı gemilere Avrupa limanlarında önyargılı davranıldığı, gemilerin tutuklanmasının ardında siyasi sebeplerin bulunduğu da Türk yetkililer tarafından AB’ye iletilmektedir.

4.1.1 Türkiye’de Deniz Kabotajı ve AB Müktesebatına Uyum

Roma Antlaşması’nın (1957) öngördüğü tüm sektörlerin serbest rekabete açılması gerekliliğinin bir sonucu olarak, Avrupa birliği deniz kabotajının serbestleştirilmesini benimsemiş ve bunu uygulamaya koymuştur. 3577/92 sayılı yönetmelik ile bazı muafiyetler hariç tutulmak kaydı ile, AB üyesi ülkelerin karasularında bu ülke bayraklarını taşıyan gemiler, serbestçe bayrağını taşımadığı başka bir AB üye ülkesinde yük ve yolcu taşımacılığı gerçekleştirebilecektir. 1 Ocak 1993 tarihinde uygulanmasına başlanan karar ile üye ülkeler özel ve kamu yük ve yolcu taşımacılığı için diğer üye ülkelerin deniz taşımacılık şirketlerini ayırım yapmaksızın hizmete ve ticaret yapmaya kabul etmiş olmaktadır. Bunun anlamı, belirli süreler için bazı ülkelere tanınan muafiyetler haricinde tüm üye ülkelerin kendi milli deniz kabotajlarının yerini birlik dahilinde serbest deniz ticaretinin almış olmasıdır.

Türkiye 8333 km kıyı uzunluğuna sahip ve 28 şehri deniz kenarında olan bir ülkedir. Bulunduğu coğrafya sayesinde ulusal taşımacılığının büyük kısmını denize kaydırmaya oldukça müsait bir durumda bulunmaktadır. Kıyı taşımacılığı olarak tabir edilen bu taşımacılık sisteminde ülkemiz, 1980’li yıllarda inşa ederek hizmete

sunduğu gemilerle büyük başarıya sahip olmuş, hem kabotaj hattında hem de Akdeniz Havzası’nda küçük tonajlı gemilerimizle yapılan yakın sahil taşımacılığı ile denizciliğimizde olumlu bir dönem yaşanmıştır. 5000 DWT’nin altında ve “koster” olarak adlandırılan bu gemilerden oluşan filomuza daha sonra gereken önem verilmediğinden yenilenmeyen gemiler nedeniyle filo yaşlanmış, yurt dışında kazanılan yakın sahil taşımacılığı avantajı kaybedilmiştir. Kabotaj taşımacılığımızda da yüklerin taşınması işini göğüslemesi gereken gemilerimiz artık hizmet dışı kalarak kabotaj taşımacılığımızda yetersiz kapasite yolunda ilerlemektedir [32].

Ülkemizde kabotaj taşımacılığı açısından iyi bir fiziksel liman yapısı olduğu rahatlıkla söylenmekle beraber, yurt içi taşımacılığımızın önemli kısmı karayolu ile yapılmaktadır. Kara taşımacılığında olduğu gibi yol benzeri bir altyapı, tesis ve onarım yatırım ihtiyacı olmayan kabotaj taşımacılığımız gerekli önem verilmediğinden körlenmiş durumdadır. Bu verimli taşımacılık türüne tercih edilen karayolu taşımacılığının ortaya çıkardığı dezavantajlar şöyle sıralanabilir:

- Trafik kazaları nedeniyle yaşanan can kayıpları, yaralanmalar, uğranılan büyük maddi kayıplar,
- Aşırı yük ve kullanım sebebiyle kısa sürede tahrip olan karayollarının yapım ve onarımı için gerekli harcamalar,
- İşgücü ve verimlilik kayıpları,
- Karayollarındaki aşırı yakıt tüketimi ve buna bağlı çevre kirliliği,
- Limanlarda iş azlığı nedeniyle yaşanan gelir kayıpları [32].

Mevcut imkanlarla yapılamayan denizcilik faaliyetleri için yabancı gemi ve deniz aracı çalıştırılmasına en fazla iki yıl izin verilmesine, yabancı kurtarma gemilerinin, Türk kara ve iç sularında çalıştırılabilmesine imkan sağlayan yasa tasarısı Nisan 2005’de TBMM Başkanlığı’na sunulmuştur. Tasarı ile, denizde can, mal ve çevre güvenliği sebebiyle geçici olmak ve herhangi bir imtiyaz sağlamamak şartıyla Türk kara ve iç sularında yabancı kurtarma gemilerinin kendi bayrakları altında çalıştırılmalarına izin verilecektir. Denizcilik Müsteşarlığı’nın uygun görüşü, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı’nın izin vermesi halinde yabancı bayraklı

gemi ve deniz araçları ile Türk bayraklı kurtarma gemilerinde yabancı gemi adamı ve personel çalıştırılabilecektir [33].

Avrupa Birliği için yakın yol deniz taşımacılığı büyük öneme sahiptir. AB bu kavramı yaymak ve tanıtımı için çeşitli projeler üretmektedir. Yaklaşık 15 yıldır yakın yol deniz taşımacılığının farkında olan AB, öncelikle kendi üye ülkeleri arasındaki deniz taşımacılığını kapsayan, sonra da diğer üye olmayan ülkeleri içine alan yakın yol deniz taşımacılığı tanımlarını yapmış ve sınırlarını belirlemiştir [34].

AB'nin yakın yol deniz taşımacılığı için yaptığı tanım şöyledir: “AB'nin ve birliğe üye olan ülkelerin (adalar dahil) kıyısız alanları boyunca yerleşik Barents Denizi ile İskandinavya'dan Kuzey ve Baltık Denizi ile Akdeniz (Kuzey Afrika limanlarının bazıları da dahil olmak üzere) ve Karadeniz'i de kapsayan limanların oluşturduğu sınırlar dahilinde yapılan taşımacılıktır.” Bu tanımdan da anlaşılacağı üzere, Türkiye de AB'nin yakın yol deniz taşımacılığı için belirlediği sınırlar dahilinde olduğu görülebilir. Bu bağlamda, AB'ye uyum çerçevesinde deniz taşımacılığımızın, özellikle yakın yol deniz taşımacılığı ve Türkiye için onun temelini teşkil eden kabotaj taşımacılığının üzerinde durulması gereklidir [34].

Kabotaj taşımacılığımız şu an tamamıyla ulusal kurumlar tarafından yapılmaktadır. Kabotaj ile taşınan yükler, Türkiye'nin yıllık yük hareketinin ancak %5'idir. Deniz ulaştırmasının karayolu ulaştırmasına göre 7 kat daha ucuz olduğu halde denizcilik sektörünün başlangıç ve işletme sermayesinin ülke koşullarına göre yüksek olması ve kaynak yetersizliği nedeniyle gerekli altyapının kurulamamış olması, ülkemizde kabotaj taşımacılığını karayolu taşımacılığı karşısında güçsüz bırakmaktadır [35].

2001 yılı ulusal programında kabotaja ilişkin olarak; “Milli Deniz Kabotajı Ticaretinin tam üyeliğin gerçekleşmesinden önce başlamak üzere, her iki tarafın uzlaşarak kararlaştıracakları bir zaman cetveline bağlı olarak AB'ye açılması gerekecektir” denilmektedir. [36] Buradan, ülkemizin müzakereler sırasında milli deniz kabotajımızın AB'ye üye olduktan sonra bir süre daha korunması için süre muafiyeti talep edeceği anlaşılmaktadır. Bunun diğer üye ülkelerdeki örneklerine geçmişte rastlamak mümkündür. AB'de kabotaj serbestliğini getiren 3577/92 sayılı komisyon kararının 6. maddesi ile İspanya, Portekiz ve Fransa 1999 yılına kadar çeşitli denizcilik alanlarında sektörlerinin korunması amacıyla muafiyet

kullanmışlardır. Yine aynı madde ile Yunanistan, sosyo-ekonomik koşulları göz önüne alınması ile 1 Ocak 2004 tarihine kadar milli kabotajını koruma hakkını elde etmiştir. Bizim de ülke olarak filomuzun güçlenmesi, teknolojik açıdan daha üstün yabancı filoların gelerek bu alanda yapılan deniz taşımacılığında söz sahibi olmalarının önüne geçmek amacıyla milli kabotaj hakkımızı üyelik öncesi korumamız ve gerekli önlemleri almamız gerekmektedir.

4.1.2 Deniz Güvenliği

Liman devleti kontrolü, uluslararası anlaşma kurallarına tabi olarak sefer yapan ve bayrak devleti tarafından sertifikalandırılan gemilerin diğer bir bayrak devleti limanında denetlenmesi yolu ile kontrolüdür. Bu yolla gemilerin bayrak devleti kuralları haricinde uluslararası konvansiyonlara uygunluk sağlamanın kontrol altına alınmasına çalışılmaktadır.

1994 yılında SOLAS'a A.742(18) önergesi ile eklenerek 1996 yılında yürürlüğe giren liman devleti denetimi (Port State Control-PSC), gemilerin uygunsuz bulunması sonucunda denetimi yapan bayrak devleti denetleyicisi tarafından seferden alıkonma, eksikliklerin giderilmesi talebi veya eksikliklerine rağmen seferine devam edebilmesi ile sonuçlanabilmektedir. Denetleyiciye sunulan gemiye ait sertifikaların eksiksiz ve doğru olmalarının yanında, gemi personelinin ve ekipmanın da konvansiyon gereklerini yerine getirmesi gerekir. Aksi durumda, denetleyici memurun varacağı karar ile detaylı denetime gidilmesi için haklı zemin (clear grounds) koşulu, SOLAS'ın denetleyici kişiye verdiği yetki ile sağlanmış olur [37].

Büyük deniz kazalarının %25'inin Avrupa sahillerinde meydana gelmesi, Avrupa üye devletlerini, denizde güvenliği ve standart altı gemilerin seyrüseferden men edilmesini sağlamak için hızla önlem almaya itmiştir. Özellikle, 1978 yılında Fransa açıklarında meydana gelen Amoco Cadiz kazasında 220.000 ton ham petrolün tamamının denize dökülmesiyle, Avrupalılar ilk gerçek liman devleti denetimi antlaşması olan Paris Liman Devleti Denetimi Antlaşması'nı oluşturmak üzere harekete geçmişler ve 1982 yılında, Avrupa sahillerini ve Kuzey Amerika'dan Avrupa'ya kadar olan Kuzey Atlantik bölgesini de kapsayacak şekilde bu antlaşmayı imzalamışlardır. Paris Liman Devleti Denetimi'ne AB ülkelerinin yanı sıra Polonya, Hırvatistan, Rusya, Kanada, İzlanda ve Norveç de üyedir [37].

AB ülkeleri, liman devleti denetimini Paris MOU'nun getirdiği hükümler doğrultusunda gerçekleştirmektedir. Ancak AB, Paris MOU'nun hükümlerini yeterli bulmadığı durumlarda kendi bünyesinde direktifler çıkararak liman devleti denetimini daha da sıkılaştırma yoluna gitmiştir ve gitmektedir. Şu anda AB'nin liman devleti denetimini uygularken kullandığı mevzuat:

- Paris Liman Devleti Denetimi Antlaşması'na göre:
 - SOLAS 74; 78 ve 88 Ek Protokolleri,
 - MARPOL 73/78,
 - STCW 78,
 - LL 66; 88 Ek Protokolü,
 - COLREG 72
 - TONNAGE 69
 - ILO Sözleşmesi, No:147
- 95/21/EC sayılı AT Konseyi Direktifi
- 95/21/EC sayılı AT Konseyi Direktifi'ni değiştiren 98/25/EC AT Konseyi Direktifi, 98/42/EC ve 99/97/EC sayılı AT Komisyonu Direktifleri ile 2001/106/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve AT Konseyi ortak Direktifi'dir [37].

Ülkemizde denizcilikten sorumlu makam olan ve IMO konvansiyonlarını uygulamakla yükümlü idareyi temsil eden Denizcilik Müsteşarlığı, 1998 yılında Güney Akdeniz ülkeleri ile birlikte Akdeniz Memorandumu'nu (MedMOU) imzalamıştır. Bu anlaşma ile ülkemiz, limanlarımızı ziyaret eden yabancı bayraklı gemilerin en az %15'ini denetleme yükümlülüğü altına girmiştir. Türkiye haricindeki Akdeniz Memorandumu ülkeleri, Mısır, Tunus, Fas, Cezayir, Malta, Ürdün, Filistin, Lübnan, İsrail ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'dir. Akdeniz Memorandumu sonrasında 2000 yılında, ülkemiz ile birlikte Karadeniz'e kıyısı olan Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Rusya Federasyonu, ve Gürcistan'ın katılımı ile Karadeniz Liman Devleti Kontrolü Antlaşması (BSMOU) imzalanmıştır [38].

Liman devleti denetiminin en kısa sürede, memorandumlarda taahhüt edilen ülkemiz limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin %15'inin denetlenmesi ilkesindeki oranın %20-25 seviyesine yükseltilmesinin ülkemiz ve denizciliğimiz için bir çok faydası olacaktır. Bu durum ülkemizin gemi güvenliğine verdiği önem ve ciddiyetin bir göstergesi olarak algılanacak, AB ve IMO tarafından takdir ile karşılanacaktır. Bunu sağlanması amacıyla, denetimleri gerçekleştirecek liman devleti denetleyici memurlarımızın, gemi inşa mühendisi veya denizcilik eğitimi ve tecrübesinden geçmiş, uluslararası mevzuata hakim ve yabancı dilde iletişimi kuvvetli uzmanlarla sayılarını arttırmak gerekmektedir [38].

Limanlarımızda yapılan deneyimler sonucunda eksiklikleri görülen gemilere cezai bir yaptırım için düzenlememiz bulunmamaktadır. Kurallara uymayan gemiler limanda alıkoyulmakta, eksikliğini giderdikten sonra seyrine devam etmesin izin verilmektedir. Özellikle sularımızda kirliliğe sebep olan gemilere bu yaptırımın olmaması caydırıcılık adına olumsuz bir durum teşkil etmektedir. Denetleyicilerimizin istediği belge, garanti, sertifika gemide olmaması halinde kısa sürede hazırlanarak denetleyiciye sunulmaktadır. Bu gibi durumların tekrarlanmamasını sağlamak amacıyla batılı ülkelere örnekleri görülen bir ceza sistemimizin oluşturulması gerekmektedir. Bununla birlikte, alıkoyulan gemilere, bunu takiben yapılacak kontrol ziyaretleri için ücret talep etme hakkımız üyesi olduğumuz MOU'larca tanınmasına rağmen, bu hakkımız kullanılmamaktadır [38].

Ülke olarak denizcilikle ilgili politikalarımızın ve stratejilerimizin tam olarak oturmamış olması, hedeflerini ve örgütlenmelerini doğru belirlemiş denizci ülkelere karşı konumumuzu zayıflatmakta, ticaret filomuza karşı liman devleti kontrolü başta olmak üzere kullanılan her türlü enstrüman rekabet koşullarımızı daha da zorlaştırmaktadır. Yaşanan örneklerden; bir çok devletin, karşı taraf benzer önlemleri almadığı sürece liman kontrol mekanizmasını kendi gemilerinin navlun payını arttırıcı bir unsur olarak kullandığı anlaşılmaktadır. Birçok gemimiz gerekli hazırlığı ve risk hesabını yapmadan gittiği yabancı limanlarda kazandığı düşük navlunun çok üzerinde masraf yaparak tazminat ve cezalara maruz kalabilmektedir. Bu durum donatanlarımıza gecikmeler, tazminler, takvime bağlı veya zorunlu onarımlar, limana girişin yasaklanması, geminin denetlemede hedef haline gelmesi, müşteri kaybı, denetim ücretleri, limanda fazla kalmaya bağlı olarak artan masraflar gibi finansal zararlar olarak yansımaktadır [39].

2006 yılının ilk dört ayında Paris MOU tarafından tutulan Türk Bayraklı gemi sayısı 20 olmuştur. Geçmiş yıllarda aynı memorandum ülkelerinde tutulan gemi oranları şöyledir [40]:

Tablo 4.1: Türk Bayraklı Gemilerin Paris MOU Kapsamında Tutuklanma Oranları

Yıllar	Denetlenen	Tutulan
2001	862	211
2002	670	116
2003	793	154
2004	819	75
2005	599	46

Tutulma oranlarına bakıldığında giderek iyileşme görülmektedir. Geçmiş senelerdeki yüksek tutulma rakamlarının sebepleri şöyle özetlenmiştir:

- Ülkemizin taraf olmadığı uluslararası sözleşmeler; uluslararası sözleşmelerin ve bazı ek protokollerin (SALVAGE, WHO, SOLAS) yabancı limanlarda gereksinimlerinin istenmesi, uluslararası sözleşmelerin dokümanlarının gemide en güncel halleriyle eksiksiz olarak bulunmaması,
- Donatanlarımıza bağlı olarak; sefer bölgeleriyle ilgili getirilen kısıtlamalara uyulmaması, yedek parça stokunun yetersiz olması, planlı yenilemenin yapılmaması ve tamir kabul etmeyecek haldeki malzemelerin kullanılması, düzenli bakım programlarının uygulanmaması, denizcilikteki alt sektörler arası teknik ve özel işbirliği eksikliği,
- Türk ticaret filosunun yüksek yaş ortalaması (22,7) ve bu nedenle gemilerin durumlarındaki olumsuzluklar,
- Sefer sırasında son kullanma tarihi geçen malzemenin mürettebat tarafından zamanında fark edilememesi, deniz ve hava koşulları nedeniyle zayi olan malzemenin yerine gemi personeline zamanında sipariş verilmemesi, limanda güvenlik nedeniyle kilit altına alınan malzemenin denetim sırasında yerinde bulunmaması, gemi personelinin röle talimleri diye tabir edilen acil durum talimlerini yeterli ciddiyetle yapmaması ve bu talimlerin kayıtlarının tutulmaması, gemi personelinin yabancı dil bilgisindeki yetersizlikleri nedeniyle yabancı denetleyicilerle anlaşamamaları, gemi personelinin uluslararası anlaşma hükümlerini yeterince bilmemeleri, gemi adamlarının yabancı limanlarda firar etmesiyle gemi personeli

kadrosunda oluşan açıklar, tutulması zorunlu olan kayıtların yanlış tutulması veya hiç tutulmaması,

- Bazı ülkelerin liman devleti denetimlerini ticari amaçlarla kötüye kullanmaları [41].

Denizcilik Müsteşarlığı tarafından 2004 yılında uygulanmasına başlanan Türkiye’de Deniz Güvenliğinin Güçlendirilmesine Destek projesi ile deniz güvenliğinin arttırılması ve gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ile Avrupa Birliği müktesebatına uyum konularında Türkiye’de acil olarak yapılması geren değişikliklere yönelik 13 hedef altında 36 görev belirlenmiştir. Projede eşleşme (twinning) çerçevesinde Türkiye’nin seçtiği ülke olan İspanya’dan gelen uzmanlar ile çalışmalar yürütülmüştür. Projenin iki ana bileşeni;

- Deniz güvenliğinin arttırılması ve gemilerden kaynaklanan kirliliğin azaltılması ile ilgili idare kapasitesinin güçlendirilmesi,
- Deniz güvenliği ve gemi kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi alanında ulusal mevzuatın AB müktesebatına uyumunun sağlanmasıdır [42].

Birinci bileşen altında, bayrak devleti uygulamaları ve liman devleti kontrolünün güçlendirilmesi, klas kuruluşlarının daha etkin çalışmalarının sağlanması, bir acil müdahale planının oluşturulması, bir deniz güvenliği inceleme kurulu oluşturulması ve merkezi gemi veri tabanı yazılımının çerçevesinin oluşturulması gibi hedefler yer almaktadır. Bu hedeflere ulaşmak için mevzuatımızın uyumu ve personel eğitimleri araçları kullanılmıştır [42].

Projenin önemli katkıları arasında; bayrak devleti ve liman devleti konularında uzman personele verilen eğitimler ve bu sayede kurumsal altyapının oluşması, limanlarımıza uğrayan gemiler ve Türk bayraklı gemiler için bir veri tabanının oluşturulması, deniz güvenliği ile ilgili AB müktesebatı ile Türk mevzuatının karşılaştırılarak uyumlaştırması için kanun taslağının oluşturulması, deniz kazaları inceleme kurulu, acil durum müdahale planı, petrol kirliliği kriz yönetimi konulu eğitimin İspanya’dan alınması sayılabilir. Bununla birlikte 2003 yılında 12,8 olan Paris MOU tarafından aylık gemi tutulma oranımız projenin başladığı sene olan 2004 yılında 6,25’e düşmüş, 2005 yılında ise 3,8 olarak belirlenmiştir [42].

Gemilerin Güvenli Çalışması ve Deniz Kirliliğinin Önlenmesi İçin Uluslararası Yönetim Kodu (ISM) gemileri işleten ve idare edenlerin sorumluluklarına değinir ve deniz kirliliğinin önlenmesi ile güvenli yönetim konularında uluslararası ölçütler getirir. 1 temmuz 2002 den itibaren, 500 GRT üzeri bütün yük gemileri ve hareketli açık deniz sondaj birimleri, ISM Kodu gerekliliklerine uymak zorundadırlar. İşletme şirketlerinin görevlendireceği DPA'lar (designated person ashore), her geminin güvenli yönetimi için şirket ile gemi arasında doğrudan ilişki kuracak ve sorumluluğu üstlenecek kişidir. Türkiye'de bu konumda görevlendirilmiş kişilerin eksikliği nedeniyle denetimlerde gemilerimiz sorun yaşamaktadır. ISM kodunun getirdiği güvenli yönetim ve çevre kirliliği gereklerini bilen ve bunu hem gemi, hem de idarede kontrol eden, gemilerden gelecek raporlardaki eksik tarafları doğru değerlendirerek gerekli önlemlerin doğru biçimde alınmasını sağlayan, iyileştirilmesi gereken alanların doğru tespitini yaparak ilgili eğitimleri veren kişi olan DPA'ların şirketlerdeki eksikliğinde, ISM kodunun uygulanmasında ülke olarak istenen seviyede olmamız sonucu doğmaktadır.

4.1.3 Limancılık

Avrupa Birliği kara taşımacılığındaki yoğunluk ve hava kirliliğine sebebiyet verme nedeniyle deniz otoyolları kavramını oluşturmak adına deniz taşımacılığına verdiği önemi arttırmıştır. Bu amaçla limanların ve burada sunulan hizmetlerin serbest girişime açık olması fikrini benimsemiştir. Rıhtım işçiliği, palamarcılık ve kılavuzluk hizmetlerinin serbestleştirilmesinin yanı sıra limanı kendi imkanları ile bulduğu hizmet sağlayıcılar ile kullanma seçeneği sunulmaktadır.

Özelleştirmenin temel amacı, devletin ekonomideki ticari faaliyetinin en aza indirilmesi, rekabete dayalı piyasa ekonomisinin oluşturulması, devlet bütçesi üzerindeki KİT finansman yükünün azaltılması, sermaye piyasasının geliştirilmesi ve atıl tasarrufların ekonomiye kazandırılması, bu yolla elde edilecek kaynaklarına altyapı yatırımlarında kullanılabilmesidir. Limanların özelleştirilmesindeki temel amaçlar ise; limanların hızlı, etkin ve verimli işletimlerini sağlamak, ulusal ve bölgesel rekabeti arttırmak, bürokrasiyi azaltmak, finansal bağımsızlık sağlamak, liman altyapı ve üstyapı yatırım gereksinimlerini karşılayarak teknolojik gelişmelere ve modern işletme tekniklerine uygun olarak limanları işletmek ve yönetmek, ulusal

ve bölgesel ekonomiye katkıda bulunmak, sanayinin gelişmesine katkıda bulunmaktır [43].

Türkiye’de liman özelleştirmesinde kullanılan yöntemler; işletme hakkının devredilmesi, yönetim anlaşması, ve özel sektöre transferdir. Limanlar için en uygun özelleştirme yöntemi seçilirken, özelleştirme programının amaçları, yönetimin etkinliği, liman kullanıcılarının ve işçilerinin ihtiyaçları, liman hinterlandı, limanın hava, kara ve demiryolu bağlantıları, liman yöresinin sosyo-ekonomik yapısı, diğer bölge limanlarına yakınlığı, liman varlıkları ve liman sektörüne etki eden diğer faktörler değerlendirilmelidir [44].

Limanların işletme haklarının özel sektöre devri sırasında kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri de devredilmektedir. Türkiye’de limanlara giriş-çıkış yapan 500GT üzerindeki yabancı gemiler ile 1000GT üzeri Türk bayraklı gemiler için kılavuzluk hizmetini almak zorunlu tutulmuştur. Bunun amacı ticari olmaktan çok, güvenlidir. Türkiye’de özelleşen limanlar arasındaki Kuşadası, Tekirdağ, Sinop, Trabzon, Rize, Marmaris, Alanya, Mersin ve İskenderun limanlarında kılavuzluk hizmetleri de özelleştirme paketlerine dahil edilmiştir. Avrupa Birliği ülkelerinde kılavuzluk hizmetleri genellikle kılavuz kaptanların oluşturduğu birimlerin yönetiminde rekabete kapalı olarak verilmektedir. AB Komisyonu son yıllarda yapmakta olduğu liman hizmetlerinin market girişine açılması çalışmasında ilk başlarda dahil tuttuğu kılavuzluk hizmetlerini daha sonra çıkarmış, bu hizmetleri güvenlik hizmetleri başlığı altında incelemeye hazırlanmaktadır. Ülkemizde de kılavuzluk hizmetlerinin uzman kılavuz kaptanların dahil olduğu oluşumlara yarı kamusal olarak verilmesi güvenlik ve ticari baskıyı engelleme yönlerinden yararlı olacaktır [45].

4.1.4 Uyum İçin Getirilebilecek Öneriler

Türkiye’nin IMO kurullarında yaşanan gelişmeleri daha sıkı takip etmesi gerekmektedir. Uluslararası kurallardaki son gelişmeleri yakından takip ederek bu alanda ülkemizin geri kalmamasını sağlamak, AB tarafından da öncelikli referans olarak kabul edilen kuralları en kısa sürede milli mevzuatımıza aktarabilmek bu sayede olacaktır. Diğer bir sebep ise, uluslararası niteliğe sahip olacak kuralların kabul edilmesinde söz sahibi olmak, milli çıkarlarımıza mümkün olduğunca ters düşmeyen kuralların kabulü için çalışmalar yürütebilmektir. IMO’nun çalışmalarına

delegeler göndermek, kurullara yönetici kişiler seçtirmek, bu alandaki etkinliğimizi arttırmak gerekmektedir. IMO'nun merkezinin bulunduğu İngiltere'de bir daimi temsilcilik oluşturmak ve buraya konunun uzmanlarını göndermek bir gerekliliktir.

AB karayolu taşımacılığını denize kaydırmak üzere projeler üretilip bunları uygulamaktadır. Bunu yaparken karayolu taşımacılığı tamamen devre dışı bırakılmayıp, diğer taşımacılık modları ile entegrasyonunun sağlanması yoluna gidilmektedir. 2002 yılında açıklanan Marco Polo Projesi ile AB devletleri deniz otoyolları ile biri birlerine bağlanacak ve kombine taşımacılık sistemi önem kazanacaktır. Kombine taşımacılık denen taşımacılık sisteminde, karada ağırlıklı olarak demiryolu ile yapılan taşımacılık, uygun rotalar üzerinde akarsu, kanal ve deniz ile devam etmektedir. Bu sistemde yakın deniz taşımacılığının önemi artmaktadır. Taşımacılığın karayolu haricindeki modlar üzerine dağıtılması ile daha az enerji harcanarak maliyetler daha aşağıya çekilebilmektedir. Bununla birlikte, çevreye daha az zarar veren demiryolu ve deniz taşımacılığı sayesinde çevre kirliliğinin hızı azaltılmış olur. Karayolu trafiğinin yükünün azaltılması ile kazaların önüne geçilerek büyük bir toplumsal sorun düzeltilmeye başlamıştır.

Türkiye'de ise taşımacılık ağırlıklı olarak karayolu ile yapılmaktadır. Bunu ekonomiye getirdiği ağır yükün yanında trafik kazaları ile ölen, yaralanan kişiler ve ekonomik kayıpların önüne geçilmesi giderek zorlaşmaktadır. 2004 yılında kabotaj gemilerimizden akaryakıtta alınan ÖTV'nin kaldırılması ile deniz taşımacılığına destek sağlanmıştır. Bu indirim ile daha da ucuzlayan deniz taşımacılığı, demiryolu ile desteklenerek ülke çapında kombine taşımacılık ağırları oluşturulmalıdır. Ülkemizin coğrafi yapısı ve limanlarımızın elverişli olması kombine taşımacılığın deniz ayağı için fırsat teşkil etmektedir. Böylece deniz ticareti canlanacak, yaşlanan filomuz, özellikle koster filosu, yenilenecektir. AB üyeliğinin bir şartı olan deniz kabotajının serbestleştirilmesine bu sayede hazırlanmak mümkün olacaktır.

AB Erika-3 paketi olarak adlandırılan ve deniz güvenliği ile ilgili yeni önlemler içeren kanun tasarısı ile AB devletlerinde limanlara gelen yabancı bayraklı gemilerin %25'inin liman devleti denetimlerinden geçirilmesi hedefi daha da geliştirilerek %100 oranı gerçekleştirilmek istenmektedir. Bunun anlamı, sadece hedef bayrakların değil, sorunsuz ve kurallara uyan bayraklı gemilerin dahi denetime tabi olacağıdır. AB denetimleri bu kadar sıkı tutarken, ülkemizin üyesi olduğu Akdeniz ve Karadeniz

Memorandumlarının denetleme hedefi olan %15 oranı son yıllara kadar tutturulamamıştır. Türkiye’yi kolay liman ülkesi kavramıyla karşı karşıya bırakan bu durumdan kurtulmak, prestijimizi arttırmak için denetim oranımız arttırılmalıdır. Liman devleti denetimi memurlarının sayısı da arttırılmalıdır.

Liman devleti denetimi konusundaki bir diğer önemli husus da AB limanlarına giden gemilerimizin tutulma oranları ve bayrağımızın Paris Memorandumunda kara listede yüksek risk kategorisinde yer almasıdır. Bu durumun neden olduğu prestij kaybı ve deniz ticaretimize oluşturduğu engelin ortadan kaldırılması gerekmektedir. Bu nedenle mevzuatımızdan başlayarak liman devleti denetimlerine uyum çalışmaları yürütülmelidir. Türkiye’nin tamamıyla veya kısmen taraf olmadığı IMO uluslararası sözleşmelerinden SOLAS, MARPOL, LL ile ILO sözleşmelerindeki taraf olma eksiklikleri giderilmeli ve bunu takiben iç hukukta düzenlenmelidirler. Bunlarla birlikte, AB direktiflerinin de üye devletler için bağlayıcı olması, denetlenen gemilere uygulanmaları açısından önemli olmasıyla mevzuatımıza dahil edilmeleri gerekmektedir.

Liman devleti denetimlerinin sonuçlarında elde edilen verilerin saklanıp istendiğinde ulaşılabilecek bir veri tabanı sisteminin oluşturulması gereklidir. AB’nin bu amaçla kullandığı ve SIRENAC adını alan sistem ile bu kurulacak sistemin uyumlu olması önemli bir noktadır. Ayrıca denetleme memurlarımızın bu veri tabanına her yerden ulaşabilmelerini sağlayacak gerekli elektronik donanıma sahip olmaları, sistemin etkin kullanımı için tamamlayıcı bir faktördür.

4.1.5 Denizcilik Konusunda AB’ye Uyum İçin Yapılan Kurumsal Çalışmalar

Deniz güvenliği konusunda Türkiye’nin AB mevzuat ve uygulamalarına uyum amacıyla yürütülen çalışmalardan mevzuat çevirilerinin tamamlanması 2003 yılı içerisinde yapılmıştır. Denizcilik Müsteşarlığı’nca yapılan diğer çalışmalar tablo 4.2’de verilmiştir [3].

Tablo 4.2: Denizcilik Alanında AB'ye Kurumsal Uyum Çalışmaları

Çalışmanın İsmi	Uygulama Yılı
Gemi denetim prosedürlerini içeren dokümanların hazırlanarak dağıtılması	2004
Gemi denetim uzmanlarının ve liman başkanlarının teknik AB standartları konusunda eğitimlerinin yapılması	2004
Deniz kazalarının araştırılması için idari yapılanmanın tamamlanması, hukuki ve teknik düzenlemelerin yapılması	2004
Ulusal Deniz Güvenliği İnceleme Kurulu'nun oluşturulması	2004
AB mevzuatı, ulusal mevzuat ve taraf olduğumuz uluslararası düzenlemeleri kapsayan Türkçe ve İngilizce veri tabanının oluşturulması	2004
Merkezi gemi güvenliği veri tabanının oluşturulması	2004
80 gemi denetim kurulu uzmanı istihdam edilmesi	2004
SOLAS bölüm IX ve ISM Kodu uygulamaları konusunda uygulamalı ulusal eğitim seminerleri düzenlenmesi	2004
Denetim memurlarının bilgi teknolojisi ekipmanı ve yazılım gereksinimlerinin karşılanması	2004
Merkez teşkilatındaki bayrak devleti uygulamalarında görevli personelin teknik ekipman ve yazılım ihtiyaçlarının giderilmesi	2004
Ulusal liman devleti kontrolü veri tabanı ve bilgi sisteminin kurulması	2004
Liman devleti denetimlerinde ILO kurallarının uygulanmasının kabulü	2004
Liman devleti kontrol prosedürlerini içeren dokümanların hazırlanması	2004
Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı (EMSA) ile işbirliğinin geliştirilmesi ve çalışmalara gözlemci statüsünde katılım sağlanması için girişimlerde bulunulması	2004
Türk limanları gemi giriş çıkış bilgilerinin yer aldığı, limanların birbirleri ile ve Denizcilik Müsteşarlığı ile irtibatlı bir bilgi erişim sisteminin işler hale getirilmesi	2004
Türk deniz ticaret filosunun gençleştirilmesi ve yeniden yapılanmasını sağlamak üzere projeler geliştirilmesi	2004
Ulusal klas kuruluşunun, nicelik ve nitelik açısından güçlendirilmesi	2005
Bayrak devleti uygulamaları ile ilgili personelin İngilizce eğitimlerinin tamamlanması	2005
Gemi denetmcilerinin ekipman ve araç ihtiyaçlarının tamamlanması	2005
Bayrak devleti uygulamaları için bir meslek içi eğitim merkezi oluşturulması	2005
Liman devleti kontrol uzmanlarının AB ve IMO standartlarında eğitimlerinin yapılması	2005
Liman devleti kontrolü ile ilgili personelin İngilizce eğitimlerinin tamamlanması	2005
Uzmanların bilgi teknolojisi ekipmanı, yazılımları ile diğer araç, gereç, teçhizat ihtiyaçlarının tamamlanması	2005
Deniz kirliliği operasyonel koordinasyon merkezinin kurulması	2005
Sürelili ve süresiz denizcilik yayınlarından oluşan ve tüm ilgililerin yararlanabileceği bir kütüphane oluşturulması	2005
Petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmeye karşı mücadele için acil müdahale merkezleri oluşturulması, uygun personel ve ekipmanla donatılması	2005
Arama ve kurtarma imkan ve kabiliyetlerini geliştirmek üzere proje hazırlanması	2005
Kaza ve olayların soruşturulması için teknik donanımlarının sağlandığı ve eğitilmiş personelden teşekkül eden kurumsal yapının oluşturulması	2005
Meteorolojik bilgi sağlama hizmetleri geliştirilmesi	2005
Tüm seyir yardımcılarının standartlarını yükseltmek üzere proje hazırlanması	2005
Gemi-kıyı bazlı gemi raporlama ve bilgi sisteminin kurulması	2007
Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) sahil istasyonları kurulması	2007
Türkiye denizlerinde ve limanlarında teknoloji destekli rapor sistemleri, gemi trafik hizmetleri (Gemi Trafik Sistemi (VTS) ve Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi (VTMIS)) ve uygun gemi rota sistemleri (TSS vs.) oluşturulması	2007

4.1.6 Türkiye ve Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri

Türkiye, özellikle deniz güvenliği ve çevrenin korunmasına yönelik oluşturulan ve sürekli içerikleri geliştirilen başta IMO olmak üzere kural koyucu uluslararası kurumların kabul ettiği konvansiyonlara taraftır. Kendi menfaatlerimizin de göz önünde bulundurulması ile azami sayıdaki sözleşme imzalanarak milli hukukumuzda adapte edilmektedir.

Denizcilik alanında kabul edilen ve kabul edilmek üzere çalışmaları devam eden sözleşmeler, Türkiye'nin dünya deniz ticaretine uyumlu bir katılım sağlaması için günümüzde en önemli husustur. Bununla birlikte, kuralların gerektiği gibi uygulanamamasından doğan eksiklikler, aynı kuralları uygulayan yabancı devletlerde karşımıza çıkmaktadır. Kuralların hayata geçirilmesi için kurumlarımızın güçlendirilmesi, personel ihtiyacının uygun seviyelere ulaşana kadar karşılanması gereklidir. Ayrıca, hangi kanunu hangi kurumun uygulayacağı, kurumlar arası çakışmaların olup olmadığı gelen tepkiler ve uzmanların araştırmaları doğrultusunda belirlenmelidir [29].

Yaş ortalaması yüksek deniz ticaret filomuz ile güncel kurallara kendi içimizde uygunluk sağlayamadığımız ortadadır. Bununla birlikte, yeni ve modern gemilerin kısa sürede finansmanı için gerekli kaynağın temini ülkemiz ve armatörler açısından sıkıntı doğuracak boyutta olduğundan, kuralların bazılarında yurt içi seferlerde çalışan (kabotaj) gemiler muaf tutulmaktadır. Deniz güvenliği ve çevre hassasiyetinin geri plana atılması anlamına gelen bu uygulama bir zorunluluktan doğar ve filomuzun aşamalı olarak yenilenmesi amacını taşımaktadır. Bu durumda, bir nevi çifte standart oluşturan bu durumun düzeltilmesi bir an önce filomuzun güçlendirilmesi ile yakından ilgilidir [29].

Türkiye'nin taraf olduğu IMO sözleşmeleri şunlardır:

- Uluslararası Denizcilik Örgütü Kurucu Sözleşmesi – 25.03.1982
- Yükleme Hatları Uluslararası Sözleşmesi (LL 1966) – 05.11.1968, 1988 protokolü ile,

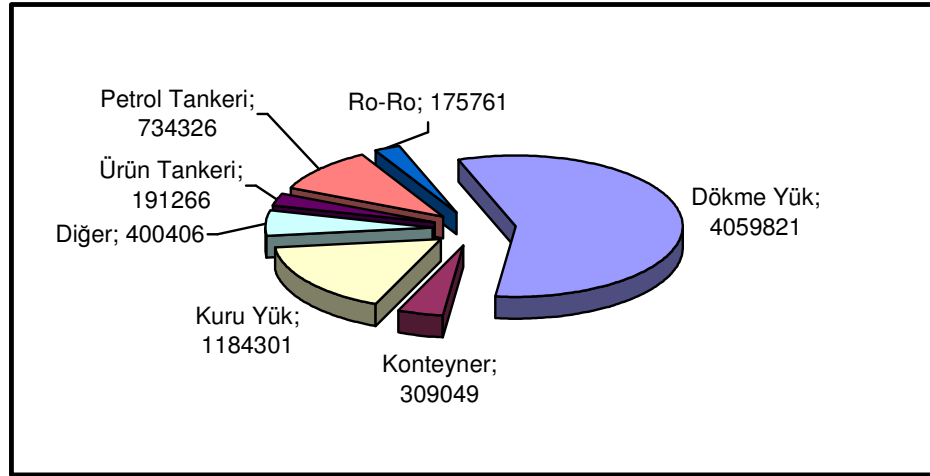
- Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS 1974) – 31.10.1980, 1978 ve 1988 protokolleri ile,
- Gemilerde Tonaj Ölçümü Uluslararası Sözleşmesi (TONNAGE 1969) – 18.07.1982
- Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü (COLREG 1972) – 15.05.1980
- Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi (SAR 1979) – 21.12.1985
- Gemi Adamları Eğitimi, Sertifikalandırılması ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Sözleşmesi (STCW 1978) – 20.04.1989
- Uydular Aracılığı ile Deniz Haberleşmesi Uluslararası Sözleşmesi (INMARSAT 1976) – 16.11.1989
- Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesi Hakkındaki Uluslararası Sözleşme (MARPOL 1973/1978) – 24.06.1990
- Deniz Alacaklarına Karşı Sorumlulukların Sınırlandırılmasına Dair Uluslararası Sözleşme (LLMC 1976)
- Kanunsuz Hareketlere Karşı Deniz Seyrüseferinin Güvenliği Sözleşmesi (SUA 1988)
- Kıta Sahanlığında Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol – 04.06.1998
- Petrol Kirliliği Zararlarından Doğan Sivil Sorumluluklar Hakkında Uluslararası Sözleşme (CLC 1992)
- Petrol Nedeniyle Kirlenmeden Doğan Zararlar İçin Uluslararası Tazminat Fonu Kurulmasına Dair Sözleşme (FUND 1992)
- Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliğine Dair Uluslararası Sözleşme (OPRC 1990)
- Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi (SALVAGE 1989)

Türkiye, IMO konvansiyonları ile birlikte, Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) sözleşmelerini de kabul etmiştir. Denizde çalışma için asgari yaş sınırlarını belirleyen 7, 15, 58, ve 112 numaralı sözleşmeler tarafımızca kabul edilmiştir. Güvenli, sağlıklı ve adil çalışma koşullarına ilişkin sözleşmelerden gençlerin tıbbi muayenesi (16), kazalara karşı korunma (28), ücretli tatil (54), deniz hastalık sigortası (56), çalışma saatleri ve mürettebat (57), yiyecek ve tedarik (68), tıbbi muayene (73), mürettebatın barındırılması (75), kazaların önlenmesi (134), liman işleri (137), ticaret gemileri asgari standartları (147), işçi sağlığı ve iş güvenliği (152), gemi adamları refahı (163), sağlığın korunması ve tıbbi bakım (164), gemi adamlarının çalışma süreleri ve gemi mürettebatı (180); denizde çalışma hayatına ilişkin işsizlik teminatı (8), gemi adamlarına iş bulunması (9), gemi adamlarının sözleşme hükümleri (22), gemi adamlarının ülkelerine iadesi (23), gemi sahibinin yükümlülüğü (hasta ve kaza geçiren gemi adamları) (55), sosyal güvenlik (70), gemi adamlarının yaşlılık aidatları (71), vasıflı gemi adamlarının belgelendirilmesi (74), balıkçıların yeterlik belgeleri (125), istihdamın sürekliliği (145), gemi adamlarının yıllık ücretli izinleri (146), iş teftişi (178), gemi adamlarının işe alınması ve işe yerleştirilmesi (179) sözleşmeleri, ülkemizin taraf olduğu denizciliğe dair ILO sözleşmeleridir [29].

4.2 Türk Denizcilik Sektörü

Türk deniz ticaret filosunun ulusal ve uluslararası bayraklara kayıt durumu incelendiğinde 1209 toplam gemi sayısı içindeki 674 geminin (%55.7) ulusal bayrağa kayıtlı olduğu, 535 geminin de (%44.3) diğer bayraklara kayıtlı olduğu görülmektedir. Ulusal bayrağa kayıtlı 674 geminin 170'i ithal, 504 adedi ise Türkiye'de inşa edilmiştir. Diğer ulus bayraklarına kayıtlı 535 geminin 199'u ithal, geriye kalan 336 gemi de yerli inşadır. 1209 gemiden oluşan deniz ticaret filomuzun büyük çoğunluğunu oluşturan gemi tiplerine dağılımına bakıldığında; 396 kuru yük gemisi, 124 römorkör, 115 dökme yük ve 113 petrol tankeri olduğu görülür. Bunların da toplamı 748 yapmaktadır [31].

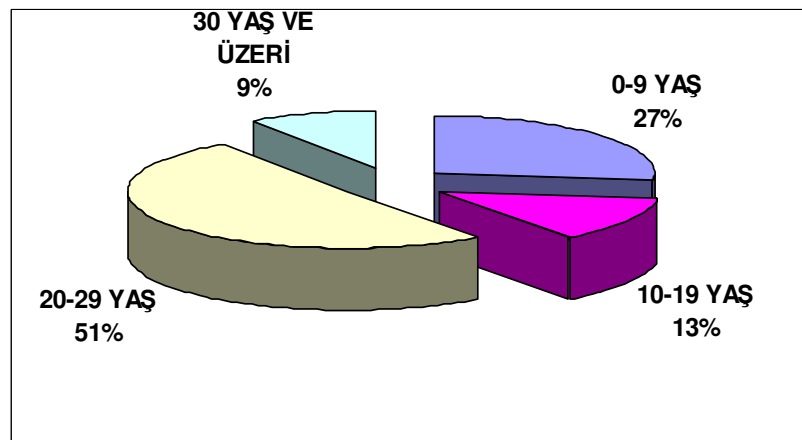
Türk deniz ticaret filosunun toplam kapasitesi 7.054.930 DWT'dur (Deadweight Ton). Bu tonajın 1.568.854 DWT olan kısmı ulusal bayrağa kayıtlı, geriye kalan 5.486.076 DWT ise diğer bayraklara kayıtlıdır [46].



Şekil 4.1 : Türk Deniz Ticaret Filosunun DWT Dağılımı

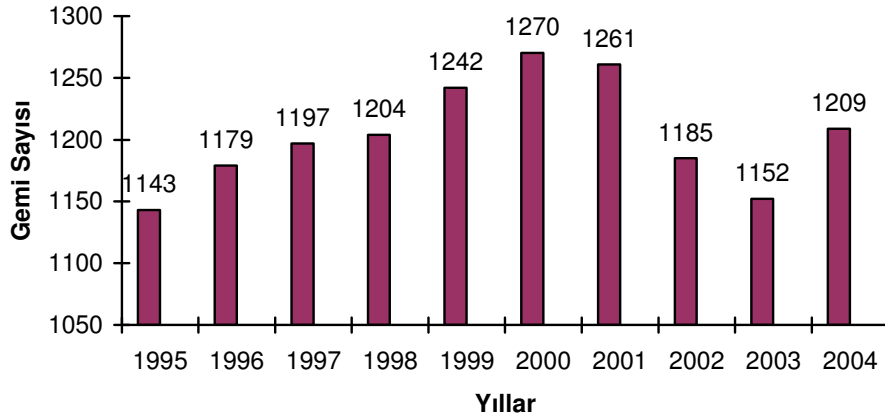
Türk Deniz Ticaret Filosunun tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı tablosu incelendiğinde, toplam 1209 adet ve 7.054.930 Dwt'luk filonun,

- 1.929.196 DWT'luk 262 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 890.126 DWT'luk 254 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 3.570.058 DWT'luk 386 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 665.550 DWT'luk 307 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda yer almaktadır [31].



Şekil 4.2 : Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Dağılımı

Ticaret filomuzdaki gemi sayısı, 1995-1996 yıllarında %3,1, 1996-1997 yıllarında %1,5, 1997-1998 yıllarında %0,6, 1998-1999 yıllarında %3,1, 1999-2000 yıllarında %2,2 artış gösterirken; 2000-2001 yıllarında %0,7, 2001-2002 yıllarında %6,0, 2002-2003 yıllarında %2,8 düşüş görülmektedir. 2003-2004 yılları arası %4,9'luk bir artış kaydedilmiştir [46].



Şekil 4.3 : Türk Deniz Ticaret Filosundaki Gemi Sayısının Yıllara Göre Değişimi

1995-1996 yılları arasındaki %5,7'lik DWT kapasite artımına karşılık filomuzda 2001-2003 yılları arasında %12'lik bir kapasite düşüşü görülmüştür.

Ocak 2005 itibari ile 300 gros ton üzeri Dünya deniz ticaret filosu (157 ülke) gemilerinin kapasitesi 888.036.000 DWT ve sayıları da 39.932'dir [46].

DWT kapasite olarak Türkiye, deniz ticaret filosu ile dünyada 24. sırada yer almaktadır. 1996 yılında 10 milyon DWT ile 16. sırada yer alan Türkiye'nin, 2005 senesinde bu yerini kaybettiği görülmektedir.

Komşuları arasında Türkiye deniz ticaret filosu ile Yunanistan, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ve İran'dan sonra 4. sıradadır [46].

4.2.1 Deniz Taşımacılığı

Türkiye'nin ithalat ve ihracat toplamının %88'i deniz yolu ile taşınmaktadır. Bu taşımada Türk gemilerinin payı %23 olarak belirlenmiştir.

Devlet İstatistik Enstitüsü verilerine göre 2004 yılında Türkiye dış ticaret hacmi 173.621.274 ton'dur. Bu tonajın 151,7 milyon ton'u deniz, 2 milyon ton'u demiryolu, 17,9 milyon ton'u karayolu, 241.000 ton'u havayolu ile taşınırken, 1,6 milyon ton'u da diğer yollarla taşınmıştır. Dış ticarete ihracatımızın %78'ine tekabül eden 47 milyon ton, ithalatımızın ise %92,3'ü (104.6 milyon ton) deniz yolu ile taşınmıştır [31].

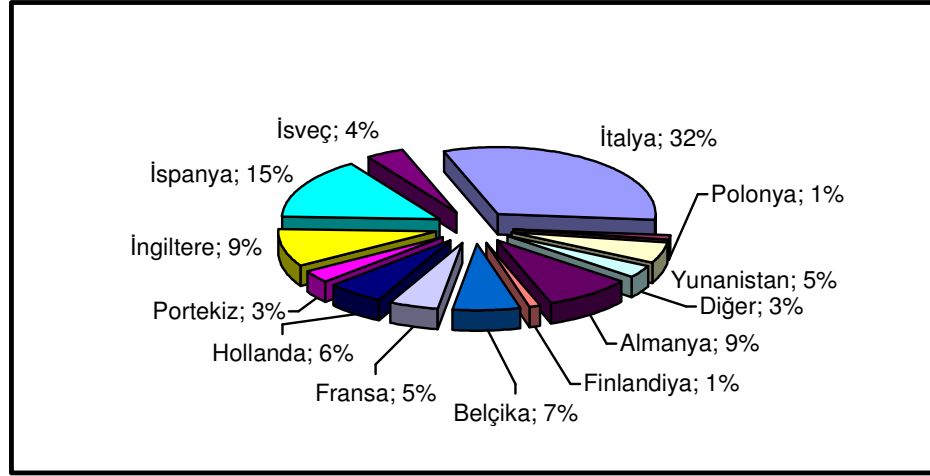
Tablo 4.3: Türk Deniz Ticaretinin Gelişimi ve Yerli Bayrak Kullanımı

Yıllar	Toplam	İhracat	İthalat	Türk Bayraklı Taşıma	Türk Bayrağı %	Yabancı Bayrak %
1995	84.181.116	20.174.562	64.006.554	35.157.163	41,8	58,2
1996	91.680.312	18.846.074	72.834.238	36.057.963	39,3	60,7
1997	112.373.431	37.009.695	75.363.736	32.935.901	29,3	70,7
1998	104.076.233	24.773.274	79.302.959	33.856.861	32,5	67,5
1999	110.901.420	32.923.267	77.978.153	31.792.724	28,7	71,3
2000	118.248.056	32.291.101	85.956.955	36.082.371	30,5	69,5
2001	113.414.358	40.633.756	72.780.602	35.196.754	31,0	69,0
2002	125.244.852	39.065.012	86.179.840	41.178.590	32,9	67,1
2003	140.150.438	41.476.801	98.673.637	39.745.043	28,4	71,6
2004	151.755.314	47.058.194	104.697.120	34.918.160	23,0	77,0

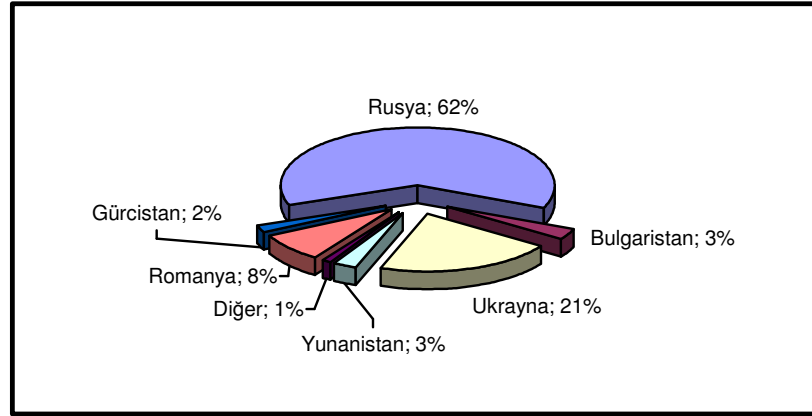
Yukarıdaki tablodan da görüleceği üzere, dış ticaretimizde Türk bayraklı gemilere yaptırılan deniz taşımacılığı ile yabancı bayraklı gemilere yaptırılan taşımacılık arasındaki fark giderek açılmıştır. 1995-2004 yılları süresince Türk Bayraklı gemiler ortalamada %31'lik bir pay almıştır [31].

2004 yılında 47 milyon ton'luk Türkiye ihracatının en önemli kalemlerini %29,3 ile demir-çelik ürünleri, %16,4 ile çimento, ve %6,6 ile petrol ürünleri oluşturmuştur. İthalatımızdaki durum ise şöyle olmuştur: %21,3 petrol ürünleri, %15,6 kömür, %11,6 demir-çelik [46].

2004 yılında Türkiye ile Avrupa Birliği ülkeleri arasındaki deniz ticareti 30,3 milyon ton olmuş, bunun da 17,8 milyon tonunu ihracat, 12,4 milyon tonunu da ithalat oluşturmuştur. Bu ticarete Türk Bayraklı gemilerin yaptığı taşımacılık payı %23 olarak belirlenmiştir.



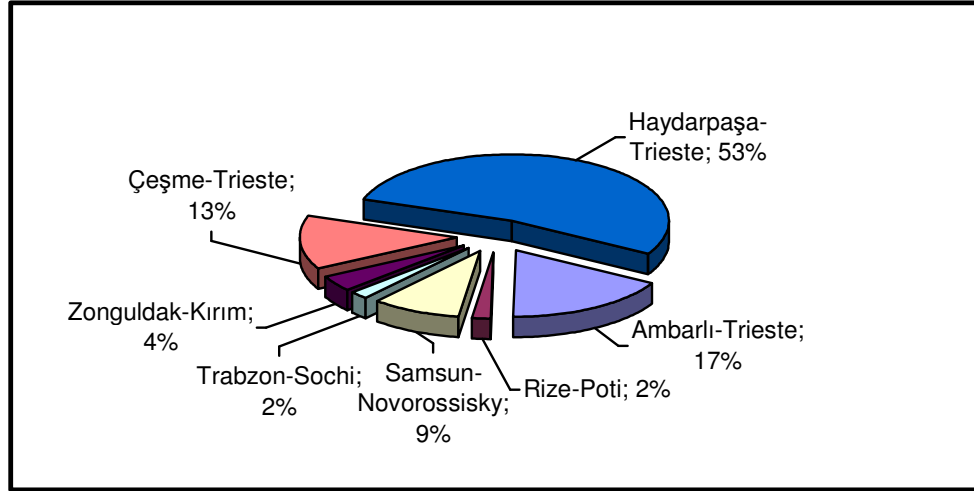
Şekil 4.4 : Türkiye'nin Avrupa Birliği Ülkeleri ile Yaptığı Deniz Ticareti



Şekil 4.5 Türkiye'nin Karadeniz Ekonomik İşbirliği Ülkeleri ile Yaptığı Deniz Ticareti

Türkiye'nin Rusya ve Ukrayna'dan büyük oranda ithalat yapması, ülkemizin satın aldığı petrol ürünleri ve doğal gaz sebebiyledir.

Türkiye'de Ro-Ro taşımacılığının başlaması, 1977 yılında iki adet Ro-Ro gemisinin satın alınıp İtalya hattında çalıştırılmaları ile olmuştur. 2005 yılında Türk deniz ticaret filosunda 175.761 DWT (279.351 GT) toplam kapasiteli 21 Ro-Ro gemisi bulunmaktadır [46].



Şekil 4.6 Ro-Ro Hatları ve Hatların Taşımacılıktaki Payları

Haydarpaşa-Trieste hattında, Haydarpaşa'dan Trieste'ye 52.079 Türk, 2.106 yabancı olmak üzere toplam 54185 yüklü araç, Trieste'den Haydarpaşa'ya ise 56.027 Türk, 2390 yabancı araç olmak üzere toplam 58.417 yüklü araç taşınmıştır.

Ambarlı-Trieste hattında, Ambarlı'dan Trieste'ye 17.480 Türk, 2.413 yabancı olmak üzere toplam 19.893 yüklü araç, Trieste'den Ambarlı'ya ise 16.358 Türk, 1.637 yabancı araç olmak üzere toplam 17.995 yüklü araç taşınmıştır [31].

Ro-Ro taşımacılığı, Türkiye'nin coğrafi konumu göz önüne alındığında önemli ve fonksiyonel bir taşımacılık biçimi olarak karşımıza çıkmaktadır. Haydarpaşa-Trieste Hattı 13 yıldır istikrarlı bir gelişme göstermiş ve AB ülkelerine giden araçların tercihi olarak öne çıkmıştır [46].

4.2.2 Gemi İnşa Sanayi

Türk özel sektör tersanelerinde 1995 yılından günümüze kadar muhtelif tip ve tonajlarda Toplam 1.750.763 DWT'luk 384 adet Türk ve yabancı bayraklı,

- Petrol ürün tankerleri,
- Krom nikel tanklı kimyasal tankerler,
- Ağır yük gemileri,
- Konteyner gemileri,

- Çok maksatlı ve özel amaçlı gemiler,
- Askeri gemiler,
- Balıkçı gemileri,
- Açık deniz ikmal gemileri,
- Römorkörler,
- Mega yatlar ile diğer yat ve gezinti tekneleri çeşitli klas kuruluşlarının kontrolünde, uluslar arası standartlarda inşa edilmiş ve bir çok geminin tamir ve bakımı ile petrol platformları da dahil tadilatları yapılmıştır [25].

1.000.000 DWT yeni gemi inşa, 10.000.000 DWT'luk bakım-onarım kapasitesine sahip bulunan ve halen kapasitelerini ortalama % 70 oranında kullanabilen Türkiye tersaneleri, Dünya sıralamasında 15. sırada ve ancak % 0,5 pazar payına sahiptir.

Türk tersanelerinin, küçük tonajlı kimyasal tanker inşasında Avrupa'da birinci, mega yat inşasında ise Dünya sıralamasında dördüncü konumda olduğu dünya denizcilik sektöründe saygın dergi ve bültenlerde yer almaktadır. Tablo 4.4'de Türk gemi inşa sanayisine ait veriler bulunmaktadır [31].

Tablo 4.4: 1995-2005 Yılları Arası Türk Gemi İnşa ve İhraç Verileri

YILLAR	YERLİ ADET	YERLİ TONAJ	İHRAÇ ADET	İHRAÇ TONAJ	TOPLAM ADET	TOPLAM TONAJ
1995	11	25.850	6	11.234	17	37.084
1996	9	62.293	9	39.396	18	101.689
1997	14	88.450	11	76.887	25	165.337
1998	16	73.950	10	59.600	26	133.550
1999	16	109.970	7	54.700	23	164.670
2000	11	53.400	6	35.100	17	88.500
2001	25	1.017.503	14	45.380	39	147.130
2002	18	87.920	20	49.655	38	136.945
2003	25	145.400	19	110.102	44	255.502
2004	27	112.066	32	77.688	59	189.754
2005	35	156.429	43	174.173	78	330.602

Karadeniz Bölgesi'ne dönüldüğünde ise, Türkiye özel sektör tersaneleri Bulgaristan, Romanya, Ukrayna ve Rusya Tersaneleri ile gerek fiyat politikaları gerekse kalite

yönünden rekabet edecek güçtedir. Bölgede Ukrayna, Rusya ve Türk Cumhuriyetleri'nin nehir tipi gemiler de dahil her tip gemi inşa ve onarımları için büyük bir pazar mevcuttur [25].

Tersanelerimizde inşa edilen gemilerde halen ortalama % 51 oranında yerli katkı kullanılmaktadır. Yatırımların ekonomiye olan katkısı özellikle işçilikte ortaya çıkmaktadır.

Toplam gemi maliyetinin yaklaşık %39'u işçilik üzerinden ekonomiye sıcak para olarak kazandırılmaktadır. Kullanılan kapasitenin sadece %75'ini oluşturan kimyasal tankerler ve çok maksatlı konteyner gemileri dışında geri kalan %25'lik kısmını oluşturan çeşitli tipteki gemi inşaları da benzer oranlarda ekonomiye katkıda bulunmaktadır. Orta büyüklükte bir gemi inşasında devlete kazandırılan katma değer oranı ise ortalama % 24'dür [25].

4.2.3 Limancılık

Kabotaj taşımacılığımızda 2004 yılında 14.539.714 ton yük limanlarımızda yüklenirken, 14.678.638 ton yük de boşaltılmıştır. Yükleme ve boşaltmanın aynı miktarlarda olması gerekirken rakamlara farklı yansımalarının sebebi, boşaltma esnasında bazı gemilerin yükü açıkta tahliye etme anlamına gelen limbo işlemini uygulamasıdır. Bu durumda boşaltma miktarı tekrar kayda geçer [31].

Kabotaj ticaretini canlandırma amaçlı olarak, 2004 yılında liman ücretlerinde azaltma yapılmıştır. Ayrıca, 2004 yılından itibaren milli sicil ve Türk uluslararası siciline kayıtlı ticari yük ve yolcu gemilerine kabotaj hattında yapacakları taşımacılık için gerekli akaryakıttan özel tüketim vergisi alınmayacaktır [31].

Türk limanlarından konteyner elleçlemesi, TCDD limanları ile İzmit Körfezi, Gemlik ve Ambarlı'daki özel liman ve iskelelerde yapılmaktadır. Türkiye'de kamu sektöründe konteyner elleçlemesi TCDD'ye bağlı limanlarda yapılmaktadır. MARLİM'e bağlı özel limanlarda (Kumport, Marport, Sedefport, Borusan Lojistik, Mardaş ve Gempport), 2004 yılında bir önceki yıla oranla TEU bazında %31,92 artış görülmektedir [31].

TCDD'te bağlı limanlardaki 2000-2004 yıllarına ait konteyner yükleme ve boşaltma tablosu incelendiğinde; Haydarpaşa limanında bir önceki yıla oranla TEU bazında

%29,66 artış, Mersin limanında bir önceki yıla oranla TEU bazında %14,11 artış, İskenderun limanında bir önceki yıla oranla TEU bazında %65,21 azalış, İzmir limanında bir önceki yıla oranla TEU bazında %14,81 artış, Derince limanında bir önceki yıla oranla TEU bazında %22,06 azalış olmuştur. TCDD limanlarında toplamda TEU bazında % 17,0'lik artış olmuştur. 2004 Yılında TCDD'ye bağlı limanlardaki TEU bazında elleçlemenin % 49,0'u İzmir limanında, % 32,0'si Mersin limanında ve % 19,0'u Haydarpaşa limanında yapılmıştır [31].

Ton-km olarak en ucuz nakliye şekli olan deniz taşımacılığımızın, özellikle iç sularda ve konteyner taşımacılığı şeklinde geliştirilmesi, son kullanıcı maliyetlerini geri çekecektir. Konteynerlerin iç sularda denizyolu ile taşınması, ayrıca kombine (çok modlu) taşımacılığında ülke içinde yaygınlaşmasına yardımcı olacaktır.

4.2.4 Liman Devleti Kontrolü

Türkiye, Akdeniz ve Karadeniz Memorandumlarına üyedir. Denizcilik alanında çıkan yeni kural ve uygulamaların, uygulamadaki zorlukların ele alındığı bu toplantılarda, Memoranduma üye ülkeler arasında, liman devleti kontrolleriyle ilgili, hızlı bilgi alışverişi, dayanışma ve uygulamalarda birbirine uyum önem taşımaktadır.

AB Komisyonu, özellikle 1999 yılındaki Erika tankeri kazası sonrasında, AB sularında denetimi arttırmak ve kıyıların denizlerden kirlenmesini önlemek amacı ile Erika 1 ve Erika 2 adlı iki mevzuat paketi çıkarmıştır [31].

AB Komisyonu, Paris MOU bilgi bankası tarafından oluşturulan gemi tutulma bilgilerini kullanarak, 2003 Temmuz ayında yürürlüğe giren olan 2001/106/EC numaralı direktifin 7b maddesine dayanarak, kara listeler yayınlamakta, bu listelerde, Paris MOU'nun yıllık istatistiklerinde kara listede veya yüksek risk taşıyan ülkelerin bayraklarını taşıyan gemiler için, 2 veya 3 yıl geriye gidilerek tutulma sayılarına göre gemileri listeye almak suretiyle, ilgili gemilerin son tutulma limanından çıktıktan sonra AB sularına girmesi yasaklanmaktadır [31].

Bu bağlamda, Türk Bayraklı gemilerin yabancı limanlarda yapılan denetimler sonucunda tutulma oranlarının yüksek olması sebebiyle kara listede “Yüksek Riskli Devletler” arasında yer aldığımız ve Avrupa Birliği'ne girme aşamasında olan ülkemizin itibarı ve sektör için getirdiği ekonomik sıkıntılar göz önünde

bulundurularak, Müsteşarlıkça, bayrak devletimizin “Kara Liste” den “Ak Liste” ye geçişini sağlamak üzere “Denetim ve Eğitim Seferberliği” başlatılmıştır [31].

22 Temmuz 2003 tarihi itibarıyla yürürlüğe giren olan bu uygulamada, geriye dönük olarak, gemilerin tutulmalarının saptandığı göz önünde tutulursa, Türk Bayraklı gemilerimizin, ileride sorun yaşamaması için, uluslararası kural ve uygulamalara göre işletilmesi, PSC denetimlerinde özellikle tutulmaya sebep olan eksikliklere dikkat edip, önem arz eden cihaz ve sistemlerin bakım-tutumlarının ve kontrollerinin düzenli olarak yapılması, aynı zamanda, bütün bu uygulamaların nihayetinde standart altı ve yaşlı gemileri elimine etmek olduğu düşünülürse, deniz ticaret filomuzun bir an önce gençleşmesi ve yenilenmesinin ne kadar gerekli olduğu ortaya çıkmaktadır [31].

5. İLERLEME RAPORLARI İLE AB'YE YENİ ÜYE ÜLKELER İLE ADAY ÜLKELERİN DENİZCİLİK ALANINDAKİ UYUM SÜREÇLERİ

5.1 Ülke Profilleri

Romanya 1 Ocak 2007 itibari ile Avrupa Birliği üyesi olmuştur. Romanya ile birlikte Bulgaristan'ın da 2007 yılında birliğe üye olmasıyla toplam üye sayısı 27'ye ulaşmıştır.

Romanya, başkenti Bükreş olan, 238.391 km² yüzölçümüne, 22,3 milyon nüfusa sahip bir ülkedir. Yönetim biçimi cumhuriyet olan ülkenin Karadeniz'e kıyısı bulunmaktadır. Ülkeye ait temel ekonomik göstergeler tablo 5.1'de gösterildiği gibidir [47].

Tablo 5.1: Romanya Ekonomik Verileri

	2001	2002	2003	2004	2005
GSYİH (milyar dolar)	40,2	45,8	57,3	73,2	92,5
Büyüme oranı (%)	5,7	5,1	5,2	8,3	4,0
Enflasyon (TÜFE, %)	34,5	22,5	15,3	11,9	9,0
Döviz rezervleri (milyar dolar)	3,9	6,1	8,0	14,6	20,9
İhracat (milyar dolar)	11,4	13,9	17,6	23,5	27,3
İthalat (milyar dolar)	14,4	16,5	22,2	30,2	37,8
Cari denge (milyar dolar)	-2,2	-1,5	-3,5	-5,6	-8,6

Romanya, pozisyon belgesinde taşımacılık sektörünün kendisi için önemini, onun iç pazarının gelişmesini sağlayan temel bir bileşen ve ekonomiyi büyüten sektörlerden biri olduğunu belirterek açıklamıştır. Taşımacılıkla ilgili topluluk müktesebatının uygulanabilir çoğu maddesini kendi kanunlarına uyarladığına belirten Romanya'nın bu tarihte yerine getirmekle yükümlü olduğu başka konular da vardır. [48] Romanya'nın deniz ticaretine ilişkin bazı veriler tablo 5.2'de verilmiştir [25].

Tablo 5.2: Romanya Deniz Ticareti

Filo (2005)		
Gemi Sayısı	44	
Toplam Tonaj	277.000	DWT
Dünya Sıra	84	
Denizyolu Dış Ticaret Verileri (2005)		
İthalat	4.369.328	Ton
İhracat	451.247	Ton
Yeni Gemi Siparişi (2005)		
Adet	88	
Tonaj	2.000.000	DWT
Dünya %	0.9	
Dünya Sıra	7	

Bulgaristan da Romanya ile birlikte 1 Ocak 2007 tarihinde AB üyeliğine kabul edilmiştir. Başkenti Sofya olan ülkenin yönetim biçimi cumhuriyettir. 111.101 km² yüzölçümüne sahip Bulgaristan'ın nüfusu 7,8 milyon'dur. Karadeniz'e kıyısı olan ülkenin Tuna Nehri üzerindeki ile birlikte 4 limanı bulunmaktadır. Bulgaristan ekonomik verileri tablo 5.3'de [59], denizciliğe dair veriler ise tablo 5.4'de [25] görülebilir.

Tablo 5.3: Bulgaristan Ekonomik Verileri

	2001	2002	2003	2004	2005
GSYİH (milyar Leva)	26.356	28.526	30.227	33.169	36.023
Büyüme oranı (%)	3,9	5	4,2	5,4	5,1
Yab. Sermaye girişi (mil. Euro)	903	980	1.851	2.728	1.789
Enflasyon (TÜFE, %)	4,8	3,8	5,6	4	6,5
İhracat (milyar Euro)	5.714	6.063	6.668	7.895	9.454
İthalat (milyar Euro)	7.493	7.755	8.868	10.938	13.823

Tablo 5.4: Bulgaristan Deniz Ticareti

Filo (2005)		
Gemi Sayısı	77	
Toplam Tonaj	1.288.000	DWT
Dünya Sıra	52	
Denizyolu Dış Ticaret Verileri (2005)		
İthalat	1.565.225	Ton
İhracat	387.443	Ton

Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY) Birliğe 2004 yılındaki en büyük genişleme ile dahil olmuştur. Merkezi Güney Lefkoşa olan yönetimin yüzölçümü 5.895 km²'dir. Akdeniz'de yer alan yönetimin nüfusu 780.133'dür ve cumhuriyet ile idare edilmektedir. 15,71 milyar dolar gayri safi yurtiçi hasıla ve bu oranda %3,2'lik büyüme yakalayan yönetimin kişi başına düşen geliri 20.300 dolardır. %2,4 enflasyon oranı, 1,094 milyar dolar ihracat ve 5.8 milyar dolar ithalat verileri, yönetime ait diğer ekonomik bilgilerdir. GKRY'nin filosunda 300 groston üzeri 892 gemi'nin toplam kapasitesi 30,134 milyon dwt'dur ve dünya sıralamasında 10. sırada yer almaktadır [25].

Hırvatistan 2003 yılında AB üyeliğine başvurmuştur. Başkenti Zagreb olan ülkenin yüzölçümü 56.610 km², nüfusu ise 4,5 milyon'dur. Cumhuriyet ile yönetilen ülkenin Adriyatik Denizi'ne kıyısı vardır. Ülkeye ait temel ekonomik veriler aşağıdaki gibidir [49]:

Tablo 5.5: Hırvatistan Ekonomik Verileri

	2001	2002	2003	2004	2005
GSYİH (milyar dolar)	19,9	22,8	28,8	34,8	36,7
Büyüme oranı (%)	3,8	5,2	4,3	3,8	4,3
Enflasyon (TÜFE, %)	4,6	1,7	1,8	2,0	3,3
Döviz rezervleri (milyar dolar)	4,7	5,9	8,2	8,5	8,6
İhracat (milyar dolar)	4,8	5,0	6,3	7,6	8,8
İthalat (milyar dolar)	8,9	10,7	14,2	15,4	18,5
Cari denge (milyar dolar)	-3,6	-8,5	-7,3	-4,6	-6,1

Hırvatistan'ın 1246 adası ile birlikte toplam 6287 km uzunluğunda denize kıyısı bulunmaktadır. Dış ticaretinin %90'ını denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştiren Hırvatistan [50], 2005 yılında inşa ettiği 13,4 milyon dwt'luk 321 gemi ile Dünya gemi inşa piyasasında 8. sıradadır [51].

Sahip oldukları deniz ticaret filoları, coğrafi konumları ve ekonomileri ile Türkiye'ye komşu olan bu ülkeler ya AB üyesi, ya da AB üyeliği için aday olmaları ile Türkiye'nin AB adaylık sürecinde karşılaştırma yapabilmek için seçilmişlerdir. Denizcilik alanında ülkelerin yıllar içerisinde kaydettiği gelişmeler ve üye olanların üyelikten hemen önce hangi konumda oldukları AB Komisyonu'nun hazırladığı

ilerleme raporları ile ana başlıklar altında derlenmiştir. Böylece ülkemizin konuyla ilgili bulunduğu yer hakkında bir fikir vermesi ümit edilmektedir.

5.2 Kabotaj

Romanya:

3921/91 numaralı konsey yönetmeliğinin getirdiği yerleşik olmayan taşıyıcıların iç sularda yük ve yolcu taşımacılığı yapabilmesini düzenleyen koşullarını Romanya 2001 yılında henüz kabul etmemiş ve bunun için 31 Aralık 2011 tarihine kadar bir geçiş süresine ihtiyacı olduğunu belirtmiştir [48].

Konseyin 4055/86 numaralı yönetmeliğine uygun olarak sahibinin milliyeti ayırt edilmeksizin tüm Topluluk gemilerinin deniz taşımacılığı hizmetlerini sunabilmesi ilkesi Romanya kanunlarına pozisyon raporundan önce eklenmiştir. Kabotaj hizmetlerinin Topluluk gemilerince yerine getirilmesine ise 1 Ocak 2003 tarihinden itibaren ve karşılıklı olarak başlanacağı belirtilmiştir. Ayrıca konsey kararında belirtilen Topluluk öncesi karşılıklı taşımacılık anlaşmalarının Romanya tarafından feshedilmesi Romanya'nın Avrupa Birliği'ne giriş tarihinden önce olmayacaktır [48].

Bulgaristan:

Bulgaristan'ın AB deniz kabotajı kurallarına aykırı düşen bir uygulaması, hiçbir ilerleme raporuna yansımamıştır.

GKRY:

GKRY'nin AB deniz kabotajı kurallarına aykırı düşen bir uygulaması, hiçbir ilerleme raporuna yansımamıştır.

Hırvatistan:

AB deniz kabotajının serbest olmadığı Hırvatistan'ın bu pazara girişin serbestleştirmesi gerektiğini belirtmiştir [42]. 2005 ilerleme raporunda da bu konuya değinilmiştir ve uluslararası deniz taşımacılığında hizmet sunumu serbestisi ilkesinin AB ile uyumlaştırılması gerekmektedir denmektedir. Konseyin 4055/86 yönetmeliğine ters düşen bir durumun da yurt dışından kiralanacak gezi teknelerine

ve bunlar ile yolcu taşınmasına Hırvat kanunlarının yasak getirmesi olduğu ifade edilmiştir [53].

Türkiye:

Avrupa Komisyonu'nun 2001 yılı raporunda Türkiye'nin kabotaj taşımacılığının Türk bayraklı gemiler haricindeki yabancı gemilere kapalı olduğu, ayrıca Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin bayrağını taşıyan ve buradan yük getiren gemilerin limanlarımıza girme yasağını kaldırma yönünde ilerleme kaydedilmediğini belirtmiştir [54]. Bu durumda günümüze kadar bir değişiklik olmamış, sonraki her ilerleme raporunda buna işaret edilmiştir.

5.3 Kurumsal Gelişme

Romanya:

Romanya'nın 2002 sonuna kadar kurumlar bazında yapmayı planladığı ilerlemeler arasında denizcilik sektörünü düzenleyen ve bu alanda deniz güvenliği, arama-kurtarma ve yangınla mücadele çalışmalarını yerine getirecek bir kuruluşu hayata geçirmek, müktesebatın uygulanmasını sağlamak amaçlı sorumlulukların dağıtılması, Romanya gemi sicilinde düzenleme, muayene ve denetim kuruluşları ile işbirliğinde bulunmaktadır [48]. 2001 ilerleme raporunda belirtildiğine göre Romanya gemi sicilinde temizliğe gitmiş ve sicilinde bulunan standart altı gemileri eleyerek kalan gemi sayısını 48'e çekmiştir. Paris Mutabakat Zaptı (MOU) verilerine göre 2000 yılında bu zapt çerçevesinde tutulan Romanya bayraklı gemi oranı %19,1 olmuştur ve bu durum Avrupa Birliği'nin %3,9 olan ortalamasının oldukça üstündedir ve kara liste sınıflandırmasına girer. 2002 ilerleme raporu verilerine göre ulusal sicil temizleme çalışmaları devam ederek sicildeki gemi sayısı 43'e çekilirken, Paris Mutabakat Zaptı kontrollerinde tutulan gemi oranı tekrar yükselerek %23,5'e ulaşmıştır.

2002 ilerleme raporuna göre ülkedeki denizcilik kurumlarını bir çatı altında toplayan bir "Romanya Denizcilik Otoritesi" oluşturulmuştur. Bunun esas sorumluluk alanları arasında bayrak devleti uygulamasının tam olarak olgunlaştırılması ile liman ve bayrak devleti kontrollerinin organize edilmesi sayılmaktadır. Bu otoritenin işler duruma geldiği ve deniz güvenliği ile ilgili çalıştığı 2003 ilerleme raporuna

yansımıştır. Buna rağmen Romanya bayraklı gemilerin Paris Mutabakat Zaptı incelemelerinde tutulma oranı %21,8 gibi yüksek bir oranda kalmıştır.

Avrupa Komisyonu, 2003 ilerleme raporunda Romanya'nın taşımacılıkla ilgili müktesebatı kanunlarına tatmin edici biçimde adapte ettiğini, ancak bu kanunları uygulayacak kuruluşların geliştirilmesi, diğer bir deyişle uygulamaya odaklanmasının gerekliliğini savunmuştur.

Deniz güvenliği ile ilgili yasama faaliyetlerinin sonucunda, yaşlı ve denetlemelerde çok tutulma yaşayan gemilere uygulanan yaptırımlar arttırılarak Paris MOU denetlemelerinde tutulan Romanya bayraklı gemi oranı %11.11'e düşmüştür. Buna rağmen kara listeden çıkamayan Romanya, 2004 yılında ulusal sicilinde kayıtlı gemi sayısını 19'a çekmiştir. 2004 ilerleme raporunda Romanya, 2003 yılında uygulamaya başladığı deniz güvenliği planının sonucu olarak Paris MOU denetlemelerinde %10'un altında bir oranı, takip eden yılda ise %4,2 oranını yakalamıştır.

Romanya Denizcilik Otoritesi'ne bağlı çalışan görevlilerin özel sektöre de görevlendirilmesini sağlayacak şekilde daha bağımsız bir statüye kavuşturulmalarının gerektiği 2005 ilerleme raporunda iletilmiştir.

Bulgaristan:

2001 ilerleme raporunda Bulgaristan'ın Paris MOU denetimlerinden aldığı sonuçlarda ilerleme kaydettiği, öncelikle bayrak devleti ve sonrasında liman devleti uygulamalarında idari kurumların geliştirilmesinin gerektiği vurgulanmıştır. Bu dönemdeki Paris MOU tutuklanma oranı %7.2 olarak belirlenmiştir. 2002 ilerleme raporuna göre Bulgaristan'ın liman ve bayrak denetimlerini gerçekleştirecek 42 yetkili personeli bulunmaktadır. Bu yılda %15.7'ye yükselen Paris MOU denetlemelerindeki tutuklanma oranı ile Bulgaristan'ın kara liste'ye geri döndüğü belirtilmektedir. Değişik seviyelerdeki ilgili kurumların güçlendirilerek birbirleriyle işbirliği içinde bulunması ve bağımsızlıklarının garanti altına alınması tavsiye edilmektedir. 2003 ilerleme raporunda Bulgaristan'ın idari yapılanmasının tamamlandığı, denizcilik idaresinin liman, bayrak ve kıyı devleti denetimlerinin kalitesi üzerine yoğunlaştığı rapor edilmektedir. Bunu sonucu olarak Paris MOU denetimlerindeki tutuklanma oranı %9,57'ye gerilemiştir. Liman ve bayrak devleti denetimlerini gerçekleştiren personel için geniş kapsamlı bir eğitim programının

başlatılmasına dikkat çekilmiştir. Romanya ticari filosunun deniz güvenliği sicilinin güçlenmesi ve denizcilik idaresine daha fazla kaynak sağlanması yönündeki görüşler 2003 raporuna yansımıştır. 2004 ilerleme raporuna gelindiğinde, denetimlerde tutuklanan Bulgaristan gemilerinin oranının %5,68'e düşmesinin olumlu olmasına karşın, bu oranın yükseleceğine dair göstergelerin varlığına dikkat çekilerek Bulgaristan'ın Paris MOU kara listesinde orta seviyeli risk kategorisinde bulunduğu belirtilmiştir. İdari kapasitenin güçlendirilmesi için uygulanan eylem planının iyi sonuçlar vermesi ve liman ve bayrak devleti denetimlerindeki prosedürlerin geliştirilmesi ve yeni eğitilen personel ile Bulgaristan'ın denizcilikte idari gelişme kaydettiğine raporda değinilmektedir. Bulgar deniz ticaret filosunun büyük oranda devlet elinde bulunması göz önüne alınarak denetleyici idarenin bağımsız olmasına bir kez daha vurgu yapılmıştır. 2004 yılı Paris MOU tutuklanma oranının %7,54 olarak belirlendiği 2005 ilerleme raporunda, Bulgaristan'ın bu orandaki artışa rağmen isminin kara listeden gri listeye yükseltilmesi dikkat çekmektedir. Bulgar deniz ticaret filosunun %90 devletin elinde olması dolayısıyla AB'nin denetleyici kurum ve personelin bağımsızlığı üzerindeki kaygılarına yol açtığı raporda belirtilmektedir. Buna göre Bulgaristan hükümetinin hem filo sahibi olarak denetlenen, hem de bayrak devleti olarak denetleyici olmasına kuşku ile yaklaşmaktadır.

GKRY:

2000 yılı istatistiklerine göre Paris MOU kapsamındaki denetimlerde tutuklanan GKRY bayraklı gemi oranı 2001 ilerleme raporunda %9,71 olarak saptanmıştır. Deniz güvenliği departmanının bilgisayar donanımı, personel artırımı, deniz güvenliği müktesebatı eğitimleri, 14 ilave gemi denetim personelinin görevlendirilmesi gibi idari kapasite artırımı çalışmaları raporda yerini almıştır. Güvenlik denetimlerindeki performansını geliştiren GKRY'nin yönetim adına faaliyet gösteren klas kuruluşlarını denetlemesi gerektiği belirtilmiştir. 2003 ilerleme raporunda GKRY'nin hala Paris MOU kara listesinde olduğu, tutuklanma oranının da %7.4 olarak gerçekleştiği ifade edilmiştir. İdari yapılanmanın tamamlandığı, ancak personel sayısının arttırılması, görev tanımlarının yapılması ve modern yönetim tekniklerinin benimsenmesi ile güçlendirilmesinin gerektiği raporda belirtilmiştir. Gemi belgelerinin düzenlenmesi için bilgisayar altyapısının tamamlanması istenmektedir. 2002 yılında gerçekleştirilen liman devleti denetimi

sayısının çok az olduğu, 2003 yılındaki gelişmeye rağmen GKRY'nin konuya daha fazla önem vermesinin gerekliliğine de raporda değinilmiştir.

Hırvatistan:

Komisyon'un 2004 yılı görüş belgesinde Paris MOU kapsamında denetlenip tutulan Hırvat bayraklı gemilerin 2002 yılı için %8,9 olduğu, Hırvatistan'ın Paris MOU gri listesinde yer aldığı bildirilmiştir. 2005 ilerleme raporunda da bu oranlar 2003 için %9,09 ve 2004 için %9,38 olarak belirlenmiştir. Gri listedeki ülkenin bayrak devleti denetimlerinde daha fazla çaba sarf etmesinin gerektiği belirtilmiştir.

2004 görüş belgesinde idari kapasitenin AB müktesebatı ile uyumlu hale getirilerek liman ve bayrak devleti denetimlerinde iyileşmenin sağlanması gerekir denilmiştir. 2005 yılı ilerleme raporunda ise konuya ilişkin olarak gemi trafiği takip bilgi sisteminin eksikliği üzerinde durulmuştur. Bununla birlikte, Hırvatistan'ın limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilere yaptığı denetim oranının %40'ın üzerinde olması ile %25 barajını aşması AB tarafından olumlu karşılanmaktadır.

Türkiye:

Türkiye'nin Paris MOU denetlemelerindeki tutulma oranları aşağıdaki gibidir [55]:

Tablo 5.6: Paris MOU Denetlemelerinde Türkiye, Romanya, Bulgaristan, G. Kıbrıs ve Hırvatistan'ın Gemi Tutulma Oranlarının Yıllara Dağılımı

Yıllar	Türkiye	Romanya	Bulgaristan	G. Kıbrıs	Hırvatistan	AB
2000	23,8	19,1	7,2	9,71	12,73	3,9
2001	24,5	23,5	15,7	8,91	9,09	3,1
2002	18,8	21,8	9,57	7,43	8,9	3,5
2003	17,5	11,11	5,68	7,4	9,09	2,76
2004	8,63	4,2	6,6	5,71	9,38	3,996
2005	7,5	4,54	5,66	2,84	4,88	-

2001 ilerleme raporunda Türkiye'nin deniz güvenliği konusundaki durumunun ciddi derecede olumsuz olduğu, bunun farkında olunmasının yanı sıra düzeltilmesi için çeşitli girişimlerin devam ettiği, bu alanda önce bayrak devleti, sonra liman devleti uygulamalarının geliştirilmesi ve denizcilik idaresinin bu alandaki yetersizliğinin giderilmesi gerektiği vurgulanmıştır. 2002 raporunda Denizcilik Müsteşarlığı

kadrosundaki 65 denetleme memuru, 7 liman devleti kontrol memurunun (PSCO) sayıca yetersiz olduğu belirtilmiştir.

Denizcilik Müsteşarlığı tarafından yetki verilen 10 klas kuruluşunun izlenmesi için daha etkili kanunların gerektiği 2003 raporunda ayrıca Avrupa komisyonu tarafından yasaklanmış gemiler listesindeki Türk gemileri oranını %33 olması ülkemizdeki bayrak devleti uygulamasının geliştirilmesi gerektiğine işaret ettiği belirtilmiştir. Deniz Ulaştırması Eylem Planı çerçevesinde liman ve bayrak devleti uygulamalarının geliştirilmesi, eğitim ve teçhizat ihtiyacına çözüm bulunması hedeflenmiştir. 80 yeni PSCO görevlendirilmesi yapılmış, klas kuruluşları ve liman kabul tesisleriyle ilgili kanunlar düzenlenmiştir. 2005 yılında liman ve bayrak denetlemesi yapacak 200 görevli atanmış, ayrıca deniz kazalarının incelenmesi için kurulan kurum 49 personel ile göreve başlamıştır.

5.4 İç Su Yolu Taşımacılığı

Romanya:

Konseyin 82/714 numaralı yönergesi ile belirlenen iç sularda taşımacılık yapacak taşıtların teknik gereksinimlerinin tam olarak uygulanabilmesi için 31 Aralık 2011 tarihine kadar süre istenmiştir [48]. Aralık 2001 ilerleme raporunda Romanya iç su gemilerinin teknik iyileştirilme konusunda hiç ilerleme kaydedilmediği belirtilmiştir. Bu durum 2002 ilerleme raporuna kadar da değişmemiştir. Avrupa Komisyonu'nun 2003 yılı ilerleme raporunda Romanya'nın bu alanda bazı düzenlemelere gittiği, 2007 yılına kadar müktesebatın ilgili alanının aşamalı olarak yürürlüğe konulacağı ifade edilmiştir. 2004 ilerleme raporunda ise iç su gemilerinin teknik durumlarının hala olumsuz olduğu, bununla birlikte, işletmecilerinin gemilerini kanunlara uygun hale nasıl getirebilecekleri yönlendirmesinden yoksun oldukları, bunun sebebinin de idarenin denetleme çalışmalarındaki yetersizliği olarak gösterilmiştir.

Bulgaristan:

2001 ilerleme raporunda konu ile ilgili olarak, önemli bir gelişmenin olmadığı, Tuna Nehri'nde yaşanan tıkanıklık nedeniyle büyük oranda işgücü ve mavnaların atıl durumda olduğu belirtilmiştir. Ayrıca iç su yolu taşımacılık filosunun ilgili AB teknik ve güvenlik kanunlarına uygun hale getirilmesi gerektiği ifade edilmiştir. 2002

ilerleme raporunda ise konuya ilişkin hiçbir ilerleme kaydedilmediği ifadesi vardır. 2004 yılına gelindiğinde yine konuya dair hiçbir gelişme olmadığı vurgulanmış, Bulgaristan'ın sektörü AB'ye uyumlaştıracak gerekli kanunları oluşturmalarının gerektiği ve bunun için bir fonun kurularak idari kapasitenin güçlendirilmesi ve gemilerin teknik gereksinimleri karşılamalarının kanunla zorunlu hale getirilmesi raporda belirtilmiştir. Haziran 2005'te bahsi geçen fonu kuran Bulgaristan'ın idari kapasitesinin memnuniyet verici aşamaya ulaştığı, ancak kanuni uyum için halen yapılması gereken çalışmanın bulunması 2005 ilerleme raporunda değinilen bir konudur. Arica Tuna Nehri için acil durum planı ve çevre koruma konularında yapılması gerekenlerin olduğuna dair görüş belirtilmiştir.

GKRY:

GKRY'nin iç su yolu taşımacılığına ilerleme raporlarında değinilmemiştir.

Hırvatistan:

Avrupa Komisyonu'nun 2004 yılındaki Hırvatistan hakkındaki görüş belgesinde, iç su yolu taşımacılığına dair nispeten ufak bir sektör olduğu, sosyal kuralların Hırvat kanunlarına aktarılmasına devam edildiği, gemilerin teknik gereksinimleri ve tehlikeli yüklerin taşınmasını düzenleyen Hırvat kanunlarının Topluluk müktesebatına uygun olduğu bildirilmiştir. Bakanlık seviyesinde ve Hırvat gemi sicili sayesinde sektörün idari kapasitesinin yeterliliği rapora yansımıştır.[52] 2005 ilerleme raporunda, sektöre girişin AB kanunlarına uygun hale getirilmesi gerektiği, teknik gereksinimlerle ilgili Hırvat kanunlarının Topluluk müktesebatına uyumluluğunun onaylanmasının gerekliliği, idari kapasitenin yeterli olduğu ve Hırvatistan'ın kısa mesafe deniz taşımacılığı sektörüne bir fon kazandırmasının gerekliliği vurgulanmıştır [53].

Türkiye:

Türkiye'de topluluk müktesebatı kapsamına giren iç su yolu taşımacılığı bulunmamaktadır [56].

5.5 Deniz Güvenliği

Romanya:

Deniz güvenliği konusunda müktesebatın tüm alanlarını 2003 sonuna kadar kanunlarına adapte edeceğini Romanya pozisyon belgesinde belirtmiştir. Bu alanda daha önce yapılanlar arasında SOLAS, MARPOL, SAR79, OPRC, LL, ILO, ISM uluslararası kod ve konvansiyonlarının kabulü de bulunmaktadır. 2001 ilerleme raporuna kadar Romanya'nın yürürlüğe koyduğu deniz güvenliği kanunları; denizde can güvenliği, ayrılmış balast tanklı tankerlerde bu tankların tonaj ölçümü, gemi adamlarının eğitim standartları, sertifikalandırılması ve vardiya zabıtlığı, uluslararası denizcilik trafiğinde metodoloji, petrol kirliliğine hazır olma, petrol kirliliğinde sivil sorumluluk, denizde kurtarma ve ticari denizcilikte minimum standartlardır. 2003 ilerleme raporunda denizcilikle ilgili müktesebatın Romanya kanunlarına adaptasyonunun neredeyse tamamlandığı, bu amaçla klas kuruluşları, deniz trafiğini takip sistemleri, liman devleti kontrolü, deniz ekipmanı ile dökme yük, yolcu ve ro-ro gemileri ile ilgili standartlar konularında çalışmalar yapıldığı belirtilmiştir. Erika-1 ve Erika-2 güvenlik paketleri de dahil olmak üzere deniz güvenliği ile ilgili müktesebatın aktarımı 2004 ilerleme raporuna kadar çoğunlukla tamamlanmış, yolcu gemileri güvenliği ve Prestij güvenlik paketinin ise hala Romanya kanunlarına aktarılmayı bekleyen topluluk hukuku kuralları olduğu raporda ifade edilmiştir. Bu durum 2005 ilerleme raporunda da değişmemiştir. SOLAS Bölüm 12'yi ve ISPS kodunu kabul eden Romanya'nın 2005 ilerleme raporunda belirtildiğı üzere IMO'nun konvansiyonlarının ötesinde olan topluluk müktesebatıyla işbirliği içinde olması gerektiğı vurgulanmıştır.

1 Şubat 2000 tarihinden itibaren liman devleti kontrolü uygulamasını yürütmekte olan Romanya, Konseyin 93/75 numaralı tehlikeli veya kirlletici yükler taşıyan gemiler için minimum gereksinimlerine dair yönergesini 1 Kasım 1999'da kanunlarına uyarlamıştır [48].

Bulgaristan:

AB'nin deniz güvenliği ve kirliliğın önlenmesine dair yasamasını uygulayabilmek için Bulgaristan'ın ilave insan kaynaklarına ve gemi denetleyicilerinin ve destek personelinin eğitimi üzerinde durmasına 2001 ilerleme raporunda işaret edilmiştir.

Deniz güvenliği ve evre kirliliğinin lenmesine dair AB kanunlarının Bulgaristan kanunlarına uyarlanmasında yavaşlama kaydedildiği 2002 ilerleme raporuna yansımıştır. Ticari denizcilik koduna yapılan eklemeler ile AB kanunlarının üstlenilmesinin nnn aıldığı 2003 ilerleme raporunda kaydedilmiş, limanlara kayıtlı gemiler, gemilerde medikal tedaviler ve Bulgaristan limanları arasında yük ve yolcu taşıyacak yabancı bayraklı gemilere dair kanunlarda AB ile uyum sağlanmıştır. Bu konudaki gelişmeler 2004 raporuna yansımaya devam etmiş, gemi adamlarının gerekli minimum eğitim seviyesi, güvenlik yönetimi ve yolcu feribotlarında zorunlu denetimleri, gemilerin denetlenmesi ve denetleme organizasyonları için standartlar ve gemi adamlarının çalışma saatlerine dair kanun düzenlemelerinin yapılması raporda belirtilmiştir. Bu yapılanlar neticesinde Bulgaristan kanunlarının AB'ye uyumlaştırılmasının büyük oranda gerçekleştirildiği ifade edilmiştir. 2005 ilerleme raporunda ifade edildiği üzere, Bulgaristan'ın ilgili AB müktesebatını kanunlarına uyarlaması tamamlanmış, geriye bu kanunları uygulatma çalışmaları kalmıştır. Özellikle Erika-1 paketinin getirdiği çift cidarlı tanker zorunluluğu ve Erika-2 paketinin zorunlu kıldığı gemi trafiği takip ve bilgi sisteminin kurulması konularında AB icraat beklemektedir. Bulgaristan'ın SOLAS bölüm XI/2 ve ISPS Kodu'nu kabulünü gerçekleştirmiş olmasının yanında, deniz güvenliği konusunda IMO'nun düzenlemelerinin ötesine geçen AB müktesebatına uyumun tam üyeliğe kadar gerçekleşmesi raporda talep edilmiştir.

GKRY:

2001 yılında kabul edilen denizcilik kanunları ile SOLAS ve MARPOL konvansiyonlarının ekleri, liman devleti denetimi, gemi denetimleri ve organizasyonlar ile ilgili ortak kurallar konusunda AB müktesebatına uyum arttırılmıştır. Aşırı yaşlı 18 adet dökme yük gemisi yapılan denetimler neticesinde GKRY'nin sicilinden atılmıştır. GKRY'nin ISM uygulaması konusunda yaptıkları 2001 raporuna yansımıştır. lke idaresi gemi adamlarına ücret ödemeyen şirketlerin güvenlik yönetim belgelerini iptal etmiş, ISM sertifika kontrolleri yaparak yetersiz bulunan şirketlerin sertifikaları iptal edilmiştir. GKRY'nin deniz taşımacılığına dair AB müktesebatını büyük oranda kanunlarına adapte ettiği, ro-ro gemileri ile hızlı yolcu feribotlarının zorunlu denetimlerine dair bazı kanunların adaptasyonu beklediği raporda ifade edilmiştir. 2003 ilerleme raporunda kanunların benimsenmesinin tamamlandığı, ancak uygulamanın da kanunlar çerçevesine

oturtulmasının gerekliliği üzerinde durulmuştur. Özellikle klas kuruluşları, liman devleti kontrolü, gemi trafiği yönetimi bilgi sistemi, liman atık kabul tesisleri, ro-ro ve hızlı feribotların zorunlu güvenlik denetimleri, deniz ekipmanı ve balıkçı gemileri konularında kabul edilen kanunların uygulanmasına başlanması gerekir denilmiştir. Konuyla ilişkili acil çözümün uygulamaya konulmaması halinde GKRY'nin tam üyeliğe kadar üyelik koşullarını yerine getirememesinin söz konusu olduğu raporda belirtilmektedir.

Hırvatistan:

2004 yılı Komisyon görüş belgesinde denizcilikte güvenlik, gemi adamlarının eğitimi ve sosyal standartlar konularında Hırvatistan denizcilik kanunlarının IMO ve ILO'nun ilgili kuralları doğrultusunda düzenlendiği belirtilmektedir. 2005 ilerleme raporunda ise yeni bir Hırvat denizcilik kanununun 2004 yılında kabul edildiği, bu çalışma ile IMO kurallarına eksik kalınan alanlarda ve Topluluk kanunlarına güvenlik, deniz kirliliği, sosyal koşullar ve bayrak devleti uygulamaları konularında kısmi uyumun sağlandığı ifade edilmiştir. Bu çalışmaya rağmen kanunlar bazında AB müktesebatına uyum için yapılması gerekenlerin olduğu raporda belirtilmiştir.

Türkiye:

Türkiye ise, 2001 ilerleme raporunda belirtildiği üzere Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) konvansiyonlarını çoğunlukla kabul etmiş ve kendi kanunlarına uyarlamıştır. Buna ek olarak, hala kabul edilmesi gereken hem IMO kod ve konvansiyonları, hem de Avrupa Birliği müktesebatı olduğu sonraki senenin ilerleme raporunda belirtilmiş, deniz güvenliği açısından kanunlardaki hazırlığın uluslararası kuralların kabulünden öteye giderek Topluluk kurallarını da içine alacak şekilde genişletilmesi gerektiği ifade edilmiştir. 2003 yılında bunun gerçekleşebilmesi için bir eylem planı yapılması önerilmiştir. 2004 yılında 5 yıllık bir Deniz Ulaştırması Eylem Planı uygulamaya konmuştur. Planın deniz güvenliği alanında Topluluk müktesebatını kanunlarımıza uyarlama için yol haritası içerdiği belirtilmiştir. Bunu takiben Türkiye, Topluluk deniz taşımacılığı müktesebatını kanunlarına uyarlamak için taslak hazırlamış ve bu 2005 komisyon raporuna yansımıştır. Ayrıca deniz kirliliğinde acil müdahale ve limanlarda gemilerden atık kontrolü ile ilgili kanuni düzenlemeler yapılmıştır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün zaten imzalanmış SOLAS, MARPOL ve Load Lines konvansiyonlarının yeni bölümleri ve gözden geçirilmiş düzenlemelerini de kabul etmek için çalışmalar 2004 yılı içinde yoğunlaşmıştır. Buna ek olarak merkezi gemi güvenlik veritabanı, ulusal liman devleti kontrolü veritabanı oluşturulmuş, ve Marmara Denizi'ne deniz trafiği takip sistemi kurulmuştur. Türkiye'nin SOLAS bölüm XI/2 ve ISPS kodu uluslararası yükümlülüklerini yerine getirdiğine Avrupa Komisyonu tarafında kanaat getirilmiştir [57].

Deniz güvenliği alanındaki kanuni düzenlemeler 2005 yılında devam etmiş, balıkçı gemilerinin güvenliği, deniz kazalarının araştırılması, gemi adamlarının eğitiminde kalite artırımı, dökme yük gemilerinde yükleme-boşaltma emniyeti, deniz ekipmanları ve liman devleti denetimleri konularında müktesebattan yeni kanunlar uyarlanmıştır. Liman güvenliği konusundaki mevzuata uyum çalışmaları başlatılmıştır [56].

5.6 Devlet Yardımları

Romanya:

Pozisyon raporunda Romanya, deniz taşımacılığı sektörüne devlet yardımının bulunmadığını, gerektiğinde müktesebata uygunluk adına bunun gerçekleşeceğini ifade etmiştir. Bu sektördeki rekabet kurallarının uygun hale getirilmesi için Aralık 2002 tarihi gösterilmiştir [48].

Bulgaristan:

Bulgaristan deniz ticaret filosunun %90'ının devlet mülkiyetinde olması konusunda AB bir özelleştirme beklentisi içerisinde. Ayrıca denizcilik idaresine daha fazla mali kaynak ayrılması ve teknik ekipman açısında desteklenerek modernize edilmesi gerektiği ilerleme raporlarında yer almıştır.

Hırvatistan:

2004 yılı Komisyon görüş belgesinde iç su yolu taşımacılığı için bir fon oluşturulmasının gerekliliği belirtilmiş, 2005 ilerleme raporuna Hırvatistan denizcilik sektörüne devlet yardımları ile ilgili olumlu ya da olumsuz bir görüş yansımamıştır.

Türkiye:

Türkiye için 2006 ilerleme raporunda, denizcilik sektörüne yapılacak devlet yardımlarını düzenleyecek bir kurum olmadığına dikkat çekilmiştir.

5.7 Gemi Adamları

Pozisyon raporunun hazırlandığı dönemdeki Romanya kanunlarına göre Romanya bayraklı ticari gemilerin personeli Romanya milliyetinden şahıslardan oluşabiliyorken bunun Avrupa Birliğine uygun, yani AB vatandaşlarının da bu gemilerde çalışma hakkına sahip olması için 1 Ocak 2003 tarihi gösterilmiştir. Bunda da karşılıklılık ilkesi öngörülmüştür [48].

İlerleme raporlarında Hırvatistan'da yabancı gemi adamlarına uygulanan kısıtlamalara değinilmemiştir. Bununla birlikte bu ülkede yabancı gemi adamlarının Hırvat bayraklı gemilerde çalışması serbesttir. Yabancı gemi adamlarına getirilen sınırlamalar konusunda ise, kaptanın Hırvat milliyetinde olması ve eğer gemideki bir işi yerli bir gemi adamı yapabiliyorsa yabancı bir gemi adamının bu işte görevlendirilemeyeceği şeklinde düzenleme vardır [58].

Türkiye'de ise Türk Bayrağı'nı çeken gemilerde Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu'nda "Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil edilen gemilerde ve yatlarda donatanın yabancı veya Türk olmasına bakılmaksızın kaptanın Türk vatandaşı olması esastır. Donatanın Türk vatandaşı olması halinde ise ayrıca diğer gemi ve yat personel sayısının en az %51'i; için Türk vatandaşı olma şartı aranır." denilmektedir (Madde:4490).

6. SONUÇLAR VE TARTIŞMA

Avrupa Birliği'nin deniz ulaştırması konusunda sahip olduğu politikaları kısa mesafe deniz taşımacılığını desteklemek, rekabetin korunması, deniz güvenliği ve çevrenin korunması, denizcilikte devlet yardımları ve düzenlenmesi başlıkları ile özetlemek mümkündür. Türkiye özellikle 2003 yılından itibaren gerek mevzuat uyumu, gerek kurumsal gelişme alanlarında Avrupa Birliği denizcilik politikalarına uyum açısından yaptığı reformlar ile önemli ölçüde ilerleme kaydetmiştir.

Kısa mesafe deniz taşımacılığı ve çok modlu taşımacılık:

Kısa mesafe deniz yolu taşımacılığı, Avrupa Birliği'nin üzerinde durduğu güncel bir ulaştırma politikasıdır. Bu taşımacılık türü demiryolu ile entegre edildiğinde elde edilen modlar arası taşımacılık zincirinin karayolu taşımacılığıyla rekabet edebilecek duruma gelmesi hedeflenmektedir. Bölüm 3'de belirtildiği gibi modlar arası taşımacılığın bazı avantajları vardır. Çevreye verdiği zararın karayolu ile yapılan taşımacılığın verdiği zarardan daha az olması, dolaylı ve direkt maliyet kazanımları ve elde bulunan fazla kapasitenin gelecekteki talep artışına cevap verecek yeterlilikte olması modlar arası taşımacılığın öne çıkan faydalarıdır.

Türkiye de gerek Avrupa Birliği katılım sürecinin bir gerekliliği, gerek yurt içi taşımacılığın büyük oranda karayolu ile yapılmasının beraberinde getirdiği olumsuzluklar nedeniyle kısa mesafe deniz taşımacılığı ile demiryolu taşımacılığına önem vermesi gerektiğinin farkındadır. Bu bilinç 9. kalkınma planına da yansımıştır. 2007-2013 yılları için hazırlanmış olan planda gemi ve liman yatırımlarına ağırlık verilerek kısa yol deniz taşımacılığının arttırılması hedeflenmiştir. Ayrıca yakın yol deniz taşımacılığında önemli rolü olan koster filomuzun yüksek yaş ortalamasının düşürülmesi, filoya modern gemi takviyesi sayesinde Karadeniz ve Akdeniz sularında da yurtdışı yakın yol deniz taşımacılığı fırsatlarının değerlendirilmesi sağlanabilir.

Limancılık:

Limanların çok modlu taşımacılığı destekleyecek şekilde iyileştirilmesi AB'nin son zamanlardaki politikasıdır. Liman ve altyapılarının iyileştirilmesi, hizmet kalitesinin ve teknik imkanların artırılması, liman hizmetleri pazarına girişlerin serbest olması, limanlar arası serbest ve adil rekabet ve limancılık üzerine daha yoğun araştırma-geliştirme çalışmalarının yürütülmesi ile Trans-Avrupa ulaştırma ağları ve Pan-Avrupa ulaştırma koridorlarında limanların sahip olacağı rolün gerektirdiği verimliliğin ve hızın sağlanması hedeflenmektedir. Çok modlu taşımacılıkta karayolu yüklerinin denize kaydırılması ile limanlara düşen görev artacaktır. Bu nedenle AB, 1997 yılında yayınladığı Yeşil Kitap adlı belge ile liman politikasını belirlemiş bulunmaktadır.

Türkiye de Trans-Avrupa ulaştırma ağları kapsamında altyapı gereksinimlerinin belirlenmesi çalışmalarını başlatmıştır. Ayrıca, bu ağlar ile Pan-Avrupa ulaştırma koridorları arasında bağ kuracak olan Traceca Programı'nın bir üyesi olan Türkiye, bu konuda da liman iyileştirme projeleri için ihaleler açmaktadır. Tarihi İpek Yolu'nu yeniden canlandıracak bu program ile AB, doğusundan Karadeniz'e, Kafkaslar ve Hazar Denizi üzerinden Orta Asya'ya kadar uzanacak bir ulaştırma sistemini desteklemektedir. Samsun limanının kilit rol oynadığı bu projede Samsun, Haydarpaşa, Karadeniz limanları ile Mersin ve İskenderun Limanlarının program kapsamındaki projelerle desteklenmesi çalışmaları devam etmektedir.

Deniz güvenliği:

Avrupa Birliği filo standartlarını yükseltmek ve seyir emniyetini yükseltip çevre kirliliğine sebep olabilecek kazaları engelleyebilmek adına liman devleti denetimlerini benimsemiştir. Ülkelerin liman devleti denetimlerini bir çatı altında toplayan bölgesel mutabakat zaptları (MOU'lar) ile denetimler sonucu elde edilen bilgiler ortak veritabanlarında birikmektedir. Standart altı gemicilikle mücadele amacıyla kurulan bu MOU'ların ilki 1982'de oluşturulan ve şu an 22 Avrupa ülkesinin taraf olduğu Paris Mutabakat Zaptı'dır.

Türkiye Paris MOU'ya üye değildir, ancak üye olduğu başka bölgesel MOU'lar vardır. Bunlar 1997 yılında kurulan Akdeniz MOU ile 2000 yılında kurulan Karadeniz MOU'dur. Türkiye'nin gerçekleştirdiği liman devleti denetimlerinin

kuzey limanlarında yapılanları Karadeniz, batı ve güney limanlarındakiler ise Akdeniz MOU çerçevesinde paylaştırılmıştır.

Türkiye'nin limanlarına gelen gemilere 2006 Mart sonu itibari ile yaptığı denetimler Akdeniz MOU kapsamında %66,97, Karadeniz MOU kapsamında ise %23,39 oranında olmuştur. Yakın zamanlara kadar bu denetlemelerin %10 oranını geçememesi ile karşılaştırıldığında Türkiye'nin liman devleti denetimi konusunda gelişme kaydettiği söylenebilir. Bunda kurumsal gelişmenin ve 2004 yılında 80, 2005 yılında ise 200 liman devleti denetleyicisi olarak eğitilen ve atanan görevlinin etkisi büyük olmuştur. Denetleme maliyetleri Avrupa ve Amerika örneklerinde olduğu şekilde, geminin tutuklanması durumunda gemi sahibi veya işletmecisi tarafından karşılanacaktır. Liman devleti denetimleri bilgilerini içeren bir veri bankasının da kurulması ile bu alandaki gerekli altyapı seviyesine ulaşılmıştır. Bu çalışmalar ile Türkiye giderek kolay liman ülkesi olmanın uzağına taşınmaktadır.

Türk deniz ticaret filosu yaş ortalaması ve teknik durumları ile Avrupa Birliği standartlarını karşılayamamaktadır. Türk gemilerinin Paris MOU kapsamındaki denetimlerde gösterdiği düşük performans ve yüksek gemi tutulma oranları ile kara listeden kurtulamaması, Türk denizciliğinin itibarına gölge düşürmeye devam etmektedir. Gemilerimizin Avrupa limanlarında sıkça tutulması uluslararası rekabet güçlerini zayıflatarak yurtdışı yük bulmada zorluk çıkarmaktadır. Türk Bayraklı gemilerin tutuklanmasına sebep olan eksikliklerin başında %35 oran ile deniz kirliliği (MARPOL) gelmektedir. Bunu yangın emniyeti, ISM ve bununla ilgili eksiklikler, can kurtarma ekipmanı, yapısal emniyet, haberleşme ve seyir güvenliği takip etmektedir. Standart altı gemilerin yükselttiği hedef faktöründen modern gemilerimiz de etkilenmekte ve bu gemilerin bayraktan kaçışına sebep olmaktadır.

Kabotaj:

Bölüm 4'de belirtildiği gibi ülkemizde kabotaj taşımacılığı hakkı kanunla yalnızca Türk bayraklı gemilere verilmiştir. Bu durumun Avrupa Birliği'nin kabotajın serbestleştirilmesi, yani Topluluk devletlerinden birindeki bir yükün başka bir limana taşınmasının topluluk gemileri ile yapılabilmesi ilkesine ters düştüğü açıktır. Ancak Türkiye, kendi limanları arasında yapılacak bu deniz taşımacılığına kendi bayrağını taşıyan gemilerine yaptırarak yaşlı ve dış rekabet gücü az olan filosunu

desteklemektedir. Kabotajın tamamen kaldırılmasının Avrupa Birliği'ne tam üyelikten sonra bir geçiş süreci sonunda gerçekleşmesi üyelik müzakereleri sırasında gündeme getirilmelidir. Nitekim bunun örneklerine AB üyesi ülkelerde de rastlanmıştır. İspanya, Portekiz ve Fransa 1999, Yunanistan ise 2004 yılına kadar denizcilik sektörlerinin zarara uğramaması için deniz kabotajını uygulamaya devam etmişlerdir.

Devlet yardımları:

Devletin denizcilik sektörüne mali katkısını düzenleyecek bir kuruluşunun eksikliği, bu konuda AB'ye uyumdan geri kalınmasına neden olmaktadır. Gemi inşa sektörüne yüksek teşvik oranları ile destek olan AB'ye karşılık Türk gemi inşa sanayi halen bunun beklentisi içindedir. Gemi inşa malzemelerinde ithalat ve KDV gibi vergilendirmeleri kaldıran devletin bunların uygulanmasındaki bazı pürüzlerin düzeltilmesi ile sektöre desteğini arttırabilir.

Tersanelerin kalite, çevre koruma ve işyeri güvenliği konularında belli standartlara uymalarını belgелеmeleri Birliğe üye olduktan sonra kaçınılmaz olacaktır. Ayrıca Avrupa Birliği'nce kabul edilecek yeni direktiflere üye olduktan sonra ülkemizin itiraz hakkının olmayacağı dikkate alındığında bu konuyla ilgili altyapı güçlendirme çalışmalarının şimdiden başlaması gerekmektedir. Bu düzenlemeler ile tersane ve yan sanayiye ani maliyet yüklerinin binmemesi için yeterli bir zaman aralığına iyileştirme çalışmaları ve planlamanın yayılmasında fayda olacaktır.

Beşinci bölümde Hırvatistan, Romanya, Bulgaristan ve GKRY'nin müzakere sürecinde denizcilik alanındaki uyum çalışmaları incelenmiştir. Bu çalışmaların neticesinde idari kapasite ve müktesebat uyumu konularında Türkiye'nin de yabana atılmayacak ilerlemeler kaydettiği görülmektedir. Birliğe 2007 yılında katılan Romanya'nın denizcilik alanında yapıp da Türkiye'nin henüz tamamlamadığı gelişme sayısı sınırlıdır. Geriye kalan uyum çalışmaları da katılım öncesi ekonomik program ve kalkınma planlarında yer almaktadır. Gerek Bulgaristan, gerek Güney Kıbrıs Rum Yönetimi üye olmadan önce AB denizcilik müktesebatına kanunlarını uyarlamış olmalarına karşın bayrak ve liman devleti denetimleri başta olmak üzere kanunların uygulanması konusunda hep uyarı almışlardır. İlerleme raporlarında sürekli idari yapının güçlendirilmesi ve kabul edilen kanunların uygulanması için

uygun ortamın oluşturulması yönünde tavsiyelerin geldiği bu ülkelerin son ana kadar önemli bir gelişme yapmadıkları halde Topluluğa kabul edilmiş olmaları, AB'nin bu ülkeleri bir kez kabul etme kararı aldıktan sonra eksikliklerini üyeliğin gerçekleşmesinden sonra zaman içerisinde tamamlamalarına izin verdiği izlenimi vermektedir. Hırvatistan ise 2003 yılında AB üyeliğine başvurmuş denizci bir ülkedir. Özellikle gelişmiş gemi inşa sanayi ve deniz turizmi ile sektörde Türkiye'nin ilerisinde bulunan Hırvatistan'ın AB denizcilik müktesebatına uyum çalışmaları, filosunun Paris MOU denetimlerinde gösterdiği performans, Paris MOU üyesi olarak limanlarında %40'ı geçen oranlarda gerçekleştirdiği yabancı gemi denetimleri ile Hırvatistan, AB tarafında çalışmaları olumlu karşılanan bir aday ülkedir.

Denizcilik sektörü, içerdiği karmaşık uluslar arası ilişkiler ağı, gelişen teknolojiye yüksek etkilene oranı ve yürürlüğe konan yeni uluslararası denizcilik kuralları ile takip edilmediğinde dünyanın bir anda gerisinde kalınabilen hassas bir sektördür. Türkiye, Avrupa Birliği'ne girebilmek için bu sektörde yürüttüğü uyum çalışmaları sırasında kendi denizciliğinin bulunduğu konumun da farkına varmıştır. Bu sayede zaten yapılması gerekenler uyum adına yapılırken Türk denizciliğinin de standartları yükselmeye başlamıştır. Düşük deniz emniyetine sahip gemilerin durumunun düzeltilmesi ve liman devleti denetimlerinde düştüğü kötü durumlardan kurtulması için verilen mücadele sonunda meyvesini verecek ve Türk deniz ticaret filosunun Dünya deniz ticaretindeki payının artmasını sağlayacaktır. Müzakerelerin sonucu ne olursa olsun, bu gelişmeler ile Türk deniz ticaretinin ilerlemesinden hoşnut olmayan ülkelerin buna engel olabilmeleri için sahip oldukları dayanaklar azaltılacaktır.

KAYNAKLAR

- [1] **Üçer, E.**, 2006. Turkey's accession to the European Union, *Futures*, **38**, 197-211.
- [2] **Karluk, S.R.**, 1998. Avrupa Birliği ve Türkiye, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul.
- [3] **<http://www.abgs.gov.tr>**: Avrupa Birliği Genel Sekreterliği WEB sitesi.
- [4] **Tekin, A.**, 2005. Future of Turkey-EU relations: a civilisational discourse, *Futures*, **37**, 287-302.
- [5] **<http://ec.europa.eu>**: Avrupa Birliği WEB sitesi.
- [6] **<http://www.foreigntrade.gov.tr>**: T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı WEB sitesi.
- [7] **Kurt, F.**, 2004. Avrupa Birliği ve denizcilik, *Denizcilik Dergisi*, **18**, 40-43.
- [8] **T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü**, 1999. Avrupa Birliği ve Türkiye, Ankara.
- [9] **İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası**, 2000. Avrupa Birliği Denizcilik Ulaştırma Rehberi, İstanbul.
- [10] **<http://www.ikv.org.tr>**: İktisadi Kalkınma Vakfı WEB sitesi.
- [11] **Yercan, F.**, 2001. Avrupa Birliği'nin ortak ulaştırma politikası içinde denizciliğin yeri, *Türkiye İçin Lojistik Stratejileri Konferansı*, İzmir, Türkiye, 7 Mayıs.
- [12] **Paixão, A.C. and Marlow, P.B.**, 2001. A review of the European Union shipping policy, *Maritime Policy and Management*, **28/2**, 187-198.
- [13] **<http://www.turkishpilots.org.tr>**: Türk Klavuz Kaptanlar Derneği WEB sitesi.
- [14] **Güler, N. and Sağ, O.K.**, 2004. The impact of European Union's port policies on maritime transport, *European Union Port Policies, 5th IAMU Conference, Australian Maritime College, Tasmania, Australia*, November.
- [15] **Paixão, A.C. and Marlow, P.B.**, 2005. The competitiveness of short sea shipping in multimodal logistics supply chains: service attributes, *Maritime Policy and Management*, **32/4**, 363-382.

- [16] **Psaraftis, H.N.**, 2005. EU port policy: where do we go from here?, *Maritime Economics & Logistics*, **7**, 73-82.
- [17] **HB Verkehrsconsult GmbH**, 2005. Pan-Eurostar-Pan-European transport corridors and areas status report, Hamburg, Germany.
- [18] **Devlet Planlama Teşkilatı**, 2001. Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı-Denizyolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, Türkiye.
- [19] **Ece, J.N.**, 2006. Boğazlarda çevre güvenliği ve alternatif yollar, <http://www.denizhaber.com>.
- [20] http://sec.europa.eu/ten/transport/index_en.htm: AB Komisyonu Trans-Avrupa Ağları WEB sitesi.
- [21] **Uluslararası Nakliyeciler Derneği Ar-Ge ve İstatistik Departmanı**, 2002. TRACECA raporu, İstanbul, Türkiye.
- [22] <http://www.traceca.org.tr>: TRACECA Türkiye WEB sitesi.
- [23] **Tozar, B.**, 2005. Çağdaş ipekyolu TRACECA, *Akşam Gazetesi*, **Haziran**, 13.
- [24] 2001. EU to adopt IMO rules on phasing out single-hull tankers, *Platt's Oilgram News*, **79/85**, 6.
- [25] **İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası**, 2006. Deniz sektörü raporu 2005, İstanbul.
- [26] **Çekiç, M.A.**, 2003. IMO Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri, İ.T.Ü. Denizcilik Fakültesi, İstanbul.
- [27] **Vorbach, J.E.**, 2001. The vital role of non-flag state actors in the pursuit of safer shipping, *Ocean Development & International Law*, **32**, 27-42.
- [28] **Farthing, B.**, 1987. International Shipping, Lloyd's of London Pres LTD., London.
- [29] **T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı**, 2000. 2. Ulusal Denizcilik Şurası : uluslararası ilişkiler ve deniz hukuku çalışma grubu görüşler, öneriler ve değerlendirmeler, İstanbul.
- [30] <http://www.imo.org>: Uluslararası Denizcilik Örgütü WEB sitesi.
- [31] **İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası**, 2005. Deniz sektörü raporu 2004, İstanbul.
- [32] **Kalkavan, S.S.**, 2002. Kabotaj taşımacılığı: nedir, ne değildir?, *Deniz Ticareti*, **19/3**, 18-22.
- [33] 2005. Kabotaj kanunu değişiyor, *Denizcilik Dergisi*, **21**, 17

- [34] **Özer, D.**, 2005. Yakın yolda AB'ye uyabilecek miyiz?, *Uluslararası Deniz & Ticaret*, **1**, 54-59.
- [35] **Kaptanoğlu, C.**, 2002. Avrupa Birliği ve denizcilik sektörü, *Deniz Ticareti*, **19/6**, 6-8.
- [36] **Avrupa Birliği Genel Sekreterliği**, 2001. Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı, Ankara.
- [37] **Yavuz, S.**, 2003. Dünyada liman devleti denetimi ve liman devleti denetimi ile ilgili Türk mevzuatının AB müktesebatıyla uyumlaştırılması için gerekli düzenlemeler, *Uzmanlık Tezi*, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü Alt Yapı Hizmetler Dairesi, Ankara.
- [38] **Yalçın, C.**, 2003. Türkiye'de liman devleti denetimi (PSC) faaliyetleri, *Denizcilik Dergisi*, **12**, 52-55.
- [39] **Çöplü, A.R.**, 2003. Türk bayraklı gemilerin yurt dışında alıkonma uygulamasının değerlendirilmesi, *Denizcilik Dergisi*, **11**, 54-57.
- [40] <http://www.izmirdenizcilik.gov.tr>: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı İzmir Bölge Müdürlüğü WEB sitesi.
- [41] **Erdal, A.**, 2003. Gemilerin denetlemelere hazırlanması ve PSC, *Denizcilik Dergisi*, **13**, 54-57.
- [42] **Kıraç, C.O.**, 2004. Avrupa Birliği mali yardım fonları ile yürütülen "Türkiye'de deniz güvenliğinin güçlendirilmesi" projesi başarılı bir şekilde devam ediyor, *Denizcilik Dergisi*, **18**, 46-47.
- [43] **Poyraz, Ö.**, 2005. Limanların özelleştirilmesi, *Denizcilik Dergisi*, **23**, 40-46.
- [44] **Ece, J.N.**, 2005. Denizcilik sektörünün özelleştirilmesi, *Denizcilik Dergisi*, **23**, 48-54.
- [45] **İstikbal, C.**, 2005. Liman özelleştirmeleri ve kılavuzluk hizmetleri, *Denizcilik Dergisi*, **23**, 34-37.
- [46] **Turkish Chamber of Shipping**, 2005. The Turkish merchant fleet outlook in 2005 towards the EU accession, İstanbul, Turkey.
- [47] **Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu**, 2006. Romanya ülke bülteni, İstanbul, Türkiye.
- [48] **Romania's Position Paper**, 2001. Chapter 9- Transport Policy, Conference on Accession to the European Union, Brussels, Belgium.
- [49] **Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu**, 2006. Hırvatistan ülke bülteni, İstanbul, Türkiye.
- [50] <http://www.mmtpr.hr>: Hırvatistan Denizcilik Bakanlığı WEB sitesi.

- [51] **U.S. Department of Transportation Maritime Administration**, 2006. World merchant fleet 2005, United States of America.
- [52] **European Comission**, 2004. Opinion on the application of Croatia for membership of the European Union, Brussels, Belgium.
- [53] **European Comission**, 2005. Croatia 2005 progress report, Brussels, Belgium.
- [54] **European Comission**, 2001. 2001 regular report on Turkey's progress towards accession, Brussels, Belgium.
- [55] **<http://www.parismou.org>**: Paris MOU WEB sitesi.
- [56] **European Comission**, 2006. Comission staff working document Turkey 2006 progress report, Brussels, Belgium.
- [57] **European Comission**, 2005. Turkey 2005 progress report, Brussels, Belgium.
- [58] **International Labour Organization**, 2002. Report on an ILO investigation into the living and working conditions of seafarers, Geneva, Switzerland.
- [59] **Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu**, 2006. Bulgaristan ülke bülteni, İstanbul, Türkiye.

EK

AB DENİZ TAŞIMACILIĞI MÜKTESEBATI

Hizmet Sunumu Serbestisi

AT Antlaşması hükümleri çerçevesinde (Amsterdam Antlaşması sonrası revize edilen versiyonun 49-55 maddeleri arası) hizmet sunumu serbestisi genel ilkesi, bir üye ülkede hizmet sunan bir girişimciye (gerçek kişi ya da firma) diğer bir üye ülkede, o ülkede kurulmadan ve genel menfaat kavramı ile açıklanamayacak ayrımcı ya da kısıtlayıcı önlemlerle karşılaşmadan geçici olarak hizmet sunma imkanı getirmektedir. Söz konusu genel ilkenin deniz taşımacılığı sektörüne özel uygulaması ise bu alanda AB mevzuatında kilit bir rol oynayan 4055/86 sayılı Konsey Yönetmeliği ile sağlanmıştır.

Birleşmiş Milletler Deniz Hat Taşımacılığı Uygulama Kuralları Konvansiyonu'nun üye ülkelerce onaylaması veya katılımlarına ilişkin 15 Mayıs 1979 tarih ve 954/79/EEC Sayılı Konsey Yönetmeliği, AB üyesi ülkelerin Konvansiyonu onaylarken dört hususta çekince koymaları gerektiğini belirtmektedir. Bu çekinceler: ulusal deniz taşıma hattı teriminin tanımı, uygulama kurallarının belli hatlarda yapılan ticarete uygulanması ve bunların yorumudur.

Deniz taşımacılığı alanında üye ülkeler arasında ve üye ülkelerle üçüncü ülkeler arasında hizmet sunumu serbestisi ilkesinin uygulanmasına ilişkin 22 Aralık 1986 tarih ve 4055/86 sayılı Konsey Yönetmeliği, deniz taşımacılığı alanında hizmet sunumu serbestisinin uygulanmasının şartlarını tespit etmekte, bu serbestiden yararlanacakların listesini yapmakta ve üye ülkelerin yükümlülüklerini belirlemektedir. üye ülkeler arasında ve üye ülkelerle üçüncü ülkeler arasında deniz taşımacılığı hizmet sunumu serbestisi, hizmetin sunulmasının tasarlandığı kişi hariç bir üye ülkede yerleşik tüm üye ülkeler vatandaşlarına uygulanır. Yönetmelik, aynı zamanda Topluluk dışında yerleşik üye ülke vatandaşları ile Topluluk dışında kurulan ve bir üye ülke vatandaşı tarafından kontrol edilen deniz taşımacılığı firmalarına da uygulanmaktadır. Ancak, bunun için firmaların gemilerini söz konusu üye ülke mevzuatına uygun olarak o ülkede tescil ettirmeleri gerekmektedir. Yönetmelik, üye ülkelerin üçüncü ülkelerle akdettiği mevcut ikili anlaşmalarda yer alan kargo paylaşım düzenlemelerinin sona erdirilmesini veya uyumlaştırılmasını şart koşmaktadır. Eğer bir üye ülkenin vatandaşı veya bir deniz taşımacılığı firması belirli bir üçüncü ülkeden veya o ülkeye yönelik düzenli sefer yapma imkanını kaybettiyse veya kaybetme tehlikesi ile karşı karşıyaysa, söz konusu üye ülke konuya ilişkin olarak diğer üye ülkeleri ve Komisyonu derhal bilgilendirir. Konsey, gerekli kararı alır.

Üye ülkeler arasında deniz taşımacılığı hizmet sunumu serbestisi sağlanması ilkesinin uygulanmasına ilişkin 7 Aralık 1992 tarih ve 3577/92/EEC sayılı Konsey Yönetmeliği; kabotaj hakkından yararlanacaklar ve bu hakları alınması için yapılacak

başvurunun şartlarını (gemilerini bir üye ülkede tescil ettiren ve o ülkenin bayrağını taşıyan Topluluk donatanlarına, gemilerinin o ülkeye kabotaj hakkına yönelik tüm koşulları sağlaması şartıyla, bir üye ülkede deniz taşımacılığı hizmeti sunma serbestisi getirilmektedir) düzenlemektedir. Yönetmelik, yapılan ticaret türüne göre gemide bulunan personele ilişkin çeşitli kuralları (ana ülkede kabotaj hakkı şartlarını yerine getiren gemiler ve seyahat gemileri için gemide bulunan personel ile ilgili her türlü konudaki sorumluluk geminin tescil edildiği ülkeye aitken, ada kabotajı hakkına sahip gemilerde bulunan personele ilişkin her türlü konuda sorumluluk geminin bir deniz hizmet sunucusu olarak faaliyet gösterdiği ülkede bulunmaktadır) sıralamaktadır. Getirilen düzenleme ile belli koşullar altında (sözleşmeler tüm Topluluk donatanları için kamu hizmeti yükümlülükleri getirirken ayırım gözetmeyecek şekilde düzenlenecek, hizmet verilecek limanlara ilişkin gerekler konusunda kısıtlamalar olacak, hizmetin düzenliliği, devamlılığı, sıklığı, belli bir kapasitede olması sağlanacak, gemide istenecek fiyat belli bir düzeyde olacak ve gemiye personel alınacak) kamu hizmeti sözleşmelerine izin vermektedir. Yönetmelik ile üye ülkelere belli şartlar dahilinde (kabotaj serbestliği ve Komisyon'un talebi ile iç taşımacılık pazarının ciddi biçimde bozulması durumunda) korunma önlemi alma imkanı getirilmektedir. Kabotaj serbestisi neticesince iç taşımacılık pazarının ciddi biçimde bozulması durumunda, İspanya, Fransa ve Portekiz'deki sınırlı sayıdaki bir kısım deniz taşımacılığı hizmetinin yönetmelik hükümlerinden geçici olarak istisna tutulmasına imkan sağlamaktadır.

Üye ülkeler arasında deniz taşımacılığı (kabotaj) hizmet sunumu serbestisi sağlanması ilkesinin uygulanmasına ilişkin 3577/92/EEC sayılı Konsey Yönetmeliği'nin 5. maddesi uyarınca İspanya'nın korunma önlemi alınması yönündeki talebini kabul eden 17 Şubat 1993 tarih ve 93/125/EEC sayılı Komisyon Kararı: Bahse konu 3577/92 sayılı Yönetmeliğin 5. maddesi, bir üye ülkenin kabotaj serbestisi uygulaması ile iç taşımacılık pazarının ciddi biçimde bozulması halinde veya acil bir durumda Komisyon'dan korunma önlemi talep etmesinin koşullarını düzenlemektedir. Bu çerçevede, İspanya, 1992 yılı Aralık ayında, anılan yönetmeliğin uygulanmasının üç ay süreyle askıya alınmasına ilişkin tek taraflı önlemleri kabul etmiştir. İspanya, 1993 yılı Ocak ayında, söz konusu önlemleri kabul ettiğini resmi olarak Komisyon'a bildirmiştir. Ayrıca, İspanya, kabotaj serbestisinin taşıyıcılar üzerindeki etkisine dair yaptığı bir çalışma çerçevesinde, Komisyondan adı geçen yönetmeliğin kıtasal kabotaj trafiğine uygulanmasından 12 ay süreyle istisna tutulması talebinde bulunmuştur. Komisyon, iki şarttan biri olan acil bir durumun mevcut olmadığını, buna mukabil, eğer İspanya'ya adaptasyon için belli bir süre verilmezse iç pazarının ciddi biçimde bozulduğuna dair yeterli göstergenin ortaya çıkabileceğini dikkate almıştır. Bu bağlamda, İspanya'ya 3577/92 sayılı yönetmelik kapsamından 6 ay süreyle sapma hakkı tanınmıştır.

Üye ülkeler arasında deniz taşımacılığı (kabotaj) hizmet sunumu serbestisi sağlanması ilkesinin uygulanmasına ilişkin 3577/92/EEC sayılı Konsey Yönetmeliği'nin 5. maddesine uygun olarak İspanya'nın korunma önlemi süresinin uzatılmasına ilişkin talebini kabul eden 13 Temmuz 1993 tarih ve 93/396/EC sayılı Komisyon Kararı: 1993 yılı Şubat ayında verilen derogasyon sonrasında, İspanya, 6 aylık uzatım talebinde bulunmuştur. Komisyon altı aylık uzatım talebini yalnızca tankerlerce kırık-dökme yüklerin (break-bulk general cargo), kuru dökme yüklerin (çimento ve harç taşınmasına has taşıyıcılar hariç) ve kimyasal maddelerin taşınmasına yönelik olarak sınırlı bir düzeyde kabul etmiştir. Derogasyon süresi dolan diğer alanlar, 17 Ağustos 1993 tarihinden itibaren liberalleştirilmiştir.

Yerleşme Hakkı

AT Antlaşması hükümleri çerçevesinde (Amsterdam Antlaşması sonrası revize edilen versiyonun 43-48. maddeleri arası), yerleşme serbestisi getirilmesi ilkesi, bir girişimcinin (kişi ya da firma) bir ekonomik faaliyeti bir veya daha çok üye ülkede, genel menfaat kavramı ile açıklanamayacak ayrımcı ya da kısıtlayıcı önlemlerle karşılaşmadan, istikrarlı ve devamlılık arz eden bir şekilde yürütmesini sağlamaktadır. Bahsedilen kuralların deniz taşımacılığı alanına uygulanabilirliği Avrupa Adalet Divanı'nın 1974 yılında aldığı bir kararla (167/73 sayılı Avrupa Komisyonu- Fransa davası, Adalet Divanı Raporları, s. 359, 1974) kabul edilmiştir.

İşçilerin Serbest Dolaşımı

Antlaşmanın 39. maddesinde (eski versiyonda 48. madde), “Üye ülkeler işçileri arasında istihdam, ücret ve diğer çalışma koşulları konusunda vatandaşlık esasına dayalı her türlü ayrımcılığın kaldırılması” hükmüne yer verilmektedir. Avrupa Birliği içerisinde kişilerin serbest dolaşımının sağlanması hususundaki temel noktayı oluşturan işçilerin serbest dolaşımı, 39. maddede de belirtildiği üzere kişilerin ister işçi ister serbest meslek sahibi olsun bulunduğu ülke dışındaki bir üye ülkeye iş aramak ve orada çalışmak üzere gitmesini içermektedir. 167/73 sayılı Karar, 39. maddenin deniz taşımacılığına da uygulanacağı da belirtmiştir.

Rekabet Kuralları

AT anti-tröst (AT Antlaşmasının teşebbüsler arası anlaşmalar ile hakim durumun kötüye kullanılmasına ilişkin 81 ve 82. maddeleri) ve devlet yardımları (AT Antlaşması'nın 86 ile 87-89. maddeleri) kuralları deniz taşımacılığı alanında da uygulanmaktadır. Getirilen özel hükümlerle bu maddelerin deniz taşımacılığı alanına uygulanması sağlanmıştır.

85 ve 86. maddelerin (Amsterdam Antlaşması sonrasında konsolide edilen versiyonunda 81 ve 82. maddeler) deniz taşımacılığı alanında uygulanmasına ilişkin kuralları belirleyen 22.12.1986 tarih ve 4056/86/EEC sayılı Konsey Yönetmeliği; rekabet kurallarının antlaşmanın genel hükümlerinin bir parçasını oluşturması dolayısıyla deniz taşımacılığı alanında da uygulanacağını belirtmiştir. Ancak, bu kuralların deniz taşımacılığına uygulanmasının şartlarının detaylı bir şekilde düzenlenmesi ihtiyacı da ortaya çıkmıştır. Yönetmelik ile belli şartlar ve yükümlülükler dahilinde hat taşımacılığı (liner conference) için blok muafiyet getirilmekte, bu muafiyetten anlaşma, karar veya uyumlu eylemin ortak pazar içerisinde bir kısım limanlara, taşıtanlara ya da taşıyıcılara, aynı ürünlerin taşınması ve anlaşma, karar veya uyumlu eylemde kapsanan alan için taşıma işleminin menşe ülkesi, yer, yükleme ya da boşaltma limanına göre değişen fiyat ve koşullar uygulayarak zararlı etkiye bulunmaması şartıyla yararlanılabileceği düzenlenmektedir. Muafiyete ilişkin yükümlülükler içinde ise taşıyıcılar ve taşıtanlar arasında deniz taşımacılığı hizmetinin fiyatı, koşulları ve kalitesi hakkında danışmalarda bulunulması öngörülmektedir. Metin aynı zamanda, 85 ve 86. maddeler ile ilgili şikayet veya ihlal durumunda uygulanacak usul kurallarını da içermektedir.

Deniz taşımacılığı şirketleri arasındaki çeşitli anlaşma, karar ve uyumlu eylem kategorilerine Antlaşmanın 85 (3). maddesinin uygulanmasına ilişkin 25.02.1992 tarih ve 479/92 sayılı Konsey Yönetmeliği: Topluluk denizcilik sektörünün desteklenmesi ve dünya hat taşımacılığı pazarında başarıyla rekabet edebilmesini sağlayacak ölçeğe ulaşması amacıyla, yönetmelik, antlaşmanın 85 (1). Maddesinin, deniz taşımacılığı şirketleri arasında deniz taşımacılığı alanında ortak faaliyette bulunma konusunda işbirliğinin oluşturulması veya desteklenmesi, teknik, operasyonel ve/veya ticari düzenlemelerdeki faaliyetlerinin rasyonel bir hale getirilmesi amacına dönük olarak bir kısım teşebbüsler arası anlaşma, teşebbüs birlikleri kararları ile uyumlu eylem kategorilerine uygulanmayacağını (fiyat belirleme hariç) düzenlemektedir. Yönetmelik, bu muafiyetlere bağlı usul ve şartları da düzenlemektedir.

Gemi inşa sektörüne verilecek devlet yardımlarını düzenleyen 29.06.1998 tarih ve 1540/98 sayılı Konsey Yönetmeliği: Yönetmelikte “spesifik olarak gemi inşa, gemi tamiri ve gemi dönüştürme amacına yönelik yardımlar, ister doğrudan ister dolaylı olsun, üye ülkeler, ülkelerin bölgesel veya yerel otoriteleri tarafından finanse edilen veya doğrudan devlet kaynaklarından yapılan her türlü yardım bu yönetmelik hükümlerine uygun olduğu sürece ortak pazarla bağdaşır kabul edilir” denilmektedir. Yönetmelik, işletme yardımı, kapatma ve yeniden yapılandırma yardımı ile buluşlar için yatırım yardımı, bölgesel yatırım yardımı, araştırma-geliştirme ve çevrenin korunması gibi diğer önlemleri düzenlemektedir.

Deniz taşımacılığına verilen devlet yardımlarına ilişkin Topluluk ilkeleri: Bu ilkeler 1989 tarihli ilkelerin yerini almıştır. Ancak, güvenli, rekabetçi ve mümkün olduğunca Topluluk denizcilerinin istihdam edildiği Topluluk filolarının teşvik edilmesi hedefi hala yerinde durmaktadır. Yeni ilkeler, belli yardım türlerinin verilebilmesinin koşullarını düzenlemektedir. Söz konusu yardım türleri: rekabet gücünün artırılmasına ilişkin mali ve sosyal önlemler, mürettebat kurtarma, yatırım yardımı, madde 92 (3) 5 (A) ve 5 (B) çerçevesinde bölgesel yardım, eğitim, yeniden yapılandırma yardımı, kamu hizmeti yükümlülükleri ve sözleşmeleridir. İlkelerde aynı zamanda oransız yardım verilmesini önlemek amacıyla sınırlar belirlenmiştir.

Dış İlişkiler

Bu bölümdeki hükümler, deniz taşımacılığı alanında uluslararası kuruluşlar nezdinde veya üçüncü ülkelerin uygulamalarına karşı koordineli reaksiyon gösterebilmek ve faaliyette bulunabilmek amacıyla üye ülkeler arasındaki danışma ve işbirliği mekanizması oluşturmaktadır.

Deniz taşımacılığı alanında üye ülkelerle üçüncü ülkeler arasındaki ilişkilerde veya uluslararası kuruluşlarda pozisyon belirlerken danışma usullerini tespit eden 13.09.1977 tarih ve 77/587/EEC sayılı Konsey Kararı: Karar, üye ülkeler ve Avrupa Birliği Komisyonu’nun belirtilen konularda danışmalarda bulunmasını öngörmektedir:(a) deniz taşımacılığına ilişkin sorunlar ve bu sorunların uluslararası kuruluşlarda ele alınması, (b) deniz taşımacılığı alanında üye ülkeler ve üçüncü ülkeler arasındaki ilişkilerde kaydedilen ilerlemenin çeşitli yönleri ile bu alanda tamamlanan ikili veya çok taraflı anlaşmaların fonksiyonu. Bu danışmalar üye ülkeler arasında ortak bir hareket ya da yaklaşım gerekip gerekmediği konusunda fikir sahibi olunmasını sağlamaktadır.

Belirli üçüncü ülkelerin yük taşımacılığı alanındaki uygulamalarına ilişkin 19.09.1978 tarih ve 78/774/EEC sayılı Konsey Kararı: Bu kararla üye ülkeler, üçüncü ülke filolarının üye ülkelerin deniz taşımacılığı menfaatlerine aykırı faaliyetleri ve özellikle bu faaliyetler arasından üye ülke filolarının uluslararası deniz ticaretindeki rekabet güçlerini olumsuz etkileyenler hakkında bilgi toplamak (sunulan yük taşımacılığı hizmetinin düzeyi, üye ülkelerde hizmeti sunan gemilerle ilgili olarak yüklenen veya boşaltılan malın çeşidi, hacmi, değeri, menşei ve yeri ile bu hizmetler için alınan ücret tarifesini) amacıyla bir sistem oluşturulması hususunda anlaşmışlardır. Her üye ülke elde ettiği bilgileri düzenli olarak ya da daha sonra talep halinde Komisyon'a ulaştıracaktır. Toplanan bilgiler çerçevesinde Konsey, üye ülkelerin kendi ulusal mevzuatlarında yer alan karşı önlemlerin ortak uygulanmasına karar verebilir.

Uluslararası mal taşımacılığında karşı önlem uygulamasına ilişkin 26.10.1983 tarih ve 83/573/EEC sayılı Konsey Kararı: Karar, anılan 78/774/EEC sayılı Konsey Kararında öngörülen karşı önlemlere ilişkin bir usul belirlemektedir. Karar, üçüncü ülkelere karşı uluslararası mal taşımacılığında önlem almayı planlayan bir üye ülke ile diğer üye ülkeler ve Komisyon arasında bir danışma mekanizması tesis etmektedir. Konsey, üye ülkelerin kendi ulusal mevzuatlarında yer alan karşı önlemlerin ortak uygulanmasına karar verebilir.

Deniz taşımacılığında haksız fiyat uygulamalarına ilişkin 22.12.1986 tarih ve 4057/86/EEC sayılı Konsey Yönetmeliği: Bu Yönetmelik, belirli üçüncü ülke donatanlarının yaptığı haksız fiyat uygulamaları ile karşılaştığını düşünen ve Topluluk deniz taşımacılığı sanayinde faaliyet gösteren bir operatörün şikayeti durumunda tatbik edilecek usul kurallarını düzenlemektedir. Haksız fiyat uygulamaları, Topluluğa yönelik, Topluluktan yapılan veya Topluluk içindeki belirli bir deniz taşımacılığı hattında, seçilmiş veya tüm mallar için getirilen navlun ücretinin en az altı aylık bir dönem zarfında normal navlun ücretlerinin altında olması ve bu düşük navlun ücretinin donatana Topluluk üyesi olmayan bir ülke tarafından sağlanan avantajlardan kaynaklanması durumunda ortaya çıkmaktadır. Üçüncü ülke donatanları ise yük taşımacılığı şirketleri olup, Topluluk üyesi ülkelere Roma Antlaşması uyarınca kurulan yük taşımacılığı şirketleri, Topluluk dışında yerleşik üye ülke vatandaşları veya Topluluk dışında kurulan ve bir üye ülke vatandaşı tarafından kontrol edilen yük taşımacılığı şirketleri eğer ilgili mevzuata göre gemilerini bir üye ülkede tescil ettirmişlerse üçüncü ülke donatanı sayılmazlar. Ağır zarar durumunda ilgili yabancı donatana tazmin edecek oranda bir vergi. uygulaması yapılabilir.

Okyanus ticaretinde yüklerin serbest girişini korumak amacıyla koordineli hareket edilmesi hakkında 22.12.1986 tarih ve 4058/86 sayılı Konsey Yönetmeliği: Yönetmelik, üçüncü ülkeler tarafından, Topluluk taşımacılık şirketlerinin veya bir üye ülkede tescilli gemilerin serbest girişinin sınırlandırılması veya sınırlandırılması ihtimalinin ortaya çıkması ve mal taşıyan üye ülke filolarının rekabet gücünün veya ticari menfaatlerinin bu durumdan kötü bir şekilde etkilemesi halinde üye ülkelerin koordineli hareket edebilmesine imkan tanımaktadır. Giderek artan sayıda üçüncü ülke mal taşıyan filoların gerek mevzuat veya idari önlemlerle tek taraflı olarak, gerekse diğer ülkelerle yapılan ikili anlaşmalar yoluyla koruma yoluna gitmektedir. Koordineli hareket bir üye ülke tarafından Komisyon'dan talep edilebilir. Komisyon tavsiye veya görüşünü Konsey'e dört hafta içerisinde sunar. Konsey tarafından

kararlaştırılan koordineli hareket diplomatik bir yol veya kota, vergi gibi karşı önlem şeklinde olabilir.

İtalya ve Cezayir arasında deniz taşımacılığı konusunda 17.09.1987 tarih ve 87/475/EEC sayılı Konsey Kararı: 1985 yılı Temmuz ayında Cezayir'in yükleri tutma uygulaması konusu yukarıda bahsedilen 77/587/EEC sayılı Konsey Kararı uyarınca oluşturulan taşımacılık danışma mekanizması çerçevesinde İtalya tarafından gündeme getirilmiş ve 1985 yılı Ekim ayında bir Topluluk sorunu haline gelmiştir. 1987 yılı Mart ayında, İtalya, Komisyona, imzalanmış ancak henüz onaylanma süreci tamamlanmamış olan İtalya-Cezayir Deniz Taşımacılığı ve Seyir Anlaşması metnini sunmuştur. Karar ile İtalya'ya, anlaşmayı, üye ölkelerin Topluluk hukuku çerçevesindeki yükümlölüklerine aykırı düşmeyecek ve özellikle Topluluk vatandaşlarının veya bağımsız hatlar da dahil olmak üzere deniz taşımacılığı şirketlerinin serbest ve ayırım gözetmeyen bir şekilde giriş yapmasını sağlayacak şekilde uygulaması şartıyla onaylama yetkisi verilmiştir.

Deniz Güvenliği, Liman Devleti Denetimleri

Deniz güvenliği halihazırda deniz taşımacılığı alanında AB'nin birinci önceliği durumundadır. Mevcut mevzuat, yolcuların, mürettebatın ve çevrenin korunması amacıyla oldukça kapsamlı bir çerçeve oluşturmaktadır. AB mevzuatı tehlikeli ve kirletici madde taşıyan gemiler, klas kuruluşları, denizcilerin eğitimi ve yeterlikleri, yüksek hızlı ve normal yolcu gemileri, liman kontrolü ve denizcilik malzemelerine ilişkin şartları belirlemiştir. Güvenlik sorunu, Avrupa Komisyonu tarafından her aday ölk için hazırlanan ve adaylık sürecinde kaydedilen aşamayı gösteren, bu arada deniz güvenliği alanında da her aday ölkenin durumunu sıkı bir şekilde izleyen İlerleme Raporu'na (Regular Report) da yansımıştır.

Kuzey Denizi ve Manş Tünelinde derin-deniz kılavuzlarınca gemilere kılavuzluk yapılmasına ilişkin 21.12.1978 tarih ve 79/115/EEC sayılı Konsey Direktifi: Bu Direktif, Kuzey Denizine ya da Manş Tüneline kıyısı olan üye ölkelere uygulanmaktadır. Her üye ölk bu alanda gerekli her türlü önlemin alınmasını talep edebilmekte böylece derin deniz kılavuzlarının yardımından yararlanmak istediğinde kendi ulusal bayrağını taşıyan gemiler için kalifiye derin-deniz kılavuzuna başvurabilmektedir.

Topluluk içinde gemilerin tescilinin bir yerden diğerine nakledilmesine ilişkin 04.03.1991 tarih ve 613/91/EEC sayılı Konsey Yönetmeliği: Yönetmelik, üye ölk bayrağı taşıyan gemilerin tescilinin bir başka üye ölkeye nakledilmesinde, söz konusu gemilerin uluslararası konvansiyonların (Denizdeki Yaşamın Güvenliği ile ilgili 1974 tarihli Konvansiyon, 1966 tarihli Uluslararası Yük Hatları Konvansiyonu ve Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Konvansiyon) ilgili hükümlerine uygunluğunun onaylanması şartıyla teknik engeller yaratılmasının engellenmesini amaçlamaktadır.

Avrupa için telsiz seyir sistemi kurulmasına ilişkin 25.02.1992 tarih ve 92/143/EEC sayılı Konsey Kararı: Bir karasal telsiz seyir sistemi, genel amaçlı uydu sistemi geniş biçimde kullanılmaya başlanıncaya kadar gerekli olmakta ve aynı zamanda uydu sistemi sonrasında bile öngörülebilir gelecek için bu sistemlere paralel olarak varlığını devam ettirmelidir. Loran-C sistemi uluslararası koşulları sağlamış ve bu sistemin genel uygulanabilirliği seyirde uydudan faydalanmaya ilişkin gelişmelere

halel getirmemiştir. Özellikle uydu ve Loran-C bir arada ele alındığında oldukça mükemmel düzeyde bir sistem doğrulaması ve deniz güvenliği ile çevrenin korunması yararına telsiz seyir sisteminin devamlılığı sağlanmış olacaktır. Bu Karar ile, Loran-C telsiz seyir sistemi hakkındaki bölgesel anlaşmalara taraf olan üye ülkelerin uluslararası anlaşmalardan kaynaklanan yükümlülüklerini yerine getirecek şekilde hareket etmeleri sağlanmaktadır.

Gemilerde tıbbi müdahaleye ilişkin asgari güvenlik ve sağlık şartları hakkında 31.03.1992 tarih ve 92/29/EEC sayılı Konsey Direktifi: Bu Direktif, bir üye ülke bayrağı taşıyan gemilerde çalışan personele yeterli düzeyde sağlık ve güvenlik koşulu sağlanmasını amaçlamaktadır. Direktif, ilaçlar ve tıbbi malzeme, panzehir, telsiz aracılığıyla bilgi, eğitim ve tıbbi danışmalık verilmesine ilişkin çeşitli önlemleri içermektedir.

Topluluk limanlarından yola çıkmaya hazırlanan ya da ayrılmakta olan ve tehlikeli ya da kirletici madde taşıyan gemilerin taşınması gereken asgari şartlar hakkında 13.09.1993 tarih ve 93/75/EEC sayılı Konsey Direktifi: Direktif, Topluluk limanlarından yola çıkmaya hazırlanan ya da ayrılan gemilerin kaptanları, operatörleri ve taşıyıcıları da dahil olmak üzere, bayrakları ne olursa olsun, paketlenmiş ya da dökme şekilde tehlikeli ya da kirletici madde (patlayıcı, yanıcı sıvı, zehirli ve uluslararası mevzuata göre zehirli kabul edilen diğer maddeler) taşıyanlar için göz önünde bulundurulması gereken asgari şartları getirmektedir. Direktif, geminin operatöründen limandan ayrılmadan önce belli konularda bildirimde bulunmasını talep etmektedir. Operatör, geminin adı ve çağrı işareti, geminin uyruğu, geminin uzunluğu ve yüzebileceği derinliği, gideceği liman, gidilecek limana ya da kılavuz istasyonuna tahmini varış süresi, planlanan rota, tehlikeli ve kirletici maddelerin doğru teknik isimleri, bulundukları Birleşmiş Milletler numarası, IMDG, IBC ve IGC kodlarına uygun IMO tehlike sınıfı, maddenin miktarı ve gemide bulunduğu yer (eğer taşınabilir tankta ya da yük konteynerinde ise), malın tanımlayıcı işareti hakkında bildirimde bulunacak, listenin ya da manifestonun ya da yükleme planının taşınan tehlikeli ve kirletici madde ile maddenin gemide bulunduğu yere ilişkin ayrıntı verdiğini teyit edecektir. Denizde meydana gelen bir olay nedeniyle bir üye ülkenin kıyı şeridi ya da menfaatlerinin tehdit altında kalması durumunda, geminin sahibi üye ülkeyi olayın ayrıntıları hakkında derhal bilgilendirmelidir.

Ayrılmış balastlı petrol tankerlerinde balast boşluklarının tonaj ölçümüne ilişkin A.747(18) sayılı IMO Önerisi'nin yerine getirilmesi hakkında 21.11.1994 tarih ve 2978/94/EC sayılı Konsey Yönetmeliği: Bu Yönetmelik, ayrılmış balastlı petrol tankerlerinde balast boşluklarının tonaj ölçümüne ilişkin A.747(18) sayılı IMO Önerisi'nin Toplulukta uygulanmasını amaçlamaktadır. Halihazırda özellikle liman vergileri nedeniyle söz konusu tankerler, tescil edilmiş yüksek ağırlıklarına rağmen daha kirletici olan klasik tankerlerle aynı kapasiteye sahip olmaları nedeniyle cezalandırılmaktadır. Yönetmelik petrol tankerlerinde ayrılmış balast tanklarının kullanılmasını teşvik etmektedir. Topluluk liman ve kılavuzluk otoritelerinden harçlarda indirim ya da ayrılmış balastlı petrol tankerlerinden alınacak harçların bir indirim planına tabi olmasını sağlayan anılan IMO önerisinin uygulanması talep edilmektedir.

Gemi kontrolü ve denetim kuruluşları ile denizcilikle ilgili idari kurumların söz konusu faaliyetleri için getirilen ortak kural ve standartlar hakkında 22.11.1994 tarih

ve 94/57/EC sayılı Konsey Direktifi: Direktif, üye ülkeler ve kuruluşlar tarafından, gemilerin, deniz güvenliği ve deniz kirliliğinin önlenmesi konusundaki uluslararası konvansiyonlar ile ne derece uyumlu olduğuna ilişkin kontrol, denetim ve belgelendirme hususunda yerine getirilmesi gereken önlemleri düzenlemektedir. Bu süreç geminin omurgası, makine, elektrik ve kontrol aksamı için getirilen güvenlik gereklerinin uygulanması ve geliştirilmesini de içermektedir. Direktif, denetim ve belgelendirme görevini yerine getirecek onaylanmış kuruluşların isimlerini sıralamak amacıyla değiştirilmiştir. 96/587/EC sayılı Karar yukarıda tanımlanan görevleri yerine getirmek üzere üye ülkeler tarafından onaylanmış kuruluşların isimlerini sıralamaktadır.

Denizcilerin eğitiminin asgari düzeyine ilişkin 22.12.1994 tarih ve 94/58/EC sayılı Konsey Direktifi: Üye ülkelerden kaptanlar, memurlar, seyir izlemenin veya makine dairesi izlemenin bir parçasını oluşturan tayfalar ve filikalarla ilgili kişilerin, Denizciler için Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Konvansiyonu ile getirilen şartlara uygun olarak asgari düzeyde eğitilmeleri için gerekli önlemleri almaları istenmiştir. 98/35/EC sayılı Konsey Direktifi, 94/58 sayılı direktifteki 20 sayfalık uzun şartlar listesinin anılan konvansiyondaki değişiklikler üzerine 1995 yılında revize etmiştir. Yeni Direktif, acil durumlarda etkin sözlü iletişim kurulması (mürettebat arasında ve mürettebatla yolcular arasında) ve görev için her an zinde bir durumda olunması (dinlenme saatleri) gibi konularda yeni şartlar getirmiştir.

Roll-off yolcu feribotlarının güvenliği hakkında 22.12.1994 tarihli Konsey Önerisi: Öneri, üye ülkeleri ve Komisyonu, denizcilik uzmanları arasında Ro-Ro (roll off/roll on) yolcu feribotlarının güvenliği alanındaki gelişmeleri görüşmek ve tavsiyelerde bulunmak amacıyla bir panel kurulmasına ilişkin IMO girişimini desteklenmeleri yönünde çağrıda bulunmaktadır. Aynı zamanda öneri ile üye ülkelere ve Komisyon'a, IMO tarafından söz konusu feribotlardaki yolcu güvenliğinin artırılmasına yönelik çeşitli girişimlerde bulunulmasını sağlamak amacıyla öneriler getirmek ya da mevcut önerileri desteklemek hususunda çağrıda bulunmaktadır.

Topluluk limanlarında taşımacılık yapılması ile üye ülkelere ait sularda gemicilik yapılması, gemi güvenliği, kirliliğin önlenmesi ve gemi yaşamı ile çalışma koşulları ile ilgili kuralların (Liman devleti denetimi) yürütülmesine ilişkin 19.06.1995 tarih ve 95/21/EC sayılı Konsey Direktifi: Direktifin kabul edilmesine neden olan temel gerekçelerden biri artan oranda bayrak ülkesinin, güvenlik, kirliliğin önlenmesi ve gemi yaşamı ile çalışma koşulları için getirilen uluslararası standartların uygulanması ve yürütülmesi hususunda ciddi boyutta yetersiz kalmasıdır. Bu nedenle, anılan standartlara uyum liman ülkesi tarafından da sağlanmak zorundadır. Direktif, Topluluk sularındaki standart altı gemilerin sayısının azaltılmasına ilişkin bir dizi önlemler listesi sunmaktadır. Liman ülkesi tarafından gemilerin kontrol edilmesine ilişkin ortak kuralları belirleyen direktif, kontrol (müfettişin mesleki geçmişi de dahil), alıkoyma (kararın yayınlanması da dahil) ve bu önlemlerin takip edilmesinde izlenecek usul kurallarını uyumlaştırmaktadır. Direktif, aynı zamanda daha derin bir kontrole tabi gemi kategorilerini belirlemektedir. Bunlardan bazıları, petrol tankerleri için beş yıl ya da sona erme süresinden az, yolcu gemileri, 12 yaşından büyük dökme yük taşıyanlar ile 12 yaşından büyük gaz ve kimyasal madde tankerleridir.

Ro-Ro yolcu gemilerinin güvenli idaresine ilişkin 08.12.1995 tarih ve 3051/95 sayılı Konsey Kararı: Yönetmeliğin amacı, Baltık Denizi'nde meydana gelen Estonya felaketi sonrasında Ro-Ro yolcu gemilerinin güvenilir idare, güvenilir işletme ve

kirilenmenin önlenmesi uygulamalarının, operatör firmaların IMO tarafından kabul edilen Uluslararası Güvenli İdare Kodu'na (ISM) uyum göstermesini sağlayarak güçlendirilmesidir. Bu da firmalar tarafından gemi ve kıyı bazlı güvenlik sistemlerinin oluşturulması ve düzgün işletilmesi ile sistemin bayrak ve liman ülkesi idarelerince kontrol edilmesi ile sağlanabilir. ISM Kodu hükümleri (yönetmelik ekinde detaylandırılan ve mesleki yeterlikleri, acil durum hazırlığını, uyumsuzların rapor edilmesi ve analizini, kazalar ve tehlikeli olayları, gemi ve teçhizatın tamirini, belgelendirme, doğrulama ve kontrolü içeren) bu yönetmelik çerçevesinde zorunlu hale gelmiştir.

Almanya'nın talebi doğrultusunda, Topluluk limanlarından yola çıkmaya hazırlanan ya da ayrılmakta olan ve tehlikeli ya da kirletici madde taşıyan gemilerin taşınması gereken asgari şartlar hakkında 13.09.1993 tarih ve 93/75/EEC sayılı Konsey Direktifi'nin 5 (4). maddesinin uygulanması hakkında 22.01.1996 tarih ve 96/127/EC sayılı Komisyon Kararı: Karar, Almanya'ya bir dizi düzenli tarifeli hizmeti, belli kriterlerin karşılanması şartıyla (bu kararla kapsanan hizmet alanlarının işlediği sularda gemiler düzgün bir şekilde şamandıralandırılır ve seyir yapanların dikkatini çekmek için işaretlenir; 93/75/EEC sayılı direktif kapsamında yalnızca az miktardaki tehlikeli veya kirletici madde güvertede taşınır) 93/75/EEC sayılı direktifin 5 (2) ve (3). maddelerinin (gemilerin teşhisi, rotası ve zamanlamasına ilişkin bir dizi konuda bildirimde bulunma zorunluluğu getiren) uygulanmasından istisna tutma yetkisi vermektedir.

Fransa'nın talebi doğrultusunda, Topluluk limanlarından yola çıkmaya hazırlanan ya da ayrılmakta olan ve tehlikeli ya da kirletici madde taşıyan gemilerin taşınması gereken asgari şartlar hakkında 93/75/EEC sayılı Konsey Direktifi'nin 5(4). maddesinin uygulanması hakkında 29.07.1996 tarih ve 96/513/EC sayılı Komisyon Kararı: Karar, Fransa'ya Brest ile Le Conquet arasındaki ve Le Conquest ile Ouessant arasındaki bir dizi düzenli tarifeli hizmeti, belli kriterlerin karşılanması şartıyla (bu kararla kapsanan hizmet alanlarının işlediği sularda gemiler düzgün bir şekilde şamandıralandırılır ve seyir yapanların dikkati çekmek için işaretlenir; 93/75/EEC sayılı direktif kapsamında yalnızca az miktardaki tehlikeli veya kirletici madde güvertede taşınır) 93/75/EEC sayılı direktifin 5 (2) ve (3). maddelerinin (gemilerin teşhisi, rotası ve zamanlamasına ilişkin bir dizi konuda bildirimde bulunma zorunluluğu getiren) uygulanmasından istisna tutma yetkisi vermektedir.

Deniz teçhizatı hakkında 20.12.1996 tarih ve 96/98/EC sayılı Konsey Direktifi: Direktif, AB genelinde teçhizata ilişkin olarak üye ülkeler tarafından ya da üye ülkeler adına yayımlanan güvenlik sertifikalarının gemilere yerleştirilmesi hakkındaki uluslararası enstrümanların bir örnek uygulanmasını sağlamayı amaçlamaktadır. Her üye ülke ya da üye ülke adına hareket eden kuruluş, güvenlik sertifikalarını yayımlarken ya da yenilerken, güvenlik sertifikası verdiği Topluluk gemilerinin teçhizatı direktifte belirlenen şartlarla uyumlu olmalıdır (örneğin direktifte belirlenen iç test standartlarına dayanmalıdır).

24 metre ve daha uzun balıkçı tekneleri için uyumlu bir güvenlik rejimi tesis edilmesine ilişkin 11.12.1997 tarih ve 97/70/EC sayılı Konsey Direktifi: Direktif, 24 metre ve daha uzun denizde giden balıkçı tekneleri (hem yeni hem de eski) için güvenlik standartları belirlemeyi amaçlamaktadır. Direktif, yangından korunma, yangını engelleme, yangını sona erdirmeye ve yangınla mücadele, hayat kurtarma araçları ve düzenlemeleri, telsiz iletişimi, inşa, su geçirmez aletler, sağlamlık ve

dayanıklılık, makine ve elektrik aksamı ile dönemsel olarak ulaşılamayan makine boşlukları, uyum sertifikasına ilişkin çeşitli önlemler içermektedir.

Yolcu gemileri güvenlik kuralları ve standartları hakkında 17.03.1998 tarih ve 98/18/EC sayılı Konsey Direktifi: Direktif, yolcu gemileri için uyumlaştırılmış güvenlik standartları oluşturmayı amaçlamaktadır. Yolcu Gemisi Güvenlik Sertifikası, bayrak ülkesi idaresi tarafından yayımlanacak ve direktifteki kurallara uygunluğu gösterecektir. Sertifika, yolcu gemilerinin düzenli hizmet sağlaması için bir koşuldur. Direktif üye ülkelerin direktife uygun olarak kabul edilen ulusal mevzuatlarına aykırılık halinde uygulanacak cezalara ilişkin bir sistem tesis etmesini ve söz konusu cezaların uygulanması için gerekli tüm önlemleri almasını sağlamaktadır. Cezalar etkin, orantılı ve caydırıcı olmalıdır.

94/57/EC sayılı Konsey Direktifine uygun olarak Yunan Gemi Sicilinin tanınmasına ilişkin 22.04.1998 tarih ve 98/295/EC sayılı Komisyon Kararı: 94/57/EC sayılı Konsey Direktifi ile getirilen şartlar ve usullere uygun olarak Yunan Gemi Sicili üç yıllık bir süre için tanınmaktadır.

Yolcu gemilerinde seyahat eden kişilerin kayıtlandırılmasına ilişkin 18.06.1998 tarih ve 98/41/EC sayılı Konsey Direktifi: Direktif, Topluluk üyesi ülke limanlarına ya da limanlarından çalışan yolcu gemilerinde bulunan yolcuların ve mürettebatın kurtarıma ihtimalinin ve güvenliğinin artırılması, arama kurtarma faaliyetlerinin ve herhangi bir kazanın ortaya çıkabilecek kötü etkilerini giderme yönünde daha etkin bir şekilde hareket edilmesinin sağlanması amaçlanmaktadır. Direktif, gemideki her yolcuya ilişkin belli bilgilerin yer alacağı bir kayıt sistemi tesis etmektedir.

94/57/EC sayılı Konsey Direktifi'ne uygun olarak üye ülkeler tarafından onaylanan kuruluşların listesinin yayımlanmasına ilişkin 96/587/EC sayılı Kararı değiştiren 12.06.1998 tarih ve 98/403/EC sayılı Komisyon Kararı: Karar, gemilerin 94/57 sayılı Direktifte tanımlanan deniz güvenliği ve deniz kirliliğinin önlenmesine ilişkin uluslararası konvansiyonlara uygunluğunun kontrolü, denetimi ve belgelendirmesi görevini yerine getiren onaylanmış kuruluşların listesinin yer aldığı 96/587/EC sayılı Komisyon Kararı Ekinin yerini almaktadır.

Düzenli Ro-Ro feribot ve yüksek hızlı yolcu gemisi hizmetlerinin güvenli işlemesi için zorunlu kontrol sistemi getirilmesine ilişkin 29.04.1999 tarih ve 99/35/EC sayılı Konsey Direktifi: Direktif, Topluluk limanlarından ya da Topluluk limanlarına çalışan Ro-Ro feribot ve yüksek hızlı yolcu gemilerinin, bayrakları ne olursa olsun, bayrak ülkesi tarafından belgelendirme ve denetim için getirilen bazı şartlara uygun olarak güvenli hizmet vermelerinin sağlanması amaçlanmaktadır. Direktif, çalışmaya başlamadan önce ilk inceleme ve sonrasında düzenli denetimleri içermektedir.

Kirlenmeye karşı Akdeniz'in Korunmasına ilişkin Konvansiyon'da ve gemiler ile uçakların atıklarını dökmesi dolayısıyla ortaya çıkan kirlenmenin önlenmesi hakkında Protokol'de (Barselona Konvansiyonu) yapılan değişikliklerin kabul edilmesine ilişkin 22.10.1999 tarih ve 1999/802/EC sayılı Konsey Kararı: Topluluk 1977 yılından beri konvansiyona taraftır. Konvansiyonun ve protokolün revize edilmesi amacıyla yapılan müzakerelere Topluluk adına Komisyon katılmıştır. Kararın amacı, Antlaşma ile belirlenen usule uygun olarak Konvansiyon ve protokolde yapılan çeşitli değişikliklerin Topluluk tarafından onaylanmasını sağlamaktır.

Gemilerden kaynaklanan atıklar ve yük artıkları için liman atık alım tesislerine ilişkin 27.11.2000 tarih ve 2000/59/EC sayılı Konsey Direktifi: Amaç, gemilerden kaynaklanan atıkların ve yük artıklarının liman atık alım tesislerinden yararlanma imkanlarının artırılmasını sağlayarak, gemilerden kaynaklanan atıkların ve yük artıklarının özellikle Topluluk limanlarını kullanan gemiler tarafından denize boşaltılmasının azaltılmasıdır. Tüm üye ülkeler, öteki gemilerin gecikmesine neden olmayacak şekilde gemilerin liman atık alım tesislerini kullanma ihtiyacının yeterince karşılanması için gerekli önlemleri alırlar.

Kazaen veya kasıtlı olarak ortaya çıkan deniz kirliliği konusunda işbirliğini sağlayacak bir Topluluk çerçevesi oluşturulmasına ilişkin 20.12.2000 tarih ve 2850/2000/EC sayılı Konsey Kararı: Çerçeve, deniz ve kıyı korunması, kamu sağlığı alanında mevcut tedbirlerin desteklenmesi ve güçlendirilmesi ile birlikte üye ülkelerde bu alanlardaki işbirliğinin artırılmasını amaçlamaktadır.

(21.12.2000 tarihinde AB Bakanlar Konseyi, klas kuruluşlarının daha iyi kontrolü, tek cidarlı petrol tankerlerinin AB sularında aşamalı olarak yasaklanması ve Topluluk limanlarına gelen gemilerin daha etkin kontrolü hakkında 3 önemli Avrupa Komisyonu önerisini kabul etmiştir.)

Sosyal Koşullar

Deniz taşımacılığı güvenliği ile ilgili konvansiyonların onaylanmasına ilişkin 26.06.1978 tarih ve 78/584/EEC sayılı Konsey Tavsiyesi: Konsey, üye ülkelerin aşağıda belirtilen uluslararası konvansiyonları onaylamasını veya taraf olmasını önermektedir:

- Deniz yaşamının güvenliğine ilişkin 1974 tarihli Uluslararası Konvansiyon (SOLAS),
- Deniz yaşamının güvenliğine ilişkin 1974 tarihli Uluslararası Konvansiyonun 1978 tarihli Protokolü,
- Gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesine ilişkin 1973 tarihli Uluslararası Konvansiyonun (MARPOL) değiştirilen 1978 tarihli Protokolü,
- 1976 tarihli Uluslararası Çalışma Konferansı tarafından kabul edilen ve mal taşıyan gemilerin uyması gereken asgari standartları düzenleyen 147 sayılı Konvansiyon.

İrlanda'nın işverenler yararına uygulamayı planladığı ve bir üye ülkede tescili gerekmeyen belli gemi kategorilerinde çalışan denizciler için ödenen sosyal güvenlik katkısının iadesine ilişkin önlem hakkında 9.12.1998 tarih ve 1999/651/EC sayılı Komisyon Kararı: Bu Karar, İrlanda tarafından bildirilen ve sosyal bir alanda yapılması planlanan yardım programlarına ilişkin Komisyon reaksiyonunu yansıtmaktadır.

Avrupa Topluluğu Donatanlar Birliği ile Taşımacılık Çalışanları Federasyonu arasında akdedilen denizcilerin çalışma saatlerinin belirlenmesine ilişkin Anlaşma hakkında 21.06.1999 tarih ve 1999/63/EC sayılı Konsey Direktifi: Direktif, denizcilerin çalışma saatlerinin belirlenmesine ilişkin olarak denizcilik alanında işveren ve işçi kesimini temsil eden kuruluşlar arasında 30.09.1998 tarihinde akdedilen anlaşmayı yürürlüğe koymayı amaçlamaktadır. Anlaşma, çalışma saatleri, dinlenme saatleri ve bunların sınırlarına ilişkin çeşitli konulara işaret etmekte ve 18

yaşının altındaki hiçbir denizcinin gece çalıştırılmamasını öngörmektedir. Aynı zamanda 16 yaşın altındaki hiçbir kişinin de gemilerde çalıştırılmamasını içermektedir.

Topluluk limanlarına uğrayan gemilerdeki denizcilerin çalışma saatlerine ilişkin hükümlerin uygulanması hakkında 13.12.1999 tarih ve 1999/95/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi: Direktif, yukarıda belirtilen ve Topluluk denizcilik sanayinin sosyal kesimleri arasında akdedilen anlaşmayı tamamlamaktadır. Direktif, üye ülke limanlarına uğrayan gemilerin, 1999/63/EEC sayılı direktif ile uyumlu olduğunun doğrulanmasını ve direktifin uygulamasını sağlayacak bir mekanizma oluşturmayı amaçlamaktadır. Yeni direktif, Topluluk sularında üye ülke bayrağı taşıyan gemiler ile üçüncü ülke bayraklı gemiler arasında operasyon açısından adil koşullar belirlenmesini amaçlamaktadır. Direktif, taşıdığı bayrak ne olursa olsun Topluluk limanlarına uğrayan gemilere yönelik 1999/63/EC sayılı direktifte belirlenen bir kısım ILO Konvansiyonu hükümlerini uygulamaktadır.

Çalışma saatlerinin belirlenmesinin çeşitli yönlerine ilişkin 23.11.1993 tarih ve 93/104/EC sayılı Konsey Direktifi: Direktif, günlük dinlenme dönemleri, mola, haftalık dinlenme, haftalık azami çalışma saati, yıllık izin ve gece çalışması, nöbetli çalışma ve çalışmanın seyrine ilişkin asgari güvenlik ve sağlık şartlarını düzenlemektedir. Önceden, direktif, hava yolu, tren yolu, karayolu, deniz yolu, iç su ile göl taşımacılığı, deniz balıkçılığı, denizdeki diğer işler ve doktorların eğitim sırasındaki faaliyetleri hariç tüm sektörlerde uygulanmaktaydı. Aşağıda yer alan 2000/34/EC sayılı direktif, bu istisnaları da 93/104/EC sayılı direktifin genel rejimine dahil etmiştir.

Çalışma saatlerinin belirlenmesinin çeşitli yönlerine ilişkin 93/104/EC sayılı direktifin kapsamı dahilinde bulunmayan sektörlerin anılan direktif kapsamına alınmasına ilişkin 22.06.2000 tarih ve 2000/34/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi: Direktifin amacı, 93/104/EC sayılı direktif ile kapsam dışında bırakılan hava yolu, tren yolu, karayolu, deniz yolu, iç su ile göl taşımacılığını, deniz balıkçılığını, denizdeki diğer işleri ve doktorların eğitim sırasındaki faaliyetlerini kapsam dahiline almaktır.

Deniz Yoluyla Çelik Taşınması

Çelik sanayindeki teşebbüslere, Topluluk içi deniz bağlantılarında izlenen rota için alınacak taşımacılık ücret tarifesi listesini yayımlama zorunluluğu getiren 23.05.1973 tarih ve 73/152/AKÇT sayılı Komisyon Kararı: Karar, demir çelik üreticilerinin ve alıcılarının, deniz taşımacılığının satıcı tarafından belirlenen fiyatı hakkında bilgi sahibi olmasını sağlayacak bir sistem oluşturmaktadır. Yeni ülkelerin (İngiltere, Danimarka, İrlanda) Topluluğa katılması sonrasında, demir çelik üreticilerini ve alıcılarını deniz taşımacılığının satıcı tarafından belirlenen fiyatı hakkında bilgi sahibi yapacak bir sistem oluşturulmasının gerekli olduğu görülmüştür. Karar, AKÇT Antlaşması'nın 81. maddesi uyarınca Ortak Pazar'da deniz yolunu kullanarak demir çelik ürünleri satan teşebbüslere, ana ticaret rotaları için ödenen deniz navlunu tarifesi yayımlama zorunluluğu getirmektedir. Karar uyarınca teşebbüsler, bu yükümlülüklerini merkez noktadan indirme limanına kadar olan yükleme limanındaki elleçleme fiyatlarını, deniz navlununu, yükleme ve boşaltma limanındaki

liman vergilerini, sigortayı içerir. Eğer yayımlanan liste başka unsurlar da içeriyorsa bunların da açıkça belirtilmesi gerekir [9].

ÖZGEÇMİŞ

9 Ağustos 1981 tarihinde İstanbul'da doğdu. İlköğrenimini değişik okullarda tamamladıktan sonra girdiği İstanbul Haydarpaşa Lisesi'nden 1999 yılında mezun oldu. Yüksek öğrenimini Haziran 2004 tarihinde İ.T.Ü. Gemi İnşaatı Mühendisliği Bölümü'nde tamamladı. Ardından İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Deniz Ulaştırma Mühendisliği Yüksek Lisans Programı'na başladı. Ocak 2007 tarihinde askerlik görevini tamamladı. Bir gemi dizayn firmasından 1.5 yıllık mühendislik tecrübesine sahip olan yazar İstanbul'da ikamet etmektedir.