

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**AVRUPA BİRLİĞİ DENİZCİLİK POLİTİKALARI VE
TARİHSEL OLARAK DENİZCİLİK İLE İLGİLİ GELİŞTİRİLMİŞ OLAN
HUKUKSAL MEVZUAT**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Cengiz Bahadır KARAHAN**

Anabilim Dalı : Deniz Ulaştırma Mühendisliği

Programı : Deniz Ulaştırma Mühendisliği

Tez Danışmanı : Yrd. Doç. Dr. Levent KIRVAL

HAZİRAN 2011

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**AVRUPA BİRLİĞİ DENİZCİLİK POLİTİKALARI VE
TARİHSEL OLARAK DENİZCİLİK İLE İLGİLİ GELİŞTİRİLMİŞ OLAN
HUKUKSAL MEVZUAT**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Cengiz Bahadır KARAHAN
(512091006)**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 29 Nisan 2011
Tezin Savunulduğu Tarih : 02 Haziran 2011**

**Tez Danışmanı : Yrd. Doç. Dr. Levent KIRVAL (İTÜ)
Diğer Jüri Üyeleri : Prof. Dr. Nil GÜLER (İTÜ)
Doç. Dr. Kıvanç ULUSOY (İÜ)**

HAZİRAN 2011

ÖNSÖZ

Avrupa Birliği, temelleri yaklaşık 60 yıl önce atılan, yıllar içinde sürekli gelişerek günümüzde dünya çapındaki en başarılı ekonomik ve siyasi bölgesel bütünleşme projesi haline gelen bir yapıdır. Mustafa Kemal Atatürk'ün çizdiği ve çağdaş uygarlık seviyesinin üzerine çıkmayı hedefleyen rotanın izindeki Türkiye'nin de bir çağdaşlaşma vasıtası olarak gördüğü ve halen tam üyelik müzakerelerini sürdürdüğü AB, farklı alanlarda politikalar oluşturmakta ve bu politikalar doğrultusunda gerçekleştirilen mevzuat çalışmalarıyla birlik çapındaki bütünleşmeyi sağlamaktadır. Ekonomik bütünleşmenin temel faktörlerinden ulaştırma konusunun bir alt başlığı olan deniz taşımacılığı sektörü de başlı başına önemli bir politika alanı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu çalışmayla AB'nin denizcilik politikaları ve mevzuatı incelenerek ülkemizin AB'ye tam üyelik yolunda ihtiyaç duyduğu akademik bilgi birikimine katkıda bulunulması amaçlanmıştır.

Tez çalışmam boyunca gerek AB gerekse denizcilik konusundakiengin bilgi ve tecrübesiyle beni yönlendiren ve değerli zamanını benden esirgemeyen tez danışmanım Sayın Yrd. Doç. Dr. Levent KIRVAL'a ve sevgisiyle bana her zaman destek olan eşim Bihter KARAHAN'a teşekkür ederim.

Haziran 2011

Cengiz Bahadır KARAHAN
(Deniz Subayı)

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	iii
İÇİNDEKİLER.....	v
KISALTMALAR.....	ix
ÇİZELGE LİSTESİ.....	xi
ŞEKİL LİSTESİ.....	xiii
ÖZET.....	xv
SUMMARY.....	xvii
1. GİRİŞ.....	1
2. AVRUPA BİRLİĞİ (AB) TARİHİ.....	3
2.1 Avrupa'da Bütünleşme Çabaları.....	3
2.2 Derinleşme ve Genişleme Eksenlerinde Avrupa Birliği.....	9
2.2.1 Derinleşme (Bütünleşme).....	9
2.2.2 Genişleme.....	17
3. AB KURUMLARI VE YASAMA FAALİYETLERİ.....	23
3.1 AB Kurumları.....	23
3.1.1 Ana Kurumlar.....	23
3.1.1.1 AB Konseyi.....	23
3.1.1.2 AB Bakanlar Konseyi.....	24
3.1.1.3 Avrupa Komisyonu.....	25
3.1.1.4 Avrupa Parlamentosu.....	27
3.1.1.5 AB Adalet Divanı (ABAD).....	28
3.1.1.6 Sayıştay.....	29
3.1.1.7 Avrupa Merkez Bankası (AMB) ve Avrupa Merkez Bankaları Sistemi (AMBS).....	30
3.1.2 Danışman ve yardımcı nitelikteki kurumlar.....	30
3.1.2.1 Ekonomik ve Sosyal Komite.....	30
3.1.2.2 Bölgeler Komitesi.....	31
3.1.2.3 Avrupa Yatırım Bankası.....	31
3.2 Yasama Faaliyetleri.....	31
3.2.1 Yasama yöntemleri.....	32
3.2.1.1 Danışma yöntemi.....	32
3.2.1.2 İşbirliği yöntemi.....	32
3.2.1.3 Ortak karar yöntemi.....	32
3.2.2 Yasama araçları.....	33
3.2.2.1 Tüzükler.....	33
3.2.2.2 Direktifler.....	34
3.2.2.3 Kararlar.....	34
3.2.2.4 Tavsiye ve görüşler.....	34

4. AVRUPA BİRLİĞİ DENİZCİLİK POLİTİKALARI VE TARİHSEL OLARAK DENİZCİLİK İLE İLGİLİ GELİŞTİRİLMİŞ OLAN HUKUKSAL MEVZUAT	35
4.1 AB Denizcilik Politikalarına Genel Bakış.....	35
4.1.1 AB denizcilik politikalarının tarihi gelişimi.....	36
4.1.1.1 Ortak ulaştırma politikası içerisinde denizciliğin yeri.....	36
4.1.1.2 Denizcilik politikalarında AB - IMO ilişkisi	37
4.1.1.3 Ortak denizcilik politikalarının öncesindeki dönem.....	40
4.1.1.4 Ortak denizcilik politikası.....	41
4.1.1.5 Ortak deniz güvenliği politikası	44
4.1.2 Günümüzde AB denizcilik politikaları.....	48
4.2 Tarihsel Olarak Denizcilik ile İlgili Geliştirilmiş Olan Hukuksal Mevzuat	53
4.2.1 Deniz güvenliği.....	53
4.2.1.1 Erika-I, II ve III deniz güvenliği paketleri	54
4.2.1.2 Liman devleti kontrolü	59
4.2.1.3 Tek cidarlı petrol tankerlerinin yasaklanması.....	62
4.2.1.4 Gemi klas ve sörvey kuruluşları.....	64
4.2.1.5 Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı (EMSA).....	66
4.2.1.6 Güvenli denizler komitesi	67
4.2.1.7 Gemi trafiği izleme, kontrol ve bilgi sistemi	68
4.2.1.8 Uluslararası güvenli yönetim sistemi (ISM) kodu	70
4.2.1.9 Bayrak devleti uygulamaları	71
4.2.1.10 Yolcu gemileri için güvenlik kuralları ve standartları.....	72
4.2.1.11 Kaza durumunda yolcu gemisi donatanlarının sorumlulukları.....	74
4.2.1.12 Ayrılmış balast tankına sahip petrol tankerlerinde balast boşluklarının tonaj ölçümü	76
4.2.1.13 Deniz donanımı	76
4.2.1.14 Dökme yük gemilerinin yükleme/boşaltılması	77
4.2.1.15 Uydu tabanlı gemi izleme sistemi	78
4.2.2 Deniz emniyeti.....	79
4.2.2.1 Gemi ve liman tesislerinin emniyeti.....	79
4.2.2.2 Liman altyapısının emniyetin artırılmasına yönelik güçlendirilmesi	81
4.2.3 Deniz çevresinin korunması.....	82
4.2.3.1 Gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi.....	83
4.2.3.2 Gemilerden kaynaklanan hava kirliliğinin önlenmesi.....	84
4.2.4 Denizcilikte hizmet sunumu serbestisi, rekabet, adil olmayan fiyat uygulamaları, okyanus ticaretine serbest erişim ve kabotaj	86
4.2.4.1 Hizmet sunumu serbestisi	86
4.2.4.2 Rekabet	88
4.2.4.3 Adil olmayan fiyat uygulamaları.....	90
4.2.4.4 Okyanus ticaretine serbest erişim.....	90
4.2.5 Modlar arası taşımacılık	91
4.2.5.1 Marco Polo programı.....	92
4.2.5.2 Kısa mesafeli denizyolu taşımacılığının desteklenmesi	94
4.2.5.3 Trans-Avrupa ulaştırma ağları (TEN-T).....	95
4.2.5.4 Pan-Avrupa ulaştırma koridorları.....	96
4.2.6 Limanlar.....	96
4.2.6.1 Limanların altyapısı hakkındaki yeşil kitap (1997).....	98

4.2.6.2	Gemi kaynaklı çöp ve yük artıkları için liman tesisleri	100
4.2.6.3	Limanlardaki hizmet kalitesinin arttırılması	101
4.2.6.4	AB liman politikaları hakkında eylem planı (2007)	104
4.2.7	İstihdam ve çalışma koşulları	107
4.2.7.1	Denizcilik işgücü standartlarının yükseltilmesi.....	108
4.2.7.2	Gemiadamlarının çalışma saatlerinin düzenlenmesi.....	109
4.2.7.3	Birlik limanlarını kullanan gemilerde çalışma saatlerinin düzenlenmesi	110
4.2.7.4	Gemiadamı eğitimi ve istihdamı.....	111
5.	TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN AB DENİZCİLİK POLİTİKALARI VE MEVZUATI İLE İLİŞKİSİ.....	115
6.	SONUÇ VE ÖNERİLER	119
	KAYNAKLAR.....	125
	EKLER.....	135

KISALTMALAR

AAET	: Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu
AB	: Avrupa Birliği
ABA	: Avrupa Birliği Antlaşması
ABAD	: Avrupa Birliği Adalet Divanı
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ABİDM	: Avrupa Birliği İlk Derece Mahkemesi
ABKHM	: Avrupa Birliği Kamu Hizmeti Mahkemesi
AET	: Avrupa Ekonomik Topluluğu
AFS	: Antifouling System Convention
AIS	: Automatic Identification System
AKÇT	: Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu
AMB	: Avrupa Merkez Bankası
AMBS	: Avrupa Merkez Bankaları Sistemi
AP	: Avrupa Parlamentosu
APEC	: Asia Pacific Economic Cooperation
APS	: Avrupa Para Sistemi
ARGE	: Araştırma ve Geliştirme
ASEAN	: Association of Southeast Asian Nations
AST	: Avrupa Savunma Topluluğu
ASB	: Avrupa Siyasi Birliği
ATS	: Avrupa Tek Senedi
AT	: Avrupa Topluluğu
BAB	: Batı Avrupa Birliği
BM	: Birleşmiş Milletler
CAFE	: Clean Air for Europe
CO2	: Karbondioksit
COPE	: Compensation for Oil Pollution in European waters
COREPER	: Comité des Représentants Permanents
COSS	: Committee for Safe Seas
DG-MARE	: Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries
DG-MOVE	: Directorate-General for Mobility and Transport
DTK	: Daimi Temsilciler Komitesi
DWT	: Deadweight Ton
ECOFIN	: Economic and Financial Affairs Council
ECSA	: European Community Shipowners Association
EFTA	: European Free Trade Association
EMPA	: European Maritime Pilots Association
EMSA	: European Maritime Safety Agency
EPB	: Ekonomik ve Parasal Birlik
ESPO	: European Sea Ports Organization
ESC	: European Shippers Council
ETF	: European Transport Workers' Federation
EUROS	: European Register of Shipping

EUROSTAT	: European Commission DG for Statistical Information
FEPORT	: Federation of Private Port Operators
FMC	: Fisheries Monitoring Centre
GATS	: General Agreement on Trades in Services
GATT	: General Agreement on Trades and Tariffs
GKRY	: Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
GSMH	: Gayri Safi Milli Hasıla
GSYİH	: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
HAK	: Hükümetler Arası Konferans
HSC	: High Speed Craft
ILO	: International Labour Organization
IMCO	: Intergovernmental Maritime Consultative Organization
IMF	: International Monetary Fund
IMO	: International Maritime Organization
ISM	: International Safety Management
ISPS	: International Ship and Port Security
LLMC	: Limitation of Liabilities for Maritime Claims
LRIT	: Long Range Identification and Tracking
MARPOL	: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MEP	: Member of Parliament
MEPC	: Maritime Environment Protection Committee
mio	: Milyon
MoU	: Memorandum of Understanding
NAFTA	: North American Free Trade Agreement
NATO	: North Atlantic Treaty Organization
NOx	: Nitrojenoksit
ODGP	: Ortak Dışişleri ve Güvenlik Politikası
OPA	: Oil Pollution Act
PACT	: Pilot Actions for Combined Transport
PETra	: Pan-European Transport Area
PM	: Particulate Matter
PSC	: Port State Control
Ro-ro	: Roll on – roll off
SO2	: Sülfürdioksit
SOLAS	: International Convention for the Safety of Life at Sea
STCW	: Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
TBT	: Triphenyltin
TEN-T	: Trans-European Networks – Transportation
TEN-T EA	: Trans-European Transportation Networks Executive Agency
TRACECA	: Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia
UNCLOS	: United Nations Convention on the Law of the Sea
UNCTAD	: United Nations Conference on Trade and Development
VDR	: Voyage Data Recorder
VMS	: Vessel Monitoring System
VOC	: Volatile Organic Compound
WB	: World Bank
WTO	: World Trade Organization
YİD	: Yap İşlet Devret

ÇİZELGE LİSTESİ

	<u>Sayfa</u>
Çizelge 2.1 : Kopenhag kriterleri.....	19
Çizelge 4.1 : AB sularında tek cidarlı petrol tankerlerinin yasaklanma takvimi.....	63
Çizelge B.1 : AB deniz ticaret filosuna ait sayı ve tonaj bilgileri.....	139
Çizelge B.2 : Dünya deniz ticaret filosunun kıtasal dağılımı.....	140
Çizelge B.3 : AB deniz ticaret filosunun gemi tiplerine göre dünya ticaret filosundaki payları.....	141
Çizelge C.1 : AB sularında meydana gelen önemli tanker kazaları.....	143
Çizelge D.1 : AB üyesi ülke limanlarındaki yük ve yolcu yoğunluğu.....	149
Çizelge D.2 : En yoğun 10 AB limanı (yük veyolcu bakımından).....	150

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil A.1 : AB üyesi ve aday ülkeleri gösteren harita.....	137
Şekil Ç.1 : TEN-T haritası.....	145
Şekil Ç.2 : Pan-Avrupa ulaştırma koridorları haritası.....	146
Şekil Ç.3 : TRACECA haritası.....	147

AVRUPA BİRLİĞİ DENİZCİLİK POLİTİKALARI VE TARİHSEL OLARAK DENİZCİLİK İLE İLGİLİ GELİŞTİRİLMİŞ OLAN HUKUKSAL MEVZUAT

ÖZET

Bu çalışmanın amacı Avrupa Birliği (AB)'nin denizcilik politikalarını ve bu politikalar doğrultusunda geliştirilen hukuksal mevzuatını tarihsel bir bakış açısıyla incelemektir. Çalışmada öncelikle AB'nin tarihçesi derinleşme (birlik çapında bütünleşmenin sağlanması) ve genişleme (birliğe yeni üyelerin katılması) eksenlerinde anlatılacaktır. Bu kısımda Avrupa'daki bütünleşme çabaları, AB'nin kuruluşu, bütünleşmeyi güçlendiren önemli anlaşmalar ve ortak politikalardan ve ayrıca AB'nin genişleme dalgalarından bahsedilecektir. Daha sonra AB kurumları kısaca tanıtarak AB'nin yapısı ortaya konacak ve politika ve mevzuat oluşturma yöntemleri açıklanacaktır. Özellikle AB Konseyi, AB Bakanlar Konseyi, Komisyon, Parlamento ve Adalet Divanı gibi ana kurumlarının görev ve sorumlulukları açıklanacaktır. Çalışmanın esasını oluşturan bölümde ise AB denizcilik politikalarına genel tarihi bir bakışın ardından, denizcilikle ilgili AB mevzuatı deniz güvenliği, deniz emniyeti, deniz çevresinin korunması, denizcilikte hizmet sunumu serbestisi ve adil rekabet, modlar arası taşımacılık, limanlar ve deniz iş gücünün istihdamı ve çalışma koşulları konu başlıkları altında incelenecektir. Bu konulara ilişkin yayınlanmış tebliğ, tüzük, direktif ve kararlar kısaca özetlenecektir. Aynı zamanda AB'nin denizcilikle ilgili bölgesel düzenlemelerinin, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), Dünya Ticaret Örgütü (WTO), vb. uluslararası kuruluşların küresel kurallarıyla olan ilişkisi de sorgulanacaktır. Son olarak Türk denizcilik sektörünün AB denizcilik politikaları ve mevzuatına uyum konusunda mevcut durumuna kısaca değinilecektir. Söz konusu çalışmanın, halen AB'ye tam üyelik müzakerelerini sürdüren Türkiye'nin denizcilik ile ilgili ulusal mevzuatının AB müktesebatına uyumlu hale getirilmesine yönelik çabaları destekleyeceği değerlendirilmektedir.

EUROPEAN UNION'S HISTORICALLY DEVELOPED LEGAL REGULATIONS FOR THE MARITIME SECTOR

SUMMARY

The aim of this work is to analyse the European Union (EU) maritime policies and the legislation developed parallel to this policies in a historical perspective. In the first part of the work the history of EU will be explored by means of the deepening (the integration through the union) and the widening (the entrance of new members to the union) axes. In this part, it will be mentioned about the integration efforts in Europe's history, the foundation of the EU, important treaties enhancing the integration and the common policies as well as the enlargement waves. Then by presenting the EU institutions briefly, EU's structure will be put forth and the policy and legislation making procedures will be explained. In this part, the duties and the responsibilities of the main bodies of the EU such as European Council, The Council of the EU, Commission, Parliament and Court of Justice will be explained. In the main part of the work, after a general historical look to the EU maritime policies, the maritime legislation will be analysed under the articles of maritime safety, maritime security, protection of marine environment, freedom to provide services and free competition in maritime sector, intermodal transport, seaports and employment and working conditions of maritime labour. The communications, regulations, directives and decisions relating with these issues will be summarized. At the same time, the relationship between the regional maritime regulations of the EU and the global rules of International Maritime Organization (IMO), International Labour Organization (ILO), World Trade Organization (WTO), etc. will be examined. Finally the current situation of Turkish maritime sector and its harmony to the EU maritime policies and legislation will be briefly mentioned. It is evaluated that above mentioned work will support Turkey's efforts in order to harmonize its national legislation with EU's *acquis communautaire*, particularly during the negotiation process for full membership to the EU.

1. GİRİŞ

Avrupa tarihi incelendiğinde denizciliğin her zaman önemli bir uğraş alanı olduğu, uluslararası ticaretin yapıldığı Avrupa liman kentlerinin zaman içinde farklı kültürlerin buluştuğu merkezler haline geldiği, Avrupalı denizcilerin gerçekleştirdikleri coğrafi keşiflerin dünyayı değiştirdiği, deniz ticaretiyle zenginleşen Avrupalı devletlerin yüzyıllar boyunca dünyaya hakim olduğu görülmektedir. Köklü bir denizcilik geçmişine sahip Avrupa devletleri günümüzde de AB bünyesinde ortak denizcilik politikaları doğrultusunda belirli bir uyum içerisinde hareket etmektedirler.

AB'nin temelleri ekonomik işbirliğine ve bu kapsamda mal, hizmet, sermaye ve iş gücünün serbest dolaşımı aracılığıyla kurulan tek pazara dayanmaktadır. AB'nin ilk yıllarında daha çok kıta Avrupası'nda gerçekleşen söz konusu işbirliği, yıllar içinde ada ülkelerinin ve Akdeniz, Baltık ve Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerin birliğe üye olmasıyla daha geniş bir deniz coğrafyasına yayılmış, AB'nin denizcilik boyutu giderek önem kazanmıştır. Bugün sınırlarının yaklaşık üçte ikisi denize kıyısı olan bölgelerden oluşan, üyesi devletlerin sahip oldukları denizcilik filolarının dünya denizcilik filosunun yaklaşık % 40'ını meydana getirdiği, uluslararası ticaretinin yaklaşık % 90'ının ve birlik içi ticaretinin % 40'ının deniz yoluyla gerçekleştirildiği AB, denizcilik konusunu sürekli gündeminde tutmaktadır.

Deniz taşımacılığı, tüm taşımacılık yöntemleri arasında en verimlisi olması nedeniyle, İkinci Dünya Savaşı sonrasında kurulan ve özellikle uluslararası serbest ticarete dayanan yeni küresel sistemin gerektirdiği yoğun yük taşımacılığının gerçekleştiği en önemli mecra olmuştur. Dünya ticari gemi filosunun son 50-60 yılda tarihte görülmemiş bir şekilde gemi sayısı ve tonaj olarak büyümesi sonucunda denizcilik daha da önem kazanmış fakat artan gemi trafiği beraberinde çok sayıda can kaybı ve çevre felaketine neden olan deniz kazalarını da getirmiştir. Denizciliğin sahip olduğu uluslararası karakter nedeniyle denizcilikte yaşanan problemlere çözüm arayışları küresel bir platform olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) nezdinde gerçekleşmektedir. Bunun yanında AB gibi bölgesel bütünleşme modelleri de kendi

bakış açılarını söz konusu çözümlere güçlü bir şekilde yansıtmakta, üyelerinin küresel kural ve standartları ciddi bir şekilde uygulamalarını sağlamaktadır. AB, özellikle deniz güvenliği ve emniyeti, deniz çevresinin korunması, gemiadamlarının eğitim, belgelendirme ve vardiya standartları konularında yaptığı çalışmalarla IMO'nun çalışmalarına destek vermektedir.

AB, denizlerin ve denizcilik altyapısının daha etkin ve güvenli bir şekilde kullanılması için oluşturduğu ortak politikalar ve mevzuat doğrultusunda öncelikle giderek artan küresel rekabete karşı koymayı hedeflemekte aynı zamanda deniz çevresinin korunmasına yönelik bölgesel ve küresel çabalara katkıda bulunmaktadır.

AB'nin denizcilik alanında oluşturduğu politika ve mevzuatı iyi anlayabilmek için denizciliğin özelliklerini bilmenin yanında Avrupa tarihini, bütünleşme teorilerini, Avrupa bütünleşmesi için atılan adımları, AB'nin neden ve nasıl kurulduğunu ve bugüne kadar geçirdiği evrim sürecini, AB kurumlarının yetki ve sorumluluklarını ve yasama süreçlerinin nasıl gerçekleştiğini de iyi bilmek gerekmektedir. Bu nedenle çalışmanın birinci bölümünde AB'den genel olarak bahsedilecek, ardından denizcilik politikalarına ve denizcilik ile ilgili olarak geliştirdiği hukuksal mevzuata tarihsel açıdan bakılacaktır.

Bu çalışmanın, konusu itibariyle Türkiye'nin AB tam üyelik müzakereleri kapsamında denizcilik alanındaki mevcut durumuna ve yürüttüğü birlik müktesebatına uyum çalışmalarına ayrıntılı bir şekilde değinmemesine rağmen, söz konusu süreçte yararlanılabilecek önemli bir akademik kaynak olacağı değerlendirilmektedir.

2. AVRUPA BİRLİĞİ (AB) TARİHİ

2.1 Avrupa’da Bütünleşme Çabaları

Avrupa’da bütünleşme çabalarını incelerken konunun öncelikle teorik altyapısını ortaya koymak gerekmektedir. Söz konusu teorik altyapıyı oluşturan bütünleşme modelleri iyi anlaşılmadan birbirinden farklı karakterlere sahip devlet adamlarının ve düşünürlerin ve hatta ülkelerin davranışları anlamlandırılmaz. Neden bazı kişiler federalist bir yaklaşımla Avrupa Birleşik Devletleri’nden söz ederken, diğerleri hükümetler arası bir yaklaşımla bu ideale soğuk bakmaktadırlar. Neden bazı ülkeler daha fazla bütünleşme isterken diğerleri Avrupa şüpheciliği içinde temkinli bir işbirliğini yeterli görmektedirler. Ekonomik amaçlar için ulusal egemenliklerinin kısıtlanmasına göz yuman ülkeler konu ortak dış politika ve güvenlik olduğunda neden kendi ulusal politikalarını devam ettirmek istemektedirler.

Önde gelen bütünleşme teorilerinin bir özetini yapmak gerekirse, Coudenhove, Kalergi ve Spinelli gibi federalistler, Avrupa’nın ulus devletlerin hırslarından dolayı anlamsız iç savaşlarla harabeye döndüğünü, ulus devletlerin vatandaşlarının siyasal ve ekonomik güvenliğini sağlayamadığını, bu yüzden Avrupa’nın federal bir anayasa altında birleşmesi gerektiğini savunmuştur. David Mitrany ve Lionel Robbins gibi işlevselciler, uluslararası örgütlenmelerin kendi başına bir amaç değil, insan ihtiyaçlarının emrettiği öncelikleri ele almanın araçları olduklarını ve bu nedenle esnek olmaları ve işlevlerini anın ihtiyaçlarına göre değiştirmeleri gerektiğini dile getirmiştir. Ernst Haas’ın geliştirdiği yeni-işlevselci teori, ekonomik bütünleşmenin katılımcı uluslar arasındaki dayanışmayı kademeli olarak inşa edeceğini ve sırası gelince daha fazla uluslarüstü kurumsallaşma ihtiyacını bir başka ifade ile yayılma etkisini yaratacağını savunmaktadır. Stanley Hoffmann hükümetler arası teorisinde, devletlerin bütünleşmeyi düşük siyaset (ekonomi) alanlarından yüksek siyaset (dış politika ve güvenlik) alanına taşıyarak ulusal egemenliklerinden vazgeçmeyeceklerini öngörmüştür. Gary Marks çok-düzeyli yönetim teorisinde

AB'nin; Avrupa düzeyinde, ulusal, bölgesel ve yerel düzeyde otoritenin birden fazla aktöre dağıtıldığı bir sistemle yönetilebileceğini ortaya koymaktadır [1].

AB, kuruluş yöntemi ve genel gelişimi göz önüne alındığında, günümüze kadar en çok yeni-işlevselciliğin tezlerini doğrular şekilde bütünleşmiştir. Bir başka ifade ile önceleri ekonomik amaçlarla biraraya gelen Avrupa ülkeleri söz konusu işbirliklerini teorinin öngördüğü yayılmaya uygun olarak siyasi işbirliğine dönüştürmeyi başarmışlardır. Bunun yanında AB tarihi incelendiğinde federalist ve hükümetler arası teoriler paralelinde etkilenmeler de sıklıkla görülmektedir. Ayrıca günümüzde çok düzeyli yönetim teorisi de ağırlığını arttırmaktadır. Bütünleşme teorileri uygulamada AB kurumları, üye ülkeler ve AB politikaları bağlamında karşılık bulmaktadırlar. Örneğin AB kurumları açısından değerlendirildiğinde, Komisyon ve Avrupa Parlamentosu yapıları itibariyle uluslarüstü ve federalist bir nitelik taşıırken, Konsey daha çok ulusların her birinin farklı çıkarlarının bir takım pazarlıklarla savunulduğu hükümetler arası bir özelliğe sahiptir. Söz konusu farklılık bir çeşit AB bürokrati sayılabilecek komiserlerin ve seçtikleri ülkelere göre değil AB çapında siyasi gruplar halinde parlamentoda görev yapan parlamenterlerin bağımsız konumlarına karşın, mensubu oldukları üye ülkelerin vatandaşlarına karşı siyasi sorumluluk taşımaya devam eden Konsey üyesi bakanların hükümetlerini temsil etme zorunluluğundan ileri gelmektedir. Söz konusu durum üye ülkelerin Avrupa bütünleşmesine yaklaşımları açısından değerlendirildiğinde ise; Almanya, Fransa, İtalya, Belçika, Lüksemburg, İspanya, Portekiz gibi ülkelerin federalist yaklaşımı desteklediği, bunun karşısında İngiltere'nin başını çektiği ve Danimarka, İsveç, Finlandiya gibi ülkelerin de bulunduğu grubun ise hükümetler arası yaklaşıma daha yakın oldukları görülmektedir. AB kurumlarının ve üye ülkelerin farklı karakterleri nedeniyle derinleşme eksenini olarak adlandırılan birliğin bütünleşme derecesi ekonomik alandan başlamak üzere yıllar içinde yavaş ve kademeli olarak artmış, zamanla siyasi niteliğe kavuşmuştur. Fakat söz konusu ekonomik ve siyasi gelişime rağmen AB Anayasası ve Ortak Dışişleri ve Güvenlik politikası gibi konularda işbirliği asgari düzeyde kalmıştır.

Yukarıda anlatılan bütünleşme teorilerinin AB'nin ortak denizcilik politikalarının oluşturulması sürecine olan etkileri incelendiğinde karşımıza ilk çıkan olgu deniz taşımacılığının aslında yeni-işlevselci teorinin öngördüğü ekonomik bütünleşmenin temel araçlarından olmasına rağmen birliğin ilk yıllarında ortak politika alanlarının

dışında kalmasıdır. Bunun nedeni denizcilik konusunda farklı çıkarları olan üye ülkelerin aralarında uzlaşamamaları ve denizciliği sahip olduğu uluslararası karakteri de bahane ederek uluslarüstü politikaların konusu yapmaya yanaşmamalarıdır. Bu çerçevede söz konusu hükümetler arası etki ile deniz taşımacılığına ilişkin ortak politikalar çok geç oluşturulmuştur. Bununla birlikte deniz taşımacılığının alt konu başlıklarının da bütünleşmeye katkısı farklı derecelerde gerçekleşebilmektedir. Örneğin, geçmişte yaşanan deniz kazalarının çevreye olan zararları nedeniyle kamuoyunda oluşan tepkinin de etkisiyle günümüzde deniz güvenliği ve deniz çevresinin korunmasına ilişkin oldukça geniş bir mevzuata sahip olan AB, bir diğer ortak politika konusu olan limancılıkta ise üye ülkelerin sektörel yapılarındaki farklılıklara bağlı olarak çıkarlarının örtüşmemesi nedeniyle birlik mevzuatı oluşturmakta zorlanmaktadır. Uluslarüstü bir yapı olan Komisyonun hazırladığı yasa tasarıları gerek üye ülkelerin gerekse sivil toplum kuruluşu statüsündeki sendika ve meslek örgütleri gibi etki gruplarının aralarındaki tartışmalar sonucu çıkmaza girebilmektedir. Buna rağmen AB bütünleşmesi büyük ölçüde uzlaşmaya dayalı olduğundan zaman içinde ortak paydada buluşmanın ve ortak politikalar oluşturmanın mümkün olacağı değerlendirilmektedir.

Bütünleşme teorilerinden kısaca bahsedilmesinin ardından Avrupa bütünleşme tarihi çok daha iyi inceleyebilmek mümkündür. Avrupa bütünleşmesini etkileyen faktörler değerlendirildiğinde ilk göze çarpan İkinci Dünya Savaşı'nın bir eşik niteliğinde olduğudur. Zira İkinci Dünya savaşı'ndan önce hem olumlu hem de olumsuz faktörlerin etkilediği bütünleşme süreci, savaş sonrasında neredeyse tamamı olumlu faktörlerin etkisiyle hızlanmış ve AB'nin temellerinin atılması mümkün olmuştur.

Avrupa'da birlik sağlanmasına yönelik fikirler 20. yüzyıla kadar bir takım devlet adamı, hukukçu, düşünür, vb. entellektüel tarafından dile getirildiyse de yapısal örgütlenme konusunda etkin bir başarı sağlanamamıştır. 20. yüzyılın başlarında Avrupa'da işbirliğinin bir aracı olarak gerçekleştirilen Lahey Konferansları, günümüz uluslararası hukukuna önemli katkıları olan normların ortaya çıkmasını sağlamış, özellikle “uyuşmazlıkların barışçıl yollarla çözümü” prensibi Avrupa bütünleşmesinin anahtarı olabilecek duruma gelmiştir; fakat çabalara rağmen 1914 yılında başlayan Birinci Dünya Savaşı önlenememiş, Avrupa'nın birliğinin sağlanması bir yana mevcut dengeleri de altüst olmuştur [2].

Birinci Dünya Savaşından yenik ayrılan Almanya'ya Versailles Antlaşması ile getirilen ağır şartlar ve yüklü tazminatlar Fransız-Alman ilişkilerini olumsuz etkilemiş, Alman ekonomisinde büyük tahribata yol açmış, anlaşmayı imzaladığı için demokratik Weimar rejiminin aşırı milliyetçiler tarafından eleştirilmesine ve Avrupa'da milliyetçiliğin hızla yükselmesine sebep olmuştur [3].

Pan-Avrupa grubunun Avrupa bütünleşmesi için çalıştığı iki savaş arası dönemin en önemli barış çabası Fransız Dışişleri Bakanı Briand ile Alman mevkidaşı Stresemann arasındaki işbirliği sonucu 1925 yılında imzalanan ve Almanya'nın Milletler Cemiyetine kabulünün önünü açan Lokarno Antlaşmasıdır. 1925-29 yılları arasında Lokarno ruhunun yaşandığı dönemde Fransız Başbakanı Herriot Avrupa Birleşik Devletleri'nden sözetmiş, Alman Dışişleri Bakanı Stresemann ise ortak para birimini gündeme getirmiştir. 1929 ekonomik buhranı ile birlikte kötüleşen ortam 1930'larda aşırı milliyetçiliğin yükselmesine neden olmuş ve İkinci Dünya Savaşına zemin hazırlamıştır. Birleşik Avrupa hayallerinin yeniden yeşermesi için İkinci Dünya Savaşı'nın sona ermesinin beklenmesi gerekecektir [3].

Almanya'nın yenilgisiyle sona eren İkinci Dünya Savaşı'nın ardından Avrupa'nın birliğinin sağlanması çalışmaları yeniden hız kazanmıştır. Savaşın getirdiği yıkımın izlerini silmek isteyen ve gelecekte benzer acıların yaşanmaması için önlemleri tartışan Avrupalı liderler birleşik bir Avrupa'nın temellerini atmak için harekete geçmişlerdir. Gerek federalist gerekse uluslararası yaklaşımı benimseyen devlet adamları, politikacılar ve düşünürler 1948 yılında La Haye'de Avrupa Kongresini toplamış, çalışmalar meyvesini 1949 yılında Strasbourg'ta kurulan Avrupa Konseyi (Council of Europe) ile vermiştir; fakat Avrupa Konseyi özellikle federalistler tarafından arzu edilen bütünleşmeyi sağlamada yetersiz kalmıştır.

Savaş sonrası dönemde birliğe giden yolu şekillendiren sadece Avrupa'nın iç dinamikleri değil, savaşın gerçek anlamda galibi olan iki devletin; ABD ve Rusya'nın Avrupa üzerindeki etkileri olmuştur. Doğu Avrupa'yı komünist yönetimler aracılığıyla nüfuz alanına katan Rusya'nın karşısında esas amacı serbest ticarete dayanan küresel bir sistemin kurulması ve kendisinin de bu sistemin lideri olmasını öngören ABD bulunmaktaydı. Günümüzde Dünya Bankası (WB), Uluslararası Para Fonu (IMF) ve Dünya Ticaret Örgütü'nün (WTO) çerçevesini çizdiği söz konusu küresel sistemin, İkinci Dünya Savaşı sonrasında kurularak tam anlamıyla başarıya ulaşabilmesi için birleşik bir Avrupa'nın gerekliliğini gören

ABD, Avrupa ülkelerinin kendi aralarında öncelikle ekonomik sonrasında ise siyasi bir birliği kurmalarına her türlü desteği vermiştir. Truman doktrini ve buna bağlı olarak Marshall planı kapsamında Avrupa'nın yeniden inşasına yönelik gerçekleştirilen yardımlar Avrupa'nın bütünleşmesine ve küresel sisteme güçlü bir aktör olarak katılmasına yardımcı olmuştur. Sovyet tehdidine karşı oluşturulan Kuzey Atlantik Antlaşması Teşkilatı (NATO)'nun, altyapısında güçlü bir Avrupa ekonomik ve siyasi işbirliğinin tesis edilmesinin yadsınamaz bir zorunluluk olduğu görülmüştür.

Giderek artan Sovyet tehdidine ve ABD desteğine rağmen Avrupa bütünleşmesinin formülü Fransız-Alman ekseninin aralarındaki sorunları çözerek işbirliği yapmalarına bağlıydı. Birinci Dünya Savaşının ardından yapılan Versailles Antlaşması ile son derece güçsüzleştirilen ve bu yüzden yükselen milliyetçiliğin İkinci Dünya Savaşının tohumlarını attığı Almanya'nın bu defa Avrupa sistemine eşit bir şekilde eklenmesinin (ve hatta tam da merkezinde yer almasının) gerekliliği Fransa'nın tüm şüphelerine rağmen ABD ve diğer Avrupalı devletler tarafından görülmektedir. Bunun yanında güçlü bir Almanya olmaksızın kurulacak batı ittifakının giderek yaklaşan Soğuk Savaşın ciddi tehditlerine karşı Avrupa'ya savunmasız bırakacağı gerçeği Almanya'ya karşı duyulan şüphelerin dağılmasına yardımcı olmuştur.

AB'ye giden yolda ilk ciddi adım 1951 yılında Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu (AKÇT)'nin kurulmasıdır. İkinci dünya savaşı sonrasında Almanya ve Fransa arasındaki en sorunlu bölge olan Ruhr, çelik sanayisi için çok önemli olan kömür yataklarına sahipti. Sanayileşmenin ana unsuru olan enerjinin (kömür) ve hammaddelerin (demir ve çelik) ülkelerin çıkar çatışmalarının bir nedeni olmaktan çıkartılarak uluslararası bir yapı içerisinde yönetilmesi ve böylelikle Avrupa'nın ortak kalkınmasına katkıda bulunması fikri özellikle Fransız ekonomi bürokratı Jean Monnet tarafından ortaya atılmıştır. Monnet ve arkadaşları siyasi birliğe giden yolun teknik ve ekonomik işbirliğinden geçtiğinin farkına varmışlardır. Avrupa bütünleşmesinin işlevselci ve federalist bir anlayışa daha yakın bir şekilde ilerleyeceğinin işaretlerini veren söz konusu düşünce, siyasi ve diplomatik anlamda ilk kez 9 Mayıs 1950 tarihinde Fransız dışişleri bakanı Robert Schumann tarafından deklare edilerek Avrupa birliğinin temellerini oluşturacak kömür ve çelik birliğinin

yolu açılmıştır. 9 Mayıs, günümüzde Avrupa Birliği Günü olarak kutlanmaktadır [4].

18 Nisan 1951 tarihinde Almanya, Fransa, İtalya ve Belçika, Hollanda ve Lüksemburg tarafından imzalanan Paris Antlaşması ile kurulan AKÇT, söz konusu ülkeler arasında kömür ve çelik alanında bir ortak pazar oluşturulmasını sağlamıştır. Almanya ve Fransa arasındaki önemli çıkar çatışmalarını kısmen de olsa çözümleyen AKÇT, Avrupa bütünleşmesi için çok iyi bir başlangıç olmuştur.

Kömür ve çelik piyasasında eşgüdümü ve üretim planlaması yoluyla üretim potansiyelini arttırmayı, gümrük muafiyetini, üretim sınırlandırmalarını ve ayrıcalıkları kaldırmayı amaçlayan AKÇT, AB'nin bugün de geçerli olan birçok kurumunun temelini oluşturmuştur. Örneğin kömür ve çelik üretiminin ve pazarın kontrolünden sorumlu yüksek idare günümüzdeki Avrupa Komisyonunun ilk halidir. Ayrıca Ortak Asamble (günümüzde Avrupa Parlamentosu), Özel Bakanlar Konseyi (günümüzde AB Bakanlar Konseyi), Adalet Divanı (günümüzde AB Adalet Divanı), Danışma Komitesi (günümüzde Ekonomik ve Sosyal Komite) ve Sayıştay diğer örneklerdir [2].

AKÇT'nin kurulmasının ardından üye devletler Avrupa Savunma Topluluğu (AST) kurulması için müzakere yürütmüşlerdir. Varılan antlaşmanın Fransız parlamentosu tarafından onaylanmaması sonucu AST yürürlüğe girememiş ve daha sonra 1954 yılında düşük profilli uluslararası nitelikteki Batı Avrupa Birliği (BAB) halini almıştır. Benzer şekilde Avrupa Siyasi Topluluğu kurulmasına yönelik çalışmalar da aynı kaderi paylaşmıştır [3].

Avrupa bütünleşmesini amaçlayan çabalar yaşanan zorluklara rağmen devam etmiş, 1955 yılında Messina'da, 1956 yılında Venedik'te yapılan toplantılarda Euratom ve ortak pazarın oluşturulması konularında müzakereler yapılmıştır. Brüksel'de gerçekleştirilen hükümetler arası konferansın ardından 25 Mart 1957 tarihinde Roma'da kurucu ilk altı üye ülke olan Almanya, Fransa, İtalya, Belçika, Hollanda ve Lüksemburg tarafından AAET ve AET antlaşmaları imzalanmıştır.

AAET'nin amacı enerji sorununun çözümlenmesi, nükleer enerji sanayinin tesis edilmesi, geliştirilmesi ve barışçıl amaçlarla kullanılmasıdır. AET'nin amacı ise ortak bir pazarın, ekonomik ve parasal birliğin kurulmasıdır [2].

AET amacı itibariyle Avrupa bütünleşmesini AKÇT'nin de ötesine taşıyacak niteliğe sahiptir. Kurucuları yeni-işlevselci bir anlayışla AET'yi, içerdiği ekonomik ve teknik bütünleşme mekanizmaları nedeniyle, uzun vadede siyasi bütünleşmenin bir aracı olarak görmüşlerdir. Monnet ve arkadaşlarının kurduğu ekonomik bütünleşme modeli zaman içinde aşama aşama gelişerek ve yeni-işlevselci teorinin öngördüğü yayılmayı gerçekleştirerek siyasi yakınlaşmaya dönüşmüştür [4].

2.2 Derinleşme ve Genişleme Eksenlerinde Avrupa Birliği

AB'yi iki eksende inceleyebiliriz; derinleşme ve genişleme. Derinleşme üye devletlerin belli alanlardaki ulusal egemenlik haklarından feragat etmesi ve AB'nin yıllar içinde uluslararası bir yapıdan uluslarüstü bir yapıya dönüşmesi sürecidir. Bir başka ifadeyle üye devletlerin AB'ye bağlı Konsey, Komisyon, Parlamento, Adalet Divanı vb. kurumlar aracılığıyla ve birlik müktesebatını oluşturan antlaşmalar, tüzükler, direktifler ve kararlar doğrultusunda yönetilmesidir.

Genişleme ise AB'ye üye devletlerin sayılarının yıllar içinde artmasıdır. 1957 yılında 6 olan üye sayısı genişleme dalgaları sonucunda 2007 yılında 27'ye ulaşmıştır. Halen aday ülke statüsünde bulunan ülkelerin devam eden müzakereleri birliğin sınırlarının gelecekte de genişleyeceğini haber vermektedir. AB yıllar içinde dengeli bir biçimde hem derinleşerek bütünleşmesinin derecesini arttırmakta hem de üye sayısını arttırarak coğrafya ve nüfus açısından genişlemektedir. AB'nin mevcut 27 üyesini ve aday ülkeleri gösteren harita Şekil A.1'dedir.

2.2.1 Derinleşme (Bütünleşme)

25 Mart 1957 tarihinde imzalanan ve 01 Ocak 1958 tarihinde yürürlüğe giren Roma Antlaşması AET'nin kurucu antlaşmasıdır.

Her ne kadar AET ile birlikte AAET de kurulmuş olmasına rağmen Euratom'un yalnızca altı üye ülke arasında nükleer enerji konusunda bilgi alışverişinin yapıldığı bir platform haline gelmesi, ucuz ithal benzinin piyasaya egemen olması ve nükleer enerji karşıtı hareketler, söz konusu kurumun etkisiz kalmasına ve bütünleşmeye fazla bir katkısının olmamasına yol açmıştır. Bu yüzden Roma Antlaşması zamanla sadece AET'yi kastedecek şekilde kullanılmaya başlanmıştır [3].

Kurumsal açıdan aralarında çok büyük benzerlikler bulunsa da 1957 yılında Roma antlaşması ile kurulan AET'yi, 1951 yılında Paris Antlaşması ile kurulan AKÇT'den ayıran en önemli fark, AET'nin salt bir ekonomik amaca hizmet etmekten ziyade kurucu devletlerin ortak idealleri doğrultusunda Avrupa halkları arasında barış ve özgürlüklere dayanan daha geniş kapsamlı ve yakın bir işbirliğinin temellerinin atılmasını amaçlamasıdır [5].

Gümrük birliği, ortak ticaret politikası, rekabet politikası, para politikasında işbirliği ve makroekonomik politikaların koordinasyonu gibi konuları içeren Roma Antlaşmasının en görünür hedefi malların, insanların, hizmetlerin ve sermayenin serbest dolaşımının sağlanmasıdır.

Gümrük birliği, iki veya daha fazla ülkenin birbirleriyle serbestçe ticaret yapması, ortak bir gümrük tarifesinin yanı sıra diğer ticarete ilişkin düzenlemeleri oluşturmaları ve ortak bir ticaret politikası izlemeleridir [6].

Avrupa'da ilk gümrük birliği uygulaması Benelüks ülkeleri arasında (Belçika, Hollanda ve Lüksemburg) 1948 yılından itibaren yürürlüğe girmiştir. Roma Antlaşması gereği 12 yıllık bir süre içinde AET çapında bir gümrük birliğinin tesis edilmesi öngörülmüş, söz konusu gümrük birliği gelişmelerin beklenenden daha hızlı bir seyir göstermesi sonucunda (1 Ocak 1970) 18 ay önce 1 Temmuz 1968'de tamamlanmıştır [7].

Roma antlaşması ile AET'yi bir ortak pazar haline getirecek ekonomik bütünleşmenin gerçekleştirilmesine yönelik yasal düzenlemeler yapılmıştır.

Söz konusu yasal düzenlemeler kapsamında: 12. madde ile üye ülkeler topluluk sınırları dahilinde mal ticaretine uyguladıkları tüm gümrük vergilerini ve tarife benzeri engelleri kaldırmakla yükümlü hale gelmişlerdir. 30-35. maddeler gereği topluluk içi ithalat ve ihracatta uygulanan tüm kotalar ve benzer etkileri olan miktar kısıtlamaları kaldırılmıştır. Mal ticaretinin yanında hizmet ticaretinin de serbestleştirilebilmesi için 59. ve 60. maddeler yürürlüğe konmuş, böylece bankacılık ve sigorta gibi hizmetleri arz edenlerin önündeki sınırlar ve engeller kaldırılmıştır. 85-90. maddeler ile ulusal piyasaları paylaşmaya yönelik olan ve üye ülkeler arasındaki rekabeti engelleyen tröstleşmenin engellenmesi hedeflenmiştir. 92-94. maddeler ile rekabete ve devletlerarası ticarete zarar veren devlet yardımları

(sübvansiyonlar) yasaklanmıştır. 48-51. maddeler ile mal ve hizmetlerin serbest dolaşımına paralel olarak emeğin serbest dolaşımına yönelik adımlar da atılmıştır [6].

Kurumsal açıdan bakıldığında Roma Antlaşması ile ana karar alma organı olan ve hükümetler arası yapıya sahip Konsey, topluluk mevzuatını oluşturmak ve uygulamakla görevli uluslarüstü yapıya sahip Komisyon, üye ülke parlamentolarından gelen üyelerin oluşturduğu Asamble ve topluluk hukukunun komisyon ile birlikte uygulayıcısı ve koruyucusu olan divan kurulmuştur.

Roma’da aynı tarihte AET ve AAET kurucu antlaşmaları ile birlikte imzalanan “Avrupa Topluluklarının Ortaklaşa Bazı Kurumlarına İlişkin Sözleşme” ile her üç topluluğun (AKÇT, AET ve AAET) ortak parlamento ve divana sahip olması kabul edilmiştir. Daha sonra 08 Nisan 1965 tarihinde imzalanan ve 01 Temmuz 1967 tarihinde yürürlüğe giren Brüksel Antlaşması ile (diğer adıyla Füzyon (Birleşme) Antlaşması) her üç topluluğun Konsey ve Komisyonları (AKÇT’nin Yüksek Otoritesi) birleştirilmiş, üç topluluğun kurucu antlaşmalarında kendilerine tanınan yetkileri görev alanları itibarıyla kullanan tek bir Konsey ve Komisyon oluşturulmuştur [2].

Roma Antlaşmasından sonra AB derinleşmesine yönelik atılan en önemli adım 1985 yılında kabul edilen Avrupa Tek Senedi (ATS)’dir. 1980’li yıllarla beraber küreselleşen dünyada yaşanan hızlı teknolojik gelişmeler ve artan uluslararası rekabet Avrupa ülkelerini ekonomik olarak daha çok bütünleşmeye zorlamaktaydı. Gümrük birliği başarıyla tamamlanmasına rağmen 1970’ler ve 1980’lerin başlarında tek pazarın geliştirilmesinde yaşanan güçlükler özel sektörün faaliyetlerini olumsuz yönde etkilemekte ve ekonomik sorunlara yol açmaktaydı. AET’nin kuruluşundan itibaren gümrük birliği ve ortak pazar ile gelişen ekonomik işbirliğinin artık bir üst aşamaya yani tek pazara geçmesi gerekmektedir. AET’ye üye ülkelerde piyasa bütünleşmesinin derinleştirilmesine yönelik genel bir eğilim olmakla birlikte bunun yapılabilmesi için karar alma usullerinde bir takım değişikliklere gidilmesine ihtiyaç bulunmaktaydı. Oybirliği ile karar alma usulünün üye ülkeler tarafından ortak politikaların oluşturulması ve ortak hareket edilmesine engel olduğu birçok durumda görülmüştü. Özellikle Avrupa şüphecisi ve federalizm karşıtı üye ülkeler bütünleşme anlamında karar alma süreçlerini tıkamaktaydılar. Oybirliği usulü bir üyeye çıkarlarının uyuşmadığı durumlarda veto hakkını tanımaktaydı. Bu nedenle topluluğun daha esnek olan nitelikli çoğunluk ile karar almasının bir zorunluluk

olduğu anlaşılmıştır. Antlaşmalarda gerekli değişikliklerin yapılabilmesi için Hükümetler Arası Konferans (HAK) zorunlu olduğundan 1985 yılında bir HAK gerçekleştirilmiş ve bunun sonucunda Avrupa Tek Senedi (ATS) ortaya çıkmıştır [3].

Tek pazar programı, ortak pazarın bir sonraki aşaması olarak, AT çapında malların, hizmetlerin, sermayenin ve kişilerin üye ülkeler arasında serbest dolaşımının önündeki mevcut engellerin kaldırılması girişimidir [6].

ATS, tek pazarın 31 Aralık 1992 tarihine kadar tamamlanmasını, ekonomik ve sosyal uyumunun arttırılmasını, ortak bir bilim ve teknoloji politikasının oluşturulmasını, Avrupa Para Sisteminin (APS) daha da geliştirilmesini, Avrupa sosyal boyutunun yaratılmasını ve çevre konusunda eşgüdümlü eylemlerde bulunulmasını gerektiriyordu. Ayrıca yönergelerin Bakanlar Konseyi yüzünden çok büyük gecikmelere uğramasını engellemek amacıyla tek pazara ilişkin mevzuatın büyük bir bölümünde nitelikli çoğunlukla karar alınmasını getirmekteydi [6].

ATS topluluk çalışmalarına şüphesiz bir şekilde dinamizm getirmiştir. 1992 yılının Şubat ayına gelindiğinde tek pazar programının tamamlanmasına ilişkin olarak teklif edilen 282 yasadan 218'inin kabul edildiği görülmüştür [5].

ATS'nin etkisiyle tek pazarın başarıya ulaşması, Ekonomik ve Parasal Birlik (EPB) aracılığıyla ekonomik bütünleşmenin tamamlanmasını ayrıca bütünleşmenin diğer bir boyutu olan Avrupa Siyasi Birliği (ASB)'nin hayata geçirilmesini mümkün hale getirmiştir.

7 Şubat 1992 tarihinde imzalanan, 1 Kasım 1993 tarihinde yürürlüğe giren ve kamuoyunda daha çok Maastricht Antlaşması olarak bilinen Avrupa Birliği Antlaşması (ABA) ile Avrupa Toplulukları, Avrupa Birliği (AB) adını almıştır.

ABA ile AB'nin siyasi karakteri daha da güçlenmiş; AB vatandaşlığı, demokrasiye, insan haklarına ve ulusal kimliklere saygı, yapabilen yerele öncelik ilkesi gibi siyasi amaçlar ve anayasal ilkelerle donatılmıştır [3].

Maastricht Antlaşması ve daha sonra imzalanacak Amsterdam Antlaşması, hükümetler arası görüşü savunanların devletlerin düşük siyasetten yüksek siyasete geçişi kendi ulusal egemenliklerinden vazgeçmemeleri nedeniyle kabul etmeyecekleri öngörüsünü çürütmüştür [1].

ABA ile AB üç sütunlu bir yapı halini almıştır. Birinci sütunda uluslararası bir yapı olan AT, ikinci sütunda hükümetler arası bir yapı olan Ortak Dışişleri ve Güvenlik Politikası (ODGP), üçüncü sütunda ise yine hükümetler arası bir yapı olan Adalet ve İçişlerinde İşbirliği bulunmaktadır. Bununla birlikte özellikle EPB kapsamında Avrupa Merkez Bankası (AMB)'na verilen özerklik nedeniyle EPB de ayrı bir sütun olarak kabul edilebilir [6].

ABA ile AB'nin birinci sütununun kapsamına giren bir takım kurumsal reformlar yapılmıştır. Bunlardan en önemlileri nitelikli çoğunluk usulü ile karar alınacak alanların az da olsa genişletilmesi ve parlamentoya ortak karar yetkisinin verilerek yasamadaki rolünün önemli ölçüde artırılmasıdır [3].

ABA ile AB'nin ikinci sütununu oluşturması kararlaştırılan ODGP hükümetler arası niteliktedir. AT'nin ekonomik olarak başarıyı yakalaması ve etkinliğini artırması sonucunda üye ülkeler siyasi olarak da işbirliğinin seviyesini arttırmayı ve özellikle 90'lı yıllarla birlikte meydana gelen Körfez Savaşı ve doğu bloğunda yaşanan çöküş sonucu Balkanlarda ortaya çıkan istikrarsızlık gibi konularda ortak bir dış işleri politikasının gerekli olduğu konusunda fikir birliğine varmışlardır.

1970 yılından itibaren Avrupa Siyasi İşbirliği (ASİ) adı altında AT'nin kurumsal yapısının dışında ve dış politika konularında hükümetler arası ortak bir forum oluşturma amacıyla tesis edilen yapı, gelişen şartlar çerçevesinde ABA ile ODGP haline getirilmiştir. ABA'nın ikinci sütununu meydana getiren ODGP, üye ülkelerin uluslararası politikada ortak beyan, tutum ve eylemler oluşturmaları ve uygulamaları amacıyla, üye devletleri içine alan, Komisyonun sınırlı bir düzeyde katıldığı, gelişmekte olan bir hükümetler arası çerçevedir [6].

Getirdiği kalkınma ve refah sayesinde ekonomik açıdan egemenliklerinden feragat etmeyi göze alan AB üyesi ülkeler, dış politika alanında ortak bir yapı oluşturma konusunda çekimser kalmıştır. AB içinde bir kısım üyelerin federalist, bir kısım üyelerin ise hükümetler arası tutumu benimsemeleri ve aralarında uzlaşma sağlayamamaları nedeniyle ODGP, AB'nin belki de en yavaş gelişen yapısı olmuştur [6]. Özellikle ABD'nin 2003 yılında Irak'ı işgali esnasında bazı üyelerin işgali desteklerken bazılarının ABD politikalarına destek vermemeleri ODGP'nin başarısızlığına neden olmuştur.

ABA ile oluşturulan üçüncü sütun Adalet ve İçişlerinde İşbirliği'dir. ATS gereği kişilerin özgür bir şekilde topluluk dahilinde dolaşabilmesinin önündeki engellerin kaldırılması gerekmekteydi. Konuyla ilgili olarak 1985 yılında yapılan Schengen anlaşması kişilerin serbest dolaşımı, gümrüklerdeki kontroller, emniyet güçleri arasındaki işbirliği, misafir işçilerin durumları, mali yolsuzluklar vb. konuları kapsamaktaydı ve bu konuda önemli bir deneyim oluşturmuştu. 1980'li yıllarda iyice önemli bir sorun haline gelen göçmen ve sığınmacıların sayısının, Soğuk savaşın ardından Orta ve Doğu Avrupa'dan gelebilecek göçmen dalgası nedeniyle daha da artabileceği endişesiyle konu Maastricht'te ele alındı. İltica, göç, sınır kontrolü, gümrüklerde işbirliği, uyuşturucu ve yolsuzlukla mücadelede işbirliği, sicil ve kriminal meselelerde adli işbirliği ve polis arasında işbirliğini kapsayan ve AB'nin üçüncü sütununu oluşturan adalet ve içişlerinde işbirliği kabul edildi [3].

1999 yılında yürürlüğe giren Amsterdam Antlaşması ile mülteciler, dış sınırlar ve göçmen politikaları konuları birinci sütuna aktarılmış ve böylece bu konularda nitelikli çoğunlukla karar alınabilmesi mümkün hale gelmiştir [6].

Üç sütunlu yapı içinde yer almamasına rağmen ABA'nın üzerinde durduğu önemli ortak politika alanlarından birisi de EPB'dir. EPB, 1968 yılında gümrük birliğinin kurulmasıyla başlayan ve daha sonraları 1980'li yıllarda tek pazar programıyla yoğunlaşan reel sektördeki bütünleşmenin parasal sektördeki yansımasıdır [6].

Üye devletlerin paraları arasındaki kur farklılıkları sermaye piyasalarının bütünleşmesini engellemekte, kur dalgalanmaları ortak pazara zarar vermektedir. Üye devletlerin rekabet güçlerini arttırmak için paralarının değerini tek taraflı olarak ayarlaması ve ekonomik açıdan birbirlerinden farklı politikalar izlemeleri ortak pazardan elde edilecek faydaları azaltmaktaydı. Bu yüzden ABA ile tek ve bağımsız bir merkez bankası tarafından yönetilen ve tek bir para birimine (euro) dayanan tek para politikasına geçiş öngörülmüştür [6].

Üç aşamalı olarak planlanan EPB'nin 1993 yılında sona eren birinci aşamasında üye devletler arasında sermayenin serbest dolaşımı, ekonomi politikaları arasında işbirliğinin güçlendirilmesi ve Merkez Bankaları arasındaki işbirliğinin yoğunlaştırılması amaçlanmıştır. İkinci aşama ise fiyat istikrarı ve sağlıklı bir kamu finansmanı sağlamak amacıyla üye devletlerin ekonomi ve parasal politikalarının birleştirilmesidir [7].

EPB'nin kademeli olarak gerçekleştirilmesi sonucu, tespit edilen yakınsama kriterlerini karşılayan üyelerin son aşama olan üçüncü aşamaya en geç 1999 yılında geçmelerine ve isteyen ülkelerin kriterleri karşılasalar dahi ortak para birimi haricinde kalmakta serbest olacakları karara bağlanmıştır. Kamuoyunda Maastricht Kriterleri olarak da bilinen ve ülkelerin makro ekonomik performanslarını değerlendiren söz konusu yakınsama kriterleri, en iyi performansı gösteren üç ülkenin yıllık enflasyon oranının ortalamasının % 1,5'ünü aşmayacak bir yıllık enflasyon, GSYİH'nın % 3'ünü aşmayan bir bütçe açığı, GSYİH'nın % 60'ını aşmayan bir kamu borçlanma oranı, en iyi performansı gösteren üç ülkenin uzun dönemli nominal faiz oranlarının ortalamasının % 2'sini aşmayan bir nominal faiz oranı ve üye ülkenin para biriminin son iki yılda devalüasyon olmaksızın döviz kuru mekanizmasının normal dalgalanma marjları içinde kalmasıdır [3].

AB'ye 1995 yılında katılan yeni ülkeler ve yakın gelecekte katılması öngörülen Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri nedeniyle birliğin kurumsal yapısında birtakım değişikliklere gidilmesini gerektiği kaçınılmaz bir gerçektir. Kurumsal reformların gerçekleştirilmesi maksadıyla bir HAK gerçekleştirilmesi Maastricht Antlaşması ile önceden karara bağlanmıştı.

1996 yılında yapılan HAK'ta Konseyde nitelikli çoğunluğunun kullanım kapsamının genişletilmesi, üye devletler arasında Konseydeki oyların yeniden dağılımı ve Komisyondaki komiser sayıları tartışıldı. Haziran 1997'de Amsterdam'da toplanan zirvede özellikle Komisyonun yapısı konusunda ciddi tartışmalar yaşandı. Üye sayısının artması ile birlikte komiser sayılarının yeniden düzenlenmesi gerekiyordu. Üye devletler Amsterdam'da Konseydeki oy dağılımı ve Komisyonun kompozisyonunun değiştirilmesinde başarısız oldular ve söz konusu değişikliklere yönelik yeni bir HAK yapılmasına karar verdiler.

Amsterdam Antlaşması ile parlamentonun üye sayısı 700'e çıkartılmış ve yasama kararlarında işbirliği usulü neredeyse kaldırılarak ortak karar usulü basitleştirilmiştir. Antlaşmanın getirdiği bir başka kurumsal yenilik olan farklılaşmış bütünleşme ile birliğe esneklik kazandırılmıştır. Söz konusu esneklik, AB bütünleşme süreci içinde bazı üye devletlerin diğerlerine kıyasla bütünleşmede daha fazla ilerleyebilecekleri anlamına gelmektedir [3].

Amsterdam Antlaşmasında kararlaştırıldığı üzere orada karara bağlanamayan bazı konuların görüşülmesi maksadıyla 2000 yılında Nice’te yeni bir konferans başlamış, özellikle yaklaşan genişleme öncesi son kez bir takım kurumsal reformların yapılabilmesi için ortak platform yaratılmıştır.

Nice antlaşması ile kurumsal anlamda AB asli ve yardımcı organlarının üyelerinin sayısal yapılarında bir takım düzenlemeler getirmiş, bunun yanında karar alma süreçleri, temel hak ve özgürlükler, güvenlik ve savunma politikası, ceza hukukunda işbirliği, Avrupa siyasi partilerinin statüsü gibi alanlarda değişiklikler yapılmıştır [4].

Amsterdam’da olduğu gibi yine Komisyonunun kompozisyonu ve oy ağırlıkları üzerine yoğun tartışmalar yaşanmış, Nice AB tarihinin en uzun zirvesi olmuştur. Nitelikli çoğunluk sistemine göre Konseydeki oy dağılımında kendisinden daha kalabalık bir nüfusa sahip Almanya’dan daha az oyu olmasını kabul etmeyen Fransa’nın itirazları tartışmaları uzatmıştır. Bir diğer tartışma da beklendiği gibi Komisyonun üye sayısında olmuştur. AB’ye üye ülkelerinin sayısının giderek artması sonucu o güne kadar Komisyonda iki üyeye sahip büyük ülkeler bir üyelerini istemeyerek kaybetmişlerdir. AB üye ülke sayısının 27’ye ulaşacağı ve sonrasında komiserliklerin rotasyon usulüyle değişeceği tarihe kadar (2007) Komisyonu her ülkeden bir komiserin oluşturmasını kabul etmişlerdir [3].

Nice Antlaşması karar alma süreçlerinde önemli değişiklikler yapmış, nitelikli çoğunluk oylamasının alanını ve ortak karar usulünün kapsamını genişletmiştir. Bununla birlikte güçlendirilmiş işbirliğinin daha az sayıda üye ülke tarafından kararlaştırılabilmesine olanak tanımıştır [3].

Nice zirvesinin sonunda Avrupa’nın geleceğine dair bir tartışma platformu oluşturma çağrısı üzerine toplanan Avrupa’nın Geleceği Hakkında Konvansiyon, AB Anayasasının temelini oluşturmuştur.

ATS, Maastricht, Amsterdam ve Nice Antlaşmaları, AB’nin kurucu antlaşmalarına değişiklikler getirmiş ve eklemeler yapmış; fakat bunlar yeterli görülmediği için söz konusu konvansiyon ile 2002 yılında AB Anayasası çalışmaları başlatılmıştır. Hazırlanan Anayasa 29 Ekim 2004 tarihinde Roma’da düzenlenen bir törenle imzalanmış, ardından üye ülkelerin iç hukukları gereği onaylanma (parlamento onayı veya referandum) süreci başlamıştır. 2005 yılı içinde Fransa ve Hollanda’nın

gerçekleştirdikleri referandumların sonuçlarının olumsuz çıkması nedeniyle AB Anayasasının yürürlüğe girmesi mümkün olmamıştır [2].

AB Anayasası üye devletlerin egemenliklerinden feragat ettikleri bir Avrupa Birleşik Devletleri anlamını taşımamaktadır. Çünkü özellikle İngiltere, İrlanda, Danimarka gibi Avrupa şüphecisi ve federalizm karşıtı ülkeler vazgeçilmez olarak belirledikleri ODP gibi ulusal egemenlik alanlarında taviz vermemektedirler. Bu yüzden Anayasa sadece AB'nin bünyesindeki egemenlik yetkilerini nasıl ve ne şekilde kullanılacağını ve sınırlandırılacağını öngören düzenlemeler içeren bir metindir [2].

AB Anayasasının onaylanmaması nedeniyle AB Konseyi, 2007 yılında AB kurucu antlaşmalarını revize edecek bir HAK düzenlenmesine karar vermiştir. AB Konseyi, HAK'ın çalışmalarını 2007 yılı sonuna kadar tamamlayarak bir Reform Antlaşması taslağını hazırlamasını ve üye devletlerin bu antlaşmayı 2009 yılında yapılacak AP seçimlerinden önce onaylamasını öngörmüştür. Lizbon Antlaşması olarak da bilinen Reform Antlaşmasının yapılma amacı, AB'nin etkinliğini ve yetki sınırlarını daha net olarak belirlemek, meşruiyetini ve dış faaliyetlerinin tutarlılığını güçlendirmek için kurucu antlaşmalarının revize edilmesidir [2].

Antlaşma 13 Aralık 2007 tarihinde Lizbon'da üye devletler tarafından imzalanmış, 01 Ocak 2009 tarihinde yürürlüğe girmesi beklenirken Haziran 2008'de İrlanda'da yapılan referandumda az bir farkla reddedilmiştir. 2008 yılı sonunda Brüksel'de toplanan AB zirvesinde İrlanda'nın endişelerini (özellikle komiser sayısı, vergilendirme ve askeri tarafsızlığıyla ilgili) giderecek kararlar alınmış, Ekim 2009'da yapılan ve yüksek farkla olumlu sonuç çıkan ikinci İrlanda referandumunun ardından Lizbon (Reform) Antlaşması 1 Aralık 2009 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

2.2.2. Genişleme

AET 25 Mart 1957 tarihinde, AKÇT'nun da üyesi olan altı kurucu üyesi; Almanya, Fransa, İtalya, Hollanda, Belçika ve Lüksemburg tarafından Roma Antlaşması ile kurulmuştur.

Söz konusu antlaşmanın 237. maddesinde yer alan “her Avrupa devleti topluluğa üyelik başvurusunda bulunabilir” ilkesi topluluğun yıllar içinde üye sayısı anlamında giderek genişlemesinin yolunu açmıştır [6].

İngiltere'nin 1962 ve 1967 tarihlerinde yaptığı iki başvuru özellikle De Gaulle liderliğindeki Fransa'nın etkisiyle veto edilmiştir. 1969 yılında topluluğa katılmak için başvuruda bulunan İngiltere, Danimarka, İrlanda ve Norveç'in başvuruları kabul edilerek üyelik müzakereleri başlatılmıştır. Müzakere döneminin ardından İngiltere, Danimarka ve İrlanda 22 Ocak 1972 tarihinde AET'ye üye olmuşlardır. Söz konusu katılımlarla topluluğun üye sayısı dokuza yükselmiştir. Ülkede yapılan referandum sonucunun olumsuz çıkması sebebiyle Norveç topluluğa katılamamıştır.

Yunanistan AET'ye üyelik için 8 Haziran 1959 tarihinde başvurmuş, 9 Temmuz 1961 tarihinde ortaklık antlaşması imzalanmış; fakat Yunanistan'da 1967 yılında meydana askeri darbe nedeniyle ilişkiler dondurulmuştur. Demokratik rejime geçilmesinin ardından Yunanistan üyelik için 12 Haziran 1975 tarihinde yeniden başvurmuş, Komisyonun Yunanistan'ın ekonomik durumunun yetersiz olması nedeniyle üyeliğe uygun olmadığına ilişkin değerlendirmesine rağmen 27 Temmuz 1975 tarihinde katılım müzakereleri başlatılmıştır. Müzakerelerin ardından 28 Mayıs 1979 tarihinde katılım antlaşması imzalanmış, Yunanistan 1 Ocak 1981 tarihinde AET'ye üye olmuştur. Yunanistan'ın üyeliği ardından topluluğun üye sayısı 10'a yükselmiştir.

İspanya ve Portekiz 1962 yılında üyelik başvurusunda bulunmuşlar fakat söz konusu ülkelerin demokrasi ile yönetilmemesi nedeniyle başvuruları kabul edilmemiştir. Haziran 1977'de yapılan demokratik seçimlerin ardından İspanya başvurusunu yenilemiş, komisyonun olumlu raporu neticesinde üyelik müzakereleri başlatılmıştır. Portekiz 28 Mart 1977 tarihinde üyelik başvurusunda bulunmuş, Komisyonun yine olumlu görüş bildirmesi üzerine üyelik müzakereleri başlatılmıştır. Müzakereler sonunda İspanya ve Portekiz 1 Ocak 1986 tarihinde üyeliğe kabul edilmiştir. Söz konusu iki ülkenin üye olması ile topluluğun üye sayısı 12'ye yükselmiştir.

Güney Avrupa ülkelerine kıyasla ekonomik açıdan ve demokrasi kriterleri yönünden çok daha ileri olan Avusturya 17 Temmuz 1989 tarihinde, İsveç 1 Temmuz 1991 tarihinde, Finlandiya ise 18 Mart 1992 tarihinde üyelik için başvurmuşlardır. AB, söz konusu üç ülke ile üyelik müzakerelerini 1 Şubat 1993 tarihinde başlatmış, refah seviyelerinin yüksek olması ve sahip oldukları ileri demokrasi seviyesi sayesinde üç üyenin de müzakere süreci çok kısa sürede tamamlanmıştır. Avusturya, İsveç ve Finlandiya'nın AB'ye 1 Ocak 1995 tarihinde üye olmaları sonucu birliğin üye sayısı 15'e yükselmiştir.

Soğuk savaşın sona ermesinin ardından bağımsızlıklarını kazanan Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinin batı sistemiyle bütünleşmesi önem taşımaktaydı. 22 Haziran 1993'te gerçekleştirilen Kopenhag zirvesinde bu ülkelerin AB'ye üye olabilmeleri için sahip olmaları gereken kriterler belirlenmiştir. Kamuoyunda Kopenhag Kriterleri olarak da bilinen kriterler siyasi, ekonomik ve topluluk mevzuatının benimsenmesi olmak üzere üç gruba ayrılmıştır.

Çizelge 2.1 : Kopenhag kriterleri.

Siyasi Kriter	Demokrasiyi, hukukun üstünlüğünü, insan haklarını ve azınlık haklarını güvence altına alan kurumların varlığı.
Ekonomik Kriter	İşleyen ve aynı zamanda birlik içinde rekabetçi baskılara ve diğer serbest piyasa güçlerine dayanabilecek bir serbest piyasa ekonomisinin varlığı.
Topluluk mevzuatının benimsenmesi	Siyasi, ekonomik ve parasal birliğin hedeflerine bağlı kalmak üzere üyelik için gerekli yükümlülükleri yerine getirebilme kapasitesine sahip olmak.

Yukarıdaki kriterlere ilave olarak “Birliğin, Avrupa’nın entegrasyonu momentumunu muhafaza ederken, yeni üyeleri özümseme kapasitesi de Birlik ve aday ülkeler için önemlidir” şeklinde ifade edilen bir şart da aday ülkelerin önüne konmuştur.

Çek Cumhuriyeti, Estonya, GKRY, Macaristan, Polonya ve Slovenya ile müzakerelere başlama kararı Aralık 1997’de Lüksemburg zirvesinde; Malta, Letonya, Litvanya ve Slovakya ile müzakerelere başlama kararı ise Aralık 1999’da Helsinki zirvesinde alınmıştır. Aralık 2002’de sona eren müzakerelerinin ardından Çek Cumhuriyeti, Macaristan, Polonya, Slovakya, Estonya, Letonya, Litvanya, Slovenya, GKRY ve Malta ile 16 Nisan 2003 tarihinde Atina’da katılım antlaşması imzalanmış, söz konusu ülkeler 1 Mayıs 2004 tarihinde AB üyesi olmuşlardır. Böylece AB’nin üye sayısı 25’e yükselmiştir.

Romanya 22 Haziran 1995 tarihinde, Bulgaristan ise 14 Aralık 1995 tarihinde üyelik için başvurmuşlardır. Her iki ülke ile 15 Şubat 2000 tarihinde müzakerelere başlanmıştır. Aralık 2004’de sona eren müzakerelerin ardından Bulgaristan ve Romanya 1 Ocak 2007 tarihinde AB’ye üye olmuşlardır. Bu son genişleme neticesinde AB’nin üye sayısı 27’ye yükselmiştir.

Söz konusu 27 üye ülkenin dışında AB’ye aday ülkeler de bulunmaktadır. Bu ülkelerin en başında AB ile ilişkilerinin geçmişi oldukça gerilere dayanan Türkiye bulunmaktadır. Türkiye, AET’nin 1958 yılında kuruluşundan kısa bir süre sonra

1959 yılında üyelik başvurusunda bulunmuştur. AET, Türkiye'nin adaylık başvurusunu değerlendirmiş, tam üyelik için gerekli şartları karşılayıncaya kadar geçerli olacak bir ortaklık antlaşmasının yapılmasına karar verilmiştir. 12 Eylül 1963 tarihinde imzalanan Ankara Antlaşması ile Türkiye'nin topluluğun kurucu antlaşmasının yükümlülüklerini yerine getirebilecek düzeye eriştiğinde tam üyeliğinin değerlendirileceği belirtilerek Türkiye'ye tam üyelik perspektifinden bakılmıştır. Ankara Antlaşması, Türkiye'nin adaylık sürecinin hazırlık, geçiş ve nihai dönem olmak üzere üç dönemden oluşmasını öngörmüştür. Hazırlık döneminin sona ermesi ile birlikte 13 Kasım 1970 tarihinde Katma Protokol imzalanmıştır. Geçiş döneminin hükümlerinin ve tarafların üstlenecekleri yükümlülüklerinin yer aldığı protokol 1973 yılında yürürlüğe girmiştir. Ankara Antlaşması gereği geçiş döneminin sonunda gümrük birliğine geçilmesi planlanmıştır; fakat 1970'li yıllarda Türkiye'nin, AET'nin ana politikası olan gümrük birliğinin gerektirdiği dışarıya açık kalkınma modeli yerine yerli sanayiye koruma amaçlı içe dönük, ithalat ikamesine dayanan ekonomik kalkınma modelini tercih etmesi nedeniyle toplulukla Türkiye'nin ilişkileri gelişmemiştir. 12 Eylül askeri müdahalesi ve Yunanistan'ın 1980 yılında AET'ye üye olmasından dolayı sadece ekonomik değil siyasi sorunlar da yaşanmaya başlamış, topluluk-Türkiye ilişkileri dondurulmuş, mali işbirliğine son verilmiş, katma protokolün sadece ticari hükümleri uygulanmaya devam edilmiştir [8].

1983 yılında sivil yönetimin işbaşına gelmesi ve dışa açık ekonomik politikaların uygulanması ile ilişkiler yeniden düzelmiş, Türkiye 14 Nisan 1987 tarihinde topluluğa tam üyelik müracaatında bulunmuştur. AET 1989 yılında Türkiye'ye bir sonraki genişleme dönemine kadar beklenmesini bu arada gümrük birliğine geçişe yönelik çalışmaların sürdürülmesini önermiştir. Türkiye ile AB arasında gümrük birliği 1 Ocak 1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Gümrük birliği nedeniyle Türkiye'nin dış ticaret açığı önemli ölçüde büyümesine rağmen diğer taraftan AB ile bütünleşmenin önemli bir aşaması tamamlanmış ve Türk ekonomisinin söz konusu yükü kaldırabileceği ispatlanmıştır [8].

Soğuk savaşın sona ermesinin ardından AB'nin ilgisini Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinin üzerine yoğunlaştırması Türkiye'nin aleyhine olmuştur. 16 Temmuz 1997 tarihinde Komisyon tarafından yayınlanan ve AB'nin genişleme stratejisini oluşturan Gündem 2000 raporunda Türkiye genişleme kapsamına alınmamıştır. 12-13 Aralık 1997 tarihlerinde Lüksemburg'da yapılan AB zirvesi sonuç raporunda Türkiye'nin

üstü kapalı olarak genişleme sürecinden dışlanması ve Yunanistan ile ilişkiler, Kıbrıs meselesi ve iç politika konularında ilave engeller çıkartılması neticesinde hükümetimiz AB'nin yanlı tutumunu kınamıştır [8].

Türkiye'nin kararlı tutumu ve 17 Ağustos depreminden sonra ilişkilerin yumuşaması sonucu 10-11 Aralık 1999 tarihlerinde Helsinki'de yapılan AB zirvesinde Türkiye oybirliği ile aday ülke olarak kabul ve ilan edilmiş, diğer aday ülkelerle eşit konumda olacağı açık bir şekilde ifade edilmiştir. 2001 yılında Türkiye'nin AB adaylığının hukuki zeminini oluşturan katılım ortaklığı belgesi Konsey tarafından onaylanmış, müktesebatın üstlenilmesine yönelik ulusal program Türkiye tarafından Komisyona tevdi edilmiştir. Söz konusu program kapsamında aynı yıl içinde önemli anayasa değişiklikleri ve ekonomik reformlar gerçekleştirilmiştir. 17 Aralık 2004 tarihinde gerçekleştirilen Brüksel zirvesinde Türkiye'nin siyasi kriterleri yeterli ölçüde yerine getirdiği belirtilmiş ve katılım müzakerelerine 3 Ekim 2005 tarihinde başlanması kararlaştırılmıştır. Planlandığı tarihte başlayan müzakerelerin ilk aşaması olan tarama süreci, 20 Ekim 2005 tarihinde başlamış ve 13 Ekim 2006 tarihinde tamamlanmıştır. Tarama sürecinin ardından halen sürmekte olan fiili müzakerelere geçilmiştir [8].

Türkiye ile birlikte Hırvatistan, Makedonya, İzlanda ve Karadağ da AB üyeliğine aday ülke statüsünde bulunmaktadır. Hırvatistan 16 Mart 2005 tarihinde AB ile müzakerelere başlamıştır. 13 Ekim 2006 tarihinde tarama süreci sona eren Hırvatistan ile fiili müzakere süreci başlatılmıştır. 22 Mart 2004 tarihinde tam üyelik için başvuran Makedonya'ya ise 17 Aralık 2007 tarihinde aday ülke statüsü sağlanmıştır. İzlanda 17 Temmuz 2009 tarihinde AB'ye tam üyelik için başvurmuş, 17 Haziran 2010 tarihinde Brüksel'de gerçekleştirilen zirvede üyelik müzakerelerinin başlatılmasına karar verilmiştir. Brüksel'de 17 Aralık 2010 tarihinde gerçekleştirilen AB zirvesinde ise Karadağ'a adaylık statüsü verilmiştir.

3. AB KURUMLARI VE YASAMA FAALİYETLERİ

3.1 AB Kurumları

3.1.1 Ana Kurumlar

3.1.1.1 AB Konseyi

AB Konseyi (European Council), üye devletlerin devlet ve hükümet başkanlarının bir araya geldiği, zirve olarak da adlandırılan bir ana organdır. 1961 yılından itibaren üye ülke liderlerinin toplandıkları zirvelerin 1974 yılında V. Giscard d'Estaing'in girişimiyle gayri resmi bir organa dönüşmesiyle meydana gelen Avrupa Konseyi, Avrupa Toplulukları sürecinde oluşabilen siyasi tikanıklıkları üye devletlerin birinci dereceden yetkilileri tarafından hızlı bir şekilde çözüme kavuşturmayı, Avrupa Topluluklarına siyasi bir etkinlik kazandırmayı ve bütünleşmeyi teşvik etmeyi amaçlamıştır [2].

Maastricht Antlaşması ile resmi bir statü kazanan AB Konseyi, 1 Ocak 2009 tarihinde yürürlüğe giren Lizbon Antlaşması ile bir kurum haline gelmiştir. AB Konseyi, birliğe gelişimi için ihtiyacı olan ivmeyi sağlamakta ve genel politik yönünü ve önceliklerini belirlemektedir. Konsey, üye devletlerin devlet ve hükümet başkanlarına ilave olarak, AB Konseyi Başkanı ve Komisyon Başkanından oluşmakta, kendisiyle ilgili konuların görüşülmesi durumunda güvenlik politikası ve dış güvenlikten sorumlu AB Yüksek Temsilcisi de çalışmalara katılmaktadır. Gündemin gerektirdiği durumlarda liderlerin yanında birer bakanları, Komisyon başkanının yanında ise bir komiseri toplantılara katılabilmektedir. AB Konseyi tarafından 2,5 yıllık bir görev süresi için seçilen (bir defa uzatılabilmektedir) Başkan, Konseyi olağan olarak altı ayda iki defa, veya gerektiği zamanlarda toplantıya çağırmaktadır. Konsey genellikle uzlaşma yöntemiyle karar almakla birlikte, antlaşmanın gerektirdiği durumlarda oybirliği veya nitelikli çoğunluk yöntemi de kullanılabilmektedir [9].

AB Konseyi, Türkiye'nin de üyesi olduğu ve 1949 yılında Strazbourg'da kurulan Avrupa Konseyi (The Council of Europe) ile karıştırılmamalıdır.

3.1.1.2 AB Bakanlar Konseyi

Brüksel'de bulunan AB Bakanlar Konseyi (The Council of the European Union), temsil ettiği üye devleti taahhüt altına sokan ve oy kullanma hakkı olan bakan düzeyindeki her üye devletin bir temsilcisinden oluşan, AB'nin ana karar alma organıdır. AB Bakanlar Konseyi, bütçe ve yasama fonksiyonlarını AP ile birlikte icra etmekte, ayrıca antlaşmaların öngördüğü koşullara uygun olarak koordinasyon ve politika tanımlama işlevlerini yerine getirmektedir [2].

AB Bakanlar Konseyi, gündemdeki konuların özelliğine göre her bir üye ülkenin konu ile ilgili bakanının (dışişleri, maliye, sosyal konular, ulaştırma, tarım, vb.) katılımı ile toplanır. Başkanlık altı ayda bir dönüşümlü olarak (Ocak-Haziran, Temmuz-Aralık) üye ülkeler arasında el değiştirmektedir. Konsey dönem başkanlığı, yasamaya yönelik ve politik kararların geçirilmesi için çalıştığı, çalışmaların koordinasyonunu sağladığı, toplantıları yönettiği ve uzlaşma çabalarında bulunduğu için çok önemlidir [10].

AB Bakanlar Konseyinin görev ve yetkileri içinde en önemli olanları yasamaya ve karar almaya ilişkindir. Bakanlar Konseyinin yasama yetkisini kullanabilmesi için Komisyonun girişimde bulunması gerekmektedir. AB Bakanlar Konseyinin olağan yasama usulü, Komisyonun önerisi üzerine Bakanlar Konseyi ve AP tarafından, bir tüzük, bir direktif veya bir kararın ortaklaşa kabul edilmesinden oluşmaktadır [2].

AB Bakanlar Konseyinde kararlar basit oy çokluğu, nitelikli çoğunluk veya oy birliği ile alınmaktadır. Hangi konuda hangi usulün kullanılacağı ve nitelikli çoğunlukla karar almada üye ülkelere göre oy dağılımları antlaşmalarda belirlenmiştir [10].

AB Konseyi iç tüzüğü gereği aşağıdaki tertiplerde (dokuz adet) toplanabilmektedir:

- Genel İşler ve Dış İlişkiler Konseyi (Avrupa Güvenlik ve Savunma Politikası ve Geliştirilmiş İşbirliği dahil)
- Mali ve Ekonomik İşler Konseyi (ECOFIN)
- İçişleri ve Adalet Alanında İşbirliği Konseyi (Sivillerin korunması dahil)
- İstihdam, Sosyal Politika, Sağlık ve Tüketiciler Konseyi

- Rekabet Gücü Konseyi (İç pazar, sanayi ve araştırma (turizm dahil))
- Taşımacılık, Telekomünikasyon ve Enerji Konseyi
- Tarım ve Balıkçılık Konseyi
- Çevre Konseyi
- Eğitim, Gençlik ve Kültür Konseyi (Görsel-işitsel dahil) [2].

AB Bakanlar Konseyinin yıllık programının uygulanmasından ve çalışmaların uyumunun kontrol edilmesinden ve koordinasyonundan sorumlu bir Genel Sekreter ve ona bağlı personel bulunmaktadır. Bununla birlikte Konseyin çalışmalarının hazırlanmasından sorumlu, üye devletlerin AB nezdinde görevlendirdikleri Büyükelçi düzeyindeki temsilcilerden oluşan Daimi Temsilciler Komitesi (DTK), yaygın bilinen adıyla (COREPER) bulunmaktadır [2].

3.1.1.3 Avrupa Komisyonu

Komisyon AB'nin yürütme organıdır. AB politikalarının yürütülmesinden ve AB fonlarının tahsis edilmesinden sorumludur. Yasa taslaklarını hazırlar, birliğin antlaşma ve yasalarının uygulamasını denetler [11].

Komisyon üye devletleri değil birliğin kendisini temsil eden uluslarüstü bir yapıdır. Komisyon üyeleri genel yeterlilikleri esas alınan ve bağımsızlıkları şüphe götürmeyen birlik vatandaşlarından seçilmektedirler. Komisyon başkanı ve komiser olarak adlandırılan diğer Komisyon üyeleri atanmalarını müteakip artık kendi ülkelerinin çıkarlarını değil AB'nin çıkarlarını savunmakla görevlidirler [2].

AB Konseyi, Komisyon başkanı olarak tayin etmek istediği kişiyi nitelikli çoğunlukla tayin etmekte ve AP de söz konusu tayini onaylamaktadır. Daha sonra Bakanlar Konseyi Komisyon başkanı ile mutabakat halinde üye ülkelerin tekliflerini değerlendirerek Komisyon üyelerini belirlemektedirler. Komisyon başkanı ve belirlenen Komisyon üyeleri, AP'nin onayına sunulmakta, onayı müteakip Bakanlar Konseyi tarafından nitelikli çoğunlukla beş yıllığına atanmaktadırlar [2].

Komisyonun kompozisyonu AB içinde en çok tartışmaya neden olan konuların başında gelmektedir. Yukarıda bahsedildiği şekilde özellikle Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinin katılımı ile üye sayısı artan AB'nin Komisyonda bulunan komiser sayısı konusunda düzenleme yapması kaçınılmaz olmuştur. Nice Antlaşması ile kabul

edilen AB'nin Genişlemesine İlişkin Protokol'e göre AB'nin üye sayısının 27'ye ulaşması durumunda her üye ülkenin bir komisere sahip olması kuralının sona ermesi ve dönüşümlü üyelik sisteminin getirilmesi öngörülmüştür. Üye sayısının 01 Ocak 2007 tarihinde Romanya ve Bulgaristan'ın katılımıyla 27'ye çıkmasına rağmen protokolün ilgili düzenlemesi yürürlüğe girememiştir. Zira Lizbon Antlaşmasının İrlanda'da yapılan ilk referandum sonucu reddedilmesinin ardından İrlanda'ya verilen tavizlerden biri de Komisyonun eskisi gibi her ülkeden birer üye ile oluşmasıydı. Bundan dolayı halen görev yapmakta olan ve 31.10.2014 tarihine kadar görevde kalacak Komisyon 27 kişiden oluşmaktadır. Belirtilen tarihte göreve getirilecek yeni Komisyonun üye sayısı üye ülke sayısının üçte ikisi sayıda komiserden oluşacak ve komiserlikler üye devletler arasında eşit rotasyon prensibine göre dönüşümlü olarak değişecektir.

Komisyon kararlarını basit çoğunlukla almakta, oyların eşit çıkması durumunda Komisyon başkanının oyu ağırlıklı olarak sayılmaktadır.

Komisyonun görev ve yetkileri genel olarak:

- AB yasama tasarruflarının/işlemlerinin tesisinde girişimde bulunma yetkisi,
- Yasama işlemi tesis edebilme yetkisi,
- Bakanlar Konseyi'nin yetki tanınmasına istinaden yetki kullanması,
- Kurucu Antlaşmaları koruma görevi,
- Bilgi isteme ve kontrol yetkisi,
- Yükümlülüklerin yerine getirilmesini sağlamaya yönelik görüş bildirmesi ve tavsiye yetkisi,
- İhlal fiillerini tespit etme yetkisi,
- Karşı veya koruma önlemleri alması/alınmasını sağlaması veya para cezası kesme yetkisi,
- Komisyon'un kurucu antlaşmaları uygulama yetkisi ve idari görevleri (bütçeyi uygulama, programları ve fonları yönetme),
- Dış ilişkiler ve temsile ilişkin görev ve yetkileridir [2].

Komisyon, görevlerini yerine getirebilmek maksadıyla genel müdürlükler ve servisler şeklinde bir yapılanma içinde çalışmaktadır. Komiserliklere bağlı olan genel müdürlükler çeşitli sayılarda müdürlüklere ayrılmıştır [2].

3.1.1.4 Avrupa Parlamentosu

AB'yi klasik uluslararası örgütlerden ayıran önemli unsurlardan birisi de üye devletlerin vatandaşlarının, 1979 yılından itibaren beş yılda bir yapılan doğrudan seçimler ile AP'ye gönderdikleri temsilcileri aracılığıyla karar alma sürecine katılmalarıdır. AB geçen yıllar içinde adım adım bütünleşirken, Avrupa halklarının temsilcisi ve demokrasinin güvencesi olarak görülen AP, yetkilerini ve kurumlar arasındaki ağırlığını arttırmıştır. Derinleşme konusunda anlatıldığı üzere ATS, Maastricht, Amsterdam, Nice ve Lizbon antlaşmalarıyla her seferinde AP'ye aşamalı olarak yasama konusunda yeni haklar tanınmıştır. Önceleri sadece danışma (bağlayıcılığı yoktur) rolüne sahip olan AP daha sonra işbirliği yöntemi (düzeltme yapma hakkı) ve en sonunda ortak karar yöntemi (Bakanlar Konseyi ile eşit yasama hakkı) ile yasama faaliyetlerine katılmıştır [12].

Üye ülkeler sahip oldukları nüfus büyüklüklerine göre AP'de oy hakkına sahip bulunmaktadırlar. Örneğin Almanya'nın 99, Fransa'nın 72, İspanya'nın 50, Hollanda'nın 25, Malta'nın 5 oy hakkı bulunmaktadır. 2010 yılı itibariyle toplam parlamenter sayısı 736'dır [13].

AP'nin en önemli özelliklerinden birisi parlamenterlerin (MEP) geldikleri ülkelere göre değil, sahip oldukları siyasi eğilimlere göre gruplandırılmalarıdır. Üye devletlerin en az dörtte birinden gelmek ve en az 25 parlamente sahip olmak kaydıyla bir siyasi görüş AP'de grup kurabilmektedir [2].

AP'nin yetki ve görevlerini genel olarak altı grupta toplamak mümkündür:

- Danışsal ve zorunlu nitelikte görüş verme yetkisi,
- AB Bakanlar Konseyi ile birlikte yasama yetkisi,
- Bütçenin kabulüne ilişkin kullandığı yetkiler,
- Bütçenin uygulanması konusunda Komisyonu ibra etme (aklama) yetkisi,
- AB'nin taraf olacağı uluslararası antlaşmalara ilişkin yetkisi,
- Yaptırımsız (soru) ve yaptırımlı (gensoru) denetim yetkisi,

- Diğer kurumlarla işbirliği yapması ve kurumlar arası antlaşmalar (yol haritaları, ortak bildirimler, mektup değişimleri, vb.) akdetmesi yetkisidir [2].

AP bünyesinde oluşturulan sürekli, özel (ad hoc) ve soruşturma komisyonları hazırladıkları tasarılarla kararların oluşturulmasında önemli bir oynamaktadırlar.

AP üçte bir yeter sayıyla toplanmakta ve kararlarını genelde kullanılan oyların salt çoğunluğuyla almaktadır [2].

3.1.1.5 AB Adalet Divanı (ABAD)

AB’de hukuk güvencesinin ve hukukun üstünlüğünün sağlanması için hukuk sisteminde uyuşmazlıklara ilişkin yargı denetiminin etkin bir şekilde yapılması çok önemlidir. Kendisine özgü bir hukuk yapısı olan AB bünyesinde kurucu antlaşmalardaki düzenlemelerin ve bu antlaşmalara istinaden tesis edilen hukuki tasarrufların uygulanması ve yorumlanmasında yargı denetimini sağlamak amacıyla ABAD kurulmuştur. Lüksemburg’da kurulu bulunan ABAD, AB’nin tüm yargı yetkisine sahip olmakla birlikte iş yükünün ağırlığının azaltılması maksadıyla daha sonraları kurulan AB İlk Derece Mahkemeleri (ABİDM) ve AB Kamu Hizmeti Mahkemeleri (ABKHM), ABAD bünyesinde faaliyet göstermektedir. ABKHM’nin kararları ABİDM’de, ABİDM’nin kararları ise ABAD’da temyiz edilebilmektedir. ABAD kararları temyiz edilememektedir [2].

ABAD, kendi ülkelerinde bağımsızlıkları şüphe götürmeyen ve en yüksek yargısal görevlerin yerine getirilmesi için gerekli koşulları taşıyan kişiler arasından seçilen ve altı yıllık bir süre için atanan yargıç ve savcılardan oluşmaktadır. Halen ABAD’da görev yapan yargıç sayısı aynı zamanda üye devlet sayısı olan 27’dir. Her üye devletin bir yargıcının görev yaptığı ABAD’ın yargıç sayısının, birliğin gelecekte üye sayısının artması ile birlikte daha da artması beklenmektedir. Söz konusu sayının fazlalığı ABAD’ın genel kurul şeklinde toplanması halinde karar sürecini yavaşlatarak davaların görüşülmesini olumsuz etkilemesine rağmen olumlu açıdan bakıldığında artan dava sayılarıyla baş edilebilmesi için kurulması kaçınılmaz olan ilave dairelere olanak sağlamaktadır [2].

ABAD daireler halinde çalışmaktadır. 13 yargıçtan oluşan büyük daire yanında üçlü ve beşli daireler de bulunmaktadır. ABAD davaya taraf olan bir ülkenin veya bir AB kurumunun talep etmesi halinde büyük daire halinde toplanmaktadır. AB’nin yıllar içinde üye sayısının artmasına paralel olarak giderek artan dava sayıları nedeniyle

ortaya çıkan iş yükünü hafifletmek için 1988 yılında kurulan ABİDM de ABAD gibi her üye ülkeden bir yargıç tarafından teşkil edilmekte, üç ve beş kişilik daireler halinde çalışmaktadır. Ayrıca davanın önem derecesine ve davaya ilişkin hukuki sorunların ve olguların veya diğer özel durumların güçlük oluşturmamasına bağlı olarak davalara tek yargıç da bakabilmektedir [2].

2000 yılında yapılan Nice Antlaşması ile ABİDM'e bağlı olacak yargı dairelerinin oluşturulmasına karar verilmiş, söz konusu dairelerin ismi Lizbon Antlaşması ile ihtisas mahkemesi olarak değiştirilmiştir. AB Bakanlar Konseyi ve AP, özellikli konularda açılan kimi kategorilerdeki davalara ilk derecede bakmakla yükümlü ve ABİDM'e bağlı olan ihtisas mahkemeleri kurabilmektedirler. Ayrıca 2004 yılında ABİDM'e bağlı, ilk derecede AB ile çalışanları arasındaki personel davalarına bakmakla görevlendirilen ve idare mahkemesi niteliğinde olan ABKHM kurulmuştur [2].

3.1.1.6 Sayıştay

Sayıştay, AB'nin bütün gelir ve gider hesaplarını incelemekte ve denetimini yapmaktadır. Sayıştay'ın talebi üzerine, AB adına gelirleri ve giderleri yöneten kurum ve kuruluşlar, bütçeden ödenek alan gerçek ve tüzel kişiler, yetkili ulusal denetim birimleri, denetim görevi için gerekli tüm doküman ve bilgiyi Sayıştay'a iletmelidir. Sayıştay her mali yıl sonunda çalışmalarına ilişkin bir rapor hazırlamaktadır [2].

Kendi ülkelerinde dış denetim kurullarında çalışan veya çalışmış olan veya bu görev için yeterliliğe sahip bağımsızlıkları şüphe götürmeyen şahıslar arasından, her üye ülkeden bir kişi olacak şekilde seçilen Sayıştay üyeleri, AB'nin genel çıkarları kapsamında, tam bağımsızlıkla çalışırlar. Üyeler Bakanlar Konseyi tarafından AP'ye danışıldıktan sonra altı yıllığına atanmaktadır. 1975 yılında kurulan ve merkezi Lüksemburg'ta bulunan Sayıştay, Maastricht Antlaşması gereği 1993 yılında ana organ statüsüne yükseltilmiştir [2].

3.1.1.7 Avrupa Merkez Bankası (AMB) ve Avrupa Merkez Bankaları Sistemi (AMBS)

AMB ve ulusal merkez bankaları AMBS'yi oluşturmaktadır. Temel amacı fiyat istikrarı olan AMBS, AB içindeki genel ekonomik politikalara destek vermektedir. AMBS'nin temel görevleri:

- Para politikasının tanımlanması ve uygulanması,
- Kambiyo işlemlerinin yürütülmesi,
- Üye devletlerin resmi kambiyo rezervlerinin tutulması ve yönetilmesi,
- Ödeme sistemlerinin iyi işleyişinin geliştirilmesidir [2].

AMBS, merkezi Frankfurt'ta bulunan AMB'nin Guvernörler Konseyi ve Yönetim Kurulundan oluşan karar alma organları tarafından yönetilmektedir. Guvernörler Konseyi, AMB yönetim kurulu üyeleri ve para birimi Euro olan ülkelerin merkez bankalarının başkanlarından oluşmaktadır. AMB yönetim kurulu ise bankacılık konusunda mesleki yetkinlikleri ve deneyimleri ile tanınmış kişiler arasından AB Bakanlar Konseyi tarafından nitelikli çoğunlukla sekiz yıllığına atanan bir başkan, bir başkan yardımcısı ve dört üyeden oluşmaktadır. AMB, kendi yetkisine giren alanlarda AB'nin ilgili kurum, kuruluş veya organlarına veya ulusal otoritelere görüş sunabilmektedir. AMB, AB dahilinde Euro olarak banknotların piyasaya sürülmesine izin vermede tek yetkili kurumdur [2].

3.1.2 Danışman ve yardımcı nitelikteki kurumlar

3.1.2.1 Ekonomik ve Sosyal Komite

Merkezi Brüksel'de bulunan Ekonomik ve Sosyal Komite işveren ve işçi kuruluşlarının temsilcilerinden ve özellikle sosyo-ekonomik, sivil, mesleki ve kültürel alanlarda sivil toplumu temsil eden diğer taraflardan oluşmaktadır. AB Bakanlar Konseyi, AP veya Komisyon tarafından Ekonomik ve Sosyal Komiteye danışılmakta ve görüş alınmakta, komite kendi inisiyatifi ile de görüş bildirebilmektedir. Sayıları 350'yi geçmeyen komite üyelerini AB Bakanlar Konseyi beş yıllığına atamakta, üyeler görevlerini tam bir bağımsızlık içinde yürütmektedirler [2].

3.1.2.2 Bölgeler Komitesi

Merkezi Brüksel’de bulunan Bölgeler Komitesi, bölgesel veya yerel bir kuruluş bünyesinde seçime dayalı bir vekilliği veya seçilmiş bir meclise karşı siyasi sorumluluğu olan bölgesel ve yerel kuruluşların temsilcilerinden oluşmaktadır. AB Bakanlar Konseyi, AP veya Komisyon tarafından özellikle sınır ötesi işbirliği konusunu ele aldıklarında Bölgeler Komitesine danışılmakta ve görüş alınmakta, Bölgeler Komitesi, özel bölgesel çıkarların söz konusu olduğu düşüncesindeyse bu konuda görüş bildirebilmektedir. Sayıları 350’yi geçmeyen komite üyelerini AB Bakanlar Konseyi beş yıllığına atamakta, üyeler görevlerini tam bir bağımsızlık içinde yürütmektedirler [2].

3.1.2.3 Avrupa Yatırım Bankası

Merkezi Lüksemburg’ta bulunan Avrupa Yatırım Bankası, sermaye piyasasına ve kendi öz kaynaklarına başvurmak suretiyle, AB’nin yararına olarak iç pazarın dengeli ve sürekli kalkınmasına katkıda bulunmaktadır. Kar amacı gütmeksizin krediler ve teminatlar vererek, ekonominin bütün sektörlerinde özellikle az gelişmiş bölgelerin kalkındırılmasını amaçlayan projelere ve üye devletlerin güçlerinin ötesinde nitelik ve çapta projelere finansal destek sağlamaktadır [2].

3.2 Yasama Faaliyetleri

AB yasama süreci üç kurumu ilgilendirmektedir; Komisyon, Bakanlar Konseyi ve AP. Söz konusu kurumları bir önem sırasına veya hiyerarşik bir düzene koymak oldukça güçtür. Her birinin farklı özellikleri bulunmaktadır. Örneğin Komisyonun en önemli özelliği girişim yetkisine sahip olması ve yasa tekliflerini hazırlamasıdır. Geçmişte AB Bakanlar Konseyi onaylama aşamasında en yetkili kurumken yıllar içinde söz konusu yetkisini, AB’nin demokratik açığının kapatılması kapsamında AP ile paylaşmaya razı olmuştur. AB’nin kurumsal dönüşümü açısından değerlendirildiğinde yetkilerini en çok arttıran kurum AP olmuştur.

3.2.1 Yasama yöntemleri

3.2.1.1 Danışma yöntemi

Bakanlar Konseyinin bir yasayı kabul etmeden önce AP'ye danışmasını öngörmektedir. AP'nin görüşlerinin dikkate alınması önemli olmakla beraber herhangi bir bağlayıcılığı bulunmamaktadır. Konsey, AP'nin görüş ve önerilerini dikkate almaması durumunda açıklama yapmak zorunda değildir. Danışma, ATS'ye kadar olan dönemde en çok kullanılan yöntemdir. ATS'den sonra yerini genelde işbirliği yöntemine bırakmıştır. Bugün bazı konularda (tarım, ekonomik ve sosyal uyum, ekonomi ve para politikası) hala uygulanmakla beraber danışma usulü artık kural olmaktan ziyade istisna haline gelmiştir [5].

3.2.1.2 İşbirliği yöntemi

İşbirliği yöntemine göre teklif Komisyon tarafından hazırlandıktan sonra önce hem Bakanlar Konseyine hem de AP'ye gönderilir. Konsey, AP'nin görüşlerini alarak bir ortak pozisyon kabul eder. Bu aşamada AP'nin teklifi (ortak pozisyonu) değerlendirmek için ikinci bir şansı vardır. Ortak pozisyonu kabul ederse, Konsey bunu nitelikli çoğunlukla kabul eder. AP eğer ortak pozisyonu kabul etmezse, teklif Komisyona yeniden incelenmesi için geri gönderilir. Komisyon AP'nin görüşlerini dikkate alarak veya almayarak yeni bir teklif hazırlar. Yeni teklif Konseye gönderilir. Konsey teklifi yeni haliyle kabul etmek için nitelikli çoğunlukla karar verir. Eğer değişiklik yaparak kabul etmek isterse oybirliğiyle karar almak zorundadır [5].

İşbirliği yöntemi geçmişte sadece tek pazar gibi konularda uygulanmaktayken Maastricht Antlaşması ile kapsamı genişletilmiştir. Bununla birlikte Amsterdam ve Nice Antlaşmaları ile yerini aşamalı olarak ortak karar yöntemine bırakmış, kullanım alanı azalmış, sadece para politikası gibi konularda kullanılır olmuştur. Söz konusu yöntemde AP'nin yasama yetkisi danışma yöntemine göre daha fazla olmasına rağmen yine de büyük ölçüde sınırlıdır. İşbirliği yöntemi Lizbon Antlaşması ile tamamen yürürlükten kaldırılmıştır [5].

3.2.1.3 Ortak karar yöntemi

Ortak karar yöntemi, ABA ile ortaya çıkmış ve Amsterdam Antlaşması ile güncellenmiştir. AP'nin yasama yetkisini son derece arttırmıştır. Söz konusu yöntemde AP'nin, Komisyonun teklifine yönelik iki seçeneği bulunmaktadır. En

basit anlamda hem Bakanlar Konseyi hem de AP teklifi uygun görürse, teklif Konsey’de nitelikli çoğunlukla kabul edilir. AP’ye Komisyondan teklifini geri çekmesini talep etme hakkı verilmiştir. Komisyon bunu kabul veya reddedebilir. AP düzeltmeler önerirse, Komisyon bunları inceler. AP’nin görüşlerini dikkate alabilir veya almayabilir. Komisyonun teklifi üzerinden Konsey ortak pozisyonu oluşturur ve bunu nitelikli çoğunlukla kabul eder. Konsey ortak pozisyonu için Komisyonun desteğini alamaz ise bunu oybirliği ile kabul etmek zorundadır. Bu aşamada AP’nin ikinci okuma hakkı bulunmaktadır. Okuma sonunda kabul edebilir, reddedebilir veya düzeltme önerebilir. Düzeltme isterse, Komisyonun görüşü ile birlikte Konseye ikinci okuma için gider. Konsey teklifin yeni halini kabul etmezse Konsey üyelerinden ve eşit sayıdaki AP üyesinden oluşan uzlaşma komitesi kurulur. Uzlaşma komitesi bir metin üzerinde uzlaşırsa bu metin Konsey ve AP’ye gönderilir. Metnin kabulü için her iki kurumun da kabul etmesi zorunludur. Bu AP’nin en son aşamada herhangi bir yasa teklifini veto edebileceği anlamına gelmektedir [5].

3.2.2 Yasama araçları

AB’nin birincil hukuk kaynaklarını antlaşma maddeleri ve antlaşmaların eklerinde yer alan protokollere ait maddeler oluşturmaktadır. İkincil hukuk kaynağı olarak da tüzükler, direktifler, kararlar, tavsiye ve görüşler bulunmaktadır. Bunların yanında uluslararası antlaşmalar ve yargı (ABAD) kararları da hukukun kaynaklarıdır. Bu bölümde AB’nin ortak politikaları doğrultusunda ortaya çıkan mevzuatın önemli bir bölümünü oluşturan tüzükler, direktifler, kararlar gibi ikincil hukuk kaynaklarının tanımı yapılmakta ve aralarındaki farklar açıklanmaktadır. Tüzükler, direktifler ve kararlar AP Başkanı ve AB Bakanlar Konseyi Başkanı tarafından imzalanarak Resmi Gazete’de yayınlanır. Metinde belirtilen tarihte veya tarih belirtilmemiş ise yayımlandığı tarihten 20 gün sonra yürürlüğe girer [5].

3.2.2.1 Tüzükler

Üye devletler tarafından doğrudan uygulanacak kuralları içermesi nedeniyle, geçerlilik kazanması için ilave ulusal düzenlemelere ihtiyaç duyulmayan bağlayıcı belgelerdir. Yürürlüğe girdiği tarihte üye ülkeler ve kişiler için haklar ve yükümlülükler doğurmaktadır [5].

3.2.2.2 Direktifler

Kapsamına giren ülkeler ve kişiler için bağlayıcı olmakla birlikte, söz konusu ülkelere direktifin ortaya koyduğu genel esasları kendi ulusal mevzuatlarına geçirmeleri aşamasında şekil ve yöntem bakımından takdir hakkı tanımaktadır. Direktifte yer alan hak ve yükümlülüklerin hukuken geçerlilik kazanmaları için  ye ülkeler tarafından ulusal mevzuata uyarlanması şarttır [5].

3.2.2.3 Kararlar

Belirli bir  ye devleti, kişi veya kişileri kapsamına alan bağlayıcılığı olan münferit eylemlerdir. Yürürlüğe girmesi için ulusal mevzuata ithaline ihtiyaç bulunmamaktadır [5].

3.2.2.4 Tavsiye ve görüşler

Bağlayıcılığı, bir başka ifade ile hukuki etkileri bulunmayan, ikna etmeye yönelik araçlardır [5].

4. AVRUPA BİRLİĞİ DENİZCİLİK POLİTİKALARI VE TARİHSEL OLARAK DENİZCİLİK İLE İLGİLİ GELİŞTİRİLMİŞ OLAN HUKUKSAL MEVZUAT

4.1 AB Denizcilik Politikalarına Genel Bakış

AB'ye üye ülkelerin oluşturduğu coğrafya Atlantik Okyanusu, Akdeniz, Baltık Denizi, Kuzey Buz Denizi ve Karadeniz ile çevrili bir yarımadadır. Birliğin toplam sınırlarının üçte ikisini oluşturan deniz sınırları kara sınırlarından daha uzundur. Üye devletlerin deniz aşırı toprakları dolayısıyla birliğin nüfuz alanı Hint Okyanusuna ve Karayip Denizi'ne kadar uzanmaktadır [14].

Tarih boyunca Avrupa'nın önemli limanları dünya ticaretine yön vermiş, birçok coğrafi keşfin başlangıç noktasını oluşturmuştur. Avrupa devletleri, okyanus ve denizlerdeki hakimiyetlerinin yardımıyla dünya üzerindeki etkinliklerini arttırmışlar ve zenginleşmişlerdir.

AB'nin sahip olduğu coğrafya bugün de ekonomisini şekillendirmektedir. Deniz kıyısındaki yerleşimlerinin GSMH'ya katkısı % 40'dır. AB'nin uluslararası ticaretinin % 90'ı ve birlik içi ticaretinin % 40'ı deniz yoluyla yapılmaktadır. AB'ye üye devletlerin bayraklarını taşıyan gemiler, dünya filosunun % 40'ını oluşturmaktadırlar [14]. AB'ye üye ülkelerin kontrolünde bulunan ticari gemi filosunun yapısı ve dünya ticari gemi filosu içindeki yerine ilişkin istatistiki bilgiler EK B'dedir.

AB, denizcilik konusunda özellikle son yıllarda ağırlığını hissettirmekte, oluşturulan politikalar hem birlik denizciliğinin daha güvenli, rekabetçi ve çevre dostu bir yapıya kavuşturulmasını sağlamakta hem de dünya denizciliğine yön vermektedir.

AB bünyesinde denizcilik politikalarının oluşturulması için çalışan en önemli aktör kuşkusuz Komisyondur. Komisyon söz konusu işlevini, bağlısı Maritime Affairs and Fisheries (DG-MARE) ve Mobility and Transport (DG-MOVE) genel müdürlükleri ile yerine getirmektedir. Komisyon, oluşturduğu politikalar ile öncelikle, bütünsel bir anlayış içerisinde okyanus ve denizlerin ekonomik potansiyelini daha iyi

kullanmayı, denizlerdeki kaza riskini azaltarak ve meydana gelen kazaların çevreye ve topluma olan etkilerini en aza indirerek Avrupa'nın deniz güvenliğini sağlamayı, denizde korsanlık ve terörizm faaliyetlerini engellemeyi, gemiadamlarının çalışma koşullarını, sağlığını, güvenliğini ve yeterliliklerini iyileştirmeyi, deniz yolunu kullanan birlik vatandaşlarının daha güvenli ve emniyetli yolculuk yapmalarını amaçlamaktadır [15].

4.1.1 AB denizcilik politikalarının tarihi gelişimi

4.1.1.1 Ortak ulaştırma politikası içerisinde denizciliğin yeri

AB'nin 1957 yılında kurulmasından itibaren ortak ulaştırma politikasının gelişimi, diğer ortak politika alanlarına kıyasla çok daha yavaş gerçekleşmiş, ulaştırma konusu AB'nin çok az ilerleme gösterdiği politik alanlara bir örnek olmuştur. Roma Antlaşması, madde 3(f) ve madde 74 ile bir takvim belirtmeksizin ortak bir ulaştırma politikasını şarta bağlamıştır. Buna rağmen üye ülkeler arasındaki çıkar farklılıkları bunu geciktirmiştir. Örneğin, AT'nin en rekabetçi karayolu nakliyecilerine, Avrupa'nın en büyük limanına ve en düşük petrol fiyatları ile taşıt vergilerine sahip olan Hollanda, söz konusu ortak politikaya geçilmesi için diğer üyeleri zorlamış fakat yoğun Hollanda rekabetinin hedeflerinden olan Almanya buna direnmiştir. Hatta 1968 yılında, Almanya'nın karayollarından geçen Hollanda kamyonlarına verilen izin sayısını daha da azaltmayı öngören yasa taslağı, iki ülkeyi ticari bir savaşın eşiğine getirmiştir [3].

Ulaştırma politikaları içinde denizcilik konusu ise uzun yıllar ön plana geçememiş, buna bağlı olarak birlik denizcilik mevzuatının hazırlanması diğer taşımacılık türlerine göre gecikmiştir. AB'nin temel amacı olan “ortak pazarın tesisi” yolunda ortak taşımacılık politikasının önemi sürekli vurgulanmakla beraber özellikle birliğin kurucu ilk 6 üyesinin kıta Avrupası ülkesi olması ve aralarındaki ticaretin daha çok kara ve demiryoluyla (az bir miktar da iç su taşımacılığıyla) gerçekleştirilmesi nedeniyle deniz taşımacılığı konusu birliğin ilk yıllarında gündemdeki hakettiği yeri alamamıştır [16].

AB'nin ilk yıllarında işbirliğinin temellerini daha çok ekonomik faktörlerin oluşturması ve kıta içinde gerçekleştirilen karayolu, demiryolu ve nehir taşımacılığının birlik içi ticaretin temel ulaştırma yöntemleri kabul edilmesi nedeniyle, Roma Antlaşmasının IV. başlığı altındaki 74-84. maddeleri ile düzenlenen

taşımacılık konularından, deniz ve hava taşımacılığı 84. madde gereği geçici olarak antlaşma dışında bırakılmıştır [6].

Ortak taşımacılık politikası kapsamında, 60'lı ve 70'li yıllarda piyasaların kademeli olarak serbestleştirilememesi ve mali, sosyal ve teknik konularda yeterince gelişme olmaması nedeniyle, 1983 yılında AP, Bakanlar Konseyinin antlaşma yükümlülüklerini yerine getirmediği gerekçesiyle ABAD'a başvurmuş, ABAD aldığı kararla Konseyi özellikle ulaştırma sektörünün topluluk içi rekabete açılması gereken alanlarıyla ilgili ortak politikalar oluşturmaya zorlamıştır [6].

Söz konusu dönemde ortak taşımacılık politikaları içerisinde deniz taşımacılığını etkileyen en önemli hususlar hizmet sunumu serbestisi, kabotaj, devlet yardımları, rekabet kurallarının sektöre nasıl uygulanacağı vb. konulardır. 1990'lı yılların başında deniz güvenliği ve deniz çevresinin korunması en önemli ortak politika alanları haline gelmiş, 1990'lı yılların ortalarından itibaren ve 2000'li yıllarla birlikte bu konulara kısa mesafeli deniz taşımacılığının desteklenmesi, modlar arası taşımacılığın geliştirilmesi ve trans-Avrupa ulaştırma ağlarının oluşturulması eklenmiştir.

4.1.1.2 Denizcilik politikalarında AB - IMO ilişkisi

AB'nin kurucu üyelerinden olan Almanya, Fransa, İtalya ve Hollanda'nın köklü denizcilik geçmişleri olmasına karşın birliğin ilk yıllarında denizcilik konularına fazla ortak ilgi gösterilmemesinin bir diğer nedeni de, taşıdığı uluslararası karakter nedeniyle denizcilik ile ilgili sorunların dünya ülkelerinin büyük çoğunluğunun üye olduğu Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) çatısı altında tartışılması ve karara bağlanmasıdır [16].

AB'ye yakın bir tarihte, 1958 yılında, o zamanlar Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO) olarak kurulan IMO, denizcilikle ilgili özellikle teknik konularda işbirliğinin ve bilgi alışverişinin sağlanması, seyir güvenliği ve emniyeti ile ilgili yüksek standartların oluşturulması, gemilerden kaynaklanan deniz ve çevre kirliliğinin önlenmesi gibi konular üzerine çalışan Birleşmiş Milletler (BM)'e bağlı bir kuruluştur. İlk kurulduğunda istişari bir statüsü bulunan, bir başka ifadeyle yaptırım gücü oldukça zayıf olan örgütün etkinliğini arttırmak için 1982 yılında adının içindeki "consultative (istişari, danışmanlık)" kelimesi çıkartılmış ve bugün kullandığımız halini almıştır [17].

IMO'nun organları:

- Genel Kurul: İki yılda bir toplanan ve üye olan tüm ülkelerin temsil edildiği örgütün en üst organıdır.

- Konsey: Genel Kurulun toplantıları arasında görev yapmak üzere Genel Kurul tarafından seçilen 40 üye ülke temsilcilerinden oluşan örgütün yönetim birimi/idare organıdır.

- Deniz Güvenliği Komitesi: Özellikle deniz güvenliği ve emniyetinin sağlanması, gemiadamlarının eğitimi, yeterlilik belgeleri ve vardiya standartları gibi konularda çalışma yapan IMO'nun en fazla iş hacmine sahip ve en önemli komitesidir.

- Deniz Çevresini Koruma Komitesi: Gemilerden ve gemilerin faaliyetlerinden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik çalışmalar yapan komitedir.

- Hukuk Komitesi: Örgütün faaliyet alanına giren konularda hukuki çalışmalar yapan, hazırlanan metinleri hukuki yönden inceleyen komitedir.

- Teknik İşbirliği Komitesi: Özellikle az gelişmiş ülkelere denizcilik alanında teknik yardım sağlanması ve bu konuda işbirliğinin geliştirilmesine yönelik çalışan komitedir.

- Kolaylaştırma Komitesi: Denizcilik faaliyetlerinin daha kolay ve hızlı yürütülmesi için denizcilikte formalitelerin azaltılması, gemilerin liman giriş/çıkışı belgelerinin sadeleştirilmesi ve standart hale getirilmesi gibi çalışmalar yapan komitedir [17].

Bütün üye ülkelerin eşit katılımıyla icra edilen komite çalışmaları sonucunda oluşan düzenlemeler bazen kararlar bazen de kodlar ve sözleşmeler halinde ortaya çıkmaktadır. IMO'nun öncülüğünde hazırlanan ve uluslararası diplomatik konferanslarda kabul edilen uluslararası sözleşmeler, denizcilik ile ilgili küresel anlamda birçok kuralı ve standartı meydana getirmektedir [17].

AB'nin deniz taşımacılığı konusunda özellikle deniz güvenliği ve emniyeti, deniz çevresinin korunması, gemiadamlarının standartları gibi hususlarda IMO kurallarına paralel politikalar ve mevzuat geliştirdiği gözlenmektedir. AB'nin ilk yıllarında denizcilik ile ilgili konular IMO tarafından uygulamaya koyulan Yükleme Hattı Uluslararası Sözleşmesi (Load Lines 1966), Denizde Can Güvenliği Uluslararası

Sözleşmesi (SOLAS 1974), Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme ve Bu Sözleşmenin Tadiline İlişkin 1978 Protokolü (MARPOL 1974-1978), vb. sözleşmeler ve kurallar paralelinde değerlendirilmiştir.

AB ortak denizcilik politikalarını ve bunlara bağlı müktesabatı tarihsel olarak incelediğimizde karşımıza sık sık AB - IMO bağlantısı çıkmaktadır. Birçok kişinin aklına, IMO gibi denizcilik ile ilgili konularda dünya çapında bir platform oluşturarak kurallar koyan, standartlar belirleyen bir kuruluş varken neden AB kendi bünyesinde politika ve mevzuat çalışmalarını hem de yoğun bir şekilde yürütmektedir? şeklinde bir soru gelebilir.

Bu sorunun cevabını “çok-seviyeli yönetim modeli” ile verebiliriz. Söz konusu modele göre BM ve ona bağlı bir örgüt olarak faaliyet gösteren IMO “uluslararası” yönetim şeklinin bir örneğidir. AB ve ona bağlı Komisyon ise “uluslarüstü” yönetim şeklinin bir örneğidir. AB’nin benzeri olan NAFTA, APEC veya ASEAN da uluslarüstü yönetim yapısına birer örnektir. Adı geçen birliklere üye her bir ülke ise “ulusal” yönetimlerdir. Uygulamada BM’e bağlı IMO denizcilikle ilgili bir konuda bir karar alıp, kurallar ve standartlar getirebilir, AB ve ona bağlı AP, Konsey ve Komisyon ise uluslararası seviyede konan bu kuralları birlik çapında uluslarüstü bir yaklaşımla tüzükler, direktifler ve kararlar yayınlayarak daha ayrıntılı hale getirebilir, bölgesel koşullara uydurabilir, teknolojik birtakım olanaklarla daha da ileri götürebilir ve en önemlisi üyesi ülkelere cezalar vererek, yaptırımlar uygulayabilir [18].

Uluslararası ile uluslarüstü arasındaki farkı denizcilik sektöründeki çok iyi bir şekilde ayırdedebiliriz. Zira IMO tarafından yürürlüğe sokulan birçok güvenlik kuralına ve standardına rağmen yüzlerce insanın ölümüne neden olan ve sızan petrol sonucu çevreyi olumsuz etkileyen yakın tarihli deniz kazaları meydana gelmeye devam etmiştir. Söz konusu kazalar, kuralların mevcudiyetinden çok o kuralların uygulandığını kontrol edecek yetkili makamların oluşturulması ve gerektiğinde ağır cezalar kesilerek kurallara caydırıcılık unsurunun kazandırılması gerektiğini ortaya koymaktadır. Bir diğer fark ise AB’nin deniz güvenliğinin sağlanması, verimin artırılması ve deniz çevresine verilen zararın azaltılmasına ilişkin ayırdığı bütçeler ve finanse ettiği AR-GE projeleridir.

Genel olarak bakıldığında IMO kuralları ile büyük benzerlikler taşıyan birlik kuralları, aslında IMO'nun dünya çapında yapmaya çalıştığı işlerin çok daha yoğun ve ilerletilmiş olarak bölgesel temelde uyarlanmaya çalışılmasıdır. Gemilerden kaynaklanan hava kirliliğinin önlenmesine ilişkin MARPOL EK-VI gibi bir takım örnekler AB'nin öncülüğünü yaptığı bazı çalışmaların daha sonra küresel anlamda yankı bulduğunu ve uluslararası düzenlemeler haline geldiğini göstermektedir. Söz konusu örnekte, dünya üzerinde deniz trafiğinin belki de en yoğun şekilde işlediği bölgelerden birisi olan Baltık Denizi'ne kıyısı bulunan AB üyesi ülkelerin hava kirliliği ve küresel ısınma hassasiyetleri sonucu gerçekleştirilen bölgesel çabalar küresel kuralların şekillenmesine yardımcı olmuştur. AB bu konudaki kural ve düzenleme anlamındaki çalışmalarını AR-GE faaliyetleri ile de desteklemekte, Hercules-I ve II gibi projelerin önde gelen sponsoru olarak, gelecekte daha verimli çalışarak daha az emisyon salacak ve çevreyi daha az kirletecek gemi makinalarının geliştirilmesine yardımcı olmaktadır.

4.1.1.3 Ortak denizcilik politikalarının öncesindeki dönem

1973 yılında gerçekleştirilen ilk genişlemede İngiltere ve İrlanda gibi 2 ada ülkesinin ve Danimarka gibi denizcilikte ileri bir ülkenin, 1981 yılında ise kalabalık bir deniz ticaret filosuna sahip Yunanistan'ın birliğe üyelikleri, denizciliği AB'nin ortak politika gündemine sokan başlıca faktörlerden olmuştur. 1986 yılında İspanya ve Portekiz'in üyelikleri ise birliğin denizcilik boyutunu daha da güçlendirmiştir. Birliğin denizcilikte söz sahibi üyelere ve bununla doğru orantılı bir şekilde dünya ticaret filosun önemli bir kısmına sahip olması ile birlikte AB'nin kendi ortak politikalarını oluşturma ve bunları IMO içinde bir blok halinde ortaya koyma ihtimali ortaya çıkmıştır.

Bu dönemde AB üyesi ülkelerin milli denizcilik politikalarının ve çıkarlarının farklılık göstermesi nedeniyle denizcilik konusundaki ulusal egemenlik haklarını uluslararası bir kurum olan AB'ye devretmektense uluslararası bir kurum olan IMO nezdinde sonuna kadar kullanmak istemeleri, birlik çapında ortak bir denizcilik politikasının oluşturulmasını engellemiştir.

Özellikle AB içinde tüm sektörlere uygulanan hizmet sunumu serbestisi ve rekabet ile ilgili kurallar, ilk önce 6 kurucu üye ve daha sonra 1973'de 9, 1981'de 10 ve 1986'da 12 üye ülkenin, denizcilik endüstrilerinin yapılarının birbirinden farklı

olması nedeniyle çıkarları çatıştığı için (bazı üye ülkelerde devlet mülkiyeti veya sıkı bir devlet-endüstri ilişkisi, bazı üye ülkelerde ise “bırakınız yapsınlar” tarzında tam liberal bir sistemin bulunması nedeniyle) denizcilik alanında uygulanamamıştır [19].

Politika ve çıkar farklılıkları, AB kurucu antlaşması gereğince bağlayıcı nitelikteki kararların oybirliği ile alınması zorunluluğu ile birleştiğinde ortak karar almayı tamamen imkansız hale getirmiştir.

Zaman içinde üye ülkeler, birliğin denizcilik konularını düzenlemesine ilişkin görüşlerini değiştirmişlerdir. Bu değişiklikte iki önemli faktör rol oynamıştır:

Birincisi, 1980’lerin ortalarında tek pazarın kurulmasına yönelik çabaların hız kazanması, birlik tarafından denizcilik konularına ciddi bir yaklaşım sergilenmeden, coğrafi olarak Atlantik’ten Doğu Avrupa’ya, Kuzey Buz Denizi’nden Akdeniz’e uzanan çok geniş bir alanda malların, kişilerin, hizmetlerin ve sermayenin serbestçe dolaşımının mümkün olamayacağını göstermiştir.

İkinci olarak, son yıllarda AB denizlerinde meydana gelen, deniz çevresinin kirlenmesine ve birçok kişinin hayatını kaybetmesine neden olan büyük deniz kazalarıdır. Gerçekleşen her bir kazadan sonra kamuoyu tarafından önleyici tedbirlerin alınması için karar alıcılara baskı yapılmıştır [20].

1970’lerin sonuna doğru AB ve üyesi ülkeler, kendi ulusal ticari filolarını korumak için aldıkları önlemlerin, denizciliğin bir ekonomik faaliyet alanı şeklinde gelişerek birliğin amaçlarına katkıda bulunması önünde engel oluşturduğunu farketmişlerdir [19].

AB’nin “ortak denizcilik politikası” oluşturması ve üye ülkelerin bunu kabul etmelerinin arkasındaki en önemli yasal neden ise ABAD’ın Mayıs 1985’te, Konseyin kurucu antlaşma gereği “birlik üyesi bir ülkenin taşımacılık hizmetlerinin orada ikamet etmeyenler tarafından hangi koşullar altında gerçekleştirileceğini belirlemediği için uluslararası taşımacılık alanında hizmet sunumu serbestisini sağlamada başarısız olduğuna” ilişkin kararıdır [19].

4.1.1.4 Ortak denizcilik politikası

Tarihsel olarak AB denizcilik politikaları ve bunların doğrultusunda gelişen mevzuat incelendiğinde, öncelikli olarak karşımıza hizmet sunumu serbestisi, rekabet

kurallarının denizcilik sektörüne uygulanması ve deniz güvenliği konuları çıkmaktadır.

AB'nin denizcilik alanında yaptığı ilk çalışma 1976'da Komisyonun Konseye sunduğu “Denizcilik konularında birliğe üye olmayan ülkeler ile ilişkiler” konulu tebliğdir. Söz konusu belge özellikle eski doğu bloğu ülkelerine ait denizcilik filolarının haksız fiyat rekabetleri sonucunda AB ve üyesi olmayan ülkeler arasında meydana gelen problemleri ve önerilen çözüm yöntemlerini konu almaktadır. Tebliğde amaçlanan başlıca hedefler:

- Denizcilik hizmetlerinin, şirketlerin hangi üye ülkede konuşlandığına bakılmaksızın sağlanması,
- Dünya denizcilik sektörüne serbestçe girilebilmesinin sağlanması,
- Uzun dönemde girişimcilik yeteneklerinin arttırılmasını sağlayacak adil rekabetin teşvik edilmesi,
- Gelişmekte olan ülkelerin denizcilikle ilgili ekonomik faaliyetlere katılmaya yönelik isteklerinin dikkate alınması,
- Gemiadamlarının sosyal durumlarının iyileştirilmesi,
- Güvenlik standartlarının geliştirilmesi ve deniz çevresinin korunmasıdır [16].

Söz konusu tebliğe istinaden 1977'de Avrupa Konseyi, “Üye ülkelerin uluslararası örgütlerde üçüncü ülkelerle denizcilik konularında ilişkilerine dair topluluk müzakeresi” kararını onaylamıştır. Bu karar birliğin deniz taşımacılığına ilişkin ilk yasama faaliyetidir. [19].

Deniz güvenliği ile ilgili yapılan ilk yasama çalışması ise 1978'de gerçekleşen Amoco Cadiz kazasından sonra Avrupa Konseyinin “Kazalar sonucunda denize petrol yayılmasının önlenmesine ilişkin alınacak tedbirler” hakkındaki kararıdır [19].

1979 yılında BM Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) nın düzenli hat işletmeciliğinin yürütülmesine ilişkin kodunun birlik mevzuatına dahil edilmesi ve birlik gemi inşa sanayinin içinde bulunduğu zorlukların dikkate alınması, Komisyonun, üye devletlerin deniz taşımacılığı sektörlerini ve gemi inşa sanayilerini desteklemeleri fikrini kabul etmesine neden olmuştur [16].

1981 yılında Yunanistan'ın birliğe üye olması, AB denizcilik filosunun sürekli kan kaybetmesi ve üçüncü dünya ülkelerinin fiyat kırması nedeniyle “ortak denizcilik politikası” oluşturulmasına yönelik baskılar artmış, Komisyon 1985 yılında, ortak denizcilik politikasının geliştirilebileceği mantıklı ve tutarlı bir çerçevenin çizilmesine yönelik bir tebliğ yayınlamıştır. Söz konusu belge deniz güvenliğinin arttırılması, gemi kaynaklı kirliliğinin önlenmesi, liman devleti kontrolünün (PSC) geliştirilmesi, kıyusal seyir sisteminin iyileştirilmesi, birlik içinde gemi sicillerinin transferine ilişkin bürokratik işlemlerin azaltılması, yüksek kaliteli ve iyi eğitilmiş gemiadamlarının temini için birliğin dış ilişkilerinin kullanılması ve limanların geliştirilmesi konularını kapsamaktadır [16].

Söz konusu tebliğin ekinde bulunan, 1986 yılında Konsey tarafından onaylanan ve 1987 yılında yürürlüğe giren yasama paketi dört adet tüzükten oluşmaktadır:

- EEC (No) 4055/86: Üye ülkeler arasında ve üye ülkeler ile üçüncü ülkeler arasındaki deniz taşımacılığında hizmet sunumu serbestisinin sağlanması.
- EEC (No) 4056/86: Roma Antlaşması'nın rekabet kurallarını içeren 85 ve 86. maddelerinin düzenlenerek; tramp gemi işletmeciliği ve düzenli hat gemi işletmeciliği arasındaki farkın ortaya konması, konferans ve anlaşmalara göre faaliyet gösteren şirketlere uygulanacak blok muafiyetlerin belirlenmesi ve rekabete aykırı davranan şirketlere uygulanacak soruşturma usullerinin tanımlanması.
- EEC (No) 4057/86 : Deniz taşımacılığında haksız fiyatlandırma uygulamalarının engellenmesi.
- EEC (No) 4058/86 : Okyanus taşımacılığında yüklere serbest erişimi koruyan koordineli eylem planının oluşturulması.

AB üyesi ülkelere ait gemilerin, diğer üye ülkelerin kabotaj taşımacılığına girebilmesini öngören beşinci bir düzenleme de bu pakette yer almasına rağmen bazı üyelerin itirazları neticesinde rafa kaldırılmıştır. Zira bir çeşit AB kabotajı sistemine geçilmesini ve bu şekilde ortak denizcilik politikasının etkin bir şekilde gerçekleştirilmesini savunan kuzey ülkelerinin aksine güneyde yer alan ülkeler bu fikre karşı çıkarak ulusal kısıtlamalarını devam ettirmek istemişlerdir. Örneğin İspanya, ana karası ile Kanarya Adaları arasında, Yunanistan ise Yunan Adaları arasında yapılan deniz taşımacılığının diğer ülke ticaret filolarının eline geçmesini

istemiyordu. Özellikle Yunanistan, Türkiye'nin AB'ye muhtemel bir tam üyeliğinin ardından Ege Denizi'ndeki taşımacılıkta egemen olmasından çekiniyordu [21].

1989 yılında bir Komisyon yasa teklif paketi ile Kabotaj konusunda yeni bir adım atılmıştır. Bu pakette aynı zamanda “birlik donatısı” ve “EUROS sicili” ile ilgili düzenlemeler de bulunmaktadır.

AB çapında kabotaj, uzun tartışmalar sonucunda ve birtakım deregasyonlar konularak 1992 yılında kabul edilmiştir. Söz konusu deragasyonların konusu ada kabotajı ve Akdeniz'de Fransa, İspanya, Portekiz ve Yunanistan kıyılarındaki deniz taşımacılığı hizmetidir [19].

Daha sonraları ada kabotajı 1999 yılında tamamen serbest hale gelmiş, Yunanistan için uygulanan deregasyon ise 2004 yılına kadar sürmüştür.

Denizcilikte kalitenin artması, kolay bayrağa kaçışın caydırılması ve birlik vatandaşı gemiadamlarının sayılarının sürekli azalmasının önlenmesi amacıyla önerilen “EUROS sicili” ve “topluluk donatısı” fikirleri özellikle Avrupalı gemiadamlarının yüksek maliyetleri ve gemilerin donatılacağı asgari personel sayısından doğan itilaf nedeniyle beklenen desteği görmemiş ve teklif 1996 yılında geri çekilmiştir [19].

4.1.1.5 Ortak deniz güvenliği politikası

1970'li yıllarda meydana gelen bir takım deniz kazaları, özellikle de 1978 yılındaki Amoco Cadiz kazası sonrasında birlik çapında deniz güvenliği ve deniz çevresinin korunması konusunda mevzuat geliştirilmesine ilişkin uygun bir iklim oluşmuş, bu kapsamda üye ülkelerin mevcut uluslararası sözleşmeleri kabul etmelerinin tavsiye edilmesinin yanında iki yeni direktif de yayınlanmıştır. Söz konusu direktifler, “Kuzey Denizi ve İngiliz kanalında klavuz kaptan kullanımı” konulu 79/115/EC sayılı ve “Topluluk limanlarına/limanlarından giriş/çıkış yapan tankerlerde aranacak asgari gereklilikler” konulu 79/116/EC sayılı direktiflerdir. Buna rağmen 1980'li yılların başında Komisyonun “Liman devleti kontrolü ve 79/116/EC sayılı direktifin bazı zorunluluklarının tüm gemi sınıflarına uygulanması” konulu direktif önerisi kabul edilmemiş, bunun yerine uluslararası çabaların arttırılması yoluna gidilerek 1982 yılında kabul edilen “Liman Devleti Kontrolü hakkındaki Paris Mutabakat Muhtırası (MoU)”nın yolu açılmıştır. Bu nedenle liman devleti kontrolüne ilişkin daha katı kuralları ve yaptırımları içeren birlik mevzuatının hayata geçmesi mümkün olmamıştır [22].

AB çapında deniz güvenliğine ilişkin alınan nlemler, 6 Mart 1987 tarihinde meydana gelen Herald of Free Enterprise, 3 Aralık 1992 tarihinde meydana gelen Aegean Sea ve 5 Ocak 1993 tarihinde meydana gelen Brear deniz kazalarını önlemeye yetmemiştir [19].

1992 yılında Komisyon tarafından yayınlanan ortak taşımacılık politikası hakkındaki beyaz kitapta deniz güvenliği konusu bağımsız bir bölüm olarak yer almış, konuyla ilgili genel prensipler; uluslararası düzenlemelere azami katılım, söz konusu uluslararası kuralların topluluk sularında ciddi bir şekilde uygulanması, bayrak ve liman devletleri arasında sorumlulukların dengeli olarak dağıtılması olarak belirlenmiştir [22].

Deniz güvenliği ile ilgili ortak bir politikanın oluşturulmasına ilişkin ilk ciddi çabanın Komisyon tarafından 1993 yılında yayınlanan “Güvenli Denizler için Ortak Bir Politika” isimli tebliği olduğu söylenebilir [19].

Komisyonun 1993 yılında, ye devletlerin münferit çabalarını desteklemeye ve uluslararası kuralların daha etkin bir şekilde uygulanmasına yönelik hazırladığı direktif ve tüzükler kısaca aşağıdaki konuları kapsamaktadır:

- Gemi denetimleri için ortak kuralların belirlenmesi,
- Gemiadamları için asgari bir eğitim standardının uygulanması,
- Petrol tankerlerinin ballast gerekliliklerinin düzenlenmesi,
- Bir “Avrupa Gemi Rapor Sistemi”nin kurulması,
- Tehlikeli veya kirletici maddelerin taşınmasının düzenlenmesi [21].

Deniz taşımacılığı konusunda birliğin eylemlerindeki gelişmenin önemli bir nedeni de daha önce ortak bir ulaştırma politikasının tesisi için alınacak bağlayıcı kuralları tüm ye ülkelerin oybirliği ile almasını şart koşan AB kurucu antlaşmasına yapılan değişikliklerdir. 1 Kasım 1993 tarihinde yürürlüğe giren Maastricht Antlaşması ile bu tür bağlayıcı kuralların nitelikli oy çoğunluğu ile kabul edilmesi mümkün olmuştur. Bir başka ifadeyle tek bir ye devletin, üyelerin büyük çoğunluğu tarafından desteklenen ortak kuralları veto etme hakkı ortadan kalkmıştır [19].

Komisyon 1996 yılında birliğin denizcilik politikasını yeniden değerlendirerek, ortak denizcilik hedeflerini daha ileri götürmeye yönelik yeni bir tebliğ hazırlamıştır. Denizcilik politikasının ana hatları güvenlik, dış ilişkiler ve istihdam, eğitim ve

ARGE alanlarında alınacak önlemler ile rekabet gücünün geliştirilmesi olarak belirlenmiştir [19].

1993 ve 1996 yıllarında hazırlanan iki tebliğin ortaya koyduğu ve birliğin denizcilik politikasına yön veren iki temel prensip bulunmaktadır:

- Uluslararası güvenlik standartlarının tüm AB üyesi ülkelerin sicillerine kayıtlı gemiler tarafından uygulanmasının sağlanması,
- Hangi bayrağı taşıdığına bakılmaksızın, AB limanlarına uğrayan tüm gemilerin liman devleti kontrollerinin, asgari güvenlik gereklilikleri açısından en iyi şekilde yapılması [19].

Söz konusu prensipler doğrultusunda deniz güvenliği politikasını şekillendiren AB'nin aslında yaptığı, IMO sözleşmeleri ile tesis edilen güvenlik standartlarının, AB üyesi ülkeler tarafından zorunlu olarak uygulanmasına dayanmaktadır. Bu anlamda AB'nin IMO'ya standart oluşturma konusunda çok ciddi bir destek verdiği çok açıktır [19].

1993 ve 1996 raporlarından sonra liman devleti kontrolü, klas kuruluşları, yolcu ve balıkçı gemileri için güvenlik standartları, ro-ro gemileri için yönetim gereklilikleri, gemiadamlarının eğitimleri vb. konularda birçok yasal düzenleme yapılmıştır. Alınan bu önlemlerin büyük çoğunluğu kıyı ve liman devletinin çıkarlarının korunmasını ve uluslararası/birlik çapında konan kuralların en etkin şekilde uygulanmasını amaçlamaktadır. AB'nin denizcilikle ilgili konularda çok daha proaktif ve müdahaleci tavır almasına 12 Aralık 1999 tarihinde meydana gelen Erika ve 19 Kasım 2002 tarihinde meydana gelen Prestij deniz kazaları neden olacaktır [20].

12 Aralık 1999 tarihinde Erika isimli Malta bandıralı 25 yaşındaki tek cidarlı petrol tankerinin Fransız sahillerinin 40 deniz mili açığında karaya oturarak ikiye ayrılması sonucu çevreye yayılan 20.000 ton petrolün neden olduğu çevre felaketi, AB'yi deniz güvenliği konusunda yeni yasal düzenlemeler için harekete geçirmiştir.

Erika kazası Avrupa sularında gerçekleşen ilk kaza değildir fakat AB deniz güvenliği mevzuatının gelişimi açısından etkisi çok büyük olmuştur. Söz konusu kaza mevcut mevzuatın bir takım eksikliklerini göz önüne sermiştir. Zira kaza öncesinde Erika'nın tüm denetimlerinin yapıldığı, bayrak devleti ve klas kuruluşu tarafından her türlü kontrolden geçirilerek onaylandığı, liman devleti kontrollerinden ve güvenlik

(vetting) denetimlerinden geçtiği, fakat tüm bu yapılanların felaketi önlemeye yetmediği görülmüştür [22].

Erika kazası ardından Komisyon derhal uygulanacak bir kural paketini (Erika-I) Konseye sunmuş, daha ayrıntılı tedbirlerin alınacağı ikinci bir paketi ise (Erika-II) sonraya bırakmıştır. AB Konseyi, Erika-I paketini Aralık 2000’de onaylamış, kısa vadeli düzenleyici tedbirler kapsamında limanlardaki denetimin artırılması, klas kuruluşlarının faaliyetlerinin daha sıkı kontrol edilmesi, tek cidarlı tankerlerin kullanımının kademeli olarak zamanla yasaklanması gibi birtakım önlemleri almıştır.

2004’de yürürlüğe giren Erika-II paketi ile de deniz trafiğinin daha iyi gözlenmesi için izleme ve birlik bilgi sistemlerinin oluşturulması, petrol sızıntılarından zarar görenlerin zararlarının tazmini için 1 milyar Euro’luk tamamlayıcı bir Avrupa Fonunun oluşturulması, European Maritime Safety Agency (EMSA) Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı’nın kurulması gibi düzenlemeler kabul edilmiştir.

Yine tek cidarlı bir petrol tankeri olan Prestige’in 19 Kasım 2002’de Biskay’da batmasının hemen ardından AB, tek cidarlı petrol tankerlerinin hizmet dışına ayrılmasını hızlandıran, ağır yakıt taşıyan tek cidarlı gemilerin AB limanlarına girmesini yasaklayan kararlar almış ve daha da önemlisi çok kapsamlı bir deniz güvenlik paketi olacak Erika-III deniz güvenlik paketinin çalışmalarını başlatmıştır.

2002 yılında gerçekleşen Prestige tanker kazası sonrasında ilk çalışmaları başlayan, 2005 yılında bir Komisyon raporu ile gündeme gelen Erika-III Deniz Güvenliği Paketi, 11 Mart 2009 tarihinde AP tarafından onaylanmış ve paketi oluşturan AB müktesebatı, 28 Mayıs 2009 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Hazırlanma sürecinde EMSA’nın etkin katkıda bulunduğu yasama paketi ile AB, deniz güvenliğinin sağlanması, deniz kazalarının önlenmesi ve meydana gelen kazaların olumsuz etkilerinin azaltılması konularında yeni düzenlemeler getirmiştir. ERİKA-III, halihazırda AB’nin deniz kazaları ile ilgili olarak almış olduğu kararlar, tesis ettiği kurumlar, yürüttüğü faaliyetler ve ortaya koyduğu politikalar çerçevesinde en güncel yasal düzenlemeleri içermektedir.

Paketin amacı deniz emniyeti standartlarına uyan gemi sahipleri lehine, özellikle standartların altındaki gemi sahipleri üzerindeki baskıyı artırarak sektörün rekabet gücünü yükseltmektir. Paketin kabulüyle önceki paketlerde yer alan, kazaların

önlenmesi ve meydana gelen kötü sonuçlarının yönetilmesini sağlayan mevcut kuralların etkinliği arttırılmıştır.

Avrupa sularında meydana gelen önemli deniz kazaları ve söz konusu kazalar sonucunda denize yayılan petrol miktarı Çizelge Ç.1’de gösterilmiştir.

4.1.2 Günümüzde AB denizcilik politikaları

AB’nin günümüzdeki denizcilik politikalarının büyük çoğunluğunun geçmişi 90’lı yılların ortalarına dayanmaktadır. Komisyonun 1995 yılında yayınladığı bir tebliğde, kısa mesafeli deniz taşımacılığının daha kaliteli ve etkin hale getirilmesinin ve liman altyapısının iyileştirilmesinin önemi vurgulanmış; denizyolu, demiryolu ve iç su yollarının kullanıldığı çok modlu taşımacılığın yaygınlaştırılması ile karayollarındaki sıkışıklığın ve bundan kaynaklanan çevre kirliliğinin azaltılacağı belirtilmiştir. Ayrıca Komisyonun 1997 yılında limanlar ile ilgili olarak yayınladığı yeşil kitapta ise limanların modlar arası taşımacılığa daha sıkı bir şekilde entegre edilmesi ile limanlar arasında serbest rekabetin arttırılması öngörülmüştür [16].

Komisyon 2001 yılında, yukarıda belirtilen çalışmaların devamı niteliğinde sayılabilecek şekilde, Avrupa ulaştırma politikasında öncelikli olarak gerçekleştirilmesi gereken eylemleri belirleyen ve 2001-2010 dönemini kapsayan beyaz kitabı yayınlamıştır.

Söz konusu beyaz kitap, denizcilik sektörüne daha geniş bir bakış açısıyla, yani ortak taşımacılık politikası açısından bakarak, denizciliğin; kara, hava, demiryolu, boru hatları ve iç su yolları ile birlikte işleyen kombine taşımacılık sisteminin bir parçası haline gelmesine yönelik düzenleyici eylemleri ortaya koymuştur. Avrupa’nın gelecekte artması beklenen ticaret hacmi ve trafik yoğunluğu gözönünde bulundurularak taşımacılık modları arasında daha iyi bir bütünleşmenin sağlanması için alınması gereken tedbirler açıklanmıştır [19].

Birliğin 2010 yılı ulaştırma vizyonunu yansıtan belgede, kısa mesafeli deniz taşımacılığının:

- Karayolu taşımacılığını özellikle ağır yükler bakımından rahatlatacağı,
- Karayoluyla yapılan taşımacılıktaki büyüme hızını yavaşlatacağı,
- Taşıma modları arasındaki dengeyi sağlayacağı,

- Güvenliğin sürdürülebilir gelişimine katkıda bulunacağı vurgulanmıştır [23].

Bunlara ilave olarak belgede, deniz güvenliğine ilişkin konular ile üye devletlerin gemi sicillerine geri dönüşlerin özendirilmesine yönelik önlemler de yer almıştır.

Beyaz kitabın kabulünün ardından Komisyon, kısa mesafeli deniz taşımacılığının teşvik edilmesi, deniz otoyolları olarak adlandırılan su yolları ve rotaların geliştirilmesi, modlar arası uyumun sağlanması ve kombine taşımacılığın teşvik edilmesine yönelik bir takım inisiyatifler başlatmıştır [19].

Komisyonun 2003 yılında yayınladığı Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığını Teşvik Programı, kısa mesafeli deniz taşımacılığının AB, ulusal, bölgesel ve endüstriyel seviyede geliştirilmesi için uygulanması gereken yasal, teknik ve operasyonel hareket tarzlarını tanımlamaktadır [24].

Komisyon, 7 Haziran 2006 tarihinde AB'nin gelecekteki denizcilik politikası hakkında bir tartışma ortamı yaratmak amacıyla bir yeşil kitap yayınlamıştır [14].

Söz konusu belgede birliğin denizcilikteki mevcut durumu anlatılmış ve gelecekte okyanus ve denizlerin daha etkin kullanımına yönelik yapılabilecekler vurgulanmıştır.

Yeşil kitabın üzerine kurulduğu iki ana temel:

- Birlik çapında büyümeyi ve daha iyi iş imkanlarının arttırılmasını hedefleyen Lizbon stratejisi ve
- Avrupa'nın geleceğinin, yeni ve yüksek kaliteli mal ve hizmetlerin dünya pazarlarına daha yüksek gelir getirecek şekilde sunulmasında olduğunu esas alan, AB'nin endüstri politikasına bütünleşik yaklaşımıdır.

Söz konusu belgede konu edilen denizcilik politikasının amaçları:

- Rekabet gücünü arttırarak ve bilgi birikimi, teknoloji ve yenilikçiliğe önem vererek, Avrupa'nın “denizcilikte sürdürülebilir gelişme” konusundaki liderliğini devam ettirmek,
- Kıyı bölgelerinin yaşam ve çalışma alanı olarak cazibesini arttırarak ve turizmi geliştirerek kıyı bölgelerinin kalitesini yükseltmek,

- Büyümekte olan denizcilik ekonomisinin uzamsal planmasını yaparak ve kıyusal bölgeleri parasal yönden destekleyerek okyanusların daha etkin kullanımını sağlamak,

- Coğrafi gerçeklerin bilincinde, uluslararası kuralları göz önünde bulundurarak hem AB içinde hem de küresel boyutta denizcilik politikalarını oluşturmak,

- Avrupa'nın denizcilik mirasına sahip çıkmak ve denizci kimliğini güçlendirmektir.

AB politikalarının oluşumu açısından söz konusu yeşil kitabın esas işlevi, yukarıda sözedilen konuların birlik kamuoyunda farklı kurum ve kuruluşlar tarafından derinlemesine tartışılmasını sağlamaktır.

Danışma sürecinin 30 Haziran 2007 tarihine kadar devam etmesi, 2007 yılı sonu itibariyle Komisyon tarafından, elde edilen sonuçların ve gelecekte gerçekleştirilmesi önerilen eylemlerin yer alacağı bir rapor yayınlanması öngörülmüştür.

Yeşil kitapla ilgili en önemli hususlardan birisi de gelecekte AB tarafından birlik mevzuatı kullanılarak yönetilecek ortak bir deniz egemenlik sahasının meydana getirilmesi düşüncesidir. “Mavi Avrupa” olarak adlandırılan söz konusu deniz coğrafyası, AB’ye üye devletlerin sahip oldukları sömürgeci geçmiş nedeniyle dünyanın farklı köşelerine, Atlas Okyanusu’nun yanında Pasifik ve Hint okyanuslarına kadar uzanmakta ve yaklaşık 24 milyon kilometrekarelik bir alanı kapsamaktadır. Giderek küreselleşen dünyada, okyanus ve denizlere ilişkin vizyonunun ve stratejik yaklaşımının AB’yi zamanla bir “deniz imparatorluğu” haline getirip getiremeyeceği, yeşil kitabın düşündüğü en önemli konulardandır. Burada “imparatorluk” kavramı tarihsel anlamının dışında, AB gibi çokuluslu ve uluslarüstü bütünleşme şekillerini ve politik örgütleri ima etmektedir [25].

Komisyon 10 Ekim 2007 tarihinde yayınladığı “bütünleşik denizcilik politikası eylem planı” ile, sektörel politikaları analiz etmek, eşgüdümü sağlamak ve koordine etmek maksadıyla “deniz politikası çalışma grubu” oluşturmuş, ayrıca AB ajanslarından denizcilikle ilgili yeni politikalarına destek talep etmiştir [26].

AB bütünleşik denizcilik politikasının ana hedefi okyanus ve denizlerin sürdürülebilir kullanımını arttırarak denizcilik ekonomisinin ve kıyusal bölgelerin büyümesini sağlamaktır.

Söz konusu eylem planı gereği AB, sektörün rekabet gücünü, güvenliğini ve emniyetini sağlamak için:

- İklim değişikliğinin kıyı bölgelerdeki sonuçlarını azaltacak stratejiler oluşturacak,
- Daha iyi iş alanlarının açılmasına ve mesleki başarı şansının arttırılmasına yönelik çalışmalar yapacak ve önlemler alacak,
- Avrupa deniz ulaştırmasının etkinliğini ve rekabet gücünü geliştirmek için kapsamlı bir “2008-2018 deniz taşımacılığı stratejisi” ile birlikte Avrupa deniz alanlarında idari ve gümrüksel engelleri kaldıracak,
- Limanlarla ilgili çevre mevzuatının uygulanmasına yönelik kuralları ortaya koyacak, limanların çok modlu kullanımını da göz önünde bulundurarak yeni bir liman politikası önerecek,
- Sektörler arası işbirliğini cesaretlendirecek ve özellikle gemi inşa ve enerji sektörlerinde teknolojik yenilikleri teşvik ederek çevreye zarar vermeksizin ekonomik rekabeti sağlayacak,
- Gemilerden kaynaklanan atmosfere sera gazı salınımını azaltacak uluslararası tedbirleri destekleyecek,
- Denizlerin gemi kaynaklı atıklarla kirletilmesine, yasadışı/kuralsız avlanmaya ve diğer zarar verici faaliyetlere karşı önlem alacaktır.

AB, denizcilik sektörünü ilgilendiren problemlerin küresel karakteri nedeniyle denizcilik ile ilgili uluslararası alandaki söz sahibi ve öncü konumunu daha da geliştirmek istemektedir. Bütünleşik bir politika, denizcilik ile ilgili konuların daha iyi yönetilmesini ve bu alanlarda AB’nin önceliklerinin daha net belirlenmesini sağlayacaktır.

Denizciliğin, Avrupa çapında daha çok göz önünde tutulması, sektör faaliyetlerinin ve denizcilik ile ilgili mesleklerin tanıtılması maksadıyla 2008 yılından itibaren “Avrupa Denizcilik Günü (20 Mayıs)”nın kutlanması, çabaların eğitim araçları kullanılarak ve ortak denizcilik mirası vurgulanarak desteklenmesi Komisyon tarafından teklif edilmiştir.

Bütünleşik denizcilik politikası eylem planı gereğince ve Avrupa deniz taşımacılığı politikasının 2018 yılına kadar olan dönemde ana stratejik hedeflerinin belirlenmesi maksadıyla Komisyon 21 Ocak 2009 tarihinde “2018’a kadar AB Deniz Ulaştırma Politikası için Stratejik Hedefler ve Öneriler” isimli tebliği yayınlamıştır [27].

Söz konusu tebliğde yer alan ana politika alanları şu şekildedir:

- Küresel pazarlarda Avrupa denizciliği: AB’ye üye ülkelerin bayrağını taşıyan gemilerin oluşturduğu denizcilik filosu, daha esnek kurallar, düşük işçilik maliyeti veya devlet teşviklerinden faydalanan yabancı bayraklı gemilerin her geçen gün daha da artan rekabeti ile karşılaşmaktadır. Bu dengesizlik, halen yaşanmakta olan küresel ekonomik kriz ile ilgili faktörlerin de eklenmesiyle, deniz taşımacılığı faaliyetlerinin Avrupa’dan üçüncü dünya ülkelerine kaymasına neden olmaktadır. AB tarafından alınacak önlemlerin daha çevreci ve rekabetçi yapıyı geliştirmesi, adil rekabet kurallarını ve uluslararası deniz ticaretini desteklemesi, temel küresel rekabet kurallarına uyumlu olması gerekmektedir.

- İnsan kaynakları, gemiadamlığı ve denizcilik bilgi birikimi: Giderek artan gemiadamı açığının azaltılması ve sektörün görünümünün iyileştirilmesi için AB, denizcilik ile ilgili meslek ve becerilere daha çok önem vermeli, işgücünün hareketliliğini özendirmeli, Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) Deniz İşgücü Sözleşmesi’nin gerektirdiği şekilde gemilerdeki yaşam ve çalışma koşullarının geliştirilmesine yönelik çalışmalar yapmalıdır.

- Rekabet avantajı olarak denizcilikte kalite: AB, denizcilikte “sıfır atık, sıfır emisyon” sloganı doğrultusunda; uluslararası denizcilikte sera gazı emisyonlarının azaltılması, deniz çevresinin kalitesinin arttırılması, gemi kaynaklı çöpün ve gemi sökümlerinin yönetilmesi, gemi kaynaklı sülfüroksit ve nitrojenoksit emisyonlarının azaltılması, çevreci denizciliğin teşvik edilmesi gibi konularda çalışmalarına devam etmelidir. EMSA’nın yetki ve görevleri daha verimli çalışabilmesi için yeniden tanımlanmalı, AB ve üye devletler, birliğe ait ve uluslararası düzenlemelerin uygunluğunu takip etmeli, özellikle liman devleti kontrollerini kullanarak komşu devletlerin güvenlik kültürüne katkıda bulunmalı, IMO’daki taraflarla daha yakın işbirliği içinde olmalıdır. AB ve üye devletler deniz emniyeti ile ilgili kapsamlı önlemlerin uygulandığını takip ve kontrol etmeli, uluslararası deniz taşımacılığında güvenlik kültürünün geliştirilmesini teşvik etmelidirler. AB, “e-denizcilik” ile

uyumlu "bütünleşik bilgi yönetim sistemi"ni uygulayarak ve bütünleşik AB gözetim sistemini kurarak, karasuları ve bitişik bölgelerindeki deniz trafiğini izlemelidir.

- Kısa mesafeli deniz taşımacılığının potansiyelinin kullanılması: Avrupa dahilinde denizcilik faaliyetlerinin 2018 yılına kadar önemli ölçüde artacağı beklendiğinden yeni altyapılar oluşturulmalı, mevcutların kapasiteleri arttırılmalıdır. AB kısa mesafeli deniz taşımacılığının daha cazip hale getirilmesine, Trans-Avrupa ulaştırma ağlarının geliştirilmesine, liman altyapısının güçlendirilmesine ve yeni gelişen çevresel kurallara uyuma odaklanmalıdır.

- Avrupa'nın deniz araştırmalarında ve yenilikçilikte dünyada öncü konumda bulunma zorunluluğu: AB, daha güvenli ve temiz taşımacılık için yeni gemi tiplerinin ve donanımının, taşımacılık zincirinin verimliliğini arttıracak yeni teknolojilerin, denetleme/izleme ve haberleşme araçlarının geliştirilmesi için çalışmalar yapmalıdır.

4.2 Tarihsel Olarak Denizcilik ile İlgili Geliştirilmiş Olan Hukuksal Mevzuat

Bu kısımda AB'nin denizcilik politikaları paralelinde oluşturduğu mevzuat tarihsel bir bakış açısıyla ve sırasıyla deniz güvenliği, deniz emniyeti, deniz çevresinin korunması, denizcilikte hizmet sunumu serbestisi ve rekabet, modlararası taşımacılık, limanlar, istihdam ve çalışma koşulları konu başlıkları altında incelenecektir.

4.2.1 Deniz güvenliği

Dünya denizciliğinin güvenlik konusundaki en önemli aktörü IMO'dur. IMO, söz konusu rolünü özellikle SOLAS sözleşmesini kullanarak yerine getirmekte, ayrıca deniz güvenliğini dolaylı olarak etkileyen STCW ve HSC gibi kodlarla bu rolünü pekiştirmektedir. IMO ile birlikte deniz güvenliği konusunun paydaşları AB gibi bölgesel yapılar, bayrak devletleri, liman devletleri, ILO, gemi işletme şirketleri ve denizcilik endüstrisini oluşturan diğer kurum ve kuruluşlardır (limanlar, taşıtanlar, tersaneler, klas kuruluşları, P&I klüpleri vb.). Söz konusu paydaşlar, deniz güvenliği ana konu başlığı altında gemilerin dizaynı, inşası ve bakımı, güvenli seyir, pilotaj, yükleme ve boşaltma, gemi adamlarının eğitim ihtiyaçları ve belgelendirilme usulleri, gemide yaşam ve çalışma koşulları, gemi trafik ve bilgi yönetimi sistemleri, liman güvenlik kuralları, arama ve kurtarma, acil tahliye yöntemleri, vb. çok sayıda alt konu başlığı üzerine çalışmaktadırlar [28].

AB'nin deniz güvenliği ile ilgili mevzuatı, tarihsel süreç içinde büyük ölçüde IMO ile paralel bir seyir izlemiştir. AB denizcilik politikalarının tarihsel gelişimi kısmında da incelendiği üzere, IMO sözleşmeleri ve kararları, AB tarafından birlik mevzuatına aktarılmış, üye devletlerin söz konusu kuralları uygulamalarına yönelik uluslararası bir mekanizma yaratılmıştır.

AB'nin deniz güvenliğine ilişkin politikaları ve buna bağlı oluşturduğu mevzuat iki açıdan incelenebilir:

- Proaktif yaklaşım: Kazalara neden olan faktörlerin ortadan kaldırılmasına yönelik tedbirlerin alınması (liman devleti kontrolü, bayrak devleti uygulamaları, tek cidarlı tankerlerin hizmet dışına ayrılması, vb.)

- Reaktif yaklaşım: Meydana gelen kaza ve olayların ardından gerekli soruşturmaların yapılması, sorumluların cezalandırılması ve mağdurların zararlarının tazmini gibi eylemlerin yerine getirilmesi [29].

Özellikle Erika ve Prestige kazalarından sonra proaktif yaklaşım çok daha önem kazanmış olsa da mevzuatı oluşturan kurallar bütünü içerisinde her iki yaklaşım birbirini tamamlamakta ve AB'nin deniz güvenliği kültürünü oluşturmaktadır.

4.2.1.1 Erika-I, II ve III deniz güvenliği paketleri

12 Aralık 1999 tarihinde, Fransa kıyılarının 40 deniz mili açığında gerçekleşen ve denize 20000 ton petrolün yayılmasına sebep olan Erika kazasının ardından kamuoyunun da baskısıyla, Komisyon bir takım eylem ve önlemleri içeren bir paket hazırlamıştır. Erika-I olarak adlandırılan paket 19 Aralık 2001 tarihinde kabul edilmiş ve 22 Temmuz 2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Söz konusu paketin amacı deniz yoluyla yapılan petrol taşımacılığı sektöründe hakim olan zihniyeti değiştirmek maksadıyla, sektörle ilgili tüm kurum ve kuruluşların (taşıyan, taşıtan, klas kuruluşları vb.) kaliteye, güvenliğe ve çevreye daha fazla önem vermelerine yönelik teşvik ve yaptırımları ortaya koymaktır [30].

Paket hazırlanırken yapılan değerlendirmede:

- Dünyadaki petrolün yaklaşık % 90'ının deniz yoluyla taşındığı ve AB'nin dünya petrol ticaret hacminin yaklaşık % 30'luk bir kısmına sahip olduğu,

- AB limanlarına/limanlarından deniz yoluyla gelen/giden yıllık yaklaşık 800 milyon ton petrolün % 70'inin Atlantik üzerinden, % 30'unun ise Akdeniz yoluyla taşındığı, (genel olarak Orta Doğu ve Kuzey Afrika'dan petrol ithal edilmekte, Kuzey Denizi'nden çıkan petrol ise daha çok Kuzey Amerika'ya ihraç edilmektedir.)

- Avrupa'nın belli başlı petrol limanlarının Rotterdam, Marsilya, Le Havre ve Wilhelmshaven olduğu,

- Petrol taşımacılığının çoğunlukla 200.000 tondan büyük tankerlerle yapıldığı, tanker filosunun yaşlı olduğu (ortalama 18 yaş),

- Avrupalı deniz taşımacılığı şirketlerinin büyük çoğunluğunun gemilerinin Liberya, Panama, Kıbrıs (GKRY), Bahama Adaları gibi kolay bayraklara kayıtlı olarak çalıştığı belirtilmiştir [30].

O güne kadar alınan mevcut deniz güvenliği tedbirlerinin (Torrey Canyon (1967), Exxon Valdez (1989) gibi kazalar sonucunda IMO öncülüğünde koyulan SOLAS-74 ve MARPOL 73/78 kapsamındaki kurallar) yeterli olmasına rağmen kontrol ve yaptırım mekanizmalarının eksikliği nedeniyle özellikle kolay bayrak taşıyan gemilerin sözleşme gereklerine uymamaları sonucunda kazaları önlemede başarısız olduğu tespiti yapılmıştır.

Erika kazası Avrupa kamuoyuna yaşlı ve standartları karşılayamayan gemilerin çevre için ne kadar büyük bir risk oluşturduğunu bir kez daha göstermiş, ayrıca üye devletlerin uygulamada gevşek davrandıkları mevcut kuralların daha sıkı bir şekilde uygulanması gerekliliğini ortaya çıkartmıştır.

Bu kapsamda Komisyon tarafından derhal alınacak kısa vadeli tedbirler şeklinde üç konu öne çıkmıştır.

- Liman devleti kontrolü: 15 yaşından büyük ve yapılan denetimlerde iki yıl arka arkaya alıkonan gemilerin birlik üyesi ülkelere ait limanlara girişinin yasaklanması, denetimlerin geminin yaşıyla doğru orantılı olarak sıklaştırılması ve balast tanklarından birinin hedeflenmesi, gemilerin limanlara girmeden önce gerekli bilgileri denetimlere hazırlık maksadıyla vermeleri, vb.

- Klas kuruluşları: Üye devletlerin yetkilendirdikleri klas kuruluşlarının daha sık denetlenerek belli kriterleri sağlayamayanların yetkilerinin Komisyon tarafından

alınması, klas değişikliği yapan geminin dosyasının yeni klas kuruluşuna devredilmesi, vb.

- Tek cidarlı tankerlerin kademeli olarak zaman içinde hizmet dışına çıkartılması işleminin hızlandırılması.

Bu üç konu tek bir paket halinde kabul edilmiş, sadece petrol tankerlerine değil özellikle ilk iki konunun tehlikeli ve kirletici madde taşıyan tüm gemilere uygulanması kararlaştırılmıştır.

İleriye dönük eylemler olarak şeffaflığın artırılması, gemilerin gözlenmesi/izlenmesi, AB deniz güvenliği yapısının oluşturulması, deniz yoluyla petrol taşımacılığında bazı aktörlerin sorumluluklarının artırılması belirlenmiştir.

Erika-I paketiyle acilen önerilen ve kabul edilen üç maddeyi desteklemek maksadıyla bir direktif ve iki tüzük teklifinden oluşan ikinci bir eylem paketi (Erika-II) 6 Aralık 2000 tarihinde Komisyon tarafından önerilmiştir [31].

AB kıyılarındaki deniz trafiğinin izlenmesi, kontrolü ve bilgi sistemi oluşturulması hakkındaki direktif ile:

- Yüksek trafik yoğunluğuna sahip bölgelerdeki gemilerin otomatik olarak tanımlanarak sahildeki merkezler tarafından izlenmesi,

- Tehlikeli yük taşıyan gemiler ve yükleri hakkındaki bilgi aktarımı ve kullanımını uyumlu ve sistematik bir şekilde gerçekleştirecek elektronik veri alışverişinin yapılması,

- Kazaların incelenmesini kolaylaştırmak için birlik limanlarına uğrayan gemilerin seyir bilgilerini kaydeden kara kutu taşımaları,

- Herhangi bir kaza riski veya kirlilik tehdidi gördüklerinde üye devletlerin kıyı devleti olarak daha etkin müdahalesinin sağlanması,

- Güvenlik veya çevre açısından ciddi tehdit oluşturabilecek havalarda limandaki gemilerin çıkışlarının engellenmesi hedeflenmiştir.

Avrupa sularında petrol kirliliğini tazmin fonu kurulması hakkındaki tüzük ile, kazalardan zarar gören mağdurların zararlarını tazmin etmek maksadıyla, sorumluluk ve tazmine ilişkin mevcut sistemi destekleyecek şekilde, COPE fonu oluşturulması kararlaştırılmıştır. Azami sınırı 1 milyar Euro olarak belirlenen COPE fonu,

davalarını kazanmış ve haklılıkları ispatlanmış, fakat uluslararası rejimin öngördüğü tazminatın sınırının düşük olması nedeniyle (200 milyon Euro) tam olarak zararları karşılanamayan mağdurları kapsamaktadır. COPE fonu yıllık 150.000 ton petrol ithal eden Avrupalı iş çevreleri tarafından ithalat oranlarına göre finanse edilmektedir. Ayrıca kazada ağır kusuru bulunanlara para cezaları da getirilmektedir.

Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı kurulmasına ilişkin tüzük ile, AB çapında deniz güvenliğinin etkin şekilde sağlanması ve gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesine yönelik kurulacak EMSA aracılığıyla, üye devletlere ve Komisyona yasal düzenlemelerin usulüne uygun bir şekilde uygulanmasını sağlamak ve etkinliğini değerlendirmek amacıyla teknik ve bilimsel destek verilmesi hedeflenmiştir.

13 Kasım 2002 tarihinde İspanya açıklarında gerçekleşen ve çevreye çok büyük bir zarar veren Prestige tanker kazası sonrasında ilk çalışmaları başlayan, 2005 yılında bir Komisyon raporu ile gündeme gelen Erika-III Deniz Güvenliği Paketi, 11 Mart 2009 tarihinde AP tarafından onaylanmış ve paketi oluşturan AB müktesebatı, 28 Mayıs 2009 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Halen AB'nin deniz güvenliği ile ilgili mevzuatının ana gövdesini oluşturan paket, beş direktif ve bir tüzükten meydana gelmektedir:

Bayrak devleti gereklerine uyum hakkındaki direktifin amacı, tüm AB üyesi ülkelerin Paris Memorandumu (MoU) kapsamında beyaz listede bulunmalarının ve IMO bayrak devleti uygulamalarının AB hukukuna dahil edilmesinin sağlanmasıdır. AB ülkeleri, bayraklarını taşıyan gemilerin uluslararası standartlara uymalarını, liman devleti denetimi sonucunda alıkonulan gemilerinin gerekli uluslararası standarta yükseltilmesini, ulusal denizcilik idarelerinin IMO denetiminden geçmesini sağlayacaktır.

Klas kuruluşları hakkındaki direktifin amacı klas kuruluşlarının denetleme prosedürlerini daha ayrıntılı hale getirmek, Komisyonu, denetleme yapacak ve cezai müeyyide uygulayacak yetkiye kavuşturmak ve ayrıca mevcut direktifi hukuki açıdan daha anlaşılır kılmaktır. Mevcut direktif, direktif ve tüzük olarak ikiye ayrılmıştır. Yeni direktif, AB üyesi ülkeler ile klas kuruluşları arasındaki ilişkileri düzenlemekte, yeni tüzük ise bir reform dahilinde, AB tanıma düzeni, onay ve tanıma kriterleri, tanınmış otoritelerin sorumlulukları ve verilebilecek cezalar hakkında kurallar getirmektedir.

Liman devleti kontrolü hakkındaki direktifin amacı liman devletlerinin denetim mekanizmalarını daha etkin hale getirerek, risk taşıyan gemilerin üzerindeki baskıyı arttırmak, herbir AB üyesi ülkenin % 25’lik denetim hedefini AB çapında kolektif bir bakış açısı ile arttırmaktır. Geminin denetlenme aralığı, geminin risk profiline (tipi, yaşı, bayrağı, şirketinin geçmiş dönem performansı) göre düzenlenecektir. Örneğin yüksek risk taşıyan gemiler 6 ayda bir, orta risk taşıyan gemiler 12 ayda bir, düşük risk taşıyan gemiler ise 3 yılda bir denetlenecektir.

Deniz trafik izleme ve bilgilendirme sisteminin tesis edilmesi hakkındaki direktifin amacı deniz trafiğine ilişkin bilgi toplanması ve AB ülkeleri arasında bilgi paylaşımına yönelik bir ağ kurulması yoluyla deniz trafiği bilgisinin geliştirilmesi, tekne üzerine tanımlama ve konumlandırma sistemi yerleştirilerek balıkçı teknelerinin ticari gemilerle çatışma riskinin azaltılması, büyük çaptaki kıyı kirlenmesinin sınırlandırılması için barınma yeri ihtiyacı olan gemilere yer tahsisi aşamasında karar verme sürecinin iyileştirilmesidir.

Deniz kazalarına ilişkin soruşturmalar hakkındaki direktifin amacı deniz kazaları ile ilgili teknik soruşturma ve kazalardan dersler çıkarma konularında AB çapında anlaşılır kurallar koyarak deniz güvenliğini geliştirmektir. Halihazırda IMO kuralları, kabul eden ülkelerin, meydana gelen kazaların nedenlerini araştırması ve gelecekte yeniden yaşanmasının engellenmesi konularında yükümlülükler içermektedir. Söz konusu direktif mevcut IMO kurallarını AB hukukuna ithal etmektedir.

Denizde yolcu taşıyanların kaza durumundaki sorumlulukları hakkındaki tüzüğün amacı yolcu gemisi veya feribotlarda meydana gelen kazalarda, yolcuların mağduriyetlerini gidermek için, modern ve değişmez kuralları ortaya koymaktır. IMO’nun “Denizde Yolcu ve Eşya Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesi” AB hukukunun da bir parçasıdır. Yeni düzenleme Atina sözleşmesini destekleyecektir.

Deniz alacakları için gemi sahiplerinin sigorta yükümlülükleri hakkındaki direktifin amacı tüm gemi sahiplerine gemilerinden kaynaklanan ve üçüncü kişilerin uğradığı zararların tazmin edilmesi için sigorta yaptırma yükümlülüğü getirmektir. Söz konusu kurallar ile deniz hukukunda bir boşluk doldurulmuş olacaktır. Zira uluslararası hukukta sigorta konusunda bir zorunluluk bulunmamaktadır. Direktif, IMO’nun “Deniz Alacaklarında Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkındaki Sözleşmeye Protokol (LLMC Protokol 1996)”ünde bulunan sorumluluk limitlerini

şart koşmaktadır. Söz konusu protokolün birçok durumda tarafların mağduriyetini giderdiği değerlendirilmektedir.

Erika paketlerini oluşturan direktif ve tüzükler müteakip bölümlerde daha ayrıntılı bir biçimde anlatılacaktır.

4.2.1.2 Liman devleti kontrolü

Avrupa Konseyi, 19 Haziran 1995 tarihli ve 95/21/EC sayılı direktifle birlik limanlarını kullanan veya üye devletlerin egemenliğindeki sularda seyir yapan gemilerin, uluslararası güvenlik standartları, kirliliğin önlenmesi ve gemide yaşam ve çalışma koşulları açısından liman devleti kontrolüne tabi tutulmasına ilişkin kuralları ortaya koymuştur [32].

Amacı, standartları karşılamayan gemilerin birlik sularına girişini engelleyerek deniz güvenliğini arttırmak olan direktif gereği her üye devlet oluşturacağı ulusal yapısı ile, son 6 ay içinde denetlenmiş gemiler istisna olmak üzere, limanlarına uğrayan diğer ülke bayraklarını taşıyan gemilerin en az % 25'lik bir kısmını denetlemek zorundadır. Bu kapsamda:

- 5 yıl ve daha erken sürede hizmet dışına çıkartılacak petrol tankerleri,
- 12 yaşından büyük dökme yük gemileri,
- Yolcu gemileri
- 10 yaşından büyük gaz ve kimyasal tankerler,

öncelikle denetlenecektir.

Üye devletler saptanacak eksikliklerin düzeltildiğinden emin olmalıdır.

Denetimler sonucu geminin alıkonulması halinde üye devletler, yetkili makamın talimatına karşı gelinmesi sonucunda gerçekleştirilecek eylem, alınacak tedbir ve verilecek cezalar hakkında bilgilendirme yapmalıdır.

Klavuzlar ve liman yetkilileri tespit ettikleri eksiklikleri rapor etmek zorundadırlar.

Üye devletler kendi yetkili makamlarının diğer üye devletlerdeki muadilleriyle işbirliği yapmalarını sağlamalıdır.

Üye devletler 3 aylık dönemler halinde alıkonma rakamlarını yayınlamak zorundadırlar.

Gemileri alıkonan işletmeler yeniden denetlenme giderlerini karşılamak zorundadırlar.

Üye devletler her yıl kaç enspektör çalıştırdıklarını ve limanlarına kaç gemi girdiğini rapor etmek zorundadırlar.

Söz konusu direktif sırasıyla:

- MARPOL, SOLAS ve STCW sözleşmelerinde meydana gelen değişimler paralelinde 98/25/EC direktifi ile [33],

- “Denetlenecek gemilerin seçiminde verilecek öncelikler” açısından 98/42/EC direktifi ile [34],

- “Üye devletler tarafından denetlenen, alıkonulan veya limanlara girişi engellenen gemilere ait bilgilerin ifşa edilmesinin önündeki tüm engellerin kaldırılması”na yönelik 1999/97/EC direktifi ile [35],

- “Belirli potansiyel tehlikeler taşıyan gemilerin tercihen değil, zorunlu olarak denetlenmesine, standartları karşılamakta zorlanan gemilerin üzerindeki denetimlerin sıkılaştırılmasına ve 95/21/EC direktifinin daha etkin uygulanmasına” yönelik 2001/106/EC direktifi ile [36],

- “AB’nin deniz güvenliği, kirliliğin önlenmesi ve gemide yaşam ve çalışma koşullarına ilişkin yasal mevzuatının uygulanmasının geliştirilmesine” yönelik 2002/84/EC direktifi ile [37],

güncellenmiştir.

Erika-III olarak adlandırılan deniz güvenliği paketi içinde yer alan AP ve Konseyin 23 Nisan 2009 tarihli ve 2009/16/EC sayılı “Liman devleti kontrolü” direktifi ile 95/21/EC sayılı direktif yürürlükten kaldırılmıştır [38].

Yeni direktif ile AB, karasularını kullanan fakat yürürlükteki güvenlik standartlarını karşılamayan gemilerin sayısını azaltarak deniz taşımacılığını daha güvenli hale getirmeyi amaçlamaktadır.

Liman devleti kontrolü usullerini ciddi bir biçimde değiştiren direktif, AB limanlarına ve demiryerlerine uğrayan gemilere ve gemilerin mürettebatına uygulanacak, üye devletler uzman denetçiler marifetiyle söz konusu gemilerin denetimlerinin eksiksiz yapılması için gerekli tüm önlemleri alacaklardır.

Balıkçı tekneleri, savaş gemileri, ilkel tasarımlı ahşap gemiler, ticari amaçlarla kullanılmayan devlet gemileri ve gezi yatları bu direktifin kapsamı dışındadır.

Üye devletler, denetlenmesi zorunlu “1. öncelikli” gemilerin tamamını ve denetlenmesi tercihe bağlı “2. öncelikli” gemilerin ise adil oran prensibine göre belli bir oranını denetleyeceklerdir. Bir geminin birlik limanlarına çok seyrek uğruyor olması denetlenmesi için bir öncelik sebebidir.

Geminin tipine ve yaşına, bayrak devletine, şirket performansına, eksikliklerinin sayısına veya daha önce kaç defa alıkonduğuna bakılarak gemiye bir risk profili verilebilir.

Yetkili makam geminin risk profilini temel alarak geminin denetlenip denetlenmeyeceğini karar verecektir. 3 denetleme tipi mevcuttur.

- Gerekli döküman ve sertifikaların gemide bulunup bulunmadığına, geminin genel durumuna, daha önceki denetlemelerde tespit edilen eksikliklerin giderilip giderilmediğine bakıldığı bir “başlangıç denetlemesi”,

- İlk denetleme sonucunda geminin durumunun, ekipmanının ve mürettebatının sözleşmelere uyumsuzluğunun ortaya çıkması halinde “detaylı denetleme”,

- Yüksek risk profiline sahip gemilere veya 12 yaşından büyük yolcu gemileri, dökme yük gemileri, petrol tankerleri veya kimyasal tankerlere “genişletilmiş denetim” uygulanır.

1. öncelik grubuna giren bir gemi, aynı ülkenin bir başka limanına veya 15 gün içinde bir başka AB üyesi ülkenin limanına uğrayacaksa denetleme ertelenebilir. Denetçilerin, geminin veya mürettebatın güvenliğini tehlikeye düşürecek istisnai durumlar bir denetlemenin yapılmaması için geçerli bir sebep oluşturabilmektedir.

Denetlemeler direktifin ekinde bulunan güvenlik ve emniyet hususlarına göre yapılır, denetleme sonucunda denetçi hazırladığı raporun bir nüshasını kaptana verir.

Üye devletler, Paris MoU gereği yayınlanan siyah ve gri listelerde bulunan ülkelerin bayraklarını taşıyan gemilerden siyah listede bulunan bayraklar için son 36 ay içinde, gri listede bulunan bayraklar için son 24 ay içinde bir AB veya Paris MoU’ya taraf bir ülkenin limanında/demiryerinde iki defadan fazla alıkonulan veya faaliyetleri yasaklananların, AB limanlarına girişlerine izin vermeyeceklerdir.

Yetkili makamlar, denetlemelerde tespit edilen hususların sözleşmelere uyumlu bir şekilde giderildiğinden emin olmalı, eğer eksiklikler güvenliğe, sağlığa veya çevreye karşı tehlike oluşturuyorsa gemiyi alıkoymalı veya faaliyetlerine mücadele etmemelidir.

Yetkili makamın kararlarına karşı geminin donatanının ve üye ülkedeki temsilcisinin itiraz hakkı bulunmaktadır. İtiraz, alıkonulma veya giriş yasağı kararının askıya alınması için yeterli olmamakla beraber, eğer geminin donatanı veya işletmecisi yetkili makamı gemisinin sözleşme koşullarına uyduğu konusunda ikna edebilirse koyulan yasak kaldırılabilir.

Komisyon denetleme sonuçlarına ilişkin veritabanını sürekli olarak güncelleyerek yayınlacaktır.

4.2.1.3 Tek cidarlı petrol tankerlerinin yasaklanması

AP ve Konseyin 18 Şubat 2002 tarihli ve (EC) No 417/2002 sayılı tüzüğü ile tek cidarlı petrol tankerlerinin yerine çift cidarlı veya eşit özelliklere sahip petrol tankerlerinin hizmete sokulması süreci hızlandırılmıştır. 1999 yılında meydana gelen Erika kazası sonrasında Komisyon tarafından, deniz yoluyla petrol taşımacılığı sektörünün güvenliğinin artırılmasına yönelik kabul edilen paketin bir parçası olan söz konusu tüzük ile daha önce yayınlanan (EC) No 2978/94 sayılı tüzük yürürlükten kaldırılmıştır [39].

Petrol tankerlerinde tek cidar yerine çift cidar kullanılması bir kaza durumunda denize petrol yayılma riskini önemli ölçüde azaltmaktadır.

1989 yılında meydana gelen Exxon Valdez kazasının ardından ABD, Petrol Kirliliği Kanunu'nu (OPA) kabul ederek tek cidarlı tankerlerin belli bir takvime göre (yaş kriteri göz önünde bulundurularak 2005, 2010 ve 2015 yıllarında kademeli olarak) hizmet dışına ayrılmasını tek taraflı olarak zorunlu kılmıştır.

ABD'nin aldığı önlemlerin ardından IMO da 1992 yılında MARPOL73/78'de yaptığı değişiklikle, 1996 yılından itibaren inşa edilecek 600 DWT ve üzerindeki petrol tankerlerinin çift cidarlı olması zorunluluğunu getirmiştir. Bu tarihten önce inşa edilmiş ve 20.000 DWT ve üzerindeki petrol tankerlerinin ise eğer ayrılmış balast tankları yoksa en geç 25 yaşına kadar, ayrılmış balast tankı olanların ise en geç 30 yaşına kadar çift cidarlı hale getirilmesini şart koşmuştur. Tek cidarlı bir tankerin çift

cidarlı hale getirilmesi neredeyse imkansız olduğundan aslında bu yaş limitleri söz konusu gemilerin hizmet dışına ayrılma zamanları olarak değerlendirilebilir.

ABD'nin takviminin uluslararası takvime göre çok daha erken bir tarihte (2005 yılında) tek cidarlı tankerleri yasaklaması nedeniyle ABD sularında çalışamayan gemilerin dünyanın diğer yerleri gibi AB sularında da tehlike oluşturacak şekilde faaliyet gösterme ihtimali ortaya çıkmıştır.

2002 yılında gerçekleşen Prestige kazasının ardından Komisyon tek cidarlı petrol tankerlerinin hizmet dışına ayrılması sürecini hızlandırmıştır. Söz konusu tankerlerin AB sularına girişi aşağıdaki takvime göre yasaklanmıştır.

Çizelge 4.1 : AB sularında tek cidarlı petrol tankerlerinin yasaklanma takvimi.

KATEGORİ 1	1980 ve öncesinde inşa edilenler için 2003 1981'de inşa edilenler için 2004 1982 ve sonrasında inşa edilenler için 2005
KATEGORİ 2 VE 3	1975 ve öncesinde inşa edilenler için 2003 1976'da inşa edilenler için 2004 1977'de inşa edilenler için 2005 1978 ve 1979'da inşa edilenler için 2006 1980 ve 1981'de inşa edilenler için 2007 1982'de inşa edilenler için 2008 1983'de inşa edilenler için 2009 1984 ve sonrasında inşa edilenler için 2010
<u>Kategori 1:</u> 20.000 DWT ve üzeri tonaja sahip olup ham petrol, fueloil, ağır dizel veya yağlama yağı taşıyan, ayrıca 30.000 DWT ve üzeri tonaja sahip olup yukarıdakiler haricinde başka bir petrol çeşidi taşıyan petrol tankerlerinden MARPOL Ek-1 gereklerini karşılayamayanlar. <u>Kategori 2:</u> 20.000 DWT ve üzeri tonaja sahip olup ham petrol, fueloil, ağır dizel veya yağlama yağı taşıyan, ayrıca 30.000 DWT ve üzeri tonaja sahip olup yukarıdakiler haricinde başka bir petrol çeşidi taşıyan petrol tankerlerinden MARPOL Ek-1 gereklerini karşılayanlar. <u>Kategori 3:</u> 5.000 DWT ve üzeri fakat kategori 1 ve 2'deki tonajlardan daha küçük gemiler.	

Tüzük, taşıdığı bayrak ne olursa olsun, bir üye devletin egemenliği altındaki liman, açık deniz terminali veya demiryerine giren/çıkan 5.000 DWT ve üzerindeki tüm tankerleri kapsamaktadır.

2005 yılında 15 yaşına ulaşmış tüm petrol tankerleri için yapılacak durum değerlendirmesi sonucu söz konusu tek cidarlı tankerlerin yapısal zayıflıklarının tespit edilmesi kararlaştırılmıştır.

ABD’li National Research Council’in yaptığı araştırmaya göre 1990 OPA gereği tek cidarlı tankerlerden çift cidarlı tankerlere dönüşümün taşımacılık maliyetlerini %10 arttırdığı, bunun ise petrol maliyetlerine % 5-10’luk bir ilave yük getirdiği görülmüş, bununla birlikte söz konusu maliyet artışlarının petrol ürünlerinin perakende satış fiyatları üzerinde sadece % 1’lik artışa neden olduğu tespit edilmiştir. Erika ve Prestige kazaları ardından yaşanan çevre felaketleri gözönüne alındığında maliyet artışının ihmal edilebilir düzeyde kaldığı değerlendirilmektedir.

4.2.1.4 Gemi klas ve sörvey kuruluşları

22 Kasım 1994 tarihli ve 94/57/EC sayılı Konsey direktifi ile gemilerin denetlenmesi, sörveyi ve belgelendirilmesi konularında, SOLAS 74’de meydana gelen değişikliklere daha iyi uyum sağlanması ve özellikle tekne, makina ve elektrik donanımı hususlarında daha etkin bir uygulama için yeni kurallar tesis edilmiştir [40].

Söz konusu direktif ile, üye devletler ile tanınmış kuruluşlar arasındaki ilişkiler düzenlenmiş, üye devletlerin bu kuruluşları sıkı bir şekilde kontrol etmesi, gerektiğinde yetkilerini iptal etmesi öngörülmüştür. Burada amaç klas kuruluşlarının, ticari menfaatleri olan gemi sahiplerinin, gemi inşa sanayinin, vb. çevrelerin etkisinde kalmadan çalışmasını sağlamaktır.

Denetim, sörvey ve belgelendirme yapacak kuruluşların sahip olması gereken kriterler direktifin ekinde yer almaktadır. Direktifte üye devletlerin söz konusu kuruluşları yetkilendirme, yetkilerini güncelleme veya iptal etme insiyatifine sahip olduğu belirtilmektedir. Klas kuruluşları mevcut standartları geliştirmek ve eşgüdümü sağlamak için birbirleriyle işbirliği içinde olacaklar, standartlar üzerine yapacakları çalışmaları düzenli olarak Komisyona rapor edeceklerdir.

Erika-III deniz güvenlik paketinin bir parçası olan gemi denetim ve sörvey kuruluşları için ortak kurallar ve standartlara yönelik 23 Nisan 2009 tarihli ve 2009/15/EC sayılı direktife ilave olarak yine 23 Nisan 2009 tarihli ve (EC) No 391/2009 sayılı tüzük ile 94/57/EC sayılı direktif yürürlükten kalkmıştır.

AP ve Konseyin 23 Nisan 2009 tarihli ve 2009/15/EC sayılı “Gemi denetim ve sörvey kuruluşları ile bunlarla ilgili denizcilik idareleri için ortak kural ve standartlar” konulu direktifi, gemilerin denetim, sörvey ve belgelendirilmelerini yapan kuruluşlar ile devletlerin yetkili idareleri arasındaki ilişkinin uyumlu yasal bir çerçevede yürütülmesini amaçlamaktadır [41].

Üye devletler yetkili idarelerinin, uluslar arası sözleşmelerin gemilerin denetim, sörvey ve belgelendirilmeleri ile ilgili hükümlerini yerine getirmelerini sağlayacaktır.

Üye devletler, bayraklarını taşıyan gemilerin denetim, sörvey ve belgelendirilmeleri için sadece tanınmış kuruluşları görevlendireceklerdir. Bunun yanında bir takım teknik konularla ilgili olarak yeterli tecrübe ve personele sahip özel sektör kuruluşlarını da yetkili idareleri tarafından onaylanmak suretiyle kullanabileceklerdir.

Bir üye devlet, kendisine yapılan tanınmış kuruluş yetki taleplerini reddetmemelidir. Bununla birlikte objektif ve ayrımcı olmayan kriterlere göre bazı sınırlamalar koyabilir.

Üçüncü ülkelerde bulunan tanınmış kuruluşlar, eğer AB üyesi yetkili idarelere hizmet sunumu için talepte bulunurlarsa, bu talep karşılıklılık (mütekabiliyet) ilkesine göre değerlendirilecektir.

Üye devletin yetkili idaresi, tanınmış kuruluşu resmi sözleşme ile yetkilendirecek, söz konusu sözleşmede mali sorumluluklar, tanınmış kuruluşun denetlenme usulleri, vb. hususlar yer alacaktır.

Üye devlet yetkilendirdiği tanınmış kuruluşu Komisyona bildirecek, Komisyon ise bunu diğer tüm üye devletlere yayacaktır.

Üye devletler tanınmış kuruluşların görevlerini etkin bir şekilde yerine getirdiğini iki yılda bir yapacağı denetleme ile kontrol edecek, sonucunu Komisyona bildirecektir.

Bir üye devletin yaptığı liman devleti kontrolü esnasında gemiye verilen bir belgenin uluslararası sözleşmelerin gereklerini karşılamadığı veya hatalı olduğu tespit edilirse diğer üye devletler ve Komisyon bilgilendirilecektir.

AP ve Konseyin 23 Nisan 2009 tarihli ve (EC) No 391/2009 sayılı “Gemi denetim ve sörvey kuruluşları için ortak kural ve standartlar” konulu tüzüğü ile, söz konusu

kuruluşların tanınma kriterleri, sorumlulukları, verilebilecek cezalar, yetkilerinin dondurulması/iptal edilmesine ilişkin ortak kural ve standartlar getirilmektedir [42].

Tüzük ile, bir kuruluşu yetkilendirmek isteyen üye devlet, Komisyona talepte bulunacak, üye devlet ve Komisyon durumunu değerlendirecek, söz konusu kuruluşun belli kriterleri karşıladığı (hukuki kişiliğinin, profesyonel yeterliliğinin ve tecrübesinin bulunması, bağımsız olması, etik kurallarına göre yönetilmesi ve belgelendirilmiş kalite yönetim sistemine sahip olması) görülecektir. Verilen yetki kuruluşun özelliklerine göre belirli sınıf ve tonajdaki gemilere göre sınırlandırılacaktır.

Komisyon, yetki verilmiş tanınmış kuruluşların özellikle deniz emniyeti ve deniz kirliliğinin önlenmesine ilişkin konularda gerekli kriterleri karşılamadığını tespit ederse durumunu düzeltmesi için uyarıda bulunabilecek, eğer tanınmış kuruluşun tüzük kurallarını ciddi şekilde sürekli ihlal ettiğini, düşük performans gösterdiğini veya bilerek Komisyonu yanlış veya eksik bilgilendirdiğini tespit ederse kuruluşun son üç yıldaki ciro ortalamasının %5'ini geçmeyecek şekilde para cezası verebilecektir.

4.2.1.5 Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı (EMSA)

27 Haziran 2002 tarihli ve (EC) No 1406/2002 sayılı tüzük ile kurulan ve 2003 yılında faaliyetlerine başlayan EMSA ile, AB çapında deniz güvenliğinin etkin şekilde sağlanması ve gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesi amaçlanmaktadır [43].

EMSA'nın görevleri:

- Deniz güvenliği ve gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesi ile ilgili kuralların, uluslararası düzenlemelerin gelişimi ve araştırma projelerinin analizi neticesinde meydana gelen değişimlere bağlı olarak yeniden oluşturulması/güncellenmesi konusunda Komisyona yardımcı olmak,
- Üye devletleri ziyaret ederek liman devleti kontrollerinin usulüne uygun yapılıp yapılmadığını takip etmek, Paris MoU çerçevesinde ele alınacak teknik konularda Komisyona destek olmak,
- Üye devletlere birlik müktesebatının uygulanmasında teknik destek sağlamak,

- Mevcut veritabanlarını kullanmak ve gerektiğinde yenilerini oluşturmak suretiyle deniz güvenliği, deniz trafiği ve deniz kirliliği alanlarında teknik veri toplamak ve bunların değerlendirilmesi sonucu elde ettiği tarafsız sağlam ve mukayeseli bilgiyi Komisyonun ve üye devletlerin kullanımına sunmak,
- Birlik limanlarına girişi yasaklanan gemiler ile ilgili altı ayda bir liste yayınlamak, kanunsuz hareketlerde bulunan gemilerin üye devletler tarafından tespit ve takip edilmesine yardımcı olmak,
- Üye devletler ve Komisyon arasındaki işbirliğini kolaylaştırmak açısından deniz trafiğini izleyebilmek için gerekli görevleri yerine getirmek,
- Üye devletler ve Komisyonla işbirliği içinde, deniz kazalarını soruşturmak ve kaza raporlarını analiz etmek için ortak metodoloji geliştirmek,
- Aday ülkelerin deniz güvenliği alanındaki birlik müktesebatını uygulamalarına yönelik teknik destek kapsamında ihtiyaç duyulan eğitim faaliyetlerini icra etmektir.

Erika ve Prestige kazalarından sonra 2004 yılında EMSA'ya yeni görevler verilmiştir. Bunlar:

- Kirlilikle mücadele mekanizması kurarak herhangi bir kaza durumunda ilgili üye devlete temizlik çalışmalarında yardımcı olmak,
- Kirliliğe hazırlık ve müdahale faaliyetlerine yönelik eylem planı hazırlamaktır.

EMSA görevlerini yerine getirmek için üye ülkelere ziyaretler yaparak, faaliyetlerini yıllık raporlar halinde Komisyona ve ilgili ülkeye göndermektedir.

4.2.1.6 Güvenli denizler komitesi

Deniz güvenliği ile ilgili konularla sürekli olarak ilgilenecek ve alınacak tedbirlerin devamlılığını sağlayacak bir komiteye ihtiyaç duyulduğundan, 5 Kasım 2002 tarihli ve (EC) No 2099/2002 sayılı tüzükle “Güvenli denizler ve gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesi komitesi (COSS) kurulmuştur [44].

Söz konusu tüzükle amaçlanan:

- Deniz güvenliği ile ilgili olarak farklı zamanlarda kurulmuş birden fazla komiteyi tek çatı altında toplamak,

- Uluslararası kurallarda meydana gelen değişmelerin birlik müktesebatına ithal edilmesi sürecini hızlandırmak ve basitleştirmektedir.

COSS, AB standartlarının dünyanın gerisinde kalmasının önlenmesi maksadıyla, uluslararası seviyede gerçekleşen mevzuat değişikliklerini takip ederek, gerekli güncellemelerin yapılmasını sağlayacaktır.

Komite, ihtiyaç duyulduğunda, Komisyon veya bir üye devletin önerisiyle, konunun tartışılması ve bir görüş birliği oluşturulması için olağanüstü toplanabilmektedir.

Komite, bir üye ülkeden, uluslararası bir kural değişikliğini kabul etmesini, uygulama sürecini askıya almasını veya ertelemesini talep edebilmektedir.

4.2.1.7 Gemi trafiği izleme, kontrol ve bilgi sistemi

AP ve Konseyin 27 Haziran 2002 tarihli ve 2002/59/EC sayılı “Birlik gemi izleme ve bilgi sisteminin kurulması” konulu direktifi deniz kazalarını ve kirliliğini önlemeyi, kazaların gerçekleşmesi durumunda deniz ve kıyı çevresine, ekonomiye ve toplum sağlığına olan etkilerini azaltmayı amaçlamaktadır [45].

Erika-II deniz güvenlik paketinin bir parçasını oluşturan direktif, tehlikeli madde taşısın veya taşımasını, 300 grosston ve üzerindeki tüm gemileri kapsamaktadır. Savaş gemileri, balıkçı tekneleri, 45 metreden kısa gezi tekneleri, 5.000 tondan küçük yakıt gemileri kapsam dışındadır.

Direktif gereği, birlik üyesi bir ülkenin limanına uğrayacak geminin işletmecisi, gemi ile ilgili birtakım bilgileri (kimliği, gemide bulunanların sayısı, varış limanı, tahmini varış zamanı, vb.) en az 24 saat önceden bildirmelidir.

1 Temmuz 2002 ve sonrasında inşa edilen ve birlik üyesi ülke limanlarına uğrayan gemiler:

- Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) ve
- Kazaların soruşturulmasını kolaylaştırmaya yönelik Sefer Verisi Kayıt Cihazı (VDR) bulunduracaklardır.

Üye devletler en geç Haziran 2007 sonuna kadar AIS ve VDR bilgisini işleyecek donanımı ve personeli oluşturacaklar, en geç Haziran 2008 sonuna kadar da ulusal sistemlerini diğer AB üyesi ülkeler ile bütünleşmiş hale getireceklerdir.

Direktifin uygulanmasına yönelik tüm gerekli donanımın temini ve kıyıda konuşlu kontrol merkezlerinin tesisi en geç 2007 yılı sonuna kadar tamamlanacaktır.

Tehlikeli madde taşıtanlar, taşıttıkları kargoya ait detaylı ve doğru bilgiyi yükleme işleminden önce kaptana veya taşıyana verecekler, taşıyan, acenta veya kaptan taşıtanın kendisine verdiği bilgiyi yetkili idarelere aktaracaktır.

Kazaya/olaya karışan, bilgilerini doğru olarak rapor etmeyen, limana girişine izin verilmeyen tehlikeli madde taşıyan bir geminin varlığından haberdar olan üye devlet diğer ilgili üye devlet/devletlere haber verecektir.

Üye devletler, yaşanan bir kazanın etkilerinin azaltılması için, uluslararası hukuk çerçevesinde, geminin işletmecisi, kaptanı ve yükün sahibi ile işbirliği içinde gerekli tüm önlemleri alacaktır.

Bu direktif gereği kötü hava ve deniz şartlarında üye devletlerin limanlarından çıkışa izin vermemeleri mümkün olabilecektir.

Gemi trafik hizmetlerinin kapsamına giren tüm gemiler bu hizmetleri kullanmalı, üye devletler ise hizmetlerin eksiksiz verilebilmesi için gerekli teknik altyapıyı kurmalı ve personeli görevlendirmelidir.

Üye devletler arasında gemiler ve yükleri hakkındaki bilginin elektronik ortamda anında paylaşılabilmesi için işbirliği tesis edilmelidir.

Üye devletler, direktif gereği bildirimlerin yapılacağı yetkili idarelerini, liman idarelerini ve kıyı istasyonlarını belirleyeceklerdir.

Söz konusu direktif, Erika-III deniz güvenliği paketi kapsamında, deniz trafiğine ilişkin bilgi toplanması ve AB ülkeleri arasında bilgi paylaşımına yönelik bir ağ kurulması amacıyla kabul edilen 23 Nisan 2009 tarihli ve 2009/17/EC sayılı “Deniz trafik izleme ve bilgilendirme sisteminin tesis edilmesi” hakkındaki direktif ile güncellenmiştir [46].

Yeni direktif gereği deniz bilgi değişim sisteminin (SafeSeaNet) AB içinde standart hale gelmesi sağlanacak, uzak mesafedeki gemilerin izlenmesi ve tanımlama bilgilerinin toplanması için Avrupa Uzun Mesafe Tanımlama ve Takip Sistemi (LRIT) merkezi kurulacak, boyu 15 metreden uzun tüm balıkçı gemilerine Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) yerleştirilecektir.

Barınma yeri ihtiyacı olan gemilere yer tahsisine yönelik ayrıntılı kurallar belirlenecek, geminin durumunu bağımsız bir şekilde değerlendirerek korunup korunmayacağına karar verecek bir idare belirlenecek, kıyı kesiminin fiziki, sosyo-ekonomik ve çevresel karakteristiklerinin tanımlanmasını kapsayan bilgilerin toplanması sağlanacak, ilgili tarafların barınma yerinin neresi ve yetkili makamın kim olduğu hakkında daha iyi bilgilendirilmeleri sağlanacaktır.

Ayrıca deniz ulaşımı için yüksek risk taşıyan buz oluşumlarının vermesi muhtemel zararların önlenmesi için gerekli bilgiler toplanacak ve kullanılacaktır.

Bir kaza durumunda gemiye barınma yeri tahsis edilmesinin çevre ve deniz kirliliğinin sınırlandırılmasına büyük katkı sağlayacağı, Komisyon tarafından geliştirilen ve EMSA tarafından işletilen SafeSeaNet ağının tehlikeli ve kirlletici yük taşıyan gemilerin hareketlerinin izlenmesine yardımcı olacağı değerlendirilmektedir.

AB bayraklı gemilerin kimlik ve mevki bilgilerini dünyanın neresinde olursa olsun toplayıp dağıtabilecek, ayrıca Avrupa kıyısından 1000 deniz mili açığa kadar gemileri takip edebilecek, AB tarafından finanse edilen, EMSA, Komisyon ve milli idareler tarafından işletilen, LRIT bilgisinin yönetilmesini sağlayacak bir merkez 2009 yılı içinde hizmete girmiştir.

4.2.1.8 Uluslararası güvenli yönetim sistemi (ISM) kodu

ISM Kodu'nun amacı denizcilik şirketlerinde, gemilerin güvenli işletimini ve kirliliğin önlenmesini sağlayacak bir yönetim sistemi tesis etmektir. Kod, IMO tarafından kabul edilmiş ve SOLAS 74'e dokuzuncu bölüm olarak ithal edilmiştir.

15 Şubat 2006 tarihli ve (EC) No 336/2006 sayılı tüzükle ISM'in uygulanması tüm üye devletler için zorunlu hale getirilerek doğru, sıkı ve aynı şekilde uygulanması amaçlanmıştır [47].

Söz konusu tüzük:

- AB bayrağı taşıyan yük gemilerine,
- AB bayrağı taşıyan ve ulusal/uluslararası sefer yapan yolcu gemilerine,
- Bayrağı ne olursa olsun kıyısız sefer yapan yük gemilerine,
- AB üyesi bir ülke sorumluluğundaki taşınabilir açıkdeniz petrol sondaj platformlarına uygulanır.

- Üye ülkelere ait devlet hizmetindeki ticari olmayan gemiler ve savaş gemilerine,
- 12 kişiden fazla yolcu taşımayan ve ticari amaçla kullanılmayan, yelkenli, yat, gezi teknesi, vb. makine ile yürütülmeyen gemilere,
- Balıkçı teknelerine
- 500 gross tondan küçük yük gemileri ve taşınabilir açık deniz petrol sondaj platformlarına,
- 98/18/EC madde 4’de geçen, C ve D sınıfında yer alan, ro-ro yolcu gemileri hariç, yolcu gemilerine uygulanmaz.

Üye ülkeler ISM kodunun B bölümündeki ve EK-II’deki belgelendirme ve onaylama ile ilgili şartları yerine getireceklerdir.

Bir üye devlet, bazı şirketlerinin ISM kodunun birtakım gerekliliklerini uygulamada zorlanacağını düşünürse, bu gerekliliklere eş tedbirler alarak deregasyon kullanabilir. Ayrıca alternatif belgelendirme ve onaylama prosedürleri tesis edebilir. Bu durumda üye devlet tarafından Komisyona bilgi verilmelidir.

Üye devletler her iki yılda bir, ISM kodunun uygulanmasına ilişkin Komisyona rapor vermeli, Komisyon bu raporları derleyerek hazırlayacağı konsolide raporu AP ve Konseye göndermelidir.

4.2.1.9 Bayrak devleti uygulamaları

AP ve Konseyin 23 Nisan 2009 tarihli ve 2009/21/EC sayılı “Bayrak devleti gerekliliklerine uyum” konulu direktifi, AB’ye üye devletlerin bayrak devleti olarak görevlerini daha etkin bir şekilde yerine getirmelerini amaçlamakta, ayrıca üye devlet bayrağını taşıyan gemilerin deniz güvenliği ve deniz ve çevre kirliliği konusunda ilerleme göstermelerini hedeflemektedir [48].

Bir üye devlet, bir gemiye bayrağını taşıma izni vermeden önce, o geminin uluslararası kural ve düzenlemelere uyduğunu kontrol edecektir. Özellikle geminin güvenlik kayıtlarına bakacak, gerekiyorsa bir önceki bayrak devletine önemli bir eksikliği olup olmadığını soracaktır. Bu durumda kendisinden bilgi istenen devlet en kısa sürede bu bilgiyi yeni bayrak devletine iletecektir.

Eğer bir üye devletin bayrağını taşıyan bir gemi herhangi bir limanda alıkonursa, üye devletin yetkili idaresi o geminin ilgili IMO sözleşmelerine uyumlu hale getirildiğini takip ve kontrol edecektir.

Üye devletler aşağıdaki bilgilerin her zaman güncel ve ulaşılabilir bir şekilde bulundurulmasını sağlayacaktır.

- Geminin özellikleri (adı, IMO numarası, vb.)
- Sörvey ve denetleme tarihleri (ilave ve tamamlayıcı sörveyler de dahil olmak üzere)
- Klas kuruluşu bilgisi
- Liman devleti kontrolü sonuçları (tespit edilen eksiklikler, alıkonmalar, vb.)
- Üye devletin bayrağından çıkan gemilere ait bilgiler

Üye devletlerin yetkili idareleri IMO tarafından en az yedi yılda bir denetlemeye tabi tutulacak ve denetleme sonuçları kamuoyuna duyurulacaktır.

Üye devletler, 17 Haziran 2012 tarihinden itibaren yetkili idarenin bayrak devleti faaliyetlerinin operasyonel safhaları için bir kalite yönetim sistemi uygulayacaklardır.

Paris MoU gereğince siyah listede bulunan veya iki yıl ardı ardına gri listeye giren üye devletler bayrak devleti olarak gösterdikleri kötü performansın nedenlerini bir rapor ile açıklayacaklardır. Bu rapor Komisyona, memorandum raporunun yayınlanmasından en geç 4 ay sonra gönderilmeli, gemilerin alıkonmasına veya siyah/gri listeye girmelerine neden olan sebepleri içermelidir.

17 Haziran 2012 tarihinden itibaren her beş yılda bir Komisyon söz konusu direktifin uygulanışı ile ilgili gelişmeleri AP ve Konseye rapor edecek, COSS faaliyetlerinde Komisyona yardım edecektir.

4.2.1.10 Yolcu gemileri için güvenlik kuralları ve standartları

Konsey, 17 Mart 1998 tarihli ve 98/18/EC sayılı direktif ile AB içi taşımacılık yapan yolcu gemileri için güvenlik kural ve standartları tesis etmiş, ayrıca uluslararası taşımacılık yapan yolcu gemilerine yönelik güvenlik kural ve standartlarının belirlenebilmesi için uluslararası olarak yapılabilecekleri ortaya koymuştur [49].

Yakın geçmişte yaşanan ve birçok kişinin ölümüyle sonuçlanan deniz kazaları sonucunda denizde yolcu taşımacılığına ilişkin güvenliğin geliştirilmesi amacıyla hazırlanan direktif:

- Yeni inşa edilen yolcu gemilerine,
- 24 metreden uzun mevcut yolcu gemilerine
- Yüksek hızlı yolcu gemilerine,

AB içi deniz taşımacılığında kullanılmaları durumunda taşıdığı bayrağa bakılmaksızın uygulanacaktır.

Direktif ile yolcu gemileri, seyir yaptıkları sahanın kıyıdan uzaklığına bağlı olarak A, B, C ve D şeklinde 4 sınıfa ayrılmıştır. Yüksek hızlı yolcu gemileri HSC gereği ayrıca sınıflandırılmışlardır.

Direktif, yeni ve eski tüm yolcu gemilerine uygulanacak ortak kuralları, sadece yeni gemilere uygulanacak kuralları ve sadece yüksek hızlı yolcu gemilerine uygulanacak kuralları içermektedir. Ayrıca direktifle, Komisyona önceden bilgi vermek kaydıyla uygulanabilecek ilave emniyet kuralları ve istisnalar da belirlenmiştir.

Yeni ve eski yolcu gemileri, bayrak devletince görevlendirilen veya yetkilendirilen tanınmış kuruluşlar tarafından denetlenecek, bayrak devletinden bir yılı geçmeyen süreler için direktifin şartlarına uyduklarına ilişkin güvenlik belgesi alacaklardır. Yüksek hızlı yolcu gemileri için HSC kodunun gerekliliklerini karşıladığını gösteren ayrı bir belge ve çalışma izni verilecektir.

Söz konusu direktif, “AB içi taşımacılıkta engelli yolcuların güvenliğine” yönelik olarak 2003/24/EC sayılı direktif ile güncellenmiştir [50].

29 Nisan 1999 tarihli ve 1999/35/EC sayılı “Düzenli hat ro-ro gemilerine ve yüksek hızlı yolcu gemilerine uygulanacak zorunlu sürveyler” konulu direktif, söz konusu gemilerin daha güvenli işletimini amaçlamakta, herhangi bir kaza durumunda üye devletlerin soruşturmayı yürütme veya başka üye ülkelerle işbirliği yapma koşullarını belirlemektedir [51].

Direktif gereği ro-ro gemileri ve yüksek hızlı yolcu gemileri:

- Bayrak devleti tarafından IMO sözleşmeleri gereği verilen zorunlu belgeleri taşımak,

- Klas standartlarına uygun olmak (tekne, makine ve elektrik donanımı açısından),
- VDR bulundurmak,
- Özel stabilite gerekliliklerini karşılamak zorundadırlar.

Üye devletler bu tarzda taşımacılık yapan gemileri için direktifin EK-1 ve 3'ünde yer alan özel başlangıç sürveyini gemi hizmete girmeden önce, gemi hizmette ise direktifin yayınlanmasından itibaren 12 ay içinde yaptırmak, sonrasında EK-3 gereği 12 aylık düzenli sürveylerini devam ettirmek, ayrıca gemi önemli bir onarım veya modifikasyon geçirdiğinde veya sınıfı, işletmecisi veya bayrağı değiştiğinde ilave sürveye tabi tutmak zorundadır.

Söz konusu sürveylerin uygulandığı gemilerin liman devleti denetimleri kapsamında yer alan genişletilmiş denetimden muaf olacağı belirtilmiştir.

Sürveyler esnasında eksiklik tespit edilirse ev sahibi ülkeler, işletmecinin eksikliklerini gidermesi için gerekli tedbirleri almasını sağlayabilir, aksi durumda faaliyetlerini engelleme hakkı bulunmaktadır.

Direktif ile, bayrak devleti ve ev sahibi ülkenin işbirliği içinde uyumlu çalışmasına yönelik ortak hareket edecekleri hususlar da belirlenmiştir.

Söz konusu direktif, “zaman içinde yürürlüğe giren veya güncellemeler yapılan uluslararası sözleşmelere bağlı olarak sürvey sisteminde meydana gelen değişiklikler” kapsamında 2002/84/EC sayılı direktif ile güncellenmiştir [37].

AP ve Konseyin 6 Mayıs 2009 tarihli ve 2009/45/EC sayılı direktifi ile 98/18/EC sayılı direktif temel esasları aynı kalmak suretiyle yeniden yayınlanmıştır. [52].

4.2.1.11 Kaza durumunda yolcu gemisi donatanlarının sorumlulukları

23 Nisan 2009 tarihli ve (EC) No 392/2009 sayılı tüzük ile, zarara uğrayan yolcuların zararlarının tazminini sağlamak ve deniz taşımacılığındaki emniyeti attırmak amacıyla birlik bünyesinde denizde taşınan yolculara ilişkin bir sorumluluk ve sigorta rejimi getirilmektedir [53].

Söz konusu tüzük, yolcuların ve eşyaların denizde taşınmasına ilişkin 1974 Atina Sözleşmesi'ni (2002'de güncellenmiştir) ve IMO'nun Atina Sözleşmesi'nin uygulanmasına ilişkin 2006 yılında kabul ettiği kararları temel almaktadır.

Tüzüğün kapsamı, tüm uluslararası taşımacılığa ve tek bir üye devlet içinde A ve B sınıfı gemilere,

- Gemi, üye devletin bayrağını taşıyor veya üye devletin siciline kayıtlıysa,
- Taşıma sözleşmesi üye devlet sınırları içinde imzalanmışsa,
- Kalkış/varış noktası sözleşmede bir AB limanı olarak belirtilmişse uygulanacaktır.

Üye devletler iç hatlarında taşımacılık yapan şirketlere bu tüzüğü herhangi bir sınırlama olmaksızın uygulayabilirler.

Gemi kazalarından (batma, çarpışma vb.) dolayı meydana gelen zararlar için, kurtulan kazazedeler veya kurbanların bakmakla yükümlü oldukları kişiler, taşıyıcının hatasını ispat etme yükümlülükleri olmaksızın öncelikle avans, sonrasında ise otomatik tazminat alabilirler. Kaza ile yaralanma (yolcunun güvertede düşmesi vb.) durumlarında, kazazede taşıyıcının hatasını ispat etmekle yükümlüdür.

Tüm taşıyıcılar sigortalı olmalı ve mağdurlar tazminatlarını doğrudan sigortadan talep edebilmelidirler.

Taşıyıcıların sorumluluk limitleri LLMC 76 (1996) gereğince belirlenecektir.

Taşıyıcılar yolcuları bu tüzük kapsamındaki hakları konusunda açık ve kısa şekilde bilgilendirilecektir.

Geçiş dönemi istisnaları kapsamında, eğer taşıma tek bir üye devletin sınırları içinde gerçekleşiyorsa üye devletler tüzüğün uygulanmasını

- A sınıfı gemiler için en fazla 4 yıl,
- B sınıfı gemiler için en geç 31 Aralık 2018'e kadar geciktirebilirler.

Atina Sözleşmesi'nin birlik tarafından kabul edildiği tarihte, fakat en geç 31 Aralık 2012 tarihine kadar yürürlüğe girecek söz konusu tüzük ile, yeterli sorumluluk sigortasına sahip olmayan operatörler için mali yükler artmakla birlikte, AB üyesi ülkelerden hareket eden, AB üyesi ülkelerin bayrağını taşıyan gemilerde seyahat eden veya AB üyesi ülkelere gelen diğer gemilerde bulunan tüm yolcular sigorta güvencesine kavuşmuş olacaktır.

4.2.1.12 Ayrılmış balast tankına sahip petrol tankerlerinde balast boşluklarının tonaj ölçümü

21 Kasım 1994 tarihli ve (EC) No 2978/94 sayılı Konsey tüzüğü ile IMO'nun A.747 (18) nolu kararını uygulayarak, deniz taşımacılığında çevre dostu petrol tankerlerinin kullanılması amaçlanmaktadır [54].

IMO kararı, petrol tankerlerinin ayrılmış balast tanklarının kapasitelerinin gemilerin gross tonajından düşülmesini ve liman ve römorkaj ücretlerinin bu tonaj üzerinden alınmasını öngörmektedir. Tüzük, IMO kararının uygulanmasıyla ayrılmış balast tankı kullanımını özendirmeyi hedeflemektedir.

Söz konusu tüzük,

- Ayrılmış balast tankına sahip petrol tankerlerini (çift cidarlı petrol tankerleri dahil) ve
- 1969 Gemilerin Tonaj Ölçümleri Sözleşmesi'nin gereklerini karşılayan ve uluslararası tonaj belgesine sahip gemileri kapsamaktadır.

Liman ücretlerinin gross tonaja göre hesaplandığı durumlarda, IMO kararının gereklerini karşılayan tankerlerden alınan ücretlerin, aynı gross tonajdaki ayrılmış balast tankına sahip olmayan tankerlerden alınan ücretlere kıyasla en az %17 daha ucuz olması gerekmektedir.

4.2.1.13 Deniz donanımı

20 Aralık 1996 tarihli ve 96/98/EC sayılı Konsey direktifinin amacı, SOLAS 74 gereği gemiler üzerinde bulundurulması gereken ve özellikle güvenliğe ve kirliliğin önlenmesine yönelik donanımın üye devletler tarafından aynı şekilde bulundurulmasını sağlamaktır [55].

Direktif, inşa yerine bakılmaksızın yeni inşa edilen birlik gemilerini ve direktifin yürürlüğe girmesinden sonra mevcut birlik üyesi bir ülke bayrağını taşıyan gemiye takılan donanımı kapsamaktadır. Direktif yürürlüğe girmeden önce takılmış donanım kapsam dışındadır.

Kapsama giren donanım direktifin ekinde yer almaktadır. Yürürlüğe giriş tarihinden sonra üretilen yeni donanımın uluslararası standartları karşılaması gerekmektedir.

4.2.1.14 Dökme yük gemilerinin yükleme/boşaltılması

AP ve Konseyin 4 Aralık 2001 tarihli ve 2001/96/EC sayılı direktifi, dökme yük gemilerinin yükleme ve boşaltma işlemlerinin güvenli bir şekilde icra edilmesine yönelik kuralları getirmektedir [56].

Direktif, bayrağı ne olursa olsun, birlik limanlarına uğrayan ve katı dökme yük yükleyen/boşaltan tüm dökme yük gemilerine uygulanmakta, dökme yük taşıyan söz konusu gemilerin ambar, ambar kapağı, aydınlatma, demirleme gibi donanımlarının belli gerekliliklere uyum sağlamasını zorunlu tutmaktadır.

Direktif gereği terminaller:

- Dökme yük gemilerinin ihtiyaçlarını karşılamak için yükleme ve boşaltma donanımını kuracak, terminal personelinin eğitimini verecek,
- Gemilerin yükleme ve boşaltma işlerinden sorumlu olacak bir temsilci atayacak,
- Terminaldeki yük elleçleme işlemlerinin kolaylaştırılmasına yönelik gemiler için gerekli bilgileri içeren el kitaplarını sağlayacak,
- ISO 9001: 2000 standartlarını temel alan bir kalite yönetim sistemi kuracak ve idame edecektir.

Direktif gemi kaptanının ve terminal temsilcisinin görev ve sorumluluklarını ortaya koymakta, yükleme ve boşaltma işlemleri esnasında her ikisinin de birbiriyle etkin bir iletişim ve işbirliği içinde bulunmaları gerektiğini belirtmektedir.

Kaptanın sorumlulukları:

- Dökme yük gemisinin güvenli bir şekilde yüklenmesini ve boşaltılmasını sağlamak,
- Terminale varışından yeterli bir süre öncesinden tahmini varış zamanını, gemisi ve yükü hakkındaki elleçlemede ihtiyaç duyulacak bilgileri vermek,
- SOLAS 74 gereği yük bilgisini almak,
- Yükleme ve boşaltma öncesinde ve sırasında tüm dikkatini işine vermektir.

Terminal temsilcisinin görevleri:

- Kaptana yükleme ve boşaltmanın gerçekleşeceği yanaşma yeri ile ilgili bilgileri, müsaade edilen azami hızı, vb. kural ve kısıtlamaları bildirmek,
- Kargo beyanında yer alan bilgilerin olabildiğince erken bir zamanda gemi kaptanına bildirildiğinden emin olmak,
- Gemi üzerinde tespit edilen güvenlik ile ilgili eksiklikleri, gemi kaptanına ve liman devleti kontrolü yetkililerine bildirmek,
- Yükleme ve boşaltma öncesinde ve sırasında tüm dikkatini işine vermektir.

Gemi kaptanı ve terminal temsilcisinin mutabık kalamadıkları özellikle güvenliği ihlal eden durumlarda üye devletin yetkililerine müdahil olma hakkı tanınmıştır.

Dökme yük gemisinde herhangi bir yapısal hasar olduğunda, üye devlete bayrak devleti ile koordine kurarak gerekli liman devleti kontrolü denetimlerini veya teknik değerlendirme yaparak gerekli tedbirleri alma yetkisi tanınmıştır.

Üye devletler, direktifin hükümlerinin uygulanması ile ilgili olarak 3 yılda bir Komisyona rapor verecek, COSS, faaliyetler esnasında Komisyona yardımcı olacaktır.

4.2.1.15 Uydu tabanlı gemi izleme sistemi

Komisyonun 18 Aralık 2003 tarihli ve (EC) No 2244/2003 sayılı tüzüğü ile, AB balıkçılık faaliyetlerini izlemeye yönelik uydu tabanlı gemi izleme sistemi (VMS) kurulmuştur [57].

Balıkçı teknelerinin üzerine takılacak “blue box” tabir edilen vericiler sayesinde teknenin mevkiisi düzenli aralıklarla (en az saatte bir) sahildeki balıkçılık izleme merkezlerine (FMC) aktarılacaktır.

Tüzük,

- 18 metreden uzun balıkçı teknelerine 1 Ocak 2004,
- 15 metreden uzun balıkçı teknelerine 1 Ocak 2005’ten itibaren uygulanmaya başlanmıştır.

Üye devletler kendi bayrağını taşıyan, birlik üyesi başka bir devletin bayrağını taşıyan veya üçüncü bir ülkenin bayrağını taşıyan balıkçı teknelerini, egemenlikleri altındaki sulara girişlerinden itibaren izlemekle yükümlüdürler.

Uydu tabanlı sistemde yaşanacak herhangi bir aksaklık durumunda geminin kaptanı her 4 saatte bir mevkiini FMC'ye bildirecektir.

Birliğe kayıtlı balıkçı tekneleri limandan ayrılmadan önce cihazlarının çalıştığını FMC'ler ile karşılıklı olarak teyit edeceklerdir.

4.2.2 Deniz emniyeti

Yakın geçmişte meydana gelen terörist eylemler, denizcilikte birtakım emniyet tedbirlerinin alınması gerekliliğini ortaya koymuştur. “Safe and Clean Seas (Temiz ve Güvenli Denizler)” ilkesiyle çalışan IMO söz konusu sloganına “Secure Seas (Emniyetli Denizler)” ilkesini de eklemiştir. Buradaki “secure” ifadesiyle kastedilen denizlerin, gemilerin ve liman tesislerinin başta terör olmak üzere şiddet içeren yasadışı eylemlerden korunması ve arındırılmasıdır [17].

11 Eylül 2001 tarihinde A.B.D.'de gerçekleşen terör eylemlerinin ardından denizcilik sektörünün daha emniyetli bir yapıya kavuşturulması maksadıyla 9 Aralık 2002 tarihinde “Denizde Emniyet ile ilgili Uluslararası Diplomatik Konferans (Diplomatic Conferans on Maritime Security)” toplanmış, konferans sonucunda SOLAS sözleşmesi, gemilerin ve limanların emniyetinin sağlanmasına yönelik “Bölüm XI-2” eklenerek güncellenmiştir. Ayrıca konferansla Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Emniyeti Kodu (ISPS Code) da kabul edilmiştir.

AB, yukarıda belirtilen uluslararası çalışmalara büyük katkıda bulunmuş, yasal düzenlemelerin kabul edilmesi için üye ülkeler nezdinde öncülük yapmış, kuralların etkinliğini arttırmak amacıyla birlik çapında uygulamaya yönelik tüzük ve direktifler hazırlamıştır. Bu aşamada göze çarpan en önemli husus AB'nin uluslararası çalışmaları daha da ileriye götürerek, uygulanması zorunlu ISPS Kod A Bölümünün yanı sıra tavsiye niteliğinde olan B Bölümünün bazı kısımlarını birliğe üye ülkeler için zorunlu hale getirmesidir [58].

4.2.2.1 Gemi ve liman tesislerinin emniyeti

AP ve Konseyin 31 Mart 2004 tarihli ve (EC) No 725/2004 sayılı “Gemi ve Liman Tesislerinin Emniyetinin Arttırılması” konulu tüzüğü ile, uluslararası yasadışı eylem

tehditlerine karşı AB üyesi ülkelerin bayraklarını taşıyan gemilerin ve AB liman tesislerinin emniyetlerinin artırılmasına yönelik tedbirlerin uygulanmasını amaçlamaktadır [59].

Tüzük, IMO'nun 2002 yılında icra ettiği uluslararası konferans ile güncellenen SOLAS 74 sözleşmesi ve oluşturulan Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Emniyet Kodu (ISPS) ile kabul edilen kuralların birlik çapında uyum içinde yorumlanmasını ve uygulanmasını sağlayacak esasları belirlemektedir.

SOLAS 74 sözleşmesine getirilen güncellemeler ile ISPS kodunun Bölüm A'sı zorunlu olmakla birlikte yoruma açıktır. Bunun yanında ISPS kodunun Bölüm B'si tavsiye niteliğindeki uygulamaları kapsamaktadır.

Tüzüğe göre üye devletler, SOLAS 74 gereği istenen bilgiler ve kabul edilen önlemler hakkında IMO ve diğer üye devletler ile iletişim içinde olmalıdırlar.

Tüzük gereği her bir üye devlet liman tesisi emniyet değerlendirmesi yaptırdığı limanlarının listesini ve aldığı emniyet tedbirlerini en geç 1 Temmuz 2004 tarihine kadar diğer üye devletlere ve Komisyona bildirmek zorundadır.

Üye devletler taşıdığı bayrak ne olursa olsun limanlarına giriş yapacak tüm gemilerin emniyet kurallarına harfiyen uyduğunu sıkı bir şekilde kontrol edecektir.

Liman tesislerinin emniyet kontrolleri üye devletlerin yetkili idareleri tarafından yapılacaktır.

AB limanlarına girecek gemilerle ilgili olarak üye devletlerin yetkili idareleri tarafından talep edilecek bilgilerinin (söz konusu gemilerin sahip oldukları uluslararası gemi emniyet belgesini ve uyguladıkları emniyet seviyelerini içeren bilgiler) en geç 24 saat öncesinden (yolculuk daha kısa sürecek veya liman belli değilse mümkün olan en erken zamanda) bildirilmesi gerekmektedir.

Üye devletler yeni emniyet tedbirlerini uluslararası deniz taşımacılığına ve 1 Temmuz 2005 tarihinden itibaren iç hatlarda çalışan A sınıfı yolcu gemilerine uygulamaya başlamışlardır.

Yapacakları bir emniyet değerlendirmesinin ardından, üye devletler, iç hatlarda çalışan diğer kategorilerdeki gemi, deniz taşımacılığı şirketleri ve liman tesislerine hangi kuralları uygulayacaklarına karar vereceklerdir.

9 Nisan 2008 tarihli ve (EC) No 324/2008 sayılı Komisyon tüzüğü ile deniz emniyeti konusunda Komisyonun limanları ve taşımacılık şirketlerini ne şekilde denetleyeceğine dair yöntemler ortaya konmuştur. EMSA tarafından hazırlanacak ve üye devletlerin denetçileri tarafından yapılacak denetlemelerin sonuçları denetlemenin tamamlanmasından sonra 6 hafta içinde ilgililere gönderilecek, raporda denetlemenin detaylı sonuçları, tespit edilen eksiklikler ve tavsiyeler yer alacaktır. İlgili üye devlet en geç 3 ay içinde eksikliklerin giderilmesine yönelik eylem planını Komisyona bildirecektir [60].

4.2.2.2 Liman altyapısının emniyetin arttırılmasına yönelik güçlendirilmesi

AP ve Konseyin 26 Ekim 2005 tarihli ve 2005/65/EC sayılı “Liman emniyetinin arttırılması” konulu direktifi, AB limanlarında bir emniyet sisteminin kurulmasını amaçlamaktadır [61].

Söz konusu direktif, (EC) No 725/2004 sayılı tüzük ile birlikte AB sınırları içinde bulunan liman tesislerini, gerçekleştirebilecek saldırılardan koruyacak çerçeveyi oluşturmaktadır.

Üye devletler her bir liman için, liman emniyet değerlendirmeleri ve planları doğrultusunda gerekli tedbirleri tanımlayacak ve alacak liman emniyet yetkili idaresini belirlemek zorundadır. Ayrıca üye devletler liman emniyet planlarının ayrıntılı bir şekilde hazırlandığını, gerektiğinde güncellendiğini (en seyrek 5 yılda bir) ve uygulandığını kontrol edecek, herhangi bir uygunsuzluk tespit ettiklerinde cezai müeyyide uygulayacaklardır. Üye devletler, emniyet ile ilgili konularda temas noktası olarak görev yapacak bir liman emniyet zabitanı yetkilendirecektir.

Üç adet güvenlik seviyesi bulunmaktadır;

- Güvenlik seviyesi 1: En alt seviyede koruyucu tedbirlerin sürekli olarak uygulandığı seviye.
- Güvenlik seviyesi 2: Artan bir emniyet riski nedeniyle uygun ilave emniyet tedbirlerinin belirli bir süre boyunca uygulandığı seviye.
- Güvenlik seviyesi 3: Emniyete ilişkin tehdidin çok yakın olması durumunda (tehdit tam olarak tanımlanamasa dahi) sınırlı bir süre boyunca alınacak özel emniyet tedbirlerinin uygulandığı seviye.

Üye devletler aralarında limanlarının emniyet seviyeleri hakkında iletişim içinde bulunacaklardır.

4.2.3 Deniz çevresinin korunması

Deniz çevresinin korunması iki aşamalı gerçekleşmektedir; gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi (meydana gelen deniz kazaları sonucu denize petrol ve türevlerinin dökülmesi/sızıntısı veya gemilerin rutin operasyonlarından kaynaklanan deniz kirliliği) ve gemilerden kaynaklanan hava kirliliğinin önlenmesi.

Deniz güvenliği bölümünde, kazalar sonucunda oluşan deniz kirliliğinin önlenmesine ilişkin mevzuat incelenmiştir. Bu bölümde gemilerin rutin operasyonları esnasında denizin kirletilmesinin önlenmesine ilişkin mevzuat incelenecektir.

Müteakiben, deniz çevresinin korunması konusunun diğer boyutu olan gemilerden kaynaklanan hava kirliliğinin önlenmesine ilişkin AB mevzuatı incelenecektir. Dünyamızı olumsuz yönde etkileyen iklim değişikliğinin etkilerini azaltmak amacıyla atılmış en önemli adım 1997 yılında Japonya’da kabul edilen Kyoto Protokolü’dür. AB ülkeleri başta olmak üzere dünya ülkelerinin büyük çoğunluğu söz konusu protokolü imzalamış ve yükümlülüklerini yerine getirmeye başlamıştır. Bu protokolü imzalayan ülkeler, sera etkisine neden olan gazların salınımını azaltmaya veya bunu yapamıyorlarsa salınım ticareti yoluyla haklarını arttırmaya söz vermişlerdir. Kyoto Protokolü gemilerden kaynaklanan sera gazı salınımları ile ilgili düzenlemeleri kapsamadığı için bu konudaki çalışmalar IMO bağlısı Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC) tarafından yürütülmektedir. IMO, MARPOL 73/78 “Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Hakkındaki Uluslararası Sözleşme”ye EK-VI “Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Kurallar” bölümünü ilave ederek ozon tabakasına zarar veren gazların salınımını yasaklamış ve gemilerin baca (egzost) gazlarındaki nitrojenoksit (NOx) ve sülfüroksit (SOx) salınımlarının sınırlandırılması ile ilgili yeni düzenlemeler getirmiştir. MARPOL EK-VI’nın hazırlanmasında da önemli rolü olan AB, uluslararası gemilerden kaynaklanan hava kirliliği ile ilgili kuralları daha da ileri götürerek, birlik mevzuatını oluşturmuştur.

4.2.3.1 Gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi

AP ve Konseyin 5 Kasım 2002 tarihli ve 2002/84/EC sayılı “AB’nin deniz güvenliği, kirliliğın önlenmesi ve gemide yaşam ve çalışma koşullarına ilişkin yasal mevzuatının uygulanmasının geliştirilmesine” yönelik direktifi ve söz konusu direktifle bağlantılı olarak kabul edilen 2002/2099/EC sayılı “Güvenli denizler ve gemi kaynaklı kirliliğın önlenmesi komitesi (COSS) kurulması” konulu tüzük AB’nin deniz çevresinin korunmasına yönelik mevzuatının daha etkin bir şekilde uygulanmasını amaçlamaktadır. Söz konusu direktif ve tüzüğe deniz güvenliği kısmında değinilmiştir.

Deniz çevresinin korunmasına hizmet eden bir başka yasal düzenleme de AP ve Konseyin 7 Eylül 2005 tarihli ve 2005/35/EC sayılı “Gemi kaynaklı kirlilik ve ihlallerin cezalandırılması” konulu direktifidir. AB’ye ait sularda denize petrol atıkları, sintine veya zehirli maddeler bırakarak kirlenmeye neden olanlara verilecek cezalarla ilgili yasal bir çerçeve oluşturmayı amaçlayan direktif gereğı, söz konusu eylemler kural ihlali olarak değerdendirilerek dikkatsizlik veya ihmal sonucu gerçekteşme durumuna göre cezalandırılacaktır [62].

Direktife göre: üye bir ülkenin iç sularında, kara sularında (1982 UNCLOS’a göre transit geçiş yapılan boğazlarında), münhasır ekonomik bölgesinde veya açık denizlerde meydana gelecek tüm kirlenme olayları ihlal olarak değerdendirilecektir. Personel veya gemi güvenliğinin tehlikeye düştüğü bazı durumlarda denize kirlenici madde bırakılabilmesinin birtakım istisnaları bulunabilmektedir.

Üye devletler her 3 yılda bir direktifin uygulanması ile ilgili gelişmeleri Komisyona rapor edeceklerdir.

AP ve Konseyin 14 Nisan 2003 tarihli ve (EC) No 782/2003 sayılı “Gemilerdeki organotin bileşiklerin yasaklanması” konulu tüzüğü ile deniz çevresine ve insan sağlığına olan etkilerinin ortadan kaldırılması amacıyla topluluk limanlarına uğrayan gemilerde kullanılan antifouling boyalar gibi organotin bileşikler yasaklanmıştır [63].

Organotin bileşikler, gemilerin karınlarına yosun, midye, vb. organizmaların yapışarak gemilerin hızını azaltmasını engellemek için kullanılan antifouling boyalarda bulunan kimyasallardır. Söz konusu kimyasallar deniz canlıları için son derece zehirlidir.

IMO'nun 2001 yılında kabul ettiği Zararlı Antifouling sistemlerin kontrolü sözleşmesi (AFS) gereği 1 Ocak 2008 tarihinden itibaren triphenyltin (TBT) içeren antifouling boyaların kullanılmasını yasaklamıştır.

Tüzük, AB üyesi ülkelerin bayrağını taşıyan/taşımayan fakat üye ülke idaresi altında çalışan ve üye ülkelerin limanlarına giren gemilerin sahiplerini kapsamakta, savaş gemilerine, yardımcı gemilere ve kamu hizmetinde çalışan devlete ait gemilere uygulanmamaktadır.

Tüzük ile AB üyesi ülkelerin bayrağını taşıyan gemilere uygulanacak bir sörvey ve belgelendirme sistemi getirilmektedir:

- Sefer bölgesine bakılmaksızın 400 grosston ve üzeri tüm gemiler sörveye tabi tutulacaktır,
- 400 grosstondan az fakat 24 metreden uzun tüm gemiler tüzüğe veya AFS sözleşmesine uyumlu olduğunu gösteren bir “uyumluluk belgesi” taşıyacak, fakat sörveye tabi tutulmayacaktır. 24 metreden küçük, özellikle gezi veya balıkçı tekneleri için herhangi bir sörvey veya belgelendirme zorunluluğu bulunmamaktadır.

4.2.3.2 Gemilerden kaynaklanan hava kirliliğinin önlenmesi

Komisyonun 20 Kasım 2002 tarihli ve [COM (2002) 595 final Volume 1] sayılı “Gemi kaynaklı atmosferik salınımın azaltılmasına ilişkin AB stratejisi” konulu tebliğinde birtakım eylem ve öneriler belirlenmiştir [64].

Söz konusu tebliğde, gemi kaynaklı atmosferik salınımın yol açtığı havayı kirleten maddelerin, sera gazlarının ve ozon tabakasını incelten gazların, insan sağlığını ve çevreyi tehlikeye düşürdüğü anlatılmaktadır. Gemilerden salınarak atmosfere yayılan sülfürdioksit (SO₂) ve nitrojenoksit (NO_x) asid yağmurlarına sebep olarak çevreye zarar vermekte, ayrıca insan sağlığına zararlı parçacıkları oluşturmaktadır. NO_x ve uçucu organik bileşiklerin (VOC) salınımları, çevreye ve insan sağlığına zararlı, yer seviyesinde ozon oluşumuna yol açmaktadır. NO_x salınımı çevreye zararlı ötrafikasyona (azot ve fosfat oranının yükselmesi sonucunda artan besin miktarının suda istenmeyen mikroorganizmaların çoğalmasına yol açması) neden olmaktadır. Karbondioksit (CO₂) salınımı iklim değişikliğinin en önemli sebeplerindendir. Halon salınımı ise ozon tabakasına zarar vermektedir. Söz konusu tebliğ, havayı kirleten ve

sera etkisine neden olan gazların AB sularındaki 2000 yılı itibariyle durumunu ve 2010 yılında ulaşılması hedeflenen seviyeyi ortaya koymaktadır.

Belgede AB mevzuatının gemilere uygulanmaması nedeniyle, gemilerden kaynaklanan salınımın karaya oranla daha yüksek olduğu, örneğin 2010 yılında gemi kaynaklı SO₂ salınımının AB çapındaki tüm salınımın % 75'ini oluşturacağı belirtilmektedir.

Komisyon bir takım eylemlerin uygulanmasına karar vermiştir:

- 2001/81/EC sayılı “Belirli atmosfer kirleticiler için ulusal salınım tavan değerleri” konulu direktif, üye devletlerin Komisyona, deniz trafiğinin asidifikasyona, ötrafikasyona ve yer seviyesinde ozon oluşumuna ne derecede neden olduğunu rapor etmesini sağlamaktadır [65].

- 1999/32/EC sayılı “Belirli yakıtlardaki sülfür oranlarının azaltılması” konulu direktif, AB sularında kullanılacak deniz yakıtlarının sülfür sınırlarını belirlemektedir [66].

- 94/63/EC sayılı “Petrolün depolanması ve terminallerden servis istasyonlarına dağıtımlarından kaynaklanan uçucu organik maddelerin kontrolü” konulu direktif, gemilerin dolum/boşaltım esnasında dikkat etmeleri ve uymaları gereken kuralları ortaya koymaktadır [67].

- (EC) No 2037/2000 sayılı “Ozon tabakasını incelten maddeler” konulu tüzük, ozon tabakasını incelten maddelerin AB çapında kullanımını yasaklamıştır [68].

- Avrupa için Temiz Hava (CAFE) programı atmosferik salınımın tüm kaynaklarını sınırlandırmaktadır.

- Altıncı çevre eğitim programı, hava kalitesini insan sağlığına ve çevreye zarar vermeyecek düzeye çıkartmayı ve sera gazlarının salınımını iklim değişikliğini engelleyecek şekilde sınırlandırmayı hedeflemektedir.

Stratejinin amaçları: gemi kaynaklı SO₂, NO_x, CO₂ ve VOC salınımlarının azaltılması ve ozon tabakasını incelten maddelerin kullanımını yasaklamaktır.

Tebliğ söz konusu amaçlara ulaşmak için bir takım eylemleri ortaya koymaktadır:

- AB üyesi devletlerin, gemi kaynaklı salınımların azaltılması ile ilgili olarak daha katı kurallar konmasına yönelik IMO nezdinde duruş sergilemesinin sağlanması,
- Deniz yakıtlarındaki sülfür seviyelerinin azaltılması için 1999/32/EC sayılı direktifin güncellenmesi,
- Gemi makinalarının NOx ve partikül madde (PM) salınımlarının azaltılması için 97/68/EC sayılı direktifin güncellenmesi,
- IMO'nun daha katı kurallar getirmemesi durumunda 2007 yılında NOx salınımı sınırlarının indirilmesi,
- 2010 yılı itibarı ile Halon gazı kullanımının AB çapında yasaklanması,
- Gelecekte VOC salınımlarının azaltılmasına yönelik mevzuat teklifi yapılması,
- Gemilerin daha çevreci olmalarını sağlamaya yönelik (çevreye daha az zarar verenin daha az ödeyeceği) yeni bir ücretlendirme sisteminin getirilmesi.
- Düşük salınlı gemi teknolojilerinin araştırılması için fon ayrılması ve konuyla ilgili konferanslar düzenlenmesi.

Komisyon 8 Mayıs 2006 tarihli ve 2006/339/EC sayılı “Topluluk limanlarında bulunan gemilerin sahil elektriğini kullanmalarının teşvik edilmesi” konulu teklifini yayınlamaya PM, VOC, NOx ve SO2 salınımlarının ciddi bir şekilde azaltılmasını hedeflemiştir [69].

AP ve Konsey 6 Temmuz 2005 tarihli ve 2005/33/EC sayılı “Belirli sıvı yakıtlardaki sülfür miktarının azaltılması” konulu direktifi ile topluluk limanlarında bulunan gemilerin kullandıkları yakıt içindeki sülfür oranı % 0,1 seviyesine indirilmiştir [70].

4.2.4 Denizcilikte hizmet sunumu serbestisi, rekabet, adil olmayan fiyat uygulamaları, okyanus ticaretine serbest erişim ve kabotaj

4.2.4.1 Hizmet sunumu serbestisi

AB'nin tek pazara yönelik temel prensibi malların, hizmetlerin, sermayenin ve işgücünün serbest dolaşımıdır. Uluslararası seviyede Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Antlaşması (General Agreement on Trade and Tariffs - GATT) ve Hizmet

Ticareti Genel Antlaşması (General Agreement on Trades in Services – GATS) antlaşmaları ile düzenlenen mal ve hizmet ticaretinin serbestleştirilmesi, AB tarafından bölgesel ölçekte daha da ileriye götürülmüştür. Bununla beraber gerek küresel boyutta gerekse AB çapında hizmetlerin serbest dolaşımı (işgücünün serbest dolaşımı ile birlikte) malların serbest dolaşımının ulaştığı seviyenin gerisinde kalmıştır. Bunun en önemli nedenleri ülkeler arası kültürel farklılıklar ve diplomaların denkliğinin karşılıklı olarak tanınmasında yaşanan sorunlardır [71].

GATS Antlaşmasının 2. maddesinde yer alan “en çok kayırlan devlet” terimi gereğince antlaşmaya taraf olan bir ülke hizmet sunumu konusunda herhangi bir ülkeye tanıdığı elverişli rejimi koşulsuz olarak diğer tüm ülkelere tanımak zorundadır. Bu kuralın istisnası 5. maddede “ekonomik bütünleşme” koşulu ile belirlenmiştir. Söz konusu istisnaya göre GATS antlaşmasına taraf olan ülkeler kendi aralarında hizmet sunumu serbestisini daha da ileriye götürecek gruplar (AB gibi) kurabilmektedir. 1994 yılında imzalanan GATS antlaşmasından yıllar önce 1958 yılında yürürlüğe giren Roma Antlaşmasının 59-66. maddeleri ile ilk kez AB çapında hizmetlerin serbest dolaşımı konusu gündeme gelmiş, söz konusu maddeler gereğince hizmetlerin AB içinde serbestçe dolaşımı önündeki engellerin kademeli olarak kaldırılması kararlaştırılmıştır [71].

Yukarıda belirtildiği üzere AB çapında hizmetlerin serbest dolaşımının, malların serbest dolaşımına nazaran daha geri planda kalması nedeniyle alınan önlemler kapsamında, hizmet sektörünün bir parçasını oluşturan deniz taşımacılığı sektörüne yönelik bir takım düzenlemeler yapılmıştır.

Konseyin 22 Aralık 1986 tarihli ve EEC (No) 4055/86 sayılı “Üye devletler arasında ve üye devletler ile üçüncü devletler arasındaki deniz taşımacılığında hizmet sunumu serbestisi” konulu tüzüğü, üye devlet vatandaşlarına ve üye devlet sicilinde kayıtlı olup üye devlet vatandaşları tarafından kontrol edilen gemileri kullanan fakat üye olmayan devletlere ait denizcilik şirketlerine, birliğe üye ülkelere ait limanlar arasında mal ve yolcu taşıma hakkını vermektedir. Bu kapsamda bir üye ülkenin sadece kendi bayrağındaki gemilerin deniz taşımacılığı yapacağına dair ulusal kısıtlamalar ortadan kaldırılmıştır [72].

Birliğe üye olmayan ülkelerle daha önce yapılmış yük paylaşım antlaşmaları tüzüğe uygun hale getirilecek veya iptal edilecektir. Bu tip antlaşmalar gelecekte sadece söz

konusu üye devletin, üye olmayan ülkeyle başka türlü ticaret yapma imkanı olmaması halinde gerçekleştirilebilecektir. Bu konuda tüzükte bir prosedür belirlenmiştir.

Konseyin 7 Aralık 1992 tarihli ve No 3577/92/EEC sayılı “Üye ülkeler dahilindeki deniz taşımacılığında hizmet sunumu serbestisi (deniz kabotajı)” konulu tüzüğü, bir üye devlet sicilinde kayıtlı ve bir üye devletin bayrağını taşıyan gemileri işleten gemi sahiplerine, herhangi bir üye devlet dahilinde deniz taşımacılığı hizmeti verme serbestisi (bir diğer ifade ile deniz kabotajı) hakkını kazandırmaktadır [73].

Taşımacılık hizmetinin şekline göre, gemiadamları ile ilgili hususlar geminin sicilinin bulunduğu veya kabotaj taşımacılığının yapıldığı devletin sorumluluğundadır.

Üye devletler özellikle ana kara-adalar arasında ve adalar arasında kamu hizmeti yükümlülükleri kapsamında deniz taşımacılığı hizmeti verme hakkına sahiptirler.

Kabotajın serbestleştirilmesi sonucunda iç pazarın ciddi bir zarar görmesi durumunda Komisyon, ilgili bölgenin tüzük kapsamından geçici olarak çıkartılması gibi birtakım gerekli koruma önlemlerini alabilecektir.

AB çapında deniz kabotajı 1 Ocak 1993 tarihi itibarıyla serbestleştirilmiştir. Fransa, İtalya, Yunanistan, Portekiz ve İspanya için ana kara ve adalar arası kabotaj belirlenen takvime göre kademeli olarak 1999 yılına kadar kaldırılmıştır. Söz konusu istisna Yunanistan’ın adalar arası yolcu ve yakıt taşıyan tarifeli seferleri ile 650 grosstondan küçük gemileri için 2004 yılına kadar uzatılmıştır.

4.2.4.2 Rekabet

AB’nin rekabete ilişkin kuralları Roma Antlaşması’nın 85 ve 86. maddeleri ile (Amsterdam Antlaşması ile AB kurucu antlaşmasının maddelerinin yeniden numaralandırılması sonucu 81 ve 82. maddeler) düzenlenmiştir. 81. madde “Teşebbüslerin, fiyat belirleme ve kartel oluşturma gibi yollarla rekabeti kısıtlayıcı antlaşmalar yapmasını, uyumlu faaliyetler içinde bulunmasını veya ortak kararlar alıp icra etmesini yasaklamaktadır”. 82. madde ise “Pazara hakim olan teşebbüslerin rakiplerini pazardan silmek amacıyla yıkıcı fiyat uygulamasını yasaklamaktadır”. Daha ağır suç sayılabilecek unsurları içeren 82. maddeye yönelik herhangi bir muafiyet kesinlikle söz konusu olmamakla beraber, 81. maddenin 3. paragrafı anılan

maddedeki yasaklamalara belirli şartlar altında uygulanacak muafiyetleri içermektedir. Bireysel ve blok muafiyetler olarak iki şekilde sınıflandırılan muafiyetlerden blok muafiyet kapsamında denizcilik sektörünün düzenli hat taşımacılığı yapan şirketlerinin yararlanması için bir takım düzenlemeler yapılmıştır [74].

Konseyin 22 Aralık 1986 tarihli ve EEC (No) 4056/86 sayılı “Rekabet kurallarının deniz taşımacılığına uygulanması” konulu tüzüğü, kurucu antlaşmanın “serbest rekabet” ile ilgili 81. ve 82. maddelerinin ortaya koyduğu kuralları deniz taşımacılığı sektörüne taşımaktadır. Söz konusu taşımacılık bir veya daha fazla topluluk limanı arasında gerçekleşmelidir. Tramp gemi işletmeciliği kapsam dışındadır. Teknik gelişim ve işbirliğini içeren antlaşmalar antlaşmanın 81(1). Maddesi gereği istisnai durum oluşturmaktadır. Söz konusu madde gereği bazı özel durumlarda bir veya daha fazla düzenli hat şirketi özellikle sefer programının koordine edilmesi, sefer sıklığının belirlenmesi, fiyatlandırma ve taşıma şartları, taşıma kapasitesinin düzenlenmesi, yük/kazanç paylaşımı, vb. konularda istisnadan yararlanabilir [75].

Komisyon, verilebilecek blok muafiyetlere ilişkin ilk kez (EC) No 870/95 sayılı tüzük ile bir takım şartlar belirlemiş, söz konusu tüzük daha sonra (EC) No 823/2000 sayılı tüzük ile güncellenmiştir.

Komisyonun 19 Nisan 2000 tarihli ve (EC) No 823/2000 sayılı “Kurucu antlaşmanın 81(3). maddesinin belirli kategorilerdeki anlaşma, karar ve düzenli hat işletmeciliği yapan şirketler arasındaki işbirliği faaliyetlerine uygulanması” konulu tüzüğü, düzenli hat taşımacılığı yapan şirketlere uygulanan muafiyetleri düzenlemektedir. Deniz taşımacılığı hizmetlerini aralarında yaptıkları anlaşmalar doğrultusunda müşterek bir şekilde veren denizcilik şirketlerinin oluşturduğu ortaklıklar, birliğin rekabet kurallarından muaf olabilmektedirler. Söz konusu ortaklıkları oluşturan şirketler genelde konteyner kullanılarak yapılan düzenli hat deniz taşımacılığı hizmeti veren denizcilik şirketleridir [76].

Söz konusu tüzükte yer alan muafiyetler, birlik limanlarına/limanlarından belirtilen tarzda taşımacılık hizmetinin verildiği deniz taşımacılığı hizmetlerinin müştereken gerçekleştirilmesi, geçici kapasite ayarlamaları, limanların ortak işletimi ve kullanımı, yük veya kar havuzu uygulamaları, ortakların konferanslarda ortak tutum sergileyerek oy kullanmaları gibi faaliyetleri kapsamaktadır.

Herhangi bir ortaklığın söz konusu muafiyetlerden faydalanması için taşınan malların hacimleri bakımından toplam pazar payının, konferans bünyesinde çalışanlar için en fazla % 30, konferans dışı çalışanlar için en fazla % 35 olması gerekmektedir. Ayrıca ortaklığın, üyelerine herhangi bir cezai müeyyide uygulamaksızın ortaklıktan ayrılabilme ve bağımsız çalışabilme gibi bazı hakları tanınması gerekmektedir. Son olarak ortaklığın, tüm konularda şeffaf olarak kullanıcılarını bilgilendirmesi ve onlara kabul edilebilir makul bir fiyat (navlun) sunması gerekmektedir.

Komisyonun 28 Eylül 2009 tarihli ve (EC) No 906/2009 sayılı “Kurucu antlaşmanın 81(3). maddesinin belirli kategorilerdeki anlaşma, karar ve düzenli hat işletmeciliği yapan şirketler arasındaki işbirliği faaliyetlerine uygulanması” konulu tüzüğü, düzenli hat taşımacılığı yapan şirketlere uygulanan muafiyetleri düzenleyen ve 25 Nisan 2010 tarihinde geçerlilik süresi dolan (EC) No 823/2000 sayılı Komisyon tüzüğünün üzerine inşa edilmiş ve onun yerini almıştır. Söz konusu tüzük ile düzenli hat taşımacılığı yapan şirketlere uygulanan muafiyetler, bir önceki tüzükte belirlenen şartlara benzer şekilde şartlar karşılığında devam ettirilmiştir [77].

4.2.4.3 Adil olmayan fiyat uygulamaları

Konseyn 22 Aralık 1986 tarihli ve EEC (No) 4057/86 sayılı “Denizcilikte adil olmayan fiyatlandırma” konulu tüzüğü, birliğe üye ülkelerin gemi sahiplerinin, birliğe üye olmayan gemi sahiplerinin adil olmayan fiyatlandırma faaliyetleri nedeniyle meydana gelen zararlarını karşılamayı amaçlamaktadır. Gemi sahibinin pazar payının, karının veya istihdamının düşmesi durumunda bir mağduriyetten sözedilebilmektedir. Tüzük; şikayet, değerlendirme ve soruşturmayı içeren bir prosedür sonucunda mağduriyetin adil olmayan bir fiyatlandırmadan kaynaklandığı ve AB çıkarlarını zedelediğine karar verilirse yabancı gemi sahiplerine karşı zararların tazmin edilmesi için gerekli müdahale ve yaptırımların uygulanabileceğini öngörmektedir [78].

4.2.4.4 Okyanus ticaretine serbest erişim

Konseyn 22 Aralık 1986 tarihli ve EEC (No) 4058/86 sayılı “Okyanus ticaretine serbest erişim” konulu tüzüğü, birlik üyesi olmayan bir ülkenin veya kurumunun, bir üye ülkenin düzenli hat, dökme yük veya diğer yük taşımacılığında faaliyet gösteren denizcilik şirketlerinin pazara erişimini engellemesi sonucu gerçekleştirilecek eylemleri içermektedir. Bir üye devletin Komisyona yaptığı müracaat sonucu, birlik

tarafından koordineli olarak gerçekleştirilecek eylemleri ortaya koymaktadır. Bu eylemler, üye olmayan ülkeye diplomatik yollar kullanılarak veya doğrudan ilgili denizcilik şirketlerine karşı gerçekleştirilebilmektedir [79].

4.2.5 Modlar arası taşımacılık

Tamamen fosil kaynaklı yakıtlara bağımlı olan ve CO₂ salınımının en önemli sebeplerinden birisini oluşturan karayolu taşımacılığı, AB çapındaki ulaşımın büyük bir oranını oluşturmaktadır . Bu nedenle AB, karayollarındaki ulaşım yoğunluğunu deniz, iç su ve demiryolu gibi diğer ulaştırma modlarına kaydırmayı hedeflemektedir.

AB'nin taşımacılık alanında karşı karşıya kaldığı sorunlar: sıkışan trafik yüzünden neredeyse AB gayrisafi milli hasılasının % 0,5'ine denk gelen bir ilave maliyet, tüm CO₂ salınımlarının üçte birine neden olan ulaştırma içinde % 80'lik bir karayolu taşımacılığı payının bulunması, AB çapında her yıl yaklaşık 50.000 kişinin karayollarındaki trafik kazalarında hayatını kaybetmesi ve son olarak taşımacılık sektörünün yakıt olarak % 97 oranında petrole bağımlı olmasıdır [80].

Modlar arası taşımacılık, yüklerin birden fazla ulaştırma modu kullanılarak (karayolu, demiryolu, denizyolu, iç su yolu, vb.) bir lojistik zinciri içinde, söz konusu farklı modların herbirinin avantajlarından faydalanarak taşınmasıdır. Karayolundaki yüklerin modlar arası taşımacılığa kaydırılması için taşıma maliyetlerinin azalması zorunludur. Bu da çok iyi bir güzergah planlaması ve sistemli bir taşımacılık gerektirmektedir. Zira yüklerin bir moddan diğerine aktarımı ilave maliyet anlamına gelmektedir. Taşıma yapılacak güzergahın en az 500 km uzunluğunda olması ve yük akışının düzenli ve yüksek miktarda gerçekleşmesi modlar arası taşımacılığı tercih edilebilir bir taşıma şekli haline getirebilmektedir [81].

Modlar arası taşımacılığın denizcilik sektörünü ilgilendiren boyutu kısa mesafeli deniz taşımacılığıdır. Konteyner taşımacılığının gelişmesiyle birlikte kısa mesafelerde, iç su yollarında ve kıyısız bölgelerde, deniz taşımacılığı avantajlı bir konuma kavuşmuştur. Bunun yanında çevre açısından değerlendirildiğinde diğer taşıma modlarına nazaran daha az kirliliğe neden olması kısa mesafeli deniz taşımacılığını ön plana çıkarmaktadır.

AB'nin taşımacılık politikalarının anahtar unsurlarından olan modlar arası taşımacılığın birlik tarafından başarılı bir şekilde teşvik edilmesi sürdürülebilir

taşımacılık açısından kritik öneme sahiptir. Bu nedenle AB, geliştirdiği politikalar paralelinde, özellikle araştırma projeleri ve mali enstrümanlarla modlar arası taşımacılığı teşvik etmektedir [82].

4.2.5.1 Marco Polo programı

Mevcut altyapının modlar arası taşımacılığa uygun olarak kısa mesafeli deniz taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı ve iç su yolu taşımacılığına uygun hale getirilmesine ihtiyaç bulunmaktadır. Bu kapsamda 2003-2006 yılları arasında yürütülen Marco Polo-1 ve 2007-2011 yılları arasında yürütülen Marco Polo-2 programları ile karayolu ile taşınan yüklerin daha çevreci modlara kaydırılması amaçlanmıştır.

AB tarafından üye ülkeler arasında çok modlu taşımacılığa yönelik ilk çabalar Konseyin 7 Aralık 1992 tarihli ve 92/106/EEC sayılı “Üye ülkeler arasındaki belirli tipteki kombine taşımacılığa ait kuralların tesis edilmesi” konulu direktife uzanmaktadır. Konseyin 1 Ekim 1998 tarihli ve (EC) No 2196/98 sayılı “Modlar arası taşımacılığın desteklenmesine yönelik pilot projeler (PACT Programı)” konulu tüzüğü ile 5 yıllık bir süreyi kapsayan 5 milyon Euro’luk bir mali destek yaratılmıştır [83].

AP ve Konseyin 22 Temmuz 2003 tarihli ve (EC) No 1382/2003 sayılı “Yük taşımacılığı sisteminin çevresel performansının iyileştirilmesine yardımcı olmaya yönelik birliğin mali desteğinin sağlanması” konulu tüzüğü, Marco Polo-1 programının altyapısını oluşturmaktadır [84].

Taşımacılık konusundaki beyaz kitapta, önlem alınmaz ise karayolu taşımacılığının 2010 yılında % 50 oranında artmış olacağı ve 2020 yılında kara sınırlarından geçen trafiğin ikiye katlanacağı öngörülmüştür.

1997-2001 yılları arasında çok modlu taşımacılığı desteklemeye yönelik yürütülen PACT programının devamı niteliğinde olan Marco Polo-1 programı, 1 Ocak 2003 – 31 Aralık 2006 tarihleri arasındaki periyodu kapsamaktadır. Mali çerçevesi 75 milyon euro olan programın amacı kara yollarında taşınan yükün bir kısmını deniz yolu, demiryolu ve iç su yollarına kaydırarak, kara yollarında yaşanan tıkanıklığı rahatlatmak ve taşımacılık sisteminin çevresel performansını geliştirmektir.

Daha önce PACT programında olduğu gibi Marco Polo 1 de üye ülkelerin yük taşımacılığındaki AR-GE ve altyapı faaliyetlerini desteklemektedir. PACT programından farklı olarak Marco Polo-1 programı taşımacılık modlarında amaçlanan kaymalara yönelik hedefler belirlemiştir. 2010 yılında tüm taşımacılık modlarının trafikteki paylarının 1998 yılındaki değerlere çekilmesi planlanmıştır. (Nihai hedef 12 milyon tonkm/yıl'lık bir yük değişimidir.)

Program kapsamında üç çeşit projeye destek verilmesi planlanmıştır:

- Karayolu dışındaki taşımacılık hizmetlerine kurulum yardımı (% 30'a kadar)
- Yenilikçi tedbirler içeren ve pazarın yapısal sorunlarını çözmeye yönelik projeler (% 35'e kadar)
- Ortak öğrenme faaliyetleri ve bilgi paylaşımına yönelik projeler (% 50'ye kadar)

Projelerin en az iki üye ülkeyi veya bir üye ülke ile komşu bir üçüncü ülkeyi kapsamaması gerekmektedir.

Söz konusu tüzüğün ve Marco Polo-1 programının süresinin dolduğu tarihte (2006 yılı sonunda) Komisyon tarafından ikinci bir Marco Polo programının kabul edilmesine yönelik [COM (2004) 478 (final)] sayılı tebliğ yayınlanmış, temel prensipleri aynı kalmak şartıyla Marco Polo programının kapsamı ve mali yardımların boyutu genişletilmiştir.

AP ve Konseyin 24 Ekim 2006 tarihli ve (EC) No 1692/2006 sayılı “Yük taşımacılığı sisteminin çevresel performansının iyileştirilmesine yardımcı olmaya yönelik birliğin mali desteğinin sağlanması için ikinci Marco Polo programının tesis edilmesi” konulu tüzüğü, 2007-2013 yıllarını kapsamakta olup mali çerçevesi 400 milyon Euro'dur. Ayrıca yardımların coğrafi boyutu da genişletilmiştir [85].

Mevcut üç proje tipine ek olarak iki yeni proje tipi getirilmiştir:

- Deniz otoyolları: AB taşımacılık politikaları hakkında 2001 yılında yayınlanan beyaz kitapta ilk kez ortaya konan fikir, karayolu trafiğinin belirli bölgelerde doğrudan denize kaydırılarak karayolunun kullanıldığı kısmı mümkün olduğunca kısaltmayı hedeflemektedir.
- Trafik önleyici önlemler: Karayolu trafiğinin hiç yaratılmamasını içeren yenilikçi fikir ve eylemleri kapsamaktadır.

Projeler tonkilometre veya araçkilometre cinsinden karşılaştırılarak değerlendirilmekte, yüksek verimli ve özellikle kentsel ve hassas bölgelere yoğunlaşan projeler desteklenmektedir.

4.2.5.2 Kısa mesafeli denizyolu taşımacılığının desteklenmesi

2010 yılına yönelik taşımacılık politikalarına yer verilen beyaz kitapta kısa mesafeli denizyolu taşımacılığının:

- Karayolu taşımacılığını özellikle ağır yükler açısından rahatlatacağı,
- Karayolu taşımacılığının büyümesini yavaşlatacağı,
- Taşıma modları arasındaki dengeyi sağlayacağı,
- Güvenliğin sürdürülebilir gelişimine katkıda bulunacağı vurgulanmıştır [23].

Komisyonun 7 Nisan 2003 tarihli ve [COM (2003) 155 final] sayılı “Kısa mesafeli denizyolu taşımacılığının desteklenmesi programı” konulu tebliği kısa mesafeli denizyolu taşımacılığının AB, ulusal, bölgesel ve endüstriyel seviyede geliştirilmesi için yasal, teknik ve operasyonel hareket tarzlarını tanımlamaktadır [24].

Söz konusu program 14 eylem maddesini ve bunlara bağlı olarak alınacak tedbirleri ve 2003-2010 yılları arasında uygulanacak yol haritasını içermektedir.

- Yasal eylemler: Üye ülke limanlarına/limanlarından giriş/çıkış yapan gemilerin vermeleri gereken belirli rapor formatlarına ilişkin direktifin uygulanmasını, Marco Polo programının gerçekleştirilmesini, modlararası yükleme birimlerinin standart hale getirilmesini, deniz otoyollarının geliştirilmesini ve kısa mesafeli denizyolu taşımacılığının çevreye olan olumlu etkisinin geliştirilmesini içermektedir.

- Teknik eylemler: Kısa mesafeli denizyolu taşımacılığında uygulanan gümrük mevzuatının basitleştirilmesini, kısa mesafeli denizyolu taşımacılığının önündeki engellerin tespit edilerek ortadan kaldırılmasını, kısa mesafeli denizyolu taşımacılığının daha kaliteli, güvenli, emniyetli ve çevreci yapılabilmesi için AR-GE çalışmalarının yapılmasını ve AB çapında gümrük işlemlerinin hızlandırılması için e-gümrük uygulamalarının yaygınlaştırılmasını içermektedir.

- Operasyonel eylemler: Gemilerin limanlardaki idari işlemlerini tek elden ve tek seferde hızlı ve basit bir şekilde yapmalarını, internet tabanlı bilgi paylaşım ve işbirliği ağının oluşturulmasını, kısa mesafeli denizyolu taşımacılığının daha verimli

yapılabilmesi için yol gösterici nitelikte ulusal seviyede teşvik (tanıtım) merkezlerinin ve bunların bağlı olduğu Avrupa kısa mesafeli denizyolu taşımacılığı ağının kurulmasını, kısa mesafeli denizyolu taşımacılığının görünümünün iyileştirilmesi ve istatistiki bilgi toplanmasını içermektedir.

4.2.5.3 Trans-Avrupa ulaştırma ağları (TEN-T)

Trans-Avrupa ulaştırma ağları konsepti 1992 yılında Maastricht antlaşması ile gündeme gelmiş fakat bütçe yetersizlikleri nedeniyle hemen hayata geçirilememiştir [80].

Trans-Avrupa ulaştırma ağlarının oluşturulması, AB tek pazarının daha iyi işlemesi, ayrıca ekonomik ve sosyal uyumun sağlanması açısından oldukça önemlidir. AP ve Konseyin 23 Temmuz 1996 tarihli ve 1692/96/EC sayılı kararı Trans-Avrupa ulaştırma ağları ile ilgili ana hatları ortaya koymaktadır. TEN-T: mal ve kişilerin ulaşımının sağlanmasını, kullanıcılara kaliteli bir ulaştırma altyapısının sağlanmasını, taşımacılıkta en uygun kapasite kullanımına ulaşmayı, farklı taşımacılık modlarının kombine olarak işletilmesini ve AB sınırları içinde bulunan tüm coğrafyanın ulaştırma ağları ile kapsanmasını amaçlamaktadır. Bu anlamda denizcilik açısından TEN-T'nin önemi birliğe üye ülkeler arasında denizden mal ve insan ulaşımını sağlamaya yönelik mevcut bağlantıların geliştirilmesini ve yeni bağlantıların oluşturulmasını sağlayacak deniz otoyollarında yatmaktadır. Bu sayede deniz rotaları üzerinde yoğunlaşılarak karayollarındaki sıkışıklık azaltılabilecektir [86].

Komisyon 26 Ekim 2006 tarihli ve 2007/60/EC sayılı kararıyla, TEN-T için bir yönetim ajansı (TEN-T EA) kurarak ilgili fonların koordinasyonu ile görevlendirmiştir [87].

Komisyon 21 Mart 2007 tarihinde [COM(2007) 135 final] sayılı “Trans-Avrupa ağları: Bütünleşik bir yaklaşıma doğru” konulu tebliği yayınlamıştır [88].

Ayrıca Komisyon 4 Şubat 2009 tarihinde [COM(2009) 44 final] sayılı “Trans-Avrupa ulaştırma ağlarının ortak taşımacılık politikası ile bütünleştirilmesi” konulu yeşil kitabı yayınlamıştır [89].

Son olarak Komisyon 30 Kasım 2010 tarihli ve (EC) No 67/2010 sayılı “Trans-Avrupa ağlarına yapılacak AB yardımlarının genel kurallarının belirlenmesi” konulu tüzüğü yayınlamıştır. Söz konusu tüzük, haberleşme, ulaştırma ve enerji

alanlarındaki trans-Avrupa ağlarının altyapıları için sağlanacak AB yardımlarının şartlarını ve prosedürlerini ortaya koymaktadır [90].

Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarını gösteren harita Şekil Ç.1'dedir.

4.2.5.4 Pan-Avrupa ulaştırma koridorları

1990'lı yıllarla birlikte AB'nin Orta ve Doğu Avrupa ülkelerini içine alan genişlemesi gündeme geldiğinde ekonomik ve sosyal bütünleşmenin gerçekleştirilmesine yardımcı olması maksadıyla Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları programı yürürlüğe konmuştur. Çok modlu taşımacılık anlayışı ile belirlenen 10 adet ulaştırma koridoru TEN-T'nin bir uzantısı niteliğindedir. Söz konusu koridorlardan Avrupa'yı Güneydoğu Avrupa'ya bağlayan IV numaralı Berlin-Prag-Budapeşte-Selanik-İstanbul koridoru ve X numaralı Salzburg-Ljubljana-Zagreb-Belgrad-Nis-Üsküp-Veles-Selanik koridoru ülkemizi de yakından ilgilendirmektedir. 10 adet koridor denizde 4 adet Pan-Avrupa Ulaştırma Alanı (PETrA) ile desteklenmektedir. Türkiye Karadeniz ve Akdeniz Pan-Avrupa ulaştırma alanları içerisinde yer almaktadır. Ayrıca AB, TEN-T ve Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları ve Alanlarını tamamlayıcı nitelikte olan ve bir anlamda tarihi ipek yolunu yeniden canlandırma projesi olarak da adlandırılabilen Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)'yı yürürlüğe koymuştur. Türkiye halen TRACECA içinde de yer almaktadır. Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorlarını gösteren harita Şekil Ç.2'de, TRACECA ağını gösteren harita Şekil Ç.3'tedir.

4.2.6 Limanlar

İkinci Dünya Savaşının sona ermesiyle birlikte kurulan ve uluslararası serbest ticarete dayanan yeni küresel düzenin etkisiyle artan uluslararası yük ve insan taşımacılığının paralelinde büyüyen limanlar günümüzde dünya ticaretinin önemli merkezleri konumundadır. Aynı zamanda gelişen teknolojinin de olanaklarıyla alt ve üst yapısı yenilenen, yenilikçi işletme yöntemleriyle tanışan limanlar her geçen gün artan verimlilikleriyle küresel büyümenin ana aktörlerindendir.

Her ne kadar son yıllarda dünya ticaretinin ağırlığı Atlantik ekseninden, Pasifik ve Uzak Doğu eksenlerine kayarak Avrupa limanlarının dünya ticaretindeki payları giderek azalsa da AB limancılık konusundaki küresel konumunu ve önemini devam ettirmektedir.

AB'nin uluslararası ticaretinin % 90'mın, birlik içi ticaretinin ise % 40'mın yapıldığı, her yıl yüzmilyonlarca yolcunun seyahatinin başladığı/bittiği önemli bir sektör olan limancılık, doğrudan veya dolaylı olarak yarım milyondan fazla kişiye iş imkanı sağlamakta, içinde bulundukları bölgelerin dinamik gelişimine büyük katkıda bulunmaktadır [91].

AB'ye üye ülkelerin limancılık faaliyetleri ve kapasiteleri karşılaştırıldığında yükleme/boşaltma işlemlerinde İngiltere, İtalya, Hollanda, İspanya, Fransa gibi üye ülkelere ait limanlar; yolcu kullanımı açısından ise İtalya, Yunanistan, Danimarka, İsveç gibi üye ülkelere ait limanlar ön plana çıkmaktadır. Liman bazında bir değerlendirme yapıldığında ise Rotterdam, Antwerp, Hamburg, Marsilya yük taşımacılığında; Dover, Palouka Salaminas, Perama, Reggio Di Calabria, Piraeus, Messina ve Calais yolcu taşımacılığında AB'nin en önemli limanları olma özelliğini taşımaktadırlar [92].

AB'ye üye ülkelere ait limanlarda elleçlenen yükün miktarı yaklaşık 3,4 milyar tondur. 2008 yılında yaklaşık 3,9 milyar ton olarak gerçekleşen miktar, 2008 yılının son çeyreğinde başlayan ve 2009 yılı boyunca devam eden küresel ekonomik kriz nedeniyle %12,4 gerileyerek yaklaşık 3,4 milyar ton olarak gerçekleşmiştir. Benzer şekilde AB limanlarını kullanan yolcu sayısı da 2008 yılında 412 milyon yolcudan 2009 yılında % 2,3 azalarak 403 milyon yolcuya gerilemiştir. AB limancılık sektörüne ait istatistikler Çizelge D.1 ve Çizelge D.2'de yer almaktadır [92].

Söz konusu düşüslere rağmen gerek yük gerekse yolcu bakımından AB limanlarının sahip olduğu kapasite, limancılık sektörünün birlik için önemini (özellikle tek pazarın gerçekleştirilmesi açısından) ortaya koymaktadır.

Günümüzde limancılığı bütünleşik denizcilik politikası kapsamında değerlendiren AB,

- Limanların mülkiyet ve işletme yapısının liman içi ve limanlar arası rekabetin sağlanmasına yönelik değiştirilmesi,
- Limanların finansmanının şeffaflaştırılması ve ücretlendirme yöntemlerinin standart hale getirilmesi,
- Limanların alt ve üst yapı ihtiyaçlarının giderilmesi, modernizasyonu ve çok modlu trans-Avrupa ağları ile bütünleştirilmesi,

- Limanlarda verimliliğin ve hizmet kalitesinin artırılması,
- Limanlarda güvenlik ve emniyetin sağlanması,
- Limanların inşaat ve işletme aşamalarında çevreci bir anlayışla hareket edilmesi,

konularında birlik içi politikalar üretmekte ve bu politikalara bağlı olarak mevzuat geliştirmektedir. Bu bölümde AB'nin limancılık sektörüne yönelik mevzuatının gelişimine değinilecektir.

4.2.6.1 Limanların altyapısı hakkındaki yeşil kitap (1997)

Limanların ve denizcilik altyapısının yeterliliği, bunların trans-Avrupa ağlarına entegrasyonu ve rekabet kurallarının bu sektöre uygulanması konularında bir tartışma ortamı yaratmak amacıyla Komisyon tarafından 10 Aralık 1997 tarihli [COM (97) 678 final] sayılı “Deniz limanları ve denizcilik altyapısı” konulu yeşil kitap yayınlanmıştır [93].

Söz konusu yeşil kitapta limancılığın yapısı, işletmesi, organizasyonu ve yasal çerçevesi itibarıyla bölgeler arasında büyük farklılıklar gösterdiği belirtilmiştir.

Yeşil kitapta o güne kadar limanların ortak taşımacılık politikasının merkezinde yer almadığı, fakat aşağıdaki etkenlerden dolayı trans-Avrupa ulaştırma ağlarında önemli rolleri olduğu belirtilmiştir.

- Avrupa taşımacılık sisteminin etkinliğini artırması,
- Uluslararası ve birlik içi ticaret hacminin artırılmasına yardımcı olması,
- Kara taşımacılık koridorlarındaki tıkanıklığın açılmasına yardımcı olması,
- Dış bölgeler ve adalar ile deniz bağlantısının sağlanmasına yardımcı olması,
- TEN-T'yi çok modlu açıdan güçlendirmesi.

Komisyonun, TEN-T'nin Orta ve Doğu Avrupa ve Akdeniz'e bağlanmasına yönelik olarak buralardaki limanların topluluk limanlarının standartlarına yükseltilmesini teşvik etmesinin faydalı olacağı belirtilmiştir.

Modlar arası taşımacılık, sürdürülebilir hareketlilik için ortak taşımacılık politikasının önemli bir unsurudur. Bu bağlamda limanlar malların ve kişilerin transferini sağlayan önemli bağlantı noktalarıdır. Artan liman etkinliğinin farklı

taşıma modlarının tek bir sistem içinde bütünleştirilmesine yardımcı olacağı değerlendirilmiştir.

Avrupa limanlarında artan yoğunluğa rağmen kara taşımacılığındaki pazar payına ulaşamamıştır. Kısa mesafeli deniz taşımacılığının teşvik edilerek çevre dostu çok modlu taşımacılığa entegre edilmesi birlik taşımacılık politikasının amaçlarındandır. Bu kapsamda öncelik TEN-T içindeki kısa mesafeli deniz taşımacılığı projelerine verilecektir. PACT (Marco Polo programı) kapsamındaki tedbirler desteklenecektir.

Yeşil kitap, gemi güvenliğine odaklanılmasının limanları da doğrudan etkileyeceğini vurgulamaktadır. Bu çerçevede pilotaj, demirleme ve yedekleme hizmetlerinin gemilerin emniyeti açısından çok önemli olduğu ve liman idarelerinin bu konulardaki yasal düzenlemelerin uygulanmasında hassas olmalarının gerektiği belirtilmiştir.

Ayrıca ARGE çalışmaları kapsamında, Komisyonun, yük izleme, elektronik harita ve bilgi sistemleri gibi denizcilik ve limanlarla ilgili projeleri destekleyeceği ifade edilmiştir.

Yeşil kitap limanların finansmanının sağlanması ve ücretlendirme konularına özellikle değinmiştir. Limanların ve denizcilik altyapısının finansmanının ve ücretlendirmenin ülkeden ükeye farklılık gösterdiği, özellikle limanın kimin mülkiyetinde olduğuna ve kim tarafından işletildiğine bağlı olarak yaklaşımların değiştiği ve bu kapsamda limanların devletlere, bölgesel/yerel idarelere veya özel sektöre ait olabileceği belirtilmiştir. Geçmişte liman hizmetlerinin kamu hizmeti olarak görüldüğü, vergi mükellefleri tarafından finanse edildiği fakat söz konusu faaliyetlerin giderek ticari olarak değerlendirildiği ve giderlerinin tamamen liman tesislerini ve hizmetlerini kullananlar tarafından karşılanması uygulanmasının giderek yaygınlaştığı ve bu anlamda Avrupa limanlarında bir geçiş döneminin yaşandığı ifade edilmiştir.

Yeşil kitap, AB'nin mevcut durumunu denizcilik sektörüne yapılan devlet yardımları açısından da değerlendirmektedir. Yapılan değerlendirme sonucunda liman işletmelerinin yeterince şeffaf olmadığı ortaya çıkmış, tüm taşıma modlarında yeni bir fiyatlandırma ve finansal yaklaşımın uygulanması gerektiği vurgulanmıştır.

Komisyon masraflarla ilgili olarak liman ücretleri konusunda genel bir çerçeve çizmektedir. Söz konusu ücretler:

- Geminin limana güvenle girmesi ve limanı kullanması için ödenecek ücretler,

- Özel birtakım hizmetler için ödenecek ücretler,
- Limana ait araç/gereçin veya arazinin kullanılması durumunda ödenecek ücretler olarak gruplandırılmaktadır.

Komisyon tüm taşımacılık modlarında hizmetlerden yararlananların maliyetleri karşılayacağı ve adil rekabeti getiren “kullanan öder” prensibini desteklemektedir.

Yeşil kitap, liman hizmetlerinin organizasyonu ve pazar erişimi konusunda da unsurlar içermektedir. Limanlar pilotaj, yedekleme, demirleme, yük elleçleme, depolama, yakıt/su verme, yangın söndürme, vb. hizmetleri paket olarak veya seçimlik olarak sunmaktadır. Pazarın yönelimi sermaye konsantrasyonu, uzmanlaşma ve dikey entegrasyon yönündedir. Bu hizmetler verimliliği arttırmak ve kamu harcamalarını azaltmak için kademeli olarak zamanla devlet sektöründen özel sektöre kaymaktadır. Bu kapsamda yeşil kitap, tekel şeklinde çalışan pilotaj gibi zorunlu nitelikteki seyir yardımcı hizmetleri ile devlet veya özel sektör tarafından verilebilen yedekleme ve demirleme gibi arzuya veya ihtiyaca bağlı hizmetleri birbirinden ayırmaktadır. Söz konusu hizmetler deniz taşımacılığı sistemi ile bütünleşik olarak değerlendirilmeli, özellikle rekabet alanındaki birlik müktesebatı daha sistemli bir şekilde uygulanmalıdır. Bu, dünya çapındaki rekabete karşı koyabilmek için modernizasyon ve verimliliğin artırılmasına yönelik politikalarla da uyumludur. Özellikle uluslararası trafiğe açık ana limanların sistemli olarak özelleştirilmesi için yasal çerçeve geliştirilmeli, deniz güvenliği sağlanmalı ve limanlar arasında ve liman içinde rekabet geliştirilmelidir.

4.2.6.2 Gemi kaynaklı çöp ve yük artıkları için liman tesisleri

AP ve Konseyin 27 Kasım 2000 tarihli ve 2000/59/EC sayılı “Gemi kaynaklı çöp ve yük artıkları için liman tesisleri” konulu direktifi ile söz konusu tesislerin kurulması ve kullanımı ile ilgili esaslar belirlenmiştir [94].

Söz konusu direktif, daha önce tüm üye devletlerin kabul ettikleri MARPOL 73/78 sözleşmesindeki amaçları paylaşmakla beraber, sözleşmeden farklı olarak gemilerin denizde yaptıkları boşaltımlarla ilgilenmemekte, aksine gemilerin limanlarda gerçekleştirdikleri faaliyetlerini yasal, mali ve sorumluluklar açısından düzenlemektedir. Direktif, bayrağı ne olursa olsun balıkçı tekneleri ve gezi tekneleri de dahil olmak üzere bir üye ülkeye ait limanda bulunan tüm gemileri (savaş gemileri

ve ticari amaçla kullanılmayan devlete ait gemiler hariç) ve tüm üye ülke limanlarını kapsamaktadır.

Üye devletler, limanlarda bulunan atık alım tesislerinin, gemilerin ihtiyaçlarını gecikmelere neden olmaksızın karşılaması için gerekli tedbirlerin alındığını kontrol edeceklerdir. Bu tip tesisler limanın özelliklerine ve hizmet alan gemilerin sınıflarına göre düzenlenecektir.

Her bir limanın çöp ve yük artıklarının toplanmasına yönelik hazırladığı ve üye devlet tarafından 3 yılda bir kontrol edilerek onaylanan bir planı olacaktır.

Gemilerin kaptanları (balıkçı tekneleri ve en fazla 12 yolcu taşıyan gezi tekneleri hariç) üye ülke limanına girdiğinde özellikle en son çöp ve gemi kaynaklı atık verdiği tarih ve limana ait bilgileri ve üzerinde ne kadar çöp/atık bulunduğunu yetkililere rapor edecektir. Tüm gemiler limandan ayrılmadan önce gemi kaynaklı çöp ve atıklarını liman tesislerine bırakacaklar, aksi halde limandan ayrılışları engellenebilecektir.

Öncelik limana girişte bilgilerini rapor etmeyen ve çöp/atıklarını teslim etmediğinden şüphelenilen gemilerde olacak şekilde, gemiler denetlenebilecektir. Çöp/atıklarını teslim etmediği tespit edilen bir gemi konusunda bir sonraki liman idaresi uyarılacak, bu durumdaki bir geminin denetlenmeden limanda yükleme/boşaltma yapmasına mücade edilmeyecektir.

Tüm şartları sağladığı halde, liman tesislerinin yetersizliği nedeniyle çöp/atıklarını zamanında vermekte geciken gemiler, zararlarını tazmin edebileceklerdir.

Her 3 yılda bir üye devletler, direktifin uygulanması ile ilgili durumlarını Komisyona rapor edecek, müteakiben Komisyon konu ile ilgili değerlendirmesini Konsey ve AP'ye bildirecektir.

4.2.6.3 Limanlardaki hizmet kalitesinin arttırılması

Komisyon, Konsey ve AP'ye gönderdiği 13 Şubat 2001 tarihli ve [COM (2001) 35] sayılı “Deniz limanlarının hizmet kalitesinin arttırılması” konulu tebliğinde 1997 yılında yayınlanmış olan yeşil kitabın limanlar ve denizcilik altyapısı ile ilgili başlattığı tartışmanın sonuçlarına yer vermiştir [95].

Söz konusu tebliğde öne çıkan en önemli tartışma konuları: Limanların trans-Avrupa ulaştırma ağlarına entegrasyonu, liman hizmetleri pazarına erişimin düzenlenmesi

için sistematik yaklaşım ve limanların ve liman altyapılarının kamusal finansmanı olmuştur.

- Limanların trans-Avrupa ağlarına entegrasyonu: AP ve Konseyin 23 Temmuz 1996 tarihli ve 1692/96/EC sayılı “Trans-Avrupa ulaştırma ağlarının gelişimi için ana hatlar” konulu kararı, bütünleşik ve çok modlu bir altyapı ağının kurulması için geniş bir çerçeve sağlamaktadır. Deniz limanları söz konusu ağlar içinde önemli role sahiptir. Bundan dolayı Komisyon, objektif kriterle belirlenen 300 limanla ilgili projeyi teklif etmiştir.

- Liman hizmetleri pazarına erişimin düzenlenmesi için sistematik yaklaşım: Liman hizmetleri ticari karaktere sahip olduğu için rekabete açık olmalıdır. Diğer taraftan kısıtlı arazi, gümrük işlemlerinin yerine getirilme zorunluluğu, deniz güvenliği ve çevrenin korunması gibi hususlar nedeniyle bazı liman hizmetlerinde erişimin kısıtlanmasının mantıklı ve kabul edilebilir sebepleri bulunmaktadır. Liman hizmetleri pazarına erişim ile ilgili olarak teklif edilecek bir direktifin (kamuoyunda “liman hizmetleri direktifi” olarak bilinen ve paydaşlar arasında yoğun tartışmalara konu olan direktif teklifi), söz konusu kısıtlamaları da göz önünde bulundurarak ve rekabetçi bir anlayışla, kolay anlaşılabilir kuralları ortaya koyması gerekmektedir.

- Limanların ve liman altyapılarının kamusal finansmanı: Rekabet açısından bakıldığında en önemli konulardan birisi kamu idareleri, liman işletmecileri ve liman hizmetlerini kullananlar arasındaki nakit akışının yapısıdır. Geçmişte limanların inşası ve işletilmesi devlet (bir başka ifade ile vergi mükellefleri) tarafından üstlenilen ve finanse edilen bir faaliyetken, yeni eğilim özel sektörün katkısının arttırılarak limanların daha ticari bir anlayışla işletilmesidir. Söz konusu belgede Komisyon, limanların kamusal finansmanına ilişkin bilgilere yer vermiş, özellikle devlet tarafından sağlanan imkanlardan hangilerinin devlet yardımı kapsamına girdiği ve hangisinin bu kapsamın dışında kaldığıyla ilgili kriterleri sıralamıştır.

Komisyonun limanlardaki hizmetlerin kalitesinin arttırılmasına yönelik hazırladığı [COM (2001) 35] sayılı tebliğin operasyonel kısmını oluşturan “Liman hizmetleri pazarına erişim” konulu direktif teklifi, AB kurumları ve konunun sektörel paydaşları arasında uzunca bir süre tartışılmış ve 20 Kasım 2003 tarihinde AP tarafından reddedilmiştir. Komisyon 13 Ekim 2004 tarihinde, liman hizmetleri pazarına erişim konusunda liman içi ve limanlar arasındaki rekabeti düzenleyen yeni bir direktif

teklifi [COM (2004) 654 final] hazırlamıştır. Fakat hazırlanan yeni direktif teklifi de tartışmaları sonlandırmamış, AP tarafından reddedilmiş ve Komisyon tarafından 8 Mart 2006 tarihinde geri çekilmiştir.

Söz konusu direktif teklifinin başarısızlığının altında, AB kurumlarının kendi içindeki (Komisyon, Konsey ve AP) ve konunun paydaşları ile (özellikle Avrupa Limanlar Örgütü (ESPO), Özel Liman İşletmecileri Federasyonu (FEPORT), liman işçi sendikaları, vb.) olan fikir ayrılıkları yatmaktadır. Aslında tartışmaların geçmişi Komisyonun limancılık konusunda ilk ciddi çalışması olarak nitelendirilebilecek 1997 yılında yayınlanan yeşil kitaba kadar uzanmaktadır. Yukarıda ayrıntılı olarak açıklanan söz konusu yeşil kitapta Komisyon, “limanların altyapısının genel çıkarlar doğrultusunda kamusal kaynaklardan finanse edilmesi” şeklinde açıklanabilecek geleneksel yaklaşımını terkederek, “limanlar arasında adil rekabete dayanan, kullanan-öder prensibinin uygulandığı ve talep odaklı” bir yaklaşıma geçmiş ve liman hizmetleri pazarının sistematik olarak özelleştirilmesini savunmuştur. Söz konusu yaklaşım değişikliği, Avrupa liman idareleri tarafından muhalefetle karşılanmıştır. Bu aşamada AP ve bazı üye devletler de eleştirilerini dile getirmişlerdir. Tepkilere rağmen Komisyon liman hizmetleri direktifini yayınlamış, söz konusu direktif özellikle içerdiği işçi hakları ile ilgili maddeler nedeniyle işçi sendikaları tarafından da tepkiyle karşılanmıştır. Halihazırda özel teşebbüsün zaten yaygın olduğu İngiltere mevcut sistemine müdahale edileceği, genellikle liman idarelerinin ev sahibi olduğu kuzeybatı Avrupa ülkeleri ise lisans verme haklarının kısıtlanacağı endişesiyle bir kuzey ittifakı içinde teklife muhalefet etmişlerdir. Güney Avrupa ülkeleri ise direktifin mevcut kuzey-güney dengesizliğini (kuzey Avrupa limanları güney Avrupa limanlarına nazaran daha yüksek kapasite ve verimliliğe sahiptir) zaman içinde ortadan kaldıracak ve ulusal limancılık reformlarını gerçekleştirmelerine yardım edecek bir araç olduğu düşüncesiyle kuzey karşısında bir blok oluşturarak direktifi desteklemişlerdir [96].

Direktifin en büyük muhalifi olan ve limancılık sektörünü temsil eden ESPO ve FEPORT, liman hizmeti verme konusunda yetkilendirileceklerin sayısının sınırlandırılmasını ve yetkilendirme sürelerinin yapılan yatırımların geri dönüşünü mümkün kılacak şekilde yeterince uzun olmasını ve yetki süresinin uzatılması hakkının bulunmasını savunmuştur. Gemi ve yük sahiplerinin oluşturdukları gruplar (Avrupa Topluluğu Gemi Sahipleri Birliği (ECSA) ve Avrupa Taşıtanlar Konseyi

(ESC)) direktifin özelleştirmeler yoluyla limanlarda rekabeti arttırarak kendi çıkarlarına olumlu etki yapacağı görüşünü paylaşmış, ayrıca yüklerin taşıyan tarafından elleçlenebilmesi konusuna destek vermiş, bu konuda liman işçileri sendikaları ve liman işletmecileri ile çıkarları çatışmıştır. Bir başka grup, Avrupa Klavuz Kaptanlar Birliği (EMPA) ise klavuzluk hizmetlerinin gemilerin ve limanların doğrudan güvenliğini ilgilendirdiğini, kar amaçlı bir faaliyet olarak değerlendirilemeyeceğini belirtmiş, söz konusu hizmetlerin direktifin kapsamından çıkartılmasını savunmuştur [97].

4.2.6.4 AB liman politikaları hakkında eylem planı (2007)

Yukarıda açıklanan yasama sürecinin ard arda iki defa başarısızlıkla sonuçlanması dolayısıyla Komisyon tüm paydaşların katılımıyla geniş çaplı bir uzlaşma süreci başlatmış, 2006-2007 döneminde icra edilen çok sayıda toplantı ve konferans sonucunda bir eylem planı niteliğindeki Komisyon raporu yayınlanmıştır. 18 Ekim 2007 tarihli, [COM (2007) 616 final]] sayılı “Avrupa liman politikası” konulu tebliğ, yine 2007 yılında kabul edilen ve denizcilik ile ilgili tüm politikaları ve eylemleri kapsamına alan “Bütünleşik denizcilik politikası” konulu tebliğin uygulaması niteliğindedir [91].

Avrupa limancılık sektörünün ihtiyaçlarıyla ilgili günümüzde yaşanan ve gelecekte yaşanabilecek sorunlara yönelik çözüm tedbirlerini içeren tebliğin ana konu başlıkları ve Komisyonun hareket tarzı aşağıda kısaca belirtilmiştir.

- Liman performansı ve iç bölge bağlantıları: Genel olarak bakıldığında Avrupa limanları ekonomik açıdan verimli olmalarına karşın, birçok limanda kapasite dengesizliğinden kaynaklanan sıkışıklıklar, uzun bekleme süreleri, yetersiz çalışma koşulları, maliyetleri arttıran aşırı idari işlemler, vb. sorunlar nedeniyle iyileştirmeye ihtiyaç duyulmaktadır. Bu kapsamda limanların özellikle üst yapılarının modernize edilerek yükleme ve boşaltma işlemlerinin bilgisayar destekli yük yönetim sistemleri kullanılarak gerçekleştirilmesinin, ayrıca kısa mesafeli deniz taşımacılığı desteklenerek düşük kapasite ile çalışan limanların daha çok kullanımını sağlayacak yeni ulaşım güzergahlarının belirlenmesinin gerektiği ifade edilmiştir. Yeni limanların inşasının ve mevcutların genişletilmesi işleminin sağlam ekonomik nedenlere dayandırılmasının, söz konusu süreçlere konunun tüm paydaşlarının dahil edilerek uzlaşma içinde karar alınmasının gerekliliği vurgulanmıştır. Komisyon

konuyu ulusal ve yerel idarelere ve pazarın kendi işleyişine bırakmakla beraber, kendi adına trans-Avrupa ulaştırma ağları çerçevesinde çalışmalarına devam edeceğini ifade etmiştir.

- **Kapasitenin çevreye duyarlı bir şekilde artırılması:** Limanların kapasitelerinin artan ticaret hacmi ve büyüyen gemi boyutları nedeniyle artırılmasının, fakat bunun çevreyle ilgili mevzuatla (habitat, kuşlar, su ve atık direktifleri gibi) uyumlu olmasına özen gösterilmesi gerektiği, bu kapsamda Komisyonun, limanların çevre mevzuatı dahilinde gelişmesine yönelik kurallar getireceği belirtilmiştir. Komisyon ayrıca yukarıda ayrıntılı olarak açıklanan 2000/59/EC sayılı “Gemi kaynaklı çöp ve yük artıkları için liman tesisleri” konulu direktifin uygulanması ile ilgili değerlendirmesini uygulama raporları ve EMSA’nın denetlemeleri doğrultusunda yapacağını ve söz konusu direktifin daha etkin ve uyumlu bir şekilde uygulanmasına yönelik tekliflerde bulunacağını belirtmiştir. Son olarak Konseyin ortaya koyduğu “Sera gazları salınımının 2020 yılına kadar en az % 20 oranında azaltılması” hedefi paralelinde, Komisyon, limanlardan kaynaklanan ve hava kirliliğine neden olan salınımların azaltılmasına yönelik gerekli tedbirleri (deniz çevresinin korunması kısmında ayrıntılı olarak incelenmiştir) almaya devam edeceğini ifade etmiştir.

- **Modernizasyon:** Gemi ve sahil arasındaki bağlantıyı güçlendiren gelişen teknoloji (Safeseanet, AIS, LRIT ve modern haberleşme sistemleri gibi) liman faaliyetlerinin gerektiği şekilde yararlanmasının, bu kapsamda kısa mesafeli denizcilik ile ilgili gümrük ve idari işlemlerin hızlandırılarak zaman kaybının azaltılmasının ve e-denizcilik yaklaşımının geliştirilmesinin gerektiği belirtilmiştir. Komisyon bu konulardaki mevzuat çalışmalarını sürdüreceğini vurgulamıştır. Ayrıca liman ekipmanının en önemli parçaları olan kreyn sistemlerinin yeni teknolojiler paralelinde gelişmesi sonucunda limanların verimliliğinin artırılmasının mümkün hale geldiği ve bu konudaki uygulamaların AB Araştırma Çerçeve Programları (özellikle FP7) dahilinde destekleneceği ifade edilmiştir.

- **Yatırımcılar, işletmeciler ve kullanıcılar açısından eşit oyun kurallarının belirlenmesi:** Liman idarelerinin yapısı açısından incelendiğinde üye ülkeler arasında farklılıklar bulunduğu, bazı üye ülkelerde (İngiltere) özel sektörün ağırlıklı olmasına rağmen, üye ülkelerin büyük çoğunluğunda (kıta Avrupası’nın genelinde) devletin veya yerel/bölgesel yönetimlerin kontrolü altında olduğu belirtilmiştir. Söz konusu

liman idarelerinin hizmetlerinin icra şekli ve seviyesi de farklılık göstermektedir. Bazıları yük elleçleme ve/veya teknik-seyir hizmetleri verirken bazıları yönetim ve geliştirmeye odaklanmışlardır. Komisyon, özellikle mali açıdan yeterince özerk olmaları durumunda, ulusal/yerel seviyede tespit edilecek liman idarelerine müdahale etmeyeceğini bildirmiştir. Limanların kamu finansmanı açısından değerlendirildiğinde şeffaf olmasının gerektiğini, limanlar arası ve liman içi rekabetin gerçekleştirilmesi için herkese eşit uygulanan kuralların mevcudiyetinin bir zorunluluk olduğunu belirtmiştir. Komisyon, devlet yardımlarına ilişkin şartları ve kuralları bilahare (2008 yılında) yayınlayacağını, ayrıca şeffaflık ile ilgili kuralların (2006/111/EC sayılı direktif) kapsamının genişletilerek tüm limanlara uygulanacağını ifade etmiştir. Komisyon, teknik-seyirle ilgili ve yük elleçleme hizmetlerinde AB'nin rekabet ile ilgili kurallarına uyulması gerektiğini belirtmiştir. Özellikle AB'nin dış sınırlarında bulunan üye ülkelerin, üçüncü ülkelerin düşük standartlara sahip limanlarının yarattığı haksız rekabet ile mücadele edebilmeleri için Komisyon tarafından çalışma yapılacağı belirtilmiştir.

- Limanlar ve şehirler arasında iletişimin tesis edilmesi: Limanların görünümünün iyileştirilmesi ve şehirlerle olan bütünleşmesinin sağlanması için liman festivallerinin ve halka açık günlerin düzenlenebileceği, deniz kültürünün ve deniz turizminin geliştirilebileceği belirtilmiş, limanların tarihten gelen farklı medeniyetlerin kaynaştığı ve denizcilik bilincinin ve kimliğinin geliştiği yerler olma özelliklerinin canlandırılarak limanların şehir hayatına katılımının desteklenebileceği değerlendirilmiştir. Komisyon, daha önce bütünleşik denizcilik politikası kapsamında Avrupa Denizcilik Günü ve Haftasının kutlanmasını sağlayarak tüm denizcilik sektörünün görünümü güçlendirmeyi amaçlamıştır. Limanların yerel halk tarafından eleştirildiği en önemli nokta çevre kirliliğine ve trafiğe neden olmalarıdır. Ayrıca son yıllarda terörizmle mücadele kapsamında alınan emniyet tedbirleri de halkı limanlardan uzaklaştırmıştır. Komisyon, liman emniyeti ile ilgili mevzuatın bir takım gevşetmelerle (özel giriş kartları gibi) halkın liman bölgelerine erişiminin kolaylaştırılmasına yönelik düzenlenmesini planlamaktadır.

- Limanlardaki çalışma koşulları: Limanlardaki yükleme/boşaltma işçilerinin çalışma koşullarının iyileştirilmesi amacıyla tüm sektörel paydaşların katılımıyla oluşturulacak bir sosyal iletişim komitesinin Komisyon tarafından 98/500/EC sayılı karar gereği destekleneceği belirtilmiştir. Liman işçilerinin eğitim seviyesinin

arttırılması için eğitim ihtiyaçlarının belirlenmesi ve birlik seviyesinde standarda kavuşturulması, yeterliliklerinin karşılıklı olarak kabul edilmesiyle birlikte işçi dolaşımının teşvik edilmesi planlanmaktadır. İşçilerin güvenlik ve sağlık ile ilgili eğitimini konu alan 89/39/EC sayılı direktif liman işçilerini de kapsamaktadır. Komisyon, işçilerin güvenliği ve sağlığı ile ilgili birlik kurallarının uygulandığını yakından takip edecek, kaza istatistiklerinin kaydını EUROSTAT aracılığıyla tutacaktır.

4.2.7 İstihdam ve çalışma koşulları

Önceki bölümlerde de belirtildiği gibi AB, uluslararası anlamda çalışmalar yürüten IMO ve ILO gibi kuruluşların çalışmalarını kendi denizcilik politikaları doğrultusunda desteklemektedir. AB, söz konusu kuruluşlarda gözlemci statüsünde bulunmakla beraber üye ülkelerin, oluşturulan uluslararası mevzuatı kabul etmeleri ve uygulamaları aşamasında yaptırım gücüne sahiptir. Ayrıca AB, ilgili uluslararası mevzuatı kendi çıkarları doğrultusunda daha da ileri götürebilmekte ve küresel uygulamalara öncülük yapmaktadır [98].

AB'nin “denizcilikte istihdam ve çalışma koşulları” konusunda aktif olmasının sebebi, son yıllarda AB vatandaşı gemiadamlarının (özellikle zabitlerin) sayılarında ve niteliklerinde yaşanan düşüştür. AB denizcilik filosunu daha rekabetçi hale getirebilmenin en önemli unsurlarından olan “yeterli sayıdaki nitelikli gemiadamı” konusunda birlik çapında politikalar oluşturmak zorunda kalmıştır.

AB'ye üye ülkelerin bayraklarını taşıyan/AB vatandaşlarının mülkiyetinde bulunan gemilerde çalışan gemiadamlarının durumu incelendiğinde AB vatandaşlarının sayısının giderek azaldığı ve AB'ye üye olmayan ülkelerin vatandaşlarının sayısının hızla arttığı görülmektedir. Kolay bayrağa kaçış, gemiadamlarının kasten gerçekleştirmedikleri deniz kirliliği durumunda da cezalandırılmalarına ilişkin AB mevzuatı, giderek etkinliğini yitiren Avrupa denizcilik eğitimi ve üçüncü ülkelere geçen denizcilik bilgi ve tecrübe üstünlüğü, AB deniz iş gücü istihdamının karşısındaki önemli tehditlerdir. Buna karşın AB'nin karayollarındaki yük trafiğini deniz yoluna kaydırmaya yönelik politikaları kapsamındaki teşvikler ve birtakım vergi ve sosyal güvenlik avantajları sayesinde durumun gelecekte AB vatandaşları lehine düzelmesi mümkündür. Ayrıca yakın geçmişte Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinin (özellikle Polonya, Romanya, Bulgaristan) tam üyelikleri ile yakın

gelecekte Türkiye ve Hırvatistan gibi ülkelerin muhtemel tam üyeliklerinin söz konusu dengeye olumlu katkıda bulunabileceği değerlendirilmektedir [99].

AB, deniz iş gücünün durumuna ilişkin hassasiyetinden dolayı birliğin genel istihdam politikasını oluşturan mevzuatına (bunlar deniz iş gücünü de kapsamaktadır) ilave olarak sadece deniz iş gücüne yönelik özel bir mevzuat da oluşturmuştur. AB, denizcilik iş gücü standartlarının yükseltilmesi, gemiadamlarının asgari eğitim seviyelerinin belirlenmesi, yeterliliklerinin karşılıklı olarak tanınması, çalışma saatlerinin düzenlenmesi gibi konularda direktifler yayınlamıştır [98].

4.2.7.1 Denizcilik işgücü standartlarının yükseltilmesi

Komisyonun 15 Haziran 2006 tarihli [COM (2006) 287 final] sayılı “Denizcilik işgücü standartlarının yükseltilmesi” konulu tebliği ile Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO)’nın Şubat 2006’da kabul ettiği Denizcilik İşgücü Standartları Hakkındaki Sözleşmenin ilgili şartlarının ve koşullarının topluluk hukukuna nasıl aktarılabileceğine ilişkin konunun sosyal paydaşlarından görüş istenmektedir [100].

Komisyon ILO’nun hazırladığı çalışmayı desteklemekte, söz konusu sözleşmenin hem AB hem de ulusal seviyede uygulanmasının önemli olduğunu değerlendirmektedir. Kurucu antlaşmanın 138 (2). maddesi komisyonun sosyal politikaları içeren teklifleri sunmadan önce konunun sosyal paydaşlara sorulması şartını içermektedir.

Sözleşme, uluslararası sefer yapan 500 grosston ve üzerindeki gemilerde uygun yaşam ve çalışma koşullarının sağlanmasına yönelik işe alma için gerekli asgari koşullar, çalıştırma koşulları ve işçi hakları, gemide barınma, sosyal koruma gibi bir takım kurallar getirmektedir.

Sözleşmenin ana amacının ILO’nun 1919 yılından itibaren denizcilik işgücüne ilişkin geliştirdiği mevzuatın yasal ve politik bir duruşa sahip tek bir metinde birleştirilmesi olduğu ifade edilmiştir. Bir diğer amaç ise küreselleşmenin olumsuz yönleri ile başa çıkarak daha adil rekabet koşullarını oluşturmaktır. Bu, deniz taşımacılığı sektörünü küresel rekabet düzeni içinde istikrarlı hale getirecek ve gemiadamlarının durumunu küresel anlamda iyileştirecektir. Son amaç ise deniz güvenliğine ve denizcilik mesleğine ilgiyi arttırmaktır. Kazaların % 80 gibi yüksek bir oranı insan hatalarından kaynaklanmaktadır. Gemiadamlarının eğitim seviyelerinin yükseltilmesinin yanında çalışma koşullarının da iyileştirilmesi gerekmektedir.

Komisyon sözleşmenin hazırlık aşamasından itibaren katkıda bulunmuş, küresel boyutta adil olmayan rekabetin ortadan kaldırılması ve sosyal standartların iyileştirilmesi konusunda ikna çabalarında bulunmuştur. Sözleşme ile birlik hukukunun uyumluluğunu garanti ederek çalışmalarda dinamik bir rol oynamıştır. Ayrıca üye ülkelerin pozisyonlarını da koordine etmiş ve mali destek önermiştir.

27 üyesinin bulunması nedeniyle AB'nin sözleşmeyi kabul etmesi, sözleşmenin yürürlüğe girme sürecini hızlandıracaktır. (Sözleşmenin yürürlüğe girmesi için dünya ticari gemi tonajının % 33'üne sahip 30 ülke tarafından kabul edilmesi gerekmektedir.)

İstişare sürecinin ilk aşamasında sosyal paydaşlar sözleşmenin uygulanmasına yönelik olarak;

- Mevcut birlik müktesebatının geliştirilmesi,
- Birlik hukukunda sözleşme şartlarının ötesine geçilmesi,
- Sözleşmenin zorunlu olmayan bölümünün bağlayıcı hale getirilmesi

gibi bir takım konularda görüş bildirmeye davet edilmiştir.

Konsey 7 Haziran 2007 tarihli ve 2007/43/EC sayılı kararıyla üye devletleri sözleşmeyi AB'nin çıkarları doğrultusunda onaylamaları konusunda yetkilendirmiştir.

4.2.7.2 Gemiadamlarının çalışma saatlerinin düzenlenmesi

Konseyin 21 Haziran 1999 tarihli ve 1999/63/EC sayılı “Gemiadamlarının çalışma saatlerinin düzenlenmesi” konulu direktifi, çalışma saatleri ile ilgili asgari gereklilikleri ortaya koyarak gemiadamlarının sağlıklarını ve güvenliklerini korumayı amaçlamaktadır [101].

Söz konusu direktif, Avrupa çapında önemli temsil kabiliyetleri bulunan iki kuruluş; Avrupa Topluluğu Gemi Sahipleri Birliği (ECSA) ve Avrupa Ulaştırma İşçileri Federasyonu (ETF) arasında gemiadamlarının çalışma saatlerine ilişkin varılan anlaşmaya etkinlik kazandırmaktadır. İki kuruluş arasında yapılan anlaşma direktifin bir ekini oluşturmaktadır. Ayrıca Komisyon direktifle, IMO'nun 1995 yılında kabul ettiği STCW sözleşmesinin ve ILO'nun 1996 yılında kabul ettiği 180 sayılı sözleşmenin gereklerini birlik mevzuatına aktarmıştır.

Bir üye devletin bayrağını taşıyan, özel veya kamuya ait, ticari amaçlarla kullanılan tüm gemileri kapsayan direktife göre gemiadamlarının çalışma ve dinlenme saatleri aşağıda olduğu gibidir:

- Çalışma saatleri: 24 saatlik süre içinde 14 saat, 7 günlük süre içinde 72 saati geçemez,
- Dinlenme saatleri: 24 saatlik süre içinde 10 saat, 7 günlük süre içinde 77 saatten az olamaz.

Bunun yanında dinlenme saatleri 2 dönemden daha fazla sayıda bölünemez (en az birisi 6 saatten az olmamalıdır), 2 dinlenme dönemi arasındaki süre 14 saati geçemez. Toplanma, yangın talimi, cankurtaran botu eğitimleri ve diğer eğitimlerin dinlenme sürelerini en az etkileyecek şekilde düzenlenmesi gerekmektedir. Eğer bir gemiadamının normal dinlenme süresi kesintiye uğrarsa telafi edici ek bir dinlenme süresi verilebilir.

Gemiadamlarının en az 4 haftalık yıllık ücretli izin hakkı bulunmaktadır. (1 yıldan az çalışmış ise çalıştığı süreye göre aynı oran gözetilerek izin verilmelidir).

18 yaşından küçük gemiadamlarının gece çalışmasına müsaade edilmez, ayrıca 16 yaşından küçüklerin gemilerde çalışması yasaktır.

Gemi kaptanı, geminin veya yükün güvenliği tehlikeye düştüğünde veya tehlike altındaki bir başka gemiye yardım edileceğinde gemiadamlarının çalışma saatlerini ihtiyaca göre arttırabilir, dinlenme sürelerini askıya alabilir. Gemi kaptanı çalışma ve dinlenme saatlerini herkesin görebileceği açıkta bir yere asacaktır. Gemi kaptanı çalışma ve dinlenme saatlerine uyulmasını sağlayacak, donatan ise gemi kaptanına yeterli insan kaynağını temin edecektir.

Tüm gemiadamları, çalıştıkları işe fiziken uygun olduklarını gösteren sağlık raporuna sahip olacaklardır.

4.2.7.3 Birlik limanlarını kullanan gemilerde çalışma saatlerinin düzenlenmesi

AP ve Konseyin 13 Aralık 1999 tarihli ve 1999/95/EC sayılı “Birlik limanlarına uğrayan gemilerde gemiadamlarının çalışma saatleri bakımından kuralların uygulanması” konulu direktif, deniz güvenliğini arttırmayı, üçüncü ülke gemi sahiplerinin haksız rekabetini engellemeyi ve topluluk limanlarını kullanan

gemilerdeki gemiadamlarının sağlıklarını ve güvenliklerini korumayı amaçlamaktadır [102].

Söz konusu direktif gemiadamlarının çalışma saatlerinin düzenlenmesi ile ilgili kuralların, ye ülke bayrağı taşımayan gemilere de uygulanabilmesini sağlamaktadır. Bir geminin kurallara uymadığı ile ilgili olarak şikayet alan veya durumdan şüphelenen bir ye ülke, geminin sicilinin kayıtlı olduğı devlete bir rapor gönderecek, geminin veya gemiadamlarının güvenliğini veya sağlığını tehlikeye düşürebilecek tüm etkenlerin düzeltildiğinden emin olmak için gerekli tüm tedbirleri (geminin limandan ayrılışının engellenmesi dahil) alacaktır. Denetlemeler esnasında ye devletin yetkili idaresi gemilerin gereksiz yere bekletilmesine neden olmamalıdır.

4.2.7.4 Gemiadamı eğitimi ve istihdamı

Komisyon, Konsey ve AP'ye gnderdiğı 6 Nisan 2001 tarihli ve [COM (2001) 188 final] sayılı “Gemiadamı eğitim ve istihdamı” konulu tebliğıyle, birlik çapında gemiadamı eksiğinin kapatılabilmesi için ye devletler ve sektör temsilcileri tarafından alınacak tedbirleri desteklemeyi amaçlamaktadır [103].

Söz konusu tebliğ AB çapında gemiadamlarının durumunu açıkça ortaya koymaktadır. 2001 yılı itibariyle ye ülke bayrağı taşıyan gemilerde çalışan gemiadamlarının sayısının 120.000 olduğı, bu sayının 1985 yılındaki rakamlarla karşılaştırıldığında % 40'lık bir azalmayı işaret ettiğı belirtilmiştir. Yine AB filusunda çalışan yabancı uyruklu gemiadamlarının sayısının 1983 yılında 29.000 iken 2001 yılında 34.500'e yükseldiğı, ayrıca 2001 yılında 13.000 olan zabıt açığının 2006 yılında 36.000'e çıkmasının beklendiğı ifade edilmiştir.

Tebliğde genç Avrupalıların denizcilik mesleğini sememelerinin nedenleri sosyolojik ve mali unsurlara dayandırılmıştır. 1992 ve 1999 yılları arasında gemiadamlarının cretlerinin; Almanya'da % 53, Belçika'da % 51, Hollanda'da % 49, Portekiz'de % 26 ve Fransa'da % 14 oranında düştüğü belirtilmiştir. Gelişen teknoloji sonucu gemilerin liman periyodlarının kısalması ve limanların şehirlerin dışına taşınması sonucu gemiadamlarının artık eskisi gibi egzotik yerleri görmek için denizcilik mesleğini seçme motivasyonlarının kalmadığı, genç denizcilerin artık ailelerinden ve arkadaşlarından ayrılmak için daha az sebeplerinin bulunduğı ifade edilmiştir. Tebliğ e göre gemiadamı adaylarının mesleğı henüz eğitim sürecinde

bırakma oranları ortalama % 30 iken bu oran bazı ülkelerde % 60, 70'lere çıkabilmektedir.

Söz konusu sorunlara ilave olarak AB gemi sahiplerinin, üye olmayan üçüncü ülkeler ile rekabet edebilmek için gemiadamlarını daha ucuz maliyetlerle çalıştırabilecekleri kolay bayrağa kaçtıkları vurgulanmıştır. Denizde yaşanan kazaların % 80 oranında insan faktöründen kaynaklandığı göz önünde bulundurulduğunda gelecekte gemiadamı açığının daha az eğitime sahip üçüncü dünya ülkesi vatandaşları ile karşılanmasının güvenlik açısından zaafiyet yaratabileceği değerlendirilmiştir. Bunun yanında denizde çalışmış olmanın bir avantaj ve hatta bazı durumlarda bir önşart olduğu bir takım yan mesleklerde (denizcilik şirketleri, denetçiler, sigorta şirketleri, limanlar, vb.) kalifiye personel eksikliğinin yaşanabileceği de hatırlatılmıştır.

Tebliğ sorunların çözümüne yönelik aşağıdaki tedbirlerin alınmasını önermektedir:

- Gençler arasında mesleğin tanıtılmasına ve prestijinin arttırılmasına yönelik bilgilendirme faaliyetlerinin yürütülmesi,
- Gemilerde özellikle gemiadamlarının aileleriyle irtibat kurabilecekleri modern teknolojilerin (bilgi ve haberleşme teknolojileri gibi) geliştirilmesi; bilgisayar, okuma, müzik, video odalarının kurulması,
- Gemiadamlarının denizde ve karada geçen dönemlerinin düzenlenmesi,
- Ücretlerin arttırılması,
- Eğitim alanında; eğitim programlarının yeni koşullara uyarlanması, ulusal sistemlerin aralarındaki farkın giderilmesi, kaynakların belirli sayıda eğitim kurumu üzerine yoğunlaştırılması, gemide işbaşı eğitimin geliştirilmesi, terfi edebilmek için gerekli eğitim ve kursların düzenlenmesi, bazı sertifikaların alım koşullarının kolaylaştırılması, fiziki yeterlilik belgelerinin karşılıklı olarak uyumlu hale getirilmesi.

AP ve Konseyin 3 Aralık 2008 tarihli ve 2008/106/EC sayılı “Gemiadamlarının asgari eğitim standartları” konulu direktifi, deniz güvenliği ve deniz çevresinin korunması açısından uluslararası seviyede kabul edilen eğitim standartlarına göre AB gemiadamları için asgari eğitim standartlarının belirlenmesini amaçlamaktadır [104].

Söz konusu direktif, üye ülke bayrağı taşıyan gemilerde görev yapan gemiadamlarını kapsamaktadır. Askeri gemiler ve ticari amaçlarla kullanılmayan devlete ait gemiler,

balıkçı tekneleri, ticari amaçlı olmayan gezi tekneleri ve ilkel yöntemlerle inşa edilmiş ahşap gemiler kapsam dışında bırakılmıştır.

AB filosunda bulunan gemilerde çalışan gemiadamlarının eğitim, belgelendirme ve vardiya standartlarının, IMO'nun STCW sözleşmesi ile uyumlu olduğu hatırlatılmış, direktif ile gemiadamlarının yeterlilik belgelerinin gerektirdiği seviyeye gelmelerine yönelik ihtiyaç duyulan kuralların ortaya konduğu belirtilmiştir. Direktif kapsamındaki gemiadamları: kaptan, başmühendis, güverte ve makine zabıtları, özellikle K/Ü ve makine vardiyalarında çalışan gemiadamları ve haberleşmeden sorumlu personeldir.

Direktif bazı özel tip gemilere (tanker ve ro-ro yolcu gemileri gibi) özel eğitim şartları getirmektedir. Gemiadamlarının eğitimleri ve yeterlilikleri ile ilgili bir takım zorunlu şartlar ortaya koymakta, ayrıca yangın söndürme ve ilk yardım gibi acil durumlarla ilgili eğitim standartlarını da içermektedir.

Direktif, gemiadamlarının, üye devletlerin yetkili idareleri tarafından fiziksel yeterliliklerine (özellikle görme ve işitme ile ilgili) ve mesleki özelliklerine (yaş, deniz hizmeti, görev yeterlilikleri gibi) göre belgelendirileceğini, söz konusu belgelerin düzenli aralıklarla yenilenerek gemiadamlarının yeterliliklerini devam ettirdiğine dair son durumlarının kontrol edileceğini belirtmektedir.

Ayrıca gemiadamlarının yeterliliklerini karşılamadığının anlaşıldığı veya deniz çevresinin güvenliğinin doğrudan tehlikeye düşürüldüğü durumlarda üye devletlerin soruşturma gerçekleştirmek için gerekli süreç ve prosedürleri tesis edebileceği ve bu kapsamda:

- Uygun belgeye sahip olmayan kişileri çalıştıran şirket veya gemi kaptanını,
- Üye devlet tarafından tanınmayan veya süresi dolmuş belgeye sahip gemiadamlarını çalıştıran şirket veya gemi kaptanını,
- Sahte belge düzenleyenleri

cezalandırabileceği ifade edilmiştir.

Son olarak söz konusu direktif, özellikle STCW sözleşmesini kabul etmeyen ülkelerin bayrağını taşıyan gemilerde çalışan gemiadamlarının yeterlilik seviyelerinin kontrolünün önem taşıdığını vurgulamakta ve bu kapsamda üye devletlerin limanlarına giriş yapan gemilerin, gemiadamlarının eğitim eksiklikleri (geminin,

yükün, mürettebatın ve deniz çevresinin güvenliğini ihlal eden) veya çalışma koşullarının yetersizliğı nedeniyle hangi durumlarda alıkonacaklarına ilişkin hükümler içermektedir.

5. TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN AB DENİZCİLİK POLİTİKALARI VE MEVZUATI İLE İLİŞKİSİ

Türkiye, 8333 kilometre uzunluğundaki kıyılarıyla, Asya ve Avrupa arasında yer alan ve oldukça önemli jeostratejik konuma sahip bir yarımadadır. Gerek kuzey-güney gerekse doğu-batı ulaştırma koridorlarında icra edilen deniz taşımacılığı faaliyetleri açısından merkezi bir konumda bulunmaktadır. İstanbul ve Çanakkale boğazları özellikle dünya enerji arzında önemli su geçitleridir [105].

Deniz taşımacılığı Türkiye için çok önemlidir. Türkiye'nin 300 milyar dolarlık dış ticaretinin yaklaşık % 90'ı deniz yoluyla gerçekleştirilmektedir. Türk limanlarında 2010 yılında 348,6 milyon ton yük ve 5,7 milyon TEU konteyner elleçlenmiştir. Türk sahipli deniz ticaret filosu (1000 grosston ve üzeri) 2010 yılı itibariyle 1222 adet gemi ve 16,76 milyon DWT tonaajla dünyada 15. sırada bulunmaktadır [105].

Mevcut çalışmanın konusu Türkiye'nin AB'ye tam üyelik sürecinde birlik müktesebatına uyuma yönelik çalışmalarını kapsamasa da, Türkiye'nin AB denizcilik politikaları ve mevzuatıyla olan ilişkisinden ve uyum durumundan kısaca bahsetmenin faydalı olacağı değerlendirilmektedir. Türkiye'de söz konusu uyum çalışmalarını Ulaştırma Bakanlığı ve bağlısı Denizcilik Müsteşarlığı yürütmektedir. Aynı zamanda AB Genel Sekreterliği de koordinasyonu sağlamaktadır. Ayrıca Deniz Ticaret Odası, meslek örgütleri ve üniversiteler de katkıda bulunmaktadırlar. AB ile müzakereler henüz bir kısmı açılmamış olmakla beraber toplam 35 fasıl halinde sürdürülmektedir. Bunlardan 14. fasıl olan taşımacılık politikası doğrudan denizcilik sektörünü ilgilendirmektedir. Bunun yanında çevre, rekabet politikası, sosyal politika ve istihdam, trans-Avrupa ağları, iş kurma hakkı ve hizmet sunumu serbestisi, bilim ve araştırma gibi diğer fasıllar da denizcilik sektörünü dolaylı olarak ilgilendirmektedir.

AB müktesebatı denizcilik açısından incelendiğinde birliğin, yaşanan deniz kazalarının olumsuz sonuçları ve Avrupalıların yüksek çevre bilincinin etkisiyle deniz güvenliğine ilişkin kapsamlı bir mevzuat geliştirdiği görülmektedir. Türkiye söz konusu geniş mevzuata uyum kapsamında bir takım çalışmalar gerçekleştirmiştir.

Komisyonun 2001 yılı ilerleme raporunda Türkiye'nin IMO'nun sözleşmelerini çoğunlukla kabul ettiği ve kendi kanunlarına uyarladığı, bununla birlikte uluslararası kuralların yanısıra birlik mevzuatının da ulusal mevzuata ithalinin gerektiği belirtilmiştir. Bunun gerçekleştirilebilmesi için 2004 yılında 5 yıllık bir eylem planı yürürlüğe konmuştur. Bu kapsamda IMO sözleşmeleri gözden geçirilmiş, ayrıca gemi güvenlik veri tabanı, ulusal liman devleti kontrolü veritabanı oluşturulmuş, Marmara Denizi deniz trafiği takip sistemi kurulmuştur. Ayrıca balıkçı gemilerinin güvenliği, deniz kazalarının araştırılması, gemiadamlarının eğitim kalitesinin artırılması, dökme yük gemilerinde yükleme-boşaltma güvenliği, deniz ekipmanı ve liman devleti denetimleri konularında mevzuat oluşturulmuştur [106].

Liman ve bayrak devleti kontrolleri deniz güvenliğinin sağlanmasında öne çıkmaktadır. AB kurumsal yapısının dışında yer almakla beraber Paris MoU, AB tarafından liman devleti kontrolünde önemli bir kriter olarak kullanılmaktadır. Örneğin Paris MoU gereği siyah listede yer alan gemilerin AB üyesi ülkelerin limanlarına girişleri AB mevzuatı gereğince yasaklanabilmektedir. Türkiye geçmişte siyah listede bulunmasına karşın zaman içinde bayrak devleti olarak yaptığı sıkı denetimler ve bilinçlendirme sonucunda gemilerinin standartlarını yükselterek önce gri listeye daha sonra da 2008 yılında beyaz listeye geçmeyi başarmıştır. Söz konusu durum tam üyelik müzakereleri sürecinde Türkiye için önemli bir avantajdır. Diğer yandan Paris MoU'ya taraf olmayan Türkiye, üyesi olduğu Akdeniz ve Karadeniz MoU'ları gereğince yaptığı liman devleti kontrollerinin oranını ve etkinliğini gün geçtikçe arttırmaktadır.

AB, kuruluş felsefesi gereği zaman içinde aralarında denizciliğin de olduğu farklı sektörlerde hizmet sunumu serbestisini gerçekleştirerek birlik çapındaki bütünleşmeyi güçlendirmiştir. Bu kapsamda ulusal deniz kabotajları 1993 yılında kaldırılmış, birlik çapında yeni bir kabotaj sistemine geçilmiştir. AB kabotajı kıyısız sefer yapan gemiler açısından rekabeti arttırmış, bir takım üye ülkeler belirli bir süre deregasyonlar aracılığıyla muafiyet talebinde bulunmuşlardır. Türkiye'nin AB'ye muhtemel tam üyeliği halinde, sahip olduğu denizcilik filosu itibarıyla söz konusu rekabete dayanabilmesi için geçmişte oldukça güçlü olan fakat günümüzde yaşlanmaya başlayan kıyısız sefer filosunu (kosterler) güçlendirmesi gerekmektedir. Diğer ülkelerin yaptığı gibi belirli bir süre deregasyonlar sayesinde muafiyet mümkün olsa da sonuçta birlik kabotajına geçmek kaçınılmaz olacaktır.

AB'nin limanlar hakkındaki politikaları ve mevzuatı henüz gelişim aşamasında olmakla beraber genel eğilim limanların ve liman hizmetlerinin özelleştirilmesi yönündedir. Ayrıca limanların modernize edilerek daha verimli ve çevreye daha duyarlı bir şekilde işletilmesi birliğin ana amaçlarından biridir. Söz konusu AB politikalarına paralel bir şekilde Türkiye de son 20 yılda kamu tarafından işletilen limanlarını işletme hakkı devri yöntemiyle özelleştirmeyi hedeflemiştir. Türkiye'nin limanları incelendiğinde; kamu tarafından inşa edilmiş ve işletilen limanlar, kamu tarafından inşa edilmiş fakat işletmesi özel sektöre devredilmiş limanlar ve özel sektör tarafından inşa edilen ve işletilen limanlar olmak üzere farklı özellikteki yapılar dikkati çekmektedir. Bununla birlikte kamu ve özel sektör işbirliği ile Yap-İşlet-Devret (YİD) şeklinde finansa edilen liman projeleri son yıllarda öne çıkmaktadır [105].

Türkiye'de limancılık konusunda yatırım ve işletme aşamalarında birçok kamu kurumunun kanunlar çerçevesinde yetkisi bulunması dolayısıyla bürokrasi oldukça fazladır. Bu kapsamda koordinasyonun sağlanması için "Türk limanları için liman yönetimi modeli oluşturulması" adında bir çalışma başlatılmıştır. Burada hedeflenen limancılık faaliyetlerinin tüm paydaşların katılımıyla stratejik bir çerçevede yönetilmesi ve limanların fabrika iskelesi hüviyetinden kurtararak çok modlu taşımacılığın da gerektirdiği şekilde lojistik zincirin bir halkası haline getirilmesidir. Ayrıca Karadeniz, Ege ve Akdeniz'de en az birer adet ana liman (hubport) özelliklerine sahip projelerin hayata geçirilmesi ile Karadeniz, Orta Asya ve Orta Doğu'ya yönelik transit yük taşımacılığında daha fazla pay alınması hedeflenmektedir [105].

AB, karayollarındaki trafik yoğunluğunu azaltmak ve tek pazarın verimliliğini arttırmak amacıyla modlar arası taşımacılığı bütünleşik bir lojistik zinciri içinde değerlendirmekte, bunu uygulamaya koyduğu TEN-T, Marco Polo, Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları/Alanları ve TRACECA gibi program ve projelerle desteklemektedir. Türkiye sahip olduğu coğrafyanın avantajı ile modlar arası taşımacılık ve bunun denizcilik sektöründeki iz düşümü olan kısa mesafeli deniz taşımacılığı potansiyeli oldukça yüksek bir ülkedir. Türkiye özellikle TRACECA projesi kapsamında TEN-T ağlarına eklenilerek söz konusu potansiyelini hayata geçirmeyi hedeflemektedir. Türkiye'nin çok modlu taşımacılıkta yapması gereken en önemli çalışma mevcut liman altyapılarının ve bunlara bağlı demiryolu ağlarının

yenilenmesi, ulaştırma kapasitesini arttıracak yeni liman projelerinin hayata geçirilmesi ve henüz demiryolu bağlantısı olmayan limanlara demiryoluyla ulaşımın mümkün hale getirilmesidir.

AB ile ilişkilerde denizcilik alanındaki istihdam önemli bir konudur. Ocak 2011 itibariyle Türkiye’de 24.960 kişi güverte zabitanı, 13.740 kişi makine zabitanı, 81.060 kişi güverte tayfası, 22.046 kişi ise makine tayfası yeterliliğine sahiptir. Türkiye’de STCW hükümlerine uygun olarak Yüksek ğrenim Kurumuna bağlı 5 adet 4 yıllık fakülte, 10 adet Meslek Yüksekokulu, Milli Eğitim Bakanlığı’na bağlı 25 adet lise ve 48 adet özel eğitim kurumu denizcilik eğitimi vermektedir. IMO tarafından 01 Haziran 2010 tarihinde yayımlanan MSC. Circ. 1164/Rev.7 No’lu sirküler ile Türkiye denizcilik eğitimde beyaz listede yer almıştır. Ayrıca EMSA tarafından yapılan denetimler sonucunda ülkemizdeki eğitim kurumlarından mezun olanların AB yesi ülke bayrağı taşıyan gemilerde çalışabilmesinin yolu açılmıştır. [105].

AB’ye ye olması durumunda Türkiye sahip olduğu genç nüfus potansiyeli ile AB’nin günümüzde yaşadığı yeterli nitelikte ve sayıdaki birlik vatandaşı gemiadamı açığı sorununun çözümünde etkili olabilecektir. Türkiye’de gemiadamı istihdamı ile ilgili olarak halen; gemiadamı açığını kısa dönemde süratle çözmeye yönelik çok sayıda fakat kalitesiz denizcilik okulları mı yoksa az sayıda fakat küresel çapta niteliklere sahip kaliteli gemiadamı yetiştirecek denizcilik okulları mı kurulmalıdır sorusunun cevabı tartışılmaktadır. Kısa sürede çok sayıda gemiadamı yetiştirilmesi özellikle yakın yolda sektörün ihtiyaçlarını karşılayabilir fakat Türkiye’yi uluslararası platformda temsil edecek küresel düzeyde kaliteli eğitim görmüş zabitan sınıfı, ğretim görevlisi, kamu ve denizcilik şirketi yöneticisi, uzman, denetim elemanı, broker, vb. meslek grupları ancak az sayıda ve kaliteli eğitim kurumları ile mümkün olabilecektir.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

2011 yılına gelindiğinde AB; anayasa çalışmaları başarısızlıkla sonuçlanmış, üyeleri arasında bazı politika alanlarında ciddi fikir ayrılıkları bulunan, en son genişleme dalgalarını henüz tam olarak hazmedememiş, 2008 yılında başlayan küresel ekonomik krizin etkilerini derinden hisseden ve üyelerinin belli bir bölümünün EPB'nin gereklerini karşılamakta zorlandıkları, dışarıdan bakıldığında kırılgan bir görünüm arz etmektedir. Buna rağmen AB'yi içinde bulunduğu mevcut durumla değerlendirmek ve geleceği hakkında olumsuz düşüncelere kapılmak yersiz olacaktır. Zira AB'nin 60 yıllık tarihi incelendiğinde birçok anlaşmazlık ve krizin yaşandığı fakat zaman içerisinde bunların aşılaraq bütünleşme ve genişlemenin bir şekilde devam ettirildiği görülmektedir. Her ne kadar AB projesi günümüzde vizyon sahibi liderlerin eksikliğini ciddi şekilde hissetse de kendi iç dinamikleri ve küresel gelişmelerin dayatmasıyla giderek derinleşmekten ve hatta daha da genişlemekten başka bir seçeneğe sahip değildir.

Söz konusu derinleşme sürecinin denizcilik ve deniz taşımacılığı sektörlerindeki yansımaları bu çalışmanın konusunu oluşturmuş, AB'nin denizcilik politikaları ve bu politikalar doğrultusunda oluşturduğu hukuksal mevzuat tarihsel bir bakış açısıyla incelenmiştir.

AB denizciliğe bütünsel bir şekilde yaklaşmaktadır. Bir başka ifadeyle denizcilik ile ilgili tüm konuları birbiriyle olan ilişkileri ve paydaşlarına olan etkileri açısından değerlendirerek uzun vadede sürdürülebilir sonuçlar elde etmeye çalışmaktadır. Ayrıca AB söz konusu çalışmalarını denizciliğin sahip olduğu uluslararası karakter nedeniyle küresel bir platform olan IMO'nun faaliyetleriyle uyumlu bir şekilde yürütmektedir. Bunun yanında bazı konularda öncü rol üstlenerek küresel politikalara ve kurallara çıkarları doğrultusunda yön vermektedir. Uluslararası kuralların birlik mevzuatına sağlıklı bir şekilde aktarılmasını ve hatta bazen daha da ileri gidilerek ilave tedbir ve kuralların alınmasını sağlamaktadır. AB, sadece denizcilik ve deniz taşımacılığını ilgilendiren tüzük, direktif ve kararların çokluğuyla dikkat çekmektedir.

AB'nin en yoğun şekilde mevzuat çalışması yaptığı konunun deniz güvenliği olduğu görülmektedir. Söz konusu önem Avrupa kıyılarında yaşanan tanker kazalarının çokluğu ve bunların deniz ve kıyı çevresine verdikleri zararın boyutlarından kaynaklanmaktadır. Meydana gelen her bir kazadan sonra alınan tedbirler bir sonraki kazayı önlemeye yetmemiş, böylece mevzuat ve kuralların sayısı ve yaptırım gücü giderek artmıştır. Erika ve Prestige kazalarından sonra kabul edilen deniz güvenliği paketleri gerek uluslararası kuralların uygulanması gerekse birlik çapında yaptırım gücü yüksek ilave kuralların getirilmesi açısından halen AB'nin deniz güvenliğine verdiği önemi göstermektedir. AB, deniz güvenliği çerçevesinde liman devleti ve bayrak devleti kontrolü, tek cidarlı tankerlerin yasaklanması, klas ve sörvey kuruluşlarının görev ve sorumlulukları, gemilerin izlenmesi, kontrolü ve bilgilerinin paylaşılması, yolcu gemilerine yönelik ilave güvenlik tedbirlerinin alınması, vb. konularda çalışmalar yapmıştır. Söz konusu çalışmaları kurduğu EMSA ile tek elden kontrol ve koordine ederek çalışmalarına etkinlik kazandırmıştır.

Deniz emniyeti konusu da son yıllarda meydana gelen terörist saldırılar ve korsanlık faaliyetleri sonucunda önem kazanmış, uluslararası terörizmin özellikle deniz taşımacılığına ve limanlara karşı oluşturduğu tehdidin yüksek olması nedeniyle uluslararası seviyede alınan önlemler birlik mevzuatına aktarılmış, hatta tavsiye niteliğinde olan bazı hususlar zorunlu hale getirilmiştir.

AB, Avrupa çapındaki denizcilik faaliyetlerinin yoğunluğu nedeniyle meydana gelen deniz ve hava kirliliğinin önlenmesi ve deniz çevresinin korunmasına yönelik mevzuat çalışmalarında da bulunmuştur. Küresel seviyede Kyoto Protokolü ve MARPOL 73/78 sözleşmesi gibi adımlarla hayat bulan önlemleri, birlik çapında hazırladığı direktif ve tüzükler ile daha da sıkılaştırmıştır. Özellikle Baltık Denizi'ndeki yoğun gemi trafiğinin neden olduğu hava kirliliğinin önlenmesine yönelik gerçekleştirdiği çalışmalar küresel anlamda karşılık bulmuş ve MARPOL 73/78'e EK-VI olarak yayınlanmıştır.

AB, ekonomik bütünleşme çerçevesinde malların serbest dolaşımını büyük ölçüde başarmış olmasına rağmen, hizmetlerin ve işgücünün serbest dolaşımında aynı hızı yakalayamamıştır. Bu nedenle hizmet sektörünün bir parçası olan deniz taşımacılığına yönelik kabul ettiği mevzuatla üye ülkelere deniz taşımacılığında hizmet sunumu serbestisini getirmiş, ayrıca birlik çapında kabotajı kademeli olarak kaldırmıştır. Bunun yanında denizcilikte serbest ve adil rekabetin tesis edilmesi ve

birliğin rekabetle ilgili kurallarının denizcilik sektörüne uygulanması için de mevzuat hazırlanmıştır.

AB, deniz taşımacılığını birlik çapında tek pazarın gerçekleştirilmesinin bir aracı olarak gördüğü için modlar arası taşımacılığın ve kısa mesafeli deniz taşımacılığının desteklenmesine yönelik politikalar oluşturmuştur. TEN-T, Marco Polo ve deniz otoyolları projeleri ile sektöre ciddi bir mali kaynak aktararak deniz taşımacılığı sayesinde üye ülkelerin birbirleriyle ve üçüncü ülkelerle daha sıkı bağlanmasını amaçlamıştır. Bunun yanında daha çevreci bir ulaştırma yöntemi olan kısa mesafeli deniz taşımacılığının desteklenmesi ile çevreye büyük ölçüde zarar veren karayolu trafiğini azaltmayı hedeflemiştir.

AB, deniz taşımacılığının ayrılmaz parçası olan limancılık sektörü ile ilgili de ortak politikalar oluşturma yoluna gitmiştir. Özellikle giderek artan küresel rekabetin gerektirdiği hızlı ve verimli bir liman işletmeciliğinin gerçekleştirilmesi için limanların yönetim yapılarının değiştirilmesi, gelişen teknoloji paralelinde alt ve üst yapılarının yenilenmesi, çok modlu taşımacılığın gerektirdiği hıza kavuşturulmaları, hizmet kalitelerinin iyileştirilmesi ve daha çevreci hale getirilmeleri konularında mevzuat çalışmaları yürütülmüştür.

Son olarak AB, denizcilik alanında istihdamın ve çalışma koşullarının iyileştirilmesi, deniz iş gücünün standartlarının ve gemiadamlarının eğitim seviyelerinin yükseltilmesine yönelik mevzuatı kabul etmiştir. Böylece giderek sayıları azalan ve nitelikleri düşen AB vatandaşı gemiadamlarının durumlarının iyileştirilerek söz konusu istihdam eksikliğinin gelecekte daha da kötüye gitmesinin önüne geçilmesi ve AB vatandaşlarının denizcilik sektörüne özendirilmeleri hedeflenmiştir. Çalışma koşullarının iyileştirilmesine yönelik kurallar sadece birlik vatandaşlarını değil AB üyesi ülkelerin limanlarına uğrayan üçüncü ülkelerin gemiadamlarını da kapsadığı için söz konusu kurallar özellikle kolay bayrağa sahip gemilerde çalışan gemiadamlarının da koşullarının iyileştirilmesine yardımcı olmaktadır.

AB, denizciliğin gelecekte de sahip olmayı sürdüreceği öneminin farkında olarak bu konuda proaktif bir yaklaşımla ön almaya çalışmaktadır. Etkin bir denizcilik sektörünün küresel rekabette AB'ye avantaj sağlayacağını öngörmektedir. Bu yüzden oluşturduğu politikaları ve mevzuatı desteklemek için ortaya koyduğu projeleri tek elden koordine ve kontrol ederek söz konusu projelere ciddi ölçüde mali kaynak

sağlamaktadır. AB'yi diğer bölgesel bütünleşme ve işbirliği yapılarından ayıran en önemli özelliği sahip olduğu yaptırım gücünü tereddüt göstermeden kullanmasının yanında ulaşmayı planladığı amaçlara yönelik oluşturulan projeleri destekleyici fonları etkin bir şekilde yönetmesidir.

Türkiye halen AB'ye tam üyelik müzakerelerini sürdürmektedir. Bu kapsamda müzakere edilecek fasılların ne zaman açıldığına veya ne zaman kapanacağına bakılmaksızın, mevcut ulusal mevzuatın AB mevzuatıyla uyumlu hale getirilmesi ve uygulamaya geçilmesi gerekmektedir. Bir takım konularda geçici muafiyetler ile zaman kazanmak mümkün olmakla birlikte sonuçta birlik müktesebatına tam uyum kaçınılmaz olacaktır. Burada yapılması gereken AB hukukunu çok iyi inceleyerek ve kullanarak ülkemizin bu süreçten azami kazanımla çıkmasını sağlamaktır.

Mevcut çalışma konusu itibariyle Türkiye'nin tam üyelik müzakereleri kapsamında AB'ye uyum çalışmalarına ayrıntılı bir şekilde değinmemektedir. Fakat ortaya konan bilgiler ışığında söz konusu süreçte yapılması gerekenlerin belirlenebileceği ve bu çerçevede çalışmanın ülkemizin denizcilik alanındaki AB müktesebatına uyum çalışmalarını destekleyebileceği değerlendirilmektedir. Bu kapsamda;

- Deniz güvenliği ile ilgili son yıllarda Türkiye'nin bayrak devleti olarak aldığı tedbirler sonucu Türk bayraklı gemilerin Avrupa limanlarında daha az alıkonması ve sonucunda Paris MoU'ya göre beyaz listeye geçilmesi son derece olumlu bir gelişmedir. Söz konusu tedbirler geliştirilerek devam ettirilmelidir. EMSA'dan deniz güvenliği ve deniz çevresinin korunması konularında teknik ve bilimsel destek alınmalıdır. Liman devleti kontrollerinin AB mevzuatının gerektirdiği şekilde yapılabilmesi için denetim elemanlarının sayıları arttırılmalıdır.

- AB, kamuoyundaki hassasiyet nedeniyle deniz çevresinin korunması konusunda küresel kuralların da ötesine geçen bir mevzuata sahiptir. Türkiye'nin söz konusu mevzuata uyumu ilk başlarda zor olacak fakat ileride özellikle boğazlar ve Marmara Denizi gibi deniz trafiğinin yoğun olduğu bölgelerin korunmasında önemli bir kazanım sağlanacaktır.

- Türkiye sahip olduğu coğrafya sayesinde modlar arası taşımacılığa ve kısa mesafeli deniz taşımacılığına müsait bir ülkedir. Fakat buna rağmen mevcut potansiyel yeterince kullanılamamakta ve karayollarındaki trafik deniz yollarına aktarılamamaktadır. Modlararası taşımacılığın temel prensibi ulaşım güzergahlarının

çok iyi planlanması ve altyapının oluşturulmasıdır. Türkiye'nin limanlarının kapasitesi ve limanlarının demiryolu bağlantıları yetersizdir. Modlararası taşımacılık karayoluna nazaran daha çevreci olmasına rağmen tercih edilmesi için aynı zamanda daha karlı da olmalıdır. Herbir mod değişiminde yaşanan zaman kaybını ve ilave maliyeti en aza indirmek için limanların modern bir altyapıya ve etkin bir işletmeciliğe sahip olması gerekmektedir. Bu nedenle Türkiye'nin limanlardaki hizmet kalitesinin iyileştirilmesi için AB'deki gelişmeleri yakından takip etmesi gerekmektedir. Türkiye halen üyesi olduğu TRACECA ile modlar arası taşımacılığa yönelik altyapısını verimli projeler yoluyla AB imkanlarını da kullanarak geliştirmeye devam etmelidir.

- Türkiye AB'ye tam üye olması durumunda birlik kabotajını da kabul etmiş olacaktır. Diğer üyelerin daha önce yaptıkları gibi bir takım teknik ve sosyo-ekonomik sebeplerden dolayı deregasyonlar yoluyla belli bir süre muafiyet sağlamak mümkündür. Fakat Türkiye'nin bugünden özellikle kıyasal sefer yapan filosunu modernize etmesi ve AB rekabeti ile başedebilecek seviyeye getirmesi gerekmektedir. Aksi takdirde deniz taşımacılığında AB üyeliğinin avantajlarından çok dezavantajlarının yaşanması kaçınılmaz olacaktır.

- Türkiye AB'ye aday ülke statüsü ve sahip olduğu genç nüfus ile AB'nin yaşadığı gemiadamı sıkıntısının giderilmesinde en yüksek potansiyele sahip ülkedir. Fakat söz konusu potansiyel ancak gençlerin küresel standartlarda kaliteli bir denizcilik eğitiminden geçirilmesi ile anlam kazanabilecektir. Bu nedenle çok sayıda kalitesiz okul açmak yerine mevcut eğitim kurumlarının kalitesinin artırılması yoluna gidilmelidir. AB üyesi ülkelerin yaşadığı problemlere benzer şekilde Türkiye'nin de temel sorunu gençlerin denizcilik mesleğini daha az tercih etmeleri, eğitim süreçlerinin sonunda denize çıkmaktan vazgeçmeleri veya denizde çok az çalışmalarıdır. AB mevzuatına paralel olarak gemiadamlarının çalışma şartlarının iyileştirilmesi, birtakım vergi ve sosyal güvenlik avantajları sağlanması ve eğitim standartlarının yükseltilmesi durumunda Türkiye hem kendisinin hem de AB'nin ihtiyacı olan yeterli sayıda nitelikli gemiadamlarına kavuşabilecektir.

KAYNAKLAR

- [1] **Moussis, N.**, 2004. *Avrupa Birliği Politikaları Rehberi*, Mega Press., İstanbul.
- [2] **Reçber, K.**, 2010. *Avrupa Birliği Kurumlar Hukuku Temel Metinleri*, Alfa Aktüel Yayınları., Bursa.
- [3] **Dinan, D.**, 2008. *Avrupa Birliği Tarihi*, Kitap Yayınevi., İstanbul.
- [4] **Kirval, L.**, 2005, Legitimising the European Union: Can Supranational Identity and the Efficient Welfare State Policies Be the Answer, *Unpublished PhD Dissertation*, Ghent University-Belgium.
- [5] **Steiner, J. and Woods, L.**, 2009. *EU Law*, Oxford University Press., New York.
- [6] **Dinan, D.**, 2005. *Avrupa Birliği Ansiklopedisi*, Kitap Yayınevi., İstanbul.
- [7] **Ülger, İ.K.**, 2007. *Avrupa Birliği'nin ABC'si*, Sinemis Yayınları., Ankara.
- [8] **Url-1** <<http://www.abgs.gov.tr>>, alındığı tarih 15.01.2011.
- [9] **Url-2** <<http://www.european-council.europa.eu>>, alındığı tarih 18.01.2011.
- [10] **Url-3** <<http://www.consilium.europa.eu>>, alındığı tarih 18.01.2011.
- [11] **Url-4** <<http://ec.europa.eu>>, alındığı tarih 20.01.2011.
- [12] **Demir, N.**, 2005. *Avrupa Birliği Parlamentosu*, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara.
- [13] **Url-5** <<http://www.europarl.europa.eu>>, alındığı tarih 20.01.2011.
- [14] **European Commission**, 2006. Green paper, towards a future maritime policy for the union: A European vision for the oceans and seas. [COM(2006)275 final], Brussels, Belgium.
- [15] **Url-6** <<http://ec.europa.eu>>, alındığı tarih 21.11.2010.
- [16] **Paixao, A.C. and Marlow, P.B.**, 2001. A review of the European shipping policy, *Maritime Policy and Management*., **28/2**, 187-198.
- [17] **İlgin, S.**, 2008. *Deniz Hukuku-1 (Kamu Hukuku)*, Deniz Harp Okulu Basımevi., İstanbul.
- [18] **Roe, M.**, 2007. Shipping, policy and multi-level governance, *Maritime Economics & Logistics*., **9**, 84-103.

- [19] **Urrutia, B.**, 2006. The EU regulatory action in the shipping sector: A historical perspective, *Maritime Economics & Logistics.*, **8**, 202-221.
- [20] **McMahon, J.**, 2007. EC maritime transport law and policy, *International and Comparative Law Quarterly.*, **56**, 415-421.
- [21] **Leonard, D.**, 2005. *Guide to the European Union*, London Profile Books Limited., London.
- [22] **Ringbom, H.**, 2008. *The EU Maritime Safety Policy and International Law*, Martinus Nijhoff Publishers., Boston.
- [23] **European Commission**, 2001. European transport policy for 2010: Time to decide, Brussels, Belgium.
- [24] **European Commission**, 2003. Communication on programme for the promotion of short sea shipping [COM(2003)155 final] , Brussels, Belgium.
- [25] **De Vivero, J.L.S.**, 2007. The European vision for oceans and seas – social and political dimensions of the green paper on maritime policy for the EU, *Marine Policy.*, **31**, 409-414.
- [26] **European Commission.**, 2007. Communication on integrated maritime policy for the European Union [COM(2007)575 final] , Brussels, Belgium.
- [27] **European Commission**, 2008. Communication on strategic goals and recommendations for the EU's maritime transport policy until 2018 [COM(2009) 8 final] , Brussels, Belgium.
- [28] **Psaraftis, H.N.**, 2006. Maritime safety in the post-Prestige era, *Marine Technology.*, **43/2**, 85-90.
- [29] **Thebault, L.**, 2004. Maritime safety culture in Europe, *Managerial Law.*, **46/1**, 1-59.
- [30] **European Commission**, 2000. Communication on safety of seaborne oil trade [COM(2000) 142 final] , Brussels, Belgium.
- [31] **European Commission**, 2000. Communication on a second set of community measures on maritime safety following the sinking of the oil tanker Erika [COM(2000) 802 final] , Brussels, Belgium.
- [32] **The Council Of The European Union**, 1995. Directive 95/21/EC of 19 June 1995 concerning the enforcement, in respect of shipping using Community ports and sailing in the waters under the jurisdiction of the Member States, of international standards for ship safety, pollution prevention and shipboard living and working conditions (port State control), OJ L 157, 7.7.1995, Brussels, Belgium.

- [33] **The Council Of The European Union**, 1998. Directive 98/25/EC of 27 April 1998 amending Directive 95/21/EC, OJ L 133/19, 7.5.1998, Brussels, Belgium.
- [34] **European Commission**, 1998. Directive 98/42/EC of 19 June 1998 amending Directive 95/21/EC, OJ L 184/40, 27.6.1998, Brussels, Belgium.
- [35] **European Commission**, 1999. Directive 1999/97/EC of 13 December 1999 amending Directive 95/21/EC, OJ L 331/67, 23.12.1999, Brussels, Belgium.
- [36] **European Parliament and The Council**, 2001. Directive 2001/106/EC of 19 December 2001 amending Directive 95/21/EC, OJ L 19/17, 22.01.2002, Brussels, Belgium.
- [37] **European Parliament and The Council**, 2002. Directive 2002/84/EC of 5 November 2002 amending the directives on maritime safety and the prevention of pollution from ships, OJ L 324/53, 29.11.2002, Brussels, Belgium.
- [38] **European Parliament and The Council**, 2009. Directive 2009/16/EC of 23 April 2009 on port state control (recast), OJ L 131/57, 28.05.2009, Brussels, Belgium.
- [39] **European Parliament and The Council**, 2002. Regulation (EC) No 417/2002 of 18 February 2002 on the accelerated phasing-in of double hull or equivalent design requirements for single hull oil tankers and repealing Council Regulation (EC) No 2978/94, OJ L 64/1, 07.03.2002, Brussels, Belgium.
- [40] **The Council Of The European Union**, 1994. Directive 94/57/EC of 22 November 1994 on common rules and standards for ship inspection and survey organizations and for the relevant activities of maritime administrations, OJ L 319, 12.12.1994, Brussels, Belgium.
- [41] **European Parliament and The Council**, 2009. Directive 2009/15/EC of 23 April 2009 on common rules and standards for ship inspection and survey organisations and for the relevant activities of maritime administrations (Recast), OJ L 131/47, 28.05.2009, Brussels, Belgium.
- [42] **European Parliament and The Council**, 2009. Regulation (EC) No 391/2009 of 23 April 2009 on common rules and standards for ship inspection and survey organisations (Recast), OJ L 131/11, 28.05.2009, Brussels, Belgium.
- [43] **European Parliament and The Council**, 2002. Regulation (EC) No 1406/2002 of 27 June 2002 establishing a European Maritime Safety Agency, OJ L 208/1, 05.08.2002, Brussels, Belgium.

- [44] **European Parliament and The Council**, 2002. Regulation (EC) No 2099/2002 of 5 November 2002 establishing a Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships (COSS) and amending the Regulations on maritime safety and the prevention of pollution from ships, OJ L 324/1, 29.11.2002, Brussels, Belgium.
- [45] **European Parliament and The Council**, 2002. Directive 2002/59/EC of 27 June 2002 establishing a Community vessel traffic monitoring and information system and repealing Council Directive 93/75/EEC, OJ L 208/10, 05.08.2002, Brussels, Belgium.
- [46] **European Parliament and The Council**, 2009. Directive 2009/17/EC of 23 April 2009 amending Directive 2002/59/EC establishing a Community vessel traffic monitoring and information system, OJ L 131/101, 28.05.2009, Brussels, Belgium.
- [47] **European Parliament and The Council**, 2006. Regulation (EC) No 336/2006 of 15 February 2006 on the implementation of the International Safety Management Code within the Community and repealing Council Regulation (EC) No 3051/95, OJ L 64/1, 04.03.2006, Brussels, Belgium.
- [48] **European Parliament and The Council**, 2009. Directive 2009/21/EC of 23 April 2009 on compliance with flag state requirements, OJ L 131/132, 28.05.2009, Brussels, Belgium.
- [49] **The Council Of The European Union**, 1998. Directive 98/18/EC of 17 March 1998 on safety rules and standards for passenger ships, OJ L 144/1, 15.05.1998, Brussels, Belgium.
- [50] **European Parliament and The Council**, 2003. Directive 2003/24/EC of 14 April 2003 amending Council Directive 98/18/EC on safety rules and standards for passenger ships, OJ L 123, 17.05.2003, Brussels, Belgium.
- [51] **The Council Of The European Union**, 1999. Directive 99/35/EC of 29 April 1999 on a system of mandatory surveys for the safe operation of regular ro-ro ferry and high speed passenger craft services, OJ L 138/1, 01.06.1999, Brussels, Belgium.
- [52] **European Parliament and The Council**, 2009. Directive 2009/45/EC of 6 May 2009 on safety rules and standards for passenger ships (Recast), OJ L 163/1, 25.06.2009, Brussels, Belgium.
- [53] **European Parliament and The Council**, 2009. Regulation (EC) No 392/2009 of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents, OJ L 131/24, 28.05.2009, Brussels, Belgium.

- [54] **The Council Of The European Union**, 1994. Regulation (EC) No 2978/94 of 21 November 1994 on the implementation of IMO Resolution A.747(18) on the application of tonnage measurement of ballast spaces in segregated ballast oil tankers, OJ L 319, 12.12.1994, Brussels, Belgium.
- [55] **The Council Of The European Union**, 1996. Directive 96/98/EC of 20 December 1996 on marine equipment, OJ L 046, 17.02.1997, Brussels, Belgium.
- [56] **European Parliament and The Council**, 2001. Directive 2001/96/EC of 4 December 2001 establishing harmonised requirements and procedures for the safe loading and unloading of bulk carriers, OJ L 13/9, 16.01.2002, Brussels, Belgium.
- [57] **European Commission**, 2003. Regulation (EC) No 2244/2003 of 18 December 2003 laying down detailed provisions regarding satellite-based Vessel Monitoring Systems, OJ L 333/17, 20.12.2003, Brussels, Belgium.
- [58] **Goulielmos, A. M. and Anastasakos, A. A.**, 2005. Worldwide security measures for shipping, seafarers and ports, *Disaster Prevention and Management.*, **14** (4), 462-478.
- [59] **European Parliament and The Council**, 2004. Regulation (EC) No 725/2004 of 31 March 2004 on enhancing ship and port facility security, OJ L 129/6, 29.04.2004, Brussels, Belgium.
- [60] **European Parliament and The Council**, 2008. Regulation (EC) No 324/2008 of 09 April 2008 on laying down revised procedures for conducting Commission inspections in the field of maritime, OJ L 98/5, 10.04.2008, Brussels, Belgium.
- [61] **European Parliament and The Council**, 2005. Directive 2005/65/EC of 26 October 2005 on enhancing port security, OJ L 310/28, 25.11.2005, Brussels, Belgium.
- [62] **European Parliament and The Council**, 2005. Directive 2005/35/EC of 7 September 2005 on ship-source pollution and on the introduction of penalties for infringements, OJ L 255/11, 30.09.2005, Brussels, Belgium.
- [63] **European Parliament and The Council**, 2003. Regulation (EC) No 782/2003 of 14 April 2003 on the prohibition of organotin compounds on ships, OJ L 115/1, 09.05.2003, Brussels, Belgium.
- [64] **European Commission**, 2002. Communication on A European Union strategy to reduce atmospheric emissions from seagoing ships [COM (2002) 595 final) Volume 1] , Brussels, Belgium.

- [65] **European Parliament and The Council**, 2001. Directive 2001/81/EC of 23 October 2001 on national emission ceilings for certain atmospheric pollutants, OJ L 309, 27.11.2001, Brussels, Belgium.
- [66] **European Parliament and The Council**, 1999. Directive 1999/32/EC of 26 April 1999 relating to a reduction in the sulphur content of certain liquid fuels and amending Directive 93/12/EEC, OJ L 121, 11.05.1999, Brussels, Belgium.
- [67] **European Parliament and The Council**, 1994. Directive 1994/63/EC of 20 December 1994 on the control of volatile organic compound (VOC) emissions resulting from the storage of petrol and its distribution from terminals to service stations, OJ L 365, 31.12.1994, Brussels, Belgium.
- [68] **European Parliament and The Council**, 2000. Regulation (EC) No 2037/2000 of 29 June 2000 on substances that deplete the ozone layer, OJ L 244/1, 29.09.2000, Brussels, Belgium.
- [69] **European Commission**, 2006. Recommendation 2006/339/EC of 8 May 2006 on the promotion of shore-side electricity for use by ships at berth in Community ports, OJ L 125, 12.05.2006, , Brussels, Belgium.
- [70] **European Parliament and The Council**, 2005. Directive 2005/33/EC of 06 July 2005 amending Directive 1999/32/EC relating to a reduction in the sulphur content of certain liquid fuels, OJ L 191, 27.07.2005, Brussels, Belgium.
- [71] **Kirval, L.**, 2009 Free movement of services (and the liberalization of maritime service sector) in the European Union (EU): Limits of institutional steps from above, *Constanta Maritime University Annals.*, **10:12**, 69-82.
- [72] **European Council**, 1986. Regulation (EEC) No 4055/86 of 22 December 1986 on applying the principle of freedom to provide services to maritime transport between Member States and between Member States and third countries, OJ L 378, 31.12.1986, Brussels, Belgium.
- [73] **European Council**, 1992. Regulation No 3577/92/EEC of 07 December 1992 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (maritime cabotage), OJ L 364, 12.12.1992, Brussels, Belgium.
- [74] **Marlow, P. and Nair, R.**, 2006. Liner shipping and information exchange – a European perspective, *Marine Policy.*, **30**, 681-688.
- [75] **European Council**, 1986. Regulation (EEC) No 4056/86 of 22 December 1986 on laying down detailed rules for the application of Articles 85 and 86 of the Treaty to maritime transport, OJ L 378, 31.12.1986, Brussels, Belgium.

- [76] **European Commission**, 2000. Regulation (EC) No 823/2000 of 19 April 2000 on the application of Article 81(3) of the Treaty to certain categories of agreements, decisions and concerted practices between liner shipping companies (consortia), OJ L 100, 20.04.2000, Brussels, Belgium.
- [77] **European Commission**, 2009. Regulation (EC) No 906/2009 of 28 September 2009 on the application of Article 81(3) of the Treaty to certain categories of agreements, decisions and concerted practices between liner shipping companies (consortia), OJ L 256, 29.09.2009, Brussels, Belgium.
- [78] **European Council**, 1986. Regulation (EEC) No 4057/86 of 22 December 1986 on unfair pricing practices in maritime transport, OJ L 378, 31.12.1986, Brussels, Belgium.
- [79] **European Council**, 1986. Regulation (EEC) No 4058/86 of 22 December 1986 concerning coordinated action to safeguard free access to cargoes in ocean trades, OJ L 378, 31.12.1986, Brussels, Belgium.
- [80] **Rees, J.H.**, 2005. Trans-European networks: EU infrastructure proposals, *Research in Transportation Economics.*, **15**, 67-73.
- [81] **van Klink, H.A. and van den Berg, G.C.**, 1998. Gateways and intermodalism, *Journal of Transport Geography.*, **6:1**, 1-9.
- [82] **Tsamboulas, D., Vrenken, H. and Lekka, A.M.**, 2006. Assessment of a transport policy potential for intermodal mode shift on a European Scale, *Transportation Research.*, **41**, 715-733.
- [83] **European Council**, 1998. Regulation (EEC) No 2196/98 of 01 October 1998 concerning the granting of Community financial assistance for actions of an innovative nature to promote combined transport, OJ L 277/1, 04.10.1998, Brussels, Belgium.
- [84] **European Parliament and The Council**, 2003. Regulation (EC) No 1382/2003 of 22 July 2003 on the granting of Community financial assistance to improve the environmental performance of the freight transport system (Marco Polo Programme), OJ L 196/1, 02.08.2003, Brussels, Belgium.
- [85] **European Parliament and The Council**, 2006. Regulation (EC) No 1692/2006 of 24 October 2006 establishing the second 'Marco Polo' programme for the granting of Community financial assistance to improve the environmental performance of the freight transport system (Marco Polo II) and repealing Regulation (EC) No 1382/2003, OJ L 328/1, 24.11.2006, Brussels, Belgium.
- [86] **European Parliament and The Council**, 1996. Decision No 1692/1996 of 23 July 1996 on Community guidelines for the development of the trans-European transport network, OJ L 228, 09.09.1996, Brussels, Belgium.

- [87] **European Commission**, 2007. Decision No 2007/60/EC of 26 October 2006 establishing the Trans-European Transport Network Executive Agency pursuant to Council Regulation (EC) No 58/2003, OJ L 32, 06.02.2007, Brussels, Belgium.
- [88] **European Commission**, 2007. Communication on Trans-European Networks: Towards an integrated approach. [COM (2007) 135 final]] , Brussels, Belgium.
- [89] **European Commission**, 2009. Green Paper towards a better integrated transport network at the service of the common transport policy [COM (2009) 44 final]] , Brussels, Belgium.
- [90] **European Parliament and The Council**, 2010. Regulation (EC) No 67/2010 of 30 November 2010 laying down general rules for the granting of Community financial aid in the field of trans-Europe networks, OJ L 27, 30.01.2010, Brussels, Belgium.
- [91] **European Commission**, 2007. Communication on a European ports policy [COM (2007) 616 final]] , Brussels, Belgium.
- [92] **Url-7** <<http://epp.eurostat.ec.europa.eu>>, alındığı tarih 20.02.2011.
- [93] **European Commission**, 1997. Green paper on sea ports and maritime infrastructure. [COM (1997) 678 final]], Brussels, Belgium.
- [94] **European Parliament and The Council**, 2000. Directive 2000/59/EC of 27 November 2000 on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues, OJ L 332, 28.12.2000, Brussels, Belgium.
- [95] **European Commission**, 2001. Communication on reinforcing quality services in sea ports: a key for European transport [COM (2001) 35 final], Brussels, Belgium.
- [96] **Verhoeven, P.**, 2009. European ports policy: meeting contemporary governance challenges, *Maritime Policy & Management.*, **36:1**, 79-101.
- [97] **Pallis, A.A. and Tsotsis, G.P.**, 2008. Maritime interests and the EU port services directive, *European Transport.*, **38**, 17-31.
- [98] **Christodoulou-Varotsi, I. and Pensov, D.A.**, 2007. *Maritime work law fundamentals: responsible shipowners, reliable seafarers.*, Springer.
- [99] **Mitroussi, K.**, 2008. Employment of seafarers in the EU context: Challenges and opportunities, *Marine Policy.*, **32**, 1043-1049.
- [100] **European Commission**, 2006. Communication on the strengthening of maritime labour standards, [COM (2006) 287 final]] , Brussels, Belgium.

- [101] **European Council**, 1999. Directive 1999/63/EC of 21 June 1999 concerning the agreement on the organisation of working time of seafarers, OJ L 167/33, 02.07.1999, Brussels, Belgium.
- [102] **European Parliament and The Council**, 1999. Directive 1999/95/EC of 13 December 1999 concerning the enforcement of provisions in respect of seafarers' hours of work on board ships calling at Community ports, OJ L 14/29, 20.01.2000, Brussels, Belgium.
- [103] **European Commission**, 2001. Communication on seafarer training and recruitment, [COM (2001) 188 final] , Brussels, Belgium.
- [104] **European Parliament and The Council**, 2008. Directive 2008/106/EC of 03 December 2008 on the minimum level of training of seafarers (recast), OJ L 323/33, 03.12.2008, Brussels, Belgium.
- [105] **T.C. Ulaştırma Bakanlığı**, 2011. *Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi*, Ankara.
- [106] **Özen, C.**, 2007, Avrupa Birliği'ne Giriş Sürecinde Avrupa Denizcilik Politikaları ve Türkiye'nin Uyumu, *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Teknik Üniversitesi-İstanbul.
- [107] **Url-8** <<http://www.naic.edu>>, alındığı tarih 12.04.2011.
- [108] **European Commission Directorate-General for Energy and Transport in co-operation with Eurostat**, 2010. Energy and Transport in Figures, Brussels, Belgium.
- [109] **Url-9** <<http://tentea.ec.europa.eu>>, alındığı tarih 13.04.2011.
- [110] **Url-10** <<http://www.skyscrapercity.com>>, alındığı tarih 10.06.2011.
- [111] **Url-11** <<http://www.ht-shipping.com>>, alındığı tarih 13.06.2011.

EKLER

EK A : AB üyesi ve aday ülkeleri gösteren harita

EK B : AB ticari gemi filosu ile ilgili istatistikler

EK C : Avrupa sularında meydana gelen önemli deniz kazaları

EK Ç : TEN-T, Pan-Avrupa ulaştırma koridorları ve TRACECA haritaları

EK D : AB limancılık sektörü ile ilgili istatistikler

EK A.1



Şekil A.1 : AB üyesi ve aday ülkeleri gösteren harita [107].

EK B.1

Çizelge B.1 : AB deniz ticaret filosuna ait sayı ve tonaj bilgileri [108].
(1 Ocak 2008 tarihindeki 1000 grosston ve üzeri ticari gemiler)

	Toplam filo		Ulusal bayrak		Yabancı bayrak		Yabancı bayrağın toplam filoya % oranı	
	Sayı	mio	Sayı	mio	Sayı	mio	Sayı	mio
AB 27	11.130	392,1	3.498	123	7.632	269	% 68,6	% 68,6
Belçika	177	11,6	65	5,9	112	5,7	% 63,3	% 49,1
Bulgaristan	107	1,8	69	1,2	38	0,6	% 35,5	% 31,5
Çek Cum.	1	0	-	-	1	0	% 100	% 100
Danimarka	768	26,6	261	10,2	507	16,4	% 66	% 61,8
Almanya	3.189	94,5	375	14,6	2.814	79,9	% 88,2	% 84,5
Estonya	99	0,4	27	0,1	72	0,3	% 72,7	% 76,5
İrlanda	42	0,2	23	0,1	19	0,1	% 45,2	% 37,6
Yunanistan	3.087	175,7	734	55,5	2.353	120,2	% 76,2	% 68,4
İspanya	248	3,9	127	0,9	121	3	% 48,8	% 77,4
Fransa	250	6,4	116	2,8	134	3,5	% 53,6	% 55,5
İtalya	696	16,9	510	11,4	186	5,4	% 26,7	% 32,1
GKRY	247	6,5	111	2,9	136	3,6	% 55,1	% 55,5
Letonya	145	1,8	19	0,2	126	1,6	% 86,9	% 89,2
Litvanya	61	0,4	39	0,3	22	0,1	% 36,1	% 23,5
Malta	18	0,1	14	0	4	0	% 22,2	% 32,3
Hollanda	599	5,9	435	3,6	164	2,3	% 27,4	% 38,8
Avusturya	5	0	2	0	3	0	% 60	% 57,1
Polonya	109	2,1	11	0	98	2	% 89,9	% 98,4
Portekiz	41	0,7	26	0,1	15	0,6	% 36,6	% 87
Romanya	62	0,9	11	0,1	51	0,8	% 82,3	% 86,6
Slovenya	28	0,7	-	-	28	0,7	% 100	% 100
Slovakya	1	0	1	0	-	-	-	-
Finlandiya	124	1,8	81	0,7	43	1	% 34,7	% 58,3
İsveç	356	7,0	154	1,9	202	5,1	% 56,7	% 72,3
İngiltere	670	26,2	287	10,2	383	16	% 57,2	% 61,1
Türkiye	1.003	13,2	490	6,6	513	6,6	% 51,1	% 50

EK B.2

Çizelge B.2 : Dünya deniz ticaret filosunun kıtasal dağılımı [108].
(1 Ocak tarihlerindeki 1000 grosston ve üzeri ticari gemiler)

Bölge	Bölgelerin kontrolünde bulunan ticaret filosu (mio dwt)					
	1995	2000	2005	2006	2007	2008
Avrupa (Not-1)	311,2	350,1	400,9	420,6	465,1	480,9
AB 27	223,6	258	316,9	332,1	368,5	392,1
Kuzey Amerika	51	49,4	45,4	51,6	49,3	49,7
Latin Amerika	18,7	15,7	14,4	12,3	12,4	13,5
Asya/Okyanusya	246,7	292,7	361,3	399,4	423,4	462,7
Afrika	6,7	7,1	5,1	5	5	5,1
Bilinmeyen	38	38,1	52,7	47,4	45,8	59,3
Toplam	672,4	753,2	879,9	936,4	1001,1	1071
AB 27 yüzdesi	% 33,2	% 34,2	% 36	% 35,5	% 36,8	% 36,6
AB yabancı bayrak yüzdesi (Not-2)	% 56,5	% 68,1	% 67,8	% 67,7	% 69,3	% 68,6

Not-1: Tablodaki Avrupa ifadesi; AB 27, Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi/Birliği (EFTA), Monako, Cebelitarık, Andorra, Türkiye, Batı Balkan Ülkeleri, Rusya, Ukrayna ve Moldova'yı kapsamaktadır.

Not-2: Yabancı bayrak oranları AB üyesi ülkelerin diğer AB üyesi ülkelerin sicillerine kayıtlı gemilerini de kapsamaktadır.

EK B.3

Çizelge B.3 : AB deniz ticaret filosunun gemi tiplerine göre dünya ticaret filosundaki payları [108].

(1 Ocak 2008 tarihindeki 1000 grosston ve üzeri ticari gemiler)

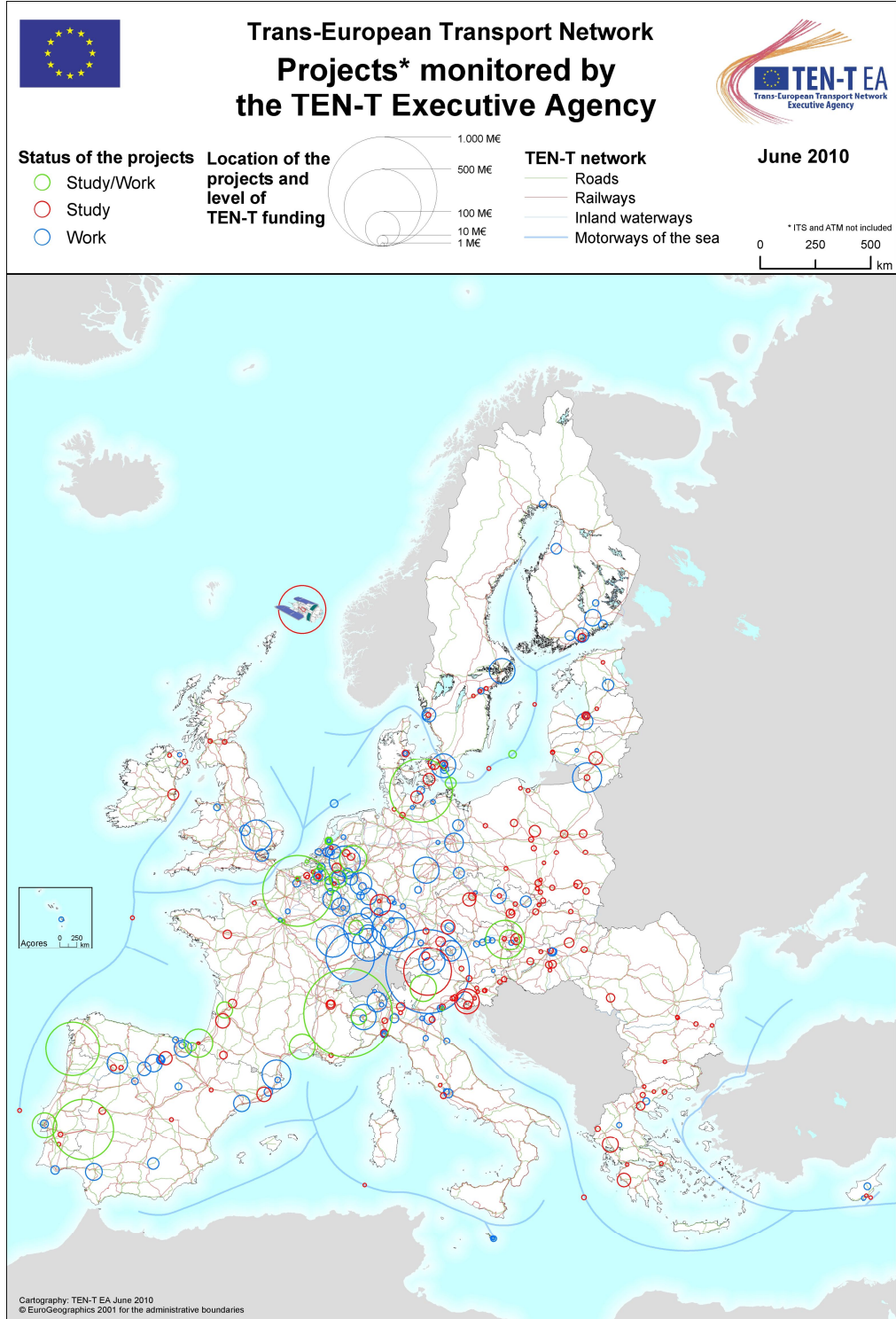
		Sayısal			Tonaj (1000 dwt)		
		Dünya	AB 27	%	Dünya	AB 27	%
Toplam filo		34.915	11.130	% 32	1.071.034	392.052	% 37
Tankerler		8.743	2.749	% 31	436.229	156.638	% 36
	Petrol	6.912	2.220	% 32	397.629	144.016	% 36
	Kimyasal	744	176	% 24	8.653	1.677	% 19
	Sıvı gas	1.087	353	% 32	47.929	11.962	% 25
Dökme yük		6.757	2.071	% 31	386.212	124.061	% 32
Konteyner		4.243	2.249	% 53	144.528	80.119	% 55
Genel yük		12.981	3.331	% 26	98.193	28.923	% 29
	Tek-güverteli	6.827	1.573	% 23	48.040	12.383	% 26
	Çok-güverteli	3.201	767	% 24	23.483	5.468	% 23
	Ro-ro yük	841	333	% 40	6.334	3.150	% 50
	Soğutuculu	1.012	335	% 33	6.530	2.812	% 43
	Özel	1.100	323	% 29	13.807	5.110	% 37
Yolcu ve yolcu/yük		2.191	730	% 33	5.871	2.311	% 39

EK C.1

Çizelge C.1 : AB sularında meydana gelen önemli tanker kazaları.

TARİH	GEMİ ADI	BAYRAK	KAZA MEVKİİ	SIZAN PETROL (TON)
18 Mart 1967	Torrey Canyon	Liberya	Scilly Adacıkları, İngiltere	119.000
28 Ocak 1975	Jakop Maersk	Danimarka	Porto, Portekiz	88.000
12 Mayıs 1976	Urquiola	İspanya	La Coruna, İspanya	100.000
16 Mart 1978	Amoco Cadiz	Liberya	Brittany, Fransa	223.000
15 Kasım 1979	Independenta	Romanya	İstanbul Boğazı, Türkiye	95.000
23 Şubat 1980	Irenes Serenade	Yunanistan	Navarin, Yunanistan	100.000
11 Nisan 1991	Haven	GKRY	Genoa, İtalya	40.000
3 Aralık 1992	Aegean Sea	Yunanistan	Galicıa, İspanya	74.000
5 Ocak 1993	Braer	Liberya	Shetland Adaları, İngiltere	85.000
15 Şubat 1996	Sea Empress	Liberya	Milford Haven, Galler	73.000
12 Aralık 1999	Erika	Malta	Biscay Körfezi, Fransa	20.000
19 Kasım 2002	Prestige	Bahamalar	Galicıa, İspanya	63.000

EK Ç.1



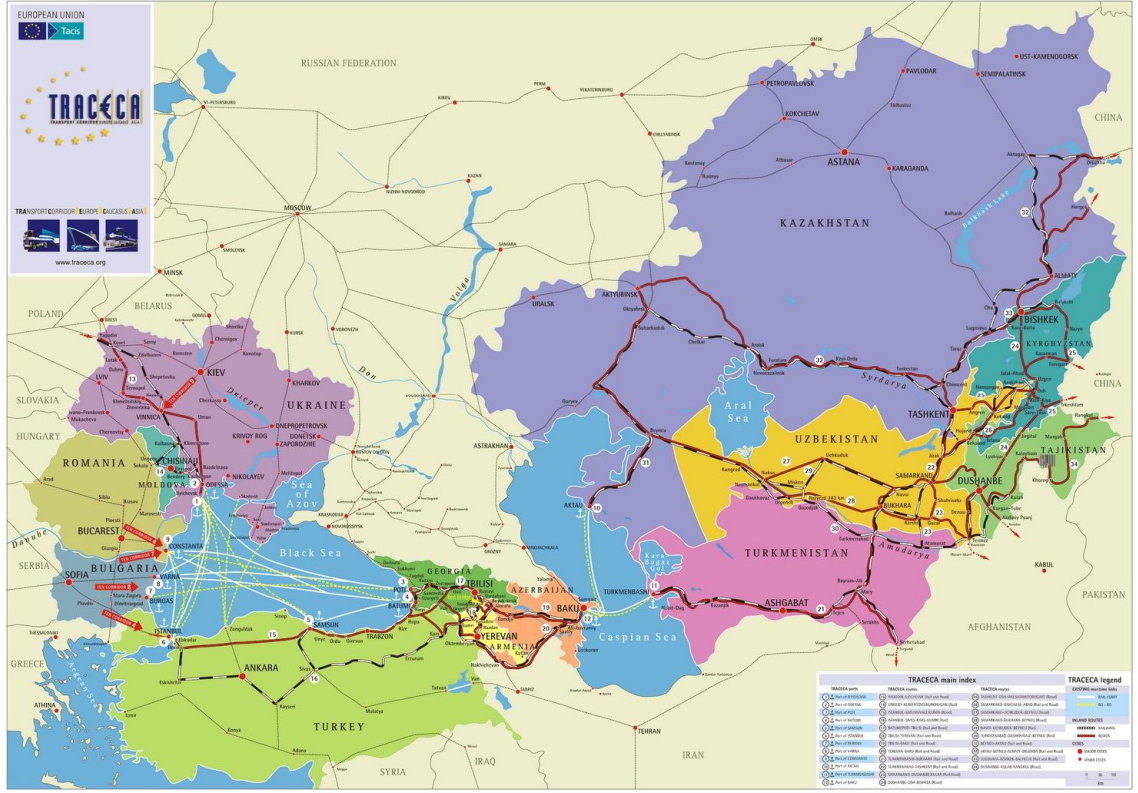
Şekil Ç.1 : TEN-T haritası [109].

EK Ç.2



Şekil Ç.2 : Pan-Avrupa ulaştırma koridorları haritası [110].

EK Ç.3



Şekil Ç.3 : TRACECA haritası [111].

EK D.1**Çizelge D.1 : AB üyesi ülke limanlarındaki yük ve yolcu yoğunluğu [92].**

	Elleçlenen yük miktarı (milyon ton)			Binen/inen yolcu sayısı (bin kişi)		
	2008	2009	Artış %	2008	2009	Artış %
AB 27	3.919	3.433	- 12,4	412.877	403.489	- 2,3
Belçika	244	203	- 16,6	799	751	- 6,0
Bulgaristan	27	22	- 17,6	8	0	-95,0
Danimarka	106	91	- 14,6	46.657	43.561	- 6,6
Almanya	321	263	- 18,0	28.945	29.573	+ 2,2
Estonya	36	39	+ 6,4	9.190	9.140	- 0,5
İrlanda	51	42	- 18,1	3.108	2.878	- 7,4
Yunanistan	152	135	- 11,2	91.101	88.351	- 3,0
İspanya	416	364	- 12,6	22.478	21.458	- 4,5
Fransa	352	316	- 10,4	26.813	25.067	- 6,5
İtalya	526	472	- 10,2	90.156	92.335	+ 2,4
GKRY	8	7	- 14,7	150	96	- 35,6
Letonya	61	60	- 2,2	437	591	+ 35,5
Litvanya	36	34	- 5,6	212	205	- 3,1
Malta	6	6	0	8.132	7.799	- 4,1
Hollanda	530	468	- 11,7	1.959	1.741	- 11,1
Polanya	49	45	- 7,7	2.647	2.481	- 6,3
Portekiz	65	62	- 5,5	762	833	+ 9,2
Romanya	50	36	- 28,5	1	0	- 79,7
Slovenya	17	13	- 19,3	50	56	+ 13,6
Finlandiya	115	93	- 18,7	16.975	17.226	+ 1,5
İsveç	188	162	- 13,8	32.745	31.006	- 5,1
İngiltere	562	501	- 10,9	29.555	28.281	- 4,3

EK D.2**Çizelge D.2 : En yoğun 10 AB limanı (yük/yolcu bakımından) [92].**

Sıralama	Yük limanları		Elleçlenen yük miktarı	
			Milyon ton	2008/2009 artış (%)
1	Hollanda	Rotterdam	347	- 9,8
2	Belçika	Antwerp	142	- 17,0
3	Almanya	Hamburg	95	- 20,3
4	Fransa	Marsilya	80	- 13,7
5	Hollanda	Amsterdam	73	- 1,2
6	Fransa	Le Havre	69	- 8,5
7	İspanya	Algeciras	56	- 9,7
8	İngiltere	Immingham	55	- 16,2
9	İspanya	Valencia	48	- 3,7
10	İngiltere	Londra	45	- 14,2
Sıralama	Yolcu limanları		Binen/inen yolcu sayısı	
			Bin kişi	2008/2009 artış (%)
1	İngiltere	Dover	13.265	- 5,3
2	Yunanistan	Paloukia Salaminas	12.821	- 1,9
3	Yunanistan	Perama	12.821	- 1,9
4	İtalya	Reggio Di Calabria	11.047	+ 9,2
5	Yunanistan	Piraeus	10.444	- 5,7
6	İtalya	Messina	10.441	+ 0,6
7	Fransa	Calais	10.158	- 7,7
8	Danimarka	Helsingør	9.415	- 13,7
9	İsveç	Helsingborg	9.415	- 13,7
10	İsveç	Stockholm	9.089	+ 4,8

ÖZGEÇMİŞ



Ad Soyad: Cengiz Bahadır KARAHAN

Doğum Yeri ve Tarihi: Bilecik / 16.05.1975

Adres:

Lisans Üniversitesi: Deniz Harp Okulu, Elektrik ve Elektronik Mühendisliği

Yayın listesi:

▪ Kırval L., Keçeli Y., **Karahan, C. B.**, 2011: Impact of the “EU Accession Process” and the “Alignment with the EU Acquis” on the increasing quality of port services in Turkey. *European Conference on Shipping, Intermodalism and Ports*, June 22-24, 2011 Chios, Greece.