T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
DOKTORA TEZİ

AVRUPA BİRLİĞİ'NE UYUMDA TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU: DONATAN VE KAMU YÖNÜNDEN KARŞILAŞTIRMALI ANALİZ

145453

Tevfik ARSLAN

Danışman
Prof. Dr. A. Güldem CERİT

145453

2004

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
DOKTORA TEZİ

AVRUPA BİRLİĞİ'NE UYUMDA TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU: DONATAN VE KAMU YÖNÜNDEN KARŞILAŞTIRMALI ANALİZ

Tevfik ARSLAN

Danışman
Prof. Dr. A. Güldem CERİT

2004

ÖNSÖZ

Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne katılma çabaları 1958 yılından bu yana devam etmektedir. 1999 yılı Aralık ayında, Helsinki zirvesinde, Türkiye'ye aday ülke statüsü tanınması, konuyu gündemin ilk sıralarına taşımıştır. 2001 yılında, "Katılım Ortaklığı" belgesinin hazırlanmasından sonra, Türkiye'nin her konuda olduğu gibi, denizcilik konusunda da, uyum çalışmaları hızlandırılmış, deniz emniyeti, idarenin güçlendirilmesi, denizcilik müktesebatının Avrupa Birliği'ne uyumu konusunda azımsanmayacak ilerlemeler kaydedilmiştir.

Bu çalışmada, Türk Deniz Ticaret Filosu'nun Avrupa Birliği'ne katılımda, gerek deniz emniyeti, gerek ekonomik yönden ne gibi etkiler altında kalacağının algılanmasının, donatan ve kamu yönünden analizinin yapılması, algılama farklarının ortaya konularak öneriler getirilmesi amaçlanmıştır. Çalışmada kamu olarak, Türk denizcilik idaresi, donatan olarak da, denizcilik işletmeleri ve bu işletmelerin gemilerinde çalışan, gemi kaptanları örneklem olarak seçilmişlerdir.

Tez konusunun belirlenmesinde ve bu çalışmanın her aşamasında desteğini ve katkılarını esirgemeyen, danışmanım ve Dokuz Eylül Üniversitesi, Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu Müdürü, Sayın Prof. Dr. Güldem CERİT'e, tezimin istatistik çalışmalarında yardım eden, Doç.Dr. Okan TUNA ve Yrd. Doç. Dr. Ali FİRUZAN'a, araştırmamıza katılan kişi ve kuruluşlara ve gemi kaptanlarına ait anketlerin sağlanmasında emeği geçen, Dr.Kpt. Numan ÇOKGÖRMÜŞLER ve Kpt.Ersin YİRMİBEŞOĞLU'na ve gerekli sabrı gösterdikleri için aileme teşekkür ederim.

Tevfik ARSLAN,
İzmir 2004

YEMİN METNİ

Doktora Tezi olarak sunduğum "**Avrupa Birliği'ne Uyumda Türk Deniz Ticaret Filosu: Donatan ve Kamu Yönünden Karşılaştırmalı Analiz**" adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Tarih
13/08/2004
Adı SOYADI
Tevfik ARSLAN
İmza

TUTANAK

Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü' nün 18./.8.../.04. tarih ve 16..sayılı toplantısında oluşturulan jüri, Lisanüstü Öğretim Yönetmeliği'nin .....maddesine göre Deniz Ulaştırma İşletmeleri Yön.....Anabilim Dalı ~~Yüksek Lisans~~ /Doktora öğrencisi..Tevfik Arslan.....'nin..Avrupa Birliği'ne Uyumda Türk Deniz Ticaret Filosu'; Donatan ve Kamu Yönünden Karşılaştırmalı Analiz konulu tezi/~~projesi~~ incelenmiş ve aday 20./8.../.04. tarihinde, saat 12.00 da jüri önünde tez savunmasına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini/projesini savunmasından sonra .120.. dakikalık süre içinde gerek tez konusu, gerekse tezin dayanağı olan anabilim dallarından jüri üyelerine sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin/projenin .başarılı....olduğuna oy.çokluğu..ile karar verildi.

BAŞKAN
Prof.Dr. Cengiz Baltacıoğlu

ÜYE
Prof.Dr. Hüriye Kubilay

ÜYE
Prof.Dr. A. Güldem Cerit

ÜYE
Doç.Dr. Mustafa Zeyneloğlu

ÜYE
Doç.Dr. Hakkı Kişi

YÜKSEKÖĞRETİM KURULU DOKÜMANTASYON MERKEZİ
TEZ/PROJE VERİ FORMU

Tez/Proje No: Konu Kodu: Üniv. Kodu

- Not: Bu bölüm merkezimiz tarafından doldurulacaktır.

Tez/Proje Yazarının
Soyadı: **Arslan** Adı: **Tevfik**

Tezin/Projenin Türkçe Adı: **Avrupa Birliği'ne Uyumda Türk Deniz Ticaret Filosu: Donatan ve Kamu Yönünden Karşılaştırmalı Analiz**

Tezin/Projenin Yabancı Dildeki Adı: **Turkish Merchant Fleet in the Alignment of Turkey with the European Union: A Comparative Analysis in Terms of the Perceptions of the Shipowners and the Administration**

Tezin/Projenin Yapıldığı
Üniversitesi: Dokuz Eylül Üniversitesi Enstitü: Sosyal Bilimler Enstitüsü Yıl:2004

Diğer Kuruluşlar:

Tezin/Projenin Türü:

Yüksek Lisans: ☐ Dili: Türkçe

Doktora: ☒ Sayfa Sayısı: 313

Tıpta Uzmanlık: ☐ Referans Sayısı: 219

Sanatta Yeterlilik: ☐

Tez/Proje Danışmanlarının

Ünvanı:Prof. Dr. Adı. A. Güldem Soyadı CERİT
Ünvanı: Adı. Soyadı

Türkçe Anahtar Kelimeler:
1- Katılım
2- Liman Devleti Kontrolü
3- Avrupa Birliği
4- Deniz Ticaret Filosu
5- Türkiye

İngilizce Anahtar Kelimeler:
1- Accession
2- Port State Control
3- European Union
4- Merchant Fleet
5- Turkey

Tarih: 19.08.2004
İmza:
Tezimin Erişim Sayfasında Yayınlanmasını İstiyorum Evet ☒ Hayır ☐

ÖZET

Bu çalışmada Avrupa Birliği'ne katılımda, karşılaşılabilecek sorunların kamu ve donatan bakımından algılanış şeklinin ortaya konması, algılama farklılıklarının saptanarak bu farkın kapanmasına yönelik öneriler getirilmesi amaçlanmıştır.

Çalışmanın birinci ve ikinci bölümleri, ilgili literatür taramasından oluşmuştur. Çalışmanın birinci bölümünde, küreselleşme ve ekonomik bütünleşmeler, ekonomik bütünleşmelerin etkileri, Avrupa Birliği'nin ortaya çıkışı, Türkiye, Avrupa Birliği ilişkilerinin genel tarihsel gelişimi incelenmiştir. İkinci bölümde, Avrupa Birliği'nin denizcilik politikaları, Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne adaylığının açıklanması, Katılım Ortaklığı Belgesinin hazırlanması, Türkiye'nin Ulusal Planı, idarenin güçlendirilmesi ve müktesebat uyumu konusunda yapılması gerekenler, Türkiye'nin Paris Mutabakat Zaptı'na taraf olan ülkelerin limanlarındaki tutulma ve emniyet kusurları incelenmiştir.

Çalışmanın son bölümü gerçekleştirilen araştırmanın değerlendirilmesini kapsamaktadır. İdare ve donatan temsilcileriyle yapılan görüşmeler sonucunda oluşturulan veri toplama formunda deniz emniyetiyle ve katılımın ekonomik etkisiyle ilgili ifadeler yer almıştır. Araştırmaya katılan grupların profillerinin saptanmasının ardından, tek yönlü varyans (ANOVA) analiziyle gruplar arasındaki algılama farklılıkları ortaya konulmuş, araştırma sonuçları gözönünde bulundurularak, öneriler geliştirilmiştir.

ABSTRACT

The main aim of this study is to compare and analyze the overall perceptions of the Turkish administration and the shipowners concerning the difficulties likely to be encountered upon having joined the European Union. The study also aims to provide certain reasonable and practicable suggestions which could help diminish the gap in the perceptions and thus unite both sides on certain common interests.

The first two chapters comprise updated developments gathered by the means of a thorough literature review. The first chapter specifically covers such basic items as globalization and economic integrations, as well as the effects of these developments experienced, the emergence of the European Union and the overall historical developments of the relation between Turkey and the Union. The overall contents of the second chapter focus on the basic steps taken in the development of the relations mentioned, including the basic policies of the Union on maritime issues; the recent agreement reached at the Union announcing Turkey as a candidate; preparation of the "Turkey's Accession Partnership Document" and Turkey's "National Plan"; strengthening the position of the Administration as well as improving and aligning the relevant legislative regulations; and Turkey's failure, in meeting the basic requirements concerning detentions and safety issues.

The last chapter of the study is devoted to the analysis and evoluation of the research covered. A questionnaire is formed as a consequence of the interviews made with the authorities from both the Administration and the shipowners. The questionnaire consists of three parts. The first part of the questionnaire includes some questions aiming to obtain the participants' profiles. The second and third parts of the questionnaire include statements concerning safety at sea and the likely economic effects of integration with the Union. The perceptions are compared and analysed through one way ANOVA. Based on the results gained, certain proposals are developed.

AVRUPA BİRLİĞİ'NE UYUMDA TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU: DONATAN VE KAMU YÖNÜNDEN KARŞILAŞTIRILMALI ANALİZ

ÖNSÖZ I

YEMİN METNİ II

TUTANAK III

YÖK DOKÜMANTASYON MERKEZİ TEZ VERİ GİRİŞ FORMU IV

ÖZET V

ABSTRACT VI

İÇİNDEKİLER VII

KISALTMALAR XVI

TABLOLAR LİSTESİ XXV

ŞEKİLLER LİSTESİ XXIX

GİRİŞ XXX

BİRİNCİ BÖLÜM
ULUSLARARASI BÜTÜNLEŞMELER VE TÜRKİYE-AVRUPA BİRLİĞİ DENİZCİLİK İLİŞKİLERİ

1.1. ULUSLARARASI SİSTEM 2
1.2. ULUSLARARASI KURULUŞLAR 3
1.2.1. İşbirliği Amaçlı Bir Kuruluş: IMO 4
1.3. ULUSLARARASI BÜTÜNLEŞMELERE GENEL YAKLAŞIM 5
1.4. İKTİSADİ BİRLEŞME TÜRLERİ VE TEORİSİ 6
1.4.1. İktisadi Birleşme Teorisi 7
1.4.1.1. Gümrük Birliğinin Statik Etkileri 7
1.4.1.2. Gümrük Birliğinin Dinamik Etkileri 9
1.5. BÖLGESEL BİRLEŞMELERİN BAŞARIMLARI 11
1.5.1 Başlıca Bölgesel İşbirliği Kuruluşları ve Dünya Ticaretine Etkileri 13

1.6. AKÇT'DEN AVRUPA BİRLİĞİNE DENİZCİLİK POLİTİKALARINDA GELİŞMELER 19
1.6.1. Birliğin Genişlemesi 22
1.6.2. Birliğin Ortak Politikaları 22
1.6.3. Birliğin Organ ve Kurumları 23
1.6.4. Avrupa Birliği Denizcilik Politikasına Genel Bakış 25
1.6.4.1. 1957-1974 Arası AB Denizcilik Politikası 25
1.6.4.2. 1974-1986 Arası AB Denizcilik Politikası 26

1.6.4.3 .1986-1990 AB Denizcilik Politikası 28
1.6.4.4. 1990 ve Sonrası AB Denizcilik Politikası 29
1.6.5. Avrupa Birliğinde Denizcilik Teşvikleri 30
1.6.6. Avrupa Birliğinde Rekabet ve Hizmet Serbestliği 34
1.6.7. Yeni Adaylar ve Avrupa Birliğinin Genişlemesi 35
1.6.7.1. Aday Ülkelerin Denizcilik Sektörleri 39
1.7. TÜRKİYE-AB DENİZCİLİK İLİŞKİLERİNE GENEL BAKIŞ 45
1.7.1. Türkiye AB Ortaklık Organları 47
1.7.2. Gümrük Birliği ve Avrupa Birliği'ne Katılımın Türk Ekonomisi Üzerindeki Etkileri 48
1.7.3. Avrupa Birliği'ne Katılımın Türk Denizciliğine Etkileri 50
1.7.4. Türkiye'de Uygulanan Denizcilik Teşvikleri 51
1.8. DEĞİŞEN TAŞIMACILIK TALEPLERİ VE TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU 57
1.9. TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN AB'NE UYUMU KONUSUNDA YAPILAN ARAŞTIRMALAR 59

İKİNCİ BÖLÜM

AVRUPA BİRLİĞİNE UYUMDA TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU

2.1. DÜNYA DENİZCİLİĞİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ 63
2.1.1. Dünya Deniz Ticaret Filosunun Tonaj Durumu 65
2.1.2. Dünya Deniz Ticaret Filosunun Yaş Durumu 65
2.2. TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNDAKİ GELİŞMELER 66
2.2.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Emniyet Kayıtları 68
2.3. AVRUPA BİRLİĞİ DENİZ TAŞIMACILIĞININ DEĞERLENDİRİLMESİ 68
2.4. AVRUPA BİRLİĞİ DENİZCİLİK POLİTİKALARINA GENEL BAKIŞ 70
2.4.1. Topluluğun Göstereceği Faaliyetler 70
2.4.2. Hizmet Edimi Serbestisi 71
2.4.3. Ortak Taşımacılık Politikası 71
2.4.4. Korumacılık ve Devlet Desteği 71
2.4.5. Serbest Rekabet 72
2.4.6. Devlet Yardımları 72
2.4.7. Vergiler 72
2.4.8. Mevzuatın Yakınlaştırılması 72
2.5. AB DENİZCİLİK POLİTİKALARININ AYRINTILARI 73
2.5.1. Deniz Taşımacılığında Serbestlik ve Rekabet 73
2.5.2. Yazışma ve Raporlarda Standartlaşma 74
2.5.3. Gemiadamlarının Yaşam Şartlarını Aynılaştırma 74
2.5.4. Gemiadamlarının Çalışma Saatleri 75
2.5.5. Denizyolu Yük ve Yolcu Taşımacılığı İstatistikleri 75
2.5.6. Yakınyol Deniz Taşımacılığı 76
2.5.7. Avrupa Birliği Denizcilik Dış İlişkilerinde Uyum 76
2.5.8. Gemiadamlarının Eğitimi ve İstihdamı 77
2.5.9. Tehlikeli Yük Taşıyan Gemiler 78
2.5.10 Gemi Raporlama Sistemi 79

2.5.11. Gemiadamlarının Minimum Eğitimi 79
2.5.12. Gemi Denetim ve Sörvey Kuruluşları 79
2.5.13. Liman Devleti Kontrolü 79
2.5.14 Kuru Dökme Yük Gemilerinin Emniyeti 80
2.5.15 Emniyetli Denizler Komitesi 81
2.5.16 Tanker Taşımacılığında Önlemler 82
2.5.17 Çift Tekneli Tanker Zorunluluğunun Öne Alınması 85
2.5.18 Deniz Trafiği İzleme ve Bilgi Sistemi Yönetimi 88
2.5.19 Birlik Denizlerinde Yakıt Kirlenmesi Hasarlarını Karşılama Fonu 90
2.5.20 Avrupa Deniz Emniyet Ajansı 92
2.5.21 Ro-Ro Yolcu Feribotlarının Emniyet Yönetimi 94
2.5.22 Ro-Ro Feribotları ve Hızlı Yolcu Gemilerinin Zorunlu Sörveyi 95
2.5.23 Yolcu Gemileri Emniyeti 96
2.5.24 Gemi Donanımları 99
2.5.25 Deniz Taşımacılığında Kabotaj 105
2.5.26 Limanlarda Hizmet Kalitesi ve Altyapı 109
2.5.27 Liman Gemi Atık Alıcı Tesisleri 111
2.6. AB ULAŞTIRMA BAKANLAR KONSEYİ TOPLANTILARI VE DENİZCİLİK POLİTİKALARI 112
2.6.1 Aralık 2000 Toplantısı 112
2.6.2 Nisan 2001 Toplantısı 114
2.6.3 Haziran 2001 Toplantısı 114
2.6.4 Ekim 2001 Toplantısı 115
2.6.5 Aralık 2001 Toplantısı 116
2.6.6 Mart 2002 Toplantısı 117
2.6.7 Haziran 2002 Toplantısı 118
2.6.8 Ekim 2002 Toplantısı 120
2.6.9 Aralık 2002 Toplantısı 120
2.6.10 Mart 2003 Toplantısı 123
2.7. TÜRKİYE'NİN AB'NE KATILIM BAŞVURUSU SONRASINDA DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN UYUM SORUNLARI 125
2.7.1 Katılım Ortaklığı Belgesi ve Denizcilik İdaresinden İstenenler 127
2.7.2 Ulusal Program 129
2.7.2.1 Ulusal Programda Mevcut Durum 129
2.7.2.2 Değerlendirmesi Yapılmayan AB Müktesebatı 133
2.7.2.3 Türk Mevzuatının Mevcut Durumu 133
2.7.2.3.1 29.04.1926 Tarih ve 815 Sayılı Kabotaj Kanunu. 133
2.7.2.3.2 06.03.1980 Tarih ve 8/522 Sayılı SOLAS'ın Onaylanmasına Dair Kanun 133
2.7.2.3.3 03.05.1990 Tarih ve 90/442 Sayılı MARPOL Ek I-II'nin Onaylanmasına Dair Kanun 134
2.7.2.3.4 10.06.1946 Tarih ve 4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun 134
2.7.2.3.5 14.04.1928 Tarih ve 618 Numaralı Limanlar Kanunu 135

2.7.2.3.6 Liman Tüzük ve Yönetmelikleri 135
2.7.2.3.7 31.12.1956 Tarih ve 8250 Sayılı Gemi Sicil Nizamnamesi 135
2.7.2.3.8 29.05.1959 Tarih ve 6762 Sayılı Türk Ticaret Kanununun Deniz Ticaretiyle İlgili Kısmı. 136
2.7.2.3.9 1993 Tarih ve 2872 Sayılı Çevre Kanunu ve İlgili Yönetmelikler 138
2.7.2.3.10 05.04.1983 Tarih ve 2813 Sayılı Telsiz Kanunu 139
2.7.2.3.11 06.11.1998 Tarih ve 23515 Sayılı Resmi Gazetede Yayımlanan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü 139
2.7.2.3.12 21.12.1999 Tarihli, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu 140
2.7.2.3.13 06.04.1952 Tarih 3/14831 Sayılı Tehlikeli Eşyanın Ticaret Gemileriyle Taşınması Hakkında Tüzük. 142
2.7.2.3.14 14.03.1966 Tarih ve 6125 Sayılı Ticaret Gemilerinin Tonilatolarını Ölçme Tüzüğü 143
2.7.2.3.15 22.06.1966 Tarih ve 6/6647 Sayılı Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırı Tüzüğü 143
2.7.2.3.16 28.01.1998 Tarihli Pilotaj ve Römorkaj Hizmetleri Teşkilatları Hakkında Yönetmelik 144
2.7.2.3.17 31.12.1997 Tarihli Kılavuz Kapt.Yeterlilikleri Hakkında Yönetmelik 145
2.7.2.3.18 1994 Yılında Yürürlüğe Giren 4054 Sayılı Rekabetin Korunması Kanunu 147
2.7.2.3.19 04.10.1998 Tarih ve 23483 Sayılı Resmi Gazetede Yayımlanan Akdeniz Liman Devleti Kontrolü Sözleşmesi 148
2.7.2.3.20 30.01.1997 Tarih ve 22893 Sayılı Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirme, Sınav, Vardiya Tutma, Kütükleme ve Donatılma Esasları Hakkında Yönetmelik 149
2.7.2.3.21 1998 ve 1999 Yıllarında Denizcilik Müsteşarlığı ile Klas Kuruluşları Arasında Yapılan Yetki Devri Protokolü 151
2.7.2.3.22 06.11.1981 Tarih ve 2548 Sayılı Gemi Sağlık Resmi Kanunu 152
2.7.2.3.23 03.03.1996 Tarihli, 2548 Sayılı Kanunun Uygulama Yönetmeliği 152
2.7.2.3.24 09.05.1975 Tarihli, İç Sularda Çalışacak Taşıma Araçları Yönetmeliği 152
2.7.2.4 Mevzuat Düzenlemeleri ve Kurumsal Değişiklikler 153
2.7.2.4.1 Mevzuat Düzenlemeleri 153
2.7.2.4.2 Kurumsal Değişiklikler 154
2.7.2.5 Uyum takvimi 155
2.7.2.6 Avrupa Birliği Müktesebatı 156
2.7.2.6.1 73/152/ECSC : Çelik Sanayindeki İşletmelere Topluluk İçi Deniz Bağlantıları Dahil Olmak

Üzere Taşıma Rotaları İçin Taşımacılık Ücret Tarifelerini Yayımlama Yükümlülüğü Getiren 23 Mayıs 1973 Tarihli Komisyon Kararı 156
2.7.2.6.2 4057/86/EEC: Deniz Taşımacılığında Haksız Fiyat Uygulamalarına İlişkin 22 Aralık 1986 Tarihli Konsey Tüzüğü. 156
2.7.2.6.3 78/774/EC: Kargo Nakliyatında Bazı Üçüncü Ülkelerin Faaliyetlerine İlişkin 19 Eylül 1978 Tarihli Konsey Kararı 157
2.7.2.6.4 954/79/EEC: Düzenli Hat Konferansları (Liner Conferences) Hareket Koduna İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesinin Üye Devletler Tarafından Onaylanmasına veya Katılmalarına İlişkin 15 Mayıs 1979 Tarihli Konsey Tüzüğü 158
2.7.2.6.5 87/475/EEC: İtalya ve Cezayir Arasında Deniz Taşımacılığına İlişkin 17 Eylül 1987 Tarihli Konsey Kararı 159
2.7.2.6.6 4055/86/EEC : Üye Devletler Arasında ve Üye Devletler İle Üçüncü Ülkeler Arasında Deniz Taşımacılığı Hizmetlerinin Sağlanma Serbestliği İlkelerini Uygulayan 22 Aralık 1986 Tarihli Konsey Tüzüğü 160
2.7.2.6.7 4058/86/EEC: Okyanus Ticaretinde Kargolara Serbest Erişim Garantisi Sağlayan Koordine Faaliyetlere İlişkin 22 Aralık 1986 Tarihli Konsey Tüzüğü 161
2.7.2.6.8 3577/92/EEC: Üye Devletler İçinde Deniz aşımacılığı Hizmetlerinin Serbestçe Sağlanması İlkelerini Uygulayan 7 Aralık 1992 Tarihli Konsey Tüzüğü (Kabotaj) 161
2.7.2.6.9 93/125/EEC: Üye Devletler İçinde Deniz Taşımacılığı Hizmetlerinin Serbestçe Sağlanması İlkelerini Uygulayan 3577/92 Sayılı Tüzüğün 5. Maddesi Uyarınca Koruma Tedbirlerinin Komisyon Tarafından Kabulü İçin İspanya'nın Talebine İlişkin 17 Şubat 1993 Tarihli Komisyon Kararı. 162
2.7.2.6.10 93/396/EEC: Üye Devletler İçinde Deniz Taşımacılığı Hizmetlerinin Serbestçe Sağlanması İlkelerini Uygulayan 3577/92 Sayılı Tüzüğün 5. Maddesi Uyarınca Koruma Tedbirlerinin Uzatılmasının Komisyon Tarafından Kabulü İçin İspanya'nın Talebine İlişkin 13 Temmuz 1993 Tarihli Komisyon Kararı. 162
2.7.2.6.11 79/115/EEC: Kuzey Denizi ve İngiliz Kanalında Faaliyet Gösteren Gemilerde Açık Deniz Kılavuzlarının Kılavuzluğuna İlişkin 21 Aralık 1978 Tarihli Konsey Direktifi. 163

2.7.2.6.12 613/91/EEC: Birlik İçinde Gemi Sicillerinin Bir Yerden Diğerine Transferine İlişkin 4 Mart 1991 Tarihli Konsey Tüzüğü. 163
2.7.2.6.13 92/143/EEC: Avrupa İçin Elektronik Seyir Sistemlerine İlişkin 25 Şubat 1992 Tarihli Konsey Kararı. 164
2.7.2.6.14 93/75/EECEEC:Tehlikeli veya Çevreyi Kirletici Madde Taşıyan, Birlik Limanlarına Demir Atmış veya Ayrılan Gemilerin Minimum Gereksinimleri Hakkında 13 Eylül 1993 Tarihli Konsey Direktifi. 164
2.7.2.6.15 2158/93/EEC: 613/93 Sayılı Konsey Tüzüğünü, Amacına Uygun Olarak, 1974 Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesinde ve 1973 Uluslararası Gemi Kaynaklı Kirliliğin Engellenmesi Sözleşmesindeki Değişikliklerin Uygulanmasına İlişkin 28 Temmuz 1993 Tarihli Konsey Tüzüğü. 165
2.7.2.6.16 94/57/EC: Gemi Denetimi ve Sörvey Kuruluşları ile Denizcilik İdarelerinin İlgili Faaliyetleri İçin Ortak Kurallar ve Standartlara İlişkin 22 Kasım 1994 Tarihli Konsey Direktifi. 165
2.7.2.6.17 98/295/EC : 94/57/EC Konsey Direktifiyle Bağlantılı Olarak Yunan Klas Kuruluşunun Tanınmasıyla İlgili 22 Nisan 1998 Tarihli Komisyon Kararı. 168
2.7.2.6.18 2978/94/EEC: Ayrılmış Balast Tanklı Petrol Tankerlerinde Balast Yerlerinin Tonaj Ölçümü Hakkındaki IMO Kararı A :747 (18)'in Uygulanmasına İlişkin 21 Kasım 1994 Tarihli Konsey Kararı. 168
2.7.2.6.19 95/21/EC:Birlik Limanlarını Kullanarak Yapılan Deniz Taşımacılığı ve Üye Devletlerin Karasularındaki Seyirle İlgili Olarak, Gemi Emniyeti, Kirliliğin Önlenmesi ve Gemide Yaşam ve Çalışma Koşullarıyla İlgili Uluslararası Standartların Uygulanmasına İlişkin 19 Haziran 1995 Tarihli Konsey Direktifi (Liman Devleti Kontrolü). 169
2.7.2.6.20 3051/95/EC : Sayılı Ro-Ro Yolcu Feribotlarının Emniyet Yönetimine İlişkin 8 Aralık 1995 Tarihli Konsey Tüzüğü. 175
2.7.2.6.21 96/127/EC: Almanya'nın Talebi Üzerine, Tehlikeli veya Çevreyi Kirletici Madde Taşıyan ve Birlik Limanlarında Demir Atmış veya Ayrılan Gemilerin Minimum Gereksinimleri Hakkındaki 93/75/EEC Sayılı Konsey Direktifi 5(4). Maddesinin Uygulanmasına İlişkin 22 Ocak 1996 Tarihli Komisyon Kararı. 175

2.7.2.6.22 96/513/EC: Fransa'nın Talebi Üzerine, Tehlikeli veya Çevreyi Kirletici Madde Taşıyan ve Birlik Limanlarında Demir Atmış veya ayrılan Gemilerin Minimum Gereksinimleri Hakkındaki 93/75/EEC Sayılı Konsey Direktifi 5(4). Maddesinin Uygulanmasına İlişkin 22 Temmuz 1996 Tarihli Komisyon Kararı. 176
2.7.2.6.23 96/587/EC: 94/57/EC Sayılı Konsey Direktifi Uyarınca Üye Devletler Tarafından Bildirilmiş Tanınmış Kuruluşların Listesinin Yayımlanmasına İlişkin 30 Eylül 1996 Tarihli Komisyon Kararı 176
2.7.2.6.24 96/710/EC: Almanya'nın Talebi Üzerine, Tehlikeli veya Çevreyi Kirletici Madde Taşıyan ve Birlik Limanlarında Demir Atmış veya Ayrılan Gemilerin Minimum Gereksinimleri Hakkındaki 93/75/EEC Sayılı Konsey Direktifi 5(4). Maddesinin Uygulanmasına İlişkin 27 Kasım 1996 Tarihli Komisyon Kararı. 177
2.7.2.6.25 96/39/EC: Tehlikeli veya Çevreyi Kirletici Madde Taşıyan ve Birlik Limanlarında Demir Atmış veya Ayrılan Gemilerin Minimum Gereksinimleri Hakkındaki 93/75/EEC Sayılı Komisyon Direktifini Değiştiren 19 Haziran 1996 Tarihli Komisyon Direktifi. 178
2.7.2.6.26 96/40/EC: Devlet Liman Kontrolünü Yürüten Denetçiler İçin Ortak Bir Kimlik Kartı Oluşturulmasına İlişkin 25 Haziran 1996 Tarihli Komisyon Direktifi 178
2.7.2.6.27 96/98/EC: Deniz Ekipmanlarına İlişkin 20 Aralık 1996 Tarihli Konsey Direktifi 179
2.7.2.6.28 97/34/EC: Tehlikeli veya Çevreyi Kirletici Madde Taşıyan ve Birlik Limanlarında Demir Atmış veya Ayrılan Gemilerin Minimum Gereksinimleri Hakkındaki 93/75/EEC Sayılı Konsey Direktifini Değiştiren 6 Haziran 1997 Tarihli Komisyon Direktifi 179
2.7.2.6.29 97/58/EC: Gemi Denetimi ve Sörvey Kuruluşları ile Denizcilik İdarelerinin İlgili Faaliyetleri İçin Ortak Kurallar ve Standartlarına İlişkin 94/57/EC Sayılı Konsey Direktifini Değiştiren 26 Eylül 1997 Tarihli Komisyon Direktifi 179
2.7.2.6.30 97/70/EC: Boyu 24 Metre ve Daha Fazla Olan Balıkçı Tekneleri İçin Uyumlaştırılmış Bir Emniyet Programı Oluşturan 11 Aralık 1997 Tarihli Konsey Direktifi 180
2.7.2.6.31 98/18/EC Yolcu Gemilerinin Emniyet Kurallarına ve Standartlarına İlişkin 17 Mart 1998 Tarihli

Konsey Direktifi 183
2.7.2.6.32 179/98: Ro-Ro Yolcu Feribotlarının Emniyet Yönetimine İlişkin 8 Aralık 1995 Tarih ve 3051/95 Sayılı Konsey Tüzüğünü Değiştiren 23 Ocak 1998 Tarihli Komisyon Tüzüğü 183
2.7.2.6.33 94/58/EC: Gemiadamları Eğitiminin Minimum Düzeyine İlişkin 22 Kasım 1994 Tarihli Konsey Direktifi 184
2.7.2.6.34 77/587/EEC: Üye Devletler ve Üçüncü Ülkeler Arasında Taşımacılık Konusundaki İlişkilere ve Uluslararası Kuruluşların Bu Tür Konularla İlgili Faaliyetlerine İlişkin Bir Danışma Prosedürü Oluşturan 13 Eylül 1977 Tarihli Konsey Kararı 188
2.7.2.6.35 83/573/EEC: Uluslararası Ticari Deniz Taşımacılığı Alanında Karşı Tedbirlere İlişkin 26 Ekim 1983 Tarihli Konsey Kararı 188
2.7.2.6.36 98/41/EC: Birlik Üye Ülkelerinde, Yolcu Gemilerinde Bulunanların Kaydına İlişkin 18 Haziran 1998 Tarihli Konsey Direktifi 189
2.7.3 Katılım Öncesi Finansal Yardım 189
2.7.4 İlerleme Raporları ve 2002 Avrupa Konseyi Zirvesi 190
2.7.4.1 2001 Türkiye İlerleme Raporu 191
2.7.4.2 2002 Türkiye İlerleme Raporu 192
2.7.4.3 2002 Avrupa Konseyi Zirvesi Kararları 195
2.7.5 Türkiye'nin AB'ne Aday Statüsü Kazanması Sonrası Denizcilik Konusunda Sağlanan İlerlemeler 196
2.7.5.1 Deniz Emniyetini Güçlendirme Projesi 196
2.7.5.1.1 Projenin İçeriği 197
2.7.5.1.2 Projenin Finansmanı ve Takvimi 202
2.7.5.1.3 Eylem Planı 202
2.7.5.1.4 Yeni Ortaklık Belgesi ve Ulusal Plan 202
2.7.5.2 Diğer İlerlemeler 203
2.8 LİMAN DEVLETİ KONTROLLERİ 204
2.8.1 Paris Liman Devleti Kontrolü 206
2.8.1.1 Uygulama 207
2.8.2 1999 Yılı Paris Liman Devleti Kontrolü Sonuçları 210
2.8.2.1 Sayısal Değerler 211
2.8.2.2 1999 Yılında Türk Gemilerinin Durumu 213
2.8.3 2000 Yılı Paris Liman Devleti Kontrolü Sonuçları 218
2.8.3.1 Sayısal Değerler 218
2.8.3.2 2000 Yılında Türk Gemilerinin Durumları 220
2.8.4 2001 Yılı Paris Liman Devleti Kontrolü Sonuçları 226
2.8.4.1 Sayısal Değerler 227
2.8.4.2 2001 Yılında Türk Gemilerinin Durumları 229
2.8.5 2002 Yılı Paris Liman Devleti Kontrolü Sonuçları 236
2.8.5.1 Sayısal Değerler 237
2.8.5.2 2002 Yılında Türk Gemilerinin Durumları 239
2.8.6 Dört Yılın Özeti 247

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
AVRUPA BİRLİĞİNE UYUMDA TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU: DONATAN, VE KAMU YÖNÜNDEN KARŞILAŞTIRMALI ANALİZ

3.1. ARAŞTIRMANIN AMACI VE KAPSAMI 249
3.2. KAVRAMSAL MODEL 249
3.3. HİPOTEZLER 250
3.4. METODOLOJİ 251
3.4.1 Veri Toplama Aracının Oluşturulması 251
3.4.2 Örneklem Seçimi 254
3.4.3 Veri Analiz Yöntemleri 255
3.5 ARAŞTIRMANIN SONUÇLARI 255
3.5.1. Gemi İşletmecisi Donatan İşletmelerin ve Anketi Yanıtlayanların Profili 255
3.5.2 H_1 Hipotezine Ait Testler 261
3.5.2.1 H_1 Hipotezine Ait Test Sonuçlarının Yorumu 267
3.5.3 H_2 Hipotezine İlişkin Testler 272
3.5.3.1 H_2 Hipotezine İlişkin Test Sonuçlarının Yorumu 273
3.6. ARAŞTIRMANIN KISITLARI VE GELECEK ARAŞTIRMALAR İÇİN ÖNERİLER 277

KAYNAKLAR 289

EKLER

Ek 1 1
Ek 2 1
Ek 3 1

KISALTMALAR

AAD	Avrupa Adalet Divanı
AB	Avrupa Birliği
ABGS	Avrupa Birliği Genel Sekreterliği
ABTT	Avrupa Birliği Türkiye Temsilciliği
ABS	American Bureau Of Shipping
AIS	Otomatik Tanıtım Sistemi (Automatic Identification System)
AFS CONVENTION	"Gemilerde Çevreye Zararlı Karina Kirlenmesini Önleme Sistemlerinin, Kontrolü Uluslararası Sözleşmesi" (Antifouling Systems Convention)
AFTA	Asya Serbest Ticaret Anlaşması (Asian Free Trade Agreement)
AKÇT	Avrupa Kömür Çelik Topluluğu
ANDEAN PACT	Andean Paktı (Andean Common Market)
APEC	Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği (Asia-Pacific Economic Cooperation)
AR	Annual Report (Senelik Rapor)
BV	Breau Veritas
CARDS	Yeniden Yapılanma, Kalkınma ve İstikrar İçin Topluluk Yardımı (Community Assistance For Reconstruction, Development and Stabilization)
CEN	Avrupa Standartları Komitesi

	(European Committee For Standardization)
CENELEC	Avrupa Elektroteknik Standardizasyon Komitesi (European Committee For Electrotechnical Standardization)
CAS	Durum Değerlendirme Planı (Condition Assesment Scheme)
CER	Yakın Ekonomik İlişkiler (Closer Economic Relations)
CLC	Petrol Kirliliği Zararlarından Doğan Sivil Sorumluluklar Hakkında Uluslararası Sözleşme (International Convention for Civil Liability for Oil Pollution Damage)
COLREG	Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Sözleşmesi (International Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea)
COPE FUND	Avrupa Sularında Petrol Kirliliğini Tazmin Fonu (Compensation for Oil Pollution in European Waters)
COREPER	Avrupa Konseyi Daimi Temsilciler Komitesi (Committee of Permanent Represantatives)
DNM	Denizcilik Müsteşarlığı
DNV	Det Norske Veritas
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
DTO	Deniz Ticaret Odası
ECO	Ekonomik İşbirliği Örgütü (Economic Cooperation Organization)

EC	Avrupa Topluluğu (European Community)
ECR	Avrupa Adalet Divanı Raporları (European Court Reports)
ECSA	Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (European Community Shipowner Association)
EEA	Avrupa Ekonomik Alanı (European Economic Area)
EFTA	Avrupa Serbest Mübadele Birliği (European Free Trade Association)
ETSI	Avrupa Telekominikasyon Standartlar Enstitüsü (European Telecommunications Standards Institute)
GATT	Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Antlaşması (The General Agreement on Tariffs and Trade)
FAL	Uluslararası Deniz Trafiğini Kolaylaştırma Sözleşmesi (International Convention on Facilitation of Maritime Traffic)
FST	Avrupa Birliği Taşımacılık İşçileri Sendikaları Federasyonu (Federation of Transport Workers' Unions in the European Union)
FUND CONVENTION	Petrol Nedeniyle Kirlenmeden Doğan Zararlar İçin Uluslararası Tazminat Fonu Kurulmasına Dair Sözleşme

	(The International Convention on The Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage)
GİSAT FONU	Gemi İnşa Sanayi Teşvik Fonu
GL	Germanisher Lloyd
HSN CONVENTION	Tehlikeli ve Zehirli Maddelerin Denizyoluyla Taşınmasından Oluşan Hasarların Sorumluluk ve Tazmini ile İlgili Uluslararası Sözleşme, 1996 (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection With the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996)
IBC	Tehlikeli Kimyasal Dökme Yük Taşıyan Gemilerin İnşası ve Teçhizatı Hakkında Uluslararası Kod (International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk)
IGC	Dökme Sıvılaştırılmış Gaz Taşıyıcı Gemilerin İnşası ve Techizatı Hakkında Uluslararası Kod (International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquified Gases in Bulk)
ILO	Uluslararası Çalışma Örgütü (International Labour Organization)
IMDG CODE	Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Maddeler Kodu

	(International Maritime Dangerous Goods Code)
IMF	Uluslararası Para Fonu (International Monetary Fund)
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü
	(International Maritime Organization)
INTERCARGO	Uluslararası Kuruyük Gemi Sahipleri Birliği
	(International Association of Dry Cargo Shipowner)
ISO	Uluslararası Standartlar Örgütü
	(International Organization for Standardization)
ISPS CODE	Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu
	(International Ship and Port Facility Security Code)
JOC	Avrupa Birliği Adalet Divanı Kararı
	(Judgment of the Court)
KEİ	Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü
KRS	Kore Gemi Klas Kuruluşu
	(Korean Register of Shipping)
LL 66	Yükleme Hatları Uluslararası Sözleşmesi, 1966
	(International Convention for Load lines, 1966)
LLMC	Deniz Taleplerinde Sorumluluğun Sınırlandırılması Sözleşmesi (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims)
LNG	Sıvılaştırılmış Doğal Gaz (Liquified Natural Gas)
LPG	Sıvılaştırılmış Petrol Gazı
	(Liquified Natural Petroleum)
LR	Lloyd Register of Shipping

MARPOL 73/78	Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Hakkındaki Uluslararası Sözleşme 73/78 [International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78)]
MEDA PROGRAMME	Avrupa Birliği, Akdeniz Ülkeleri İşbirliği Proğramı (Euro-Mediterranean Partnership)
MEPC	Deniz Çevresini Koruma Komitesi (Marine Environment Protection Committee)
MEDSTAT	Akdeniz Ülkeleri ve Avrupa Birliği İstatistiki İşbirliği Programı (Regional Statistical Co-operation Between the 12 Mediterranean Partners and the European Union.)
MERCOSUR	Güney Yarımküresi Ortak Pazarı (Sectorial Committee for the Common Market of the South)
MOU	Mutabakat Zaptı (Memorandum of Understanding)
NAFTA	Kuzey Amerika Serbest Ticaret Sözleşmesi (North American Free Trade Agreement)
NKK	Nippon Kaiji Kyokai
OPA 90	Amerikan Deniz Kirliliğini Önleme Yasası,1990 (The Oil Pollution Act of 1990)
OCDI	Japonya Denizaşırı Kıyı Bölgesi Kalkındırma Enstitüsü

	(The Overseas Coastal Area Development Institude of Japan)
OECD	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (Organization for Economic Cooperation and Development)
OJC	Avrupa Birliği Resmi Gazetesi Bilgi ve uyarılar (Official Journal Information and Notices)
OJL	Avrupa Birliği Resmi Gazetesi Kanunlar (Official Journal Legislation)
OPEC	Petrol İhracatçısı Ülkeler Örgütü (Organization of Petroleum Exporting Countries)
PSSA	Özellikli hassas Deniz Alanları (Particularly Sensitive Sea Areas)
PHARE PROGRAMME	Polonya ve Macaristan İçin Ekonomik Yeniden Yapılanma Yardım Programı (Poland and Hungary Assistance for Economic Restructuring Programme)
REMPEC	Akdeniz Bölgesel Deniz Kirlenmesi Acil Müdahale Merkezi (The Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea)
RINA	Registro Italiano Navale International Ship Classification Society
RG	Resmi Gazete

RMRS	Rus Gemi Klas Kuruluşu (Russian Maritime Register of Shipping)
SAPTA	Bölgesel İşbirliği İçin Güney Asya Kuruluşu (South Asian Association for Regional Cooperation)
SOLAS 74	Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi, 1974 (International Convention for Safety of Life at Sea)
SPARTECA	Güney Pasifik Bölgesel Ticaret ve Ekonomik İşbirliği Sözleşmesi (South Pacific Regional Trade and Economic Cooperation Agreement)
SSA	Hassas Deniz Alanları (Sensitive Sea Areas)
STCW 78	Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya tutma Esasları Uluslararası Sözleşmesi,1978 (Convention on Standardization of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers)
TACIS PROGRAMME	Bağımsız Devletler Birliği Ülkelerine Teknik Yardım Programı (Technical Assistance for the Commonwealth of Independent States)
TAIEX	Avrupa Komisyonu, Genişleme Bölümü Genel Müdürlüğü, Teknik Yardım ve Bilgi Değişimi Birimi (The Technical Assistance and Information Exchange Unit of Directorate-General Enlargement of the European Commission)

TL	Türk Loydu Vakfı
TONNAGE 69	Gemilerin Ölçümü Uluslararası Sözleşmesi, 1969
VDR	Sefer Veri Kayıt Sistemi
	(Voyage Data Recorder System)
VER	Gönüllü Dışsatım Kısıtlaması
	(Voluntary Export Restriction)
VTS	Gemi Trafik Sistemleri
	(Vessel Trafic Systems)

TABLO LİSTESİ

Tablo-1	2002 Yılı Dünya Mal Ticaretinde Bölgelerin Payları	s.13
Tablo-2	31 Ocak 2002 Tarihine Kadar WTO'na Rapor Edilmiş Bölgesel Ticaret Antlaşmalarından Seçilmiş Kuruluşlar.	s.16
Tablo-3	AB Ekonomisi'nin Gelişimi	s.18
Tablo-4	Kömür Çelik Birliğinden Avrupa Birliğine	s.24
Tablo-5	Aday Ülkelere Ait İstatistiki Bilgiler (2001)	s.36
Tablo- 6	Aday Ülkelere Geçiş Sürecinde Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları	s.37
Tablo-7	Aday Ülkelerde GSYİH'nın Yüzdesi Olarak Sektörlerin Payları	s.38
Tablo-8	Seçilmiş Avrupa Birliği Tersanelerinin 1999 Yılı Üretim ve Siparişleri	s.45
Tablo-9	Türkiye'nin Dış Ticareti ve AB'nin Payı (Milyon $)	s.49
Tablo-10	1992-2002 Yılları Arasında, Türkiye'ye Yapılan Doğrudan Yabancı Yatırımlar (Net) (Milyon $)	s.50
Tablo-11	Türkiye Denizyoluyla Taşımacılığında Bayraklara Göre Taşıma Payları (ton)	s.61
Tablo-12	Gemi Tiplerine Göre Dünya Deniz Ticaret Filosu	s.64
Tablo-13	Dünya Deniz Ticaret Filosunun Yüzde Yaş Dağılımı	s.65
Tablo-14	Türk Deniz Ticaret Filosunun 2001 Yılı Gemi Tiplerine Göre Yaş Ortalaması,(150 GRTve üzeri)	s.67
Tablo-15	Dünya Deniz Ticaret Filosu Sıralamasında DWT Olarak İlk 35 Ülke Arasına Giren AB Ülkeleri	s.70
Tablo- 16	AB de Deniz Kabotajı	s.108
Tablo-17	Türk Gemilerinin Kayıtlı Olduğu Klas Kuruluşlarının 1999 Yılı Genel Başarımları	s.213
Tablo-18	1999 Yılı Türk Gemilerinin Başarım Durumları	s.214
Tablo-19	Toplam Tutulma İçinde Klasla İlgili Tutulmaların Oranı	s.215
Tablo-20	1999 Yılında tutulan Türk Gemilerinde Saptanan Kusurlar	s.216
Tablo-21	1999 Yılında Klas Kuruluşlarının Türk Gemilerindeki	

	Başarımları	s.217
Tablo-22	1999 Yılında Tutulan Türk Gemilerinin Yaş Dağılımı.	s.217
Tablo-23	1999 Yılında Tutulan Türk Gemilerinin Tipleri	s.217
Tablo-24	1999 Yılında Tutulan Türk Gemilerinin Tonajları	s.217
Tablo-25	Klas Kuruluşlarının 2000 Yılı Genel Başarımları	s.219
Tablo- 26	2000 Yılı Toplam Tutulma İçinde Klasla ilgili Tutulmaların Oranı	s.221
Tablo-27	2000 Yılı Gemi Tiplerine Göre Türk Gemilerinin Denetleme Sonuçları	s.222
Tablo-28	Klas Kuruluşlarının 2000 Yılı Türk Gemilerindeki Başarımları	s.223
Tablo-29	2000 Yılında Türk Gemilerinde Saptanan Kusurlar	s.224
Tablo-30	2000 Yılında Tutulan Türk Gemilerinin Tipleri	s.225
Tablo-31	2000 Yılında Tutulan Türk Gemilerinin Yaş Dağılımı.	s.225
Tablo-32	2000 Yılında Üç Kez Tutulan Türk Gemileri	s.225
Tablo-33	2000 YılındaTutulan Türk Gemilerinin Tonajları	s.226
Tablo-34	2001 Yılı Gemi Tiplerine Göre Türk Gemilerinin Denetlenme Sonuçları	s.228
Tablo-35	Türk Gemilerinin Kayıtlı Olduğu Klas Kuruluşlarının 2001 Yılı Başarımları	s.230
Tablo-36	2001 Yılı Toplam Tutulma İçinde, Klasla İlgili Tutulmaların Oranı	s.231
Tablo-37	Klas Kuruluşlarının 2001 Yılında Türk Gemilerindeki Başarımları	s.232
Tablo-38	Türk Gemilerinin Kayıtlı Olduğu Klas Kuruluşlarının Üç Yıllık Başarımı	s.233
Tablo-39	2001 Yılında Türk Gemilerinde Saptanan Kusurlar	s.234
Tablo-40	2001 Yılında Tutulan Türk Gemilerinin Tipleri	s.235
Tablo-41	2001 Yılında Tutulan Türk Gemilerinin Yaş Dağılımı.	s.235
Tablo-42	2001 Yılında Üç Kez ve Daha Fazla Tutulan Türk Gemileri	s.236
Tablo-43	2001 Yılında Tutulan Türk Gemilerinin Tonajları	s.236

Tablo-44	2002 Yılı Gemi Tiplerine Göre Türk Gemilerinin Denetlenme Sonuçları	s.240
Tablo-45	Türk Gemilerinin Kayıtlı Olduğu Klas Kuruluşlarının 2002 Yılı Başarımları	s.241
Tablo-46	2002 Yılı Toplam Tutulma İçinde, Klasla İlgili Tutulmaların Oranı	s.242
Tablo-47	Klas Kuruluşlarının 2002 Yılında Türk Gemilerindeki Başarımları	s.243
Tablo-48	Türk Gemilerinin Kayıtlı Olduğu Klas Kuruluşlarının Üç Yıllık Başarımı	s.244
Tablo-49	2002 Yılında Türk Gemilerinde Saptanan Kusurlar	s.245
Tablo-50	2001 Yılında Tutulan Türk Gemilerinin Tipleri	s.245
Tablo-51	2002 Yılında Tutulan Türk Gemilerinin Yaş Dağılımı	s.246
Tablo-52	2002 Yılında Üç ve Daha Fazla Tutulan Türk Gemileri	s.246
Tablo-53	2002 Yılında Tutulan Türk Gemilerinin Tonajları	s.246
Tablo-54	1999-2002 Arası Paris Liman Devleti Kontrollerinde Türk Gemilerinin Başarımları	s.247
Tablo-55	Araştırma Konusu Gemi İşletmecisi Donatan İşletmelerin Sahip Oldukları Gemilere ait Bilgiler	s.256
Tablo-56	Araştırma Konusu Gemi İşletmecisi Donatan İşletmelerin Gemilerinin Kayıtlı Olduğu Klas Kuruluşları	s.256
Tablo-57	Donatan İşletmelrin ve Çalışanların Profili	s.257
Tablo-58	Araştırma Kapsamında Yer Alan Gemi Kaptanlarının Profilleri	s.259
Tablo-59	İdare Adına Araştırmaya Katılanların Profilleri	s.260
Tablo-60	H_1 hipotezine İlişkin Anova Testi testi Sonuçları	s.262
Tablo-61	H_1 Hipotezine İlişkin LSD Testi Sonuçları	s.264
Tablo-62	İdare-Donatan Açısından H_1 Hipotezini Destekleyen İfadeler	s.269
Tablo-63	İdare-Gemi Kaptanları açısından H_1 Hipotezini Destekleyen İfadeler.	s.270

Tablo-64 H_2 Hipotezine İlişkin ANOVA Testi Sonuçları s.273
Tablo-65 H_2 Hipotezine İlişkin LSD Testi Sonuçları s.274

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil-1	Gümrük Birliğinin Statik Etkileri	s.8
Şekil-2	Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle DWT Dağılımı	s.66
Şekil-3	Liman Kontrollerinde Gemi Seçim Ölçütleri	s.210
Şekil-4	Araştırmanın Kavramsal Modeli	s.250

GİRİŞ

Türkiye'de devlet yönetiminde 19.Yüzyılın başlarından beri çağdaşlaşma yolunda Batı Avrupa'nın model olarak alınması yönelimi 1923'te Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla aynı şekilde devam etmiştir. 1957 yılında altı Avrupa ülkesinin "Avrupa Ekonomik Topluluğu"nu kuran anlaşmayı Roma'da imzalamasından kısa bir süre sonra 1958 yılında Türkiye Avrupa Ekonomik Topluluğu'na katılmak üzere başvuruda bulunmuştur. Bu yolda çeşitli aşamalardan geçildikten sonra, 1999 yılı Aralık ayında Helsinki'de yapılan Avrupa Konseyi Zirvesinde Türkiye'ye "adaylık" statüsü tanınmıştır. Helsinki Zirvesi sonunda, 8 Mart 2001'de Avrupa Komisyonu, Avrupa Birliği'ne uyumda izlenecek yolu ve yardımları belirten "Türkiye İçin Katılım Ortaklığı Belgesi"ni kabul etmiştir. Bu belgeye göre Türkiye tarafından hazırlanması gereken "Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı" 19 Mart 2001 de tamamlanarak, 26 Mart 2001 de Avrupa Komisyonu'na sunulmuştur.

Araştırmanın kapsadığı dönem, 1999 yılında Türkiye'nin adaylığa kabul edilişiyle, 13 Aralık 2002 tarihinde Avrupa Konseyi Zirvesi Başkanlık Divanı'nın Türkiye hakkında kararını açıkladığı tarihler arasındadır. Bu dönem içinde "Türk Deniz Ticaret Filosunun; Donatan ve Kamu Yönünden Karşılaştırılmalı Analiz"i yapılarak, Avrupa Birliği'ne uyumda, durumu saptanmaya çalışılmıştır.

Çalışmanın birinci bölümünde, uluslararası bütünleşmeler ve Türkiye-AB denizcilik ilişkileri incelenmiştir. Bu bölümde, çağımızın olgusu haline gelen, uluslararası işbirliği ve bütünleşmelerin, bütünleşen ve bütüleşmenin dışında kalan ülkeler açısından etkileri, Avrupa Topluluklarından başlayıp, Avrupa Birliğine giden yol üzerindeki dönüm noktaları, Avrupa Birliği'nin genel denizcilik politikaları, Avrupa Birliği-Türkiye ilişkilerinin başlaması, gelişimi ve bu günkü durumu, değişen taşımacılık talepleri karşısında, Türk Deniz Ticaret Filosu'nun durumu ve bu konuda daha önce yapılan araştırmalar ortaya konulmuştur.

Çalışmanın ikinci bölümünde, Avrupa Birliği'ne uyumda Türk Deniz Ticaret Filosu'nun durumu araştırılmıştır. Avrupa Birliği'nin oluşmasında temel harç olarak adlandırılabilecek Birliğin çeşitli alanlardaki genel politikaları, Avrupa Birliği'nin denizcilik politikalarının her konuyu kapsayan ayrıntıları, 1999 yılı Helsinki Zirvesinde, Türkiye'nin aday ülke olarak açıklanması sonrasında, Türkiye için hazırlanan "Katılım Ortaklığı Belgesi" ve Türkiye'nin uyum yolunda üstlendiği ilerlemelerin ayrıntılı programlandığı "Ulusal Plan" ve 2003 yılında başlayıp devam etmekte olan, Türkiye'nin eşleştirme ortağı olan İspanya ile birlikte gerçekleştirmekte olduğu çalışmalar bu bölümde incelenmiştir.

Çalışmanın üçüncü ve son bölümü, ampirik çalışmaya ayrılmıştır. Gerçekleştirilen anket çalışmasında, kamu olarak, Türk Denizcilik İdaresi çalışanları, donatan olarak Türk gemi işletmecisi şirketlerinin yöneticileri seçilmiştir. Bu iki örneklem grubu dışında çeşitli gemi işletmecisi şirketlerin gemilerinde çalışan gemi kaptanları kontrol örneklem grubu olarak çalışmaya dahil edilmiştir. Araştırmaya katılan örneklem gruplarının Türk Deniz Ticaret Filosu'nun AB'ne katılımda uyum konusundaki düşünceleri saptanmış, kamu ve donatan arasındaki algılama farkları ortaya konularak, bu farkı azaltacak öneriler geliştirilmiştir.

Çalışmada önceden açıklanması gereken iki husus bulunmaktadır. Bunlardan birincisi; Avrupa Topluluğu'nun, 1957 senesinde Roma'da imzalanan antlaşma ile "Avrupa Ekonomik Topluluğu" olarak kurulduğu ve 1992 senesinde Maastricht antlaşmasıyla "Avrupa Topluluğu" adını aldığı, Avrupa Birliği kavramının ise, yine Maastricht antlaşmasıyla ortaya çıkan, Avrupa Toplulukları (Avrupa Kömür Çelik Topluluğu, Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu ve Avrupa Ekonomik Topluluğu) ve ortak dış ve güvenlik politikasıyla, adalet ve içişleri konularında işbirliğinin kapsandığı bir bütünü ifade ettiğidir. Çalışmada karışıklığa meydan vermemek üzere bilerek başından itibaren Avrupa Birliği deyimi kullanılmıştır.

İkinci husus ABD'ne yapılan 11 Eylül ikiz kuleler terörist saldırı sonrasında, ABD'nin girişimiyle Uluslararası Denizcilik örgütü tarafından hazırlanan ISPS kodu

"Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu" (International Ship and Port Facilities security Code) nun ortaya çıkardığı karmaşık durumdur. 1 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe giren kodun içinde geçen "güvenliğin" İngilizce'deki karşılığı "security" olup, herhangi hasmane (terörizm,v.s) davranışa karşı sağlanan korunma anlamına kullanılmaktadır. İngilizce'de kullanılan diğer bir kavram da emniyet kavramı olup "safety" kelimesiyle ifade edilebilmektedir. Gemide yangın çıkmasına karşı sağlanılan korunma, geminin emniyet içinde seyretmesi için vardiya zabitlerinin dinlenmiş olarak nöbetlerine çıkmalarının sağlanması gibi koruyucu önlemler "safety" sözcüğü ile açıklanabilir. Türkçe'mizde ise, "emniyet" ve "güvenlik" kelimeleri aynı anlamı taşımaktadır. Bu yüzden tüm gemileri kapsayacak şekilde oluşturulması 2002 yılında zorunlu hale gelen, Türkçe eski çevirisi "Uluslararası Güvenlik Yönetimi Sistemi" (International Safety Managemet System) olan sistemin, ISPS kodunun ortaya çıkmasıyla "Uluslararası Emniyet Yönetimi Sistemi" olarak çevrilmesi zorunlu hale gelmiştir. Bu durum, 2004 senesi ilkbaharında, idare,özel sektör ve eğitim kurumlarının temsilcilerinin katılımlarıyla yapılan bir toplantıda çözümlenmeye çalışılmış, İngilizce'de "safety" sözcüğünün karşılığı olarak Türkçe'de "emniyet", "security"sözcüğünün karşılığı olarak da "güvenlik" sözcüklerinin kullanılmasına karar verilmiştir.

Çalışmada, sözcüklerin anlamı, yukarıda anılan toplantı sonuçlarına göre ifade edilmiştir. "Ulusal Plan"da, Türkiye'nin uyum sağlamasının istendiği AB müktesebatında geçen "güvenlik" sözcüklerinin anlamı "emniyet" sözcükleri ile daha güzel açıklanabiliyorsa değiştirilmiştir. Aynı şekilde, Türk denizcilik idaresinin eşleştirme projesi olan ve 2003 yılında İspanya'nın eşleştirme ortağı seçilmesiyle uygulanmaya başlanılan daha önceki tanımı "Türkiye'de Deniz Güvenliğinin Güçlendirilmesi Projesi"olan proje için de çalışmada güvenlik yerine emniyet sözcüğü kullanılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM
ULUSLARARASI BÜTÜNLEŞMELER VE TÜRKİYE-AVRUPA BİRLİĞİ DENİZCİLİK İLİŞKİLERİ

"*Küreselleşme, ekonomik, siyasi, sosyal ve kültürel alanlarda bazı ortak değerlerin yerel ve ulusal sınırları aşarak dünya çapında yayılmasıdır*" (Karluk, 2002; 2).

İkinci Dünya Savaşı sonrası dünya ticaretini serbestleştirme çabaları artmış, 1980 ve 1990'lı yıllarda ise küreselleşme büyük hız kazanmıştır. Küreselleşme esas olarak üç boyutta incelenebilir. Bu boyutlar, ticari küreselleşme, mali küreselleşme ve üretim küreselleşmesidir (Seyidoğlu, 2003; 189).

Ticari küreselleşme, teknik gelişmelerin sonunda hızlanmış, 1947 senesinde GATT'ın (Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması) ülkelerarası ticareti daraltıcı gümrük tarifeleri ve kotaları kaldırması yolunda başlattığı çalışmalar sonucunda daha ileri boyutlara ulaşmıştır. 1995 senesinde GATT'ın yerini alan WTO (Dünya Ticaret Örgütü), GATT'dan daha kapsamlı ve yetkili bir kuruluş haline getirilmiştir. Mali küreselleşmede ise, kısa ve uzun vadeli sermayenin dolaşımı önündeki engeller kaldırılarak yurtiçi piyasaları ile dünya piyasaları bütünleştirilmiştir. Üretim küreselleşmesi ise, üretimin uluslararası sınırlar dışında yaygınlaşmasıdır. Uluslararası şirketler günümüzde üretimlerini Dünya'nın çeşitli bölgelerinde sürdürmektedir (Seyidoğlu, 2003; 189-190, Oktav 1986; 20).

Küreselleşmede genel olarak ulaşımın, özel olarak ise deniz ulaştırmasının rolü yadsınamaz bir gerçek olarak kabul edimektedir (Frankel, 2004, Mitropoulos, 2004).

Küreselleşme yanında çağımızın diğer bir olgusu "bütünleşme"dir. Küreselleşen dünya'da ülkeler, sosyal, askeri, ticari, hukuksal ortak sistemler

kurarak rekabet güçlerini arttırmaktadırlar. 1989 yılında Sovyetler Birliği'nin dağılması sonrasında, dünya ticareti üç kutuplu bir merkez etrafında gerçekleştirilmektedir. Bunlar; Avrupa Birliği, "Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması" (NAFTA) ile kurulan, ABD, Kanada ve Meksika'nın oluşturduğu blok ve "Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği" kuruluşundaki ülkelerin oluşturduğu bloktur. Bölgesel bütünleşme, küreselleşmenin karşısında engel gibi görülse de, bölgelerarası artan ticaretin küreselleşmeyi de hızlandıracağı düşünülmektedir (Karluk, 2002; 3).

Küreselleşmenin sağladığı nimetlerin yaygınlaştırılamamasının ekonomik istikrarsızlıklara sebep olabileceği de belirtilmektedir (Karluk, 2003; 8, Seyidoğlu, 2003; 751). Bu anlamda da ulaştırma fonksiyonu ve deniz ulaştırmacılığının rolü giderek önem kazanmaktadır (Goss,2004).

1.1. ULUSLARARASI SİSTEM

"*Uluslararası alandaki devlet sisteminde görülen düzenli davranış kalıplarının oluşturduğu yapıya (uluslararası sistem) denilmektedir*". Bu günkü uluslararası sistemin birimleri "ulusal devlet"tir. İlk çağdan günümüze sistem yapısı değişik özellikler göstermiştir (Gönlübol, 2000; 33).

Tarihteki uluslararası sistemler iki ana grupta toplanabilirler. Bunlardan birincisi "dünya devleti" biçimidir. Bu sistemde bütün dünyayı kapsayan veya kapsadığı varsayılan "imparatorluk" bulunur, imparatorluğun dışında bulunan halklar ya imparatorlukla devamlı savaş halinde veya silahlı barış halindedir. Bu sistemin örneği olarak "Roma İmparatorluğu" verilebilir. İkinci grup "çok devletli dünya sistemi olup bu sistemde, bağımsız dünya toplulukları birbirleriyle ilişki halindedir. İkinci sisteme örnek olarak, eski Yunan site devletleri ve çağımız uluslararası sistemi gösterilebilir (Gönlübol, 2000; 34).

Orta çağda halklar, sınırları belirsiz toprakların üzerinde hüküm süren krallar ve derebeylerin hükümranlığı altında yaşamlarını sürdürüyordu. Bu devirde kilisenin

de etkisi büyüktü. Kilise, doğrudan kral ve feodal beylerin işlerine karışmasa da onları kilisenin birer temsilcisi olarak görüyordu. Halkları birbirine bağlayan etnik duygu ve ülkeye olan sadakat duygusu henüz gelişmemişti. 15. ve 16. yüzyıllarda merkezi kralların gücü artsa da bu günkü anlamıyla ulus devletler yoktu. Devlet kademeleri içerisindeki görevler tam olarak belirlenmemişti. Profesyonel idareci ve askerler kendilerine en iyi imkanları tanıyan hükümdarların hizmetinde bulunuyordu. Savaşlar sadece profesyonellerin uğraştığı bir nevi spor veya oyun olarak görülüyordu (Gönlübol, 2000; 41).

18. yüzyılın sonları ve 19 yüzyılda ortaya çıkan düşünsel akımlar ulus devletlerin kurulmasıyla sonuçlanmıştır."*Bugünkü siyasal sistemi oluşturan devletlerin temel özelliği, sınırları kesin olarak saptanmış bir ülke ile burada yaşayan halk üzerinde sistemli bir yönetsel denetime sahip bulunmalarıdır*". Modern devletlerin en önde gelen üç özelliği, topraklarında egemenlik, devletler topluluğunda eşitlik ve ülke bütünlüğüdür (Gönlübol, 2000; 43-47).

1.2. ULUSLARARASI KURULUŞLAR

"*Uluslararası kuruluşlar, uluslararası seviyede faaliyette bulunan, ticari amaç taşımayan ve birden çok devleti ilgilendiren ama devlet niteliği taşımayan örgütlerdir*" (Karluk, 2002; 14).

Uluslararası ekonomik kuruluşları amaçları açısından iki grup altında toplamak mümkündür. Bu amaçlar "işbirliği" ve "birleşme"dir. İşbirliği amaçlı uluslararası kuruluşlar üyeleri arasında ticareti geliştirmek, ekonomik dayanışmayı arttırmak amacıyla kurulmuşlardır. Bu kuruluşlar evrensel veya bölgesel, kuruluşlar olabilirler. Uluslarüstü nitelikte uygulayıcı mekanizmalara sahip değillerdir. Alınan kararlara uymak konusunda üyeler, birleşme amaçlı kuruluşlara kıyasla daha serbesttirler. Bu kuruluşlara örnek olarak; IMF, WTO, ILO, OECD, OPEC, KEİ, ECO gösterilebilir (Karluk, 2002; 18).

Birleşme amaçlı uluslararası ekonomik kuruluşlarda üye ülkeler egemenlik haklarından bir kısmını uluslarüstü (supranational) organlara devrederler. Aralarında, gümrük birliği, ortak Pazar aşamalarından geçerek parasal ve siyasi birliği gerçekleştirirler. Uluslarüstü nitelikteki organların kararları bağlayıcıdır. Bu kuruluşların tipik örneği "Avrupa Birliği"dir (Karluk, 2002; 18).

1.2.1. Denizcilikte İşbirliği Amaçlı Bir Uluslararası Kuruluş: IMO

İşbirliği amaçlı kuruluşların tipik bir örneği olarak "Uluslararası Denizcilik Örgütü" (IMO) gösterilebilir. Birleşmiş Milletler'in bünyesinde, denizcilik sorunlarıyla ilgili çalışmalarda bulunacak uluslararası bir örgüt oluşturmak üzere ilk uluslararası toplantı 1948 senesinde Cenova'da yapılarak örgütün oluşturulması kararı alınmıştır. Karar 1958 tarihinde yürürlüğe girmiş ve örgüt ilk toplantısını 1959 senesinde gerçekleştirmiştir (IMO,2000; 1; 1).

IMO kurulduğu tarihten günümüze, denizcilikle ilgili bir çok uluslararası antlaşmanın hazırlanmasını gerçekleştirmiştir. IMO'nun hazırlamış olduğu antlaşmalar dört grup altında toplamak toplanabilir (Çalık,2002; 82-83);

- Deniz emniyetiyle ilgili uluslararası kural ve standartlar oluşturmak üzere hazırlanan antlaşmalar,
- Deniz kirliliğinin önlenmesi amacıyla hazırlanan antlaşmalar,
- Deniz kaza ve kirlenmelerinde tazminat ve sorumluluk konularıyla ilgili antlaşmalar,
- Uluslararası deniz ticaretini kolaylaştırmak ve desteklemek için oluşturulmuş antlaşmalar.

Devletlerin bayraklarını taşıyan gemileri, denetlemesi ve seyir emniyetini sağlaması sorumluluğu, "bayrak devleti kontrolü", (FSC) ve yine devletlere limanlarına gelen gemileri, gemi ve çalışma emniyetiyle, çevre korunması bakımlarından denetleyebilme veren yetki, "liman devleti kontrolü", (PSC) kavramları, IMO'nun 1974 senesinde kabul ettiği "Uluslararası Denizde Can

Emniyeti Sözleşmesi", SOLAS74'ın birinci bölümünün 6 ve 19. kurallarında yer almaktadır (IMO,2001a; 22, 34).

1.3. ULUSLARARASI BÜTÜNLEŞMELERE GENEL YAKLAŞIM

Ülkelerin, ekonomik, askeri ve sosyal yönden daha güçlü hale gelebilmek için yaptıkları birleşmeler çeşitli şekillerde olmaktadır. Tarih içinde en yaygın olarak kullanılan birleşme türleri "konfederasyon" ve "federasyon"dur (Bozkurt, 2001; 27-33).

Konfederasyonlarda ülkeler arası birleşme sınırlı düzeydedir. Ülkeler ulusal egemenliklerini korurlar. Yapılan işbirliği sonucunda alınan kararların yürürlüğe girmesi için konfederasyon içerisinde bulunan tüm üye ülkelerin onayı gereklidir. Yani kararlar "oy birliği" ile alınır. Federasyonlar ülkelerin daha sıkı birleşmeleri sonucunda ortaya çıkmış birliklerdir. Egemenlik haklarından bazıları federasyonun karar verme organı olan üst kuruluşa aktarılmıştır. Federal devletin ayrı bir bütçesi vardır. Alınan kararlar "oy çokluğuyla" alınır ve tüm ülkeler bu kararlara uymak zorundadır (Bozkurt, 2001; 27-33).

Uluslararası birliklerde ise, özellikle AB'nin kurulmasıyla egemenlik konusunda çeşitli görüşler ortaya çıkmıştır. Uluslararası birliklerde, hedef alınan sosyal ve ekonomik amaçları sağlamak üzere devletlerüstü organlar bulunmaktadır. Üye devletler yetkilerinden bir kısmını bu organlara aktarmışlardır. Alınan kararların onaylanması için federasyonların aksine, "oy birliği" şartı aranır. Küçük ülkelere de veto hakkı tanınmıştır.

Uluslararası birliklerin yapıları, Fonksiyonalist ve Neofonksiyonalist görüşlerle açıklanmaya çalışılmıştır. Fonksiyonalist görüşün kuramcısı D.Mitrany'dir. Fonksiyonalist görüşe göre, savaş ve huzursuzlukların sebebi, ülkelerin refahlarının düşük olmasıdır. Ulusal devletin vasıflarından olan "ulusal sadakat" savaşlara neden olmaktadır. Ülkeler birleşmeler yoluyla refah seviyelerini arttırdıkça ulusal devlet görüşü zayıflayacak ve uluslararası bütünleşme

kuvvetlenecektir. Neofonksiyonalist görüşte ise, egemenlik haklarının bir kısmının üst kurumlara devri söz konusudur. Neofonksiyonistler, bütünleşme olgusunun, gelişmiş ve örgütlenmiş toplumlarda ortaya çıkacağını ileri sürerler. Karar alma mekanizmalarını etkileyen, işveren ve işçi kuruluşları ile sivil toplum örgütleri, devamlı kâr peşinde koşarak çıkarlarını en çoğa çıkartmaya çalışırlarken, bütünleşme, gerçekleştirilen uzlaşmalar sonunda sağlanır. Ulus devletler, zamanla birlik çıkarlarını ulus çıkarlarının önüne almaya başlarlar. Bir sahada başlayan bütünleşme iyi sonuçlar alınması durumunda, diğer sahalara da yayılmaya başlar. Bu etkiye "spillover" yayılma etkisi denmektedir (Bozkurt, 2001; 27-33).

AKÇT kurulmasından sonra, D.Mitrany, topluluğun yapısını, "federal fonksiyonalizm" olarak tanımlamıştır (Bozkurt, 2001; 27-33).

1.4. İKTİSADİ BİRLEŞME TÜRLERİ VE TEORİSİ

Günümüzde iktisadi birleşmeler değişik şekillerde ortaya çıkmaktadır;

• Tercihli Ticaret Anlaşmaları (Preferential Trading Agreement).

En dar kapsamlı iktisadi birleşme çeşididir. Ülkeler birbirlerine tek taraflı veya karşılıklı bir takım gümrük ve tarife indirimlerinde bulunurlar (Seyidoğlu, 2003; 204).

• Serbest Ticaret Bölgesi (Free Trade Association).

Bu tür birleşmelerde üye devletler birbirleriyle yaptıkları ticarette, gümrük tarifelerini ve miktar kısıtlamalarını kaldırırlar ancak birliğe üye olmayan ülkelere karşı istedikleri gümrük tarifesini uygularlar. Bu birliklerde, "ticaret sapması" denilen olay ortaya çıkabilir. Birlik dışı ülkelere uygulanan gümrük tarifesi farklı olduğundan, birlik dışı mallar, gümrük tarifesi düşük olan ülkeden birliğe girerek "re-eksport" yapılabilir. Bu durumu önlemek için ithal edilen mallarda "menşe şahadetnamesi" aranır (Seyidoğlu, 2003; 204, Karluk, 2002; 478).

• Gümrük Birlikleri (Custom Union)

Serbest ticaret bölgelerinden daha ileri bir birleşme türüdür. Birliğe üye ülkeler, aralarında yaptıkları ticarette, gümrük tarifelerini ve kotaları kaldırdıkları

gibi, üçüncü ülkelere karşı birlikçe saptanmış ortak gümrük tarifesini uygularlar. Gümrük birliklerinde, üçüncü ülkelere uygulanan gümrük tarifelerinden elde edilen kaynak belli bir fonda toplanarak birliğin kararlaştıracağı bir şekilde kullanılır (Seyidoğlu, 2003; 205).

• Ortak Pazar (Common Market).

Bu tür birleşmelerde, gümrük birliğinin ötesinde, emek ve sermayenin birlik içerisinde serbestçe dolaşması sağlanır (Seyidoğlu, 2003; 204).

• İktisadi Birlik (Economic Union)

İktisadi birleşme türlerinin en gelişmiş şeklidir. Birlik üyesi ülkeler, makro ekonomik politikalar izlemek bakımından, serbestliklerini bir ölçüde yitirirler.Bu tür birliğin gerçekleşmesi için, tek para, tek merkez bankası, birlikçe uygulanacak ekonomik ve sosyal parasal politikaları belirleyecek bir üst kuruluşa gerek vardır (Seyidoğlu, 2003; 204).

1.4.1. İktisadi Birleşme Teorisi

İktisadi birleşme teorileri genel olarak, gümrük birlikleri göz önünde bulundurularak ortaya atılmıştır. Gümrük birliklerinin incelenmesinden elde edilen verilerin, diğer iktisadi birleşme türleri için de geçerli olacağı düşünülür (Seyidoğlu, 2003; 206).

Gümrük birliklerinin, etkileri statik ve dinamik etkiler şeklinde iki başlıkta incelenir. Statik etkilerde, teknoloji ve ekonomik yapının sabit kaldığı kabul edilerek, üretim faktörlerinin yeniden dağıtımının etkileri incelenir. Dinamik etkilerde ise, birleşme sonucunda büyüyen pazarın, kaynak arzı, üretim yönetimi ve teknoloji üzerinde yarattığı etkiler incelenir. Statik etkiler bir seferli oldukları halde, dinamik etkiler devamlılık gösterir (Seyidoğlu, 2003; 206).

1.4.1.1. Gümrük Birliğinin Statik Etkileri

Statik etkiler, ticaret yaratıcı (trade creation) ve ticaret saptırıcı (trade diversion) etkileridir.

•Ticaret Yaratıcı Etki

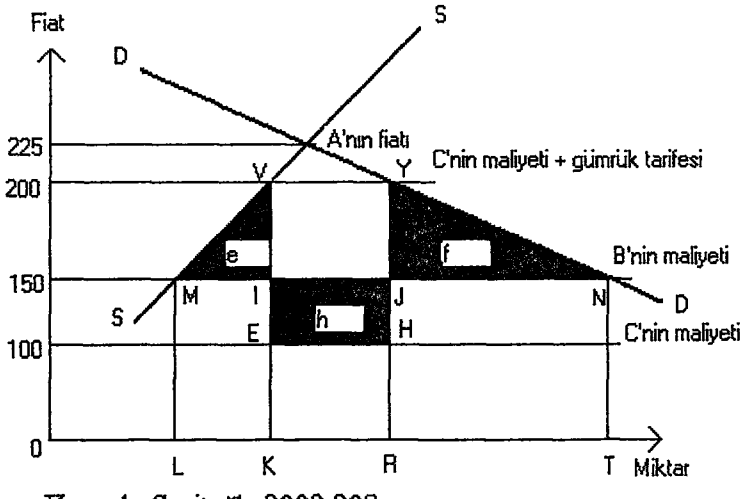
Gümrük birliğinde, birlik içindeki ülkeler arasında gümrük tarifeleri kalktığından, bir mal bu malı en ucuz ve etkin şekilde üreten ülkeden alınır. Bu etki, ticaret yaratıcı etki olarak tanımlanır. Örneğin bir ülke bir malı belli bir fiattan üretiyorsa ve birliğe girdikten sonra bu malı başka bir ülkeden daha ucuza alma olanağı varsa, bu malın kendi ülkesindeki üretimini azaltacak ve diğer ülkeden yaptığı ithalatı arttıracaktır. Sonuçta birlik içerisinde üretimde kaynak kullanımının etkinliği artacaktır. İkinci kazanç ise, ithalatı yapan ülkede tüketicilerin bu malı daha ucuza almalarından ortaya çıkan "tüketici rantı"ndaki artıştır. (Seyidoğlu, 2003; 207, Cerit vd,1996; 4).

•Ticareti Saptırıcı Etki

Gümrük birliğine girmeden önce bir mal, bu malı en etkin şekilde üreten ülkeden en ucuz ithal edildiği halde, gümrük birliğinin kurulması ve bu ülkenin gümrük dışı kalması sonucunda, ithalat bu malı daha az etkinlikte ve pahalıya üreten bir ülkeye kayar. Gümrük birliği dışında kalan ülkenin malları ise konulan "ortak gümrük tarifeleri" ile birlik içerisine daha pahalıya girmektedir. Bu etkiye "ticareti saptırıcı" etki denilir (Seyidoğlu, 2003; 207).

Teorik olarak, gümrük birliği sonucunda, ticaret yaratıcı etkinin, ticaret saptırıcı etkiden büyük olması sonucunda dünya refahının artacağı öngörülür.

Şekil-1 Gümrük Birliğinin Statik Etkileri



Kaynak: Seyitoğlu,2002,208

Şekil 1 gümrük birliğinin statik etkisini açıklamak üzere çizilmiştir. SS ve DD bir malın A ülkesindeki arz ve talep eğrilerini göstermektedir. Bu malın A, B ve C ülkelerindeki fiyatlarının sırasıyla 225, 150 ve 100 TL olduklarını düşünürsek, malın en etkin üreticisinin C olduğu görülmektedir. A ülkesi ithal ettiği mallara %100 lük bir gümrük tarifesi uyguladığında, bu malı en ucuz üretici olan, C den ithal edecektir. Grafikte görülen LK bu malın A ülkesindeki üretim miktarıdır.

KR ise malın C ülkesinden ithal edilen miktarını göstermektedir. A ve B ülkelerinin gümrük birliği oluşturduğunu, C ülkesinin ise bu birliğin dışında kaldığını varsayarsak, A ülkesi B ülkesinden malları gümrüksüz ithal edeceğinden, B ülkesinin malının fiyatı, C ülkesine ortak gümrük tarifesi uygulandığından, C ülkesinin ürettiği mala kıyasla daha ucuz olacaktır. Bu yüzden A ülkesi malı, B ülkesinden ithal etmeye başlayacaktır. Bu malın B ülkesinden ithal edilmesiyle,A ülkesi üretiminde LK kadar bir düşme olacaktır. Aynı şekilde malın fiyatının düşmesi ithalatı arttıracak ve bu malın ithal miktarını RT kadar arttıracaktır. İthalatçı A ülkesinde etkin olmayan üretimin durması ve bu üretimin daha etkin mal üreten B ülkesine kayması sonucundaki refah artışı MVI üçgeninin alanıyla gösterilir. Tüketici rantındaki artış ise, JYN üçgeninin alanıdır. Bu iki üçgenin alanlarının toplamı, gümrük birliğinin "ticaret yaratıcı" etkisidir. Diğer taraftan ithal edilen malın C ülkesinden daha ucuz alınacağı yerde, B ülkesinden alınması sonucunda ortaya çıkan "ticaret saptırıcı" etki EIJH dikdörtgeninin alanına eşittir. Gümrük birliklerinin dünya ticaretinde refah arttırıcı etkilerinin görülmesi için, MVI + JYN > EIJH olmalıdır.

Gümrük birliğinin statik etkileri ilk kez Kanadalı iktisatçı Jacob Viner tarafından incelenmiştir. Daha sonra Meade ve Johnson bu konuyla ilgili çalışmaları geliştirmişlerdir (Seyidoğlu, 2003; 208-209).

1.4.1.2. Gümrük Birliğinin Dinamik Etkileri

Gümrük birliklerinin dinamik etkileri bir süreç içerisinde görülür. Pazarın büyümesi sonucunda, üretim kapasitesi ve kaynak verimliliğinde artmalar olur. Bu etkiler;

• Dış Rekabetin Artması

Gümrük tarifeleri, monopolleşmeyi ve verimsiz üretimi özendirir. Gümrük birliklerine girilmesi sonucunda iç piyasa rekabetle karşılaşır. Verimli üretim yapamayan işletmeler, o sanayi kolunu terk etmek zorunda kalır. Diğer üreticiler verimli üretim gerçekleştirmek ve rekabetçi pazarda yaşayabilmek için kendilerini düzeltirler (Seyidoğlu, 2003; 211).

• Ölçek Ekonomileri

Pazarın büyümesi ve üretimin artması ölçek ekonomisinden yararlanılmasını sağlar. İçsel ölçek ekonomisinin yararları, geniş bir pazara üretim yapılması sonucu üretimin artması, pazarlama fonksiyonlarının daha geniş ölçeklerde yerine getirilmesi, işletmelerin, üretim, pazarlama, yönetim, araştırma ve geliştirme bölümlerinde daha kalifiye personelin istihdamı ile işletme maliyetlerinde tasarruf ve stokların azaltılmasıdır (Seyidoğlu, 2003; 211).

Ayrıca küçük ülkelerin, üretimlerinde büyük bir Pazar için üretim yapıldığından verimlilik artar. Örnek olarak, Belçika, Hollanda, Lüksemburg gibi ülkeler gösterilebilir.

Dışsal ölçek ekonomisinin yararları; belirli sanayi kollarındaki teknik ilerlemeler neticesinde, eğitim kurumlarının ihtiyacı olan kişileri yetiştirmesi, hammadde ve aramalı üreten kişilerin, üretim miktarlarının artması neticesinde ileri teknolojiler kullanarak ürünlerini ucuzlatmaları ve bollaştırmaları,ulaşım, haberleşme, mali kurumlar gibi alt yapı hizmetlerinde sağlanan gelişmelerdir (Seyidoğlu, 2003; 211).

• Teknolojik İlerleme

Üretim büyük bir pazara yapıldığından, üreticiler, araştırma ve geliştirme faaliyetlerine daha çok kaynak ayırabilirler. Başka ülkelerden teknoloji transferi yaparlar (Seyidoğlu, 2003; 211).

• Yatırımları Özendirme

İşadamları, piyasalar düzenli olduğundan, geleceğe daha güvenle bakarlar. Yapacakları yatırım miktarını arttırırlar. Gümrük birliği dışındaki ülkeler, ortak

gümrük tarifelerinden kaçınmak için birlik içinde yatırımlarını arttırırlar. 1960'dan sonra Avrupa Birliğindeki Amerikan yatırımlarının artması bu nedenledir (Seyidoğlu, 2003; 212).

• Kaynak Hareketliliği

Birlik içindeki emek ve sermayenin hareketliliği, kaynakların daha etkili kullanılmasına neden olur (Seyidoğlu, 2003; 212).

1.5. BÖLGESEL BİRLEŞMELERİN BAŞARIMLARI

Bölgesel birleşmelerin birliğin refahını arttıracak bir başarım göstermesi, bir takım koşullara bağlıdır;

• Birliği meydana getiren ülkelerin ekonomik gelişmişlik bakımından aralarında büyük fark olmamaları gerekmektedir. Aynı zamanda birliği meydana getiren ülkelerin ürettikleri mallar, birbirlerini tamamlayıcı değil, rekabet edici olmalıdır. Örneğin üyeleri arasında, gelişmiş ve sanayi ürünleri üreten bir ülke ile gelişmemiş ve hammadde üreticisi durumunda diğer bir ülkenin bulunduğu birliğin başarım şansı azdır (Karluk, 2002; 488).

Farklı gelişmişlik düzeyi bulunana ülkelerin yapmış oldukları birleşmelerde, serbest piyasa düzeni, ülkeler arasındaki gelişmişlik düzeyi farkını daha da arttıracak şekilde etki eder, zengin ülkeler daha zenginleşirken, fakir ülkeler daha fakirleşir. Sermaye ve emek birlik içerisinde serbestçe dolaştığından daha çok kazanç elde edebilecekleri yerlere giderler. İsveçli iktisatçı Gunnar Myrdal bu olayı "Kutuplaşma Teorisi" ile açıklamıştır (Karluk, 2002; 488).

• Ekonomik Sistem Benzerliği

Üyeler arasında ekonomik sistem benzerliği olması gereklidir. Örneğin liberal bir ekonomik sisteme sahip ülkelerle, merkezi planlı bir ekonomik sisteme sahip ülkelerin oluşturdukları birliğin yaşama şansı düşüktür (Karluk, 2002; 489).

• Coğrafi Yakınlık

Birliği meydana getiren ülkeler coğrafi bakımdan birbirlerine yakın olmalıdır (Karluk, 2002; 488).

• Sosyal, Dinsel, Kültürel Ortaklık

Üye ülkeler arasında, kültürel, dinsel benzerlik bulunması gerekmektedir. Örneğin AB resmi olarak belirtilmese de, hristiyan ülkelerin oluşturduğu bir birlik olup, eski Yunan ve Roma imparatorluğunun, kültürel mirasçısıdır. Birlik içerisine müslüman ve farklı kültürde ülkelerin katılması oldukça zordur (Karluk, 2002; 489).

• Askeri ve Siyasi yönden Ortaklık

Birlik aynı askeri ittifak içerisinde yer alan ve aynı siyasi görüşleri paylaşan ülkeler arasında yapılırsa başarı şansı olur (Karluk, 2002; 489).

• Birlik büyüyerek, dünya üretimi ve ticareti içindeki payını arttırdıkça ticaret saptırıcı etkisi azalacak buna karşın ticaret yaratıcı etkisi fazlalaşacaktır. Bu durum da birliğin refahını arttırarak başarılı olmasını sağlayacaktır (Güran, 2002; 62-63).

• Birlik oluşturmadan önce ülkeler arasında uygulanan gümrük tarifelerinin yüksekliği, birlik sonrası olumlu üretim ve tüketim ilişkilerini ortaya çıkartacak ve birliğin başarımını arttıracaktır (Güran, 2002; 62-63).

• Birlik sonrası oluşturulan ortak gümrük tarifeleri ne kadar düşükse birlik oluşturmanın getireceği ticareti saptırıcı etki azalacak ve birliğin başarım olasılığı yüksek olacaktır (Güran, 2002; 62-63).

1960'lı yıllarda bölgesel bütünleşmeler çok yaygınlaşmış ve daha çok kuzey-kuzey, güney-güney şeklinde gerçekleşmiştir. Bu bütünleşmelerden AB dışında başarı gösteren pek görülmemiştir. 1980 sonrasında özellikle, ABD'nin bölgesel bütünleşmelere soğuk bakışının ortadan kalkışıyla, bütünleşmeler tekrar gündeme gelmiştir. Yeni bütünleşmelerde Kuzey-Güney (NAFTA 1992) şekilleri ortaya çıkmıştır. "*Bölgesel ekonomik birleşmelerin başarıları, gelişmiş ve gelişen ülkeler arasında olmalarına göre önemli farklılıklar göstermektedir. Gelişmiş ülkelerarası bölgesel birleşmeler çeşitli kriterler açısından çok daha başarılı olmuşlardır*" (Karluk, 2002; 481).

Tablo-1 de görüldüğü gibi, 2002 senesinde dünya toplam mal ticaretinde dışsatımın değer olarak %39'nu AB, % 17.64'nü NAFTA, %25.82'ni Asya ülkeleri gerçekleştirmiştir. Bu oranlar dışalımda sırasıyla %37.58, %24.62 ve %22.39

dur.Rakamlar özellikle gelişmiş ülkeler arasında yapılan ekonomik bütünleşmelerin başarımları hakkında fikir vermektedir (WTO, 2003; 39).

Tablo-1 2002 Yılı, Dünya Mal Ticaretinde Bölgelerin Payları (Milyar ABD Doları)

Bölgeler	Dışsatım	Yüzde Pay	Dışalım	Yüzde Pay
Dünya	6.272	100	6.510	100
K.Amerika	946	15.08	1431	21.98
G.Amerika	350	5.58	350	5.37
Batı Avrupa	2.657	42.36	2.659	40.84
Or. ve D. Avr. Rusya	314	5.00	299	4.59
Afrika	140	2.23	135	2.07
Ortadoğu	244	3.89	178	2.73
Asya	1.620	25.82	1.458	22.39
NAFTA(3)	1.107	17.64	1.603	24.62
AB(15)	2.449	39.04	2447	37.58

Kaynak: WTO,2003;39

1.5.1. Başlıca Bölgesel İşbirliği Kuruluşları ve Dünya Ticaretine Etkileri

Bölgesel işbirliği kuruluşlarının oluşumu 1990 yıllarda tekrar yaygınlık kazanmıştır. Bu kuruluşlar; Tercihli Ticaret Anlaşmaları, Serbest Ticaret Bölgesi, Gümrük Birlikleri, Ortak Pazar, İktisadi Birlik şekillerinde görülmektedir. (Clarete, Edmonds, Wallack, 2003; 96) Bu kuruluşların belli başlıcaları aşağıdaki gibidir (Clarete vd., 2003; 96, Karluk, 2002; 555-562).

- AFTA — Asya Serbest Ticaret Anlaşması
- Andean Pact — Andean Ortak Pazarı
- APEC — Asya- Pasifik Ekonomik İşbirliği
- BSEC — Karadeniz Ekonomik İşbirliği
- ASEAN — Güneydoğu Asya Uluslararası Birliği
- CER — Avustralya Yeni Zelanda Yakın Ekonomik İlişkiler Ticaret Anlaşması

• ECO	Ekonomik İşbirliği Örgütü
• EFTA	Avrupa Serbest Mübadele Birliği
• EU	Avrupa Birliği
• MERCOSUR	Güney Yarımküresi Ortak Pazarı
• NAFTA	Kuzey Amerika Serbest Ticaret Bölgesi
• SAPTA	Güney Asya Tercihli Ticaret Anlaşması
•SPARTECA	Güney Pasifik Bölgesel Ticaret ve Ekonomik İşbirliği Sözleşmesi.

Çoğunluğu Asya ve Pasifik yöresinde bulunan, 11 adet tercihli ticaret anlaşması bloğunun, blok içi ve bloklar arası etkilerini araştıran araştırmada (Clarete vd.,2003) 83 ülkenin 1980 ve 2000 yılları arasındaki ticari faaliyetlerini incelenmiştir. İnceleme modelinin temel belirleyici olarak; GSYİH (Gayri Safi Yurtiçi Hasıla), ülkeler arası mesafe, nüfus, ülkelerin fiziksel büyüklükleri seçilmiştir. Araştırmada tercihli ticaret anlaşmaları üç grup altında toplanmıştır.

- Birinci grupta, blok içi ticareti arttırmayı düşünenler,
- İkinci grupta, dünya çapında ticaret ortaklarıyla ticareti arttırmak isteyenler,
- Üçüncü grupta, blok içi, ticaret miktarlarını değiştirmeden, dünya ile ticaretini azaltanlar yer almıştır.

Araştırma sonucunda, Andean Pact, ECO, EFTA, MERCOSUR, SAPTA ve SPARTECA birinci grupta yer almışlar, bu tercihli ticaret bölgelerinde blok içi dışalım ve dışsatımın, dünyanın diğer ülkeleriyle olan ticaretin azaltılması pahasına arttığı görülmüştür.

APEC, CER, EU tercihli ticaret bölgeleri, ikinci grup içinde yer almışlardır. Bu bölgeler, dünya ile olan ticaretlerini azaltmadan, blok içi ticaretlerini arttırmaya çalışmışlar veya sabit tutmuşlardır. Bu gruptan APEC ve CER tercihli ticaret bölgelerinin, açık bölgesel tercihli ticaret anlaşmalarına örnek gösterilebilecekleri görülmüştür. Avrupa Birliği'nin ise daha önce yapılan araştırmalar doğrultusunda, üye ülkeler lehinde ticareti saptırıcı etkisinin olduğu görülmüştür.

Araştırmaya göre Üçüncü grup tercihli ticaret bölgelerine, AFTA ve NAFTA girmektedir. Bu gruplar, blok içi ticaret miktarları değişmediği halde, diğer ülkelerle olan ticaretlerini azaltmışlardır. Yapılan diğer çalışmalarda, AFTA'nın ticareti arttırıcı etkisinin görülmesinin sebebi araştırmacılar tarafından, yaptıkları çalışmaya AFTA'ya yeni katılan ülkelerin de dahil edilmiş olması ve bu ülkelerin dünya ticaretiyle henüz bütünleşmemiş olmaları olarak açıklanmıştır.

Tablo-2 de, 31 Ocak 2002 tarihine kadar, Dünya Ticaret Örgütüne rapor edilmiş, başlıca bölgesel ekonomik işbirliği örgütlerinin, üyeleri, kuruluş tarihleri ve ekonomik işbirliğinin türlerini gösteren ayrıntılı bilgiler görülmektedir.

Tablo-2 31 Ocak 2002 Tarihine Kadar WTO'na Rapor Edilmiş Bölgesel Ticaret Antlaşmalarından Seçilmiş Kuruluşlar

Kuruluş	Üye ülkeler	Yürürlüğe Giriş Tarihi	DTO Bildiriliş Tarihi	İlgili Madde	Anlaşmanın Türü
AFTA	Brunei,Darussalam,,Malezya,Myanmar,Kamboçya,Endonezya,Laos, Filipinler, Singapur, Tayland,Vietnam	28 Şubat, 1992	30 Ekim, 1992	Teşvik maddesi (1)	2008 yılında, serbest ticaret alanı
ANDEAN PACT	Bolivya, Kolombiya, Ekvator, Peru, Venezüella	25 Mayıs, 1988	12 Ekim, 1992	Teşvik maddesi (1)	Gümrük Birliği
APEC	Avustralya, Kanada, Japonya, Güney Kore, Yeni Zelanda, ABD, Brunei, Endonezya, Malezya, Filipinler, Singapur, Tayland, Tayvan, Çin Halk Cumhuriyeti, Hong Kong	1989			Ekonomik İşbirliği
BSEC	Arnavutluk,Azerbeycan,Ukrayna,Bulgaristan,Ermenistan,Gürcistan,Rusya Federasyonu,Türkiye,Romanya,Moldova,Yunanistan	25 Haziran,1992			Ekonomik İşbirliği
ASEAN	Brunei,Darussalam,Laos,Kamboçya,Endonezya,Malezya,Singapur, Myanmar, Filipinler, Tayland,Vietnam	31 Ağustos1977	1 Kasım, 1977	Teşvik maddesi (1)	Ekonomik İşbirliği
CER	Avustralya, Yeni Zelanda	1 Ocak, 1989 1 Ocak, 1983	22 Kasım,1995 14 Nisan, 1983	GATT,madde V(2) GATT,madde XXIV(3)	Hizmetlerin Serbest. Serbest Tic. Sözleş.
ECO	Afganistan, Azerbeycan, İran,Kazakistan,Kırgız Cumhuriyeti, Pakistan,Tacikistan,Türkiye, Türkmenistan, Özbekistan	1985	22 Temmuz,1992		Ekonomik İşbirliği
EFTA	İzlanda,Lihtenstayn, Norveç, İsviçre	3 Mayıs, 1960	14 Kasım, 1959	GATT,madde XXIV	Serbest Tic. Sözleş.
EU	Avusturya,Belçika,Danimarka,Finlandiya,Fransa,Almanya,Yunanistan, Lüksemburg,Hollanda,Portekiz,İspanya,İsveç,İtalya İrlanda,İngiltere	1 Ocak 1958	24 Nisan, 1959	GATT,madde XXIV	Ortak Pazar, Para Birliği
MERCOSUR	Arjantin,Brezilya,Paraguay,Uruguay	29 Kasım,1991	5 Mart, 1992	Teşvik maddesi (1)	Gümrük Birliği
NAFTA	Kanada,Meksika,ABD	1 Ocak, 1994 1 Nisan, 1994	1 Şubat, 1993 1 Mart, 1995	GATT,madde XXIV GATT,madde V	Serbest Tic. Sözleş. Hizmetlerin Serbestli.
SAPTA	Bengaldeş,Hindistan, Nepal, Butan Maldiv Adaları, Pakistan,Sri Lanka,	7 Aralık 1995	22 Eylül, 1993	Teşvik maddesi (1)	Ekonomik İşbirliği
SPARTECA	Avustralya,Yeni Zelanda,Kok Adaları,Fiji, Kribati,Marşal Adaları, Mikronezya, Nauru, Niue,Papua,Yeni Gine,Solomon Adaları, Tonga,Tavalu,Vanuatu,Batı Samoa	1 Ocak 1981	20 Şubat, 1981	Teşvik maddesi (1)	Ekonomik İşbirliği

Kaynak: Clarete vd. ,2003; 96, Karluk 2002, Seyitoğlu 2003

(1) Teşvik maddesi (1) (enabling clause), DTO nün gelişmekte olan ülkelere "en çok kayırılan ülke" hükmüne aykırı davranabilme hakkını veren madde.

(2) Madde V DTO nün hükümetler arası ve hükümetler dışındaki kuruluşlarla ilişkisini düzenleyen madde (www.wto.org)

(3) Madde XXIV DTÖ nün bölgesel ticaret anlaşmalarının oluşturulmasıyla ilgili kuralları belirleyen madde (www.wto.org)

Sonuç olarak araştırmacılar, tercihli ticaret anlaşmalarının Asya ve Pasifik bölgesinde olduğu kadar, küresel bakımdan da ticareti saptırıcı etkisinin olmadığını, aksine ticareti arttırıcı etkisinin olduğunu öngörmüşlerdir.

Diğer bir araştırmacı, (Paretto,2003;177-201), endojen karakterli (Büyümenin dış etkenlerle değil,eğitim, insan, araştırma ve geliştirmeye yapılan yatırımlar gibi iç etkenlerle sağlanabileceğini varsayan model) oligopol dünya piyasalarında, ekonomik bütünleşmeleri, rekabet, araştırma ve geliştirme faaliyetleri, büyüme ve refah üzerindeki etkileri bakımından incelemiştir. Firma büyüklükleri ve büyüme ile pazarın endojen yapısının yaşamsal rol oynadığı modele uygun olarak yapılan araştırmada;

Kapalı ekonomilerden, serbest ticarete geçilen ülkelerde, yoğun rekabet nedeniyle, yeterli ölçekte olmayan yerli firmaların piyasadan çekileceği, pazardaki firma yoğunluğunun azalacağı, buna karşın daha geniş ölçekli firmaların görüleceği, fiyatlar düşerken ARGE çalışmalarının artarak, teknik bilgi ve becerinin piyasada yaygınlaşacağı, ülkenin tüketim ve refahının yükseleceği sonucuna varılmıştır.

Araştırmacı gümrük tarifelerinin kademeli olarak düşürülmesi durumunda, refah ve büyümenin, piyasadaki yerli firmaların sayısı ve bu firmaların gümrük tarifelerine bağlı olmaksızın ürettikleri mal miktarına bağlı olarak artıp azalabileceğini öngörmektedir.

Yapılan diğer araştırmalarda, ekonomik bütünleşmelerin, dünya ticaretini ve refahını arttıracağı, bölgesel bütünleşmelerin dünya'ya da açık olması gerektiği, ancak kalkınmışlık bakımından farklı düzeyde olan ülkeler arasında yapılan bütünleşmelerde, az gelişmiş ülkelerin başlangıçta gerekli desteği alarak, ekonomik ve yapısal reformlarını tamamlamaları gerektiği görüşleri ifade edilmektedir (M.Khan ve S.Khan, 2003, Hinojosa vd.,1999 , Fukase ve Winters, 2003).

Ekonomik bütünleşmelerin dünya ticareti üzerinde zararlı etkisinin olabileceğini savunan araştırmacılar ise (Goto ve Hamada,1998), ürünlerin farklılaştırıldığı, basit monopolistik rekabet modeli üzerinde yaptıkları araştırmada; ekonomik bütünleşmelerin üye ülkelerin refahını arttırdığı ve ölçek ekonomisi sağladığı, ancak birlik dışında kalan ülkeler için, bütünleşmeden önceki gümrük tarifeleri sabit tutulsa bile olumsuz etkilerin görüleceği, bu olumsuz etkilerin ortadan kaldırılabilmesi için, birliğin gümrük tarifelerini, bütünleşmeden önceki tarifelerin altına düşürmesi gerektiği, birlik dışında kalan ülkelerin ekonomik bütünleşmenin kendileri için olumsuz etkilerini ortadan kaldırmak için yeni ekonomik birlikler oluşturma çabası içine girecekleri ve artan bölgesel ekonomik bütünleşmeler nedeniyle dünya ticaretinin azalacağını öngörmektedir.

AB üzerine yapılan bir araştırmada ise, Avrupa Birliği'nin, ortak gümrük tarifeleriyle dış dünya'ya karşı korunma duvarları oluşturarak, ticareti saptırıcı etki yapıp yapmadığı araştırılmıştır (Hanson, 1998). Araştırma sonucunda, 1992 yılı sonu itibariyle Avrupa Birliği sınırları içerisinde "Tek Pazar" uygulamasının başlamasıyla bu olasılığın ortadan kalktığı görülmüştür.

Tablo-3 AB Ekonomisinin Gelişimi – Milyon ECU (1986-1992)

Endüstri	Çalışan AB işçi sayısı 1992	AB Üretimi ECU 1992	Dışalım yayılımı ECU 1992 (1)	Dışalım yayılımındaki Değişme ECU 1986-1992	Dış satım Bağımlılığı 1992 (2)	Dış satım Bağımlılığı Değişmesi 1986 - 1992
Tekstil, giyim	2.730.000	188.000	%20.9	%50.9	%15.5	%16.0
Elektrik Mühendisliği	1.489.000	171.168	%29.2	%20.6	%18.8	% 1.6
Metal Ürünleri	2.129.174	181.211	% 5.3	%35.9	% 7.7	%18.0
Otomobil ve yedek parça	1.820.774	265.643	% 9.0	% 4.6	%11.6	-%65.5
Kimyasal ve sentetik iplik	1.714.338	295.794	%13.0	%16.1	%16.9	-% 2.3
Haberleşme cihazları	880.785	25.378	%13.5	%12.7	%20.3	-%17.1
Elektronik eşya	338.000	39.684	%40.1	%27.7	%22.4	% 28.0
Bilgisayar ve ofis cihazları	251.000	46.259	%40.3	%24.0	%21.6	% 0.1

Kaynak: Hanson,1998,63
(1) AB ülkeleri dışındaki ülkelerden dış alım, görünen tüketimin yüzdesi olarak,
2) AB ülkeleri dışındaki ülkelere dış satım, üretimin yüzdesi olarak

Tablo-3 de AB ekonomisinin 1986-1992 yılları arasındaki gelişimi gösterilmektedir. Tabloda görüldüğü üzere, AB 1992 yılında otomotiv sanayindeki tüketimin %9'nu dışalım yoluyla karşılamıştır, 1986-1992 yılları arasında dışalım %4.6 artmıştır. Dışsatımda görülen durum ilginçtir. AB 1992 senesinde toplam otomotiv sanayi üretiminin % 11.6 sını Birlik dışındaki ülkelere satmıştır, ancak 1986-1992 yılları arasındaki dışsatım azalması %65.5 olmuştur.

31 Aralık 1992 tarihinde Maasricht anlaşmasının yürürlüğe girmesiyle Avrupa tek pazar haline gelmiştir. Avrupa Birliği'ne üye ülkelerde malların sınır geçişlerinde her türlü gümrük işlemleri kaldırılmıştır. AB'nin en büyük sektörlerinden olan otomotiv sektöründe, 1986-1992 yılları arasında sektörün dışsatım bağımlılığı % 65.5 azalmasına rağmen, 1991 yılında AB Komisyonuyla, Japonya dış satım bakanlığı arasında yapılan görüşmelerde, otomotiv sektöründe, Japonya'nın tek tek AB üyeleriyle yapmış olduğu, "gönüllü dış satım kısıtlaması" (VER) kaldırılmış, bunun yerine topluluk olarak, 2000 senesinde her türlü dış alım kısıtlamasını kaldırmak üzere, dış alım serbestleşmesine gidilmiştir (Hanson, 1998; 76).

Araştırmacı, sonuç olarak tek pazarın uygulanmaya başlamasıyla, ulusal otoriteler tarafından kullanılan koruma önlemleri alma yetkisinin, topluluk üst kurumlarına geçtiği ve bu kurumların da seçimini serbestleşmeden yana koyduğunu düşünmektedir (Hanson,1998;69). Tek pazarın uygulanmasıyla birlikte Roma anlaşmasının üye ülkelere tanıdığı, dolaylı dış alım konusunda ulusal sanayileri korumak üzere Komisyona başvuru hakkının (Roma Antlaşması madde 115) da anlamını yitirdiği düşünülmektedir.

1.6. AKÇT'DAN AVRUPA BİRLİĞİNE DENİZCİLİK POLİTİKALARINDA GELİŞMELER

II. Dünya Savaşının bitiminde , Avrupa'nın birleşmesi konusundaki görüşler yaygınlık kazanmıştı. Bu görüşler başlıca üç nedene dayanıyordu. Birinci neden; II.

Dünya Savaşından sonra Avrupa'nın öneminin azalmasıydı. Savaş sonucunda iki üstün güç ortaya çıkmıştı. Bunlardan birincisi ABD, ikincisi Sovyetler Birliği'ydi. Avrupa bu iki üstün güç karşısında dünya siyaset ve ekonomisindeki etkinliğini devam ettirebilmek için birleşmek zorundaydı. İkinci neden; birleşme yoluyla Avrupa'da savaşların bir daha ortaya çıkmasını önleme düşüncesiydi. Savaştan yenik çıkmış Almanya'nın dışlanması ileride doğabilecek anlaşmazlıkların sebebi olabilirdi. Üçüncü neden; birleşme yoluyla Avrupa'nın ekonomik kalkınmasını sağlamak ve az gelişmiş yörelerini geliştirmek düşüncesiydi (Seyidoğlu, 2003; 219).

Zamanın Fransız Dışişleri Bakanı Robert Schuman ve Jean Monet'in hazırladıkları "Schuman Planı" AKÇT'nun temel planı oldu. Planda Avrupa'nın kömür ve çelik üretim ve dağıtımının kurulacak birliğe verilmesi öngörülüyordu (Seyidoğlu, 2003; 220). 18 Nisan 1951 tarihinde, Almanya, Fransa, İtalya, Hollanda, Belçika ve Lükemburg, Avrupa Kömür Çelik Topluluğu'nu kuran antlaşmayı imzaladılar.

25 Mart 1957 de ise yine bu altı ülke, Roma'da, Avrupa Ekonomik Topluluğu ve Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu'nu kuran antlaşmayı imzaladılar. Bu üç kuruluş bugünkü Avrupa Birliğinin temeli olan, Avrupa Ekonomik Topluluğu'nu oluşturmuştur (Seyidoğlu 2003; 221).

Roma antlaşmasına göre, topluluk üyesi altı ülke, gümrük birliğini kurmak üzere,12 yıl içinde gümrük tarifelerini sıfırlayacaktı. Üye ülkeler bu amaca hedef tarihten 18 ay önce ulaşarak, 1968 senesinde ortak gümrük tarifelerini saptamış ve gümrük birliğini oluşturmuşlardır (Seyidoğlu, 2003; 222). Roma Antlaşmasına göre, işçilerin serbest dolaşımı, iş yeri açma ve hizmet sağlama haklarıyla, ödemelerin serbestleştirilmesi gibi haklar, üye ülkelere tanınmışsa da , AET'nin, ortak pazar uygulamasına geçebilmesi 1987 senesinin ortalarında kabul edilen "Tek Avrupa Senedi" ile başarılmıştır. Tek Avrupa Senediyle, Roma Antlaşması yeniden

gözden geçirilmiş, Ortak Pazar yolunda gerekli değişiklikler yapılmıştır. Tek Pazar uygulanmasına 1 Ocak 1993 tarihinde geçilmiştir (Seyidoğlu, 2003; 224).

AET, 7 Şubat 1992 tarihinde imzalanan Maastricht Antlaşmasıyla, ekonomik bütünleşmenin son aşaması olan, ekonomik ve parasal birlik aşamasına girmiştir. Maastrich anlaşmasıyla gerçekleşen gelişmeler aşağıdaki gibidir (Seyidoğlu, 2003; 233) :

• Ekonomik ve Parasal Birliğe Geçilmesi

Ülkelerin para politikaları alanındaki yetkilerini Avrupa Merkez Bankası'na devretmeleri öngörülmüştür. 1999 yılı başında, Avrupa Birliği'nde tek para sistemi Euro'ya geçilmesi, İngiltere, Danimarka ve Yunanistan'ın dışında gerçekleşmiştir.Yunanistan'ın gerekli ölçütleri karşılaması sonucu, 2002 yılında tek para sistemine katılan Avrupa Birliği üyelerinin sayısı onbire yükselmiştir.

• Avrupa Yurttaşlığı

Tüm AB yurttaşlarına, Birlik içerisinde serbestçe dolaşma, kendi ülkesi dışında seçme ve seçilme haklarından yararlanma, dilekçeyle şikayet başvurusunda bulunma hakları verilmiştir.

• Ortak Güvenlik ve Dış Politikası

Bu politikayla, birliğin dış ülkelere karşı ortak politikalar izlemesi, savunma ve içişleri bakımından ortaklığın güçlendirilmesi çalışmaları hızlandırılmıştır .

• Değişik Alanlarda Ortak Programlar

Çeşitli konularda Birliğin yetkisinin arttırılması ve ortak politikaların üretilmesi ön görülmüştür.

Avrupa Birliği Haziran 1993 de Kopenhag Zirvesi'nde genişleme kararı almış ve Birliğe katılım için baş vuracak adayların yerine getirmesi gerekli olan, ekonomik ve siyasi ölçütleri açıklamıştır.

12 Aralık 2002 tarihli Kopenhag zirvesindeyse, gerekli ön şartları yerine getiren on ülkenin Mayıs 2004 de birliğe katılmaları kesinleşmiştir (Seyidoğlu, 2003; 233- 236).

1.6.1. Birliğin Genişlemesi

Başlangıçta altı ülkenin katılımıyla kurulan birlik, 1 Ocak 1973 tarihinde, İngiltere, Danimarka ve İrlanda'nın katılımlarıyla dokuz üyeli, 1 Ocak 1981 de Yunanistan'ın katılımıyla on üyeli duruma gelmiştir (Karluk, 2003; 15-18). 1 Ocak 1986 tarihinde, Portekiz ve İspanya, 1994 yılında da İsveç, Finlandiya ve Avusturya'nın katılımıyla Birlik 15 üyeli bir topluluk haline gelmiştir (Karluk, 2003; 19-23).

Birlik Mayıs 2004 tarihinde, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Macaristan, Polonya, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Slovenya, Slovakya, Letonya , Litvanya ve Malta'nın katılımıyla 25 üyeli hale gelmiştir. Katılım müzakereleri devam eden Bulgaristan ve Romanya'nın 2007 yılında Birliğe katılması öngörülmektedir (Seyidoğlu, 2003; 219-241, Karluk, 2003; 24-32).

1.6.2. Birliğin Ortak Politikaları

Birliğin, Ortak Tarım Politikası, Ortak Rekabet Politikası, Ortak Ulaştırma Politikası ve Sosyal Politikaları bulunmaktadır (Seyidoğlu, 2003; 224). 1 Kasım 1993 tarihinde yürürlüğe giren Maastrich antlaşmasıyla, diğer konularda; "mali, ekonomik, sosyal" ortak politikalar izlenmesi kararı alınmış olup, söz konusu edilen ilk dört politika, doğrudan "Roma Antlaşması"nda yer almaktadır (Seyidoğlu, 2003; 225, Karluk, 2003; 98-104). Birliğin Ortak Ulaştırma politikası ilerdeki bölümlerde ayrıntılı olarak ele alınacaktır.

1.6.3. Birliğin Organ ve Kurumları

Avrupa Birliği'nin yasama yürütme ve yargı görevlerini yerine getiren, dört ana organ bulunmaktadır. Bunlar; Avrupa Komisyonu, Bakanlar Konseyi, Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Adalet Divanıdır.

•Avrupa Komisyonu

Avrupa Komisyonu'nun en önemli görevi AB sözleşmelerinin harfiyen uygulanmasını gözetmektir. Sözleşmelere üye devletlerin uyup uymadığını denetler. Ayrıca Birliğinin, uluslararası kurumlarda temsilciliğini yapar. Komisyon, Konsey direktifiyle çeşitli konularda kanun taslakları hazırlar. Avrupa Bakanlar Konseyi ve Avrupa Parlamentosu'na çeşitli öneri ve tavsiyelerde bulunur. Komisyon'un 20 üyesi vardır. İngiltere, Fransa, Almanya, İtalya ve İspanya'nın komisyonda iki temsilcisi bulunur. Diğer ülkelerin birer temsilcisi bulunmaktadır. Üyeler ilgili ülkeler tarafında 5 yıl için seçilirler (Tezok, 2002; 71, Karluk, 2003; 163).

• Bakanlar Konseyi

Birliğin Ekonomi ve diğer politikalarını yürütmekle görevlidir. Üye devletlerin bakanlarının bir araya gelmesinden oluşur. Hazırlanacak kanun tekliflerinin hazırlanmasını, Komisyon'dan ister. Taslak teklifler üzerinde, Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Komisyonu ile müzakereleri yürütür. Maliye, Ekonomi, Dışişleri ve Tarım bakanları her ay toplanır. Diğer bakanlar senede en az iki kez toplanır. Toplantıların gündemini, ülkelerin AB nezdindeki devamlı temsilcileri belirler (COREPER). Üye ülkelerden her birinin büyüklüğüne göre hesaplanmış oy hakları vardır (Tezok, 2002;75-78, Karluk, 2003; 148-163).

Tablo-4 Kömür Çelik Birliğinden Avrupa Birliği'ne

AB Konseyi Komisyon	Bakanlar Konseyi Adalet Divanı	Avrupa Parlamentosu Sayıstay
1969 Davignon Raporu 1974 Paris Zirvesi Avrupa Siyasal İşbirliği 1987 Tek Avrupa Senedi Avrupa Siyasal İşbirliği	1951 Paris Antlaş. AKÇT 1957 Roma Antlaş. AET,EURATOM 1967 Yön.Org.Birleşmesi 1979 Av.Para Sistemi 1987 Tek Avrupa Senedi 1993 Tek Pazar 1993 Avrupa Topluluğu	1975 TREVİ Grubu 1985 Shengen Bildirisi 1991 Shengen Anlaşması
Ortak Dışişleri ve Güvenlik Politikası	Avrupa Top. Ekon. ve Parasal Birlik	Adalet ve İçişleri İşbirliği

Kaynak, Karluk, 2003: 103

• Avrupa Parlamentosu

Roma Antlaşmasının 137. maddesine göre görev ve hizmetleri, danışma ve gözetim olarak belirtilen parlamentonun zaman içinde yetkileri arttırılmıştır. Parlamenterler 1979 dan beri ülkelere ayrılmış kontenjana göre doğrudan seçimle seçilirler. Parlamenterler, siyasi görüşlerine göre gruplar oluştururlar. Parlamenterler 5 yıl için seçilirler. 15 ülkeli birlik için sayıları 626 dır, yeni katılmalarla bu sayı artacaktır. Görevleri;

<Komisyon üyelerinin atanmalarına onay vermek,

<Komisyon'unu yıllık faaliyet raporunu incelemek,

<Avrupa Birliği'nin üçüncü ülkelerle yaptığı anlaşmalara onay vermek,

<Bütçeyi görüşmek, kabul veya reddetmek,

<Konsey tarafından gönderilen tasarıları görüşmektir (Tezok, 2002;78-82, Karluk, 2003;171-191).

•Adalet Divanı

Avrupa Birliği Adalet Divanı, AB sözleşmesi hükümlerinin doğru uygulanmasından sorumludur. AB'ni meydana getiren kurumların bu hükümleri doğru yorumlamasını ve uygulamasını denetler.Herhangi Avrupa Birliği kurumunun yanlış uygulamasından zarar gören ülkeler Adalet Divanı'na baş vurabilirler. Avrupa Komisyonu üye ülkelerden birinin AB sözleşmesinin hükümlerini uygulamadığını görürse, Adalet Divanı'na başvurabilir. Adalet divanı üye ülkelerin belirlediği, 15 yargıç ve 8 savcıdan oluşur. Divan üyelerinin görev süreleri altı yıldır (Tezok, 2002; 82-83, Karluk, 2003; 193-201).

. • Diğer Kurumlar

Diğer kurumlar; Avrupa Birliği Zirvesi, Sayıştay, Bidayet Mahkemesi, Avrupa Merkez Bankası, Ekonomik ve Sosyal Komite, Bölgeler Komitesidir (Tezok, 2002; 83-87).

1.6.4. Avrupa Birliği Denizcilik Politikasına Genel Bakış

Avrupa Birliği'nin denizcilik politikasını dört ayrı zaman dilimi içerisinde incelemek yerinde olur. Bu zaman dilimleri; 1957-1974, 1974-1986, 1986-1990, 1990-ve sonrası olarak incelenebilir (Pallis, 2002; 59).

1.6.4.1. (1957-1974) Arası AB Denizcilik Politikası

AET'nu oluşturan Roma antlaşmasının 84. maddesinin birinci paragrafında; "*İşbu Başlık hükümleri demiryolu, karayolu ve ülke içi su yollarıyla yapılan taşımacılığa uygulanır*", ikinci paragrafındaysa; "*Konsey, nitelikli çoğunlukla deniz ve hava taşımacılığı için uygun tedbirlerin alınıp alınmayacağı ve gerektiğinde bu tedbirlerin hangi ölçü ve usule göre alınacağı konusunda karar verebilir*" şeklinde ifadeler bulunmaktadır (Tufts University,2004c, DPT, 1993;153-154).

Yine AET'nu kuran anlaşmanın Bölüm 1, Prensipler, 3.maddesinde (article), Birliğin göstereceği faaliyetler içinde ortak taşımacılık politikasının oluşturulacağından genel olarak bahsedilir (Tufts University, 2004a, DPT, 1993; 100).

1962 senesinde çıkartılan, AET Konseyi'nin 141 numaralı tüzüğünde, daha önce hazırlanmış, Birlik rekabet kurallarını düzenleyen 17 numaralı tüzüğün ulaşım alanına uygulanmayacağı belirtilmekte ve Komisyondan 10 Haziran 1964 tarihine kadar, Birliğin demiryolu, kara ve iç su taşımacılığını düzenleyecek rekabet kurallarının hazırlanması için gerekli çalışmanın yapılması istenmektedir (OJB 124, 1962, 2751). Görüldüğü üzere 1957-1974 yılları arasında, hava ve deniz taşımacılığı, Birliğin taşımacılık politikalarının dışında tutulmuştur.

Bu süre içerisinde, taşımacılık politikası üzerinde yapılan çalışmalar, ticareti kısıtlayıcı engellerin kaldırılması, ulaşım sistemlerinin bütünleştirilmesi, pazar kontrolleri üzerine kuralların oluşturulması, teknik, sosyal ve ekonomik uyumun sağlanması konularında olmuştur. Bu zaman aralığında ortak denizcilik politikasının oluşturulması çalışmalarının olmayışı, ulusal denizcilik şirketlerinin çıkarlarını ulusal kalmakta bulmalarından kaynaklanmaktadır (Pallis, 2002; 60-63).

1.6.4.2. (1974-1986) Arası AB Denizcilik Politikası

1973 senesinde, Birliğe İngiltere, Danimarka ve İrlanda, 1981 senesinde ise Yunanistan katılmıştır. Bu ülkelerin hepsi denizcilik konusuna önem veren deniz ticaret filoları büyük olan uluslardı. Bu dönemde de, Birliğin ortak bir denizcilik politikası oluşturulamamıştır. Olayların akışına göre ortaya çıkan problemler çözülmeye çalışılmıştır .

1974 senesinin en önemli olayı, Avrupa Adalet Divanı'nın, AET'nu kuran Roma anlaşması hükümlerinin deniz taşımacılığına da uygulanabilirliği konusundaki kararıdır. Avrupa Komisyonu, Fransız hükümetini, denizcilik sektöründeki ulusal mevzuatını, Birlik serbest dolaşım kurallarıyla uyumlu hale getirmediğinden dolayı

Adalet Divanına şikayet etmiştir. Fransız hükümetiyse savunmasını, AET'nu kuran Roma anlaşmasının 84 (2) paragrafına göre, deniz taşımacılığının anlaşma hükümlerinin dışında tutulması gerektiği şeklinde yapmıştır. Adalet Divanı, Komisyonu haklı bulmuş, serbest dolaşım ve diğer hakların bir tüm olarak düşünülmesi gerektiği, bu yüzden deniz taşımacılığına da uygulanması gerektiği yolunda karar vermiştir (Pallis, 2002; 63, ECR,1974).

1974 senesinde, UNCTAD Düzenli Hat Taşımacılığı Kodu kabul edilmiştir. Bu koda, Fransa, Almanya ve Belçika yandaş olmuş, İngiltere ve Danimarka ise karşı çıkmıştır. Beş yıl süren müzakerelerden sonra "Brüksel Paketi" olarak anılan tüzük kabul edilmiştir. Brüksel paketine göre kodun, AB ve AB-OECD ülkeleri arasında yapılan deniz taşımacılığında uygulanmayacağı, yüklerin AB düzenli hat taşımacılığı konferansları arasında ticari ölçütler gözönünde bulundurularak paylaştırılacağı kararı alınmıştır. Brüksel Paketi çıkarları çatışan AB ülkelerinin ortak uzlaşma noktası bulabileceğini göstermiştir (Pallis, 2001; 64-65, Yercan, 1998).

1974-1987 yılları arasında ortaya çıkan petrol krizi, tüm deniz ticaretini olduğu gibi AB deniz ticaretini de etkilemiştir. Filoda azalma ve kolay bayrağa kaçış hızlanmıştır. Lome II ve Lome III sözleşmelerinin sonucunda, Afrika ve Pasifik ülkeleriyle deniz ticaret anlaşmaları yapılmış ve bu ülkelerle olan deniz ticareti arttırılmıştır (Pallis, 2002; 65-67).

1982 senesinde, o yıllarda meydana gelen tanker kazalarının AB sahillerinde yarattığı petrol kirliliğinin de etkisiyle, standartaltı gemilerin AB sahil ve limanlarına gelmesini önleyecek "Paris Mutabakat Zaptı" imzalanmıştır.

24 Ocak 1983 tarihinde Avrupa Parlamentosu, Avrupa Konseyini, Ortak Avrupa Birliği Denizcilik Politikası oluşturmak üzere gerekli çalışmaları yapmadığı gerekçesiyle, Avrupa Adalet Divanı'na şikayet etmiştir. Avrupa Adalet Divanı 22 mayıs 1985 de Konseyi, görevlerini ihmal etmekle suçlayan kararını bildirmiştir (Pallis,2002; 69, ECR, 1985).

1985 yılında Komisyon AB denizcilik politikaları hakkındaki memorandumu [Com (85) 90 final] hazırlamıştır (Pallis,2002 ; 70).

1.6.4.3. (1986-1990) AB Denizcilik Politikası

AB'nin deniz taşımacılığına sistematik yaklaşımı 1986 yılından sonra başlamaktadır. Genel olarak oluşturulmuş denizcilik politikası olmamakla birlikte, çıkan olaylara çözüm için önlemler alınmaktadır. Pallis bu yaklaşımı "parçalı yaklaşım" (mozaik approach) olarak adlandırmaktadır (Pallis, 2001; 70).

Bu dönemde, bayraktan kaçış hızlanmış, gemiadamlarının işlerini kaybetmesi yaygınlık kazanmıştır. Dönemin üzerinde yoğunlaşılan üç ana konusu; AB armatörlerinin durumu, gemi sicili ve gemiadamlarının istihdamı olmuştur (Pallis, 2002; 75).

1986 yılında konsey, Birlik dışı ülkelerin haksız rekabetine karşı, deniz ticaretinde serbestliği öngören, 4055,4056,4057 ve 4058 numaralı tüzükleri kabul etmiştir.

1989 yılında Komisyon tarafından bir öneri hazırlanmıştır [Com (89) 266 final]. Önerinin ana amacı bir AB gemi sicili (Euros) yaratmaktır. Bunun yanında, kabotajın serbestleştirilmesi, gemi çalışanlarının çalışma ve yaşam koşullarının iyileştirilmesi, gemi adamlarının eğitimi, diploma ve belgelerin geçerliliklerinin karşılıklı kabulü gibi konular da teklifin içerisinde yer almaktadır. Ayrıca AB gemi siciline kayıtlı gemilere sağlanan yardım ve kolaylıklar da teklif içinde bulunmaktadır. Üzerinde uzun tartışmalar yapılan bu teklif amaçlarına ulaşamamış ve 1996 yılında komisyon tarafından geri çekilmiştir (Pallis, 2002; 74).

1989 yılında Komisyon tarafından hazırlanan ikinci teklif, gemi işleticilerine sağlanacak devlet yardımlarıyla ilgilidir. Dünya denizciliğinde diğer ülkelerin, kendi deniz işletmelerine sağladıkları devlet yardımları karşısında AB, belirli şartlar altında, Komisyon'a haber vermek şartıyla birlik ülkelerinin denizcilik şirketlerine

yapacakları devlet yardımını kurallara bağlayacak tasarıyı sunmuştur (Pallis, 2002; 73-75).

1.6.4.4. 1990 ve Sonrası AB Denizcilik Politikası

1990 yılı ve sonrasında , AB tarafından denizcilik ile ilgili üzerinde tartışılan pek çok sorun, sonuç ve çözüm üretme aşamasına gelmiştir. Bu tarihten sonra izlenen politikalar AB deniz taşımacılığını bütün yönleriyle kapsamaya başlamıştır. Bu dönemde, çevre korunması, emniyet, AB deniz ticaret filosunun rekabet edebilirliği, çok modlu taşımacılık, ulaşım sistemlerinin bütünleştirilmesi, araştırma ve geliştirme çalışmaları bir arada düşünülmeye başlamıştır (Pallis, 2002; 81).

1991 yılında, Komisyon, deniz taşımacılığındaki ortaya çıkan durumları irdeleyen [Com (91)335,final] raporunu yayımlamıştır (Pallis, 2002; 81).

1992 senesinde Komisyon tarafından yayımlanan üç tasarı, sırasıyla, ortak taşımacılık politikaları [Com (92) 494, final], taşımacılığın çevre üzerine etkisi [Com (92) 46, final] ve Avrupa bütünleşik ulaşım sistemi üzerine kanun teklifi [Com(92) 230, final] olmuştur (Pallis, 2002; 81).

AB Komisyonu, 1993 yılında, "Emniyetli Denizler" [Com (93) 66, final] ve 1995 yılında "Yakınyol Deniz Taşımacılığı" [Com(95) 317,final] konusundaki belgeleri yayımlamıştır (Pallis, 2002; 82).

Avrupa Birliği Komisyonu 1996 yılında, Birliğin denizcilik politikalarıyla ilgili, denizcilik stratejileri üzerinde tartışmaları başlatacak iki doküman yayımlamıştır. [Com (96), 81 ve 84, final] Dökümanların konuları, AB deniz taşımacılığı sektörünün rekabet edebilirliği, devlet yardımları, açık pazarın devam ettirilmesi ve denizcilik sektöründe emniyettir (Pallis, 2002; 82).

2001 senesinde; Komisyonca yayımlanan dokümanda da [Com (2001) 370, final], 2010 yılı için, AB taşımacılık politikaları tartışılmaktadır. Dökümanda deniz

taşımacılığıyla ilgili konu başlıklarından bazıları; Yakınyol deniz taşımacılığı için altyapının geliştirilmesi, İç su ve deniz taşımacılığında formalitelerin azaltılması, gemi ve limanlara yapılacak terörist saldırıları önlemek için hukuki alt yapının oluşturulması, Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Uluslararası Çalışma Örgütü'yle ilişkileri sıklaştırarak gemi çalışanlarının yaşam standartlarının yükseltilmesi ve "Avrupa Deniz Trafik Yönetim Sistemi" nin oluşturulmasıdır.

1.6.5. Avrupa Birliğinde Denizcilik Teşvikleri

AB deniz taşımacılığı konusundaki, devlet yardımlarını düzenlemek amacıyla iki önemli rehber yayımlamıştır. Bu rehberlerden birincisi 03.08.1989 tarihinde yayımlanmıştır [Sec(89) 921 final,1989].

Rehberde AB Deniz Ticaret Filosundaki, "Kolay Bayrak"a kaçışı önlemek ve AB vatandaşlarının filodaki istihdamını arttırmak üzere önlemler öngörülmüştür. AB gemilerine bir takım finansal kolaylıklar sağlamak üzere yeni bir topluluk sicili "EUROS" kurulması düşünülmüş ancak bu düşünce gerçekleştirilememiştir. İkinci önlem AB gemilerinin, finansal yönden desteklenmesidir. Bu destekleme önerisine de bir tavan getirilmek istenmiştir. Tavan olarak, AB içerisindeki işletme giderleri en düşük olan Portekiz deniz ticaret filosunun işletme maliyetiyle, kolay bayrak filosu içerisinde işletme maliyeti en düşük olan "Güney Kıbrıs Rum Yönetimi" deniz ticaret filosunun işletme maliyeti arasındaki fark düşünülmüştür. Üye ülkelerin gemilerine, bu fark miktarı kadar finansal yardımda bulunabilmeleri öngörülmüştür. Sistemin karışıklığı nedeniyle üye ülkelerden her biri rehberi farklı şekilde yorumlamış ve rehberin uygulanabilirliği sağlanamamıştır.

AB deniz ticaret filosuna devlet yardımlarının yapılması konusundaki son rehber 1997 senesinde yayımlanmıştır (OJL 205,1997; 5-15). Rehberde 1970 yılında, dünya deniz ticaret filosunun %32'sini AB bayraklı gemilerin oluşturduğu vurgulanmakta, bu oranın 1995 senesinde %14'e düştüğü belirtilmektedir. Filoya yapılacak devlet yardımlarının; AB vatandaşlarının deniz ticaret filosundaki istihdamını arttırmak, topluluğun denizcilik konusundaki bilgi ve tekniğini arttırmak,

deniz emniyetini güçlendirmek amaçlarını gerçekleştirmek üzere yapılması gerektiği belirtildikten sonra yapılabilecek yardımlar açıklanmaktadır. Yardımlar; altyapı yatırım yardımları, gemilerden alınan vergilerin tonaj vergisi şekline dönüştürülmesi, doğrudan yardımlar, eğitim yardımları, bölgesel yardımlar, emniyet ve çevre korunmasını arttırıcı önlemlerle ilgili yardımlar, denizcilik işletmelerinin gemi ve kıyı tesislerinde çalışanlarının ücretlerindeki, vergi ve sosyal kesintilerdeki işveren payının sıfıra varan oranlara kadar düşürülmesi şekillerinde olabilmektedir. Rehberde üye ülkeler arasındaki rekabeti zedelememek amacıyla en tercih edilebilir yardım şeklinin, çalışanların ücretlerindeki vergi ve sosyal kesintilerdeki işveren payının sıfıra varan oranlarda düşürülebilmesi olduğu vurgulanmaktadır. Diğer tüm yardım şekillerinin, vergi ve sosyal kesintilerde yapılan indirimlerle kazanılan miktardan fazla olmaması gerekmektedir. Ayrıca yapılacak yardımlarla, yapılan yardımların üye ülkelerce Komisyon'a rapor edilmesi istenmektedir.

AB'nin gemi inşa sektörüyle ilgili biri konsey direktifi, ikisi konsey tüzüğü olmak üzere üç önemli belgesi bulunmaktadır.

21 Aralık 1990 tarih ve 90/684/EEC numaralı konsey direktifi (OJL 380,1990;26-36), 26 Ocak 1987 tarih ve 81/167/EEC direktifinin 31.12.1990 tarihinde sona erecek olması nedeniyle hazırlanmıştır. Yapılacak yardım miktarının tavanı olarak, AB içerisindeki en rekabetçi tersane ile, uluslararası tersaneler arasında AB tersanesinin üretim üstünlüğünü bulundurduğu gemi cinsinde üretim yapan tersanenin arasındaki maliyet farkı kıstas olarak saptanmıştır. Direktifin önemli maddeleri aşağıdaki gibidir;

< Yardım tavanının Komisyonca her 12 ayda bir belirlenecek olması,

< Yardım miktarının kontrat değeri 10 milyon ECU altında olan gemiler için mümkün olan en düşük düzeyde tutulacak olması,

< Rekabetçi konumunu kaybeden tersanelere, saptanan tavanı geçmeyecek şekilde yeniden yapılanma yardımının yapılabilir olması,

< Üye ülkede gemi yapım ve onarımı yapabilecek tersanelerin bulunmaması durumları dışında, yeni tersane yapımı veya tersanelerin gemi inşa kapasitelerini arttıracak yardımların yasaklanmış olması,

< Tersanelerin kapatılması veya gemi inşa ve onarımı dışında başka bir sektörde çalışmak üzere yeniden yapılanması durumunda, işçilerin erken emeklilik ve işlerini kaybetmeleri nedeniyle yapılacak yardımların kabul edilebilir olması,

< Gemi inşa ve onarımında yeni teknikler geliştirmek üzere yapılan araştırma çalışmalarına yapılacak yardımların kabul edilebilir olması.

Direktifte, üye ülkelerden İspanya ve Yunanistan'a, gemi inşa sanayilerinin içinde bulunduğu durum göz önünde bulundurularak, 1 Ocak 1992 tarihine kadar devlet yardımları konusunda muafiyet tanınmıştır.

1994 yılının Aralık ayında, Avrupa Birliği, ABD, Japonya, Norveç, İsveç ve Finlandiya temsilcileri tarafından , ticari gemilerin onarımları ve yapımlarında, devlet yardımlarının düzenlenmesi hakkında OECD anlaşması imzalanmıştır. Anlaşmanın 1 Ocak 1996 tarihinde yürürlüğe girmesi kararlaştırılmıştır.

AB yeni anlaşma hükümlerine göre gerekli düzenlemeleri yaparak, 22.12.1995 tarihinde EC 3094/95 sayılı konsey tüzüğünü hazırlamıştır (OJL 332, 1995; 1-9). Tüzüğün yürürlüğe giriş tarihi olarak, OECD anlaşmasının yürürlüğe giriş tarihi olan 1 Ocak 1996 tarihi kabul edilmiştir. OECD anlaşmasının yürürlüğe girmemesi durumunda, 90/684/EEC numaralı konsey direktifinin 31 Aralık 1998 tarihine kadar yürürlükte kalması öngörülmüştür.

ABD'nin OECD anlaşmasını onaylamaması nedeniyle, EC 3094/95 sayılı konsey tüzüğü yürürlüğe girmemiştir. Tüzüğün önemli maddeleri aşağıdaki gibidir;

< Gemi inşa sanayisinin geliştirilmesi konularındaki araştırma çalışmalarına, yapılan araştırma maliyetinin, endüstriyel araştırmalarda %50 si uygulama araştırmalarında %35i, geliştirme araştırmalarında %25 ine kadar devlet yardımları yapılabileceği,

< Tersanelerin kapanmaları durumunda, başka bir sanayi kolunda küçük işletmelerin kurulması amacıyla devlet yardımlarının yapılabileceği,

< Tersanelerin kapanması durumunda, işlerini kaybedenlere ve erken emekli olanlara devlet yardımlarının yapılabileceği,

< Üye ülkeler arasında rekabeti bozmayacak ve OECD anlaşmasına uyan gemi inşa ve onarım yardımlarının yapılabileceği ,

< Emniyet ve çevre korunmasını arttırıcı proje ve çalışmalara devlet yardımlarının yapılabileceği.

Direktifle, İspanya, Portekiz ve Belçika'ya gemi inşa sanayilerini yeniden yapılandırabilmeleri için, 1.1.1996 tarihinden sonra da devlet yardımlarının devamına dair muafiyet tanınmıştır.

29 Haziran 1998 tarih ve EC 1540/98 numaralı konsey tüzüğü, 90/684/EC direktifinin yürürlülük süresinin 31 Aralık 1998 tarihinde sona erecek olması nedeniyle hazırlanmıştır (OJL 202,1998; 1-10). Tüzüğün önemli maddeleri aşağıdaki gibidir;

< Gemi yapımı ve gemi tadili yardımları (gemi tamiri hariç), 31.12.2000 tarihine kadar kabul edilebilir devlet yardımlarından sayılacaktır. Gemi yapımı yardımı, değeri 10 milyon ECU üzerindeki gemiler için kontrat değerinin % 9 u, bu değerin altındaki gemiler için kontrat değerinin % 4.5 miktarlarında olacaktır,

< Üye ülkelerin, ulusal bayraklarını taşıyan veya taşımayan gemilere yaptığı, gemi yapım ve tadil yardımları, OECD Konseyi'nin 3.8.1981 tarihli kararına uyuyorsa kabul edilebilir yardımlardan sayılacaktır,

< Tersanelerin kapanmaları durumunda, başka bir sanayi kolunda küçük işletmelerin kurulması amacıyla yapılan yardımlar ve erken emekli olan işçilerle, işlerini kaybeden işçilere yapılacak devlet yardımları kabul edilebilir yardımlardan sayılacaktır,

< Bitmeyen gemi inşalarında, verilen yardımlar kabul edilebilir yardımlardan sayılacaktır,

<Güç durumda olan tersanelerin, bazı birimlerini kapatarak ve kapasitesini düşürerek yaptığı yeniden yapılanmalara verilen yardımlar kabul edilebilir yardımlardan sayılacaktır,

<Araştırma ve geliştirme konularında harcamaların %10 nuna kadar yapılan yardımlar kabul edilebilir yardımlardan sayılacaktır,

<Güç durumda olan bölgesel tersanelere yapılan, mevcut alt yapının üretkenliğini arttıracak yardımlar kabul edilebilir yardımlardan sayılacaktır,

<Bölgesel yardımlarda, yapılacak yardımlar bölgesel yardım tavanının %22.5 ve %12.5 'nu geçmeyecek şekilde verilecektir,

<Çevre korunması ve emniyeti arttırıcı çalışmalara yapılacak yardımlar kabul edilebilir yardımlardan sayılacaktır,

<Yapılacak yardımlardan önce Komisyon'a haber verilerek onayı alınacaktır,

<Yardımlarda, Komisyona, aylık, tamamlanma ve yıllık raporlar verilecektir, şeklindedir.

1.6.6. Avrupa Birliğinde Rekabet ve Hizmet Serbestliği

Günümüzde deniz taşımacılığı, lojistik hizmet zinciri halkalarından biri olduğu taktirde rekabetçi konumunu koruyabilmektedir. Navlunların düştüğü denizcilik piyasasında, taşıma hizmetine eklenebilen liman hizmetleri, depolama, demiryolu ve karayoluyla tamamlanabilen ve müşteriye farklılaşmış hizmet sunarak ek değer yaratabilen denizcilik firmaları yaşamlarını sürdürebilmektedir (Evangelista ve, Morvillo; 2000; 338).

AB'de, girişim ve hizmet serbestisinin sonucu olarak, deniz taşımacılığını, lojistik hizmet zincirinin bir halkası şeklinde değerlendirmeyen ülkeler, rekabet nedeniyle deniz taşımacılığının bazı dallarında üstünlüklerini koruyamamaktadırlar.

Evangelista ve Morvillo, yaptıkları araştırmada, gelişmiş bir ülke olan İtalya'nın, serbest rekabet ve gerekli değişimleri sağlayamamasının sonucunda, İtalyan konteyner liman ve terminallerinin bir kısmının yabancı işletmecilerin eline

geçtiğini, terminal işletmecilerinin, deniz trafiğinin akışını da yönlendirebildiklerini, düzenli hat ve diğer deniz taşımacılık dallarının yoğun rekabat karşısında olduğunu öne sürmüşlerdir (Evangelista ve, Morvillo; 2000; 335-352).

Bu nedenle AB'ne katılımda, deniz taşımacılığı, lojistik taşımacılık zincirinin bir halkası olarak düşünülmeli ve deniz ticaret filosu, limanlar, alt yapı, depolama olanakları, ülkeiçi ulaşım ağı bir bütün olarak düşünülmeli ve rekabete hazırlanmalıdır.

1.6.7. Yeni Adaylar ve Avrupa Birliğinin Genişlemesi

Avrupa Konseyi, 1993 Kopenhag zirvesinde, genişleme programını ilan etmiş ve aday ülkeleri açıklamıştır. Bu zirvede konsey aynı zamanda aday ülkelerin Birliğe katılabilmeleri için karşılamaları gerekli olan politik ve ekonomik ölçütleri de açıklamıştır. Aday ülkeler olarak; Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Macaristan, Latviya, Litvanya, Polonya , Romanya, Slovak Cumhuriyeti ve Slovenya ilan edilmiştir. Birliğin, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Malta ve Türkiye ile daha önce imzalanmış ortaklık anlaşmaları bulunmaktadır (Seyidoğlu, 2003; 235).

2002 Aralık ayı Kopenhag zirvesindeyse, katılım müzakerelerini tamamlayan, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Macaristan, Latviya, Litvanya, Malta, Polonya, Slovak Cumhuriyeti ve Slovenya'nın 1 Mayıs 2004 tarihinde birliğe üye olarak katılmaları, Bulgaristan ve Romanya'nın 2007 yılına kadar katılım müzakerelerini tamamlayarak üyeliklerini gerçekleştirmeleri, Türkiye hakkında ise 2004 yılında karar verilmesi kararlaştırılmıştır (EU Presidency Conclusion, 2002; 1)

Aday ülkelerin uyum çalışmalarını değerlendiren çalışmalarda, Malta ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi gelişmiş bir pazar ekonomisi ve demokratik yönetim biçimine sahip olduklarından, inceleme kapsamı dışında tutulmuşlardır(Facchini ve Segnana, 2003). Araştırmada, Orta ve Doğu Avrupa aday ülkeleriyle, Baltık bölgesi

aday ülkeleri ayrı gruplar olarak incelenmiş, Orta ve Doğu Avrupa aday ülkelerinin (ODAAÜ) Baltık ülkelerine kıyasla yeniden yapılanma ve pazar ekonomisine geçiş konusunda daha başarılı oldukları görülmüştür.

Tablo-5 de aday ülkelerle ilgili 2001 yılına ait bilgiler verilmektedir, tablodan görüldüğü gibi Baltık ülkelerinden, Litvanya ve Latviya'nın kişi başına satın alma gücü, AB'nin kişi başına satın alma gücünün %29'na eşittir.

Tablo-5 Aday Ülkelere Ait İstatistiki Bilgiler (2001)

Ülke	Yüzölçümü 1000 km^2	Nüfus (milyon)	GSYİH*	Kişi Başı Satın alma gücü, Euro	AB'nin % si olarak
Güney Kıbrıs Rum.Yönetimi	9	0.8	12.4	18.500	83
Çek Cumhuriyeti	79	10.3	135.1	13.500	60
Estonya	45	1.4	2.1	8.500	38
Macaristan	93	10	117	11.700	52
Latviya	65	2.4	15.6	6.600	29
Litvanya	65	3.7	24.3	6.600	29
Malta	0.3	0.4	4.6	11.900	53
Polonya	313	38.6	337.9	8.700	39
Slovakya	49	5.4	58.3	10.800	48
Slovenya	20	2	32	16.100	72

Kaynak : Facchini ve Segnana, 2003; 830
*Satın Alma Gücü Standartına Göre Milyar Euro

Baltık ülkelerinin, GSYİH'larının AB ortalamasının çok altında olması, katılım sürecinde bu ülkelerin büyük mali külfet getireceklerinin göstergesi olarak belirtilmiştir.

Yatırımların sürdürülmesi yönünden, 1989-1991 yılları arasında Baltık ülkeleri yatırımlarında %40'a varan büyük düşüşler olduğu görülmüş, 1998-1999 yılları arasında, yatırım miktarlarının GSYİH'larının %25'ne ulaştığı görülmüştür. Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarında ise yüzyılın sonlarına doğru artış saptanmıştır (Facchini ve Segnana, 2003; 832).

Adaylık yolunda gerçekleştirilen yapısal reformlar sonucunda, aday ülkelerin GSYİH' larındaki üretim ve tarım sektörünün payının düştüğü, buna karşılık hizmet

sektörünün payının arttığı görülmüştür. Yapısal değişimler, çalışanların da yeniden yapılandırılmalarını gerektirmiş, gelirlerinin düştüğü ve işsizliğin arttığı görülmüştür. Gelir düşüşü ve işsizlik artışı Baltık ülkelerinde daha şiddetli hissedilmiştir.

Tablo-6 da geçiş sürecinde aday ülkelerdeki doğrudan yabancı sermaye yatırımları gösterilmektedir. 1989-2001 yılları arasında yabancı sermaye girişinin en fazla olduğu ülkeler Polonya ve Çek Cumhuriyetleri olmuştur.

Tablo-6 Aday Ülkelere Geçiş Sürecinde Yapılan Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları

Ülke	Toplam DYSY 1989-2001 milyar $	Toplam kişibaşı DYSY 1989-2001 $	Ortalama DYSY, (GSYİyat. % si) 1997-1999	Ortalama DYSY (GSYİH'nın %si) 1997-1999
Çek Cumhuriyeti	27.6	2.669	18.6	7.03
Macaristan	23.7	1.751	12.3	4.39
Polonya	35.3	914	15.2	3.18
Slovakya	6.7	1.242	6.0	2.09
Slovenya	2.2	1.126	5.1	1.41
Estonya	3.0	2.058	21.2	7.58
Latvia	2.7	1.110	26.1	6.87
Litvanya	3.0	821	22.6	5.62

Kaynak : Facchini ve Segnana 2003; 833.

Aday ülkeler, dışsatım yapabilmek için, yeniden yapılanma ve üretim veriminin arttırılması gerektiğini görmüşlerdir.

Tablo-7 de görüleceği üzere, geçiş sürecinde aday ülkelerde, endüstrinin GSYİH'daki payı %48.5 dan, %31.8 e düşerken, hizmet sektörünün payı, %36.9 dan %61.2 ye yükselmiştir.

Araştırma sonucunda aday ülke işçilerinin, verimlilik yönünden AB işçilerini yakalayamadıkları ortaya çıkmışsa da, ODAAÜ'nin, Portekiz işçilerinden daha verimli oldukları, Slovakya, Çek Cumhuriyeti ve Macaristan işçilerinin Yunanistan işçilerinden verimli oldukları saptanmıştır.

Aday ülkeler dış satım miktarlarını arttırmışlar, dış ticarette "Anlaşma Güvenliği" ön plana çıkmıştır.Bu hususta ODAAÜ'lerinin Baltık ülkelerinden ileride oldukları görülmüştür.

Tablo-7 Aday Ülkelerde GSYİH'nın Yüzdesi Olarak Sektörlerin Payları
(Ağırlıksız Ortalama)

Ülkeler	1998 GSYİH Yüzdesi	1999 GSYİH Yüzdesi
AB Ülkeleri (15)		
Tarım	4.6	2.8
Endüstri	29.4	25.6
Hizmet	66	71.6
Aday Ülkeler(10)		
Tarım	14.6	7
Endüstri	48.5	31.8
Hizmet	36.9	61.2

Kaynak:Facchini ve Segnana, 2003; 841

Katılım sonrası en çetin görüşmelerin, "tarımsal destekler" ve "bölgesel fonlar" üzerinde olacağı görülmüştür.

Çek Cumhuriyeti, Macaristan ve Polonya'nın AB'ne katılımlarının tarım sektörü üzerindeki etkilerinin incelendiği araştırmada (Fuller vd., 2002), "dünya tarımsal ürünler, çok pazarlı modeli" kullanılmış, aday ülkelerin tarım ürünlerinin kısıtlanacağı varsayımına dayalı senaryolar üzerinde çalışılmıştır.

Araştırma sonucunda; adayların katılımlarıyla, 15 eski AB ülkesinde, tarım ürünleri fiyatlarının ılımlı şekilde düşeceği, Birliğe katılan ülkelerde ise aşırı şekilde yükseleceği, bu nedenle üretimin artacağı ancak fiyatların yüksekliği sebebiyle tüketimin azalacağı, yine fiyat yükselmesi nedeniyle Birliğe yeni katılan ülkelerin, Birlik dışı ülkelere yaptıkları dışsatımın azalacağı, aşırı üretim sonucu oluşan fazlanın 15 AB ülkesine satılacağı veya stoklanacağı, yeni katılan ülkelerin tarım ürünleri dışalımlarında ticaret sapmasının ılımlı düzeyde kalacağı, birleşmenin dünya tarım piyasasını etkilemeyeceği ancak AB pazarını etkileyeceği, yeni katılan ülkelere uygulanacak olan üretim kısıtlamasının, bu ülkelerin genişlemiş pazarın sağlayacağı kazanımlardan yeteri kadar faydalanma olasılığını önleyeceği görülmüştür (Fuller vd., 2002; 407-429).

1.6.7.1. Aday Ülkelerin Denizcilik Sektörlerindeki Gelişmeler

2004 yılı 1 Mayısında Avrupa Birliği'ne üye olan ülkelerden, Macaristan, Çek Cumhuriyeti, Slovakya kara devleti olup denize kıyısı yoktur. Litvanya, Estonya ve Latviya'nın Baltık denizi kıyısında, Slovenya'nın Adriyatik kıyısında çok küçük kıyı şeridi bulunmaktadır. Malta ve Güney Kıbrıs RumYönetimi, serbest piyasa ekonomisine geçmiş, oldukça gelişmiş ülkelerden olup, bu ülkelerin ulusal gemi sicilleri, sağladıkları kolaylıklar nedeniyle bir çok yabancı gemi için tercih nedeni olmaktadır.

Ülke topraklarının büyüklüğü, nüfus ve ticaret bakımından 10 aday ülkenin en önemli ülkesi Polonya'dır. Polonya'nın adaylık serüveninde, denizcilik sektörü üzerinde yapılan araştırmalarda (Zureck,1997,1999, Misztal,1999, Miotke ve Dziegiel,1997, Tabolska ve Lamenta,1997), II. Dünya savaşı sonrasında, Polonya denizcilik sektörünün, merkezi idarenin belirlediği plan çerçevesinde geliştiği, planlı dönem gelişme sürecinde genellikle sayısal gelişme ölçütünün kalite ölçütünün önünde geldiği, 1970 li yıllarda Polonya ekonomisinin büyük ölçüde büyüme sağladığı ancak bu gelişmeden denizcilik sektörünün gelişmesini sağlayacak fon ve yatırımlar için pay ayrılmadığı, 1970'li yılların ikinci yarısından itibaren, uygulanan yanlış ekonomik politikalar nedeniyle Polonya denizcilik sektörünün zayıflamaya başlayarak, gelişmiş pazar ekonomisi uygulayan ülkelerle etkinlik ve teknolojik yapı bakımından rekabet edemeyecek duruma geldiği belirtilmektedir (Zurek, 1997; 10-11).

Polonya deniz ticareti 1989-1993 geçiş döneminde gerilemiş, Polonya gemileri kıymetli yüklere erişmekte zorlanmıştır. Deniz ticaretindeki bu gerilemenin sebepleri arasında; vergi ve kredi faizlerinin yüksekliği, özelleştirmede gecikilmesi, Polonya ulusal sermayesinin denizcilik sektörüne girme konusundaki isteksizliği gösterilmiştir (Zurek, 1997; 17-19).

Polonya'nın AB ile ortaklık anlaşması 16 Aralık 1991 tarihinde imzalanmıştır (Misztal, 1999; 73). Bu anlaşmayla Polonya Birlik pazarlarına girişte

bir takım ayrıcalıklar elde etmiş, bunun karşılığında AB' ne, ekonomisini ortaklığa hazırlama, Birliğin standart ve normlarına uyum, hukuksal düzenlemeler, Birlikte zorunlu olan ekonomik ve finansal araçların yapılandırılması çalışmalarını sonuçlandırma sözünü vermiştir.

Polonya'nın ortaklık için geçiş döneminin başlamasıyla, deniz ticaretinin ülke taşımacılığında payı da azalmıştır. Bunun sebebi Polonya limanlarının, okyanus gemi taşımacılığı hattı üzerinde bulunmaması ve batı-doğu Avrupa taşımacılığında Polonya'nın batıdan doğuya bir karayolu koridoru olarak kullanımının tercih edilmesidir. 1980 yılında, deniz taşımacılığının Polonya dış ticaret taşımacılığındaki payı % 44.1 iken bu miktar, 1995 senesinde % 31.6'ya düşmüştür (Misztal 1999; 79).

Polonya limanlarının, transit limanı olarak kullanım oranları düşüktür, genelde besleme (feeder) ve Baltık limanları arasında Ro-Ro taşımacılığında kullanılmaktadırlar. AB'ne uyum yolunda Polonya'nın reform çalışmalarının sonuçları şu şekilde özetlemektedir (Miotke ve Dziegiel, 1997; 63);

- Radikal uygulamalar sonucunda, ekonominin durgunluğa girmesi,
- Polonya limanlarının kullanımlarının azalması,
- Macar, Çek ve Slovak transit yüklerinin Batı Avrupa ve Akdeniz limanlarına kayması,
- Devlet desteklerinin ortadan kalkması,
- Dolar kurunun gerçekçi ölçüde tutulması sonucunda, fiatların yükselmesi, navlun gelirinin ve kârlılığın azalması,
- Yabancı kredilerin ve yatırımların azalması,
- Deniz Ticaret Filosunun yaşlanması ve rekabetçi konumunu yitirmesi,
- Denizcilik şirketlerinin işletme sermayelerini yitirmeleri ve faaliyetlerine devam edebilmeleri için borçlanmaları,
- Çalışan gemiadamları sayısının azalması,
- Polonya bayraklı gemilerin kolay bayrağa geçmeye başlamaları,
- Hizmet sektöründen, özellikle düzenli hat taşımacılığından vazgeçilmesi.

Karşılaşılan bu olumsuz etkiler, bir ana firma etrafında holding yapısı şeklinde finansal bakımdan bağımsız denizcilik şirketleri şeklinde yeniden yapılanarak çözümlenmeye çalışılmıştır. 1991-1995 seneleri arasında Polonya deniz ticaret filosunun tonajında %11 azalma görülmüştür (Tobolska ve Lamenta, 1997; 64).

Zurek deniz taşımacılığında rekabetçi üstünlük üzerine yaptığı araştırmada (Zureck,1999), Porter ve Pierscionek'in araştırmalarını referans göstererek, piyasada rekabetçi üstünlük sağlayabilmek için, düşük ürün fiyatı, ürün kalitesi yanında, pazarda belirleyici konumda olmak, vizyon ve ölçek farklılaştırması ile seçilmiş rakiplerle işbirliğinin seviye ve sınırlarının belirlenmesi gerektiğini vurgulayarak, Polonya deniz taşımacılığı sektöründe farklılaşmanın yeniden değerlendirme şeklinde devam ettiğini, deniz ticaret filosunun büyüklükten kaliteye yöneldiğini belirtmektedir.

Zurek'e göre; devletlerin ekonomideki rolü, ekonomik çalışmaları destekleyecek ve dış ekonomik işletim risklerini en aza indirecek genel ekonomik şartları sağlamaktır. Ekonomideki tüm sektörleri destekleyecek gelişmiş ve dünya finans sektörüyle bütünleşmiş bir finans sektörünün bulunması da ekonomik başarımda şart görülmektedir. Polonya deniz taşımacılığı sektörünün yeniden yapılanmasında öngörülen dolaylı devlet destekleri aşağıdaki gibidir (Zureck, 1999;88) ;

- Kredi uygulamalarında, devlet garantisinin sağlanması,
- Tercihli kredilerin sağlanması,
- Ulusal tersanelere gemi siparişlerinde, %22 oranındaki KDV nin kaldırılması,
- Yabancı tersanelere gemi siparişlerinde gümrük vergisinin düşürülmesi,
- Ücretlerde, işverenin sosyal güvenlik payının düşürülmesi.

Denizcilik işletmelerinin stratejik planlamalarında, çevre şartlarına uyum ve uzun vadeli şirket amaç ve misyonunun belirlenmesi ve uygulanmasının gerekliliği vurgulanmaktadır.

Zurek, Polonyalı armatörlere, Cosca, Hanjin, Evergreen, Maersk gibi küresel şirketlerle birleşme yoluyla işbirliği konusunda şans tanımamakta, büyük şirketlerin besleme taşımacılığının yapılabileceğini belirtmektedir. Denizcilik sektörünün gelişmesi için öngördüğü diğer önlemler aşağıdaki gibi özetlenmektedir (Zurek, 1999; 85-91):

- Devletin OECD ülkelerinde uygulanan yöntemlerle sektörü desteklemesi ve liberal politikalar belirlemesi,
- Polonya denizcilik politikasının, AB denizcilik politikasıyla uyumlaştırılması, küresel olarak dünya denizciliğindeki teknik ve organizasyon değişikliklerinin takip edilmesi,
- Polonya deniz ticaret filosunun ekonomik, çevre koruması ve işçi hakları bakımından uluslararası ölçütlere uydurulması,
- Limanların birleştirilmesi , dışalım ve satım sektörleri hakkında araştırma yapılması,
- Denizcilik sektörünün borçlarının azaltılması.

AB katılım sürecinde, aday ülkelerdeki (Polonya, Macaristan, Çek Cumhuriyeti, Estonya ve Slovenya) "Gemi İnşa" sanayinin durumunun incelendiği raporda yapılan saptamalara göre (Nobe, 1999);

Gemi yapım ve tamir işlemlerinin, sadece Polonya ve Estonya'nın ulusal ekonomilerinde önemli rol oynadığı, diğer üç aday ülkede bu sektörlerin payının önemsiz olduğu, Polonya'da imalat sanayinde çalışanların %1.5 ve dış satımla ilgili sektörlerde çalışanların % 4 nü gemi inşa ve onarım işçilerinin oluşturduğu, bu oranların Estonya'da sırasıyla % 1.9, %2 olduğu belirtilmektedir.

Polonya toplam dünya yeni gemi inşa sanayi üretimi içinde 1999 yılı sonu itibariyle % 2.4 lük, AB ülkelerinin üretimleri içinde % 7.5 luk bir pay almıştır. 1999 yıl sonu itibariyle, Avrupa'da yeni gemi siparişlerinde Polonya 4. sırayı almış ve gemi adedine göre toplam AB siparişlerinin % 13.2 si Polonya tersanelerine yapılmıştır (Nobe,1999; 10).

Polonya tersaneleri yeni gemi yapımında konteynır gemilerine ağırlık vermektedir, bu gemilerin yanı sıra LNG ve LPG gemileriyle, petrol ürün tankerleri de inşa edilmektedir . Estonya tersaneleri ise çok fazla teknik gerektirmeyen tanker yapımıyla uğraşmaktadır. Çek Cumhuriyeti tersanelerinde, küçük nehir ve deniz gemileri yapılmaktadır. Macaristan ve Slovenya tersanelerinde yeni gemi yapılmamaktadır. Bu ülkeler tersanelerinde gemi onarımları yapmaktadır.

Bu beş ülkenin AB' ne katılımlarıyla birlikte gemi inşa ve onarım sanayilerinin rekabet edebilirliğinin bir miktar azalacağı umulmaktadır. Neden olarak; AB çevre, sosyal güvenlik ve çalışma güvenliği mevzuatlarına uyumun getireceği ek maliyat gösterilmektedir (Nobe, 1999; 11).

Aday ülkelerin, AB ne katılımlarıyla beraber, zaman içerisinde gemi inşa ve onarım sektöründeki üretim maliyet artışının, Polonya için % 3-4, Estonya için % 4-7, diğer üç ülke için % 2-4 arasında olacağı düşünülmektedir.

Raporda beş aday ülkenin SWOT analizine göre fırsatları; istikrarlı makro ekonomik çevre, AB ile yapılan serbest ticaret ve işçi ücretlerindeki düşüklüğün sağladığı rekabetçi üstünlük, tehditler; katılımla birlikte gerçekleşecek olan işçi ücretlerindeki yükselme, katılım sonrası Euro'ya uyumda karşılaşılacak zorluklar ve diğer ülkelerin uyguladığı saldırgan pazar stratejisi, güçlü yanlar; fiyat avantajı, yetişmiş insan gücü ve Polonya örneği gözönüne alındığında, dünya pazarlarında edinilmiş önemli bir pazar payı, zayıf yanları; gelişmemiş mali sistem, ARGE (araştırma ve geliştirme) çalışmalarındaki yetersizlik, belirli bir çevre stratejisinin olmayışı olarak gösterilmektedir (Nobe,1999; 15).

Raporun genel değerlendirme bölümünde, Polonya gemi yapım ve onarım tersanelerinin dışsatım ağırlıklı olarak çalışmaları nedeniyle AB' ne giriş sonrası rekabetçi konumunu koruyacağı, küçük nehir gemileri yapım ve onarım tersanelerinin ise, bütünleşme sonrası yeni rekabet koşullarına uyum sağlamasının güç olacağı belirtilmektedir. Bununla beraber, nehir gemileri yapım ve onarım tersanelerinin Polonya gemi inşa sanayindeki paylarının çok küçük olması gemi inşa sanayi için bir problem yaratmayacaktır.

Estonya gemi inşa ve onarım sanayi, fazla teknik istemeyen gemileri ucuz fiatla yapmaktadır. Raporda Estonya'nın, artan maliyetleri karşılamak üzere yeni yatırımlar gerçekleştirmesi şartıyla AB ile bütünleşmenin yaratacağı maliyet artışıyla başa çıkabileceği belirtilmektedir.

Raporda; Macaristan ve Slovenya gemi inşa ve onarım sanayilerinin küçük oldukları ve ülkede monopol durumunda bulundukları belirtmektedir. Gerekli özelleştirmeler yapılmadan, hedef pazara üretim yapan bu ülkelerin gemi inşa ve onarım sanayilerinin, AB ile bütünleşmeden olumsuz etkilenecekleri vurgulanmaktadır.

Çek Cumhuriyetinde, küçük ancak kaliteli gemiler inşa edildiğinden, bütünleşme sonrası büyük problemler çıkacağı düşünülmemektedir (Nobe, 1999; 16).

Tablo-8 de seçilmiş AB tersaneleri ve aday ülke olarak Polonya'nın 1999 yılı gemi üretim ve sipariş miktarları gösterilmiştir.Tablodan da görüleceği gibi, Polonya 1999 yılında Avrupa'da gemi üretim ve siparişinde Almanya ve İtalya'dan sonra üçüncü ülke olmuştur.

Tablo-8 Seçilmiş Avrupa Birliği Tersanelerinin 1999 Yılı Üretim ve Siparişleri

Ülke	Üretim			
	Gemi Sayısı	gt.	Dwt.	Değer(milyar)
Almanya	67	804.154	761.222	2.090 USD
İtalya	50	755.826	533.191	2.586 USD
Hollanda	128	362.050	-	1.174 USD
Norveç	71	234.461	-	1,575 USD
Polonya	34	615.312	742.086	0.862 USD
Danimarka	14	532.970	627.630	0.756 USD
İspanya	45	415.016	552.998	0.942 USD
Finlandiya	6	230.200	47.400	0.841 USD
Fransa	26	158.663	58.549	0.784 USD
Türkiye (2001)	18		106.450 Toplam 60.150 İhraç	-
	Gemi Siparişi			
Almanya	118	2.411.892	1586.415	7,575 USD
İtalya	56	1.711.070	319.870	6,044 USD
Fransa	41	901.801	112.300	3,591 USD
Polonya	68	1.325.149	1.613.820	1,897 USD
Finlandiya	7	662.000	57.000	2,448 USD
İspanya	86	716.806	742.111	2,335 USD
Hollanda	145	385.200	-	1,405 USD
Norveç	70	320.394	-	1,596 USD
Danimarka	21	759.315	868.630	0,877 USD
Türkiye (2001)	40		191.650 Toplam	-

Kaynak: Nobe, 1999;10, DTO, 2002;126-127

1.7. TÜRKİYE-AB DENİZCİLİK İLİŞKİLERİNE GENEL BAKIŞ

Türkiye AET'na katılmak için 1958 yılı Temmuz ayında başvurmuştur. Başvuru sonucunda başlayan görüşmeler, 12 Eylül 1963 de AET ve Türkiye arasında "Ankara Antlaşması"nın imzalanmasıyla neticelenmiştir. Antlaşma 1 Aralık 1964 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Seyidoğlu, 2003; 267).

Ankara Anlaşmasının amacı, Türkiye ve AET arasında, gümrük birliği oluşturulmasını sağlayan ortaklık kurulmasıdır. Bununla beraber Türkiye açısından son amaç Avrupa Birliği'ne katılımdır (Seyidoğlu, 2003; 267-278).

Anlaşmanın 28. maddesi "*Anlaşmanın işleyişi, Topluluğu kuran anlaşmalardan doğan yükümlülüklerin tümünün Türkiye'ce üstlenebileceğini gösterdiğinde, akit taraflar, Türkiye'nin Topluluğa katılması olanağını inceler*" şeklindedir (Bozkurt, 2001; 346).

Anlaşma aşamaları; hazırlık dönemi, geçiş dönemi ve son dönemdir. Hazırlık dönemi anlaşmanın imzalanmasıyla yürürlüğe girmiş, ve 5-12 yıl sürmesi öngörülmüştür. Bu dönemde, AET Türkiye'ye tek yanlı gümrük tarifeleri ödünleri vermiş ve 175 milyon dolar uzun vadeli ve düşük faizli kredi yardımı sağlamıştır (Seyidoğlu, 2003; 269).

Geçiş dönemi için, 23 Kasım 1970 de "katma protokol" imzalanmış, 1 Eylül 1971 tarihinden itibaren de geçiş dönemi başlamıştır. Geçiş dönemi, gümrük birliğine hazırlık mahiyetindedir. Türkiye ve Birlik, sanayi mallarında gümrük tarifelerini karşılıklı sıfırlamayı amaçlamışlardır. Protokolün yürürlüğe girmesiyle, AET Türkiye'nin sanayi mallarına uyguladığı gümrük tarifelerini sıfırlamıştır. Tarım ürünleri, tekstil ve işlenmiş petrol ürünleri kapsam dışı bırakılmıştır. Buna karşılık Türkiye, AET sanayi malları üzerindeki gümrük vergilerini kademeli olarak azaltıp sıfırlamıştır. Gümrük vergilerinin sıfırlanması için bir kısım mallara 12, diğerlerine 22 yıllık süre tanınmıştır. Türkiye 22 yıllık geçiş döneminde AET'nun ortak gümrük tarifelerine uyum sağlamak üzere gerekli düzenlemeleri yapmıştır. Ayrıca 1976-1986 dönemi sonunda , Birlikle Türkiye arasında işgücünün serbest dolaşımının gerçekleştirilmesi öngörülmüştür. Türkiye ile Birlik arasında ortaya çıkan görüş ayrılıkları nedeniyle ortaklık anlaşması 1977 yılında dondurulmuştur (Seyidoğlu, 2003; 269-273).

24 Ocak 1980 sonrası uygulanan liberal politikalarla, Türkiye'nin dünya ile bütünleşme çabaları yoğunlaşmış ve ortaklık anlaşmasına tekrar işlerlik kazandırılmıştır. 1987 Nisan ayında, Türkiye AET'na tam üyelik için başvurmuştur. 5 Şubat 1990 tarihinde Birlik Bakanlar Konseyi başvuruya olumsuz cevap vermiştir. 6 Mart 1995 tarihinde Brüksel'de yapılan Türkiye-AB Ortaklık Konseyi

toplantısında, Ankara Anlaşması'nın son aşaması olan gümrük birliğinin, 1 Ocak 1996 tarihinde başlatılması kararı alınmıştır (Tatlıdil 1995, Aytuğ ve Küheylan 1995). Gümrük birliğinin yürürlüğe girmesiyle, Avrupa Birliği, Türkiye'ye uygulanan, tekstil kotalarını ve petrol ürünleri ithalatı üzerindeki kısıtlamaları kaldırmıştır. Gümrük Birliği'nin Türkiye'ye yüklediği yükümlülükler arasında, AB sanayi mallarına uyguladığı, gümrük tarife ve teknik engellerin kaldırılması, beş yıl içinde, AB'nin ortak gümrük tarifelerini, üçüncü ülkelere uygulaması, gümrük mevzuat ve kurumlarını Avrupa Birliği'nin kurum ve mevzuatına uyumlaştırması, AB'nin tercihli (preferans) dışalım sistemiyle ayrıcalık tanıdığı ülkelerin sanayi mallarına aynı sistemi uygulaması bulunmaktadır.Gümrük birliğinin yürürlüğe girmesiyle AB, Türkiye'ye beş yıl içerisinde 3,5 milyar ECU'luk kredi sağlamayı taahhüt etmiştir (Seyidoğlu, 2003; 273-278).

AB de gümrük birliğini erişilmesi gereken son amaç gibi görme eğilimi bulunmaktadır. Türkiye ise gümrük birliğini, Birliğe tam üyelik için bir aşama olarak değerlendirmektedir. "*Belirtmek gerekir ki Türkiye, halen tam üye olmadan AB ile gümrük birliği oluşturan tek ülke konumundadır*" (Seyidoğlu, 2003; 277).

11-12 Aralık 1999 tarihinde yapılan Helsinki zirvesinde Türkiye'nin adaylığı AB tarafından kabul edilmişse de 2002 Aralık ayında yapılan AB Kopenhag zirvesinde, Türkiye'ye katılım müzakereleri için tarih verilmemiş, durumunun 2004 Aralık ayındaki AB zirvesinde tekrar değerlendirileceği belirtilmiştir (EU Presidency Conclusion, 2002; 1).

1.7.1. Türkiye AB Ortaklık Organları

Türkiye AB ortaklık organları, Ortaklık Konseyi, Ortaklık Komitesi, Karma Parlamento Komisyonu, gümrük birliğine geçildikten sonra oluşturulan Gümrük Birliği Ortaklık Komitesi, Ekonomik ve Sosyal Komitedir (Seyidoğlu, 2003; 272, Karluk, 2003; 624-644).

Türkiye-AB Ortaklık Konseyi'nin görevi, Ankara Antlaşmasının uygulanmasını sağlamaktır. Üye ülkeler, Avrupa Konseyi, AB Komisyonu ve Türk hükümetinin temsilcilerinden oluşmaktadır. Ortaklık Konseyi'ne teknik elemanlardan oluşan Ortaklık Komitesi yardım eder. Konsey Brüksel'de büyükelçiler düzeyinde toplanır. Karma Parlamento Komisyonu Türkiye Büyük Millet Meclisi'nden ve Avrupa Parlamentosundan seçilen onsekizer üyeden oluşur. Ortaklığın denetimini yapar. Karar alma yetkisi yoktur (Seyidoğlu, 2003; 271).

Gümrük Birliği Ortaklık Komitesi gümrük birliğinin işleyişiyle ilgili hususlar üzerinde çalışır. Ayrıca 11 Nisan 2000 tarihinde, Türkiye-AB Ortaklık Konseyi toplantısında, uyum konusunda 8 adet uzmanlık alt komitesi kurulması kararlaştırılmıştır. Alt komiteler, Türkiye'nin AB'ne uyumunda gereken çalışmaları yapmak üzere oluşturulmuştur (Karluk, 2003; 635).

Ekonomik ve Sosyal Komite, AB Ekonomik ve Sosyal Komitesinin 18 üyesiyle, Türkiye'de çeşitli çıkar gruplarının temsilcisi 18 üyeden oluşur. Sosyal ve ekonomik diyalogu geliştirmeye çalışır. Önemli bir etkinliği yoktur (Karluk, 2003; 644).

1.7.2. Gümrük Birliği ve Avrupa Birliği'ne Katılımın Türk Ekonomisi Üzerindeki Etkileri

Türkiye 1 Ocak 1996 tarihi itibariyle AB ile gümrük birliğine girmiştir. 1/95 sayılı "Ortaklık Konseyi" kararıyla gerçekleştirilen gümrük birliği anlaşmasıyla AB-Türkiye arasında sanayi mallarının serbest dolaşımı sağlanmış aynı zamanda üçüncü ülkelere karşı AB'nin ortak gümrük tarifeleri uygulanmaya başlanmıştır. Türkiye'nin, Gümrük Birliğine katılımının olası olumsuz etkilerini azaltmak ve ekonomisinde gerekli yapısal reformları gerçekleştirmek için gerek duyduğu mali yardım,"insan hakları" gibi gerekçeler ileri sürülerek sağlanmamıştır. Bu durumda, AB'ne katılmadan sadece sanayi ürünlerinin serbest dolaşımı üzerine kurulan gümrük birliğinin Türkiye aleyhine olacağı ve 16 Ağustos 1838 tarihli, "*Balta*

Limanı Anlaşması"nın anımsanmasında yarar olduğu" konunun uzmanlarınca belirtilmektedir (Karluk, 2003; 760, Manisalı, 2003; 112,143,166,211).

Tablo-9 da, Türkiye'nin 1993-2002 yılları arasında, toplam dış ticareti ve AB'nin payı ABD doları cinsinden gösterilmiştir. Gümrük birliğinin birinci yılı olan 1996 yılında, Türkiye'nin AB'ne dışsatımı 1995 yılına göre 471 milyon ABD doları artarken, dışalımı 6 .277 milyon artmıştır.

Tablo- 9 Türkiye'nin Dış Ticareti ve AB'nin Payı (Milyon $)

Yıl	Genel		AB		AB'nin Payı (%)		
	Dışsatım	Dışalım	Dışsatım	Dışalım	Dışsatım	Dışalım	Hacim
1993	15.348	29.429	7.599	13.875	49.5	47.1	48.0
1994	18.105	23.270	8.635	10.915	47.7	46.9	47.3
1995	21.636	35.707	11.078	16.861	51.2	47.2	48.7
1996	23.224	43.627	11.549	23.138	49.7	53.0	51.9
1997	26.261	48.559	12.248	24.870	46.6	51.2	49.6
1998	26.974	45.921	13.498	24.075	50.0	52.4	51.5
1999	26.587	40.671	14.348	21.401	54.0	52.6	53.2
2000	27.775	54.503	14.510	26.610	52.2	48.8	50.0
2001	31.342	41.399	16.118	18.280	51.4	44.2	47.3
2002	35.761	51.270	18.330	23.288	51.3	45.4	47.8

Kaynak:www.die.gov.tr (04.03.2003)

Karşı görüşü savunan uzmanlar, Türkiye'nin AB ile gümrük birliğine girişini, 1963 Ankara Anlaşması ve 1973 Katma Protokol'ün doğal bir uzantısı olarak görmekte; "*Avrupa Birliği gibi çok gelişmiş bir ekonomi ile Gümrük Birliği'ne gidilmesinin önceden kestirilebilir tek etkisinin dış ticaret açığı olacağını*" kabul etmekle birlikte, gümrük birliğini, Türk sanayisinin rekabetçi niteliğini arttıracağı, yapısal reformların gerçekleştirilmesini hızlandıracağı ve Türkiye'nin dünya ekonomisiyle bütünleşmesini kolaylaştıracağı gerekçeleriyle savunmaktadırlar (Soğuk ve Uyanusta, 2002; 7).

AB ile oluşturulan gümrük birliğinde, işlenmiş tarım ürünleri dışındaki tarımsal ürünler, gümrük birliği kapsamının dışında tutulmuştur. Türkiye'nin tarım işletmelerindeki teknoloji geriliği, verim düşüklüğü nedeniyle, meyve, sebze, tütün ve pamuk gibi Birlik tarımını tamamlayıcı ürünler dışında, AB ile rekabet edemeyeceği, tarım işletmelerinin modernleştirilmesi ve AB'nin ortak tarım

politikasına uyum sağlayabilmesi için birliğin fonlarından yararlandırılması, birliğe tam katılım durumunda, bitkisel ürünlerde, 1-5, hayvansal ürünlerde 5-10 yıllık bir uyum sürecinin gerekeceği düşünülmektedir (Ertuğrul, 2002; 12).

AB ile gümrük birliğinin gerçekleştirilmesi sonrası, ülkelerin kalkınmasına büyük katkılar sağlayan "doğrudan yabancı yatırım" (FDI) miktarında da bir artma görülmemiştir. Bu duruma neden olarak Türkiye'nin yabancı sermaye için, kurumsal ve yapısal gerekli altyapıyı sağlayamadığı görüşü öne sürülmektedir (Soğuk,Uyanusta 2002; 12).

Tablo-10 1992-2002 Yılları Arasında,
Türkiye'ye Yapılan Doğrudan Yabancı Yatırımlar (Net)

(Milyon $)

Yıllar	Net Yatırım
1992	844
1993	636
1994	608
1995	885
1996	722
1997	805
1998	940
1999	783
2000	982
2001	3.266
2002	1.038
Toplam	11509

Kaynak: T.C Merkez bankası (www.tcmb.gov.tr,16.07.2004)

Tablo-10 da, 1992-2002 tarihleri arasında Türkiye'ye yapılan doğrudan yabancı yatırımlar görülmektedir. AB-Türkiye gümrük birliğinin gerçekleştirildiği 1996 yılından, 2002 yılına kadar yapılan doğrudan yabancı yatırım miktarı 8.536 milyar ABD doları olmuştur.

1.7.3. Avrupa Birliği'ne Katılımın Türk Denizciliğine Etkileri

VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı, "Türkiye-Avrupa Birliği İlişkileri Özel İhtisas Komisyonu Gümrük Birliği'nin İşletmeler Üzerine Etkileri" Deniz Sektörü Raporunda özetle; AB ile gerçekleştirilen Gümrük Birliği sonrasında, artan dışalım neticesinde, Türkiye'nin deniz taşımacılığının payının yükseldiği ancak 1980

sonrasında başlatılan, dışsatımcılara, yüklerini Türk gemileriyle taşıtmalarını özendirmek amacıyla verilen "Uzakyol Navlun Primi"nin 1 Ocak 1995 tarihinden itibaren kaldırılması neticesinde, Türk gemilerinin artan deniz taşımacılığından gerekli payı alamadıkları ve 1998 senesinde Türkiye'nin deniz yoluyla yapılan dışalım ve satımlarında yabancı bayraklı gemilerin taşıma paylarının % 67.5 a yükseldiği vurgulanmaktadır (DPT, 2000a).

Raporda devamla, AB tarafından 1998 senesinde kabul edilen "Deniz Taşımacılığında Kalite Kampanyası" (Quality Shipping Campaign) ve "liman devleti kontrolleri" uygulamalarıyla, standartaltı gemilerin deniz ticaretinde kullanılmasının önlenmesi amacının güdüldüğü ve Türk Deniz Ticaret Filosu'nun gençleştirilmesinin şart olduğu belirtilmektedir.

Raporun devlet teşvikleriyle ilgili bölümünde, AB deniz taşımacılığı ve gemi inşa sektörünün gizli/ açık teşviklerle dünya çapında artan rekabete karşı korunduğu, teşvikler için, üye ülkeler arasında rekabeti bozucu durumların ortaya çıkmaması amacıyla belirli kuralların getirildiği ancak denizcilik yönünden daha az gelişmiş üye ülkelere, AB fonlarından gerekli yardımın yapıldığı, Türkiye'nin ise, gümrük birliğini gerçekleştirmesine rağmen, henüz AB'ne katılımının gerçekleşmemesi nedeniyle bu fonlardan faydalanamadığı ve bu nedenle devlet tarafından desteklenerek rekabetçi konuma getirilmesinin gerektiği belirtilmektedir.

1.7.4. Türkiye'de Uygulanan Denizcilik Teşvikleri

Türkiye'de denizcilik sektörüne verilen yardım ve teşvikler, beş yıllık kalkınma planlarının hazırlanmaya başlandığı planlı dönemde başlamıştır (DTO, 1990; 222).

Bu teşviklerin verilmesine kaynaklık eden kanunlar ise; 14.05.1964 tarih, 477, 28.07.1967 tarih, 933 , 02.02.1984 tarih, 2976 , 20.06.2001 tarih, 4684 no'lu kanunlardır. (RG, 2003; 25042)

Yatırımlarda Devlet Yardımlarının yapılış yöntemlerini belirtir, 2002/4367 kararda ise, yardım konuları aşağıdaki maddeler şeklinde belirtilmektedir (RG,2002,24810):

Gümrük Vergisi,Toplu Konut Fonu İstisnası,
Yatırım İndirimi,
Katma Değer Vergisi İstisnası,
Vergi ve Harçlar İstisnası,
Kredi tahsisi

Planlı dönemde izlenen denizcilik politikaları ve gelişmeler ise aşağıdaki gibidir;

•Birinci Beş Yıllık Kalkınma Döneminde (1963-1967),

Gemilerin ulusal tersanelerde inşası yöntemi benimsenmiş ve gemi ithalatı kısıtlanmıştır. Gemi inşası için kredi mekanizması bu dönemde geliştirilmiştir. Camialtı tersanesi 20000 dwt'a kadar olan büyüklükteki gemileri inşa edebilecek olanaklara kavuşturulmuştur (DTO, 1990, 222).

•İkinci Beş Yıllık Kalkınma Döneminde (1968-1972)

Gemilerin Türkiye'de inşa edilmesine öncelik tanınmış, ancak büyük tanker ve özel gemilerin ithaline izin verilmiştir. 29.09.1969 tarih ve 6/12421 Bakanlar Kurulu kararnamesiyle, Haliç ve Boğazdaki özel tersanelere Tuzla bölgesinin tahsisi kabul edilmiştir. Gemi inşa sanayisinin kalkındırılması amacıyla, 07.08.1970 tarih ve 7/1119 no'lu bakanlar kurulu kararıyla "Gemi Koordinasyon Yönetmenliği" çıkartılmıştır. Beykoz'daki özel bir tersanede Almanya için yapılan üç adet Ro-Ro gemisi ihraç edilerek, gemi ihracı devri başlatılmıştır (DTO, 1990; 222).

• Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Döneminde (1973-1977)

Bu kalkınma döneminde de ulusal tersanelerde gemi yapımına öncelik tanınmıştır. Deniz ticaret filosunun güçlendirilmesi amacıyla Türkiye'de yapılamayan tanker ve özel gemilerin ithaline izin verilmiştir. 15 Ocak 1975 gün ve 15119 sayılı resmi gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren "Türk Deniz Ticaretini, Deniz Ticaret Filosunu ve Gemi İnşa Sanayisini Teşvik ve Geliştirme Esasları" adını taşıyan bakanlar kurulu kararnamesi çıkartılarak, "Gemi Koordinasyon Yönetmenliği" iptal edilmiştir. Bu dönemde GİSAT fonu ihdas edilip, vergi muafiyetleri ve kredi imkanları getirilmiştir. Amaç olarak deniz yoluyla yapılan dışsatım ve dışalımlarda, Türk Deniz Ticaret Filosu'nun taşıma payının %50 ye yükseltilmesi hedef alınmıştır (DTO, 1990; 223).

Başlangıçta, T.C Merkez Bankası reeskont kredisi ağırlıklı olan ve GİSAT fonunca da desteklenen yerel banka kredileri, armatörlere ucuz kredi olanakları yaratmış, ancak T.C Merkez Bankası reeskont kredi kaynağının kapanmasından sonra GİSAT fonu da işlerliğini yitirmiş, alınan kredilerde faiz oranları bankalarla armatörler arasında pazarlık yöntemiyle belirlenmeye başlanmıştır (DTO,1990; 162; 223).

• Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Dönemi (1979-1984)

Bu dönemde Tuzla tersane bölgesinde girişimcilere tahsis edilen, tersane arazileri dağıtılarak 24 adet tersanenin kurulması sağlanmıştır. %25i , % 11-13 faizli GİSAT fonu, geri kalan kısmı %22-25 T.C Merkez Bankası reeskont kredileriyle bu tersanelerde yapılan gemiler, Akdeniz'de Türk koster filosunun hakimiyetini sağlamıştır. 1983 yılından itibaren petrol krizinin yarattığı ortamın da etkisiyle, Merkez Bankası reeskont kredilerinin kesilmesi tersanelerin işsiz kalmasına neden olmuştur (DTO, 1990; 224).

Bu dönemde bir kararnameyle, ihraç mallarının Türk gemileriyle taşınmasını sağlamak amacıyla ihracatçıya verilen "Uzak Yol Primi" ihdas

edilmiştir. Yine aynı dönemde 2581 numaralı "Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşvikine Dair Kanun" 21.01.1982 tarihinde çıkarılmıştır. Kanuna göre, yurt dışında inşa edilen veya hazır alınan gemilerle, yurt içinde inşa edilen gemi ve yüzer havuzlara ait ekipmanın ithalinde alınan her türlü gümrük vergisi ve harç sıfırlanmıştır (RG; 1982; 17581).

Bu kanunla sağlanan gümrük muafiyeti, 1986 tarihinde, 3283 numaralı kanunla kaldırılmıştır (RG, 1986; 19106).

21. 06.1989 tarihinde, 2581 kanunun yönetmenliği hazırlanmıştır. Bu Yönetmelik de en son 21.08.2002 tarihinde değişikliğe uğrayarak, yurt dışından ithal edilebilecek, gemi, yüzer havuz ve özel maksatlı gemilerin tonaj ve yaşıyla ilgili hükümlerle, yurt içinde inşa edilen gemilerde kullanılacak donanımın ithal yöntemleri düzenlenmiştir.

• Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Dönemi (1985-1989)

Türkiye Gemi Sanayi A.Ş Genel Müdürlüğü kurulmuş, Pendik tersanesinde 26300 dwt'luk dökme yük gemileri yapılarak Polonya'ya ihraç edilmiştir. Pendik tersanesinde iki adet 75000 dwt'luk dökme yük gemisinin inşasına başlanmıştır. Pendik tersanesi dizel motoru üretim bölümü çalışmaya başlamıştır. Merkez Bankası ile Denizcilik Bankası arasında kredi borcu ertelemesi anlaşması sağlanmışsa da, girişimcilere yeni gemi inşa konusunda kredi imkanları sağlanamamıştır (DTO, 1990; 224).

• Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Dönemi (1990-1994)

Alınan teşvik tedbirleri yetersiz kalmış istenilen sonuca erişilememiştir. 1988-1991 seneleri arasında dünya piyasalarında gemi inşa talebinin artmasına karşın, Türk tersaneleri istenilen tip ve tonajda gemi yapmadıklarından sınırlı miktarda sipariş almışlardır (BDM, 2000; 21).

• Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Dönemi (1995-1999)

1 Ocak 1995 tarihinden itibaren "Uzak Yol Navlun Primi" ödemeleri kaldırılmıştır. Buna bağlı olarak 1994 yılında dış ticaret taşımalarında, Türk gemilerinin payı %50 düzeyinde iken, 1995 yılında bu oran %37'lere düşmüştür (DTO, 1996; 275).

Yeni gemi inşasında uygulanmakta olan teşvikler ise 31.07.1998 tarihinde alınan bir kararla kaldırılmıştır (DTO, 2002; 132).

16.12.1999 tarihinde ise 4490 sayılı " Türk Uluslararası Gemi Sicili" kanunu kabul edilmiştir. Bu kanunla, Türk uluslararası gemi siciline kayıtlı olan gemilere bir çok mali kolaylık sağlanmıştır. Bu kolaylıklar; Kaptan dışında, % 49 yabancı personel istihdam edebilme, gelirler vergisinden muafiyet, yıllık tonaj esas alınarak vergilendirilme, çalıştırılan personelin ücretlerinin gelir vergisi ve fondan muaf tutulması şeklindedir (RG, 1999; 23913).

Bu planlı dönemde, 1996-1999 seneleri arasındaki dünya gemi inşa talebindeki artma, Türkiye'de de gemi inşa taleplerini arttırmış ancak 1999 navlun kriziyle birlikte talepte keskin bir düşüş olmuştur (BDM, 2000; 21).

•Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2000-2005)

Bu planlı kalkınma döneminde, Türkiye'nin Avrupa-Asya arasında, sadece karayoluyla bağlantı köprüsü görevi yapmasının ötesinde, bütünleşik ulaştırma işlevlerini yerine getirmesi amaçlanmıştır. Bu işlevlerin yapılabilmesi için planda, boğaz tüp geçidi projesi, Samsun-İskenderun, GAP-Doğu Karadeniz, GAP-Doğu Anadolu demiryolu projelerinin hayata geçirilmesine öncelik verilmiştir. Ayrıca konteynır kara terminalleri oluşturularak bunların demiryolu ile limanlara bağlantılarının yapılması düşünülmüştür (DPT, 2000b; 190-191).

VIII. beş yıllık kalkınma planın kapsadığı süreç sonunda, Türk Deniz Ticaret Filosu'nun 2.5 milyon dwt'nu yenilenmiş, 13 milyon dwt'luk bir büyüklüğe ulaşacağı, Türkiye limanlarında elleçlenen konteynır miktarının 1.900.000 TEU olacağı ve filonun dışalım ve dışsatımlarda taşımacılık payının % 40'a varacağı varsayılmaktadır. Deniz taşımacılığının geliştirilmesi için yapılacaklar ise aşağıda verilmektedir (DPT, 2000b; 193-194);

<2000 yılında tamamlanması düşünülen "Ulusal Liman Geliştirme Planı"nın hazırlanması,

<Türkiye'yi doğu-batı, kuzey-güney eksenleri arasında bir ulaştırma koridoru haline getirecek projelerin gerçekleştirilmesi, bu amacı tamamlayıcı deniz ticaret filosunun adet ve kalite olarak planlamasının yapılması,

<Düzenli hat taşımacılığında çalışabilecek, Ro-Ro, konteynır, feri, yolcu, petrol tankeri, LNG/LPG gemilerinin satın alınması veya Türkiye'de inşa yoluyla temini,

<Limanların otonom yapıya kavuşturularak verimliliğinin arttırılması, "Marmara Limanı Projesi" , İzmir limanının taranması ve kapasitesinin arttırılması, Derince konteynır terminalinin yapılması, Kuzey Ege liman projesine başlanılmasının sağlanması,

< AB ve IMO kural ve mevzuatına uyum çalışmalarına devam edilmesi,

< Liman Devleti Kontrolü Teşkilatının güçlendirilmesi,

< Uluslararası teşvik kurallarına uygun yeni mevzuat hazırlanarak, gemi inşa sanayinin dolaylı desteklenmesinin sağlanması,

< Kabotaj taşımacılığının geliştirilmesi.

Sekizinci beş yıllık planlı kalkınma döneminde deniz taşımacılığını teşvik yönünden yapılanlar ise;

< Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmenliğinin hazırlanması (RG, 2000; 24088).

< 2003/5868 numaralı bakanlar kurulu kararıyla, kabotaj hattında çalışan gemilere 01.01.2004 tarihinden geçerli olmak üzere yakıtta, "özel tüketim vergisi" muafiyeti sağlanması (RG, 2003, 25170).

< 2003/5303 numaralı bakanlar kurulu kararıyla, yatırım teşvik belgeleri için başvurma süresinin, 31.12.2003 tarihine kadar uzatılması olmuştur (RG, 2003, 25042).

1.8 DEĞİŞEN TAŞIMACILIK TALEPLERİ VE TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU

Özellikle konteynır taşımacılığının da gelişmesiyle çağımızda taşımacılık, bütünleşik taşımacılık şekline dönüşmüş olup, deniz taşımacılığı bu bütünleşik taşımacılığın bir ara halkası haline gelmiş, limanlar ise, lojistik dağıtım merkezleri görevini üstlenen önemli merkezler olmuşlardır. Navlunların düştüğü deniz taşımacılığında, müşterilerine farklı lojistik hizmetleri sunabilen firmalar diğer firmalara üstünlük sağlayabilmekte ve yaşamlarını sürdürebilmektedirler (Tuna, 2002, Deveci vd., 2003).

Avrupa Komisyonu'nun hazırlamış olduğu "Avrupa Ulaşım Ağı" (TRANS EUROPEAN NETWORKS) projesinde yer alan 14 öncelikli proje içinde dokuz adedi demiryolu ile ilgili proje olup, oluşturulan on adet öncelikli koridordan "Berlin/Nurenberg-Prag-Budapeşte-Köstence-Selanik- İstanbul koridoru, İstanbul Boğazı demiryolu tüp geçişinin tamamlanmasıyla, Ankara ve Mersin'e ulaşmakta, diğer bir koridor olarak da Avrupa-Asya Kara Köprüsü Türkiye üzerinden geçmektedir (Safel, 2002; 13).

Türkiye'nin limanları, konteynır taşımacılığında, Kuzey Avrupa-Akdeniz-Asya, Kuzey Amerika-Akdeniz-Asya, Batı Akdeniz-Asya, Doğu Akdeniz-Asya deniz taşımacılık hatlarının göreli olarak uzağında bulunduğundan besleme (feeder) ,limanları görevini üstlenmektedir. Port Said, Gioia Tauro, Damietta ana konteynır dağıtım limanlarına gelen büyük tonajlı konteynır gemileri yüklerini bu limanlarda boşaltmakta, Mersin, İzmir ve İstanbul limanlarına besleme gemileriyle konteynırlar taşınmaktadır (OCDI, 2000, aktaran Tuna, 2002; 209).

Akdeniz bölgesinden, Asya'ya yapılan konteynır taşımacılığında, Türk limanlarının, ana konteynır limanları olarak geliştirilmesi açısından üç seçenek düşünülmektedir;

• Marmara Ana Konteynır Limanı Seçeneği;

Marmara bölgesinde yapılacak bir konteynır limanı ve Derince konteynır terminalinin genişletilmesiyle, ilerde yapılması düşünülen İstanbul boğazı tüp geçidiyle, kesintisiz Marmara-Ankara-Mersin ekseninin oluşturulması (OCDI, 2000, aktaran Tuna, 2002).

• İzmir Ana Konteynır Limanı Seçeneği

İzmir limanının konteynır kapasitesinin geliştirilmesi ve kuzey Ege'de yeni bir limanın yapılmasıyla, İzmir-Ankara-Samsun bağlantısının sağlanması düşünülmektedir (OCDI, 2000, aktaran Tuna, 2002; 209-211).

• Mersin Ana Konteynır Limanı Seçeneği

Konum olarak, Port Said ve Hayfa limanlarına, İzmir ve İstanbul limanlarından daha yakın olan Mersin Limanının ana konteynır limanı olacak şekilde geliştirilmesi düşünülmektedir (OCDI, 2000, aktaran Tuna, 2002; 211).

Sonuç olarak, Türkiye'nin lojistik ve denizcilik stratejik yaklaşımı aşağıdaki hususlar yönünden ele alınmalıdır (Tuna, 2000; 9).

< Taşımacılıkta Bütünleşik Yaklaşım,
< Ulaştırma alt Yapısı,
< İnsan Kaynakları ve Eğitim,
< Limanlar,
< Ulaştırma eksenleri,
< Demiryolu Ulaştırması.

Deniz Taşımacılığı yönünden AB'ne uyum sürecindeyse;

< AB müktesebatıyla ilgili uyum çalışmalarının tamamlanması,

< Türk deniz Ticaret Filosunun ve idarenin emniyet ve alt yapı yönünden güçlendirilmesi,

< Türk deniz ticaret filosunda istihdam edilecek kaliteli personel yetiştirmek üzere denizcilik eğitiminin geliştirilmesi,

< Deniz Ticaret Filosunun AB ve diğer deniz ticaret filolarıyla rekabet edebilecek konuma gelebilmesi ve değişen taşımacılık gereklerine göre yeniden yapılandırılması,

< Gemi inşa sanayisinin geliştirilmesi için gerekli destek ve teşviklerin sağlanması, yaşlanan deniz ticaret filosunun gençleştirilmesi,

< Kabotaj taşımacılığının AB ile rekabet edebilir duruma getirilmesi,

< Türk limanlarının, alt yapı ve idari yönden rekabetçi konuma getirilmesi, limanların yabancı taşımacılık firmalarının eline geçerek, Türk gemilerinin ucuz yüklerle yetinmesinin önüne geçilmesi konuları öne çıkmaktadır.

1.9. TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN AB'NE UYUMU KONUSUNDA YAPILAN ARAŞTIRMALAR

Yapılan yayın taramasında, Türk Denizcilik Sektörünün, AB'ne katılımda karşılaşabileceği sorunları irdeleyen çalışmalarla karşılaşılmıştır. 1995 yılında yapılan bir çalışmada, AB'ne katılımda, Türk Deniz Ticaret Filosununun 2010 yılı projeksiyonu, emniyet, mali, hukuksal ve müktesebat yönünden incelenmiştir (Hilkan, 1995).

Bu konuda yapılan diğer bir çalışmada, Avrupa Birliği denizcilik politikalarıyla, Türk denizcilik politikaları karşılaştırılmış, uyum konusunda neler yapılması gerektiği sorgulanmıştır (Kılınç, 1997). Sonuç olarak, deniz ihtisas mahkemelerinin oluşturulması, İstanbul'un tahkim merkezi olarak düzenlenmesi, Türkiye'deki tüm bölgelerin bağlı olduğu tek deniz ticaret odasının oluşturulması,

gemi sicili, kabotaj, rekabet, emniyet, konularında mevzuat uyumunun gerçekleştirilmesinin gerekliliği vurgulanmıştır.

2003 yılında yapılan diğer bir çalışmada, AB ve Türkiye'de yakınyol düzenli hat taşımacılığı, Akdeniz'de Türkiye için konumlandırma stratejileri açısından analiz edilmiştir (Özer, 2003). Özer araştırmasında; Türkiye'de yakınyol taşımacılığı için koster filosunun geliştirilmesi, kara taşımacılığının yükünü azaltacak gemi tipleri düşünülmesi ve alternatif limanlar oluşturulması önerilerini getirmiştir (Özer, 2003; 78).

Başka bir çalışmada, Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne katılım sürecinde ekonomik durumu ve Avrupa Birliği ile Türkiye arasında yapılan ticarette deniz taşımacılığının rolü incelenmektedir (Cerit, 2000). Türkiye'nin Avrupa Birliği ile gümrük birliğine girmesi ve 1999 yılında, aday ülke ilan edilmesi sonucunda, Avrupa Birliği'ne yapılan dışalım ve dışsatım miktarı artarak Avrupa Birliği Türkiye'nin bir numaralı ticaret ortağı olmuştur. 1999 yılında değer olarak, Türkiye'nin dışsatımında, AB'nin payı % 53.9, dışalımında ise % 52.6 oranlarında olmuştur (Cerit, 2000; 5).

Türk deniz ticaret filosunun AB'ne yapılan dışsatım ve dışalımda hacim olarak taşımacılık paylarına bakıldığında; 1999 yılında bu payın dışsatımda %21.2, dışalımda %19.2 olduğu, toplamda ise taşımacılık payının, %20.6 olduğu görülmektedir (Cerit, 2000;13). 2002 yılının onbir aylık döneminde Türkiye-AB arasındaki deniz taşımacılığında, Türkiye'nin dışsatımının hacim olarak, %27.6 sı Türk bayraklı gemilerle, %2 si dışsatımın yapıldığı ülke bayrağını taşıyan gemilerle, % 70.4 ü ise, diğer ülke bayraklı gemilerle taşınmıştır. Deniz yoluyla yapılan dışalımda ise bu oran, %41.7, % 9.1, % 49.2 olarak gerçekleşmiştir (DTO,2003; 73)

1999 yılında Türkiye'den AB ülkelerine deniz yoluyla gerçekleştirilen dışsatımda hacim olarak, ilk üç sırayı; İtalya (% 39.1), Yunanistan (% 23.4), İspanya (% 16.8) almakta, dışalımda ise yine hacim olarak bu sıra, Yunanistan (% 36), İtalya (%19.6), Hollanda (%10.4) şeklinde sıralanmaktadır(Cerit, 2000;12). 2002 yılının

11 ayluk dönemine bakıldığında, Türkiye'nin deniz yoluyla dışsatımında hacim olarak ilk üç sırayı alan ülkelerin; İtalya (%33.5), İspanya (%28.6), Portekiz (%8), dışalımda ise, Fransa (%19.7), İtalya (% 16.6), Almanya (% 13.5) olduğu görülmektedir (DTO,2003; 73).

Tablo-11 de, Türkiye'nin Lüksemburg dışında kalan 14 AB ülkesiyle yaptığı deniz ticaretinin ülke ve taşımayı yapan bayrağa göre hacim olarak dağılımı 1999 ve 2002 yılı 11 aylık dönemi kıyaslanarak verilmiştir .

Tablo-11 AB-Türkiye Denizyolu Taşımacılığında Bayraklara Göre Taşıma Payları (Ton)

		1999	2002*(11 aylık)
Ülke	Bayrak	Toplam	Toplam
Almanya	Türk	117.416	572.573
	Alman	0	200.440
	Diğer	358.669	1.592.384
	Toplam	476.085	2.365.397
Italya	Türk	2.098.673	2.717.377
	İtalyan	239.317	365.769
	Diğer	5.716.694	3.521.716
	Toplam	8.054.684	6.604.862
İngiltere	Türk	9.867	305.641
	İngiliz	3.386	134.398
	Diğer	830.791	1.489.222
	Toplam	844.053	1.929.261
Fransa	Türk	223.592	1.732.463
	Fransız	270	95.455
	Diğer	1.405.987	977.863
	Toplam	1.629.894	2.805.781
Hollanda	Türk	605.912	636.965
	Hollanda	51.752	73.832
	Diğer	1.096.832	870.671
	Toplam	1.754.496	1.581.468
Belçika	Türk	343.300	297.292
	Belçika	0	32.586
	Diğer	746.776	1.133.610
	Toplam	1.090.076	1.463.488
İspanya	Türk	715.665	1.123.215
	İspanyo	29.010	58.948
	Diğer	2.586.650	3.416.765
	Toplam	3.367.325	4.598.928
Avusturya	Türk	0	33.681
	Avust.	0	4.746
	Diğer	0	88.276
	Toplam	0	126.703
Yunanistan	Türk	958.312	621.410
	Yunan	722.732	100.167
	Diğer	5.681.500	341.737
	Toplam	7.362.544	1.063.314
Danimarka	Türk	0	61.798

Tablo-11 Devamı

	Dan.	20.000	102.612
	Diğer	126.055	101.496
	Toplam	146.055	265.906
İsveç	Türk	0	27.082
	İsveç	0	30.888
	Diğer	138.103	554.305
	Toplam	138.103	612.275
Finlandiya	Türk	575	29.511
	Fin.	0	42.708
	Diğer	224.853	188.194
	Toplam	225.428	260.413
İrlanda	Türk	0	20.112
	İrlanda	0	510
	Diğer	163.658	153.515
	Toplam	163.658	174.137
Portekiz	Türk	137.750	176.784
	Por.	6.750	8.631
	Diğer	278.138	925.707
	Toplam	422.638	1.111.122
Toplam AB	Türk	5.247.646	8.355.904
	AB-Diğer	20.427.348	16.607.151
	Toplam	25.674.994	24.963.055

Kaynak: Cerit, 2000; 13, DTO, 2003

Türk Deniz Ticaret Filosu'nun, liman devleti kontrolü çerçevesinde, Avrupa Birliği'ne yönelik stratejilerin belirlenmesi konulu bir araştırmada, Türk Deniz Ticaret Filosu'na ait gemilerin, AB limanlarında tutulma kayıtları, 1999, 2000 ve 2001 yılları itibariyle incelenmiş, gemilerin tutulma nedenleri araştırılmıştır (Yılmazel, 2003). Yılmazel, Türk gemilerinin Paris Mutabakat Zaptına taraf ülkelerin limanlarında tutulma oranlarının yüksek olmasını, Türkiye'nin "Bayrak Devleti" uygulamalarının yeterli olmamasına bağlamaktadır. (Yılmazel, 2003; 187)

Yapılan araştırmada, Türk Deniz Ticaret Filosu'nun AB'ne uyumunun, kamu, donatan ve gemi kaptanları tarafından algılanma yönlü analizi yapılıp, uyum konusunda yapılması gerekenler konusunda bu üç grup tarafından algılama farklarının ortaya çıkartılmasına çalışılmıştır. Bu bakımdan AB-Türkiye ilişkilerini irdeleyen önceki çalışmalar arasında bu türde bir çalışmaya rastlanmamıştır.

İKİNCİ BÖLÜM

AVRUPA BİRLİĞİNE UYUMDA TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU

2.1. DÜNYA DENİZCİLİĞİNİN DEĞERLENDİRİ LMESİ

2000'li yılların başlarında, deniz taşımacılığında yeni kavramlar gündeme gelmiştir. 11 Eylül 2001 tarihinde ABD'de Newyork kentindeki ikiz kulelere yapılan terörist saldırı nedeniyle, tüm dünya ülkeleri terörizme karşı güvenlik önlemlerini arttırmış, ABD kongresinde de Kasım 2002 tarihinde "Deniz Taşımacılığı Güvenlik Yasası" kabul edilmiştir. Yine ABD'nin Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne (IMO) başvurması sonucunda, 2002 yılının Aralık ayında, Londra'da toplanan üye ülkeler, terörizme karşı önlem almak üzere SOLAS 74'de değişiklik yapılmasını kararlaştırmışlardır. Deniz Emniyet Komitesi'nde yapılan çalışmalar sonucunda, SOLAS'a bölüm XI-I "Deniz Güvenliğini Arttırmak için Özel Önlemler", bölüm XI-2 "Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu" (ISPS CODE) olmak üzere iki yeni ek getirilmiştir. Kodun amacı, terörist saldırılara karşı, gemi ve liman tesislerinin korunmasıdır (UNCTAD,2003; 83). Kod 1 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

2002 Kasım ayında Prestige adlı tek tekneli bir tankerin İspanya'nın kuzeybatı sahillerinde batması sonucunda meydana gelen deniz kirliliği, AB ülkelerini, tek tekneli tankerlerin devre dışı bırakılmasının hızlandırılması konusunda çalışmalara yöneltmiş, İspanya ve Fransa tek taraflı olarak, 1982 Uluslararası Deniz Hukuku Konvansiyonu'nu (UNCLOS 82) gerekçe göstererek, ağır fuel oil taşıyan tek tekneli tankerlere, 200 deniz millik, "Ekonomik Münhasır Bölge"lerinden geçiş izni vermeyeceklerini ilan etmişlerdir (UNCTAD,2003; 41).

2002 yılına bakıldığında navlun olarak, tanker navlunlarında, bir önceki yıla göre %36.8 ile %31.4 düşme, kuru dökmeyük piyasasında bir önceki yıla göre, zaman kiralamalarında (time-charter) %44.1 sefer kiralamalarında (voyage-charter) %10.8 artma, konteynır taşımacılığında ise, bazı bölgeler hariç %21 ile %18.5 arasında artma görülmüştür(UNCTAD,2003; xi).

Tablo-12 Gemi Tiplerine Göre Dünya Deniz Ticaret Filosu (01.01.2003)

(1000 dwt.)

Gemi Tipi	2001	2002	2003	% Değişme 2002/2003
Petrol Tankeri	285.441 (%35.3)	285.519 (%34.6)	304.396 (%36.1)	6.6
Dökme K.Y	281.654 (%34.8)	294.588 (%35.7)	300.131 (%35.5)	1.9
Cevher/dökme/petrol	11.391 (%1.4)	14.456 (%1.8)	12.612 (%1.5)	-12.8
Cevher/dökme	270.263 (%33.4)	280.132 (%33.9)	287.519 (%34.1)	2.6
Genel Yük	102.653 (%12.7)	99.872 (%12.1)	97.185 (%11.5)	-2.7
Konteynır	69.216 (%8.6)	77.095 (%9.3)	82.793 (%9.8)	7.4
Diğer tip gemiler	69.412 (%8.6)	68.578 (%8.3)	59.730 (%7.1)	-12.9
Sıvılaştırılmış gaz Taşıyıcıları	18.525 (%2.3)	19.074 (%2.3)	19.469 (%2.3)	2.1
Kimyasal Tankerler	8.044 (%1.0)	7.974 (%1.0)	8.027 (%0.9)	0.7
Çeşitli Tankerler	768 (%0.1)	785 (%0.1)	906 (%0.1)	15.4
Feribot,Yolcu gemisi	5.038 (%0.6)	5.319 (%0.6)	5.495 (%0.6)	3.3
Diğerleri	37.037 (%4.6)	35.426 (%4.3)	25.833 (%3.1)	-27.1
Dünya Toplamı	808.376 % 100	825.652 % 100	844.235 % 100	2.25

Kaynak : UNCTAD, 2003; 21

2002 yılında deniz yoluyla taşınan yük miktarı bir önceki yıla oranla % 0.8 artarak 5.880 milyon tona ulaşmıştır (UNCTAD,2003; x).

2.1.1. Dünya Deniz Ticaret Filosunun Tonaj Durumu

2002 yılı başında 825.652 milyon dwt olan Dünya Deniz Ticaret Filosu 2003 yılı başında 844.235 milyon dwt.'a tona erişmiştir. Tonaj sıralaması itibariyle ilk iki sırayı tankerler ve kuru dökme yük gemileri almıştır (UNCTAD, 2003; 21). Tablo-12 de gemi tiplerine göre dwt. olarak Dünya Deniz Ticaret Filosu'nun tonaj durumu verilmektedir.

2.1.2. Dünya Deniz Ticaret Filosunun Yaş Durumu

Tablo-13'de dünya deniz ticaret filosunun, gemi tiplerine göre yaşları verilmiştir. Yeni inşa edilen gemilerin hizmete girmesi ve eski gemilerin hurdaya gitmesi sonucunda, 2001 senesinde 13.9 olan genel ortalama yaş, 2002 yılında 12.6 ya düşmüştür. Dünya tanker filosunun yaş ortalaması, 2001 yılında 13.2 iken, 2002 senesinde bu ortalama 11.6 ya düşmüştür. 2001 yılında dünya tanker filosu içinde 15 yaş ve üstündeki tankerlerin oranı % 42.7 iken, 2002 yılında bu oran % 35.5'a düşmüştür. Aynı şekilde dünya kuru dökme yük filosunun yaş ortalaması 2002 yılında 12.7'ye düşmüştür. Dünya konteynır filosu, 2002 yılında da en genç filo olma özelliğini 9.1 lik yaş ortalamasıyla devam ettirmiştir (UNCTAD,2003; 19-20).

Tablo-13 Dünya Deniz Ticaret Filosunun yüzde yaş dağılımı (01.01.2003).
(toplam tonajın dwt.'nun yüzdesi olarak)

Gemi Cinsi	0-4	5-9	10-14	15-19	20 ve ↑	Ort.2002	Ort.2001
Tüm gemiler	22	20.9	15.56	13.2	28.1	12.6	13.9
Tankerler	26.9	18.5	21.11	9.5	24	11.6	13.2
Kuru Dökme Yük	19.7	23.9	12.81	17.8	25.8	12.7	13.7
Genel Yük	9.4	13.6	9.80	16.7	50.6	17.0	16.2
Konteynır	31.1	33.9	13.14	10.0	11.9	9.1	11.0
Diğerleri	14.9	13.1	13.43	9.4	49.2	16.0	14.9

Kaynak : UNCTAD, 2003; 23

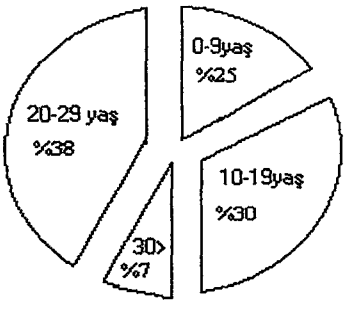
2.2. TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNDAKİ GELİŞMELER

Türk Deniz Ticaret Filosu'na ait gemilerin Sektör Raporlarındaki analizlerine 2001 yılı itibariyle yeni bir tanım gelmiştir. Bu tanım, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun 839 uncu ve diğer maddelerinde belirtilen "Ulusal Gemi Sicili" yanında, 4490 sayılı kanunla 16.12.1999 tarihinde kabul edilen "Türk Uluslararası Gemi Sicili" tanımıdır.

Türk Deniz Ticaret Filosu'nun, 31 Ocak 2002 tarihi itibariyle, uluslararası taşımacılığa uygun kabul edilen,1500 dwt'un üzerinde 553 adet gemisi bulunmaktadır Bu gemilerden, 211 adedi Ulusal Sicile, 342 adedi ise Uluslararası Sicile kayıtlıdır. Ulusal Sicil'in tonajı 2.6 milyon dwt. (% 31.5), Uluslararası Sicil'in tonajı tonajı 5.7 milyon dwt. (%68.5)'dir (DTO, 2003; 59).

Türk Deniz Ticaret Filosunun 2002 yılı sonu itibariyle dwt. olarak, % 24.9'u 0-9, % 29.6'sı 10-19, % 38'i 20-29 ve % 7.5'i 30 yaş ve üzeri yaş gurubunda yer almaktadır (DTO, 2003; 63).

Şekil-2 Türk Deniz Ticaret Filosunun
Yaş Grupları İtibariyle dwt. Dağılımı



Kaynak : DTO, 2003; 64

2002 senesinde, Türkiye'nin toplam dış ticaretinin %87.2 si denizyolu ile gerçekleşmiştir (DTO,2003; 70).

2002 senesi Ocak-Kasım 11 aylık verilerine göre Türkiye'de denizyoluyla mal dolaşımı 33.120.239 tonu dışsatım, 75.620.005 tonu dışalım olmak üzere toplam 108.740.244 ton olmuştur. Bu miktarın % 34.6'sı olan 37.6 milyon tonu Türk bayraklı gemilerle taşınmıştır (DTO, 2003; 71).

Tablo-14 Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Yaş Ortalaması (31.12.2002)

Gemi Tipleri	Adet	dwt	AYO	gt.	AYO	BYO
Genel Kuru Yük	414	1.252.545	22.1	796.339	21.9	28.5
Dökme Yük	138	4.944.948	17.6	2.922.085	17.6	19.4
Obo	1	77.673	22.0	43.487	22.0	22.0
Konteynır	39	400.080	6.3	317.895	6.2	6.9
Kuru Yük-Kont.	3	23.361	8.3	14.738	8.2	9.3
Petrol Tankeri	119	1.351.645	17.5	714.854	17.7	25.0
Kimyasal Tanker	51	268.004	14.7	167.441	14.7	20.9
LPG Tankeri	6	24.887	16.8	21.553	17.0	19.3
Asfalt Tankeri	3	5.343	41.3	3.564	41.3	41.3
Ro-Ro	26	217.212	16.0	361.240	13.3	19.7
Ro-Ro Yolcu	4	5.634	35.2	35.652	28.9	27.5
Feribot	16	5.264	21.6	33.880	15.6	16.4
Tren Gemisi	7	7.291	34.1	11.266	31.4	31.6
Yolcu/Yolcu Yük	27	12.720	36.4	48.477	28.9	27.1
Ş.Hatları Arabalı	20	23.085	22.0	25.216	20.8	22.6

Kaynak :DTO, 2003; 61, AYO: Ağırlıklı Yaş Ortalaması,
BYO: Basit Yaş Ortalaması

Tablo 14'de Türk Deniz Ticaret Filosu'nun gemi tiplerine göre yaş ortalaması verilmiştir. Dünya Deniz Ticaret Filosu'nun yaş ortalamalarıyla karşılaştırıldığında; Genel yük (17.0-22.1), Kuru dökme yük (12.7-17.6), Tanker (11.6- 17.5), Türk Deniz Ticaret Filosu'nun oldukça yaşlı olduğu görülmektedir. Konteynır gemilerindeyse, Türk konteyner gemilerinin yaş ortalaması, dünya ortalamasının altındadır (9.1-6.3).

2.2.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Emniyet Kayıtları

Yapılış gerekçesi ve şekli, Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS 74/78) Bölüm 1, Kural 19'da, ve Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün A.787 (19), değişim A.882 (21) numaralı kararlarında belirtilen Liman Devleti Kontrollerinde Türk gemileri başarılı olamamaktadır. 1999-2002 yıllarını kapsayan dört yıllık dönem içerisinde, Paris Liman Devleti Kontrolü Kuruluşu'na (PLDKK) taraf ülkelerin limanlarında 1659 Türk bayraklı gemi denetlenmiş, 576 gemi, insan ve çevre emniyetini sağlayamadıkları nedeniyle 714 kez tutulmuştur. Dört yıllık süre içerisinde, Türk gemileri, 3105 kez denetlenmiş, bu denetlelemelerin 2554'ünde gemilerde çeşitli kusurlar saptanmış, 551 denetlemede ise bir kusura rastlanmamıştır. Türk gemileri'nin dört yıllık tutulma ortalaması % 22.92 olup, aynı süre içinde PLDKK tutulma oranı ortalaması %8.93'ün oldukça üzerindedir. Türkiye, PARISMOU kayıtlarında, kara listede ve çok yüksek riskli ülkeler gurubunda yer almaktadır. (Paris MOU, AR, 1999,2000,2001,2002)

Türk Deniz Ticaret Filosu'nun, Avrupa Birliği'ne Uyumunda, gerek "Katılım Ortaklığı" belgeleri, gerekse "İlerleme Raporları"nda belirtilen en önemli eksikliği, filonun emniyet kayıtlarının düşük olmasıdır.

2.3. AVRUPA BİRLİĞİ DENİZ TAŞIMACILIĞININ DEĞERLENDİRİLMESİ

Dünya sıralamasında tonaj olarak ön sıralarda yer alan 35 ülkenin filosunun dwt ağırlığı, toplam Dünya Deniz Ticaret Filosu dwt ağırlığının %94.9 ni oluşturmaktadır. Bu 35 ülkenin arasında 10 Avrupa Birliği ülkesi bulunmaktadır. Tablo-15 de ilk 35 ülke arasına giren AB deniz ticaret filosuna ait bilgiler görülmektedir. 10 AB ülkesinin deniz ticaret filosunun tonajı, ulusal bayrak altında çalışan gemiler gözönünde bulundurulduğunda, dünya tonajının %11.14'dür. Yabancı bayrak altında çalışan AB gemileri hesaba katıldığında bu oran % 34.9 olmaktadır (UNCTAD,2003; 32-33).

Avrupa Birliği'ne yeni üye 10 ülke (01.05.2004 de üye olan) ile aday üç ülkenin deniz taşımacılığı incelendiğinde limanlarda elleçlenen yükün, 1995 deki 305 milyon tondan, 2001 senesinde 375 milyon tona yükseldiği görülmektedir. Yeni üye ve aday (YÜA) ülkelerin limanlarında elleçlenen yükün, %60'ı yükleme, %40'ı tahliye olarak gerçekleştirilmiştir. 2001 yılında Türkiye limanlarında elleçlenen 140 milyon ton yük (%37.7) ile YÜA ülkelerin arasında ilk sırayı almıştır. Elleçlenen yük miktarı bakımından, Litvanya, Polonya ve Estonya Türkiye'nin ardından gelmiştir. YÜA ülkelerde, limanlardaki elleçlenen yük miktarı bakımından, Ventspils, İzmit ve Tallinn ilk üç liman olmuşlardır. YÜA ülkelerin limanlarına 2001 senesinde 97.000 gemi gelmiş ve gelen gemi adedi bakımından Polonya, Estonya ve Türkiye önde gelen ülkeler olmuşlardır (Xenellis, 2004a; 1).

2002 yılı içerisinde Avrupa Birliği'ne üye 15 ülkenin limanlarında 3054 milyon ton yük elleçlenmiştir. Bu yüklerin 2/3 tahliye edilirken 1/3 ü yüklenmiştir. Elleçlenen yük miktarı itibariyle 558 milyon tonla İngiltere ilk sırada yer almakta, İtalya ve Hollanda ve İspanya, İngiltere'yi izlemektedir. 2002 yılı içerisinde, Roterdam, Anvers, Marsilya, Hamburg ve Le Havre en işlek AB limanları olmuşlardır (Xenellis, 2004b; 1).

Tablo-15 Dünya Deniz Ticaret Filosu Sıralamasında dwt. Olarak İlk 35 Ülke Arasına Giren AB Ülkeleri (01.01.2003)

	ADET	ADET	ADET	dwt	dwt	dwt
ÜLKE	MİLLİ BAYRAK	YABANCI BAYRAK	TOPLAM	MİLLİ BAYRAK	YABANCI BAYRAK	TOPLAM
Yunanistan	758	2.345	3.103	44.849.923	105.010.880	149.860.803
Almanya	377	1.925	2.302	7.231.590	33.517.881	40.749.471
Birleşik Krallık	396	383	779	7.867.951	10.225.805	18.093.756
Danimarka	349	333	682	8.540.665	7.971.422	16.512.087
İtalya	519	119	638	8.315.551	3.886.635	12.202.186
Hollanda	576	208	784	4.045.450	3.156.450	7.201.900
İsveç	162	162	324	1.429.038	5.468.352	6.897.390
Belçika	25	128	153	168.703	6.008.133	6.176.836
Fransa	168	101	269	2.963.993	3.038.662	6.002.655
İspanya	67	263	330	145.830	4.147.174	4.293.004
Toplam	3.397	5.967	9.364	85.558.694	182.431.394	267.990.088

Kaynak: UNCTAD, 2003; 33

2.4. AVRUPA BİRLİĞİ DENİZCİLİK POLİTİKALARINA GENEL BAKIŞ

Avrupa Ekonomik Topluluğu ve Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu'nu kuran antlaşmalar, Belçika, Almanya, Fransa, İtalya, Hollanda, Lüksemburg tarafından 1957 yılında Roma'da imzalanmıştır. Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun amaçlarının kavranması için Avrupa Ekonomik Topluluğu'nu kuran Roma Antlaşması'nın temel maddelerinin gözden geçirilmesi gerekir.

2.4.1. Topluluğun Göstereceği Faaliyetler

Topluluğun göstereceği faaliyetler, Roma antlaşmanın 3. maddesinde belirtilmektedir. 3. madde ortak bir pazar ve bütünleşmiş bir Avrupa devletler topluluğu kurulabilmesi için yapılması gerekli eylemlerden söz etmektedir. Bunlar; üye devletler arasında gümrük birliği oluşturulması, üçüncü ülkelerle üye devletler arasında gümrük birliği oluşturulması, üye devletler arasında ortak bir ticaret

politikasının oluşturulması, üye devletler arası rekabetin bozulmamasını sağlayacak bir düzenin oluşturulması, ulusal mevzuatların birbirine yakınlaştırılması, Avrupa Sosyal Fonunun kurulması, Avrupa Yatırım Bankasının kurulması, üye devletler arası ödeme dengesi bozukluklarını ortadan kaldıracak bir kurumun kurulmasıdır (Tufts University, 2004a, DPT,1993;100).

2.4.2. Hizmet Edimi Serbestisi

Taşımacılık ve bankacılık alanında hizmet edimi serbestliğinin sağlanmasından bahsetmektedir,Roma antlaşmanın 61 ve 62. maddeleri bu konulara aittir (Tufts University, 2004b, DPT, 1993; 143).

2.4.3. Ortak Taşımacılık Politikası

Antlaşmanın 74, 75 ve 76. maddeleri, ortak bir taşımacılık politikasının oluşturulmasının gerekliliği, üye devletlerin topraklarından geçen uluslararası yollar için saptanacak ortak politika, üye bir devletin sınırları içinde yaşamadıkları halde, taşımacılık konusunda o devletin sınırları içinde hizmet sunacak diğer üye devlet vatandaşlarının uyacakları kuralların belirlenmesi, ortak politika ve kurallar belirlenene kadar hiçbir üye devletin, diğer üye devletin taşımacılarına kendi taşımacılarına uyguladığı kurallardan farklı kurallar uygulamayacağı konularındadır (Tufts University, 2004c, DPT,1993; 150-151).

2.4.4. Korumacılık ve Devlet Desteği

Antlaşmanın 80. maddesine göre Komisyon tarafından özel bir karar alınmadıkça, üye devletler, Birlik içinde yapılan taşımacılığa "*belirli bir, ya da daha çok teşebbüs ya da sanayiye çıkar sağlamaya yönelik her türlü destek ve koruma içeren bedel veya şart*" uygulayamazlar (Tufts University, 2004c, DPT,1993; 152).

2.4.5. Serbest Rekabet

Antlaşmanın 85, 86 ve 87. maddeleri rekabetle ilgilidir. Piyasaya dışarıdan müdahale, fiyatların piyasa koşulları dışında belirlenmesi, kamu yararı olmayan tekelleşme, işletmelere tanınacak rekabeti bozucu ayrıcalıklar yasaklanmıştır (Tufts University, 2004d,DPT,1993; 157-159).

2.4.6. Devlet Yardımları

Antlaşmanın 92 ve 93. maddelerine göre, serbest rekabeti bozan, sektörlerden birine ayrıcalık sağlayan devlet yardımları yasaklanmıştır. Ancak ekonomik bakımdan geri kalmış bölgelere yapılan yatırım ve devlet yardımlarıyla, ekonomik durumun aniden ve büyük ölçüde bozulduğu, doğal afetler v.s sebeplerle yapılan yardımlar yasakların dışındadır (Tufts University, 2004d, DPT,1993; 162-163).

2.4.7. Vergiler

Antlaşmanın 95 ve 96. maddelerinde, hiçbir üye devletin, diğer üye devletin mallarına, kendi mallarına uyguladığı vergiler dışında vergiler uygulayamayacağı ve ihraç edilen mallara sağladığı vergi iadesi miktarının, ülke içinde aynı cins mallara uygulanan dolaylı vergilerden yüksek olamayacağı hükümleri bulunmaktadır (Tufts University, 2004d, DPT,1993; 164-165).

2.4.8. Mevzuatın Yakınlaştırılması

Antlaşmanın 100. maddesi Konsey'in, Komisyon'un önerisi üzerine, ortak pazar amacını gerçekleştirmek üzere, tüzük, yasa ve direktifleri çıkartmasını öngörmektedir (Tufts Universityd, 2004d, DPT, 1993; 166).

2.5. AB DENİZCİLİK POLİTİKALARININ AYRINTILARI

Daha önceki bölümde belirtildiği gibi AB'de denizcilik sektörüne sistematik yaklaşım 1986 yılından sonra başlamıştır. 1990 yılından sonra da, denizcilik sektörünü ilgilendiren, emniyet, rekabet, çevre koruma, çalışanların sosyal güvenliği, limanlar, liman ve bayrak devleti kontrolleri, gemi klas kuruluşlarının seçimi ve izlenmesi, kabotaj, yakınyol deniz taşımacılığının desteklenmesi gibi pek çok konularda ileriye dönük politikalar üretilmiştir. Bu bölümde AB'nin denizcilik sektörünü ilgilendiren konulardaki politikalarının ayrıntıları incelenecektir.

2.5.1. Deniz Taşımacılığında Serbestlik ve Rekabet

Bu konuda, Avrupa Birliği Konseyi tarafından 1986 tarihinde kabul edilmiş dört adet tüzük vardır.

- EEC No 4055/86 tüzüğü; 22 Aralık 1986 tarihinde kabul edilmiştir. Üye devletler ve üye devletlerle üçüncü ülkeler arasında deniz taşımacılığı hizmetinde serbestliğin sağlanması hususunda yöntemlerden bahsedilmektedir (OJL 378,1986; 1-3).

- EEC No 4056/86 tüzüğü; 22 Aralık 1986 tarihinde kabul edilmiştir. Avrupa Ekonomik Topluluğunu Kuran sözleşmenin 85 ve 86. maddelerinin deniz taşımacılığında ne şekilde uygulanması gerektiğini belirtir ayrıntılı kuralları açıklamaktadır (OJL 378,1986).

- EEC No 4057/86 tüzüğü; 22 Aralık 1986 da kabul edilmiştir. Üçüncü ülkeler tarafından deniz taşımacılığında haksız fiyatlandırma uygulandığında, üye ülke taşıyıcılarını korumak üzere ne çeşit önlemler alınması gerektiğine dair kuralları açıklanmaktadır (OJL 378,1986; 14-20).

- EEC No 4058/86 tüzüğü; 22 Aralık 1986 da kabul edilmiştir. Düzenli hat taşımacılığında, Birleşmiş Milletler Düzenli Hat Taşımacılığı Kodu dışında, herhangi

bir üçüncü ülke taşıyıcısı, üye devlet taşıyıcılarına engelleyici davranışta bulunduğunda, ne gibi önlemler alınması gerektiğini belirleyen kuralları açıklamaktadır (OJL 378,1986; 21-23).

2.5.2. Yazışma ve Raporlarda Standartlaşma

Avrupa Komisyonu 7 Şubat 2001'de, Avrupa Konseyi ve Parlamentosu'na topluluk gemilerinin topluluk limanlarına girerken ve çıkarken vermeleri gerekli evrakları basitleştirme ve standartlaştırma yolunda bir teklif sunmuştur. Uluslararası Denizcilik Örgütünün FAL (International Facilitation of Maritime Traffic) sözleşmesi de gözönünde bulundurularak hazırlanan teklifte, gemilerin 6 adet standart form vermeleri öngörülmüştür [COM (2001) 46 final].

2.5.3. Gemiadamlarının Yaşam Şartlarını Aynılaştırma

Aralık 1996'da Dublin'de yapılan "Avrupa Birliği Gemiadamları Uluslararası Konferansı" nda elde edilen bulgulara göre, 1985-1995 yılları arasında, Birlik gemilerinde istihdam edilen Birlik vatandaşı gemiadamlarının sayısında %39 azalma olduğu, Birlik gemilerinde çalışan üçüncü ülke gemiadamlarının sayılarının %14 arttığı, Birlik gemilerinde görülen "Bayraktan Kaçışın", Avrupa Birliği gemiadamları pazarında %51'lik bir iş kaybına sebep olduğu ortaya çıkmıştır. Haksız rekabetin önüne geçilmesi için, AB gemilerinde çalışan yabancı gemiadamlarına da Birlik gemiadamlarına sağlanan yaşam şartlarının sağlanması yolunda çalışmalar yapılmıştır. Bu şartlar, çalışma saatleri, asgari dinlenme süresi, senelik ücretli izin, işverenin iflası halinde gemiadamının yurda iadesi, kadın çalışanların erkek çalışanlarla eşit haklardan yararlanmalarını sağlama, gibi konuları içermektedir. Bu konuda alınan kararlar, Komisyon, Konsey, Avrupa Parlamentosu, Sosyal ve Ekonomik Komitede görüşüldükten sonra, son karar aşaması için Konseye sunulmuştur (OJC 337E, 2000; 214-220).

2.5.4. Gemiadamlarının Çalışma Saatleri

Avrupa Birliği denizcilik sektöründeki çalışma saatlerinde bir standartlaşma sağlamak üzere "Avrupa Birliği Gemi Sahipleri Birliği" (ECSA) ve "Taşımacılık İşçileri Sendikaları Konfederasyonu" nun (FST) uzlaşmaları sonucunda, 21 Haziran 1999 da, 1999/63/EC sayılı Konsey direktifi yayımlanmıştır (OJL 167, 1999; 33-37).

İşçi ve işveren temsilcilerinin anlaşmalarından önce, uluslararası STCW/95 sözleşmesi ve "Uluslararası Çalışma Örgütü" nün (ILO), Ekim 1996 tarihli ve 180 numaralı sözleşmesi referans olarak alınmıştır. Konsey direktifine göre gemideki çalışma ve dinlenme saatleri ve bunların kullanılış durumları;

- Günlük çalışma, 24 saatlik süre içinde en fazla 14 saat,
- Haftalık çalışma, 7 günlük süre içinde en fazla 72 saat,
- Günlük dinlenme süresi en az 10 saat,
- Haftalık dinlenme süresi en az 77 saat,
- Günlük dinlenme süresi en fazla ikiye bölünebilecek ve bunlardan biri 6 saatten kısa olmayacak, birbirini takip eden dinlenme süreleri arasında en fazla 14 saat bulunacak,
- Gemiadamlarının senede en az dört haftalık ücretli izin hakkı olacak,
- 18 yaşın altındaki gemiadamları gece çalıştırılmayacak ve 16 yaşın altında olanlar gemide çalışamayacak,
- Acil durumlarda, kaptan gemiadamlarını iş tamamlanana veya yük ve gemi tehlikeden kurtulana kadar çalıştırabilecek,
- Gemiyi terk, v.s eğitimleri mümkün olduğunca gemiadamlarının istirahat zamanlarına gelmeyecek şekilde organize edilecektir, şeklinde düzenlenmiştir.

2.5.5. Denizyolu Yük ve Yolcu Taşımacılığı İstatistikleri

Avrupa Birliği'nde denizyoluyla taşınan yük ve yolculara ait istatistiki bilgilerin elde edebilmesi amacıyla, Avrupa Birliği Konseyi 8 Aralık 1995 de, 95/64/CE sayılı direktifini yayımlamıştır. Bu direktife göre üye devletler,

limanlarındaki yük ve yolcu taşımacılığına ait bilgileri özenli bir şekilde toplayarak, "Avrupa Birliği İstatistik Ofisi" ne ileteceklerdir. Tüm üye devletler için bu direktifin yürürlüğe gireceği en son tarih, 01.01.1997 olacak ve uygulamanın başlangıcından itibaren üç yılın tamamlanmasıyla, Komisyon, Konsey ve Parlamento'ya uygulamanın durumu hakkında rapor verecektir. 20 Şubat 2001 tarihinde Komisyon, uygulama hakkında Konsey ve Parlamentoya raporunu sunmuş ve uygulamanın başarıyla yerine getirildiğini belirtmiştir [COM (2001) 93 final].

2.5.6. Yakınyol Deniz Taşımacılığı

Avrupa Birliği Komisyonu tarafından hazırlanan "Beyaz Kitap" (White Paper) a göre yakınyol deniz taşımacılığı Avrupa Birliği mal trafiğinin % 41 ni oluşturmaktadır. 1990-1998 yılları arasında Avrupa Birliği'nde karayolu taşımacılığı % 35 artarken, yakınyol deniz taşımacılığı %27 artmıştır [COM (2001) 370 final;42]. Raporda bu miktarın yeterli olmayıp arttırılması gerektiği, yakınyol deniz taşımacılığının özellikle, Alp ve Pirene dağları bölgelerindeki yoğun karayolu trafiğine seçenek oluşturduğu belirtilmiştir. Özellikle, İskandinav yarımadasından güney Avrupa'ya taşınan mallar için, süratli gemilerin yaptığı deniz taşımacılığının karayolu taşımacılığına olan üstünlüğü vurgulanmıştır.

Raporda ileri sürülen görüşlere karşın Avrupa Birliği Sosyal ve Ekonomik Komitesinin 17 Temmuz 2002 tarihinde konu hakkında bildirdiği görüş, birçok bakımdan Komisyon'un görüşüyle uyuşmamaktadır (OJC 241,2002; 0168). Komite taşıma modları arasında rekabeti bozacak tercihlerden kaçınılması gerektiği, Alp ve Pirene dağları'nın tünellerle aşılmasının daha ekonomik olacağı ve Komisyon'un hazırladığı raporun genel olup, bölgelere göre özel çözümler sunmadığı şeklinde görüş bildirmiştir. Konu üzerindeki müzakereler devam etmektedir.

2.5.7. Avrupa Birliği Denizcilik Dış İlişkilerinde Uyum

Avrupa Birliği'ne üye ülkelerden herhangi biri, uluslararası kuruluşlarla veya üçüncü bir ülkeyle, deniz taşımacılığıyla ilgili herhangi bir antlaşmanın onaylanması

veya hazırlanması aşamasında ilişkide bulunurken, durumdan Komisyonu ve diğer üye ülkeleri haberdar edecektir.

Uluslararası Organizasyonlarla olan ilişkilerde amaç, Birlik olarak ortak hareket etmek, kabul edilmesi gereken uluslararası kuralların Birliğin ortak çıkarlarına uyumunun sağlanmasıdır.

Üye ülkeler, üçüncü ülkelerle ikili veya çoklu antlaşmalar yapmak veya daha önce yürürlükte olan bir antlaşmanın süresini uzatmak isterlerse, diğer üye ülkeler ve komisyonu antlaşmanın kabul edileceği veya uzatılacağı süreden dört ay önce bilgilendirecektir. Bilgilendirme; yapılacak antlaşmanın amacı, nedeni ve taslak antlaşma metninin sunulması şeklinde olacaktır. Antlaşmanın taslak metninin yollandığı diğer üye ülkeler iki ay içerisinde, Komisyon ise üç ay içerisinde aldıkları bilgiler ışığında durumu değerlendireceklerdir. Bu değerlendirme; yapılacak antlaşmanın birlik çıkarlarına uygun olup olmadığı, serbest rekabeti kısıtlayıcı durumları içerip içermediği konularında olacaktır. Komisyon onayından sonra veya fikir bildirilmemesi durumunda yukarıda belirtilen süreler sonunda üye ülke antlaşmayı yapma konusunda serbest olacaktır (OJC,113,1997; 11).

2.5.8. Gemiadamlarının Eğitimi ve İstihdamı

Avrupa Birliği ülkeleri deniz ticaret filolarında çalışan Birlik vatandaşlarının sayısında düşüş görülmektedir. 2001 yılı itibariyle, Birlik ülkelerinin bayraklarını taşıyan gemilerde çalışan Avrupa Birliği vatandaşlarının sayısı 120 000 dir. 1985 yılından bu yana çalışanların sayısında % 40 düşüş olmuştur. Filodaki zabit açığı 2001 yılı için 13000 olup, bu açığın 2006 yılında 36000 e ulaşacağı öngörülmektedir (COM/2001/0188 final; 3).

Deniz taşımacılığının değişimi sonucunda ortaya çıkan; limanlardaki kalış sürelerinin kısalması, çoğu kez limanlara yanaşılmadan demir üzerinde yükleme ve tahliye yapılması, gemiadamlarına verilen ücretlerdeki azalma, gibi nedenler, gençlerin denizciliği meslek olarak seçmemelerine sebep olmaktadır.

Avrupa Birliği Komisyonu, gençlerin denizcilik eğitimini seçmelerini özendirmek amacıyla bir dizi önlemin alınmasını önermektedir. Bu önlemler;

•Gemi çalışanlarının ücretlerinin cazip hale getirilmesi,

•Mevcut denizcilik eğitimi tesislerinin kaynaklarının arttırılarak daha etkin eğitimin sağlanması,

•Gemi çalışanlarının dönüşümlü çalıştırılmalarının sağlanması ve karada geçen dinlenme sürelerinin arttırılması,

•Gemilerdeki yaşamı kolaylaştırıcı, bilgisayarlı haberleşme, müzik, spor, sosyal çalışmalar gibi olanakların sağlanmasıdır.

2.5.9. Tehlikeli Yük Taşıyan Gemiler

Avrupa Birliği limanlarına giren ve çıkan gemiler tehlikeli veya kirletici yük taşımaları durumunda , bu yüklerle ilgili bilgiyi, liman otoritelerine önceden bildirmek zorundadır. Bildirimde, taşınan yükün teknik adı, Birleşmiş Milletler numarası, "Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Maddeler Kodu" na göre (IMDG Code) tehlike sınıfı, miktarı ve taşınma şekli bulunmalıdır (OJL,247, 1993; 19-27).

Tehlikeli yük taşıyan gemilerin kaptanları , herhangi bir kaza veya deniz kirlenmesi durumunda, olayı ilgili sahil devletinin yetkili kişilerine Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün A 648 (16) kararına göre rapor etmelidir.

Tehlikeli yük taşıyan gemilerin kaptanları Avrupa Birliği limanlarına girerlerken limanın "Gemi Trafik Sistemi"ni (VTS) kullanmak ve pilot almak zorundadırlar. (Council Directive 93/75/EEC) Bu direktif 27.06.2002 tarih ve 2002/59/EC sayılı Konsey direktifiyle yürürlükten kaldırılmıştır.

2.5.10. Gemi Raporlama Sistemi

Avrupa Birliği'ndeki gemi trafik ve raporlama sistemlerinin birleştirilerek "Eurorop" isimli bir raporlama sisteminin oluşturulması konusundaki çalışmalar, 1993 yılında başlatılmış, 2002 yılında "Gemi Trafik İzleme ve Bilgi Sistemi" nin kurulmasıyla sonuçlanmıştır (OJL 208,2002; 10-27).

2.5.11. Gemiadamlarının Minimum Eğitimi

"Gemiadamları Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Sözleşmesi" (STCW-95) , 1 Şubat 1997 senesinde yürürlüğe girmiş ve geçiş süresi 1 Şubat 2002 tarihinde tamamlanmıştır. Avrupa Birliği sözleşmenin Birlik müktesebatına göre uyumlaştırılmış şeklini, 4 Nisan 2001 tarihinde, Parlamento ve Konsey'de, 2001/25/EC Direktifiyle kabul etmiş ve resmi gazetede yayımlamıştır (OJL 136, 2001; 17-41).

2.5.12. Gemi Denetim ve Sörvey Kuruluşları

Bayrak devleti adına gemilerin sörveylerini yapan kuruluşların, denizcilik idareleri tarafından yetkilendirilmelerinde gözönünde tutulacak kıstaslar, Avrupa Birliği Konsey Direktifi olarak, 22 kasım 1994 de hazırlanmış ve 26 Eylül 1997'de değişikliğe uğramıştır (OJL 319,1994; 20-27,OJL 274, 1997; 8).

2.5.13. Liman Devleti Kontrolü

Avrupa Birliği limanlarına gelen gemilerin kontrolü, çevre korunması ve emniyet bakımından kusurlu bulunan gemilerin gerektiğinde ticaretten alıkonulması amacıyla yapılan liman devleti kontrolünü ortak bir uygulama haline getirmek üzere yayımlanan ilk direktif, Avrupa Konseyi'nin 19 Temmuz 1995 tarih ve 95/21/EC numaralı direktifidir (OJL 157, 1995; 1-19).

Bu direktife göre üye devletler, liman devleti kontrollerini yerine getirmek üzere, gerekli yapılanmayı oluşturacak ve uzman denetçileri yetiştireceklerdir. Üye ülkeler, limanlarına gelen gemilerin her yıl % 25'ni gemilerdeki yaşam koşulları, uluslararası kurallara uygunluk ve gemi emniyeti yönünden kontrol edeceklerdir. Bu kontroller sonucunda deniz taşımacılığında çevre kirlenmesi en aza indirilecek ve deniz kazalarının önüne geçilecektir. Kontrol edilecek gemilerin seçilme kıstasları, saptanan aksaklıkların kayıtlarının tutulması ve bu kayıtların tüm üyeler tarafından erişilebilir bir sistemde muhafazası için gerekli düzenlemeler direktifte belirtilmiştir.

Direktif, "Uluslararası Emniyet Yönetimi" ile ilgili, 98/25/EC ve ekleriyle ilgili 98/42/EC direktifleriyle değişikliğe uğramıştır (OJL 184, 1998; 40-46).

Erika adlı tankerin Fransa sahilleri açıklarında kazaya uğraması sonucu ortaya çıkan çevre kirliliği, liman devleti kontrolü uygulamalarının güçlndirilmesi gerekliliğini bir kere daha ortaya koyduğundan, 95/21/EC direktifi Avrupa Birliği ve Parlamentosunun kabul ettiği 19 Aralık 2001 tarihli, 2001/106/EC sayılı direktifle değişikliğe uğramıştır (OJL 019, 2002; 17-31).

2.5.14. Kuru Dökme Yük Gemilerinin Emniyeti

Uluslararası Denizcilik Örgütü Genel Kurulu, Aralık 1997 de kabul ettiği A.862(20) numaralı "Dökme Yük, Yükleme ve Boşaltma", (Bulk, Loading and Unloading) kararıyla, dökme yük gemilerini yükleme ve boşaltma sırasında ortaya çıkabilecek tehlikelerden korumayı düşünmüştür. Avrupa Birliği Komisyonu, Konsey ve Parlamento'nun direktifiyle 22 Mayıs 2000 tarihinde bir teklif hazırlamıştır. Teklifin amacı, kararı Avrupa Birliği müktesebatına almaktır.

Teklifte Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün kararında olduğu üzere;

- Terminallerin ISO 9000 Kalite Yönetimi Sistemine göre yönetilmesi,

• Her terminalde gemi kaptanıyla birlikte geminin yüklenmesinden sorumlu terminal yetkilisinin bulunması,

• Kaptanın gemi üzerindeki birinci derecede yetki ve sorumluluğu kabul edilmekle beraber, gerektiğinde terminal tarafından gemi emniyeti nedeniyle yüklemeye müdahale edilebileceği,

• Terminal yetkilisiyle, kaptan arasındaki uzlaşmazlıklarda, geminin bayrak devletinin yetkili kıldığı kişilerle, liman devletinin görevlendirdiği teknik kişilerin gerekli incelemelerde bulunabileceği,

• Yükleme ve tahliye sırasında oluşacak hasarlarda, AB'nin yetkili kıldığı organizasyonların teknik elemanlarınca verilen onarım kararlarının uygulanacağı,

• Uygulamanın başlatıldığının, Uluslararası Denizcilik örgütünün A.797(19) kararı gereğince Uluslararası Denizcilik Örgütü genel kuruluna bildirileceği hususları yer almaktadır.

Teklif Konsey, Parlamento ve Ekonomik Sosyal Komitede çeşitli değişiklere uğradıktan sonra, 4 Aralık 2001 tarihinde, Konsey ve Parlamento'nun 2001/96/EC direktifi olarak kabul edilmiş ve resmi gazetede yayımlanmıştır (OJL13, 2002; 9-20).

2.5.15. Emniyetli Denizler Komitesi

Avrupa Birliği Komisyonu, 15 Eylül 2000 tarihinde; daha önceden ortaya çıkan acil durumlara göre alınan kararlarla (87/373/EEC ve 1999/468/EC) oluşturulmuş ve sayıları beşi bulan komitelerin "Emniyetli Denizler ve Gemiler Tarafından Kirlenmenin Önlenmesi Komitesi" adı altında, (Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships) tek bir komiteye indirilmesi hakkında Konsey ve Parlamento'ya bir teklif sunmuştur.

Teklifin amacı, Komisyona yardımcı olacak sürekli bir merkezi komitenin oluşturulmasıdır. Bu komite; uluslararası kurallarda olacak değişiklikleri inceleyerek

gerekli mevzuat yenilemeleri teklifleri hazırlayacak, çevre kirlenmesini en aza indirecek çalışmalarda bulunacaktır.

Komisyon teklifi çeşitli aşamalar geçirdikten sonra 5 Temmuz 2002 tarihinde, (EC) No.2099/2002 sayı numaralı Parlamento ve Konsey tüzüğü olarak kabul edilerek Birlik resmi gazetesinde yayımlanmıştır. Bu tüzüğün yürürlüğe girmesiyle, "Emniyetli Denizler Komitesi", 93/75/EEC direktifi, EEC No 613/91 Konsey tüzüğü, (EC) No 2978/94 direktifi, (EC) No 3051/95 direktifi ve (EC) No 417/2002 Parlamento ve Konsey tüzüklerinde belirtilen komitelerin yerini almıştır (OJL 324, 2002; 1-5).

2.5.16. Tanker Taşımacılığında Önlemler

Gelişmiş Avrupa ülkelerinin limanlarında boşaltılan ve yüklenen ham ve ürün petrolün miktarı 2002 yılı içinde 635.900.000 ton olmuştur (UNCTAD 2003; 125). Avrupa Birliği, petrol gereksinimini, SUMED boru hattı ile Süveyş/Akdeniz'den, Süveyş Kanalı yoluyla Orta Doğudan, Kuzey Afrika ve Karadeniz ülkelerinden almaktadır (UNCTAD 2001; 7).

Tankerlerle taşınan petrol, Avrupa Birliği'nin Akdeniz, Atlantik ve Kuzey Denizi kıyıları için sürekli tehdit oluşturmaktadır. 12 Aralık 1999 tarihinde "Erika" isimli, Malta bayraklı, tek tekneli, 25 yaşında bir tankerin, İngiltere'nin güney sahillerinden 40 mil açıkta ikiye bölünerek, Fransa'nın kuzey sahillerini kirletmesi, Avrupa Birliği'ni tanker taşımacılığı konusunda önlemler almaya yöneltmiştir.

Avrupa Birliği Komisyonu, alınacak önlemler konusunda 21 Mart ve 6 Aralık 2000 tarihlerinde, Konsey, Parlamento, Ekonomik ve Sosyal Komite'ye sunulmak üzere iki öneri paketi (communication) hazırlamıştır. Bu paketler; Erika-1

ve Erika-2 olarak anılmaktadır [COM (2000) 142 final], [COM (2000) 802 final].

Bu paketlerde önerilen önlemler; Erika-1 paketinde;

•Yürürlükte olan, "Liman Devleti Kontrolünün Güçlendirilmesi" (OJC 212E,2000; 102-113),

•Yürürlükte olan, "Klas Kuruluşlarının İdareler Tarafından Yetkilendirilmesi" direktifinin güçlendirilmesi (OJC 212 E, 2000; 114-120),

•Tek tekneli yakıt tankerlerinin devredışı bırakılma tarihinin dünya çapında öne alınmasının sağlanması (OJC 212 E, 2000; 121-126),

Erika-2 paketinde;

•Avrupa Deniz Emniyet Ajansı' nın kurulmasının sağlanması (OJC,120 E,2001; 83-88),

•"Birlik Deniz Trafiği Kontrol ve Bilgi Sistemi"nin oluşturulması,

• Deniz kirlenmesi zararlarının karşılanması için saptanan uluslararası tazminat miktarının arttırılması şeklindedir.

13 Kasım 2002 tarihinde, 26 yaşında, tek tekneli, 77.000 MT ağır fuel-oil yüklü, Bahama bayraklı tanker, Galiçya açıklarında (Portekiz ve İspanya'nın kuzeybatı sahilleri) makine arızası ve kötü hava koşulları nedeniyle atıl kalmış, kurtarma çalışmaları sonuçlandırılamamış ve gemi içindeki yüküyle birlikte batmıştır. Bu durum, Portekiz ve İspanya kıyılarında kirlenme yaratmış, tanker güvenliği konusundaki tartışmaları yine su yüzüne çıkartmıştır.

Avrupa Birliği Komisyonu, Parlamento, Konsey ve Ekonomik ve Sosyal Komite'ye, 3.12.2002 tarihli, COM(2002) 681 final iletisini (Communication) sunmuştur.

İletide, Erika-1 ve Erika-2 önlem paketlerinde alınması istenilen önlemlerin yerine getirilme durumları sorgulanmakta ve ek önlemler önerilmektedir. Önerilen ek önlemler;

•Birliğe üye, aday ve komşu ülkeler arasında, tek tekneli tankerlerle ağır fuel-oil taşımasının yasaklanması konusunda idari antlaşmanın kabul edilmesi,

•Kasıt ve ihmal neticesinde meydana gelen deniz çevresi kirlenmelerinde , taşıyanın sorumluluğunu sınırlandıran uluslararası sözleşmelerin, taşıyıcı, kiracı ve işleticinin sorumluluğunu arttırıcı şekilde değiştirilmesi konusunda çalışmalar yapılması,

• Kasıt ve ihmal neticesinde meydana gelen deniz çevresi kirlenmelerinde, verilecek cezaların arttırılması ve suçun, ceza hukuku (criminal law) kapsamı içerisinde değerlendirilmesi için Birlik içerisinde çalışmaların başlatılması,

• Üçüncü ülkelerin vermiş oldukları gemiadamları yeterliliklerinin Birlik üyesi ülkeler tarafından tanınmasına dair ortak mevzuatın oluşturulması,

•Liman Devleti Kontrolü mevzuatında, pilotlara gemilerde gördükleri şüpheli durumları yetkili makamlara rapor etmeleri zorunluluğunu getirecek değişikliklerin yapılması,

• Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde; seyir emniyeti bakımından tehlikeli gemilere, zararsız geçiş yapılsa bile, kıyı devleti tarafından müdahale edilebilmesini sağlayacak değişikliklerin yapılması konusunda çalışmaların başlatılması, olarak özetlenebilir.

2.5.17. Çift Tekneli Tanker Zorunluluğunun Öne Alınması

8 Ekim- 2 Kasım 1973 tarihleri arasında Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından Londra'da toplanan Uluslararası Deniz Kirliliği Konferansı, "Gemiler Tarafından Kirlenmeyi Önleme Uluslararası Sözleşmesi" ni kabul etmiştir. Sözleşme ve ekleri yürürlüğe girmeden, 6-17 Şubat 1978 tarihleri arasında "Tanker Güvenliği ve Kirlenmeyi Önleme Uluslararası Konferansı" toplanmış konferans sonuçları bir protokol haline getirilmiştir. 1973 sözleşmesi kabul edilen protokolle değiştirilerek, "Gemiler Tarafından Kirlenmeyi Önleme Uluslararası Sözleşmesi 73/78", (MARPOL 73/78) olarak adlandırılmıştır (IMO, 1997; iii).

MARPOL 73 sözleşmesinin Ek-1'inde, 1978 protokolüyle değişiklikler yapılmıştır. Bu değişikliklerden bazıları;

- 20.000 dwt ve üzerindeki ham petrol tankerleri ile 30.000 dwt üzerindeki ürün tankerlerine ayrı balast tankı (segregated ballast tank), 20.000 dwt üzerindeki ham petrol tankerlerinde "ham petrol yıkama" (crude oil washing) donanımı bulundurma zorunluluğu (IMO,1997; 58),

- Ayrı ballast tankı bulunmayan ancak, ham petrol yıkama donanımı bulunan tankerlerde, belirlenmiş temiz balast tankı (ham petrol yıkamasından sonra balast alınan tank) bulundurma zorunluluğu (IMO,1997; 62),

- Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi 74/78, bölüm-II-2 ye göre, ham petrol yıkama donanımı bulunan bütün tankerlerde inert gaz sistemi bulundurma zorunluluğu (IMO,1997; 63),

- 20.000 dwt ve üzerindeki ham petrol tankerleriyle, 30.000 dwt üzerindeki ürün tankerlerindeki balast tanklarının yapı olarak, yük tankları boyunca uzayacak şekilde inşa edilmeleri zorunluluğudur (IMO, 1997; 65).

MARPOL 73/78 sözleşmesinin, Ek-1'ne ait değişiklikler 2 Ekim 1983 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu değişikliklere göre yeni gemi;

Yapımı 1 Temmuz 1982 tarihinde veya daha sonra tamamlanmış gemidir (IMO,1997; 42).

1978 protokolünden sonra MARPOL 73/78 sözleşmesinde, çevre korunması ve emniyetle ilgili çeşitli değişiklikler yapılmıştır. Bu değişiklerden en önemlisi, Mart 1992 tarihinde kabul edilip, 6 Temmuz 1993 tarihinde yürürlüğe giren ve 6 Temmuz 1996 ve daha sonra inşa edilen 5000 dwt üzerindeki tankerlerin çift tekneli olmaları zorunluluğunu getiren değişikliktir (IMO,1997; 67). Bu değişiklikle zamanda 5 yaş üzerindeki mevcut tankerlere etkinleştirilmiş sörvey (enhanced sörvey) uygulanması zorunluluğu getirilmiştir (IMO,1997; 73, IMO, 2000; 56).

Alınan tüm bu önlemler, tanker taşımacılığında güvenliği arttırmışsa da, hizmette bulunan 1996 senesi öncesinde inşa edilmiş tankerlerin sebep oldukları kazaların ortaya çıkardığı çevre kirlenmesi Avrupa Birliği ülkelerinde rahatsızlık yaratmıştır. MARPOL 73/78 Kural 13G ye göre, 1996 senesinden önce inşa edilmiş tankerlerin çift tekneli yapıya dönüştürülme zorunluluğuna uyma süreleri, bazı hallerde 30 seneye kadar çıkmaktadır. Sonuçta 2026 senesine kadar, tek tekneli tankerler çalışmaya devam edecek ve oluşacak kazalar çevre kirlenmesine neden olacaktır.

MARPOL 73/78 Ek-1 kural 13G, Uluslararası Denizcilik Örgütü; "Deniz Çevresi Koruma Komitesi"nin 2001 Mayıs ayındaki 46. oturumunda, MEPC 95(46) kararıyla değiştirilmiştir. Karar 1 Eylül 2002 senesinde yürürlüğe girmiştir (IMO, 2001b; 3-5).

Değişikliğe göre, tek tekneli tankerlerin hizmet dışı bırakılma tarihleri öne alınmıştır;

• 20.000 dwt ve üzeri ham petrol ve 30.000 dwt üzeri ürün tankerlerinden, MARPOL 73/78 Ek-1, kural 1 (26)'ya uymayanlar için (kategori-1) hizmet dışı kalma tarihi, 2003-2007 seneleri arasında değişmektedir.

•20.000 dwt ve üzeri ham petrol ve 30.000 dwt. üzeri ürün tankerlerinden, MARPOL 73/78, Ek-1, Kural 1 (26) uyanlar için (kategori-2) hizmet dışı kalma tarihi, 2003-2015 seneleri arasında değişmektedir.

• Ham petrol , 5.000-20.000 dwt , ürün 5.000-30.000 dwt arasında bulunan tankerler için (kategori-3) hizmet dışı kalma tarihi, 2003-2015 seneleri arasında değişmektedir.

Karar, kategori-1 tankerler için 2005, kategori-2 tankerler için 2010 senesinden sonra, gemilerin kendi idareleri tarafından uygulanacak "Durum Değerlendirme Planı" na göre (Condition Assessment Scheme) sörveyden geçirilmeleri ve durumlarının belgelendirilmesini zorunlu kılmaktadır.

Kararın 5. maddesi, kategori 2 ve 3 tankerlerin bazı şartları sağlamaları durumunda 25 yaş veya 2017 ye kadar, 6. maddesi kategori 1 tankerlerin belirli şartları sağlamaları durumunda 25 yaşından sonra da çalışabileceğini öngörmektedir.

Bununla beraber, kararın 8. maddesinde, 5. ve 6. maddelere uyan gemileri üye devletlerin isterlerse limanlarına almamakta serbest oldukları ve 8. maddeye göre bu gemileri limanlarına almak istemeyen devletlerin, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nü bilgilendirmeleri gerektiği vurgulamaktadır.

Avrupa Birliği, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün MEPC 95(46) numaralı kararını mevzuatına uyumlaştırmış (Regulation EC No 417/2002) ve Uluslararası

Denizcilik Örgütü'nü, kararın 5. ve 6. maddelerinde belirtilen gemileri, limanlarına almayacağı hakkında bilgilendirmiştir (OJL 064, 2002; 1-5).

İntertanko verilerine göre 2000 yılında Dünya tanker filosunun %39 nu oluşturan çift tekneli tanker oranı, 2002 yılı sonunda %51 e ulaşmıştır. 2007 senesinde de bu oranın %75 e ulaşacağı ön görülmektedir [COM (2002) 681 final; 6].

2.5.18. Deniz Trafiği İzleme ve Bilgi Sistemi Yönetimi

Avrupa Birliği Konseyi'nin 93/75/EEC numaralı direktifinin amacı, Avrupa Birliği limanlarına giren ve çıkan tehlikeli yük taşıyan gemilerin emniyet gözetimini sağlamak üzere, kalkış ve varış raporlarının alınması, taşınan tehlikeli yüklere ait bilgilerin limana varış öncesi elde edilmesidir.

Günün şartları, Avrupa Birliği suları içinde seyreden gemilerin devamlı gözetimini gerektirdiğinden, 22 Haziran 2002 tarihinde 2002/59/EC numaralı, "Gemi Trafik İzleme ve Bilgi Sistemi" direktifi kabul edilmiştir.

Direktife göre, Avrupa Birliği sularında seyreden gemilerin, devamlı takibini sağlayacak elektronik bilgi ağı kurulması düşünülmektedir. Direktifin ana başlıkları;

- Sistem içinde seyreden gemilerin, zorunlu rapor verme sahalarına girdiklerinde, IMO kural A.851(20) gereğince yetkili mercilere rapor vermelerinin sağlanması,
- Sistem içinde uluslararası sefer yapan gemilerden, 1 Temmuz 2002 tarihinden sonra inşa edilecek 300 gros tonun üzerindeki tüm gemilere inşası sırasında, daha önceki tarihlerde inşa edilmiş gemilerden; yolcu gemilerinin 1 Temmuz 2003, tankerlerin 1 Temmuz 2003 ten sonraki ilk "teçhizat emniyet

sörvey"lerinde, 50.000 gros ton ve yukarısındaki yük gemileri için 1 Temmuz 2004 e kadar, 10.000-50.000 gros ton arası yük gemileri için 1 Temmuz 2005 veya Uluslararası Denizcilik Örgütünün belirleyeceği daha erken bir tarihte, 3.000-10.000 gros ton arası yük gemileri için 1 Temmuz 2006 veya Uluslararası Denizcilik Örgütünün belirleyeceği daha erken bir tarihte, 300-3.000 gros ton arası gemiler için 1 Temmuz 2007 veya Uluslararası Denizcilik Örgütünün belirleyeceği daha erken bir tarihte "Otomatik Tanıtım Sistemi" ile (AIS) donatılmalarının sağlanması,

- Birlik limanlarına girecek gemilerin en az 24 saat önceden yetkili mercilere rapor vermelerinin sağlanması,

- Sistem içinde seyreden gemilerin, SOLAS bölüm V, kural 10 da belirtilen ve Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından kabul edilmiş, zorunlu "Gemi Rota Sistemi" ne uygun seyir yapmalarının sağlanması,

- Sistem içinde seyreden gemilerin Gemi Trafik Sistemlerince (VTS) belirlenmiş kurallara uymalarının sağlanması,

- Sistem içinde seyreden gemilerden, 1 Temmuz 2002 den sonra inşa edilecek yolcu gemilerinin inşası sırasında, 3.000 gros ton ve üzerindeki tonajlardaki diğer gemiler için 5 Ağustos 2002 ye kadar, bu tarihten önce inşa edilen gemilerden; yolcu gemilerinin en geç 1 Temmuz 2004 , Ro-Ro yolcu gemilerinin 1 Temmuz 2002 den sonra ilk sörveylerinde, 20.000 gros ton ve yukarısındaki yük gemileri için, Uluslararası Denizcilik örgütünün kararlaştıracağı tarihte veya en geç 1 Ocak 2007 de, 3.000-20.000 gros ton arası yük gemileri için, Uluslararası Denizcilik Örgütünün kararlaştıracağı tarihte veya en geç 1 Ocak 2008 tarihine kadar "Sefer Bilgi Kaydedici" (VDR) ile donatılmalarının sağlanması,

- Avrupa Birliği üyesi devletlerin kendi ülkelerinde sistemin çalışmasını sağlayacak altyapıyı 2007 senesinin sonuna kadar tamamlamalarının sağlanması,

- Üye Devletlerin kendi karasuları içinde olmuş kazaların nedenlerini soruşturmalarının sağlanması,

- Tehlikeli yük taşıyan ve birlik limanlarına gelecek gemilerin, gemi, yük, personel ve varış zamanına ait bilgileri en geç yükleme limanından kalkmadan önce tahliye limanına rapor etmelerinin sağlanması,

• Sistem bilgilerinin üye devletler arasında bilgisayar ortamında dağılımının sağlanması,

• Birlik sularında tehlike yaratan gemilerin izlenmesinin, gerektiğinde çevre kirlenmesi ve can kaybının önlenmesi amacıyla gemiye müdahale edilmesinin sağlanması,

• Oluşacak kaza ve deniz kirlenme olaylarının rapor edilmesinin sağlanması,

• Kötü hava koşullarında gemi kaptanlarının bilgilendirilerek, gerektiğinde limandan kalkış ve limana girişlerinin kısıtlanmasının sağlanması,

• Tehlikedeki gemilere, sığınacak Birlik içi limanlarının planlanması,

• Birlik üyesi devletlerin sahillerinde, sistemin çalışmasını sağlayacak birimlerin oluşturularak donatılması,

• Sistem içinde raporların verileceği yetkili kişi ve kurumlara ait bilgilerin uluslararası yayınlarla duyurulmasının sağlanması, şeklindedir.

Üye devletler sistemin işleyişiyle ilgili, 2007 ve 2009 senelerinde Avrupa Komisyonu'na rapor vereceklerdir. Komisyon gerekli değerlendirmeleri yaptıktan sonra yedi senelik uygulamanın sonuçlarını Avrupa Parlamentosu ve Konseye sunacaktır (OJL 208, 2002;10-27).

2002/59/EC direktifinin yürürlüğe girmesiyle, 93/75/EEC numaralı direktif yürürlükten kaldırılmıştır.

2.5.19. Birlik Denizlerinde Yakıt Kirlenmesi Hasarlarını Karşılama Fonu

Mart 1967 de "Torrey Canyon" tankerinin İngiltere'nin güneybatı sahillerinde karaya oturması ve 119000 ton ham petrolün denize dökülmesi, petrol kirlenmesinden zarar görenlerin zararlarının karşılanması yönündeki uluslararası girişimleri hızlandırdı. Bu girişimler 1969 senesinde "Petrol Kirliliği Zararlarından

Doğan Sivil Sorumluluklar Hakkında Uluslararası Sözleşme" (CLC), 1971 senesinde de "Petrol Nedeniyle Kirlenmeden Doğan Zararlar İçin Uluslararası Tazminat Fonu Kurulmasına Dair Sözleşme" (Fund Convention) hazırlanmasına yol açtı. Antlaşmalar sırasıyla 1975 ve 1978 senelerinde yürürlüğe girdi [COM (2000) 802 final, 51].

Antlaşmalar iki yönlü tazminat öngörüyordu; taşıyanın sınırlı sorumluluğundan doğan tazminat ve zararın karşılanamayan kısmı için petrol dağıtım şirketlerinin belirli miktarlarda ödeyecekleri kesintilerden oluşan fonun karşılayacağı tazminat.

1984 senesinde yukarıda belirtilen iki antlaşmayla düzenlenmeye çalışılan tazminat rejiminin bazı maddeleri değiştirilerek 1984 protokolü hazırlandı. Petrol alıcı ülkelerin antlaşmalara taraf olmamaları yüzünden "CLC" ve "Fund" sözleşmeleri uygulamaya konulamadı.

1992 senesinde 1984 protokolünün maddelerini muhafaza eden ancak yürürlüğe giriş şartlarında değişiklik yapan, "1992 protokolü" hazırlandı ve 1996 yılında yürürlüğe girdi. 1992 protokolüne göre, "Uluslararası Petrol Kirlenmesi Tazmin Fonu" (IOPC Fund) oluşturuldu. Çevre kirlenmesi doğuran kazalarda, taşıyanın sorumluluğu ile karşılanamayan zararlar, fon tarafından karşılanmaya başlandı. Fonun finansmanı, petrol ithal eden ülkelerden alınan katkı paylarıyla karşılandı. Fonun karşıladığı tazminatın üst tavanı 200 milyon Eurodur.

Erika tankerinin kazaya uğraması sonucunda komisyonda hazırlanan Erika-2 öneriler raporunda, IOPC fonunun verdiği en fazla tazminat yetersiz görülmekte ve Avrupa Birliği için, yakıt kirlenmesinden zarar görenlerin zararlarının tazmini için tavanı 1 milyar Euro olan "Avrupa Sularında Yakıt Kirliliği Zararları İçin Tazminat Fonu" (COPE Fund) kurulması öngörülmektedir. Öneriye göre yağ kirliliğinden zarar görenler, COPE Fonuna baş vurarak anında zararlarını karşılayacak tazminatı

alabilecekler, daha sonra gerekli hukuksal işlemler, COPE fonuyla, IOPC fonu arasında çözülecekti.

Avrupa Birliği Konseyi bu fonun uluslararası düzeyde kurulmasının uygun olacağını düşünmüş, Komisyon'un teklifini benimsememiştir. Bu yöndeki çalışmalar devam etmektedir[(COM (2002) 681final, 2002; 9].

2.5.20. Avrupa Deniz Emniyet Ajansı

Erika tankeri kazasından sonra, Komisyon tarafından hazırlanan önlem paketlerindeki önerilerden biri de, "Avrupa Deniz Emniyet Ajansı"nın (ADEA) kurulmasıydı.

ADEA kuruluş tüzüğü, Avrupa Parlamentosu ve Konsey'inin (EC) 1406/2002 sayılı tüzüğü olarak, 27 Haziran 2002 tarihinde hazırlanıp, resmi gazetede yayımlanmıştır (OJL 208, 2002; 1-9).

ADEA'nın kuruluş amacı, idari yapısı ve görevleri;

- Avrupa Birliği'nin emniyet ve çevre korunmasıyla ilgili mevzuatının tüm üye devletler tarafından aynı şekilde uygulanmasının sağlanması,
- Avrupa Birliği'nin emniyet ve çevre korunmasıyla ilgili mevzuatında, gerekli değişiklik, yenileme ve gözden geçirme durumlarında komisyona teknik yardımcılık sağlanması,
- Meydana gelen kaza ve çevre kirlenmelerinde, yapılan araştırmanın standart bir şekle getirilmesinin ve edinilen deneyim ve bilginin dağıtılmasının sağlanması,
- Üye devletlere ziyaretler yapılarak, idarelerin mevzuat uygulamalarının (liman ve bayrak devleti kontrolleri dahil) kontrolü, ziyaret sonrası hazırlanan raporun Komisyona ve üye devlete sunulması,

•Mevzuat uygulamalarıyla ilgili eğitim programlarının hazırlanması,

•Komisyon'un isteği gereğince, 2002/59/ EC (Deniz Trafiği İzleme ve Bilgi Sistemi Yönetimi) direktifine uygun bölgesel merkezlerin, üye devletlerin de onayıyla oluşturulması, şeklindedir.

Ajans özerk bir kuruluş olup; yönetim kurulu, üye devletlerin seçtiği konularının uzmanı birer eleman, Komisyon'un seçtiği yine konularının uzmanı dört kişi ve Komisyon'un görevlendirdiği herhangi bir kuruluşa bağlı olmayan, sektörde emniyet ve çevre korunmasıyla ilgili bilgi ve deneyimiyle isim yapmış ,oy hakkı olmayan uzmanlardan oluşur.

Yönetim kurulu, bir yönetim kurulu başkanı ve bir genel müdür seçer. Yönetim kurulu ve genel müdürün görev süreleri beşer yıl, yönetim kurulu başkanının görev süresi üç yıldır.

Genel müdür, ajansın çalışmalarını düzenleyen, programları ve bütçeyi hazırlayan kişidir.

Yönetim kurulu normal durumda senede iki kez toplanır. Avrupa Birliği'nin emniyet ve çevre kirlenmesiyle ilgili mevzuatını kabul etmiş üçüncü ülkeler de ajansa katılım paylarını ödeyerek üye olabilirler.

Ajans çalışmaya başladıktan beş yıl sonra, yönetim kurulu ajansı bir dış denetleme kuruluşuna denetleterek, ajansın amaçlarına ulaşıp ulaşmadığını değerlendirecektir. Ajans tüzüğün yürürlüğe girmesinden 12 ay sonra kuruluşunu tamamlayıp çalışmaya başlayacaktır.

2.5.21. Ro-Ro Yolcu Feribotlarının Emniyet Yönetimi

"Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodu", IMO Genel Kurulunun A.741(18) numaralı kararıyla 4 Kasım 1993 tarihinde kabul edilmiştir. 1994 Mayıs ayında da, SOLAS-74 sözleşmesine "Gemilerin Emniyet Yönetimi" başlığı altında IX. Bölümün eklenmesi kararlaştırılmıştır.

Şirketler için "Uygunluk Belgesi", Gemiler için de "Emniyet Yönetimi Sertifikası" na sahip olma zorunluluğu, gemi tiplerine göre 1 Temmuz 1998 ile 1 Temmuz 2002 tarihleri arasında değişmektedir. Avrupa Birliği, limanlarına sefer yapan Ro-Ro yolcu feribotlarının, emniyet yönetimi sistemlerini kurmaları ve çalıştırmaları için gerekli tarihi, IMO nun da önerileri doğrultusunda öne almış, 1 Temmuz 1996 olarak kabul edilmiştir. Avrupa Birliği'nin 3051/95 sayı ve 8 Aralık 1995 tarihli tüzüğüyle Birlik limanlarına sefer yapan Ro-Ro yolcu feribotları bayrakları ne olursa olsun, "Emniyet Yönetimi Sistem"lerini kurmak zorundadırlar. Aynı Birlik üyesi ülkenin kıyılarında, korunmalı sularda sefer yapan gemiler için bu zorunluluk, 1 Temmuz 1997 tarihine ertelenmiştir.

Tüzük, sistem tanımlamaları, uygulama, denetlemelerin yapılışı, alınması gerekli sertifikalar, ve "Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodu" içeriğini vermektedir (OJL 320, 1995; 14-24).

23 Ocak 1998 tarihinde, 3051/95/EC numaralı Konsey tüzüğü, 179/98 numaralı Komisyon tüzüğüyle değiştirilmiştir. Yeni tüzükte, IMO karar no; A.788 (19) ile yayımlanan "Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun İdareler tarafından Uygulanmasına Dair Rehber" ışığında; tanımlar (Emniyet Yönetimi Sistemi, Emniyet Yönetimi Denetlemesi, gözlem, uygunsuzluk, büyük uygunsuzluk v.s) verilmekte, geçici sertifikalar tanımlanmakta, yapılacak denetlemeler ve bu denetlemeyi yapacak denetçilerin vasıfları belirtilmekte, sertifika verme aşamaları

anlatılmakta ve verilen sertifikaların şekilleri örneklendirilmektedir (OJL19, 1998; 30).

2.5.22. Ro-Ro Feribotları ve Hızlı Yolcu Gemilerinin Zorunlu Sörveyi

29 Nisan 1999 tarih ve 1999/35/EC numaralı konsey direktifiyle, topluluk limanlarına sefer yapan Ro-Ro yolcu feribotlarıyla hızlı yolcu gemilerine zorunlu sörvey şartı getirilmiştir. Bu zorunluluk uluslararası sefer yapan gemilerle, sahilden 20 milden fazla açılarak sefer yapan gemileri kapsamaktadır. Bununla beraber idareler, bu direktifin sınırlarını iç hatlarda sefer yapan gemileri kapsayacak şekilde genişletebilirler. Zorunlu sörvey uygulamasında sorumluluk limanlarına sefer yapılan birlik devletlerinin idarelerine verilmiştir. Birlik üyeleri bu direktifi, en geç 1 Aralık 2000 tarihine kadar iç mevzuatlarıyla uyumlaştıracaklardır. Bu tarihten üç yıl sonra, (1 Aralık 2003) Komisyon direktifin uygulanması hakkında bir değerlendirme raporu hazırlayacaktır. Direktifin içeriği ve uygulanmasına ait hükümler;

- Üye devletler limanlarına sefer yapan gemileri, gemiler sefere başlamadan önce veya 1 Aralık 2000 tarihinden sonra bir seneyi geçmeyecek şekilde sörveyden geçireceklerdir,
- Bu sörvey Uluslararası Denizcilik Örgütü genel kurulunca kabul edilmiş A 746 (18) numaralı "Sörvey Rehberi" esaslarına göre yapılacaktır,
- Sörvey sırasında, geminin bayrak devletince verilmiş sertifikalarının kontrolleri yapılacak ve tekne, makine, elektrik donanımı ve diğer bakımlardan ilgili kurallara uyup uymadığı kontrol edilecektir,
- Gemilerin, "Sefer Bilgi Kaydedici" ile donatılmış olması sağlanacaktır,
- Gemilerin çalıştıkları bölgelere göre istenilen denge gereksinimleri, 1995 SOLAS Konferansı karar 14 e uygun olacaktır,

• Yapılacak sörveyler, 12 ayda bir tekrarlanacak, geminin bayrak değiştirmesi gibi durumlarda, gemi durumu gözden geçirilerek gerektiğinde yeni sörvey yapılmasına karar verilecektir,

• Yapılacak sörveyde, gemi teknesi, denize açılan yükleme kaportaları ve açıklıklara özel itina gösterilecek, geminin iyi durumda olmadığı hakkında açık belirtiler gözlemlendiğinde, konsey direktifi 95/21/EC gereğince, sörvey genişletilecektir,

• Kaza durumunda, yapılacak kaza soruşturmaları, kaza hangi birlik devletinin karasularında olmuşsa o devlet tarafından gerçekleştirilecek ve sonuç raporu Komisyona iletilecektir,

• Birlik devletleri, limanlarına sefer yapan gemilerin, IMO genel kurul A.852 (20) kararı gereğince "Bütünleştirilmiş Acil Durum" planlarının bulunduğunu kontrol edecek ve gerekli eğitimlerin yapıldığını görecektir,

• Birlik devletleri, gemilerin "Emniyet Yönetimi Sistemi" gereğince yönetildiğinden ve sistem gereği hazırlanmış planlı bakımların uygulandığından emin olacaktır,

• Birlik devletleri, limanlarına sefer yapan gemilere, karada konuşlandırılmış seyir yardımcıları ve bilgi sistemleriyle yardımcı olacaktır,

• Sörveyden geçirilen gemilere ait sörvey raporları gemilerin Uluslararası Denizcilik Örgütü kimlik numaralarıyla birlikte Komisyona bildirilecektir,

• Sörvey sırasında, eğitim, tekne v.s bakımlarından eksiklikleri görülen gemiler seferden alıkonacaktır, şeklindedir (OJL 138, 1999; 1-19).

2.5.23. Yolcu Gemileri Emniyeti

Avrupa Birliği Konseyi, yolcu gemileri emniyetiyle ilgili, 98/18/EC numaralı ve 17 Mart 1998 tarihli direktifi kabul etmiştir. Bu direktif birlik üyesi devletlerin kendi limanları arasında seferler yapan, kendi veya diğer üye ülkelerin bayraklarını

taşıyan, "iç hat yolcu gemileri" (domestic voyages) ve yüksek süratli yolcu gemileri için hazırlanmıştır. Direktifte;

Gemiler, sefer yaptıkları bölgelerin karaya olan uzaklıkları ve sefer yapılan bölgenin hakim hava durumuna göre; A,B,C,D sınıflarına ayrılmışlardır. B,C,D sınıfı yolcu gemilerinin seferleri, sahilden en fazla 20 mil açılarak yapılan seferleri, A sınıfı gemilerin seferleriyse bu bölgelerin dışında yapılan seferleri kapsamaktadır.

Bu direktife göre "yeni yolcu gemisi", direktifin gereklerinin tüm üye devletlerce tam olarak yerine getirilmesi için öngörülen 1 Temmuz 1998 tarihinde ve bu tarihten daha sonra inşa edilen gemileri tanımlamaktadır. Bu direktifin gerekleri yeni yolcu gemilerince yerine getirilecektir.

Mevcut gemilerden, 1 Ocak 1940 dan önce inşa edilenler, 1 Ocak 2006, 1 Ocak 1985 ten önce inşa edilenler 1 Ocak 2010 dan önce bu direktifin gereklerini yerine getireceklerdir.

Yunanistan'ın 1 Ocak 1996 tarihinden önce hizmette olan ve 1 Ekim 2000 tarihinde 27 yaşını geçmiş, adalar arası sefer yapan gemileri bu direktifin dışında tutulacak ve bu gemilerin 35 yaşına kadar çalışmalarına izin verilecektir.

Yüksek süratli gemilerden 1 Ocak 1996 tarihinden sonra inşa edilenler, özel istisnalar dışında, SOLAS 74 sözleşmesi bölüm X, kural 3 gereksinimlerine uygun olacaklardır.

Gemiler, 96/98/EC numaralı ve 20 Aralık 1996 tarihli, deniz ekipmanlarına ilişkin konsey direktifine göre donatılmış olacaklardır.

Gemilerin tekne yapısı, ana ve yardımcı makineleri, haberleşme ve elektrik donanımları ve diğer yapısal özellikleri, bu direktifin Ek-1inde belirtilen özelliklere uygun olacaktır.

Avrupa Birliği ülkeleri, limanlarında iç hat seferi yapan yolcu gemilerini, 95/21/EC konsey direktifi gereğince, liman devleti kontrolüne tabi tutacaklar, yaşamsal eksiklikleri görülen gemileri seferden alıkoyacaklardır.

İç hat seferi yapan yolcu gemilerine, sefere başlamadan önce "başlangıç sörveyi", her 12 ayda bir periyodik sörvey, onarım, kaza, tadilat sonrası, ek sörvey uygulanacaktır.

İdareler sörvey sonunda, bayrağını taşıyan yolcu gemilerine süresi 12 ayı geçmeyen "Yolcu Gemisi Emniyet Sertifikası" düzenleyecektir.

Uluslararası sefer yapan yolcu gemileri için, Konsey ve Komisyon başkanlığı tarafından, bu direktifin yürürlüğe girmesiyle birlikte, 1974 Solas sözleşmesi bölüm II-1, II-2 ve III ün değiştirilmesi çalışmalarının hızlandırılması ve bu direktifin emsal alınması yönünde Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne başvuru yapılacaktır (OJL 144, 1998; 1-115).

98/18/EC numaralı konsey direktifinin Ek-1'i, uluslararası denizcilik mevzuatında meydana gelen değişiklikler doğrultusunda, 2002/25/EC sayılı ve 5 Mart 2002 tarihli Komisyon direktifiyle değiştirilmiştir. Üye devletler bu direktifi en geç 15 Ekim 2002 tarihine kadar iç mevzuatlarına uyumlaştıracaktır.Değiştirilen Ek-1 direktif hükümleri, 1 Ocak 2003 den itibaren uygulanmaya başlanacaktır. Değiştirilen EK-1;

- Bölüm-I (Chapter-I) genel hükümleri içermektedir.

• Bölüm-II-1, Kısım A (Part A) genel tanımları, Kısım B, yedek denge, bölmeler, hasar durumunda denge, Kısım C, makineler, Kısım D, elektrik donanım ve devreleri, Kısım E, belirli sürelerle insan denetimsiz bırakılan makine daireleriyle ilgili ek gereksinimler hakkında kuralları içermektedir.

• Bölüm II-2 Kısım A, genel hükümleri, Kısım B, yangın emniyeti önlemleri hakkındaki kuralları içermektedir.

• Bölüm-III, can kurtarma araçları hakkındaki gereksinim ve kuralları içermektedir (OJL98, 2002; 1-126).

2.5.24. Gemi Donanımları

Emniyet ve çevre korunması bakımından gemilerde kullanılan aygıtların önemi büyüktür. Uluslararası Denizcilik Örgütü ve standartlaştırma kuruluşları, gemilerde kullanılan aygıtların bir kısmı için belirli üretim ve test standartları geliştirmişlerse de bir kısım aygıtlar için standartlar belirlenmemiştir. Üretim ve test standartları belirlenmiş aygıtlarda dahi, birlik içinde, sertifikalandırma konusunda farklı uygulamalar olabilmektedir.

Avrupa Konseyi'nin 8 Haziran 1993 tarihli "Emniyetli Denizler İçin Ortak Politika" kararında (OJC 271, 1993; 1-3), Konsey, Komisyondan gemi donanımları için bir tasarı hazırlamasını istemiştir. Tasarıda, Birlik içinde IMO standartlarının uygulanması ve gemi donanımlarının kabul edilmesi konusunda ortak bir tutumun geliştirilmesi istenmektedir.

Gemi donanımları için 96/98/EC sayılı Konsey direktifi, 20.12.1996 tarihinde kabul edilmiş, 17.02.1997 tarihinde, Birlik resmi gazetesinde yayımlanarak yürürlüğe girmiştir (OJ L 46, 1997; 25-56).

Direktife göre yeni gemi 17.02.1997 tarihinden sonra inşa edilen gemileri, mevcut gemi bu tarihten önce inşa edilen gemileri tanımlamaktadır. Üye devletlerin bu direktifi en geç 30 Haziran 1998 tarihine kadar, ulusal mevzuatlarıyla uyumlaştırmaları ve 01.01.1999 tarihinden sonra uygulamaları gerekmektedir.

Direktif eklerinden Ek A.1 de, gemi donanımlarından, uluslararası kuruluşlar tarafından ayrıntılı test standartları belirlenmiş aygıtlar yer almaktadır. Ek A.2 de ise, uluslararası kuruluşlar tarafından ayrıntılı test standartları belirlenmemiş aygıtlar bulunmaktadır. Bu aygıtlara üye ülkeler idareleri tarafından ilgili uluslararası kurallar gereğince "Emniyet Sertifikaları" düzenlenmektedir

Gemi donanımları için gerekli üretim standartlarını belirleyen uluslararası kuruluşlar; Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Uluslararası Standartlar Örgütü (ISO), Uluslararası Elektroteknik Komisyonu (IEC), Avrupa Standartları Komitesi (CEN), Avrupa Elektroteknik Standardizasyon Komitesi (CENELEC), Avrupa Telekomünikasyon Standartları Enstitüsü (ETSI)'dir. 30 Haziran 1998 tarihine kadar, uluslararası sözleşmeler gereğince yeni oluşturulacak standart belirleyici kuruluşlar, yukarıda belirtilen kuruluşların yanında yerlerini alacaklardır.

Direktife göre, A.1, ekinde yer alan aygıtlar, gemiye takılmadan önce aşağıda belirtilen kontrol aşamalarından geçirilmelidir. Bu kontrol aşamaları, üye devletlerin belirli ölçülere göre yetkilendirdikleri ve kimliklerini komisyona bildirdikleri "Atanmış Kuruluşlar" tarafından gerçekleştirilir. Bu kuruluşlara komisyon tarafından kimlik numarası verilir. Bu kuruluşların kontrolü, iki senede bir, üye devletin atayacağı tarafsız bir kuruluş tarafından yerine getirilir.

Kontrol aşamaları;

EC Tip Kontrolü (Modül B);

Gemi aygıtlarından, uluslararası kuruluşlar tarafından standartları belirlenmiş olanları üretebilecek durumda olan üreticiler, üye devletlerin gereksinimlerini karşılamak üzere, ürünlerinin teknik çizim ve özelliklerini belirtir kayıtlar ve ürettiği ürüne ait bir örnekle, üye devletin yetkilendirdiği "Atanmış Kuruluş"a başvurur. Atanmış Kuruluş, ürünün gerekli kontrolünü yapar. Ürünün uluslararası kuruluşların belirlediği test standartlarına uygun olduğu görülürse, "EC Tip Kontrolü Sertifikası" düzenlenir. Üretilen ürün gurubuna ait sertifika, o ürünün en son üretildiği tarihten sonra en az 10 yıl için saklanır.

Tipin Uygunluğu (Modül C);

Atanmış kuruluşlardan "EC Tip Kontrolü Sertifikası"nı alan her üretici firma ürünleri için, bir marka koymalı ve yazılı "Uygunluk Beyannamesi" hazırlamalıdır. Uygunluk Beyannamesi, o ürünün en son üretildiği tarihten sonra en az 10 yıl için saklanır. "EC Tip Kontrolü Sertifikası" alan üretici ürününün üzerine, dikdörtgen bir zemin içerisinde 12 kollu bir gemi dümeni şeklinde "Uygunluk Markası" koyar. Markanın devamında, "Atanmış Kuruluş"un kimlik numarası ve üretim yılının son iki rakamı yer alır. Ayrıca "Uygunluk Beyannamesi" de ürünle birlikte verilir.

Üretim Kalite Güvencesi (Modül D);

Her üretici firma bir "Üretim Kalite Güvencesi Sistemi" içinde üretimde bulunmalıdır. Bu sistem " Ürünün Son Kontrol ve Testi" işlemlerini de içermelidir. Üreticinin "Üretim Kalite Güvencesi Sistemi", idarelerin yetkilendirdiği "Atanmış Kuruluş"lar tarafından belirli aralıklarla denetlenmeli ve "Üretim Kalite Güvencesi Sistemi"nin işletildiği görülmelidir.

Ürün Kalite Güvencesi (Modül E);

Her üretici firmanın, "Üretim Kalite Güvencesi Sistemi" içinde, ürünün son kontrolü ve testi işlemlerinin de yer aldığı prosedürler bulunmalı, son kontrol ve test işlemlerinin dokümantasyonu ve uygulanışı, "Atanmış Kuruluş"lar tarafından denetlenmelidir.

Ürünün Doğrulanması (Modül F);

Üretici, ürün guruplarının birbirinin aynı olması için gerekli önlemleri almalıdır. Ürün içinden gelişigüzel örnekleme yöntemiyle alınan örnekler, gerekli test ve deneyden geçirilmeli ve "EC Tip Kontrolü Sertifikası"na uygun üretildiği görülmelidir. Atanmış kuruluş, üretilen her ürün için, test ve kontrolünün yapıldığını onaylayan yazılı "Uygunluk Sertifikası" düzenlemelidir.

Birim Ürünlerin Doğrulanması (Modül G);

Üretici, seri halinde üretilmeyen ürünlerin gerekli test ve deneylerini yapmalıdır. Atanmış kuruluş, üretilen her birim ürün için, uluslararası kuruluşların belirttiği test ve standartlara uyduğunu belgeleyen test ve kontrolün yapıldığını onaylayan yazılı "Birim Ürün Uygunluk Sertifikası" düzenlemelidir.

Tam Kalite Güvencesi (Modül H);

Üretici, tasarımdan, son test ve kontrol aşamasına kadar, tam kalite güvencesine sahip olduğunu, atanmış kuruluşa kanıtlamalıdır. Üretici firma, uluslararası kuruluşların öngördüğü test ve standartları karşılayan ürünleri üretmeye karar verdiğinde, atanmış kuruluşa tasarım aşamasında baş vurarak "EC Tasarım Kontrol Sertifikası" almalıdır.

Direktifin Ek A.1 inde, çeşitli aygıtlara hangi modülün uygulanmasının gerektiği sütunlarda belirtilmiştir.

Bu direktifin yürürlüğe girmesinden sonra (17.02.1997), Avrupa Komisyonu ve Konseyi Başkanları, bu direktifin Ek A.2 sinde belirtilen, üretim ve test standartları olmayan aygıtlar için, standartların oluşturulması konusunda, Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Avrupa Standartları Komitesine başvuruda bulunacaktır. Bu konuda Birlik üyeleri de gerekli girişimlerde bulunacaklardır. Uluslararası Denizcilik Örgütü ve diğer kuruluşlar, kabul edilebilir bir süre içinde direktifin Ek A.2 sinde belirtilen aygıtlar için üretim ve test standartları geliştiremezse, Avrupa Standartları Komitesi'nin geliştirdiği, üretim ve test standartları kabul edilecektir. Ek A.2 de belirtilen aygıtlar için standartlar belirlendikce, standardı belirlenen aygıt, Ek A.2 den Ek A.1 e geçirilecektir.

Direktifin içeriğindeki diğer konular aşağıdaki gibidir;

- Bu direktif, yürürlüğe girdiği tarihte gemi üzerinde olan aygıtlara uygulanmayacaktır (17.02.1997 den önce).

- 1 Ocak 1999 tarihinden sonra, gemiye takılan aygıtlardan, direktifin Ek A.1 listesine giren cihazlara, Ek A.1 de belirtilen uluslararası standartlar uygulanacaktır. Eğer Ek A.1 de verilen standartlar, sadece IMO standartları olmayıp IEC veya ETSI standartları da verilmişse, üretici firma ürünleri için bu standartlardan birisini seçmekte serbest olacaktır.

- 1 Ocak 1999 tarihinden önce üretilerek gemiye takılan ve Ek A.1 listede yer alan aygıtlar, eğer tip onayı işlemine tabi tutulmuş ve uluslararası kurallara uygunsa 1 Ocak 1999 tarihinden itibaren iki yıl daha gemide kullanılabilecek ve üye devletlerin idareleri tarafından bu aygıtlara "Emniyet Sertifikası" düzenlenebilecektir.

- Üçüncü ülkelerin bayrağını taşıyan yeni gemilerin, birlik ülkeleri bayrağına geçmeleri durumunda, aygıtların bu direktif gereklerine uyup uymadıkları kontrol edilecek ve gerektiğinde aygıtlar direktif standartlarına uyumlu hale getirilmek üzere değiştirilecektir.

- Ek A.1 listede yer alan aygıtlardan, üzerinde markası ve uygunluk sertifikası bulunduğu halde, gemiye takıldıktan ve denendikten sonra, idarelerce

kullanılması, Emniyet ve çevre bakımından sakıncalı görülen aygıtlar derhal Komisyon ve diğer üye devletlere bildirilecek ve olayın nedenleri araştırılacaktır.

• Uygunluk değerlendirmesi işlemlerine tabi tutulmamış ve gerekli standart ve test gereksinimlerini karşılamayan aygıtlar, üye devletlerden birinin yapmış olduğu teknik buluşlar nedeniyle, idarenin tatminini sağlamak koşuluyla bu ülkenin gemilerine takılabilir. Bu durumda üye bayrak devleti idaresi, kullanılan aygıtların en az standartlara uyan aygıtlar kadar işlev gördüğünü araştıracak ve bu aygıtlar için komisyonla müşterek çalışarak standart oluşturacaktır. Standart oluşturulduğunda aygıt Ek A.2 listeye eklenecektir.

• Üye devletlerin gemileri, üçüncü bir ülkede aygıt değiştirmek veya taktırmak zorunda kalır ve EC tip onaylı aygıt bulamazsa, atanmış kuruluşların o ülkedeki temsilciliklerinden, gerekli uygunluk belgesini elde etmelidir. Eğer üçüncü ülkede atanmış kuruluşun temsilcisi yoksa ancak üçüncü ülke IMO üyesiyse, birlik üyesi devlet o ülke yetkililerinden aygıtın IMO standartlarına uygun olduğu hakkında bir belge istemelidir.

96/98/EC numaralı konsey direktifi, uluslararası kural ve teknik şartlarda olan gelişmelerin ışığında, 1998, 2001 ve 2002 senelerinde üç kez değişikliğe uğramıştır;

• 98/85/EC numaralı komisyon direktifiyle, 1974 SOLAS sözleşmesinin haberleşme aygıtlarıyla ilgili 1 Ocak 1999 değişikleri uyumlaştırılmış, direktifin kabul ve uygulanmaya başlanmasıyla ilgili düzenlemeler yapılmış ve 1996 direktifinin Ek A'sı yenilenmiştir (OJ L 315, 1998; 14-34).

•96/98/EC numaralı konsey direktifindeki ikinci değişiklik, 2001/53/EC numaralı komisyon direktifiyle yapılmıştır. Direktif 17.08.2001 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 1996 konsey direktifinin Ek A sı ikinci kez değiştirilmiştir. Üye devletlerin ulusal mevzuatlarını direktifle uyumlaştırabilmeleri için 17.02.2002 tarihine kadar süre tanınmıştır. Diğer bir değişiklik de yeni direktifin Ek A.1 de "yeni aygıt" olarak tanımlanan ve 17.02.2002 den önce üretilen aygıtların, üye devletlerin onayladığı

"tip onayı" işlemlerinden geçmek şartıyla, 17.02.2004 tarihine kadar üretilebileceği ve gemilerde kullanılabileceğidir (OJL 204, 2001; 1-28).

•1996 konsey direktifindeki üçüncü değişiklik, 2002/75/EC komisyon direktifiyle yapılmıştır. Direktif 23.09.2002 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu direktifin A.1 ekinde, gemi donanımlarının üretim ve test standartları SOLAS 1974 ün , 1 Ocak 2001 ve daha sonraki tarihlerde yürürlüğe girecek değişiklikleri göz önünde bulundurularak hazırlanmıştır. 1996 direktifinin Ek A sı üçüncü kez değiştirilmiştir. Üye devletlerin ulusal mevzuatlarını direktifle uyumlaştırabilmeleri için 23.03.2003 tarihine kadar süre tanınmıştır. Bu direktifin A.1 ekinde "yeni aygıt" olarak tanımlanan aygıtlarla, yine aynı ekin bölüm 5 ve bölüm 6 sında bulunan CE markalı aygıtlar 23.03.2003 tarihinden önce üretilmişlerse, üye devletlerin onayladığı "tip onayı" işlemlerinden geçmek şartıyla, 23.03.2005 tarihine kadar üretilip gemilerde kullanılabileceklerdir (OJL 254, 2002; 1-46).

2.5.25. Deniz Taşımacılığında Kabotaj

Avrupa Konseyi, bütünleşme yolunda bir adım daha atmak üzere, Avrupa Parlamentosu'nun 12 Haziran 1992 tarihinde kabul ettiği; "Deniz Kabotajının Serbestleştirilmesi ve Bunun Ekonomik ve Sosyal Neticeleri" başlıklı karara uygun olarak 7 Aralık 1992 de 3577/92 numaralı tüzüğü çıkarmıştır (OJ L 364, 1992; 7-10).

Tüzüğün özet olarak içeriği;

• Avrupa Birliği devletlerinden herhangi birisinin bayrağını taşıyan gemi, diğer birlik devletinin kendi gemilerine zorunlu kıldığı şartları yerine getirmek kaydıyla, 1 Ocak 1993 tarihinden itibaren o devletin kabotaj taşımacılığına serbestçe katılabilir.

• Yukarıda belirtilen serbestlik, üye devletler tarafından 31 Aralık 1996 ya kadar ertelenebilir.

• Ana kara kabotajı; üye devletin iki limanı arasında bir adaya uğramadan yapılan, kıyısal tesis kabotajı; üye devletin bir limanıyla, petrol sondaj kuyusu v.s arasında yapılan, ada kabotajı; üye devletin bir limanı ve bir adası veya aynı üye devletin iki adası arasında yapılan taşımacılıktır.

• Kamu servisi kontratı; birlik devletlerinin yetkili otoritelerinin, üye devletler armatörlerinden birisiyle, devamlılık, düzenlilik, kapasite ve kalite bakımından kamu çıkarları ön planda tutularak yaptığı kontrattır.

• Kamu servisi zorunluluğu; idareyle kamu servisi kontratı yapan armatörün, kontratın gereklerini her şart altında yerine getirme zorunluluğudur.

• Ana kara kabotajında ve kruz taşımacılığında 650 gros tondan küçük gemiler hariç, gemi çalışanlarıyla ilgili hukuki sorumluluk, gemileri çalıştıran devlete ait olacaktır (Bayrak devleti). Ada kabotajındaysa bu sorumluluk, taşımacılığın yapıldığı devlete ait olacaktır. Bununla beraber 1 Ocak 1999 tarihinden sonra, ada kabotajında 650 gros tonun üzerindeki gemiler bu seferi iki devletin adaları arasında gerçekleştiriyorlarsa çalışanlarla ilgili hukuki sorumluluk, gemilerin bayrak devletine ait olacaktır.

• Komisyon 1 Ocak 1997 tarihine kadar, gemi çalışanlarının ekonomik ve sosyal durumlarını inceleyerek konsey'e bir rapor sunacaktır. Kabotajın serbestliğinin tam olarak sağlanacağı 1 Ocak 1999 tarihinden sona, gemi çalışanlarının hukuki durumlarıyla ilgili son durum, verilecek bu rapor göz önünde bulundurularak saptanacaktır.

• İdareler, kamu taşımacılığını gerçekleştirmek üzere, armatörlerle kamu hizmet sözleşmesi yapabileceklerdir, ancak bu sözleşme yapılırken, idareler, kendi armatörleriyle, diğer üye devletlerin armatörleri arasında ayrımcılık yapmayacaklardır. İdareler, kamu hizmet zorunluluğu için, armatörlerin de çıkarlarını göz önünde bulunduran makul şartlar ileri süreceklerdir.

• Kabotaj nedeniyle, üye devletin deniz taşımacılığı çıkarları zedelendiği durumlarda, üye devletler, bu tüzüğün uygulanmasının ertelenmesi için Konseye başvurabilirler. Konsey 30 gün içinde durumu inceleyerek, başvuru sahibi üye devlete kararını bildirir. Konsey'in verdiği erteleme 12 ayı geçemez. 30 gün içinde

konseyden cevap alamayan üye devlet, tek taraflı olarak önlemler uygulayabilir. Çok acil durumlarda, üye devlet önlemlerini tek taraflı alabilir. Alınan önlemlerin uygulanma süresi 3 ayı geçemez. Daha sonra Konsey alınan önlem hakkında kararını verir.

• Ekonomik nedenlerle; Portekiz, Fransa ve İspanya sahillerindeki kabotaj için bu tüzüğün uygulanması;

Kruz servisi için;	1 Ocak 1995
Stratejik mal taşımacılığı için;	1 Ocak 1997
650 gros tondan küçük gemiler için;	1 Ocak 1998
Düzenli yolcu ve feri servisleri için;	1 Ocak 1999 tarihine kadar ertelenmiştir.

• Portekiz, İspanya ve Fransa'nın ada kabotajının serbestleştirilmesi 1 Ocak 1999 tarihine kadar ertelenmiştir.

• Yunanistan için ada kabotajı ve 650 gros tondan küçük gemilerin yaptığı taşımacılığın serbestleştirilmesi 1 Ocak 2004 e ertelenmiştir.

• Komisyon her iki senede bir tüzüğün uygulanışı hakkında rapor hazırlayacaktır şeklindedir.

Komisyon tarafından hazırlanan 24.04.2002 tarih ve [COM(2002) 203 final], sayılı 4. rapora bakıldığında, 3577/92 sayılı konsey tüzüğünün, 1999, 2000 yıllarını da kapsayacak şekilde gerçekleşme durumunun;

•1 Ocak 1999 tarihinden itibaren, Yunanistan hariç deniz kabotajında serbestliğin sağlandığı, Yunanistan'ın da, ada kabotajı ve 650 gros tondan küçük gemilerle yaptığı taşımacılıkta 1 Ocak 2004 tarihine kadar elde ettiği imtiyazı, kabul ettiği 2932/2001 numaralı kanunla, 1 Kasım 2002 tarihinde kendi isteğiyle sona erdirdiği,

• Üye devletlerden, İtalyan ve Danimarka ikinci sicilleri dışında, diğer ikinci sicillerin kabotaja katıldığı,

•3577/92 sayılı konsey tüzüğünün 3 (2) maddesinde belirtilen, ada kabotajı ve 650 gros tonun aşağısındaki gemilerde, kabotaj hakkının kullanıldığı ülkenin idaresinin çalışanların hukuki durumlarını belirleyebileceği ibaresinin sadece, Fransa, İspanya, Portekiz, İtalya ve Yunanistan tarafından kabul gördüğü, Komisyon'un 29 Nisan 1998 tarihli, [COM(1998) 251 final] numaralı; yukarıda belirtilen ada kabotajı ve 650 gros tondan küçük gemilerde, birlik üyesi devletlerin yurttaşlarının kabotaj devleti yurttaşlarıyla eşit şartlarda çalışabileceği hakkındaki teklifin üyeler tarafından kabul görmemesi üzerine geri çekildiği.

Tablo-16 AB'de Deniz Kabotajı

Yıllara Göre Ulusal Bayrak Yüzdeleri

Taşıma	1995	1997	1999
Avusturya	-	-	-
Belçika	100	100	100
Danimarka	48	48	-
Finlandiya	86.4	88.1	89.9
Almanya (1)	83	68	69
İrlanda	5	4	5
Lüksemburg	-	-	-
Hollanda	100	100	100
İsveç (2)	84.6	79.2	48
İngiltere	25.4	13.9	29
Fransa	85	73	68
Yunanistan	99.5	99	98
İtalya	99.5	98.5	91.7
Portekiz	28.3	99	91.2
İspanya	93.5	84.6	89.1

Kaynak: [Com (2002) 203 final], 2002; 16

1. Ekim 2000'e göre tahmini bilgi
2. 1999 yılında İsveç, taşınan yük miktarı yerine kabotaja katılan gemi adedi bildirmiştir.
3. 1995 yılında, MAR ulusal yük miktarı içinde gösterilmeyip, 1999'da gösterilmiştir.

• Kamu hizmet sözleşmelerini, Lüksemburg, Avusturya, Hollanda ve Belçika dışında diğer ülkelerin uyguladığını, Lüksemburg ve Avusturya'nın denize kıyısı olmadığından, Hollanda ve Belçika'da taşımaların tamamen özel sektör tarafından yapılması nedeniyle bu sözleşmeleri kullanılmadığı, kamu servis sözleşmeleri ve kamu hizmet zorunluluğu uygulamalarında, 1 Ocak 1999 tarihinden sonra devletlerin bütün üye devletlerin armatörlerine karşı eşit davranma zorunluluğunun bazı devletlerce yerine getirilmediği, önceden yapılmış kamu servis kontratlarının bazılarının sürelerinin devam ettiği,

• Kabotajda liberalleşmenin, ülke dışından kabotaja katılan diğer ülke gemi ve hizmetlerinin sayısını büyük ölçüde arttırmadığı, ancak deniz taşımacılığı ve hizmetlerin kalitesini arttırdığı,

• Kabotajın serbestleşmesi konusunda EFTA (Avrupa Serbest Mübadele Birliği) ve EEA (Avrupa Ekonomik Alanı) ülkeleriyle bütünleşmenin sağlandığı,

• Fransa, İspanya, Portekiz, İtalya ve Yunanistan'dan oluşan Avrupa Birliği güney kanadı ülkeleri içinde, kabotajını yabancılara en çok açan ülkenin Fransa olduğu, Avrupa Birliği kuzey kanadı ülkelerindense, İngiltere, Almanya, İrlanda ve İsveç'in kabotajlarını yabancılara açtığı,

• Avrupa Birliği, EFTA ve EEA ülkelerinden, Belçika, Danimarka (DIS yolcu gemileri hariç), İrlanda, İngiltere, Hollanda, İzlanda ve Norveç'in kabotaj mevzuatlarına tam serbestlik sağladığı, diğer birlik ülkelerinde kısıtlamaların devam ettiği,

• Aynı hizmeti gören aynı büyüklükteki Finlandiya gemisinde gemiadamlarına verilen ücretin, Portekiz gemisinin üç misli olduğu görülür [COM(2002) 203 final].

2.5.26. Limanlarda Hizmet Kalitesi ve Altyapı

Komisyon'un [COM (1997) 678 final] numaralı ve 10.12.1997 sayılı "Denizcilik Altyapısı ve Limanlar" yeşil kitabı, "green paper" yayımlandığında

ortaya çıkan tartışmalar; Trans-European ulaşım ağındaki deniz limanlarının sistemle bütünleşmesi, liman servisleri pazarına girişleri düzenleyen sistematik bir yaklaşım, limanlar ve liman altyapısına kamu finansmanı konularında yoğunlaşmıştır.

Bu konulara çözüm getirmek ve üye devletler arasındaki uygulamayı ortaklaştırmak amacıyla Komisyon, 13.02.2001 tarihinde [COM (2001) 35 final] numaralı iletiyi (communication), Konsey ve Parlamentoya sunmuştur. İletinin kapsamı ve gerçekleştirmek istedikleri;

• Trans-European ulaşım ağı içinde yer alan 300 adet limanı, Pazar ekonomisi kuralları ile işleyen verimli limanlar haline getirmek üzere gerekli düzenlemeyi yapmak,

• Birliğin deniz ticaretinin %90'nın, kamu destekli limanlarda yapıldığını ve birlik ulaşım bütçesinin her yıl %5-%8'nin altyapı yatırımlarına harcandığını göz önüne alarak;

< Liman hizmet vericilerin seçiminde, verimlilik, kamu yararı, emniyet ve çevre faktörlerini ön planda tutan, tarafsız bir uygulama için, "Liman Servisleri Seçiminde Pazar Yaklaşımı" direktifine öncülük edecek taslağı oluşturmak,

< Avrupa Ekonomik Topluluğu Anlaşması, madde 87 (1) gereği, işletmeler arasında rekabeti bozacak, özel devlet yardımları yapılmamasını sağlayacak genel uzlaşıyı sağlamak,

< Liman yatırımları için, kamunun elden geldiğince "kullanıcıya özel" uygulamalarla, araziyi verip, gerekli yatırımların girişimci tarafından yerine getirilmesini sağlamak,

< Komisyon'un 2000/52/EC numaralı ve 26 Temmuz 2000 tarihli "Kamu İşletmelerinde Saydamlık" direktifi gereğince, liman yatırım ve harcamalarının ayrı hesaplar şeklinde tutulmasını sağlayarak, harcamaların "Devlet Yardımı" kapsamına

ediğinin komisyon tarafından daha kolay denetlenmesini sağlamak, etlenebilir [COM (2001) 35 final, 2001], Kubilay, 2001.

3'ne üye
yi"dir. Bu
Bakanları

an Gemi Atık Alıcı Tesisleri

ıpa Parlamentosu ve Konseyi, 2000/59/EC sayılı ve 27.11.2000 tarihli e, limanlarda uluslararası anlaşmalar gereği bulundurulması gerekli olan na Tesisleri" ile ilgili esasları belirlemiştir. Direktif resmi gazetede ığı gün yürürlüğe girmiştir. Üye ülkeler 27.12.2002 tarihine kadar ulusal rını bu direktife uyumlaştıracaktır. Tuvalet atıkları için bu direktifin ısına, MARPOL 73/78, sözleşmenin "yeni gemi", "mevcut gemi" n yapılarak, sözleşmenin IV. ekinin yürürlüğe girmesinden 12 ay sonra tır (OJ L332, 2000; 81-90).

nacılığında
ı kadar tek
bünyesinde
alınmadığı
arı Konsey

tifin kapsamı;

ıanlar, rıhtımlarını kullanan gemilerin, yağ, tuvalet atığı, çöp ve yük cak tesisler oluşturacaklardır,

ı bütün üye
üş birliğini
ın, denetim
nker, 12 yaş
gemileriyle
rına girişini
ıemnunlukla

ıanlar, atık alma tesislerinin, kapasitesini, atık alma yöntemlerini, ilde zararsız duruma getirdikleri belirtir, planlar hazırlayacaklardır (Ek-gileri verilmiştir). Bu planlar üç senede bir idarece gözden geçirilip, meler yapılacaktır,

netten faydalanıp faydalanılmadığına bakılmaksızın, gemiler limanın lma hizmeti için gemi büyüklüğü, atık miktarına göre tesbit edilen ktir,

lacak kontrollerle, gemilerin atıklarını denize atmayıp tesislere vermesi şeklindedir.

2.6. AB ULAŞTIRMA BAKANLAR KONSEYİ TOPLANTILARI VE DENİZCİLİK POLİTİKALARI

Avrupa Birliğinin denizcilik Politikalarının üretildiği yer, AB'ne üye ülkelerin, ulaştırma bakanlarının oluşturduğu, "Ulaştırma Bakanları Konseyi"dir. Bu bölümde Aralık 2000 ve Mart 2003 tarihleri arasında yapılan "Ulaştırma Bakanları Konseyi" toplantılarında alınan kararlar incelenmiştir.

2.6.1 Aralık 2000 Toplantısı

Bu toplantıda deniz taşımacılığı ile ilgili alınan kararlar;

- 2000 yılı Nis Avrupa Konseyi Zirvesinde alınan deniz taşımacılığında emniyetin arttırılmasıyla ilgili karar doğrultusunda, 2001 yılının sonuna kadar tek tekneli tankerlerin devre dışı bırakılmasıyla ilgili çalışmaların IMO bünyesinde devam ettirileceği, IMO'nun 2001 Nisan toplantısında bu konuda karar alınmadığı takdirde, Avrupa Birliği'nin Haziran 2001 tarihindeki Ulaştırma Bakanları Konsey toplantısında tek taraflı olarak ilgili kararı alacağı,

- Konseyin, Birlik üyesi ülkelerin Liman devleti kontrolleri için bütün üye ülkelerce uyulacak bir çerçeve tüzük hazırlamak konusundaki görüş birliğini gözönünde bulundurduğu, bu tüzükle, 99/35 direktifinde yer almayan, denetim sayısının arttırılması, denetimlerde 10 yaş üzerindeki gaz ve kimyasal tanker, 12 yaş üzerindeki kuru dökme yük taşıyıcıları, 15 yaşın üzerindeki yolcu gemileriyle tankerlere öncelik tanınması ve standartaltı gemilerin AB limanlarına girişini yasaklayacak hukuksal düzenlemelerin yapılmakta olduğunu memnunlukla karşıladığı,

- Konseyin, AB üyesi ülkelerin; klas kuruluşlarının denetlenmesi ve gemilerin klas kuruluşlarının kusurları nedeniyle tutulmalarında , klas kuruluşlarının sorumlu tutulması yolundaki görüş birliğini memnunlukla karşıladığı,

- Konseyin, üye ülkelerden, "Uluslararası Yakıt Kirlenmesini Tazmin Fonu" (IOPCF) ve "Petrol Kirliliği Zararlarından Doğan Sivil Sorumluluklar Hakkında Uluslararası Sözleşme" (CLC) kapsamında, sorumlulukların arttırılması, tazminat tavanlarının yükseltilmesi, büyük ihmal ve kasıtlı davranış durumları dışında sorumluluğun donatanla birlikte ilgili taraflarca paylaştırılması çalışmalarını desteklemelerini istediği,

- Konseyin, Komisyon teklifi olarak sunulan, yakıt kirlenmelerinde AB için ayrı bir tazminat fonu oluşturma çalışmalarına başladığı,

- Konseyin üye ülkelerle üçüncü ülkeleri, "Tehlikeli ve Zehirli Maddelerin Denizyoluyla Taşınmasından Oluşan Hasarların Sorumluluk ve Tazmini Uluslararası Sözleşmesi" (HNS) ve 1976 tarihli "Deniz Taleplerinde Sorumluluğun Sınırlandırılması Sözleşmesi"nin (LLMC) değiştiren 1996 protokolüne taraf olmaları ve HSN sözleşmesindeki sorumluluk sisteminin, yağ ve yakıt taşımalarına da uygulanması çalışmalarına destek olmaları yolunda teşvik ettiği,

- Konseyin, üye ülkelerden, limanlarına gelen gemilerde "Sefer Bilgi Kaydedici" (VDR) bulundurmayı, 1 Temmuz 2002 tarihinden önce inşa edilen gemiler için, beş yıl içinde zorunlu kılacak düzenlemenin yapılması için IMO içinde çalışmalarda bulunmaları ve bu düzenlemenin yapılamaması durumunda gerekli düzenlemeleri kendilerinin yapmalarını istediği,

- Konseyin, Komisyon teklifinde yer alan "Avrupa Deniz Emniyet Ajansı" kurulması yolunda çalışmalara devam ettiği,

- Konseyin, üye ülkeleri, Uluslararası Çalışma Örgütünün 180 ve 147 numaralı sözleşmelerini uygulamaya çağırdığı,

- Komisyon'un 1998 senesinde sunduğu, üye ülkeler limanları arasında düzenli sefer yapan yolcu gemileri ve feribotlarda, diğer üye ülke ve üçüncü ülkeler gemiadamlarının serbestçe çalışabilmeleri hakkındaki teklifi üzerinde görüşmelerin devam ettiği,

- Kuru dökme yük gemilerinin yükleme emniyeti konusundaki çalışmaların devam ettiği,

- Kullanım aşamasına gelen "GALILEO" uydusunun ilk kullanım şekli ve daha sonra özel ve kamu sektörlerinin uydudan ne şekilde faydalanacaklarının saptanmasının Nisan ayında yapılacak konsey toplantısında kararlaştırılacağı,

- Konseyin, Komisyon'un gemiadamlarının eğitimi hakkında bir teklif hazırlığı içinde olduğunu göz önünde bulundurduğunu ve yine Komisyon tarafından kısa bir süre sonra açıklanacak olan "Beyaz Kitap" adlı raporun, özellikle emniyet ve çevre korunması hakkında yeni bir bakış açısı getireceğini düşündüğü, şeklindedir (EU Press Release, 2000).

2.6.2. Nisan 2001 Toplantısı

Konsey, Aralık 2000 toplantısında Avrupa Komisyonu tarafından sunulan üç kanun teklifini görüşmüştür. Tekliflerden birincisi, "Avrupa Deniz Trafiği Kontrol ve Bilgi Sistemi Yönetimi", ikincisi , "Avrupa Deniz Emniyet Ajansı"nın kurulması hakkındadır. Üçüncü teklif ise, uluslararası düzeyde, (IOPCF) tazminat tavanının arttırılması, bu başarılamıyorsa topluluk için "Zarar Tazmin Fonu" oluşturulması içindir. Konsey bu konular üzerinde, "Daimi Temsilciler Komitesi"nin Haziran 2001 toplantısına kadar gerekli hazırlıkları yapması kararını vermiştir (EU Press Release, 2001a).

2.6.3. Haziran 2001 Toplantısı

Bu toplantıda; 2001 yılı Nisan ayında IMO da kabul edilen tek tekneli tankerlerin devre dışı bırakılmalarının öne alınması kararının, Birlik müktesebatına uyumlaştırılması, yine IMO tarafından, 1 Temmuz 2002 den sonra inşa edilen, yolcu ve yük gemileri için bulundurma zorunluluğunun getirildiği, "Sefer Bilgi Kaydedici" cihazının, mevcut gemilere takılmasının zamanlaması için IMO ile ortak takvim

saptanması çalışmalarına devam edilmesi, (IOPCF)'ın yetersiz kaldığı durumlarda, tamamlayıcı tazminat fonunun Birlik bünyesinde değil, IMO ile anlaşarak uluslararası düzeyde oluşturulmasının daha doğru olacağı, Birlik gemilerinin liman giriş ve çıkışlarındaki formaliteyi azaltmak üzere, IMO'nun, (FAL) sözleşmesinin uygulanması gerektiği, "Avrupa Deniz Trafiği Kontrol ve Bilgi Sistemi Yönetimi" kurulması için taslak hazırlanarak Avrupa Parlamentosu ile ortak çalışma yapılması kararları verilmiştir.

Çalışmaya başlayan GALILEO uydusunun ne tür hizmetler vereceğinin saptanması için en son tarih olarak 2003 yılı sonu öngörülmüştür. Konsey Haziran toplantısında, kuru dökme yük gemilerinin yükleme ve boşaltma güvenliğinin sağlanmasıyla ilgili direktifi kabul etmiştir (EU Press Release, 2001b).

2.6.4. Ekim 2001 Toplantısı

Konseyin bu toplantısında, Erika-I ve Erika-II paketlerinde, Komisyon'un öneri olarak sunduğu; klas kuruluşlarının izlenmesi, Avrupa Deniz Emniyet Ajansı'nın kurulması, tek tekneli tankerlerin devre dışı bırakılmalarının zamanlaması konusunda 2001 Nisan ayında alınan IMO kararının AB müktesebatına uyumlaştırılması, Avrupa Trafik Kontrol ve Bilgi Sistemi kurulması üzerindeki görüşmelerin sonlandırılmak üzere olduğu vurgulanmıştır

GALILEO uydusunun kullanım şeklinin belirlenmesi ve Avrupa Ulaşım Ağı (Trans-Avrupa) projesiyle ilgili çalışmaların "Daimi Temsilciler Komitesi"nde devam etmekte olduğu açıklanmıştır (EU Press Release ,2001c).

2.6.5. Aralık 2001 Toplantısı

Toplantıda alınan kararlar ve yapılan çalışmalar;

• Konsey, Birlik limanlarına gelen ve giden gemilerin, gemi emniyeti , deniz kirliliğini önleme ve çalışanların yaşam ve çalışma standartlarıyla ilgili Uluslararası kurallara uyup uymadığının kontrolünü öngören (Liman Devleti Kontrolü) 3657/51 numaralı direktifi kabul etmiştir.

Direktif, Paris Mutabakat Zaptı'na göre yüksek risk taşıyan gemilerin denetimine öncelik tanınması, gerektiğinde gemilere "zorunlu genişletilmiş denetim" uygulanması ve gerekli standartları sağlayamayan gemilerin Birlik limanlarına sokulmamasıyla ilgili hükümleri içermektedir.

• Konsey, gemi denetim ve sörvey kuruluşlarına ait ortak kurallar ve standartlar ve denizcilik idarelerinin bu kuruluşlarla ilgili faaliyetleri hakkındaki 94/57/EC sayılı direktifte değişiklik yapan, 3656/01 numaralı direktifi kabul etmiştir.

Değişiklik direktifi, klas kuruluşlarının yetkilendirilmeleriyle ilgili kuralları güçlendirip, Birlik üyesi ülkeler arasında ortak davranışı geliştirmeyi amaçlarken, klas kuruluşlarının gözetimi ve raporlanması işlemlerini basitleştirmektedir.

• Konsey, Fransız ve İngiliz delegelerinin, HSN sözleşmesinin üye devletler tarafından en kısa sürede onaylanması hakkında verdikleri rapor üzerine tarafların dikkatini çekmiştir.

• Konsey, "Avrupa Deniz Emniyet Ajansı" kurulmasıyla ilgili taslak tüzüğü ve Birlik limanlarına giren ve çıkan gemilerin raporlama formalitelerini kolaylaştıran direktifi kabul etmiştir.

• Konsey, GALILEO Avrupa Uydu Elektronik Seyir Sistemi'nin önemini vurgulamıştır. Galileo uydusunun, 2005 senesine kadar karma bir sistemle yönetimi (kamu-özel) öngörülmüş, bu tarihten sonra 2008 senesine kadar en uygun yönetim şeklinin belirlenmesi hakkında taslak tüzük hazırlanmıştır (EU Press Release, 2001d).

2.6.6. Mart 2002 Toplantısı

Toplantıda alınan kararlar aşağıda belirtildiği şekildedir;

• Liman hizmet sağlayıcıları için serbest erişim hakkı tanıyan bir teklif üzerinde görüşmeler başlatılmıştır.

• Birlik içinde karayolu trafiğinin azaltılması, yakınyol deniz taşımacılığının geliştirilmesi için parasal destek sistemi oluşturmak üzere tüzük hazırlanması teklifinin görüşülmesine başlanmıştır.

• Denizcilikle ilgili çeşitli konularda oluşturulan ve Komisyon'a yardımcı olan komitelerin ortadan kaldırılarak, deniz emniyetini sağlamak ve denizlerin gemiler tarafından kirlenmesini önlemekle sorumlu olan, aynı zamanda uluslararası kurallarda olan değişmeleri kısa zamanda Birlik müktesebatına uyumlaştıracak çalışmaları yürütecek, "Emniyetli Denizler ve Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesini Önleyici Komite" (COSS) oluşturulması hakkındaki teklif üzerinde politik uzlaşmaya varılmıştır.

• Tasarım süresi 2002 yılının sonunda sona eren, geliştirme süresi 2005, yaygınlaştırma süresi 2007 yılına kadar devam edecek ve 2008 yılından itibaren çalıştırılmaya başlanacak olan GALILEO uydusuna, konsey tarafından 450 milyon Euro, Avrupa Ulaşım Ağı projesinden 100 milyon Euro olmak üzere toplam 550 milyon Euro ödenek ayrılması kabul edilmiştir.

• Avrupa-Akdeniz işbirliği (MEDA) hakkındaki tasarı Konsey tarafından kabul edilmiştir. Tasarıya göre 16 Kasım 2000 tarihinde Marsilya'da toplanan 4. Avrupa-Akdeniz dışişleri bakanları toplantısı sonuçlarının somutlaştırılması yolunda adım atılmıştır. Tasarı Avrupa Birliği ile Akdeniz ülkeleri arasında, 2002-2006 yılları arasında, deniz emniyeti, denizcilik, liman organizasyonu ve uydu seyir sistemleri hakkında teknik ve finansal işbirliğini öngörmektedir.

Tasarının alt guruplarından olan "MEDSTAT" projesiyle, Akdeniz ülkelerinin deniz taşımacılığı ile ilgili istatistik sistemlerinin geliştirilmesi planlanmıştır.

• Konsey'de, Ulaştırma bakanları, Komisyon tarafından hazırlanan "Beyaz Kitap" "2010 Yılı İçin Avrupa Taşımacılık Politikası : Karar Zamanı" başlıklı raporu görüşmüşlerdir. Raporda, Avrupa mal ve insan taşımacılığının, özellikle karayollarında tıkanmakta olduğu, karayolu taşımacılığının, yakınyol deniz taşımacılığı ve demiryolu taşımacılığına kaydırılması gerektiği görüşleri yer almaktadır (EU Press Release, 2002a).

2.6.7. Haziran 2002 Toplantısı

Konseyin Haziran toplantısında görüşülen konular, aşağıda açıklandığı şekildedir;

• Konsey Ro-Ro yolcu gemilerinin özel denge gereksinimleri hakkındaki direktifle, yolcu gemilerinin emniyet kuralları ve standartlarıyla ilgili 98/18/EC direktifinde değişiklik yapılması hakkında ortak görüşe ulaşmış ve "Daimi Temsilciler Komitesi"ni Avrupa Parlamentosu'nun bu konudaki görüşünü almakla görevlendirmiştir.

• Konsey liman hizmetlerine, hizmet sağlayıcıların serbestçe katılımlarını sağlayacak taslak direktif üzerinde politik uzlaşmayı nitelikli çoğunlukla elde etmiştir. Hizmet sağlayıcıların, yetkilendirilme süreleri; limanda yapacakları

yatırımın cinsine ve limanın özelliklerine bağlı olarak en çok 10, 15 veya 36 yıl olarak tasarlanmıştır. Bu direktifin üye ülkelerin, sosyal güvenlik ve istihdam politikalarını etkilemeyeceği de vurgulanmıştır.

- Konsey 2003-2010 yılları arasında, taşımacılığın, karayollarından, çevreye en az zarar veren, demiryolu ve yakınyol taşımacılığına kaydırılması için parasal destek öngören "Marco Polo" projesi üzerinde görüşmelerini sürdürmüş ve bu konuda Avrupa Parlamentosu'nun görüşünün alınmasına karar vermiştir.

- Konsey "Beyaz Kitap" üzerinde görüşmelere devam etmiş, taşımacılığın demiryolu ve yakınyol deniz taşımacılığına kaydırılması kadar, karayolu taşımacılığında da gerekli yenileştirme ve yatırımlara devam edilmesi görüşünde olduğunu ortaya koymuştur.

- Konsey, Avrupa Ulaşım Ağı projesi hakkında "Daimi Temsilciler Komitesi"nin görüşmelere devam etmesi kararını vermiş ve projeyle ilgili 2004 yılında Avrupa Birliği'nin genişlemesini de göz önüne alan, 2020-2025 yıllarını kapsayacak bir raporun Komisyon tarafından sunulacağını belirtmiştir.

- Konsey Başkan Yardımcısı DE PALACIO tarafından Konsey'e, Komisyon'un IMO oturumlarına daha aktif olarak katılmasını öngören bir öneri sunulmuştur.

- Konsey Başkan Yardımcısı DE PALACIO, ABD'ne 11 Eylül 2001 tarihinde yapılan terörist saldırı üzerine, IMO'da, gemi ve limanların teröre karşı korunmalarıyla ilgili görüşmelerin başlatıldığı, bu konuda Birlik üyesi ülkeler arasında fikir birliği sağlanması ve Aralık 2002 tarihinde yapılacak uluslararası konferansa ortak bir görüşle katılınması gerektiğini belirtmiştir (EU Press Release, 2002b).

2.6.8. Ekim 2002 Toplantısı

Konseyin bu toplantıda aldığı kararlar;

• Karayolu taşımacılığının bir kısmının , yakınyol deniz taşımacılığı ve demiryolu taşımacılığına kaydırılmasını öngören "Marco Polo" projesine parasal destek sağlayacak taslak tüzüğün kabul edilmesi,

• Çin Halk Cumhuriyetiyle, AB arasında, deniz ticaretinde serbestlik esasına dayalı deniz ticaret antlaşmasının onaylanmasıdır (EU Press Release, 2002c).

2.6.9. Aralık 2002 Toplantısı

Konseyin Aralık toplantısında görüşülen konular daha çok PRESTIGE adlı tankerin 2002 yılının Kasım ayında İspanya'nın kuzeybatı sahilleri açıklarında batması sonucunda oluşan çevre kirliliği hakkında olmuştur;

• PRESTIGE tankerinin batmasıyla ilgili ;

< Konsey, Komisyonu, tek tekneli tankerlerin devre dışı bırakılmasının öne alınması ve yaşı 15 in üzerinde olan tankerlerin, yapısı ne olursa olsun, "Durum Değerlendirme Planı"na (Condition Assessment Scheme) göre denetlemeden geçmesi hakkında bir teklif hazırlamaya davet etmiştir. Komisyon'un hazırlayacağı teklifin en geç 1 Temmuz 2003 de kabul edileceği öngörülmektedir.

< Konsey, ağır yakıtların (heavy fuel Oil), Birlik liman ve karasularında sadece çift tekneli tankerlerle taşınmasını kabul etmiş ve üye ülkelerden mevzuatlarında gerekli değişiklikleri yapmalarını istemiştir. Bu konuda Avrupa Birliği'ne aday ülkeler ve Rusya'dan da benzer uygulamanın istenmesine karar verilmiştir.

< Konsey, ağır yakıtların tek tekneli tankerlerde taşınmaması kuralının, uluslararası kural haline getirilmesi ve MARPOL'de değişiklik yapılması hususunda üye ülkeleri çalışmalarda bulunmaya davet etmiştir.

< Konsey üye ülkelerden; 95/21/EC direktifi ve bu direktifi değiştiren diğer direktiflerin, en kısa zamanda ulusal mevzuatlarına uyumlaştırılmasını ve Paris Mutabakat Zaptı'na göre taraf ülkelerin söz verdikleri, % 25'lik denetim oranını mutlaka gerçekleştirmelerini, bu konudaki eksiklikleri (denetçi sayısı, ekipman, v.s) 1 Ocak 2003 ten önce tamamlamalarını istemiştir.

< Konsey, Komisyondan liman devleti kontrolü işlemlerini etkinleştirici ve yüksek riskli gemilerin denetleme aralıklarını, 12 aydan 6 aya düşürecek bir tasarı hazırlamasını istemiştir.

< Konsey, ilk yönetim kurulu toplantısını 4 Aralık 2002 tarihinde yapmış olan "Avrupa Deniz Emniyet Ajansı"ndan, çalışma programını en kısa sürede oluşturmasını ve deniz emniyetini arttırıcı çalışmalarına başlamasını istemiştir.

< Konsey üye ülkelerden, 2002/59/EC direktifinin 20. maddesine göre, en geç 1 Temmuz 2003 tarihine kadar, tehlikedeki gemilerin sığınabilecekleri liman ve kıyıları belirlemelerini ve bu konuda, IMO'nun hazırladığı rehbere katkıda bulunmalarını istemiştir.

< Konsey, üye ülkelerden, "Hassas Deniz Alanları" (SSA) ve "Özellikli Hassas Deniz Alanları"nı (PSSA) belirlemelerini ve bu konuda IMO nezdinde teklifte bulunarak, karar çıkarma konusunda çalışmalarını istemiştir.

< Konsey, üye ülkeleri; karasuları esas hattından 200 mil mesafeye kadar uzanan "Münhasır Ekonomik Bölge"leri içinde seyreden, 15 yaş üzerinde tek tekneli tankerlerle ilgili Uluslararası Deniz Hukuku'na uygun önlemler almaya davet etmiştir.

< Konsey üye ülkelerin, IMO'nun, deniz kirlenmesi tazmin fonunun bir tamamlayıcı fonla 1 milyar Euro'ya çıkartılmasıyla ilgili çalışmalarına katkıda bulunmalarını istemiş, bu başarılamadığı taktirde, Avrupa Birliği için tazmin fonunun üst tavanını 1 milyar Euro'ya çıkartacak bir tüzüğün 2003 yılı sonuna kadar kabul edileceğini bildirmiştir.

< Konsey, tanker kazalarına karşı üye ülkelerden, römorkör, yakıt temizleyici araçlar gibi gerekli araçları her zaman hazır bulundurmalarını ve üye ülkeler arasında bu gibi durumlarda eşgüdüm sağlayacak hazırlıkların yapılmasını istemiştir. Konsey aynı zamanda, yakıt taşımacılığında taraf olan petrol şirketleri, sigorta şirketleri gibi kuruluşların da kirliliği önleme çalışmalarına katılmaları için gerekli mevzuatın hazırlanması konusunu gündeme getirmiştir.

< Konsey, üye ülkeleri, CLC 2001 ve HNS sözleşmelerini , en kısa zamanda onaylamaları ve taraf olmaları konusunda teşvik etmiştir.

< Konsey üye ülkeler ve Komisyonu, IMO'nun tüm gemi tipleri için; geminin inşası sırasında büyük yakıt tanklarının çatma ve karaya oturma durumlarında hasar görmeyecek şekilde korunmalı yapılmaları kararını, Birlik müktesebatına uyumlaştırmak üzere çalışmalarda bulunmak üzere uyarmıştır.

< Konsey, kolay bayrak gemilerinin ihmalleri yüzünden meydana gelen kazaları azaltmak üzere, uluslararası kurallar ve deniz hukukunun tekrar gözden geçirilmesinin önemini belirtmiştir.

< Konsey, bayrak devletlerinin görevlerini uluslararası kurallara göre yerine getirmelerini sağlamak üzere, IMO tarafından , "Bayrak Devleti Kodu" ve "Zorunlu Model Denetleme Planı" hazırlama çalışmalarını desteklediğini vurgulamıştır.

< Konsey, Birliğe aday ülkeler ve Rusya'nın, Avrupa-Akdeniz Ülkeleri (EURO-MED) programı çerçevesinde, deniz emniyeti, çevre koruma ve liman devleti kontrolleri bakımından desteklenmesi için Komisyon'un geliştirdiği teknik işbirliği programlarını desteklediğini bildirmiştir.

• Konsey IMO tarafından, 2001 Ekim ayında kabul edilen, "Gemilerde Çevreye Zararlı Karina Kirlenmesini Önleme Sistemlerinin, Kontrolü Uluslararası Sözleşmesi" (AFS Convention) gereğince, zararlı karina boyalarının kullanılmasının yasaklanması hakkındaki tüzük teklifi üzerinde politik uzlaşmaya varmıştır. Teklifle; Birlik bayrağını taşıyan gemiler için 1 Temmuz 2003, diğer tüm gemiler içinse 1 Ocak 2008 tarihinden sonra deniz canlılarına zarar verecek karina boyalarının kullanımının yasaklanması amaçlanmaktadır.

• Konsey, Avrupa Parlamentosu ile, "Marco Polo" programına parasal destek sağlanması konusunda bir taslak tüzük hakkında politik uzlaşmaya varmıştır. Uzlaşma; programa, 2003-2006 yılları arasında 75 milyon Euro'luk bir kaynak ayrılmasını öngörmektedir.

• Konsey, GALILEO uydusunun gelişme safhasının başladığını ve Ortak İşletim (kamu-özel) Denetleme Kurulu'nun ilk toplantısını 25 kasım 2002 tarihinde yaptığını belirtmektedir.

• Konsey, Aralık toplantısının sonuç bildirgesinde, 15/16 Haziran 2001 Göteburg Konsey toplantısında belirtilen "Sürdürülebilir Ulaştırma" stratejisine göre çalışmaların devam ettiğini, taşımacılıkta, CO2 gazı yayılımı, çevre kirlenmesi, gürültü gibi etkileri en aza indirecek önlemler üzerinde çalışıldığını bildirmiştir (EU Press Release 2002d).

2.6.10. Mart 2003 Toplantısı

Mart 2003 toplantısında, Konsey;

• "Daimi Temsilciler Komitesi"ni, IMO'nun Aralık 2002 toplantısında kabul ettiği "Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu" (ISPS Code) üzerinde, Konsey'in Haziran 2003 oturumunda politik bir karara varılabilmesi için, gerekli çalışmaları yapmak üzere görevlendirmiştir.

• Haziran 2003 toplantısında Avrupa Parlamentosu ile uzlaşmaya varabilmek için, petrol taşımacılığında çift tekneli tanker kullanılmasının öne alınması hususunda taslak tüzüğü kabul etmiştir. Tüzüğe göre;

< AB bayrağı taşıyan, 1. kategoriye giren tek tekneli tankerler, en erken 2003, en geç 2005 , 2. ve 3. kategoriye giren tek tekneli tankerler ise, en erken 2003, en geç 2010 yılında devre dışı bırakılacaklardır. Avrupa Birliği limanlarına gelen üçüncü ülkelere ait tankerlerden de bu kurala uymaları istenecektir.

< 2. ve 3. kategoriye giren tankerlerden OPA-90 gereklerine uyanlar, 2015 yılına veya 25 yaşına kadar çalışabilecekler ancak 15 yaş üzerindeki tankerler, "Durum Değerlendirme Planı" (CAS) gereklerini yerine getireceklerdir.

< Ağır yakıtların tek tekneli tankerlerle taşınmaması teklifi hakkında iki senelik bir geçiş süresi tanınmıştır. Baltık denizinde ağır yakıt taşıyan tek tekneli tankerler, buz durumuna göre inşa edilmiş olmak zorundadırlar. Geçiş süresince ağır yakıt taşıyan tek tekneli tankerler, yakıtı merkez tanklarında taşıyacaklardır. Bu konuda Konsey tarafından hazırlanmış bir tasarı, IMO' nun, "Deniz Çevresini Koruma Komitesi" (MEPC) ne, Komitenin Haziran 2003 tarihindeki toplantısında sunulacaktır.

• Konsey Başkan Yardımcısının sunduğu, gemilerin sebep olduğu kirlilik hakkındaki direktif taslağını incelemiştir. Taslak, kasıtlı deniz kirletilmesini "cürüm" olarak nitelemekte, bu suçun işlenmesi durumunda verilecek cezaları belirlemektedir. Komisyon, taslağı teknik hususların görüşülmesi için "Daimi Temsilciler Komitesi" ne havale etmiştir.

• "Gemiadamlarının Asgari Eğitimleri" hakkındaki taslak direktif üzerinde Komisyonla uzlaşmaya varmıştır. Direktif, üçüncü ülkelerin belgelerinin Birlik tarafından tanınmasıyla ilgili işlemleri basitleştirmek ve Birlik içinde, bir merkez tarafından yürütülen yeknesak bir uygulamayı sağlamak üzere 2001/25/EC direktifinde değişiklik yapmak üzere hazırlanmıştır. Direktifin uygulanmasında, gerek Komisyon, gerekse "Avrupa Deniz Emniyet Ajansı"nın başlangıç aşamasında yetersiz kalacağı belirtilmekte, bu konuda üye ülkelere büyük iş düşeceği vurgulanmaktadır. Tasarının amacı, SOLAS ve STCW sözleşmelerinin hükümleri doğrultusunda, üçüncü ülkelerin, Belgeler, "ortak dil" ve "gemi-sahil" haberleşmesi konusunda sözleşme hükümlerine uyumlarının denetlenmesidir.

• Çin Halk Cumhuriyeti ile, Birlik arasında "Sivil Küresel Seyir Uydu Sistemi" (GNSS) konusunda işbirliği görüşmelerinin başlatılması hakkında bir direktifi kabul etmiştir.

• İspanya, Fransa, İrlanda, Portekiz ve Birleşik Krallığın, "Özellikli Hassas Deniz Alanları"nın (PSSA), belirlenmesi ve ilan edlmesi için IMO'ya yaptıkları başvuruyu desteklemektedir. Başvuruda, anılan beş ülke, sahillerinin "Özellikli Hassas Deniz Alanları" ilan edilmesini istemiştir.

• Birlik ülkelerinin, yakıt kirlenmesi tazmin fonunun arttırılması konusunda IMO nezdinde yaptıkları çalışmayı desteklediğini bildirmiştir (EU Press Release, 2003).

2.7. TÜRKİYE'NİN AB'NE KATILIM BAŞVURUSU SONRASINDA DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN UYUM SORUNLARI

Her ne kadar Türkiye'nin AB'ne uyumu konusunda yazılmış ilk yıllık ilerleme raporu 1998 yılında yayımlanmışsa da, konunun güncelleşmesi ve uyum konusunda yoğun çalışmaların başlaması, 1999 Helsinki Zirvesinde Türkiye'nin AB tarafından aday ülke olarak ilan edilmesi, 2001 yılında , Türkiye için Katılım Ortaklığı belgesinin hazırlanması ve bu belgeye karşılık Türkiye'nin "Avrupa Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı"nı AB'ne sunmasından sonra olmuştur.

Türkiye, 14 Nisan 1987 tarihinde AB'ne tam üye olmak üzere başvuruda bulunmuştur. 5 Şubat 1990 tarihinde Birliğin Bakanlar Konseyi başvuruya olumsuz cevap vermiştir (Seyidoğlu, 2003; 273).

12-13 Aralık 1997 tarihinde yapılan Lüksemburg Avrupa Birliği Zirvesinde, On orta ve doğu Avrupa ülkesiyle, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi için 1998 Mart tarihinde katılım müzakerelerine başlanılması öngörülmüştür. Aynı zirvede Türkiye'nin politik ve ekonomik olarak katılım yeterliliğinde olmadığı belirtilerek, Türkiye için katılım yolunda bir strateji hazırlanması ön görülmüştür (EU Presidency Conclusion,1997).

Avrupa Birliği tarafından, önce her ülkeye Avrupa Birliği'ne uyumda öncelikleri belirleyen "Katılım Ortaklığı" belgesi , daha sonra uyum için geliştirilmiş Avrupa Birliği fonlarından eşit bir şekilde faydalanılmasını sağlayacak finansal alt yapı tüzüğü hazırlanmaktadır.

11-12 Aralık 1999 tarihinde yapılan Helsinki Avrupa Birliği Zirvesinde, Türkiye "aday ülke" olarak kabul edilmiştir. Zirve sonunda yayımlanan başkanlık bildirisinde, katılım yolundaki çalışmalarında Türkiye'nin de diğer aday ülkelerle birlikte, tek bir mali yardım programı altında, Birliğin katılım yardımlarından faydalandırılacağı, hazırlanacak "katılım ortaklığı" belgesinde belirlenecek öncelik sırası ve Avrupa Müktesebatına uyum için hazırlanacak "Avrupa Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı" yönünde çalışmaların yürütülmesi gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca, Komisyon'dan Türkiye'nin katılım yardımlarından yararlanması hakkında altyapı oluşturacak tüzük hazırlaması istenmiştir (EU Presidency Conclusion,1999).

11 Nisan 2000 tarihinde, Türkiye-Avrupa Birliği Ortaklık Konseyi toplantısında, uyum konusunda 8 adet uzmanlık alt komiteleri kurulması kararlaştırılmıştır (OJL 138,2000, 28-29). Bu komitelerden 6. sı "Ulaşım, Çevre ve Enerji (Trans-European ulaşım ağı dahil)" komitesidir. Bu komiteler, Ortaklık Konseyi direktifi altında çalışan, karar verme yetkisi olmayan komitelerdir.

7, 8 ve 9 Aralık 2000 tarihinde yapılan Avrupa Zirvesinin başkanlık sonuç bildirgesinde, Türkiye'nin katılım yolunda yaptığı çalışmalar övülmekte ve, "Katılım Ortaklığı" ve buna temel teşkil edecek tüzüğün hazırlanmasında anlaşma sağlanması nedeniyle duyulan memnuniyet belirtilmektedir. Aynı zamanda, Türkiye'nin, "Katılım Ortaklığı" belgesindeki öncelikleri göz önüne alarak hazırladığı "Avrupa Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı"nın bir an önce sunulması istenmektedir (EU Presidency Conclusion, 2000).

2.7.1. Katılım Ortaklığı Belgesi ve Denizcilik İdaresinden İstenenler

Türkiye'nin katılım öncesi izleyeceği stratejiyi belirleyecek ve "Katılım Ortaklığı Belgesi" ne temel olacak çerçeve konsey tüzüğü, 26 Şubat 2001 tarihinde hazırlanmıştır (OJ L 58, 2001; 1-2).

Tüzükte, Türkiye'ye katılım öncesi, özellikle orta nitelikte önceliklerin yerine getirilmesi için faydalı olacak "Katılım Ortaklığı Belgesi"nin esasları açıklanmakta ve katılım öncesi yardım konusuna değinilmeyeceği belirtilmektedir. Türkiye'nin katılım öncesinde alacağı yardımların, Birlik sözleşmesi madde 308 gereği Birlik programlarına katılma şeklinde olacağı vurgulanmaktadır.

Katılım Ortaklığı Belgesi, Konsey kararı olarak 8 Mart 2001 tarihinde kabul edilmiş ve 24 Mart 2001 tarihinde AB resmi gazetesinde yayımlanmıştır (OJ L 85, 2001;13-23).

Belgede, Türkiye'nin deniz taşımacılığı konusunda Avrupa Birliği'ne uyumda, yapması gerekli çalışmalar, kısa ve orta vadeli olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Kısa vadeli yapılması gereken işlerin 2001 yılı sonuna kadar tamamlanması istenmektedir. Orta vadeli işlerse, bir seneden uzun sürebilecek çalışmalar olarak nitelenmekte ve mümkünse bu konularda 2001 yılı içinde çalışmalara başlanması istenmektedir.

Kısa vadede;

- Avrupa Birliği, taşımacılık mevzuatına uyum konusunda, bir programın kabul edilmesi,

• Deniz güvenliği standartlarıyla ilgili kanunların Avrupa Birliği kanunlarıyla uyumlaştırılmalarına başlanması, bunların uygulanması ve emniyet standartlarının güçlendirilmesi,

• Deniz taşımacılığında, klas kuruluşlarının gözetimi , yetkilendirilmesi ve Türk sicilli gemilerin performanslarının iyileştirilmesi hakkında bir çalışma planının kabul edilmesi,

• Denizcilik idaresinin özellikle, bayrak devleti konusunda güçlendirilmesine başlanması,

Orta vadede;

• Özellikle deniz emniyeti konusunda, ilgili kanunların etkin olarak uygulanmasının sağlanması,

• Türk Deniz Ticaret Filosu'nun, teknik özelliklerinin Avrupa Birliği iç pazarıyla tam bütünleşmeyi sağlayacak şekilde geliştirilmesi istenmektedir.

Katılım öncesi yapılacak yardımlar konusundaysa; aday ülkelere ayrılan MEDA program payından senede %15'lik bir kısımla, gümrük birliği ilişkilerinin güçlendirilmesi için 2000 yılından sonra senede 5 milyon EURO'luk bir yardım öngörülmektedir. Diğer taraftan yine Türkiye'nin ekonomik ve sosyal gelişmesine yardımcı olacak senede 45 milyon EURO'luk bir yardım tüzüğünün hazırlanmakta olduğu belirtilmektedir. Yine Katılım Ortaklığında, Komisyon tarafından "Türkiye için Katılım Öncesi Stratejisi" başlığı altında bütün yardımları tek bir tüzük altında toplayacak çalışmaların devam ettiği belirtilerek, bu tüzüğün kabul edilmesinden sonra, Türkiye'nin PHARE programından da yararlandırılacağı vurgulanmaktadır.

Katılım Ortaklığı belgesinin uygulanması, ve müktesebatın uyumlaştırılması çalışmaları, katılım müzakerelerinin başlayıp başlamamasına bakılmaksızın, ortaklık sözleşmesinde belirtilen şartlara göre yapılacaktır. Katılım Ortaklığı belgesinin ilgili

bölümleri, konusuna göre ilgili Alt komitelerde tartışılacak, Ortaklık Komitesinde ise tüm konularda sağlanan ilerlemeler üzerinde görüşmeler yapacaktır.

2.7.2. Ulusal Program

"Avrupa Birliği Müktesabatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı" Bakanlar Kurulu'nun 19 mart 2001 tarihindeki toplantısında kabul edilerek, 24 Mart 2001 tarihinde resmi gazetede yayımlanmıştır (RG, 24352, 2001;1-738).

Ulusal Program 26 Mart 2001 tarihinde Avrupa Komisyonu'na sunulmuştur.

Ulusal Programın birinci cildinin 193-198. sayfaları arasında, denizyolu taşımacılığında mevcut durum özetlenmekte, TAIEX tarafından bildirilen, sorumlu kuruluşlarca değerlendirilmeyen 98/295/EC ve 98/41/EC numaralı konsey direktifleri belirtilmekte, Türk mevzuatının mevcut durumu verilerek, kısa ve orta vadede yerine getirilmesi sözü verilen yapılması gerekli uyum çalışmaları ve bu çalışmaların yapılabilmesi için gerekli ek personel, yatırımlar ve eğitim gereği vurgulanmaktadır (RG, 24352, 2001; 193-198).

Ulusal programın ikinci cildi olan "Avrupa Müktesebatı"nın 605-607. sayfaları arasında Avrupa Topluluğu Denizcilik Müktesabatına ait 36 adet direktif, tüzük, karar yer almaktadır. İkinci cildin 608. sayfasında, deniz taşımacılığına ait ulaştırma ekleri olarak, 718/99/EC konsey kararı ve 805/99/EC komisyon tüzüğü yer almaktadır (RG, 24352, 2001; 605-608).

2.7.2.1. Ulusal Programda Mevcut Durum

Mevcut durumun sunuluşunda;

• Denizcilik sektörünün, temel alanlarının; yük ve yolcu taşımacılığı, gemi inşa, liman hizmetleri, denizcilikle ilgili yardımcı hizmetler, yat turizmi olduğu,

• Türkiye'nin deniz ulaşımına yaklaşımının; Avrupa Birliği'nde olduğu şekilde, serbest, adil ve rekabete dayalı, bazı ulusal kısıtlamalar dışında, en serbest sektör olduğu,

• Sektör içinde düzenli hat taşımacılığının gelişen bir faaliyet alanı olduğu ve Türkiye'nin "Birleşmiş Milletler Düzenli Hat Konferansı Hareket Kodu"nu, (Liner Conference Code) imzalamış, ancak onaylamamış olduğu,

• Limanların etkin ve verimli kullanımlarının sağlanması için, şimdiye kadar, Türkiye Denizcilik İşletmelerine ait yedi limanın, işletme hakkı devri suretiyle özelleştirildiği,

• Türk denizcilik faaliyetlerinin hukuki dayanağının 1959 tarihli, Türk Ticaret Kanunu olduğu, bu kanuna göre yalnız Türk bayrağı çekme hakkı bulunan gemilerin, Türk gemisi sayılacağı, Türk Ticaret Kanunu'nun, Avrupa Birliği Kanunlarına uyum çalışmalarının Adalet Bakanlığı bünyesinde başlatıldığı, Türk karasularındaki deniz taşımacılığı ile, limanlarda verilen hizmetlerin, 815 numaralı "Kabotaj Kanunu"na göre düzenlendiği, Türk Deniz Ticaret Filosu'nun rekabet gücünü arttırmak ve bayraktan kaçışı önlemek üzere, 1999 yılında "Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu"nun yürürlüğe konulduğu, bu düzenlemeyle Türk Deniz Ticaret Filosunun gençleştirilmesinin sağlanacağı,

• Denizde can, mal, çevre ve seyir güvenliliğinin sağlanması konusunda, SOLAS 74, MARPOL 73/78, Ek I-II-IV, LL 66, COLREG 72, STCW 78/95, TONNAGE 69 sözleşmelerine taraf olunduğu,

• Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO), A 739(18) sayılı, "İdare Adına Hareket Edecek Teşkilatların Yetkilendirilmesi" ile ilgili kararı uyarınca; American Bureau of Shipping (ABS), Bureau Veritas (BV), Det Norske Veritas (DNV), Germanisher Lloyd (GL), Lloyd Register of Shipping (LR), Nippon Kaiji Kyokai (NKK), Registro Italiano Navale (RINA), Korean Register of Shipping (KRS), Russian Maritime Register of Shipping (RMRS), Türk Lloyduna (TL), sertifikalandırma ve sörvey yetkisinin verildiği,

• Türk siciline kayıtlı gemilerin, sertifikaları geçerli dahi olsa, "genişletilmiş sörvey" uygulamasına tabi tutulmaları uygulamasının başlatıldığı, liman devleti olarak, "Akdeniz Liman Devleti Kontrolü Mutabakat Zaptı" ile "Karadeniz Liman Devleti Kontrolü Mutabakat Zaptı"nın imzalanarak, Türk limanlarına gelen gemilerin en az %15'nin denetimden geçirilmesinin taahhüt edildiği, "Akdeniz Liman Devleti Kontrolü Mutabakat Zabtı"nın uygulanmaya başlamış olduğu, "Karadeniz Devlet Kontrolü Mutabakat Zabtı"nın, 12.12.2000 tarihli resmi gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiş olduğu,

• 1 Temmuz 1998 tarihinden itibaren, bir kısım gemiler için uygulanması zorunlu olan "Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodu" gereklerinin uygulanmasının sağlandığı ve bu konuda gerekli kontrollerin yapıldığı, diğer tip gemiler için 1 Temmuz 2002 de yürürlüğe girecek kod uygulaması gerekleri için hazırlıkların devam ettiği, SOLAS 74, MARPOL 73/78 sözleşmelerinin değişikliklerine taraf olunmamakla beraber, uluslararası sefer yapan gemilere, bu değişiklik gereklerinin uygulandığı,

• Yetkilendirilmiş klas kuruluşlarının idare namına;

< Tehlikeli Yük Taşıyan Gemiler İçin Özel Gereksinimlere Uygunluk Sertifikası,

< BHC Kodu, Tehlikeli Kimyasalların Dökme Olarak Taşınmasına İlişkin Sertifika,

< Sıvılaştırılmış Gazların Dökme Olarak Taşınması Sertifikası,

< GC Koda Göre Sıvılaştırılmış Gazların Taşınmasına İlişkin Sertifika,

< Katı Dökme Yükler İçin Güvenli Operasyon Koduna Uyum Belgesi,

< Yük İstifi ve Güvenliği İçin Güvenli Operasyon Koduna Uygunluk Belgesi,

< Güvertesinde Kereste Yükü taşıyan Gemiler İçin, Güvenli Operasyon Koduna Uygunluk Belgesi, verebileceği,

• Seyir emniyetiyle ilgili yatırım ve projelere devam edildiği, "Türk Boğazları Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi" proje ihalesinin tamamlandığı, acil

müdahale ve kılavuzluk istasyonlarının, gerekli romörkör, seyir yardımcıları, ve fenerlerin inşalarının planlanıp başlatıldığı,

• Türkiye'nin ana limanlarında, atık alım tesislerinin kurulduğu, gemilerden sıvı ve katı atıkların yüzer araçlarla alınması hakkında ulusal mevzuat hazırlanması çalışmalarının devam ettiği, MARPOL 73/78'e göre özel alan olarak kabul edilmiş; Akdeniz ve Karadeniz'i kirlilikten korumak üzere, "Akdeniz'i Çevre Kirlenmesinden Koruma Sözleşmesi" (Barselona Sözleşmesi 1976) , eki acil durum protokolü ve bu protokole göre oluşturulan "REMPEC" çalışmalarının izlendiği, "Karadeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi" (Bükreş Sözleşmesi) gereğince oluşturulması düşünülen, Karadeniz'deki kazalara karşı, acil durum müdahale planları üzerinde çalışmaların devam ettiği,

• Gemilerden kaynaklanan petrol kirliliği hasarlarının karşılanması için;

< Petrol Kirliliği Zararlarından Doğan Sivil Sorumluluklar Hakkında Uluslararası Sözleşme (CLC 69), 1992 protokolü,

< Petrol Nedeniyle Kirlenmeden Doğan Zararlar İçin Uluslararası Tazminat Fonu Kurulmasına Dair Sözleşme (FUND 71) 1992 Protokolüne,

< Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliğine Dair Uluslararası Sözleşmesine (OPRC 90), taraf olma çalışmalarının tamamlanmış olduğu ve resmi gazetede yayımlanmasının beklendiği,

• Türkiye Cumhuriyeti'nin 20 Nisan 1989 tarihinden beri STCW sözleşmesine taraf olduğu ve bu tarihten beri "Gemiadamlarına Yönelik Türk Mevzuatı"nın STCW'ye göre düzenlenmiş olup, ilgili AB mevzuatıyla geniş ölçüde uyumlu olduğu, Gemiadamları Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Esaslarını İçeren "Ulusal Rapor"un, STCW Bölüm IV, Hüküm ve Madde A Bölüm 1/7 ye göre hazırlanarak IMO Genel Sekreteryasına sunulduğu belirtilmektedir.

2.7.2.2. Değerlendirmesi Yapılmayan AB Müktesebatı

Ulusal Programın 1. cildinde, sayfa 195'da, "AB Müktesebatı" başlığı altında yazılan, TAIEX tarafından verildiği ve sorumlu kuruluşlarca değerlendirilmesinin yapılmadığı belirtilen bir adet komisyon kararı (98/295/EC) ve bir adet konsey direktifi (98/41/EC), Programın 2. cildinde, 606 ve 607. sayfalarında da verildiğinden ayrıca incelenmemiştir.

2.7.2.3. Türk Mevzuatının Mevcut Durumu

Ulusal Programın 1. cildi, sayfa 196 da AB ile uyumlaştırılması istenilen Türk denizcilik mevzuatının mevcut durumu mevzuat başlıkları olarak verilmiştir. İlgili Türk denizcilik mevzuatının ayrıntıları aşağıda belirtildiği gibidir;

2.7.2.3.1. 29.04.1926 Tarih ve 815 Sayılı Kabotaj Kanunu

1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türk karasuları içinde, yük ve yolcu taşımacılığı ile yapılacak tüm hizmetler ve ekonomik çıkarlardan, Türk bayraklı gemilerin yararlanabileceği hükümlerini içerir, madde 4 de, istisnai durumlarda, hükümetin izniyle geçici olarak yabancı uzman ve personel istihdam edilebileceği belirtilmiştir (BDM, 1998a; 17).

2.7.2.3.2. 06.03.1980 Tarih ve 8/522 Sayılı SOLAS'ın Onaylanmasına Dair Kanun

19 Kasım 1965 tarihli ve 6/5520 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Denizde Can Emniyeti Sözleşmesinin yerine kaim olmak üzere, IMCO (Hükümetlerarası Danışsal Denizcilik Teşkilatı)'nın 21 Ekim - 1 Kasım 1974

tarihleri arasında Londra'da düzenlediği Konferansta kabul edilen, "Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi"nin, 25 mayıs 1980 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere onaylanması;Bakanlar Kurulunca 6/3/1980 tarihinde kararlaştırılmıştır (RG, 1980; 16998).

2.7.2.3.3. 03.05.1990 Tarih ve 90/442 Sayılı MARPOL Ek I-II'nin Onaylanmasına Dair Kanun,

"Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL-73 Sözleşmesi)", Sözleşmeyi tadil eden Protokol (MARPOL-78 Protokolu) ve anılan protokole ilişkin, I, II ve V numaralı ekler ile 1984, 1985, 1987 tarihlerinde yapılan değişikliklere Türkiye Cumhuriyeti'nin katılması, Bakanlar Kurulunca 3/5/1990 tarihinde kararlaştırılmıştır (RG, 1990; 20558).

2.7.2.3.4. 10.06.1946 Tarih ve 4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun

Beş bölümden ibarettir;

- Birinci bölüm, "Tarifler ve Ticaret Gemilerinin Teknik Nitelikleri" başlığını taşır. "Yola Elverişlilik", "Denize Elverişlilik" ve diğer gerekli tanımları verir.
- İkinci Bölüm, "Denizde Yolculuk Emniyeti" başlığını taşır. Yükleme markası yeri ve işaretlenme zorunluluğu, Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü kurallarına uyma zorunluluğu, çatma durumunda, diğer gemiye yardım zorunluluğu, tehlikeli maddelerin taşınmasında yerine getirilmesi gerekli zorunlulukları belirtir.
- Üçüncü bölüm, "Denizde Can Kurtarma" başlığını taşır. Denizde tehlike içinde bulunanlara yardım etme zorunluluğundan bahseder.
- Dördüncü bölüm, "Ceza Hükümleri" başlığını taşır.

• Beşinci bölüm, "Türlü Hükümler" başlığını taşır. Değişme, yürürlüğe giriş gibi hususları içerir.

Kanun 1956, 1981, 1988 tarihlerinde çeşitli değişikler görmüştür (BDM,1998a; 21-27).

2.7.2.3.5. 14.04.1928 Tarih ve 618 Numaralı Limanlar Kanunu

Liman ve kıyı bölgelerinde yapılacak işleri düzenleyen bir kanundur. Limanların işletilmesi hükümet gözetiminde ve devletin de hissesinin bulunduğu "anonim şirketler"e bırakılmıştır. Liman ve kıyılarda, "Liman Başkanları"nın onayı olmadan yapılaşma yasaklanmıştır (BDM, 1998a; 13-16).

2.7.2.3.6. Liman Tüzük ve Yönetmelikleri

İstanbul liman tüzüğü, 24.07.1996 tarih ve 96/8442 numaralıdır. Liman tüzükleri bulunan diğer limanlar; Trabzon, Giresun, Samsun, Zonguldak ve İzmir'dir (BDM, 1998a; 437-459).

2.7.2.3.7. 31.12.1956 Tarih ve 8250 Sayılı Gemi Sicil Nizamnamesi

Gemilerin, Türk Ticaret Kanunu'nun 839. maddesine dayanarak oluşturulan on Türk limanında bulunan "Gemi Sicil Daireleri"ne kayıt esaslarını belirleyen bir tüzüktür. Onbir fasıldan oluşmuştur;

• Birinci fasıl "Sicil Daireleri ve Memurları",

• İkinci fasıl "Gemilerin Tescili",

• Üçüncü fasıl "Hukuki Münasebetlerin Tescili",

• Dördüncü fasıl "Sicillerin Umumi Olarak Tertibi",

• Beşinci fasıl "Gemi Sicilinin Tutulması",

• Altıncı fasıl "Gemi Sicili",

• Yedinci fasıl "Gemi Evrakı",

• Sekizinci fasıl "İnşa Halindeki gemilere Mahsus Sicil",

• Dokuzuncu fasıl, "Usul Hükümleri",

• Onuncu fasıl "Çeşitli Hükümler",

• Onbirinci fasıl "İntikal Hükümleri ve Son Hükümler" başlıklarını taşır (BDM, 1998a; 347-375).

2.7.2.3.8. 29.05.1959 Tarih ve 6762 Sayılı Türk Ticaret Kanununun Deniz Ticaretiyle İlgili Kısmı

Türk Ticaret Kanunu'nun 4. kitabı "Deniz Ticareti" ne ayrılmıştır. Bu bölümde 7 fasıl vardır. Her fasıl, alt başlıklar olarak, kısım ve ayırımlardan oluşur..

Dördüncü Kitap, Birinci fasıl "Gemi" başlığını taşır,

1.kısım, "Umumi Hükümler", 2. kısım "Bayrak", 3. kısım "Gemi Sicili",

4. kısım "Mülkiyet ve Diğer Ayni Haklar" başlıklarını taşımaktadır.

4. Kısımda altı ayırım bulunmaktadır; 1. ayırım "Umumi Hükümler", 2. ayırım "Gemi İpoteğinin Tescili ve Muhtevası", 3. ayırım "Gemi İpoteğinin Paraya Çevrilmesi", 4. ayırım "Gemi İpoteğinin Devri, Tadili ve Düşmesi", 5. ayırım "İnşa Halinde Gemiler Üzerinde İpotek" 6. ayırım "İntifa Hakkı" başlıklarını taşımaktadır.

• Dördüncü kitap, 2. fasıl "Donatan ve Donatma İştiraki" başlığını taşır.

• Dördüncü kitap, 3. fasıl "Kaptan" başlığı altındadır.

• Dördüncü kitap, 4. fasıl "Deniz Ticaret Mukaveleleri" başlığını taşır. Dördüncü fasıl, 4 kısma ayrılmıştır;

Birinci kısımda "Eşya Taşıma (Navlun) Mukaveleleri" başlığı altında, 1. ayırım "Umumi Hükümler", 2. ayırım "Yükleme ve Boşaltma", 3. ayırım "Taşıyanın Mesuliyeti ve Hakları", 4. ayırım "Yolculuğun Başlamasına veya Devamına Engel Olan Sebepler", 5. ayırım "Konşimento" konularını kapsar.

İkinci kısım "Yolcu Taşıma Mukavelesi", üçüncü kısım "Denizaşırı Satış Mukaveleleri", dördüncü kısım "Deniz Ödüncü Mukavelesi" başlıklarını taşımaktadır.

• Dördüncü kitap, beşinci fasıl "Deniz Kazaları" başlığı altında üç kısımdan oluşmuştur. 1. kısım "Müşterek ve Hususi Avaryalar", 2. kısım "Çatma", 3. kısım "Kurtarma ve Yardım" başlıklarını taşır.

•Dördüncü kitap, altıncı fasıl "Gemi Alacaklıları ve Yük Alacaklıları",

•Dördüncü kitap, yedinci fasıl "Müruruzaman" başlıkları altında toplanmıştır (BDM, 1998a; 35-162).

Türk Ticaret Kanunu'nun beşinci kitap ise "Sigorta Hukuku" ile ilgilidir. Beşinci kitabın, dördüncü faslı "Denizcilik Rizikolarına Karşı Sigortalar" başlığını taşımaktadır.

Dördüncü fasıl yedi kısımdan oluşmuştur.

Birinci kısım, "Umumi Hükümler", 2. kısım, "Mukavelenin Yapıldığı Sıradaki İhbar Mükellefiyeti", 3. kısım, "Sigortalının Sigorta Mukavelesinden Doğan Borçları". 4. kısım, "Rizikonun Şümulü", 5. kısım, "Zararın Şümulü", 6. kısım

"Zararın Ödenmesi", yedinci kısım, "Çeşitli Hükümler" başlıklarını taşımaktadır (BDM, 1998a; 183-222).

2.7.2.3.9. 1993 Tarih ve 2872 Sayılı Çevre Kanunu ve İlgili Yönetmelikler

Hava, kara, akarsu, göl ve denizlerin kirlenmesini önlemek için oluşturulmuş bir kanundur. Kanunun ana fikri "kirlenmeye sebep olanın temizleme masraflarını ödeyeceği" şeklindedir. 22. madde, denizlerin gemiler tarafından kirletilmesi durumunda ödenecek ceza miktarlarıyla ilgilidir. 24. madde de ise, cezaların Büyükşehir belediye hudutları içinde, belediyelerce, dışında "Sahil Güvenlik Komutanlığı"nca tahsil edileceği belirtilmektedir.

Kanun, yürürlüğe girdiği günden bu yana bir çok değişikliğe uğramıştır. Bu değişikliklerden en önemlisi; "Çevre Kirliliği Önleme Fonu"nun, 21.02.2001 tarihinde, 4629 numaralı kanunun 6. maddesi gereğince ortadan kaldırılması ve ceza gelirlerinin, Büyükşehir belediye başkanlığı ile Çevre Bakanlığı Merkez Saymanlığı arasında paylaştırılmasıdır (BDM, 1998a; 273-283).

19623 numaralı ve 03.11.1987 tarihinde yürürlüğe giren " Gemi ve Deniz Araçlarına Verilecek Cezalarda Suçun Tespiti ve Cezaların Kesilmesi Usulleriyle Kullanılacak Makbuzlara Sair Yönetmelik" sekiz bölümden oluşmuştur;

Birinci bölüm "Amaç, Kapsam, Dayanak, Tanımlar, İlkeler", ikinci bölüm, "İdari Ceza Vermeye Yetkili Amirler", üçüncü bölüm, "Gemi ve Deniz Vasıtalarına Verilecek İdari Cezalar", dördüncü bölüm, "Kontrol ve Tespit Ekipleri", beşinci bölüm, "Suçun Tespiti", altıncı bölüm, "Cezanın Kesilmesi Usulleri", yedinci bölüm, "Makbuzlar" başlıklarını taşır.

Yönetmeliğin Ekinde, "150 Gros Ton ve Daha Büyük Tankerler ile 400 Gros Ton ve Daha Büyük Yük Gemileri İçin Kirlenme Kontrol Formu" (A) ile, "150 Gros Tondan Tondan Küçük Tanker ve 400 Gros Tondan Küçük Yük Gemileri İçin Kirlenme Kontrol Formu" (B) yer almaktadır (BDM, 1998a; 658-675).

2.7.2.3.10 05.04.1983 Tarih ve 2813 Sayılı Telsiz Kanunu

Kanunun denizcilikle ilgili maddeleri 21 ve 22 maddelerdir. 21. maddede sahil telsiz istasyonlarını kurma ve işletme yetkisinin, "Posta, Telgraf ve Telefon İşletmesi Genel Müdürlüğü"ne ait olduğu belirtilmekte, 22. maddede ise, hava ve deniz taşıtlarıyla, sahil istasyonlarında, bulundurulması gerekli telsiz cihazları ve bunların özellikleriyle, işletilme şartlarının Yönetmeliklerle belirleneceği, Yönetmelikte belirtilen miktar ve teknik özellikte cihaz bulundurmayan deniz ve hava taşıtlarının sefere çıkmasına izin verilmeyeceği vurgulanmaktadır (BDM, 1998a; 272).

2.7.2.3.11. 06.11.1998 Tarih ve 23515 Sayılı Resmi Gazetede Yayımlanan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü

Tüzük, Türk Boğazları ve Marmara Denizini, kuzey ve güneyden gelerek geçen gemilerin, emniyet ve seyir düzeni ile ilgili düzenlemeleri belirtmektedir. Ana başlık olarak yedi bölüme ayrılmıştır;

- Birinci Bölüm; Amaç, Kapsam ve Tanımlar,
- İkinci Bölüm; Genel Hükümler,
- Üçüncü Bölüm; İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan Geçiş,
- Dördüncü Bölüm; Türk Boğazları İçin Ortak Hükümler,
- Beşinci Bölüm; İstanbul Boğazı Deniz Trafik Ayırım Düzenine İlişkin Kurallar,

• Altıncı Bölüm; Çanakkale Boğazı Deniz Trafik Ayırım Düzenine İlişkin Kurallar,

• Yedinci Bölüm;Çeşitli Hükümler, başlıklarını taşımaktadır.

Eklerinde ise;

EK-1 Trafik Ayırım Düzenleri

EK-2 İstanbul Boğazı Bölgesi Kuzey Girişi Demirleme Yerleri,

EK-3 İstanbul Boğazı Bölgesi Güney Girişi Demirleme Yerleri,

EK-4 Çanakkale Boğazı Bölgesi Kuzey Girişi demirleme Yerleri,

EK-5 Çanakkale Boğazı Bölgesi içi (Karanlık Liman) Demirleme Yerleri,

EK-6 Çanakkale Boğazı Bölgesi Güney Girişi Demirleme Yerleri,

bulunmaktadır (BDM, 1998a; 460-500).

2.7.2.3.12. 21.12.1999 Tarihli, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu

16.12.1999 tarihinde kabul edilmiş, 4490 sayı numarası ile resmi gazetede yayımlanmıştır (RG, 1999; 23913).

Getirdiği yenilikler bakımından Türk Deniz Ticaret Filosu'nun rekabet gücünü arttırıcı niteliktedir. Kanunun önemli maddeleri;

• *"Türkiye`de mukim Türk ve yabancı uyruklu gerçek kişiler ile Türkiye`de Türk mevzuatına göre kurulmuş şirketlere ait gemiler ve yatlar Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil ettirilebilir. Yurt dışından finansal kiralama yoluyla temin edilecek gemiler ve yatlar Türk Uluslararası Gemi Sicilinin özel bir sütununa kaydolunur."*

• *"Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil edilen gemiler ve yatlar Türk Bayrağı çekerler."*

• *"Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil edilen gemilerde ve yatlarda donatanın yabancı veya Türk olmasına bakılmaksızın kaptanın Türk vatandaşı olması esastır. Donatanın Türk vatandaşı olması halinde ise ayrıca diğer gemi ve yat personel sayısının en az %51`i; için Türk vatandaşı olma şartı aranır."*

• *"Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemilerin ve yatların sahiplerinden aşağıdaki harçlar ayrıca tahsil olunur"*

a) Kayıt harcı: 10 000 ABD Doları karşılığında Türk parasına ilave olarak, her bir net ton için 1 ABD Doları karşılığı Türk Lirası alınır. Bakanlar Kurulu bu miktarı on katına kadar artırmaya yetkilidir.

b) Yıllık tonaj harcı:Gemilerden Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı olduğu her takvim yılı için, her net ton başına 1 ABD Doları karşılığı Türk Lirası alınır. Bu harç Ocak ve Temmuz aylarında olmak üzere iki eşit taksitte tahsil olunur.

• *"Bu Kanun uyarınca oluşturulan Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemilerin işletilmesinden ve devrinden elde edilen kazançlar, gelir ve kurumlar vergileriyle fonlardan istisnadır."*

• *"Türk Ticaret Kanununun hükümlerine göre Türk Bayrağı çekebilen gemi ve yat sahiplerine yatırım sırasında tanınan mali yardım ve teşvikler, bu kanun yürürlüğe girdikten sonra yurt dışından ithal edilen 18.000 dwt`un üzerinde ve altı yaşın altındaki gemileri ile, altı yaşın altındaki yatlarını bu kanun hükümlerine göre Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil ettiren Türk uyruklu gerçek ve tüzel kişilere de tanınır."*

• Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemi ve yat doğrudan veya çift (dual) klas olarak Türk Loydu`na kayıtlı ise "kayıt harcı" ve "yıllık tonaj harcı" bedellerinde %50 indirim yapılır şeklindedir.

2.7.2.3.13. 06.04.1952 Tarih 3/14831 Sayılı Tehlikeli Eşyanın Ticaret Gemileriyle Taşınması Hakkında Tüzük

Tüzük, 4922 sayılı "Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun" un, 12. maddesi hükmüne göre hazırlanmıştır. Anılan kanunun 12. maddesinde "Tehlikeli maddeler" tanımlanıp, gruplandırıldıktan sonra "*bu malların taşınması hazırlanacak tüzük esaslarına göre yapılır*" hükmü vardır.

Tüzük 08.10.1952 tarihinde resmi gazetede yayımlanmıştır (RG,952, 8227). Tüzüğün 16. maddesi ne şekilde uygulanacağına ilişkin kuralları belirler. Tüzük eklerinde ise tehlikeli maddeler sınıflandırılmıştır. Sınıflandırma;

- Grup 1; Patlama Tehlikesi olan maddeler,
- Grup II; Kendiliğinden ateş alan maddeler,
- Grup III; Yanıcı mayiler, kolay tutuşan katı maddeler,
- Grup IV; Zehirli maddeler,
- Grup V; Kimyevi Tesirle Aşındırıcı Maddeler,
- Grup VI; Diğer Yangın Tehlikeli Yükler,
- Grup VII; Birlikte Ambalajlarına Müsaade Olunan Tehlikeli Maddeler,
- Grup VIII; İstifleri Bakımından Tehlikeli Yükler (Hayvan, kereste, hububat ve benzerleri) şeklindedir.

Bu guruplara ait tehlikeli eşya, Ek'te, üç sütun halinde verilmiştir; 1. sütun; Eşyanın Cinsi, 2. sütun; Ambalaj Şekli, 3. sütun; Yükleme Kaidesi başlıklarını taşır.

2.7.2.3.14. 14.03.1966 Tarih ve 6125 Sayılı Ticaret Gemilerinin Tonilatolarını Ölçme Tüzüğü

Denizde Can ve Mal Koruma hakkındaki, 4922 sayılı kanunun 7. maddesine dayanılarak hazırlanmıştır.

Ölçme yetkisi 150 gros tona kadar, liman başkanlıklarına, 300 gros tona kadar liman başkanları Deniz Harp Okulu veya Yüksek Denizcilik Okulu mezunu olan liman başkanlıklarına, 300 gros tonun üzerinde ise, Marmara Bölgesi Liman ve Denizişleri Müdürlüğü Gemi Sörvey Kuruluna verilmiştir (RG, 1966;12269).

2.7.2.3.15. 22.06.1966 Tarih ve 6/6647 Sayılı Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırı Tüzüğü

Yükleme Sınırı Tüzüğü, 6539 Sayılı kanunla, Türkiye'nin taraf olduğu "Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi" (LL1966) gerekleri gözönünde tutularak hazırlanmıştır. Tüzüğün önemli maddeleri;

- "*150 gros tondan küçük yolcu ve yük taşıyan ticaret gemilerinin, yükleme sınırları ve yük hadleri Ulaştırma Bakanlığınca hazırlanan Yönetmelikçe belirlenir. Her durumda bu gemiler, güverte seviyesinden, denize 76 mm. den daha az kalacak şekilde yüklenemez*",
- "*Yük ve yolcu taşıyan ticaret gemilerinin her iki bordası üzerine ve güverte çizgisi altına, tatlı ve tuzlu su bölgeleriyle mevsimlere ve kereste yüküne göre konulacak yükleme markasının yeri, bu Tüzük hükümlerine göre tayin olunur*".
- "*Ticaret gemilerinin yükleme sınırının bu Tüzüğe göre tayininde 6535 sayılı Kanunla katılmış bulunduğumuz Milletlerarası Yükleme Sınırı Sözleşmesinin 1 sayılı ekinde yazılı kaideler uygulanır*".

•"*Bu Tüzük hükümlerinin uygulanması bakımından gemilerin sörveyleri, fribord markalarının vurulması ve fribord belgesinin düzenlenmesi, Marmara Bölgesi Liman ve Deniz İşleri Müdürlüğü Gemi Sörvey Kurulu tarafından yapılır*".

•"*150 gros tonilatodan küçük gemilerin yükleme sınırları veya yük hadleri, bölge liman ve deniz işleri müdürlükleri gemi sörvey kurulları tarafından tayin ve geminin denize elverişlilik belgesine kayıt edilir*".

•"*Bu Tüzük hükümleri gereğince sörveyi yapılan ve fribord markası vurulan her gemiye, şekli Ulaştırma Bakanlığınca tespit edilecek bir fribord belgesi verilir*".

•"*Bu Tüzük gereğince düzenlenecek fribord belgesinin süresi (4) yıldır. Ancak, belgenin bu süre sonuna kadar muteber olabilmesi için, belgenin düzenlenmesine esas olan sörveyin veya bir önceki sörveyin yapıldığı aydan itibaren en çok birer yıllık fasılalarla geminin sörveyden geçirilmesi şarttır. Yıllık sörveylerin yapıldığı hakkında, her defasında, belgenin arkasına şerh verilir*" şeklindedir (RG, 1966; 12350).

2.7.2.3.16. 28.01.1998 Tarihli Pilotaj ve Römorkaj Hizmetleri Teşkilatları Hakkında Yönetmelik

Yönetmelik, 28 Ocak 1998 tarih, 23244 sayılı resmi gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir (RG, 1998; 14-22).

Yönetmelikte, pilotaj ve römorkaj hizmetlerini yürütecek kamu ve özel kuruluşlarının, görevlendirilmeleri esaslarını belirtmektedir. 2002 yılında, yeni bir Yönetmelik hazırlanmış ve 1998 yönetmeliği yürürlükten kalkmıştır (RG, 2002, 24672; 4-15).

Yeni yönetmeliğin, başlıca hükümleri aşağıdaki gibidir;

- Kılavuzluk/römorkörcülük teşkilatı iznini verme yetkisi idaredir. (Denizcilik Müsteşarlığı)
- Özel kuruluşların, anonim veya limitet şirket olması, ana sermayelerinin tamamının Türk vatandaşlarına ait olması, hisse senetlerinin en az %51'nin nama

yazılı olması ve çalışan personel ve gemiadamlarının Türk vatandaşı olması zorunludur.

- Hizmet vermek isteyen kuruluşlar idareye başvurarak izin almak zorundadır. İzin alınması için, idarenin belirlediği, teknik donanım ve personele sahip olmak ve idarenin belirlediği beş kişilik bir kurul tarafından seçilmek gerekmektedir.
- Hizmet süresi en çok sekiz yıldır. Bu süre sonunda, izinler yenilenebilir.
- Kamu tekeli altında bulunan limanlara ve iskelelere ait, kılavuzluk/römorkörcülük kuruluşları, bu yönetmeliğin yürürlüğe girmesi ile, idareye baş vurup, gerekli izini alacaklardır.
- İdareden izin alan özel teşkilatların uyguladığı ücret tarifesi TCDD/TDİ tarifelerinden yüksek olmayacaktır.
- 2002 yılı için kılavuzluk/römorkörcülük hizmetlerini yürüten kamu ve özel kuruluşlarından her ay aylık gayri safi hasılalarının %6.5 oranında pay alınır. Bu payın yarısı idare merkez ve taşra birimlerinin (personel hariç) gereksinimleri için idarenin döner sermaye işletmesi bütçesine aktarılır.

Yönetmelikte, 2002 Mayıs ayı içinde değişiklikler yapılmıştır (RG, 2002, 24768; 19-21). Yapılan değişikliklerden bazıları;

- Kuruluş kazançlarından alınan aylık kesintinin Bakanlar Kurulu kararıyla % 3 - %10 oranları arasında ayarlanabileceği,
- Kılavuzluk ve/veya römorkörcülük hizmeti vermek üzere baş vuran firmaların incelenmesi için oluşturulan Komisyon'un en az yedi kişiden oluşturulacağı , şeklindedir.

2.7.2.3.17. 31.12.1997 Tarihli Kılavuz Kaptan Yeterlilikleri Hakkında Yönetmelik

Kılavuz kaptan olmak için gerekli şartları, Türkiye'deki kılavuz kaptan çeşitlerini, başvuru şeklini, başvuruların nereye yapılacağını, staj sonu

değerlendirmenin ne şekilde yapılacağını belirleyen bir Yönetmeliktir. Önemli hususları;

- Kılavuz kaptanın Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olması, Uzakyol Kaptanı belgesine sahip olması, 45 yaşını geçmemiş olması, sağlık durumunun raporla belirlenmesi, staj görmesi ve staj gördüğü kılavuzluk kuruluşundan bonservis alması, staj sonunda sözlü ve uygulamalı sınavda başarı göstermesi şartlarıdır.
- İstenilen şartları karşılayanlar, kılavuz kaptan olmak için ilgili limandaki kılavuzluk kuruluşuna başvururlar. Hazırlanan evrak liman başkanlığına gönderilerek, kılavuz adayı staja başlar. Staj sonunda, kuruluştaki stajyer kılavuzun eğitmenliğini yapan kılavuz kaptanlar, kılavuz kaptan adayı hakkında görüşlerini, rapor olarak kuruluşa verirler. Stajın yapıldığı kılavuzluk kuruluşu, görüşler olumluysa, stajyer kılavuz kaptan için bonservis hazırlar. Bonservis alamayan stajyer kılavuz kaptanlar sınava giremezler.
- Kılavuz kaptan yeterlilikleri dört çeşittir; Liman Kılavuz Kaptanı, İstanbul Boğazı Kılavuz Kaptanı, Çanakkale Boğazı Kılavuz Kaptanı ve Deniz Kılavuz Kaptanı (RG, 1997; 23217, 73-83).

1997 yönetmeliği, 2001 ve 2002 yılları içinde iki kez değişikliğe uğramıştır. 2001 yılında yapılan değişikliklerde;

- Kılavuzluk başvurusu, kılavuzluk kuruluşu yerine, doğrudan ilgili liman başkanlığına yapılır duruma getirilmiş, Liman Başkanlığı staj defteri hazırladıktan sonra kılavuz kaptanı ilgili kılavuzluk kuruluşuna gönderecek şekilde hüküm değiştirilmiştir.
- Stajını tamamlayan kılavuz kaptanlar için, kılavuzluk kuruluşundan bonservis alma zorunluluğu kaldırılmış, stajını tamamlayan aday kaptanlar için sınava girebilme değerlendirmesini liman başkanlıklarına bırakmıştır.
- Kılavuz kaptan başvurusu için 45 yaşından büyük olmamak hükmü kaldırılmıştır.
- Deniz Kılavuz Kaptanı sınavına, staj yapmadan girebilme şartlarında değişiklik yapılmıştır (RG, 2001; 24623, 21-22).

2002 yılında yapılan Yönetmelik değişikliklerinde;

- Gerekli şartları karşılayan kılavuz adayları başvurularını liman başkanlıklarına yapmakta ve liman başkanlıkları adayı uygun bir kılavuzluk kuruluşuna göndermektedir, ancak staj sonunda, sınava girebilmek için kılavuzluk kuruluşundan bonservis alma zorunluluğu tekrar getirilmiştir.
- Kılavuz kaptanlık görevine iki yıl ara veren kılavuzlar için, tekrar kılavuz olarak çalışma koşulu olarak staj tekrarı şartı konulmuş olup, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında görev yapan kılavuz kaptanlar için ara verme süresi bir yıl olarak belirlenmiştir (RG, 2002; 24874, 3).

2.7.2.3.18. 1994 Yılında Yürürlüğe Giren 4054 Sayılı Rekabetin Korunması Kanunu

Kanun mal ve hizmet piyasasında rekabeti bozucu davranışların önlenmesi amacıyla hazırlanmıştır. Kanunun önemli bazı maddeleri aşağıda özetlendiği şekildedir;

- Piyasalarda, hakim durumdan faydalanılarak, arz ve talebin serbest şekilde oluşmasını önleyecek, diğer firmalara zarar verecek, fiyatların piyasa dışında saptanması, piyasanın tek hakimi olma amacıyla birleşme, piyasada bir mal üretiminde sağlanmış teknik ve ekonomik üstünlükten, üretilen diğer mallar için faydalanma gibi rekabeti bozucu davranışlar yasaklanmıştır.
- Üretim maliyetlerinin yeni tekniklerin kullanılması yoluyla düşürülmesi, bunun tüketicilerin çıkarına olması durumlarında, firmalara birleşme ve diğer konularda, beş seneyi geçmeyen muafiyet tanınabilir.
- Piyasalarda serbest rekabet şartlarının oluşması ve devamını sağlamak üzere, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı bünyesinde mali ve idari yönlerden özerk "Rekabet Kurumu" oluşturulmuştur. Rekabet Kurumu, bir başkan ve bir başkan yardımcısı ve dokuz üyeden oluşan "Rekabet Kurulu" tarafından oluşmuştur.

• Firmalar birleşme durumlarında, "Rekabet Kurulu"na baş vurarak izin alırlar. Ayrıca çeşitli durumlarda, rekabetin bozulduğunu ve zarar gördüğünü düşünen, gerçek ve tüzel kişiler Rekabet Kurulu'na şikayette bulunurlar. Rekabet Kurulu, şikayet, birleşme gibi durumları inceleyerek, piyasadaki rekabetin durumdan zarar görüp görmeyeceğini inceler ve kararını verir (RG, 1994; 22140).

2.7.2.3.19. 04.10.1998 Tarih ve 23483 Sayılı Resmi Gazetede Yayımlanan Akdeniz Liman Devleti Kontrolü Sözleşmesi

Akdeniz Liman Devleti Kontrolü Sözleşmesi, 28 Kasım 1995 tarihinde Barselona'da yapılan Avrupa Birliği, Akdeniz ülkeleri arasındaki konferans'ta alınan karar sonucunda, Cezayir, Kıbrıs, Mısır, Lübnan, Malta, Fas, Tunus, Türkiye, Filistin, İsrail devletleri arasında, Malta'da 11 Temmuz 1997 tarihinde imzalanmıştır (www.denizcilik.gov.tr).

Bu sözleşmeye taraf ülkeler, deniz güvenliğini arttırmak, çevre kirliliğini azaltmak ve ILO tarafından deniz çalışanlarının asgari yaşam şartlarını belirleyen 147 numaralı sözleşmenin gemilerde teminini sağlamak üzere limanlarına gelen gemilerin %15'ini denetlemeyi taahhüt etmişlerdir.

Taraf devletlerin limanlarında yapılan, liman devleti kontrollerinde, uluslararası sözleşmelerin öngördüğü standartları sağlamayan gemiler, eksikliklerini tamamlayana kadar tutulurlar.

Sözleşmenin uygulanması için oluşturulan "komite", taraf devletlerin temsilcilerinden oluşur. Oy hakkı olmamak kaydıyla, uluslararası denizcilik kuruluşları, komitede gözlemci bulundurabilir. Komite en az senede bir ve gerektiğinde toplanır.

Komite sekreteryalığı, Mısır tarafından yürütülür ve sekreterya İskenderiye'de yer alır. Sekreteryanın görevi, komite toplantılarının gündemini

hazırlamak ve tarafların sekreteryaya ilettikleri görüş ve sözleşme veya ekleri için değişiklik tekliflerini inceleyerek işleme sokmaktır (RG, 1998; 23483; 2).

2.7.2.3.20. 30.01.1997 Tarih ve 22893 Sayılı Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirme, Sınav, Vardiya Tutma, Kütükleme ve Donatılma Esasları Hakkında Yönetmelik

Uluslararası Eğitim, Belgelendirme, Vardiya Tutma Standartları Hakkındaki 1995 Sözleşmesi (STCW-95), 26 Haziran- 7 Temmuz 1995 tarihleri arasında Londra'da yapılan uluslararası konferansda, çeşitli alt komitelerde hazırlanan taslak üzerinde anlaşmaya varılarak kabul edilmiştir.

Sözleşme 1 Ağustos 1996 tarihinde taraf devletler tarafından kabul edilmiş ve 1 Şubat 1997 tarihinde yürürlüğe girmiştir (IMOc, 2001; 19).

STCW 95 sözleşmesi Kural I/15, 1 Şubat 1997 tarihinden önce denizde çalışmaya başlamış veya denizcilik eğitimine 1 Ağustos 1998 tarihinden önce başlamış kişiler için, sertifika ve belgelerinin yenilenme ve uzatılma işlemlerinin 1 Şubat 2002 tarihine kadar, 1 Şubat 1997 tarihinden önceki kurallara göre yapılabileceği hükmünü getirmektedir. (IMO, 2001c; 33) 1 Şubat 2002 tarihinden sonra sözleşme tümüyle uygulanmaya başlanmıştır.

1997 yönetmeliği, bir geçiş dönemi yönetmeliği olup, güverte, makine, haberleşme ve yardımcı sınıf gemiadamlarının, yeni yeterlilik ve nitelikleri STCW 95 sözleşmesine göre düzenlenmiş, bu tarihten sonra bir üst dereceye terfi için, hizmet süreleri yanında, tam açık olmamakla birlikte idarenin öngördüğü eğitimden geçmek sınavda başarı göstermek şartını koymuştur (BDM, 1998a; 734-821).

2001 yönetmeliği, 24.07.2001 tarihinde, 24472 sayılı resmi gazetede yayımlanmış ve 08 Ağustos 2001 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

2001 yönetmeliğine göre güverte zabitleri; 500 gt. ve daha az tonajlardaki gemilerde yakın kıyısal sefer bölgelerinde çalışacaklar, 500-3000 gt. arası gemilerde çalışacaklar, 3000 gt. ve daha büyük gemilerde çalışacaklar, makine zabitleri ise, 750 kw.'dan daha küçük ana makine ile yürütülen ve yakın kıyısal sefer yapan gemilerde çalışacaklar, 750-3000 kw. arası ana makine ile yürütülen gemilerde çalışacaklar, 3000 kw.'dan büyük ana makine ile yürütülen gemilerde çalışacaklar olarak gruplandırılmışlardır. Her yeterlik derecesi için ön şart olan eğitim durumu ile terfiler için gerekli olan, STCW 95 sözleşmesi zorunlu Kod'u "A" ya göre görülmesi gerekli eğitimlerle, terfi sınavlarında başarı şartı açık olarak belirtilmiştir.

2001 yönetmeliğinde, yardımcı Gemiadamları yeterlilik şartları, deniz ve seyir enniyet eğitimleri etraflı olarak açıklanmıştır (RG, 2001; 24472; 39-98).

STCW 95 sözleşmesinin geçiş döneminin,1 Şubat 2002 tarihinde tamamlanmasının ardından, yenilenen "Gemiadamları Yönetmeliği" 31 Temmuz 2002 tarihinde 24832 sayılı resmi gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Yönetmelik beş kısımdan oluşmuştur;

Birinci Kısım; Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar,

İkinci Kısım; Gemiadamları Yeterlilikleri,

Üçüncü Kısım; Gemiadamlarının Eğitimleri, Sınavları, Belgelendirilmeleri, ve Sağlık Yeterlilikleri,

Dördüncü Kısım;Gemiadamları Kütüğü

Beşinci Kısım; Vardiya Tutma Kuralları ve Son Hükümler, şeklindedir.

Yönetmelik ekleri 13 adet olup, çeşitli çizelgeler ve belge örnekleri bulunmaktadır. İçerik olarak 2001 yönetmeliğinin benzeridir. 2001 yönetmeliğine bağlı olarak yürürlüğe giren "Gemilerin Donatılmalarında, Gemiadamlarının Yeterlilikleri ve Sayıları, Gemi Adamlarının Eğitim-Sınav Gerekleri ile Sağlık Yoklamalarını Belirleyen Yönerge" iptal edilerek. 2002 yönetmeliğine bağlı yeni yönerge hazırlanmıştır (RG, 2002, 24832; 99-159).

2002 Yönetmeliğinin 2001 yönetmeliğine göre en önemli farkı, 2001 Yönetmeliğinde, Üniversite ve Yüksekokullar haricinde, kurslara tanınan "Uzakyol Vardiya Zabiti ve Mühendisi" yetiştirme hakkının, Danıştay 10. dairesinin 23.05.2002 tarih ve E:2002/2161 sayılı kararıyla yürütülmesinin durdurulması ve 2002 yönetmeliğine girmemesidir.

31 temmuz 2002 tarihli Yönetmelikte, 20.08.2002 tarih ve 24852 resmi gazetede yayımlanan Yönetmelikle değişiklik yapılmıştır. Bu değişikliğe göre; en az lise ve dengi okul mezunu olmak şartıyla, kayıt şartları idarece belirlenen ve bir yıllık İngilizce hazırlık eğitiminden sonra sözleşmenin ön gördüğü, A-II/1 ve A-III/1 müfredat programını beş yarı yılda veren ve idarece uygunluğu onaylanan kurslardan mezun olup, gerekli 12 aylık deniz eğitimini başarıyla tamamlayanlar, "Vardiya veya Makine Zabitliği" sınavlarına girebilmekte ve bu yolla yukarıda belirtilen yeterlilik belgesini elde edenler, iki yıl deniz hizmetinden sonra "Uzakyol Vardiya veya Makine Zabiti" sınavına girebilme hakkını elde edebilmektedir (RG, 2002; 24852; 10).

2.7.2.3.21. 1998 ve 1999 Yıllarında Denizcilik Müsteşarlığı ile Klas Kuruluşları Arasında Yapılan Yetki Devri Protokolü

Denizcilik Müsteşarlığı, kendisinde bulunan, Türk gemilerini denetleme ve sertifika hazırlama yetkisini klas kuruluşlarına devretmek üzere, 14 Kasım 1997 tarihli bir yazıyla İstanbul Bölge Müdürlüğü'nü görevlendirmiştir (BDM, 1997).

İstanbul Bölge Müdürlüğü, Denizcilik Müsteşarlığı'nın görevlendirmesi üzerine on adet klas kuruluşunu Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün A.739 (18) "İdare Adına Çalışacak Kuruluşların Yetkilendirilmesi Kılavuzu" kararını gözönünde bulundurarak, idare adına denetim yapmak ve sertifika hazırlamak üzere yetkilendirmiştir. İstanbul Bölge Müdürlüğü yetkilendirdiği beş adet klas kuruluşu (DNV, GL, LR, NNK, TL) hakkında bilgi yazısını 22.05.1998 tarihinde Denizcilik Müsteşarlığına bildirmiş diğer klas kuruluşlarının yetkilendirilme işlemleri de 1999 yılı içinde tamamlanmıştır (BDM, 1998b).

2.7.2.3.22. 06.11.1981 Tarih ve 2548 Sayılı Gemi Sağlık Resmi Kanunu

Kanunla, Türk limanları arasında sefer yapan, yabancı ülke limanlarından Türk limanlarına gelen, bir Türk limanından yabancı ülke limanlarına gitmek üzere hareket eden ve Türk Boğazlarından transit geçen gemilerden alınacak "Sağlık Resmi" ile ilgili uygulamalar düzenlenmiştir. Türk Boğazlarından transit geçen gemilerden alınan "Sağlık Resmi" uluslararası Montreux sözleşmesi hükümlerine dayanmaktadır. Sağlık resmi miktarının hesaplanmasında, "Gemilerin Tonilatolarını Ölçme 1969 Uluslararası Tonaj Sözleşmesi" hükümlerine göre düzenlenmiş "Tonaj Sertifikası"ndaki net tonaj esas alınmaktadır (BDM, 1998a; 833).

"Sağlık Resmi"nin miktarı, Sağlık ve Sosyal Yardım bakanlığı tarafından, Dışişleri ve Maliye Bakanlıklarının görüşleri alınarak belirlenmektedir. Kanunda sağlık resminin alınış yeri, cezalar hakkında da hükümler bulunmaktadır (BDM,1998a; 248).

2.7.2.3.23. 03.03.1996 Tarihli, 2548 Sayılı Kanunun Uygulama Yönetmeliği

Gemi Sağlık Resmi Kanununun uygulanma şeklini gösteren, Yönetmeliktir. (BDM , 1998a; 828).

2.7.2.3.24. 09.05.1975 Tarihli, İçsularda Çalışacak Taşıma Araçları Yönetmeliği

Yönetmelik Van gölü dışında, bütün göller, baraj gölleri ve içsularda kullanılan taşıma araçları için hazırlanmıştır. Yönetmeliğin özeti aşağıda olduğu şekildedir;

- İçsularda çalışacak araçların, nehir ve göl araçları muayene belgesine sahip olması gerekir. Muayene belgesinin elde edilmesi için, araç sahibi bulunduğu yerin Belediye Başkanlığına baş vurur. Belediye başkanlığı, bulunduğu beldedeki Enerji ve

Tabii Kaynaklar Bakanlığı teknik elemanlarına aracı muayene ettirir. Teknik elemanlar aracı ölçer, azami yükleme hattını saptar ve gerekli işaretlemeyi yaptırtır, aracın yangın ve can kurtarma araçları bakımından tam olmasını sağlar ve düzenlediği raporu belediye başkanına verir. Belediye Başkanı iki sene süreli "Göl ve Nehir Araçları Muayene Belgesi" düzenleyerek araç sahibine verir. Belediye başkanlıklarında "Göl ve Nehir Araçları Kayıt Defteri" tutulur. Kayıt defterindeki bilgiler her yıl Ocak ayında Marmara Bölgesi Liman ve Deniz İşleri Müdürlüne gönderilir.

- Göl ve Nehir Aracı Sürücü Yeterlik Belgesi almak için araç sahipleri bulundukları yerin Belediye Başkanlıklarına başvurur.Belediye başkanlıkları gerekli başvuru evraklarını Marmara Bölgesi Liman ve Deniz İşleri Bölge Müdürlüğüne gönderir. Bölge Müdürlüğünde yapılan sınavlarda başarılı olanlara "Göl ve Nehir Aracı Sürücü Yeterlilik Belgesi" düzenlenir (BDM,1998a; 607-618).

2.7.2.4. Mevzuat Düzenlemeleri ve Kurumsal Değişiklikler

Ulusal Programda Avrupa Birliği'ne uyumda yapılması gerekli mevzuat değişiklikleriyle kurumsal değişiklikler belirtilmiştir.

2.7.2.4.1. Mevzuat Düzenlemeleri

- Akdeniz ve Karadeniz Liman Devleti Kontrolü uzlaşma tutanaklarında belirtilen gemi kontrol oranları, Avrupa Birliği direktifinde belirtilen orandan düşük olduğundan, gemi kontrol oranları arttırılacak şekilde gerekli mevzuat düzeltmesi yapılacaktır.
- Milli Kabotaj mevzuatında, tam üyelik müzakerelerinin başlamasıyla birlikte, kabotajın diğer üye devletlere kademeli olarak açılmasını sağlayacak düzenlemeler yapılacaktır.
- Türk Loydu, Avrupa Birliği müktesebatında, sörvey ve sertifikalandırma konusunda idare tarafından yetki verilecek kuruluşlardan istenilen en az gereksinimleri karşılayamadığından (gemi tonajı, adedi ve denetçi sayısı olarak), belli bir süre için özel izin temini konusunda düzenlemeler yapılacaktır.

• Avrupa Birliği'nde yeni yürürlüğe girmiş olan müktesebatla ilgili;

< Ayrılmış balast tanklı petrol tankerlerinde balast yerlerinin ölçülmesi,

< Tehlikeli ve kirletici madde taşıyan gemilerin limanlara giriş ve çıkışlarında istenilen en az gereksinimler,

< 24 metre ve daha büyük balıkçı gemilerinin emniyet rejimi,

< Yolcu ve Ro-Ro /yolcu gemilerinin emniyet kural ve standartları,

< Deniz taşımacılığında rekabet kurallarının düzenlenmesi,

< Deniz ekipmanlarına ilişkin Avrupa Birliği mevzuatında yer alan standart, sertifikalandırma ve uygunluk değerlendirmeleriyle, markalama zorunluluklarına tam uyum için hukuki düzenlemeler ve mevzuat çalışmaları yapılacaktır.

2.7.2.4.2. Kurumsal Değişiklikler

Avrupa Birliği'ne Uyumda Yapılması gerekli kurumsal değişiklikler, Ulusal Programda;

• Avrupa Birliği direktiflerinde yer alan ölçütlere uygun şekilde yeterli personelle donatılmış "Liman Devleti Kontrolü" kuruluşunun oluşturması, bu amaçla bölge müdürlüklerinde istihdam edilmek üzere 80 adet "Liman Devleti Kontrol Memuru" ile merkez teşkilatında istihdam edilmek üzere 10 adet "Uzman Eğitmen"in işe alınması, uzman eğitmenlere 2001 yılı içerisinde hazırlanacak "eylem planı"na göre yurtiçi ve yurtdışı eğitim olanaklarının sağlanması,

• Yapılan plan gereği, Liman Devleti Kontrollerini yerine getirecek, gemi sörvey kurulu uzmanlarının yetiştirileceği on haftalık kurs ile, uzman eğitmenlerin yetiştirileceği sekiz haftalık kursun 2001 yılı içinde gerçekleştirilmesi ve bu kurslar için gerekli parasal kaynağın Avrupa Birliği yardımlarından teminine çalışılması,

• Uzman eğitmenlerin aracılığı ile her yıl Liman Devleti Kontrolü kurslarının tekrarlanması,

• Bayrak Devleti Kontrollerinin etkinliğini arttırmak üzere, Denizcilik Müsteşarlığı Bölge Müdürlüklerine bağlı "Gemi Sörvey Kurulları"na, gerekli vasıflara sahip 80 "Gemi Sörvey Uzmanı" alınması,

• Bayrak, Liman ve Kıyı Devleti uygulamalarının etkinliğini arttırmak üzere, hazırlanacak eylem planı çerçevesinde gerekli bina, teçhizat, ekipman ve araç gereksinmesinin bir yıl içinde saptanması şeklinde belirtilmektedir.

•Mevzuat düzenlemeleriyle, kurumsal değişiklikler için finansman gereksinimi, hazırlanacak eylem planı çerçevesinde günün koşullarına göre belirlenecektir (RG, 2001; 24352,197).

2.7.2.5. Uyum Takvimi

Uyum takvimi kısa ve orta vade olmak üzere ikiye ayrılmıştır;

• Kısa vadede;

< Solas 78 ve 88 protokolü ile, Loadline 88 protokolünün onaylanması,

< Liman ve Bayrak Devleti uygulamalarının etkinliklerinin arttırılması amacıyla eğitim programlarının planlanarak uygulanması,

• Orta vadede;

< Balıkçı Gemilerinin Güvenliğine İlişkin Torremolinos Sözleşmesi 88 Protokolü, MARPOL 73/78 Annex III ün onaylanması,

< Bayrak ve Liman Devleti Kontrollerinin etkinliğini arttırmak üzere, gerekli idari, hukuki ve teknik alt yapının ele alınarak, malzeme, bina, eleman eksikliklerinin giderilmesi, gerekli teknoloji transferlerinin yapılarak yeniden yapılanılması,

< Deniz Ekipmanları konusunda Avrupa Birliği mevzuatına tam uyumun gerçekleştirilmesinin sağlanması,

< Kabotaj kapsamında çalışan yolcu gemilerinin Avrupa Birliği emniyet kural ve standartlarına uyumunun sağlanması, (RG,2001,24352; 198).

< Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı ve Devlet İstatistik Enstitüsü tarafından tutulan deniz taşımacılığına ait istatistik bilgilerinin, tanım sınıflandırma ve kodlarının Avrupa Birliğinde kullanılan tanım sınıflandırma ve kodlarına uyumlu hale getirilmesi planlanmaktadır (RG, 2001; 24352; 244).

2.7.2.6. Avrupa Birliği Müktesebatı

Ulusal Programın 2. cildi Avrupa Birliği Müktesebatını vermektedir. Programın 605-607 sayfaları arasında, 36 adet müktesebat verilmiş olup, Birlik müktesebatına uyumda, belirtilen tüzük, direktif ve kararların Türk denizcilik mevzuatına uyumlaştırılması gerekmektedir;

2.7.2.6.1.1. 73/152/ECSC :Çelik Sanayindeki İşletmelere Birlik İçi Deniz Bağlantıları Dahil Olmak Üzere Taşıma Rotaları İçin Taşımacılık Ücret Tarifelerini Yayımlama Yükümlülüğü Getiren 23 Mayıs 1973 Tarihli Komisyon Kararı

Avrupa Birliği'ne, İngiltere, Danimarka ve İrlanda'nın katılımıyla büyüyen pazarda, demir ve çelik satımlarında, satıcıların yükleme, taşıma, sigorta ve tahliye işini de yüklendikleri durumlarda, belirli mal cinsi ve tonaja göre tarifeleri önceden yayımlama zorunluluğu getiren komisyon kararıdır (OJL 172, 1973; 20-21).

2.7.2.6.2. 4057/86/EEC: Deniz Taşımacılığında Haksız Fiyat Uygulamalarına İlişkin 22 Aralık 1986 Tarihli Konsey Tüzüğü

Bu tüzükle, Avrupa Birliği üyesi düzenli hat taşımacılığı yapan armatörlerin, üçüncü ülkeler armatörlerinin haksız rekabetinden korunmaları düşünülmüştür. Tanım olarak Avrupa Birliği armatörü; Birlik içinde ticari faaliyette bulunan veya üçüncü bir ülkede iş kurmuş, Avrupa Birliği vatandaşı olup gemilerini Birlik siciline kayıt ettirmiş kişileri kapsar.

Haksız rekabet, taşınan malların miktarı, çalıştırılan personel ve diğer nedenlerle üçüncü ülkeler armatörlerinin navlunlarının, Birlik armatörleri navlunundan düşük olması sonucunda ortaya çıkar.

Üye devlet veya doğrudan Birlik armatörlerinin şikayetleri, Avrupa Komisyonu'na iletilir. Komisyon, gerekli bilgileri toplayıp "Danışma Komitesinde" değerlendirir. Soruşturma kararı aldığı taktirde, bu karar topluluk resmi gazetesinde yayımlanır. Resmi gazetede, soruşturmanın nedeni, muhatap ülke ve armatörü belirtilir. Soruşturma, karar alındıktan sonra, altı aydan az olmayan süre içinde tamamlanır. Bu süre içinde şikayetçi armatör ve ülkesi, şikayet edilen armatör ve ülkesi ve konuyla ilgili diğer tarafların bilgisine başvurulur. Komisyonda haksız rekabeti yaratan ülke ve armatörü hakkında "iyileştirici vergi" uygulanması kararı alındığında durum Avrupa Konseyi'ne bildirilir. Haksız rekabeti yaratan taraf serbest rekabeti bozan uygulamayı durdurmaya karar verirse, gerekli kanıt ve belgeleri Komisyon'un "iyileştirici vergi" kararını vermesinden en az 15 gün önce Komisyona sunmalıdır. Konsey iki ay içinde nitelikli bir çoğunlukla karar alarak, "iyileştirici vergi"nin uygulanış şeklini bir tüzükle belirler.

İyileştirici vergi, serbest rekabeti bozan miktardan fazla olamaz. Serbest rekabeti yaratan taraf, rekabeti bozan uygulamayı durdurduğunu belirterek verginin kaldırılmasını isteyebilir. Bu durumda Komisyon son soruşturmanın tamamlanmasının üzerinden bir yıl geçmek şartıyla soruşturmayı yeniletebilir. İyileştirici vergi beş yıl sonunda sona erer. Komisyon uygulamanın bitmesinden altı ay önce durumu Topluluk Resmi gazetesinde ilan eder (OJL 378, 1986; 0014-0020).

2.7.2.6.3. 78/774/EC:Kargo Nakliyatında Bazı Üçüncü Ülkelerin Faaliyetlerine İlişkin 19 Eylül 1978 Tarihli Konsey Kararı

Bu kararda, deniz taşımacılığında serbest rekabeti bozan üçüncü ülkelere ait bilgilerin toplanması ve değerlendirmesi konusunda bir "bilgi" sistemi oluşturulması öngörülmüştür. Birlik üyesi ülkeler, limanlarına sefer yapan ve serbest rekabeti

bozan uygulamalarda bulunan üçüncü ülkelerle ilgili bilgileri toplayacaklardır. Bu bilgiler; uygulamayı yapan ülke ve armatör, hangi mal taşımacılığında durumun ortaya çıktığı, taşımanın yapılacağı tahliye limanı, istenilen navlun gibi bilgilerdir. Üye ülkelerden toplanan bilgiler Komisyona iletilecek ve burada incelenecektir. Üye ülkelerin de katılımlarıyla, ne gibi önlem alınacağı Komisyon'da tartışılıp gerekiyorsa, karşı önlem kararı Konsey'den çıkartılacaktır (OJL.258, 1978; 35-36).

Avrupa Birliği Konseyi, 5 Nisan 1989 tarih ve 89/242/EEC numaralı kararıyla, önceki kararın, 2. maddesinin 2. paragrafında yer alan "Konsey hangi üçüncü ülkelere ait ortak bilgi kayıtlarının tutulacağına çoğunlukla karar verir" cümlesindeki, "çoğunluk" kelimesini, "nitelikli çoğunluk" olarak değiştirmiştir (OJL097, 1989; 47).

2.7.2.6.4. 954/79/EEC: Düzenli Hat Konferansları (Liner Conferences) Hareket Koduna İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesinin Üye Devletler Tarafından Onaylanmasına veya Katılmalarına İlişkin 15 Mayıs 1979 Tarihli Konsey Tüzüğü

Tüzüğün hazırlanmasındaki amaç, Birlik üyelerinin,"Birleşmiş Milletler Düzenli Hat Konferansları Hareket Kodu"na ilişkin sözleşmeyi onaylamaları veya katılmaları durumunda ortak davranış biçimini belirlemektir.

Birlik üyesi devletlerden herhangi biri sözleşmeyi imzalamadan önce, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine sözleşmeyi, bu tüzüğe bağlantılı olarak onayladığını veya katıldığını yazılı olarak bildirecektir. Sözleşmenin onaylanması veya sözleşmeye katılım durumunda üç adet not düşülecektir; Birinci not, "Ulusal Denizcilik Hattı, Birlik ülkeleri topraklarında kurulmuş ve Avrupa Ekonomik Topluluğunu kuran antlaşma gereğince gemi çalıştıran denizcilik hattını ifade eder", ikinci not, "Hareket Kodu'nun 2. maddesi, Birlik üyesi devletler arasında ve karşılıklı olarak topluluk üyesi devletlerle OECD üyesi devletler arasında yapılan deniz taşımacılığında uygulanmaz", üçüncü not, "Hareket Kodu'nun 3. ve 14(9).

Maddeleri, Birlik üyesi devletler arasında ve karşılıklı olarak, topluluk üyesi devletlerle OECD üyesi devletler arasında uygulanmaz" şeklindedir.

Tüzüğün 2. maddesi, düzenli hat taşımacılığında, daha önceden kurulmuş ulusal konferanslara, diğer ulusal taşımacılık şirketlerinin katılmalarıyla ilgili kuralı; "Aynı ulusa ait denizcilik şirketleri tarafından kurulmuş konferanslara, aynı ulustan diğer bir deniz taşımacılığı şirketinin katılması hakkında karar, üye taşımacılık şirketleriyle, yeni katılacak şirket arasında yapılacak ticari görüşmelerle alınır" şeklinde belirlemiştir. Yeni kurulacak düzenli hat konferanslarında ise, hangi ulusal taşımacılık şirketinin o konferansta ulusal taşımacılık şirketi olarak yer alacağı kararının, yine ulusal şirketler arasında yapılacak ticari görüşmelerle saptanacağı şeklindedir.

Tüzüğün üçüncü maddesi aynı konferans içinde yer alan Birlik üyesi ulusal taşımacılık şirketlerinin veya üçüncü taraf olarak konferansa katılan diğer bir Birlik üyesi ülkeye ait taşımacılık şirketinin arasındaki yük paylaşımının, havuz, terminal veya sefer üzerine yapılacak yeniden dağıtımının, konferans üyelerinin tümünün bu konuda bir itirazı olmaması kaydıyla, "Birleşmiş Milletler Düzenli Hat Konferansları Hareket Kodu" madde 2 ye göre yapılmasını öngörmektedir. Yük paylaşımı konusunda alınan kararların "oybirliği" ile alınması şartı aranmaktadır. Anlaşmazlık durumlarında, düzenli hat taraflarının saptayacağı hakemler tarafından paylaşma işi gerçekleştirilir (OJL 121, 1979;1-4).

2.7.2.6.5. 87/475/EEC: İtalya ve Cezayir Arasında Deniz Taşımacılığına İlişkin 17 Eylül 1987 Tarihli Konsey Kararı

Bu kararla AB Konseyi tarafından, İtalya Cumhuriyetiyle, Cezayir Demokratik Halk Cumhuriyeti arasında, 28 Şubat 1987 tarihinde imzalanan denizcilik antlaşmasının, İtalya tarafından onaylanabileceği bildirilmekte ve İtalya Cumhuriyetinin Birleşmiş Milletler Düzenli Hat Hareket Kodu'na taraf olma işlemlerini mümkün olan en kısa süre içerisinde tamamlaması istenilmektedir (OJL 272, 1987; 37-38).

2.7.2.6.6. 4055/86/EEC: Üye Devletler Arasında ve Üye Devletler İle Üçüncü Ülkeler Arasında Deniz Taşımacılığı Hizmetlerinin Sağlanma Serbestliği İlkelerini Uygulayan 22 Aralık 1986 Tarihli Konsey Tüzüğü

Tüzük, Birlik üyesi devletler ve Birlik üyesi devletlerle üçüncü ülkeler arasında yapılan deniz taşımacılığı ve hizmetlerde serbestlik ilkelerini düzenlemektedir. Tüzüğün önemli maddeleri;

- Deniz taşımacılığı ve hizmetlerde, 1 Temmuz 1986 tarihinden önceki kısıtlamaların; üye devletler limanları arasında, üye devletler bayrağını taşıyan gemilerle yapılan taşımalarda, 31 Aralık 1989, üye devletlerin limanlarıyla, üçüncü ülkelerin limanları arasında, üye devletlerin bayrağını taşıyan gemilerle yapılan taşımalarda, 31 Aralık 1991, üye devletlerin limanları arasında veya üye devletlerin limanlarıyla üçüncü ülkelerin limanları arasında, üçüncü ülkelerin bayraklarını taşıyan gemilerle yapılan taşımalarda, 1 Ocak 1993 tarihine kadar kaldırılacağı,
- Üye ülkelerle üçüncü ülkeler arasındaki daha önceden yapılmış, ikili deniz taşımacılığı antlaşmalarının yürürlükten kaldırılacağı veya; Birleşmiş Milletler Düzenli Hat Taşımacılığı Hareket Kodu'na göre yapılan taşımacılıkta, antlaşmaların Avrupa Birliği Konseyi'nin 954/79 tüzüğüne göre, Kod'un hükümleri dışında kalan taşımacılıkta ise, 1 Ocak 1993 tarihinden önce, Birlik üyesi ülke vatandaşlarının, hizmet ve taşımacılığa adil ve eşit katılımını sağlayacak düzenlemelerin yapılacağı,
- Birlik üyesi devletlerle, üçüncü ülkeler arasında yapılan deniz taşımacılığında, yeni oluşturulacak antlaşmalarda, üye devletlerin başka hiç bir şekilde taşımacılığa katılamama durumları dışında, yük paylaşım düzenlemelerinin yapılamayacağı,
- Üçüncü ülkelerle Birlik üyesi ülkeler arasında yapılan deniz taşımacılığında, üçüncü ülkelerin yük paylaşımı veya koruyucu önlemler uygulayarak serbestliği bozması durumunda, Avrupa Konseyi'nin oy birliği ile karşı önlemler alacağı şeklindedir (OJL 378, 1986; 1-3).

Tüzük, 4 Aralık 1990 tarihinde 3573/90 sayılı Konsey tüzüğü ile değişikliğe uğramıştır. Değişiklik, Batı Almanya ile birleşen Alman Demokratik Cumhuriyeti'nin, Birleşmiş Milletler Düzenli Hat Hareket Kod'u esaslarına göre çalışmayan konferanslarla olan ilişkisinin düzenlenmesi üzerinedir.

2.7.2.6.7. 4058/86/EEC: Okyanus Ticaretinde Kargolara Serbest Erişim Garantisi Sağlayan Koordine Faaliyetlere İlişkin 22 Aralık 1986 Tarihli Konsey Tüzüğü

Tüzük; Avrupa Birliği limanlarıyla üçüncü ülke limanları arasında, üçüncü ülkenin gemileriyle veya Avrupa Birliği limanlarıyla, üçüncü ülke veya ülkelerin limanları arasında, diğer bir üçüncü ülkenin gemileriyle yapılan yük ve yolcu taşımacılığında, üçüncü ülkelerin veya armatörlerinin, Avrupa Birliği armatörlerine kısıtlamalar getirmeleri durumunda, Avrupa Birliği tarafından alınacak önceden tasarlanmış ortak davranışı belirlemek üzere hazırlanmıştır.

Ticareti engelleyen kısıtlamaların görülmesi durumunda, üye ülkeler durumu Komisyona bildirirler. Komisyon dört hafta içerisinde, ortak davranış önerilerini Konsey'e sunar. Konsey alınacak önlemleri görüşerek karara bağlar. Konsey karşı önlemler konusunda iki ay içerisinde karar veremezse, Birlik üyeleri, tek taraflı veya guruplar halinde karşı önlemler alabilir (OJL 378, 1986; 21-23).

2.7.2.6.8. 3577/92/EEC: Üye Devletler İçinde Deniz Taşımacılığı Hizmetlerinin Serbestçe Sağlanması İlkelerini Uygulayan 7 Aralık 1992 Tarihli Konsey Tüzüğü (Kabotaj)

Tüzük Avrupa Birliği ülkeleri arasında deniz kabotajının 1 Ocak 1993 tarihinden sonra serbestleştirilmesi için hazırlanmıştır. İspanya, İtalya, Fransa, Portekiz, Yunanistan için ayrıcalık tanınmıştır. Yunanistan hariç diğer dört ülkenin kabotaj serbestliğini 1 Ocak 1999 tarihine kadar sağlamaları istenmiştir. Yunanistan için adalar arası yolcu taşımacılığı ve 650 gros tonun altındaki gemilerle yapılan taşımacılığın serbestleştirilmesi için 1 Ocak 2004 e kadar süre sağlanmıştır.

Yunanistan 1 Kasım 2002 tarihinde kendisine sağlanan ayrıcalığın kaldırılabileceğini Topluluğa bildirmiştir (OJ L 364, 1992; 7-10).

2.7.2.6.9. 93/125/EEC : Üye Devletler İçinde Deniz Taşımacılığı Hizmetlerinin Sebestçe Sağlanması İlkelerini Uygulayan 3577/92 Sayılı Tüzüğün 5. Maddesi Uyarınca Koruma Tedbirlerinin Komisyon Tarafından Kabulü İçin İspanyanın Talebine İlişkin 17 Şubat 1993 Tarihli Komisyon Kararı

3577/92 sayılı Konsey tüzüğüyle alınan, 1 Ocak 1993 tarihinden itibaren Avrupa Birliği devletlerinde deniz kabotajını serbestleştirme kararı, kendi karasularında yapılan taşımacılıkta karşılaşacağı rekabet yönünden serbestliğe hazır olmadığını düşünen İspanya'yı endişelendirmiştir. İspanya 25 Kasım 1992 tarihinde 3577/92 sayılı Konsey tüzüğünün 5(1) maddesi gereğince tek taraflı olarak, kendi kabotaj serbestliğini üç ay için ertelediğini ilan etmiş aynı zamanda Komisyona erteleme için baş vurmuştur. Komisyon İspanya'nın tek taraflı erteleme kararını kaldıran ve İspanya'da kabotaj serbestliğinin altı ay için erteleyen kararı almıştır.

Komisyon; İspanya ve Komisyon tarafından seçilecek bağımsız birer uzmanın, Kabotajda serbestleşmenin İspanya ekonomisinde yaratacağı etkileri inceleyen araştırma raporunun, ertelemenin bitim tarihinden 45 gün önce Komisyona sunmasını kararlaştırılmıştır (OJL 49, 1993, 88-89).

2.7.2.6.10. 93/396/EEC: Üye Devletler İçinde Deniz Taşımacılığı Hizmetlerinin Serbestçe Sağlanması İlkelerini Uygulayan 3577/92 Sayılı Tüzüğün 5. Maddesi Uyarınca Koruma Tedbirlerinin Uzatılmasının Komisyon Tarafından Kabulü İçin İspanya'nın Talebine İlişkin 13 Temmuz 1993 Tarihli Komisyon Kararı

İspanya'nın, kabotaj serbestliğinin ertelenmesi için aldırdığı birinci altı aylık erteleme sürenin 17 Ağustos 1993 tarihinde sona erecek olması, Komisyon'a ikinci

bir erteleme kararı için başvurmasını gerektirmiştir. Komisyon görevlendirilmiş uzmanların raporuna dayanarak, incelenen sekiz taşımacılık türünden beşinin 17 Ağustos 1993 tarihinden sonra kabotaj serbestliğine açılabileceği, "parça genel yük","çimento taşımacılığı dışında "kuru dökme yük" ve "kimyasal tanker" taşımacılığında ise kabotaj serbestliğinin altı ay süreyle yeniden ertelenmesi gerektiği kararını vermiştir (OJL 173, 1993; 33-35).

2.7.2.6.11. 79/115/EEC: Kuzey Denizi ve İngiliz Kanalında Faaliyet Gösteren Gemilerde Açık Deniz Kılavuzlarının Kılavuzluğuna İlişkin 21 Aralık 1978 Tarihli Konsey Direktifi

Direktif, Kuzey Denizi ve İngiliz kanalına sahildar olan Birlik üyesi devletlere gelen ve giden gemilere, İngiliz Kanalı ve Kuzey Denizi geçişlerinde pilotaj hizmetinin, bu bölgeye sahildar ülkelerin yetkili otoritelerince verilmiş yeterlilik belgesine sahip "Açık Deniz Kaptanları" tarafından sağlanması amacıyla hazırlanmıştır (OJL 33, 1979; 32).

2.7.2.6.12. 613/91/EEC: Birlik İçinde Gemi Sicillerinin Bir Yerden Diğerine Transferine İlişkin 4 Mart 1991 Tarihli Konsey Tüzüğü

Tüzük, Birlik üyesi ülkelerin gemilerinin, Birlik içinde bir sicilden, diğerine geçebilmeleri için gerekli hukuki ve teknik altyapıyı belirlemek üzere hazırlanmıştır.Tüzükle, üye ülke gemilerinin, sicil değişmelerinin kolaylaştırılması ve ekonomik bütünleşmenin hızlandırılması amaçlanmıştır.

Gemilerin kayıtlı oldukları ülkenin sicilinden, diğer bir ülkenin siciline geçebilmeleri için, sicil değiştirmeden önce bayrağını taşıdığı üye ülkenin sicili altında son altı aylık dönemde çalışıyor olması, 500 gros tondan büyük ve 25 mayıs 1980 den sonra inşa edilmiş veya SOLAS sözleşmesinin "yeni gemiler" için istediği teknik değişikleri yerine getirmiş olması, Uluslararası antlaşmalarla istenilen emniyet ve çevre korumayla ilgili sertifikalara sahip olması gerekmektedir.

Siciline kayıt olunacak ülke, gemiyi kaydetmeden önce teknik bakımdan kontrol ederek, sertifikalarla gerçek durumun uyumunu saptar. Emniyet ve çevre koruması yönünden ciddi eksiklikler gördüğünde sicile kayıt işlemini yapmayabilir. Bu durumda Komisyona haber verilir. İki üye ülke bir ay içinde aralarında anlaşamazlarsa, konu Komisyona getirilir. Komisyon, bir komite yardımıyla konuyu inceler, kararını alır veya konuyu Konsey'e havale eder (OJL 68, 1991; 1-3).

2.7.2.6.13. 92/143/EEC : Avrupa İçin Elektronik Seyir Sistemlerine İlişkin 25 Şubat 1992 Tarihli Konsey Kararı

Konsey kararı, 1994 senesinden sonra, Amerika Birleşik Devletleri Sahil Emniyet Teşkilatının, kendi ülkesi dışında Loran-C zincirine katılımını durduracağını açıklaması üzerine alınmıştır. Avrupa Birliği ülkelerinin, sahillerini ve komşularını kapsayacak Loran-C istasyonlarının, bakım, yatırım ve idamesini devam ettirmelerini öngören bir karardır (OJL 59, 1992; 17-18).

2.7.2.6.14. 93/75/EEC : Tehlikeli veya Çevreyi Kirletici Madde Taşıyan, Birlik Limanlarına Demir Atmış veya Ayrılan Gemilerin Minimum Gereksinimleri Hakkında 13 Eylül 1993 Tarihli Konsey Direktifi

Direktifin amacı, tehlikeli ve kirletici yük taşıyıp, Birlik limanlarına giren ve çıkan gemilerin devamlı kontrol altında tutulması, emniyet ve çevre korunmasının sağlanmasıdır. Direktife göre; üye devletler limanlarına gelen ve tehlikeli yük taşıyan gemiler, taşıdıkları yüklerin cinsi ve miktarı hakkında, limandan kalkmadan önce veya limana girerken yetkili makamlara bilgi vereceklerdir. Bu bilginin yanında, geminin teknik durumu, sertifikaları, personel durumu da üye liman devleti tarafından sorgulanmaktadır (OJL 247, 1993; 19-27).

Direktif dört kez değişikliğe uğramış, 2002 yılında da, gereksinimlere cevap vermediği görülerek 2002/59/EEC numaralı Avrupa Parlamento ve Konseyi direktifiyle yürürlükten kaldırılmıştır.

"Birlik Deniz Trafiği İzleme ve Bilgi Sistemi Yönetimi" oluşturmak üzere hazırlanan 2002/59/EEC direktifiyle, Birlik sularında seyir yapan gemilerin devamlı gözetimi ve elde edilen bilgilerin kurulan bir bilgi ağı yoluyla yayılması amaçlanmıştır (OJL 208, 2002; 10-27).

2.7.2.6.15. 2158/93/EEC: 613/93 Sayılı Konsey Tüzüğünü, Amacına Uygun Olarak, 1974 Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesinde ve 1973 Uluslararası Gemi Kaynaklı Kirliliğin Engellenmesi Sözleşmesindeki Değişikliklerin Uygulanmasına İlişkin 28 Temmuz 1993 Tarihli Konsey Tüzüğü

Tüzüğün amacı, Birlik üyesi gemilerin, üye devletler sicilleri arasında yer değiştirebilmelerini sağlayan 613/91/EEC tüzüğünün, zaman içinde, SOLAS 74/78 ve MARPOL 73/78 sözleşmelerinde meydana gelen değişmelere göre güncelleştirilmesinin sağlanmasıdır.

Solas 74/78 sözleşmesi; 10 Kasım 1988, 11 Nisan 1989 ve 23 Mayıs 1990 değişiklikleri , 1 Şubat 1992, MARPOL 73/78 sözleşmesi; 4 Temmuz 1991 değişikliği, 4 Nisan 1993 tarihlerinde yürürlüğe girmiştir. Bu değişiklikler, gemilerin sicil değiştirmelerinde yapılan kontrollerdeki gerekli teknik gereksinimler ve sertifikalar incelenirken göz önünde bulundurulacaktır (OJL 194, 1993; 5-6).

2.7.2.6.16. 94/57/EC: Gemi Denetimi ve Sörvey Kuruluşları ile Denizcilik İdarelerinin İlgili Faaliyetleri İçin Ortak Kurallar ve Standartlara İlişkin 22 Kasım 1994 Tarihli Konsey Direktifi

Deniz taşımacılığında, emniyet ve çevre korunması hakkında kabul edilmiş uluslar arası antlaşmaların gereklerinin yerine getirilmesi için, liman ve bayrak devletleri kontrollerinin etkin olarak yapılması gerekir. Bu kontrollerin bir kısmı idareler tarafından yapılırken, bir kısmı idare tarafından yetki verilmiş klas

kuruluşları tarafından yerine getirilmektedir. 94/57/EC sayılı konsey direktifi, Birlik üyesi ülkelerin idareleri tarafından yetkilendirilecek klas kuruluşlarının seçilmesinde uyulması gerekli ortak kuralları belirler.

Avrupa Konseyi'nin 8 Haziran 1993 tarihli "Emniyetli Denizler Ortak Politikası" kararında(OJC 271, 1993; 1) amaç olarak, standartaltı gemilerin Birlik sularından uzaklaştırılması, öncelik olarak da uluslararası kuralların tam olarak uygulanmasını sağlamak üzere, klas kuruluşlarının yetkilendirilmesi hakkında mevzuatın hazırlanması belirlenmiştir.

Birlik ülkelerinin idarelerinden yetki almak isteyen klas kuruluşları, gerekli belgelerle idarelere başvurur. İdareler gerekli incelemeleri yaparak, kuruluşların bu direktifin gerektirdiği koşulları karşılayıp karşılamadıklarını araştırır. Yetkilendirilen klas kuruluşları, idarelerce Avrupa Birliği Komisyonu'na bildirilir. Komisyon idareler tarafından yetkilendirilen klas kuruluşlarının listesini Birlik resmi gazetesinde yayımlar. Klas kuruluşları idareler tarafından devamlı izlenirler. Klas kuruluşlarının başarım durumları iki senede bir Birlik üyesi ülkeler tarafından komisyona rapor edilir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün A.739(18) numaralı kararında da belirtildiği üzere, idarelerle klas kuruluşları arasında, yapılacak işin tanımı, nasıl gerçekleştirileceği konusunda yazılı bir protokol yapılır. Bu protokolde;

- Klas kuruluşlarının belirli aralıklarla, idare veya yetkilendirdiği tarafsız kuruluşlarca denetlenmesi,
- Klas kuruluşlarının, gerekli denetim ve sertifika hazırlama yetkisini aldığı idare gemilerinin zaman zaman idareler tarafından denetlenmesi,
- Klas kuruluşlarının idareye, kendisine kayıtlı , katılan ve ayrılan gemilerle ilgili bilgi sunması maddeleri de yer alır.

Klas kuruluşlarının direktif gereği karşılaması gerekli gereksinimler;

- Ticaret gemilerinin tasarımı ve yapımı konusunda uzmanlığı ve iş deneyimi olduğunu kanıtlayabilmek,
- Kendisine kayıtlı 100 gros tonun üzerinde en az 1000 açık deniz gemisi veya en az 5 milyon gros ton portföye sahip olmak,
- Kendisine kayıtlı gemileri denetleyebilecek en az 100 deneyimli denetçiyi istihdam etmek,
- Ticaret gemilerinin tasarımı, yapımı ve denetlenmesi konusunda kapsamlı yazılı ve günün şartlarına göre devamlı yenilenen kurallara sahip olmak,
- Kendisine kayıtlı gemileri her yıl kendi yayın organlarında yayımlamak,
- Gemi armatörleri, gemi yapımcıları, gemi tamircileri, ve gemi malzemeleri üreticileriyle ticari bağlantıları olmamak,
- Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği'nin (IACS), "Kalite Sistemleri Sertifikalandırma Planı Gereksinimleri" kapsamında belirttiği, uluslararası geçerli "Kalite Sistemleri" olan EN 45004 (Değerlendirme kuruluşları) ve EN 29001'e göre oluşturulmuş kalite güvenlik sistemine göre yapılanmak şeklindedir.

Kayıtlı gemi sayısı ve bulundurulması gerekli enaz denetçi gereksinimlerini karşılayamayıp, diğer bütün gereksinimleri karşılayan klas kuruluşlarına, idareler tarafından, üç yıl için özel yetki verilebilir. Bu yetki gerektiğinde idareler tarafından uzatılabilir.

Birlik içinde çalışma özgürlüğünün sağlanması amacıyla, idareler klas kuruluşları arasında ayırımcılık yapamazlar. Her hangi bir teknik nedenle bir klas kuruluşunun yetkisini iptal eden idare, konuyu Komisyon'a ve diğer ülkelere bildirir. Komisyon yetkilendirmeyi iptal eden idarenin davranışını inceleyerek kararın geçerli sebeplere dayanıp dayanmadığını değerlendirir. Haksız iptal durumunda o ülkeden kararını geri alması istenir.

Güvenli ve temiz denizler amacına ulaşmak üzere, liman devleti kontrollerinde idareler, klas kuruluşlarının verdiği sertifikaların, geminin gerçek

durumunu gösterip göstermediğini kontrol ederler. Teknik donanımları eksik ancak geçerli sertifikaları olan gemilerin klas kuruluşları uyarılır ve aksaklıkların ortadan kaldırılması istenir. Liman devleti kontrollerinde, sertifikaları, Birlik üyesi devletlerin idarelerince yetkilendirilmemiş klas kuruluşlarınca hazırlanmış gemilere öncelik verilir.

Bu direktifin uygulanmasında Komisyona oluşturulmuş bir komite yardım eder (OJL 319, 1994; 20-27).

2.7.2.6.17. 98/295/EC : 94/57/EC Konsey Direktifiyle Bağlantılı Olarak Yunan Klas Kuruluşunun Tanınmasıyla İlgili 22 Nisan 1998 Tarihli Komisyon Kararı

94/57/EC numaralı "Klas Kuruluşlarının İdareler Adına Yetkilendirilmesi"ne dair konsey direktifinin 4(3).cü maddesi, diğer tüm direktif gereklerini karşılayan, ancak kayıtlı gemi adedi ve istihdam edilecek denetçi sayısı bakımından yeterli miktara erişemeyen klas kuruluşlarına, idarelerin önermeleri durumunda üç yıl için izin verilebileceğini belirtmektedir.

Komisyon, Yunan hükümetinin "Hellenic Register of Shipping" hakkında yaptığı başvuruyu değerlendirerek 98/295/EC kararıyla anılan klas kuruluşunun üç yıl için idare adına yetkilendirilmesini uygun görmüştür (OJL 131,1998; 34).

2.7.2.6.18. 2978/94/EEC: Ayrılmış Balast Tanklı Petrol Tankerlerinde Balast Yerlerinin Tonaj Ölçümü Hakkındaki IMO Kararı A:747 (18)'in Uygulanmasına İlişkin 21 Kasım 1994 Tarihli Konsey Kararı

Karar Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün petrol tankerlerinin "ayrılmış balast tanklı" inşalarını özendirmek üzere 4 Kasım 1994 tarihinde almış olduğu A.747 (18) numaralı kararını topluluk müktesebatına uyumlaştırmak üzere hazırlanmıştır. IMO kararına göre, ayrılmış balast tanklı tankerlerin gros ton üzerinden ödedikleri liman

masraflarında, belirli formüllerle hesaplanan gemi gros tonundan, ayrılmış balast tank hacimlerinin belirli miktarı düşülmektedir. Hesaplamalar "Gemi Tonajının Ölçülmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1969"'a göre yapılmaktadır (OJL 319, 1994;1-6).

2978/94/EEC Kararı, Avrupa Birliği Parlamento ve Konseyi'nin EC No 417/2002 numaralı ve 18 Şubat 2002 tarihli, çift tekneli tankerlerin devreye girişlerini hızlandıran tüzüğüyle yürürlükten kaldırılmıştır.

2.7.2.6.19. 95/21/EC: Birlik Limanlarını Kullanarak Yapılan Deniz Taşımacılığı ve Üye Devletlerin Karasularındaki Seyirle İlgili Olarak, Gemi Emniyeti, Kirliliğin Önlenmesi ve Gemide Yaşam ve Çalışma Koşullarıyla İlgili Uluslararası Standartların Uygulanmasına İlişkin 19 Haziran 1995 Tarihli Konsey Direktifi (Liman Devleti Kontrolü)

Paris Liman Devleti Kontrolü Hakkındaki Mutabakat Zaptı, (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control) , 26 Ocak 1982 senesinde Paris'te imzalanmıştır. Bu tutanakla, taraf devletler limanlarına uğrayan gemileri, uluslararası sözleşmelerin gerekleri doğrultusunda denetleyerek, deniz taşımacılığında emniyet ve çevre korunmasını sağlamayı ve standartdışı gemileri topluluk limanlarına sokmamayı amaç edinmişlerdir. Paris Liman Devleti Kontrolü'nün başarılı uygulamaları sonucunda, Uluslararası Denizcilik Örgütü, bölgesel liman devleti kontrollerinin yaygınlaştırılmasını özendirmiş ve yeni bölgesel sözleşmelerin yapılmasına destek olmuştur.

Avrupa Birliği , liman devleti kontrollerinde belirli bir standart oluşturmak üzere 19 Haziran 1995 tarih ve 95/21/EC sayılı direktifi kabul etmiştir. Bu direktif temel alınmak üzere, uluslararası sözleşmelerde ortaya çıkan değişmelere göre, direktif de çeşitli değişikliklere uğramıştır. Değişiklikler; 98/25/EC, 98/42/EC, 99/97/EC ve 2001/106/EC numaralı direktiflerle gerçekleştirilmiştir (OJL 19, 2002; 17-31).

Birlik ülkeleri, iç mevzuatlarını 22 Temmuz 2003 tarihine kadar 2001/106/EC direktifine uyumlaştıracaklardır. Avrupa Komisyonu bu direktifin uygulanışını yapılan denetleme, üye devletlerdeki denetçi sayısı ve "Zorunlu Genişletilmiş Denetleme" sayılarını içermek üzere, 22 Temmuz 2006 tarihine kadar izleyerek, direktifte yapılması gerekli değişiklikler konusundaki görüşlerini Avrupa Konseyi ve Parlamentosu'na sunacaktır.

Direktifte belirtilen normal denetim, ayrıntılı denetim ve zorunlu genişletilmiş denetimler için, üye ülkeler liman devleti denetçilerinin sayısını 1 Ocak 2003 tarihine kadar yeterli sayıya çıkartacaklardır. Roterdam limanı için, Hollanda'ya bu konuda 1 Temmuz 2003 tarihine kadar ayrıcalık tanınmıştır. Paris Liman Devleti Kontrolü Sözleşmesine taraf olmuş ülkeler, her yıl limanlarına gelen gemilerin % 25'ni denetlemeyi kabul etmişlerdir. % 25'lik ortalama, son üç senelik gemi hareketinin ortalaması alınarak hesaplanmaktadır.

Hedef faktörü değeri 50'nin üzerinde olan ancak, emniyet nedeniyle (yükleme, boşaltma sırasında denetlemenin emniyetli olmaması v.s) denetlenemeyen gemiler derhal SIRENAC bilgi sistemine bildirilecektir. Altı ayda bir, bu gemilerin isimleri ve denetlemelerin yapılamama nedeni bir rapor halinde Komisyon'a rapor edilecektir. Denetlenemeyen gemilerin oranı, bir sene içerisinde, denetleme kıstaslarına uyan gemi miktarının %5'ni geçmeyecektir. 22 Temmuz 2008'de bu oranın, sistemin işleyişine göre göre Komisyon tarafından değiştirilmesi öngörülmüştür.

Bu direktifin Ek-V inde belirtilen gemiler, 12 aylık aralıklarla "Genişletilmiş Denetim"den geçmek zorundadır. Bu gemiler, denetleme zamanları geldiğinde kendilerine ait bilgileri, gidecekleri ilk topluluk üyesi devletin yetkili otoritesine, Ek-V Bölüm B deki forma uygun olarak, limana varışlarından üç gün önce gönderirler.

Yapılan liman devleti kontrollerinde uluslararası sözleşmelerin gereklerini karşılamayan gemiler Avrupa Birliği ve Paris Liman Devleti Kontrolü Kuruluşuna üye olan devletlerin limanlarına alınmazlar.

Direktifin 12 adet eki bulunmaktadır;

Ek-1 Bölüm 1 de, Gemilerin denetim önceliğinde hangi ölçütlerin göz önünde bulundurulması gerektiği belirtmektedir;

•Gemilerin, pilot tarafından, seyir emniyetlerinin olmadığının rapor edilmesi, tehlikeli yük taşıyan gemilerin liman otoritelerine gerekli raporlamayı zamanında yapmaması, gemi kaptanı veya mürettebatının geminin güvenliği hakkına şikayette bulunması, limana girmeden önce karaya oturma, çarpışma ve benzeri kazalara sebep olunması, geminin denetlenmesine öncelik getirmektedir.

Ek-1 Bölüm II de; Denetim önceliğinde hedef faktörünü (target factor) arttıran unsurlar belirtilmektedir;

• Birlik üyesi bir devletin limanına 12 ay veya daha uzun bir süre sonrası ilk kez gelinmesi, topluluk üyesi bir devletin limanında yapılan son denetim tarihinden sonra 6 ay veya daha uzun bir sürenin geçmesi, gemi sertifikalarının topluluk üyesi ülkelerin idareleri tarafından yetkilendirilmemiş bir klas kuruluşu tarafından hazırlanmış olması, geminin bayrak devletinin Paris Liman Devleti Kontrolu kuruluşu tarafından yayımlanan senelik raporda "kara liste" de yer alması, geminin daha önceki denetimlerinde tutulması veya düzeltilmesi gereken kusurlarının bulunması, geminin 13 yaş üzerinde olması, gemiyi klaslamış kuruluşun senelik kusur ortalamasının yüksek olması, gemi hakkında "SIRENAC" bilgi sisteminden alınan bilgilerin olumlu olmaması hedef faktörünü arttıran nedenlerdendir.

Ek-II de gemide bulunması gerekli sertifika ve belgelerin listesi verilmektedir.

Ek-III de geminin ayrıntılı denetimi için "açık kanıtlar" belirtilmektedir.

• Yağ kayıt defterinin tutulmasında görülen şüpheli durumlar, sertifikaların kontrollerinde sertifikalarda görülen, eksiklik ve yanlışlıklar, gemiadamlarının

sertifika ve yeterlilik belgelerinde, STCW 95 sözleşmesinin gereklerine aykırı durumların saptanması, tankerlerde yağlı su boşaltma kontrol cihazının (oil discharge monitor) çalıştırılmasıyla ilgili tutulan kayıtlarda, gerçekle bağdaşmayan durumların bulunması, acil durum eğitimlerinin SOLAS 74 sözleşmesi gereklerine göre yapılmadığının saptanması, geminin aşırı paslı ve bakımsız olması ayrıntılı denetim için "açık kanıtlar" olarak kabul edilmektedir.

Ek-4 de geminin denetim yöntemi belirtilmektedir.

• Denetim geminin sertifikalarının incelenmesiyle başlar. Sertifikalarda bir eksiklik görülmez ve geminin genel görünüşünün iyi olduğu saptanırsa, denetleme sona erdirilir. Yaşam yerlerinin, makine dairesinin ve geminin teknesinin kontrolünde, denetlemenin genişletilmesini gerektiren açık kanıtlar görülürse, denetleme genişletilir.

Ek-V A da, 12 ayda bir zorunlu genişletilmiş denetim yapılması gereken gemi tipleri belirtilmektedir;

• 10 yaş üzerindeki gaz ve kimyasal tankerler, 12 yaş üzerindeki kuru dökme yük gemileri, 3000 gros tondan büyük ve 15 yaş üzerindeki petrol tankerleri ve 15 yaş üzerindeki yolcu gemileri, 12 ayda bir "genişletilmiş denetim"den geçmek zorundadır.

Ek-V B de, genişletilmiş denetim zamanı gelen gemilerin ilgili liman devleti otoritelerine vermeleri gerekli rapora ait bilgiler belirtilmektedir.

Ek-V C de, genişletilmiş denetimde nelerin kontrol edilmesi gerektiğine ilişkin bilgiler verilmektedir. Kontrol edilmesi gerekli hususlar önce "genel" başlığı altında verilmekte, daha sonra gemi tiplerine göre sınıflandırma yapılmaktadır.

Ek-VI da gemilerin tutulmalarına neden olabilecek ölçütler verilmektedir;

• Bu ölçütler, gemi ve çalışanlarının güvenliğiyle ilgili, gemi teknesi ve makinelerinin durumu, yangın, gemiyi terk malzeme ve aygıtlarının niteliği ve niceliği, mürettebatın yaşam yerlerinin ILO sözleşmelerine uygunluğu, çevre korunması ve deniz kirliliğinin önlenmesiyle ilgili donanımın durumu gibi geniş bir alanı kapsar. Gemi tutmalarında, görülen eksikliklerin yanında, denetçinin deneyimi de önemlidir.

Ek-VII'de liman devleti kontrolü denetçileri için istenilen asgari gereksinimler belirtilmektedir.

2001/106/EC direktifinin 15. maddesi bilgilerin yayılması üzerinedir. Birlik üyesi ülkeler her ay, biten ay içinde tutulan veya Birlik limanlarına girişi yasaklanan gemilerle, klas kuruluşlarının yetkilendirilmesi ve yetkilerinin iptaliyle ilgili bilgileri SIRENAC bilgi sistemine gönderirler. Bu bilgiler aynı zamanda EQUASIS bilgi sistemine de gönderilerek kamuoyuna açıklanır.

Ek-VIII Bölüm I de, üye devletlerin Sirenac bilgi sistemine gönderdikleri bilgilerin bilgi başlıkları,

Ek-VIII Bölüm II de ise, üye devletlerin kamuoyuna açıklanmak üzere Equasis bilgi sistemine gönderdikleri bilgilerin bilgi başlıkları verilmektedir.

Ek-IX da denetçilerin liman devleti kontrolü sonunda verdikleri "denet raporu" örneği verilmiştir. Bu raporun bir nüshası denetçi tarafından gemi kaptanına verilmektedir.

EK-X Birlik üyesi ülkelerin, her sene ve altı ayda bir, Komisyon ve Sirenac bilgi sistemine gönderecekleri bilgilerin neler olduğunu belirtir ;

• Birlik üyesi ülkeler, her sene en geç 1 Nisan'a kadar, liman devleti kontrolü için çalışan denetçilerin sayısını (liman veya bölgelere göre) ve düzenli sefer yapan Ro-Ro ve feribotlar dışında , limanlarına giren gemi adedini Komisyon'a bildirirler.

• Birlik üyesi ülkeler yukarıda belirtilen bilgilere ek olarak, altı ayda bir Komisyon ve Sirenac bilgi sistemine, limanlarına giren gemi adedini, IMO numaralarıyla bildirirler. Bunun dışında, düzenli sefer tapan, Ro-Ro gemileriyle, feribotlar hakkında tutulan bilgiler de altı ayda bir Komisyona rapor edilir.

EK-XI A.Birlik limanlarına girmesi yasaklanan gemilere ait bilgileri verir

• Üye ülkeler, Paris Liman Devleti Kontrolü kuruluşunun yıllık raporlarında kara listede gösterilen "Çok Yüksek Risk" veya "Yüksek Risk" gurubunda yer alan ülkelerin, sıvılaştırılmış gaz taşıyıcı, kimyasal tanker, kuru dökme yük, petrol tankeri ve yolcu gemilerini, çok yüksek risk grubunda yer alan ülkeler için, geçen 36 aylık süre içinde her hangi bir kuruluş ülkesinin limanında birden çok tutulmuşsa, yüksek risk grubunda yer alan ülkeler için, geçen 24 aylık süre içinde, sözleşmeye taraf ülkelerin limanlarında ikiden çok tutulmuşsa limanlarına almama kararı verirler. İlk limanda tamir için kalkmasına izin verilen, ancak tamir limanına gitmeyen gemiler hakkında aynı karar verilir. Bu karar alındıktan sonra, geminin bayrak devletine ve klas kuruluşuna haber verilir.

EK-XI B Birlik limanlarına girmesi yasaklanmış gemilerle ilgili yapılacak işleri belirtir.

• Birlik limanlarına girmesi yasaklanmış gemilerin listesi altı ayda bir Komisyon tarafından yayımlanır. Gemi hakkındaki kararın kaldırılması için, kararı veren Birlik ülkesinin yetkili otoritesine başvurulabilir. Bu durumdaki gemiler, kararı veren ülkenin yetkili otoriteleri tarafından "genişletilmiş denetim"den geçirilirler. Eksikliklerini tamamladıkları görülürse haklarındaki karar kaldırılır.

EK-XII Birlik limanlarına sefer yapan gemilerin, "Sefer Bilgi Kaydedici" aygıtına sahip olmaları gereken en son tarihi belirtmektedir.

2.7.2.6.20. 3051/95/EC : Sayılı Ro-Ro Yolcu Feribotlarının Emniyet Yönetimine İlişkin 8 Aralık 1995 Tarihli Konsey Tüzüğü

Tüzük, IMO Genel Kurulu tarafından 4 Kasım 1993 tarihinde, A(741)18 karar numarası ile kabul edilen "Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodu" ve buna bağlı olarak Mayıs 1994 de, SOLAS 74/78 sözleşmesine IX. Bölüm olarak eklenen "Gemilerin Emniyet Yönetimi"ne göre, denizcilik işletmeleri tarafından oluşturulması öngörülen, emniyet yönetimi sisteminin kuruluşu, uygulanışı ve gerekli sertifikaların alınması yönünde topluluk üyesi ülkelere, Ro-Ro yolcu gemilerinde, uygulamanın ne şekilde yapılacağını açıklamak üzere hazırlanmıştır.

Denizcilik işletmelerinin, emniyet yönetimi sistemlerini oluşturmaları, uygulamaları ve gerekli sertifikaları almaları zorunluluğu , belirli tip gemiler için 1 Temmuz 1998 tarihinde yürürlüğe girerken, kalan gemi tipleri için bu zorunluluğun başlama tarihi olarak 1 Temmuz 2002 ön görülmüştür. Bununla beraber Ro-Ro yolcu gemilerinin, emniyet yönünden gereksinimleri göz önünde bulundurularak bu tip gemiler için uygulamanın 1 Temmuz 1996 da başlatılması kararlaştırılmıştır (OJL 320, 1995; 14-24).

2.7.2.6.21. 96/127/EC: Almanya'nın Talebi Üzerine, Tehlikeli veya Çevreyi Kirletici Madde Taşıyan ve Birlik Limanlarında Demir Atmış veya Ayrılan Gemilerin Minimum Gereksinimleri Hakkındaki 93/75/EEC Sayılı Konsey Direktifi 5 (4). Maddesinin Uygulanmasına İlişkin 22 Ocak 1996 Tarihli Komisyon Kararı.

93/75/EEC sayılı konsey direktifi, tehlikeli ve kirletici yük taşıyan gemilerin Birlik limanlarına girerken ve ayrılırken, liman otoritelerine yük ve gemi hakkında rapor vermeleri zorunluluğunu getirmektedir. Direktifin 5 (4). maddesi, kısa mesafede düzenli hat seferi yapan gemilerin bayrak devletine Komisyon tarafından ayrıcalık tanınabileceği hakkındadır.

Almanya Komisyon'dan 5 (4). maddeye göre kısa mesafede düzenli hat seferi yapan gemileri için ayrıcalık istemiş ve Komisyon 96/127/EEC sayılı kararla bu ayrıcalığı tanımıştır (OJL 29,1996,8-9). 93/75/EEC direktifi, 2002/59/ EC Avrupa Parlamentosu ve Konseyi direktifiyle yürürlükten kaldırıldığından, 96/127/EC kararı da yürürlükten kalkmıştır.

2.7.2.6.22. 96/513/EC: Fransa'nın Talebi Üzerine, Tehlikeli veya Çevreyi Kirletici Madde Taşıyan ve Birlik Limanlarında Demir Atmış veya Ayrılan Gemilerin Minimum Gereksinimleri Hakkındaki 93/75/EEC Sayılı Konsey Direktifi 5 (4). Maddesinin Uygulanmasına İlişkin 22 Temmuz 1996 Tarihli Komisyon Kararı

96/127/EEC sayılı kararla Almanya'nın kısa mesafelerde çalışan ve düzenli hat seferi yapan gemileri için komisyonca verilen ayrıcalık, Fransa'nın aynı konuda komisyona baş vurması üzerine 96/513/EC numaralı komisyon kararıyla Fransa'ya da tanınmıştır (OJL 215, 1996; 5-6).

93/75/EEC direktifi, 2002/59/ EC Avrupa Parlamentosu ve Konseyi direktifiyle yürürlükten kaldırıldığından, 96/513/EC kararı da yürürlükten kalkmıştır.

2.7.2.6.23. 96/587/EC: 94/57/EC Sayılı Konsey Direktifi Uyarınca Üye Devletler Tarafından Bildirilmiş Tanınmış Kuruluşların Listesinin Yayımlanmasına İlişkin 30 Eylül 1996 Tarihli Komisyon Kararı

94/57/EC numaralı konsey direktifi, Birlik üyesi ülkelerin denizcilik idareleri tarafından, klas kuruluşlarının yetkilendirilmeleriyle ilgilidir. İdareler direktifte belirtilen koşulları göz önünde tutarak klas kuruluşlarını değerlendirerek, yeterli gördüklerini idare adına sertifika hazırlamak ve gemilerini denetimden geçirmek üzere üzere yetkilendirirler. İdareler yetkilendirdikleri klas kuruluşlarını Komisyon'a bildirirler. Komisyon idareler adına yetkilendirilmiş klas kuruluşlarını " Birlik

Resmi Gazetesi"nde yayımlatır. 96/587/EC sayılı komisyon kararıyla resmi gazetede yayımlanan klas kuruluşlarıaşağıdaki gibidir (OJL 257, 1996, 43) ;

- American Bureau of Shipping (ABS)
- Bureau Veritas (BV)
- China Classification Society (CCS)
- Det Norske Veritas (DNV)
- Germanisher Lloyd (GL)
- Hellenic Register of Shipping (HR)
- Korean Register of Shipping (KR)
- Lloyd's Register of Shipping (LR)
- Nippon Kaiji Kyokai (NK)
- Registro Italiano Navale (RINA).

2.7.2.6.24. 96/710/EC: Almanya'nın Talebi Üzerine, Tehlikeli veya Çevreyi Kirletici Madde Taşıyan ve Birlik Limanlarında Demir Atmış veya Ayrılan Gemilerin Minimum Gereksinimleri Hakkındaki 93/75/EEC Sayılı Konsey Direktifi 5(4). Maddesinin Uygulanmasına lişkin 27 Kasım 1996 Tarihli Komisyon Kararı

Almanya, ülkesinin belli bölgelerinde çalışan ve kısa sefer yapan gemileri için 96/127/EEC komisyon kararıyla elde ettiği ayrıcalığı, yine kısa sefer yapan, bölgeleri farklı gemileri için de talep etmiş ve Komisyon 96/710/EC kararıyla bu talebi uygun bulmuştur (OJL 326, 1996; 64-65).

93/75/EEC direktifi, 2002/59/ EC Avrupa Parlamentosu ve Konseyi direktifiyle yürürlükten kaldırıldığından, 96/710/EC kararı da yürürlükten kalkmıştır.

2.7.2.6.25. 96/39/EC: Tehlikeli veya Çevreyi Kirletici Madde Taşıyan ve Birlik Limanlarında Demir Atmış veya Ayrılan Gemilerin Minimum Gereksinimleri Hakkındaki 93/75/EEC Sayılı Komisyon Direktifini Değiştiren 19 Haziran 1996 Tarihli Komisyon Direktifi

96/39/EC sayılı direktif, MARPOL 73/78 sözleşmesinde olan değişiklikler ve, IMDG (Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Maddeler Kodu), IBC (Uluslararası Tehlikeli Dökme Kimyasal Yük Kodu) ve IGC (Uluslararası Sıvılaştırılmış Gaz Kodu) kodlarının yürürlüğe girişleri nedeniyle 93/75/EEC sayılı direktifi değiştirmek üzere hazırlanmıştır (OJL 196, 1996; 7).

93/75/EEC direktifi, 2002/59/EC Avrupa Parlamentosu ve Konseyi direktifiyle yürürlükten kaldırıldığından, 96/39/EC direktifi de yürürlükten kalkmıştır.

2.7.2.6.26. 96/40/EC: Liman Devleti Kontrolünü Yürüten Denetçiler İçin Ortak Bir Kimlik Kartı Oluşturulmasına İlişkin 25 Haziran 1996 Tarihli Komisyon Direktifi

Direktif, Liman Devleti Kontrolü hakkındaki 95/21/EC Konsey direktifinin 12 (4). Maddesine göre liman devleti kontrolü yapan denetçilere hazırlanacak kimlik kartı hakkındadır.

Kimlik kartında; kimliği hazırlayan yetkili makam, denetçinin tam ismi, denetçinin resmi ve imzası, kartı taşıyanın, 95/21/EC konsey direktifinin ulusal mevzuata uyumlaştırılmış kanun maddesine göre liman devleti kontrolü yapmaya yetkili olduğunu belirtir açıklama, bulunulan ülkenin resmi dili İngilizce değilse, resmi dille birlikte İngilizce açıklama bulunmalıdır (OJL 196, 1996; 8-9).

2.7.2.6.27. 96/98/EC: Deniz Ekipmanlarına İlişkin 20 Aralık 1996 Tarihli Konsey Direktifi

Birlik gemilerinde kullanılan aygıtlara bir standart getirmek üzere hazırlanmış bir direktiftir. 98/85/EC, 2001/53/EC, 2002/75/EC direktifleriyle üç kez değişikliğe uğramıştır. Konu hakkında "Denizcilik Politikaları" bölümünde ayrıntılı bilgi verilmiştir (OJL 46, 1997; 25-56).

2.7.2.6.28. 97/34/EC: Tehlikeli veya Çevreyi Kirletici Madde Taşıyan ve Birlik Limanlarında Demir Atmış veya Ayrılan Gemilerin Minimum Gereksinimler Hakkındaki 93/75/EEC Sayılı Konsey Direktifini Değiştiren 6 Haziran 1997 Tarihli Komisyon Direktifi

93/57/EC sayılı konsey direktifi, Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 2002/59/EC numaralı "Deniz Trafiği İzleme ve Bilgi Sistemi Yönetimi" direktifiyle yürürlükten kaldırıldığından 97/34/EC Komisyon direktifinin de hükmü kalmamıştır.

2.7.2.6.29. 97/58/EC: Gemi Denetimi ve Sörvey Kuruluşları ile Denizcilik İdarelerinin İlgili Faaliyetleri İçin Ortak Kurallar ve Standartlarına İlişkin 94/57/EC Sayılı Konsey Direktifini Değiştiren 26 Eylül 1997 Tarihli Komisyon Direktifi

94/57/EC sayılı Konsey direktifi, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün "İdare Adına Çalışacak Kuruluşların Yetkilendirilmesi Kılavuzu" isimli ve A.739(18) numaralı kararı temel alınarak hazırlanmıştır. IMO 19. oturumunda, "İdare Adına Çalışan Tanınmış Kuruluşların, Denetim ve Belgelendirme İşlevlerinin Tanımı" isimli ve A.789 (19) numaralı kararı kabul etmiştir. İkinci karar, birinci kılavuzun bir eki gibi düşünüldüğünden, 94/57/EC sayılı Konsey direktifinde aşağıda açıklanan değişiklik yapılmıştır;

A.Genel başlığını taşıyan bölüme, (*7. Kuruluş, bu direktifin sınırları içinde kalan konular için, IMO'nün A.789(19) karar numaralı, "İdareler Adına Çalışan Tanınmış Kuruluşların Denetim ve Belgelendirme İşlevlerinin Tanımı" isimli kararının ekinde verilmiş hükümlere göre çalışmalıdır.*) paragrafı eklenmelidir (OJL 274, 1997; 7).

2.7.2.6.30. 97/70/EC: Boyu 24 Metre ve Daha Fazla Olan Balıkçı Tekneleri İçin Uyumlaştırılmış Bir Emniyet Programı Oluşturan 11 Aralık 1997 Tarihli Konsey Direktifi

1977 Senesinde hazırlanan "Uluslararası Torremolinos Balıkçı Gemileri Emniyeti Sözleşmesi", teknik nedenlerle geçerliliğini yitirdiğinden 2 Nisan 1993 Protokolü ile yenilenmiştir. Protokol 10 bölüm, değişme yöntemi, bölgesel standartlar ve balıkçı gemileri emniyet kodu ve gönüllü rehberden oluşmuştur. Bölümler;

- Bölüm I Genel Kurallar,
- Bölüm II Yapım, Su Geçirmez Bütünlük ve Aygıtlar,
- Bölüm III Denge ve Denize Elverişlilik,
- Bölüm IV Makine ve Elektrik Donanımı, Adamsız Makine Dairesi,
- Bölüm V Yangından Korunma, Yangın İhbar, Yangın Söndürme ve Yangınla Mücadele,
- Bölüm VI Personelin Korunması,
- Bölüm VII Can Kurtarma Gereçleri ve Düzenleri,
- Bölüm VIII Acil Durum hazırlıkları, Role Talimleri,
- Bölüm IX Haberleşme,
- Bölüm X Gemi Seyir Aygıtları ve Donanımıdır.

97/70/EC Konsey direktifinin amacı Birlik karasularında ve 200 millik "Ekonomik Münhasır Bölge" lerinde balık avlayan Birlik üyesi balıkçı gemileriyle bu sularda uluslararası kurallar gereği balıkçılık yapan üçüncü ülkeler balıkçı gemilerinde, emniyet ve çevre koruma bakımından belirli standartları sağlamaktır. Direktifle, emniyet ve çevre korunmasının sağlanması yanında haksız rekabetin de önüne geçilmesi düşünülmüştür.

Torrelominos protokolunun bölümlerinin çoğunluğu, 45 m ve üzerindeki balıkçı gemileri için emniyet ve çevre korunmasıyla ilgili standartları vermektedir. Bununla beraber protokolün 3 (4). maddesi, ülkelerin 24-45 metre arasındaki balıkçı gemileri için kendilerine uyan kuralları alabileceğini belirtmektedir. Protokolün 5 (4). maddesi ise, aynı bölgelerde çalışan balıkçı gemilerinin aynı emniyet standartlarını uygulamalarının özendirilmesi hakkındadır.

97/70/EC direktifi sonunda beş adet ek bulunmaktadır ;

- Ek-1 de, 45 metre ve üzerindeki uzunlukta Birlik balıkçı gemilerinin uyması gerekli kurallar verilmekte, Torrelominos protokolünün bölümleri içerisinde yer alan kurallar ve bu kuralların Birlik kurallarıyla uyumlaştırılması için ekler ve açıklamalar bulunmaktadır.

- Ek-2 de, 24-45 metre arasında uzunluklardaki , Birlik balıkçı gemilerinin uyması gerekli kurallar belirtilmektedir. Bu kurallar; Torrelominos protokolünün, IV, V, VII ve IX bölümlerinde bulunan kuralların Birlik kurallarıyla uyumlaştırılmış şeklidir.

- Ek-3 de, Güney ve Kuzey yarımkürelerde kutuplara yakın bölgelerde çalışacak balıkçı gemileri için özel gereksinimler bulunmaktadır.

- Ek-4 de Birlik balıkçı gemilerinde emniyetin arttırılmasıyla ilgili ek gereksinimler belirtilmektedir.

- Ek-5 de balıkçı gemilerinin almak zorunda oldukları, "Uygunluk Sertifikası", "Bağışıklık Sertifikası" ve gemide kullanılan aygıtlara ait kayıtların örnekleri yer almaktadır.

Birlik balıkçı gemileri, teknelerin yapımı sonunda, idareleri veya idareleri adına yetkilendirilmiş kuruluşlar tarafından denetimden geçirilerek "Uygunluk Sertifikası" alırlar. Denetimler belirli aralıklarla tekrarlanarak sertifikanın devamlılığı sağlanır.

Birlik üyesi ülkeler, limanlarına gelen diğer üye ülke ve üçüncü ülke balıkçı gemilerinin,"Torrelominos Protokolü"ne uygunluğunu saptamak üzere denetleme yapabilir.

Birlik üyesi ülkelerden kendi gemileri için yeterli güvenliği sağladığını düşünerek bu direktifin bazı maddelerini uygulamayanlar, nedenleriyle birlikte Komisyon'a bilgi verir. Komisyon, bir komite yardımıyla, başvuruyu değerlendirir ve en geç altı ay içinde, olumlu veya olumsuz kararını üye ülkeye bildirir. Alınan karar diğer üye ülkelere de bildirilir.

Balıkçı gemilerinde kullanılacak "deniz ekipmanları" için, 96/98/EC konsey direktifinin A.1 eki yürürlüktedir.

Üye ülkeler en geç 1 Ocak 1999 tarihine kadar ulusal mevzuatlarını bu direktif hükümlerine uyumlaştıracaklardır. Tüm yeni ve mevcut balıkçı gemileri 1 Ocak 1999 tarihinden sonra bu direktifin hükümlerine uymak zorundadır (OJL 34,1998, 1-29).

97/70/EC direktifi iki kez değişmiştir. 1999/19/EC direktifiyle, 24-45 metre arası balıkçı gemilerinden A-1 GMDSS bölgesinde çalışanlar için, EPIRB bulundurma zorunluluğu yerine, bir adet VHF, DSC donanımı bulundurulmasının yeterliliği kabul edilmiştir (OJL 83, 1999; 48-49).

2002/35/EC direktifiyle de, teknik gelişmeler nedeniyle, 97/70/EC direktifinin Ek-1'i değiştirilerek yerine, yeni direktifin Ek-1'i konulmuştur. Üye ülkelerin 2002/35/EC direktifiyle mevzuatlarını uyumlaştırması için, 1 Ocak 2003 tarihine kadar süre verilmiştir (OJL 112, 2002; 21-33).

2.7.2.6.31. 98/18/EC Yolcu Gemilerinin Emniyet Kurallarına ve Standartlarına İlişkin 17 Mart 1998 Tarihli Konsey Direktifi

Bu direktif Birlik üyesi ülkelerin, kendi limanları arası seferler yapan, kendi veya diğer üye ülkelerin bayraklarını taşıyan,"iç hat yolcu gemileri" (domestic voyages) ve yüksek süratli yolcu gemileri için hazırlanmıştır. Direktif 2002/25/EC Komisyon direktifiyle değişikliğe uğramıştır. Bu konuda "Denizcilik Politikaları" bölümünde ayrıntılı bilgi verilmiştir (OJL 144, 1998; 1-115).

2.7.2.6.32. 179/98: Ro-Ro Yolcu Feribotlarının Emniyet Yönetimine İlişkin 8 Aralık 1995 Tarih ve 3051/95 Sayılı Konsey Tüzüğünü Değiştiren 23 Ocak 1998 Tarihli Komisyon Tüzüğü

Tüzükte, "Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodu"ndaki değişikliklere bağlı olarak, 3051/95 Konsey tüzüğündeki yapılan değişiklikler belirtilmektedir (OJL 19, 1998; 35-46).

2.7.2.6.33. 94/58/EC: Gemiadamları Eğitiminin Minimum Düzeyine İlişkin 22 Kasım 1994 Tarihli Konsey Direktifi

94/58/EC direktifi, STCW 95 Sözleşmesi yapılmadan önce hazırlanmıştır. STCW 78 sözleşmesini değiştiren STCW 95 sözleşmesinin ardından gemiadamlarının eğitimi, belgelendirilmesi ve vardiya tutma standartları hakkında 98/35/EC direktifi hazırlanmıştır. Geçiş dönemi 1 Şubat 2002 de sona eren STCW 95 sözleşmesinin tüm hükümleriyle yürürlüğe girmesinden kısa bir süre önce, Avrupa Parlamentosu ve Konseyi tarafından 2001/25/EC direktifi kabul edilmiştir (OJL 136, 2001;17- 41).

2001/25/EC direktifi kendisinden önce kabul edilen her iki direktifte büyük değişiklikler yaptığından ve eski direktiflerdeki bir çok maddenin yerleri yeni direktifte değiştiğinden, 2001/25/EC direktifinin yürürlüğe girmesiyle her iki direktif de yürürlükten kaldırılmıştır. Direktifin amacı, "Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Esasları Hakkında Uluslararası 1995 Sözleşmesi"nin (STCW 95), Birlik mevzuatına uyumlaştırılmasıdır.

Yeni direktife bakıldığında, 29 madde (article) görülmektedir. Maddeler; Tanımlar, Kapsam, Eğitim ve Belgelendirme, Sertifika, Sertifikalar ve Onaylanmaları, Eğitim Gereksinimleri, Kıyısal Seferlerin Yönetimi İlkeleri, Ceza veya Disiplin Önlemleri, Kalite Standartları, Tıbbi Standartlar-Sertifikaların Hazırlanması ve Kayıtları, Sertifikaların Sürelerinin Uzatılması, Simulatör Kullanımı, Şirketlerin Sorumlulukları, Vardiya Tutmaya Uygun Olma (yeterli dinlenme), Özel İzin, Avrupa Birliği Ülkelerinin Eğitim ve Değerlendirmeyle İlgili Sorumlulukları, Gemi İçi İletişim, Sertifikaların Tanınması, Liman Devleti Kontrolü, Liman Devleti Kontrolü Yöntemi, Gemi Tutulması, Değişiklik Yöntemi, Geçiş Dönemiyle İlgili Hükümler, Cezalar, Birlik İçi İletişim, Yürürlükten Kalkma, Uygulamaya Giriş ve Adresler başlıklarını taşımaktadır.

Direktifin dört adet eki bulunmaktadır;

Ek-I ; "STCW Sözleşmesinin 3. Maddesine (article) Atıfta Bulunan Eğitim Gerekleri" başlığını taşımaktadır,

•Ek-I Bölüm I; Genel Hükümler,

Bu bölümde STCW Kodu Bölüm A'nın zorunlu kuralları yer almaktadır. Bu bölüme, göre yeterlilik standartları ve karşılıklarında verilecek belgeler, yedi gurup altında toplanmıştır. Bunlar; Seyir, Yük Elleçleme ve İstif, Gemi Operasyonlarını Kontrol Etme ve Gemi Personelini Yönetme, Gemi Makineleri Mühendisliği, Elektrik-Elektronik ve Kontrol Mühendisliği, Bakım ve Onarım, Radyo Haberleşmesidir. Belirtilen guruplarda alınacak yeterliliklerin karşılığında belgelendirme üç değişik seviyede olmaktadır. Bunlar;

<Yönetici Seviyesinde,

<İşletim Seviyesinde,

<Destek Seviyesindedir.

•Ek-I Bölüm II, Kaptan ve Güverte Bölümü İçin Zorunlu Şartlar başlığını taşımaktadır.

<Kural II/1, 500 gros tonun üzerindeki gemilerde vardiya zabiti olarak çalışacaklardan istenilen asgari şartları belirtmektedir.

<Kural II/2, 500 gros tonun üzerindeki gemilerde Kaptan ve I.Zabit olarak çalışacaklardan istenilen asgari şartları belirtmektedir. Bu kural tonaj olarak iki değişik gurubu içermektedir. Bunlardan birincisi; 3.000 gros tonun üzerindeki gemilerde çalışacak Kaptan ve I.Zabitler, diğeri 500-3.000 gros ton arasındaki gemilerde çalışacak Kaptan ve I. Zabitler için istenilen asgari şartlardır.

< Kural II/3, 500 gros tondan küçük gemilerde vardiya zabiti ve Kaptan olarak çalışacaklardan istenilen asgari şartları belirtilmektedir. Bu kural da iki değişik gurubu içermektedir. Birinci gurup, kıyısal seferler, ikinci gurup kıyısal sefer dışındaki bölgelerde çalışan gemiler çalışanları içindir.

< Kural II/4 Seyir vardiyası tutacak güverte mürettebatı için gerekli asgari şartları belirtmektedir.

•Ek-I Bölüm III; Makine bölümü için istenilen asgari şartları belirtmektedir.

< Kural III/I, 750 KW gücünden düşük güçteki ana makineye sahip, makine dairesi adamlı veya periyodik olarak adamsız bırakılabilen gemilerde vardiya tutan makine zabitleri için istenilen asgari şartları belirtmektedir.

< Kural III/2, 3.000 KW makine gücünden büyük ana makineye sahip gemilerde görev yapan, Baş.Müh./Mak.'ler ve 1.Müh./Mak.'lerden istenilen asgari şartları belirtmektedir.

< Kural III/3, 750-3.000 KW arası makine gücüne sahip ana makinesi olan gemilerde görev yapan, Baş. Müh./Mak ve 1.Müh./1.Mak'lerden istenilen asgari şartları belirtmektedir.

< Kural III/4 adamlı veya adamsız çalışan makine dairelerinde vardiya tutacak makine mürettebatından istenilen asgari şartları belirtmektedir.

•Ek-I Bölüm IV, Haberleşme personelinden istenilen asgari şartları belirtmektedir.

< Kural IV/I, GMDSS'e tabi olan ve olmayan gemilerde,uygulamanın ne şekilde olacağını belirtmektedir.

< Kural IV/2, GMDSS'e tabi olan gemilerde haberleşme personelinin sertifikalandırma, eğitim ve yaş ile ilgili hangi şartları karşılaması gerektiğini belirtmektedir.

•Ek I Bölüm V; Belirli tip gemilerde çalışacak personel için özel eğitim gereklerini belirtmektedir.

< Kural V/I Tankerlerde çalışacak Kaptan, zabit ve mürettebat için istenen asgari gerekleri (Tanıtım kursları, deneyim,vs.) belirtmektedir

< Kural V/2, Ro-Ro/yolcu gemilerinde çalışacak Kaptan, zabit, mürettebat ve diğer personel için istenen asgari gerekleri (Tanıtım kursları, deneyim,vs.) belirtmektedir.

•Ek I Bölüm VI; Acil durum, iş güvenliği, tıbbi bakım ve can kurtarma işlevleriyle ilgilidir.

< Kural VI/I, Gemiadamlarına verilecek, temel eğitim ve tanıtım eğitimleri hakkındadır.

< Kural VI/2, Can kurtarma araçları, kurtarma ve hızlı kurtarma botlarını kifayetli kullanma belgelerinin verilmesi için asgari eğitim gerekleri belirtmektedir,

< Kural VI/3, İleri yangınla mücadele eğitimi için asgari eğitim gerekleri belirtilmektedir.

< Kural VI/4, Tıbbi yardım ve tıbbi bakım ile ilgili asgari eğitim gereklerini belirtmektedir.

•Ek 1 Bölüm VII Diğer Belgelendirmelerden (Alternatif Sertifikalar) bahsetmektedir.

EK II "Üçüncü Ülkeler Tarafından Verilmiş Belgelerin Kabulü ve Denizcilik Eğitimi veren Kurs, Okul ve Kurumların Onaylanması Yöntemleri" hakkındadır.

Ek III, 94/58/EC ve 98/35/EC konsey direktiflerinin yürürlükten kalkışları hakkındadır.

Ek IV, Yürürlükten kalkan konsey direktifleriyle bu direktifin karşılaştırılması yapılmakta, değişen maddelerin yeni direktifte hangi maddelerin yerine geldiği gösterilmektedir.

2.7.2.6.34. 77/587/EEC : Üye Devletler ve Üçüncü Ülkeler Arasında Taşımacılık Konusundaki İlişkilere ve Uluslararası Kuruluşların Bu Tür Konularla İlgili Faaliyetlerine İlişkin Bir Danışma Prosedürü Oluşturan 13 Eylül 1977 Tarihli Konsey Kararı

Kararın amacı, Birlik ülkelerinin üçüncü ülkelerle yaptığı ikili denizcilik antlaşmaları konusunda, tüm Birlik üyelerinin bilgi sahibi olmasını sağlamaktır. Karar aynı zamanda üye ülkelerin denizcilikle ilgili konularda uluslararası denizcilik kuruluşlarında ortak bir davranış göstermelerini sağlamak amacıyla, bilgi değişimi ve önceden tasarlanmış danışma toplantılarının yapılmasını ön görmektedir (OJL 239, 1977; 23-24).

2.7.2.6.35. 83/573/EEC: Uluslararası Ticari Deniz Taşımacılığı Alanında Karşı Tedbirlere İlişkin 26 Ekim 1983 Tarihli Konsey Kararı

Kararda, uluslararası deniz taşımacılığında, üçüncü ülkelerin birlik ülkelerinin çıkarlarıyla bağdaşmayan uygulamaları karşısında karşısında, ortak davranışın ne şekilde olacağı belirtilmektedir. Üçüncü ülkelere uygulanacak karşı önlemin nasıl gerçekleştirileceğine, Konsey tarafından karar verilecek ve Birlik üyesi ülkeler bu önlemleri uygulayacaklardır (OJL 332, 1983; 3).

2.7.2.6.36. 98/41/EC: Birlik Üye Ülkelerinde, Yolcu Gemilerinde Bulunanların Kaydına İlişkin 18 Haziran 1998 Tarihli Konsey Direktifi

Bu direktifle, Birlik üyesi ülkelerin limanlarına gelen ve bu limanlardan ayrılan yolcu gemilerindeki yolcu ve mürettebatın isimleriyle birlikte kayıt edilmesinin sağlanması amaçlanmıştır. İki liman arasındaki mesafenin 20 milden fazla olmaması ve geminin korunmalı sularda seyretmesi durumunda, Komisyon'a baş vurulması durumunda rekabeti bozmamak kaydıyla bazı ayrıcalıklar sağlanabilmektedir (OJL 188, 1998; 35-39).

2.7.3. Katılım Öncesi Finansal Yardım

Türkiye'nin katılım öncesinde yaptığı çalışmaları desteklemek üzere, finansal yardımdan ne şekilde faydalandırılacağının esaslarını belirleyen Konsey tüzüğü, 2500/2001 sayı ile 27 Aralık 2001 tarihinde çıkartılmıştır (OJL 342, 2001; 1-5).

Anılan tüzüğün dayanak noktası, "Katılım Öncesi Stratejisi Çerçevesinde Türkiye'ye Yardım ve Özellikle Katılım Ortaklığının Oluşturulması" başlıklı, 26 Şubat 2001 tarih, 390/2001 sayılı Konsey tüzüğüyle, 8 Mart 2001 tarih ve 2001/235/EC numaralı "Türkiye Cumhuriyeti İle Katılım Ortaklığında, Prensipler, Öncelikler, Orta Vadeli Amaçlar ve Şartlar" başlıklı Konsey kararıdır (OJL58, 2001; 1-2).

2500/2001 sayılı konsey tüzüğünün önemli noktaları;

- Avrupa Birliği Komisyon'unun, Türkiye'ye, katılım öncesi yardımı üye devletlerden, Avrupa Yatırım Bankasından ve PHARE, MEDA, TACIS, CARDS gibi yardım programlarından temin etmek üzere eşgüdümü sağlayacağı ve bu yardımın 2000-2006 yılları arasında aday ülkeler için iki katına çıkarıldığı,

- Bu yardımların "kurumların yapılandırılmaları" ve "Topluluk Müktesebatına Uyum" gibi, öncelikle katılım ortaklığı belgesinde belirtilen hedeflere ulaşmak üzere yapılan çalışmalara verileceği,

- Bu yardımların bağış, katılım yolunda yapılan çalışma ve projelerin finansmanını sağlama, hizmet, malzeme temini ve teknik yardım şeklinde olabileceği,

- Bu yardımların devlete yapılabileceği gibi, bölgesel ve yerel otoritelerle, mesleksel destek kuruluşlarına da yapılabileceği,

- Yardımların, yardım alanların katkısını da gerektirdiğini, gerekli yardımları alabilmek için yapılacak çalışmalarla üretilen projelere ait bilgilerin Komisyon'a bildirilmesi ve Komisyon tarafından onaylanması gerektiği,

- Proje ve yardımların öncelikle kabul edilmesinde; hızlı uygulanabilirlik, sosyal ve kültürel yönünün olması, çevrenin korunmasıyla ilgili olması, projelerin başarıya ulaşması için kurumsal yapılanmayı gerektirmesi, önerilen proje hakkında daha önce kazanılmış deneyime sahip olunması etmenlerinin rol oynadığı,

- Projelerin gerçekleştirilmesi için verilecek tekliflerin, Birlik üyesi ülkeler, üçüncü ülkeler ve projeyi veren ülkelerden özel ve tüzel kişiler için açık olduğu

şeklinde özetlenebilir.

2.7.4. İlerleme Raporları ve 2002 Avrupa Konseyi Zirvesi

Türkiye hakkında "Katılım Ortaklığı Belgesi"nin, 8 Mart 2001 tarihinde Avrupa Birliği Konsey kararı olarak kabul edilmesi ve Türkiye'nin "Ulusal Programı"nı 26 Mart 2001 tarihinde Avrupa Birliği Komisyonu'na sunması sonrasında katılım çalışmaları ivme kazanmıştır. Bu çalışmaların sonunda Türkiye için 2002 senesinin sonu, katılım müzakerelerine başlanması bakımından önem kazanmıştır. Bu süreç içinde Komisyon Avrupa Topluluğu'na uyum konusunda Türkiye'nin ilerlemesi hakkında 2001 ve 2002 senelerinde iki adet ilerleme raporu

hazırlamış ve 2002 Aralık ayında da "Avrupa Konseyi Zirvesi"nde Türkiye için karar almıştır.

2.7.4.1. 2001 Türkiye İlerleme Raporu

Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne katılım sürecine ilişkin, 2001 yılı ilerleme raporu, Avrupa Toplulukları Komisyonu tarafından 13.11.2001 tarihinde açıklanmıştır [SEC (2001) 1756].

Raporun 63. sayfasında genel ulaştırma politikası başlığı altında, Türkiye'nin deniz emniyeti konusunda gerekli önlemleri almakta olduğu, Paris Liman Devleti Kontrolü Kuruluşu'nun kayıtlarına göre, Türk bayraklı gemilerin 1999 yılında % 24.5 olan tutulma oranının, 2000 senesinde % 23.8 olarak gerçekleştiği ve bu oranın AB bayraklı gemiler için % 3.9 olduğu, Türkiye'nin Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün hazırladığı düzenleme ve antlaşmalara taraf olduğu, deniz emniyetiyle ilgili örgüt mevzuatını iç hukukuna aktarmakta olduğu, ancak uyumlaştırılan pek çok mevzuat için ikincil mevzuatların hazırlanması gerektiği, kabotaj taşımacılığında ise piyasa erişiminin Türk bayraklı gemilere tahsis edildiğini, özellikle deniz taşımacılığı konusunda mevzuatın etkili şekilde uygulanabilmesi için idari kapasitenin geliştirilmesi gerektiği belirtilmektedir.

Raporda devamla, deniz emniyeti kayıtlarının kaygı verici olduğu, liman devleti kontrolü yanında, bayrak devleti kontrollerinde etkinliğin sağlanması gerektiği, düşük emniyet kayıtlarının nedeninin denizcilik idaresi yönetimi ve bayrak devleti uygulamalarındaki sorunlardan kaynaklandığı vurgulanmaktadır.

Raporun 94. sayfasında, Türkiye'nin topluluk ulaştırma mevzuatına uyum çalışmalarını hızlandırması ve gerekli idari kapasiteyi geliştirici çalışmalarda bulunması gerektiği tekrarlanmaktadır. Ulaştırma konusunda diğer bir eleştiri,

"Ulusal Program"da, Türkiye'nin ulaşım filosunu, topluluk kurallarına uyarlama zorunluluğuna değinilmemesi hakkındadır.

İlerleme raporunun 119-123 sayfaları arasında, alt komitelerin çalışmaları özetlenmektedir. AT - Türkiye Ortaklık Konseyi 11 Nisan 2000 tarihli toplantısında 8 alt komite oluşturmuştur. Bu komitelerden biri, "Ulaşım, Çevre ve Enerji Alt alt komitesi"dir. İlerleme raporunda alt komitelerin görevleri;

- Türkiye'nin topluluk müktesebatına uyumundaki gelişmelerin uygulama ve yürütme dahil olmak olmak üzere izlenmesi,
- Türkiye'nin Katılım Ortaklığı önceliklerinin uygulanmasında kaydettiği ilerlemenin izlenmesi olarak belirtilmiştir.

Ulaşım, Çevre ve Enerji Alt Komitesi ilerleme raporunun yazıldığı tarihe kadar, 30 Haziran 2000 ve 27-28 Şubat 2001 tarihlerinde olmak üzere iki kez toplanmıştır.

2.7.4.2. 2002 Türkiye İlerleme Raporu

2002 Türkiye İlerleme Raporu, Avrupa Birliği Komisyonu tarafından 9 Ekim 2002 tarihinde yayımlanmıştır.Raporun "Üyelik Ölçütleri" başlığını taşıyan B bölümünün, 3. maddesi olan, "Üyelik Yükümlülüklerini Üstlenebilme Yeteneği" kısmında, Taşımacılık başlığı altında, (s;83-86), birliğin amaçlarına ulaşabilmesi için uygulayacağı, hukuki ve kurumsal çerçeveyi oluşturan ve "müktesebat" olarak tanımlanan mevzuata, Türkiye'nin uyum yolunda yaptığı çalışmalar değerlendirilmektedir. Bu çalışmalar 2001 İlerleme Raporu'nun yayımlandığı tarihle, 2002 İlerleme Raporu'nun yayımlanma tarihi arasındaki gelişmeler ve 1998 İlerleme Raporuyla, 2002 İlerleme Raporu arasında kaydedilen ilerlemeler olmak üzere değerlendirilmektedir [SEC (2002) 1412, 2002].

2001 yılı İlerleme Raporuna kıyasla, 2002 yılı İlerleme Raporunda; Birlik denizcilik müktesebatına uyum konusunda somut bir gelişme olmadığı, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi bayraklı gemilere uygulanan kısıtlamanın devam ettiği, kabotaj taşımacılığında Türk bayraklı gemiler dışındaki gemilere izin verilmediği, Paris Mutabakat Zaptına göre yapılan denetlemelerde Türk gemilerinin tutulma oranlarının, 1999 da % 24,5, 2000 de % 23,8, 2001 de % 24,5 olduğu ve bu oranların tutulma oranı 2001 yılında % 3.1 olan topluluk gemilerine oranla çok yüksek olduğu, Türk denizcilik idaresinin güçlendirilmesi yolunda bir gelişmenin sağlanamadığı belirtilmektedir.

1998 İlerleme raporuna göre yapılan ilerleme değerlendirmesindeyse; Birlik müktesebatının büyük bir kısmına uyumun sağlanamadığı, Türk bayraklı gemilerin bayrak devleti başarımını yükseltecek ve gemilerin tutulma oranlarını düşürecek uygulamaların başlatılmadığı, deniz güvenliğini arttırmak üzere, denizcilik idaresinin güçlendirilmediği, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün hazırlamış olduğu antlaşmaların onaylanma işlemlerinin tamamlanmadığı, onaylanan antlaşmalarda, gerekli alt mevzuat ve yönetmeliklerin hazırlanarak topluluk müktesebatına uyumun sağlanamadığı, emniyetle ilgili mevzuat ve kanunların, idarenin yeterli elemanı olmadığından yeterince uygulanamadığı, müktesebata uyum sağlamak ve deniz emniyetini arttırmak üzere bir eylem planı hazırlanmadığı belirtilmektedir. Raporda devamla, Denizcilik Müsteşarlığı'nın, deniz güvenliği ve gemi sicili dahil olmak üzere denizcilikle ilgili her hususta sorumlu otorite olduğu, Denizcilik Müşteşarlığı tarafından Türk Lloy'du dahil olmak üzere IACS üyesi on klas kuruluşunun idare adına denetim, sörvey ve sertifika vermek üzere yetkilendirildiği, Denizcilik Müsteşarlığı'nın merkez ve yedi bölge müdürlüğünde toplam 900 personelin çalıştığı, Müsteşarlığın 65 bayrak devleti denetçisi ve yedi liman devleti denetçisi istihdam ettiği, yapılan denetim ve diğer işlerin ücretsiz yerine getirilmesi nedeniyle idarenin olanak ve personelinin bayrak devleti görevlerinin tümünü yerine getirmeye yetmediği, 1998 tarihinden itibaren pek çok mevzuatın hazırlandığı ancak alt mevzuatların ve bir stratejik mevzuat planının hazırlanmadığı belirtilmektedir.

2002 ilerleme raporunun D bölümü, "Katılım Ortaklığı ve AB Müktesebatının Üstlenilmesi İçin Ulusal Plan" : Genel değerlendirme, başlığını taşımaktadır . Bu bölümde Katılım ortaklığının amaçları;

- Komisyon ilerleme raporlarında belirtilen öncelikli çalışma alanlarını ,
- Bu öncelikleri uygulayabilmek için aday ülkelere destek mali yardımları,
- Bu yardımlara ilişkin koşulları, bir çerçeve içinde toplamak şeklinde belirtilmektedir.

Ulusal Planlarda, Katılım Ortaklığı Belgesinde belirtilen hususların ne şekilde yerine getirileceği planlanmaktadır. Aday ülkeler, müktesebata uyumda sağladıkları ilerlemeye göre, "Ulusal Planları"nı yenilemektedir. Raporda Türkiye'nin "Ulusal Planı"nı yenilemesi yolunda teşvik edildiği belirtilmektedir.

İlerleme raporunda katılım ortaklığı belgesine göre ilerlemeler;

- Kısa vadeli Öncelikler yönünden; Deniz taşımacılığı konusunda Türkiye'nin, toplam müktesebatıyla ilgili "Stratejik Müktesebat Uyum Programı" hazırlamadığı, büyük sayıda müktesebat uyum çalışmaları olduğu, ancak bunların uygulanması için ayrıntılı uygulama yönergeleri ve yönetmeliklerinin hazırlanması gerektiği, deniz emniyeti konusunda Türkiye'nin acil adımlar atması gerektiğinin ayırdında olduğu, Paris Liman Devleti Kontrolü kuruluşunun kayıtlarına göre Türk bayraklı gemilerin "çok riskli" gemiler gurubunda ve "kara liste"de yer aldıkları ve güçlü şekilde iyileştirilmeleri gerektiği, bu konuda her hangi bir eylem planının hazırlanmadığı, sadece, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün kabul ettiği antlaşmalarının onaylandığı, denizcilik idaresinin güçlendirilmesi için bir şey yapılmadığı, liman devleti kontrolü kurumunun oluşturulmadığı, yeni denetim elemanları istihdam edilmediği ve Türkiye'nin katılım ortaklığı belgesindeki kısa vadeli öncelikleri yerine getirmediği belirtilmektedir.

• Orta vadeli öncelikler olarak; deniz emniyeti yönünden Türk Deniz Ticaret Filosu'nun kısmi olarak katılıma hazır olduğu, müktesebat uyumu yönünden henüz başlangıç aşamasında olunduğu, son birkaç senedir uluslararası kuralların kabul edilmesinden başka bir ilerleme sağlanmadığı ve katılım ortaklığı belgesindeki orta vadeli öncelikleri Türkiye'nin yerine getirmediği belirtilmektedir.

2.7.4.3. 2002 Avrupa Konseyi Zirvesi Kararları

12-13 Aralık 2002 tarihinde yapılan Avrupa Konseyi Zirvesinde, 13 aday ülke hakkında karar alınmıştır.Bu zirvede 10 aday ülkenin ortaklık gereklerini yerine getirdiklerine karar verilerek 16 Nisan 2003 tarihinde Atina'da bu ülkelerle ortaklık antlaşmasının imzalanması kararlaştırılmıştır. Diğer iki aday ülkenin 2007 senesinde Birliğe katılacakları belirtilmiştir. Türkiye için ise Aralık 2004 zirvesinde, Komisyon'un ilerleme raporuna göre, Türkiye tarafından Kopenhag ölçütlerinin karşılandığı kararı verildiği taktirde, gecikmeksizin katılım müzakerelerinin başlatılması kararı çıkmıştır (EU Presidency Conclusion, 2002; 5).

Zirvede Türkiye'ye Avrupa Birliği'ne katılım çalışmalarında yardımcı olmak üzere, Türkiye'nin katılım stratejisinin güçlendirilmesi, Komisyon'un yenilenmiş "Katılım Ortaklığı Belgesi" taslağı hazırlaması, mevzuat taraması işlemlerine başlanması ve Türkiye'ye katılım öncesi yardımın arttırılması kararları da verilmiştir.

Zirvede deniz kirliği konusunda PRESTIGE adlı tankerin İspanya'nın kuzeybatısı sahilinde batması neticesinde sebep olduğu kirlilik konusundaki kaygı duyulduğu belirtilerek, 6 Aralık 2002 tarihinde "Ulaşım", 9 Aralık 2002 tarihinde ise "Çevre" bakanlar konseyinde alınan kararlar çerçevesinde, Avrupa Komisyon ve Konseyi'nin Birlik ve Uluslararası Denizcilik Örgütü nezdinde gerekli çalışmaları yapması kararı da alınmıştır.

2.7.5. Türkiye'nin AB'ne Aday Statüsü Kazanması Sonrası Denizcilik Konusunda Sağlanan İlerlemeler

Bu bölümde, Avrupa Birliği'nin Türkiye'yi aday ülke olarak ilan ettiği, 1999 Helsinki Zirvesinden, 2003 yılı Nisan ayına kadar olan dönemde Türkiye'nin ortaklık yönünde, Katılım Ortaklığı Belgesi ve Ulusal Planda belirtilen konular hakkında ilerleme durumuyla, 1999 sonrası gelişmeler incelenecektir.

2.7.5.1. Deniz Emniyetini Güçlendirme Projesi

Gerek Katılım Ortaklığı Belgesinde, gerekse 2001 ve 2002 yılları ilerleme raporlarında belirtilen ve Türkiye'den acil olarak yerine getirmesinin istendiği uyum konularından en önemlisi olan "Türkiye'de Deniz Emniyetinin Güçlendirilmesi" konusundaki çalışmalar, 16 Mart 2001 tarihinde Denizcilik Müsteşarlığı tarafından başlatılmıştır (BDM, 2001a).

"Türkiye'de Deniz Emniyetinin Güçlendirilmesi" başlıklı AB fonlarından desteklenen ve yabancı uzmanlarca gerçekleştirilen fizibilite çalışması 2002 yılının ortalarında tamamlanmıştır. Söz konusu fizibilite çalışmasına bağlı olarak hazırlanan "Türkiye'de Deniz Emniyetinin Güçlendirilmesine Destek" başlıklı proje Avrupa Birliği'ne sunulmuş ve Kasım 2002 de kabul edilmiştir (BDM, 2003a,).

Aralık 2002 tarihinde Avrupa Birliği üyesi üç ülkeden proje teklifi alınmış ve 13 Ocak 2003 tarihinde 0185 sayılı Müsteşar oluruyla bir proje yürütme birimi oluşturulmuştur. 16 Ocak 2003 tarihinde teklif veren, İspanya, Almanya ve İngiltere-İsveç ortaklığı temsilcileri projelerinin sunumunu gerçekleştirmişlerdir. 24 Ocak 2003 tarihinde, Dışişleri Bakanlığı, Avrupa Birliği Genel Sekreterliği (ABGS) ve Denizcilik Müsteşarlığı temsilcilerinin katıldığı toplantıda, Projeyi gerçekleştirmek üzere İspanya seçilmiştir (BDM, 2003b).

Projenin gerçekleştirilmesi için Avrupa Komisyonu Türkiye Temsilciliği (ABTT) iki koşulun yerine getirilmesini istemiştir;

• "Türkiye Deniz Emniyetinin Geliştirilmesi"ne ilişkin Bakanlık oluru taşıyan bir "Eylem Planı"nın hazırlanması,

• Projede Denizcilik Fakülteleri ve Yüksekokullarına, temini öngörülen "Sıvı Yük Elleçleme Simülatörü" ve "Yangınla Mücadele Eğitim Ekipmanları" kullanımları hakkında, simülatör ve ekipmanların kullanım şartlarını belirleyen, Denizcilik Müsteşarlığı-Okullar arasında hazırlanmış bir protokolün sunulması (ABTT, 2003; 0105).

Türkiye, ABGS kanalıyla 6 Şubat 2003 tarihinde "Eşleştirme" ortağı olarak İspanya'yı seçtiğini ABTT'ne bildirmiştir. İki koşulun yerine getirilmesinin ardından, Denizcilik Müsteşarlığı ve İspanya proje gurubunun ortak çalışması ile hazırlanacak "Eşleştirme Taslağı" ABTT'ne sunulacaktır. Gerekli düzeltmelerin yapılmasından sonra hazırlanacak ikinci taslak kabul edildiği taktirde proje, Avrupa Birliği'nin proje yardımları ile ilgili bürokratik işlemlerinin tamamlanmasının ardından başlatılacaktır. Denizcilik Müsteşarlığı Dış İlişkiler Daire Başkanlığı'nın görüşlerine göre, projenin başlatılması için gerekli işlemler en geç 2003 Eylül ayında tamamlanmalıdır (BDM, 2003b).

2.7.5.1.1. Projenin İçeriği

Proje numarası TR 0203.02 ve eşleştirme numarası TR02-TR-01 olan proje üç bölümden oluşmaktadır. Bu bölümler; eşleştirme, teknik yardım ve temin bölümleridir. Bu bölümlerin ana amacı; Türk müktesebatının, AB müktesebatına uyumlaştırılması ve Türk denizcilik idaresinin organizasyon yapısı ve kapasitesinin geliştirilmesidir.

•Müktesebat uyumunda;

<Avrupa Birliği'nin deniz güvenliği ve deniz kirliliğinin önlenmesiyle ilgili 33 adet müktesebatının Türkçe'ye çevrilmesi,

<Deniz güvenliğinin sağlanması ve deniz kirlililiğinin önlenmesiyle ilgili, Avrupa Birliği müktesebatının karşılığı olan Türk mevzuatının İngilizce'ye çevrilmesi,

<İlgili Türk mevzuatının, Avrupa Birliği müktesebatındaki kural ve ilkelerle karşılaştırılması ve müktesebat uyumunu sağlayacak çalışmaların yapılması,

<Türk yetkililerin, gerekli birincil ve ikincil mevzuatların hazırlanması konusunda desteklenmesi,

<Türk yetkililere, onaylanmamış Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) antlaşmalarının onaylanması konusunda yardımcı olunması,

<Denizcilik Müsteşarlığında, düzenli olarak güncelleştirilen, IMO sözleşmeleri(Vega bilgi sistemi), AB müktesebatı ve ulusal mevzuatı kapsayan iki dilli bilgi tabanı sisteminin oluşturulmasının yerine getirilmesi öngörülmektedir.

Projenin müktesebat uyumu bölümüne, eşleştirme kapsamında İspanya'dan bir "Katılım öncesi Hukuk Danışmanı"nın (KÖHD) (10 Adam/Ay) süreyle önderlik etmesi öngörülmektedir. KÖHD bu proje kapsamında 33 adet AB müktesebatı ile İngilizce'ye çevrilmiş Türk mevzuatını karşılaştırarak, AB müktesebatıyla arasındaki farkları saptayacaktır. Danışman, Denizcilik Müsteşarlığı'nın hazırlayacağı birincil ve ikincil mevzuatın hazırlanmasına da yardımcı olacaktır. Bu çalışmalarında kendisine bir Türk Hukuk Uzmanı (10 Adam/Ay) ve bir Türk memur (10 Adam/Ay) yardımcı olacaktır.

•İdarenin organizasyon yapısı ve kapasitesinin geliştirilmesi için Müsteşarlık bünyesinde;

< "Deniz Güvenliği Teknik Soruşturma Kurulu" oluşturulması,

<Türk gemilerinin cins, yaş ve diğer özellikleriyle, yurt dışında tutuklanan Türk gemileri ve Türk limanlarında tutuklanan yabancı bayraklı gemilerin kimliklerini içeren bir bilgi tabanı sisteminin oluşturulması,

<Balıkçı barınakları ve marinalar dahil olmak üzere gemi atık alım tesislerinin geliştirilmesi konusunda çalışmalar yapmak üzere "Limanlar ve Sahil İmkanları Dairesi" oluşturulması,

<Denizcilik Müsteşarlığı'nın hukuki yeterliliğini arttırmak üzere, bir Türk hukukçunun yurtdışında eğitilerek en az 2 yıl Müsteşarlıkta çalışacak şekilde görevlendirilmesinin sağlanması, gerçekleştirilecektir.

İdarenin organizasyon yapısı ve kapasitesinin geliştirilmesi için bölge müdürlüklerinde;

< Öncelik, İstanbul, Çanakkale ve İzmir Bölge Müdürlüklerine verilmek üzere, Türk limanlarına gelen gemilerin doğrudan liman başkanlıklarına bağlanmasını sağlayacak "Gemi Raporlama ve Bilgi Sistemi"nin kurulması,

<Tehlikeli yük taşımacılığı konusunda uzmanlaşmış birimlerin oluşturulması öngörülmektedir.

İdarenin organizasyon yapısı ve kapasitesinin geliştirilmesi için, denizcilikle ilgili devlet bakanlığı bünyesinde;

<Yakıt ve diğer zararlı maddelerle deniz kirlenmesi durumularında, "Ulusal Acil Durum Planı"na göre olaya müdahale etmek üzere, Sahil Güvenlik Kuruluşu, Arama-Kurtarma Merkezi ve Kıyı Emniyeti idaresiyle eşgüdümü sağlayacak merkezin oluşturulması öngörülmektedir.

İdarenin organizasyon yapısı ve kapasitesinin geliştirilmesi için, eğitim etkinlikleri olarak;

< Avrupa Birliği teknik standartları,

< Deniz teknik soruşturma,

<Arama-kurtarma,

< Deniz kaynaklı kirlenmeyle mücadele, eğitimleriyle,

< Liman başkanlarının; yolcu gemileri, gemiadamlarının gemilerdeki sağlık ve çalışma koşulları, tehlikeli yük uygulamaları, limanlarda atık toplanması konularında eğitimlerinin gerçekleştirilmesi,

<Liman devleti ve bayrak devleti denetçilerinin, denizcilik idaresiyle ilgili, hukuki ve teknik konularda; ISM kodunun uygulanması, gemi denetim metodları, yolcu ve Ro-Ro gemileri, kuru dökme yük gemilerinin güvenli yüklenmesi, gemideki çalışma koşulları konularında, eğitimleriyle,

< Müsteşarlık ve eğitim kurumları bünyesindeki eğitmenlerin; "Yük Elleçleme Simülatörü, "Kirlenmeyi Önleyici Ekipmanlar", "Yangınla Mücadele Eğitim Ekipmanları" konularında eğitimlerinin gerçekleştirilmesi,

< "Hukuki ve Gemi Bilgi Tabanı Sistemi" ve "Denetçi Simülatörü" konularında eğitmenlik yapacakların da, sistemle ilgili eğitimlerinin sağlanması öngörülmektedir.

İdarenin organizasyon yapısı ve kapasitesinin geliştirilmesi amacıyla ekipmanların geliştirilmesi konusunda;

< Bilgi tabanı sistemi altyapısının kurulması, kirlilikle mücadele ve denetçilerin görevlerini yerine getirebilmeleri için gerekli olan ekipmanla, yangınla mücadele ve yük elleçleme simülatörlerinin temin edilmesi, öngörülmektedir.

Projenin İdarenin organizasyon yapısı ve kapasitesinin geliştirilmesi konusundaki eşleştirme kapsamında; İspanyol, "Katılım Öncesi Danışmanı"nın (21 adam/ay), süreyle Denizcilik Müsteşarlığı merkezinde çalışması öngörülmektedir. Katılım öncesi danışmanın görevleri;

<Yürütülecek projenin programlanması, eşgüdümü ve kısa süreli uzmanların yapacakları işlerin belirlenmesi,

< Kısa süreli uzmanların seçilmesinde Müsteşarlığa yardımcı olunması,

< Kısa süreli uzmanların çalışmalarının kontrol edilmesi,

<Program kapsamında yapılacak eğitimlerin sonunda ayrıntılı değerlendirme raporlarının hazırlanması,

<Belirli zaman aralıklarında, projenin gidişi hakkında Avrupa Komisyonu'na rapor hazırlanmasıdır.

Yine eşleştirme kapsamında 15 (adam/ay) süreli uzman/uzmanlar, katılım öncesi uzmanının denetimi altında, "Denizcilik İdaresi ve Denetim", "Deniz Kirlenmesi ve Acil Planlama İşlemleri" konularında görev alacaktır. Projenin bu kısmında, bilgi sistemleri ve tehlikeli yüklerin taşınması konusunda deneyime sahip bir liman başkanı ve deniz kirliliğiyle ilgili işlemler konularında bir ulusal uzman da görev alacaktır.

Projenin çalışma ziyaretleri olarak;

<10 kıdemli bayrak devleti denetçisinin yurtdışında iki haftalık eğitici eğitimi alması,

<Denizcilik Müsteşarlığından 10 liman devleti denetçisinin yerinde izleme yapmak üzere AB ülkelerinin limanlarına iki hafta gönderilmesi,

<Ana Arama-Kurtarma Koordinasyon Merkezinden 3 kişinin, iki haftalık arama- kurtarma eğitimi için yurt dışına yollanması,

<Denizcilik Müsteşarlığından 8 denetçinin yurt dışında 2 haftalık eğitim için "Deniz Kirliliği Araştırma Merkezi"ne yollanması, yer almaktadır (BDM, 2003a).

2.7.5.1.2. Projenin Finansmanı ve Takvimi

Projenin tamamı 2.716.000 Euro'dur. Eşleştirme bölümü için 900.000 Euro ve teknik yardım için 150.000 Euro, temin bölümü için 1.666.000 Euro ayrılmıştır. Türkiye sadece temin bölümü için 417.000 Euro'luk ulusal katkıda bulunacak, kalan miktar AB fonlarından karşılanacaktır.

Projenin eşleştirme ve teknik yardım kısımlarının, 2003 yılının I. çeyreğinde başlaması ve 2005 yılının I. çeyreğinde sona ermesi, temin kısmının 2003 yılının II. çeyreğinde başlayıp 2003 yılının III. çeyreğinde tamamlanması öngörülmektedir (BDM, 2003a).

2.7.5.1.3. Eylem Planı

Türkiye'nin "Deniz Emniyetini Güçlendirme" projesine göre, teknik, ve parasal yardım alabilmesi için, 2003-2007 yıllarını kapsayan bir süre için proje kapsamında gerçekleştirilecek işleri ve bu işlerin gerçekleştireceği tarihleri belirten bir "Eylem Planı"nı Avrupa Komisyonu Türkiye Temsilciliğine sunması gerekmektedir (BDM, 2003b).

2.7.5.1.4. Yeni Ortaklık Belgesi ve Ulusal Plan

Avrupa Komisyonu'nun 2002 Türkiye "İlerleme Raporu"nda yenilenmiş bir "Katılım Ortaklığı Belgesi" hazırlanması ve bu belgeye bağlı olarak, Türkiye'nin

2001 Mart ayında hazırlamış olduğu "Ulusal Plan"ı gözden geçirerek yenilemesi öngörülmüştür.

Bu doğrultuda Avrupa Birliği Komisyon'u Türkiye için yeni bir Katılım Ortaklığı Belgesi hazırlamış ve belge 14 Nisan 2003 tarihinde Avrupa Birliği Konseyi tarafından kabul edilmiştir (DPT,2003). Türkiye bu belgeyi göz önünde bulundurarak Ulusal Programı'nı güncelleştirmiş ve Program 24 Temmuz 2003 günlü Resmi Gazetede yayımlanmıştır (RG,25178,2003).

Yeni Ulusal Program takviminde kısa vade olarak 2004 yılı, orta vade olarak 2005-2006 yılları düşünülmektedir (BDM, 2003c).

2.7.5.2. Diğer İlerlemeler

Türkiye 2001 de Avrupa Birliği tarafından hazırlanan "Katılım Ortaklığı Belgesi" ve Türkiye tarafından hazırlanan "Ulusal Plan"a göre bazı konularda Avrupa Birliği Müktesebatına tam uyum sağlanmıştır;

< Türkiye "Petrol Kirliliği Zararlarından Doğan Sivil Sorumluluklar Hakkında Uluslar arası Sözleşme" 1992 protokolünü (CLC'92) kabul etmiş ve karar 27 Temmuz 2001 gün ve 24472 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır. Aynı şekilde "Petrol Nedeniyle Kirlenmeden Doğan Zararlar İçin Uluslararası Tazminat Fonu Kurulmasına Dair Sözleşme" (IOPC FUND'92) kabul edilmiş ve karar, 18 Temmuz 2001 gün ve 24466 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır. Bu sözleşmelere ait katılım ve onay belgeleri, 15.08.2001 tarihinde Uluslararası Denizcilik Örgütü Genel Sekreterliği'ne sunulmuştur. Sözleşmeler 17.08.2002 tarihinde yürürlüğe girmiştir (BDM, 2001b). Sözleşmelerin Türkiye'nin iç hukukuna uyumlaştırılması çalışmaları devam etmektedir.

< Türkiye, "Gemiadamları Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Sözleşmesi 95" şartlarına göre hazır durumdadır. Bu konuda 2001/25/EC sayılı Avrupa Konseyi ve Parlamentosu direktifine uyum çalışmalarını tamamlamıştır.

< 06.11.1998 tarihli "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü", 15.02.2002 tarihli "Kılavuz ve Römorkörcülük Hizmetleri Teşkilatları Yönetmenliği", 31.12.1997 tarihli "Kılavuz Kaptan Yeterlilikleri Hakkındaki Yönetmelik" Avrupa Birliği Müktesebatına uyumlaştırılmış mevzuatlardır.

2.8. LİMAN DEVLETİ KONTROLLERİ

Bu bölümde liman devleti kontrollerinin gerekçesi, kısa tarihçesi ve dünyadaki liman devleti kontrolü kuruluşları açıklanacak, Türk gemilerinin Paris Liman Devleti Kontrolü Kuruluşu kayıtlarına göre dört yıllık başarım durumları analiz edilecektir.

Ticaret gemilerinin, emniyet, çevre korunması ve çalışanların yaşam koşullarıyla ilgili uluslararası kurallara uygun çalıştırılmasını sağlamaktan birinci derecede gemilerin armatörleri sorumludur. Uluslararası kuralları uygulattırmak da geminin bağlı olduğu bayrak devletinin görevleri arasındadır. "Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, 1982", (UNCLOS 1982), madde 94 bayrak devletinin uluslararası kuralları uygulatma sorumluluğunu vurgulamaktadır. Aynı şekilde sözleşmenin 27. maddesi bayrak devletlerinin, yakıt kirlenmesiyle ilgili sorumluluklarını belirtmektedir (Greenaway, 1998; 2).

Gemilerin yapım aşamasından, hurdaya ayrılarak söküme gidinceye kadar geçen sürede, uluslararası kurallara uygun durumlarını korumaları, idareler tarafından yetkilendirilmiş klas kuruluşları tarafından sağlanır. Klas kuruluşları, sicillerine kayıtlı gemilerin, uluslararası kurallara uygun olduğunu kanıtlamak üzere, kendilerini yetkilendiren idareler namına çeşitli sertifikalar düzenlerler.

Uluslararası sularda çalışan gemiler, bayrak devleti limanlarına sık uğrayamazlar. Bunun yanında bazı bayrak devletleri, emniyet, çevre korunması ve gemide çalışan personelin yaşam koşullarıyla ilgili uluslararası kuralları uygulattırma yönünde, gerek ülke kaynaklarının yetersiz olması, gerekse ülkenin gelişmişlik durumuna bağlı olarak yeterli başarıyı gösteremezler (Greenaway, 1998; 2).

Standartaltı gemilerin sebep olduğu kazalar sonucu ortaya çıkan can, mal kaybı ve çevre kirlenmesi, özellikle gelişmiş ülkeleri rahatsız etmiş, liman ve karasularında ticari faaliyette bulunan gemileri denetlemek fikrini ortaya çıkartmıştır. Denetlemenin amacı uluslararası kuralların gereklerini yerine getirmeyen ülkelerin gemilerini gelişmiş ülkelerin liman ve karasularına sokmamaktır.

1978 senesinde Kuzey Denizi'ne sahili bulunan yedi ülke, limanlarına gelen yabancı gemilere ait bilgileri paylaşmak üzere yapılanmışsa da, Ocak 1982 de, 14 Avrupa ülkesinin, uyumlu bir denetim sistemi kurmak üzere anlaşmaları ve "Paris Mutabakat Zaptı"nı hazırlamaları, yapılanmanın yeni kuruluşun içerisinde devamı sonucunu ortaya çıkarmıştır. "Paris Liman Devleti Kontrolü" kuruluşunun gösterdiği başarım, IMO ve diğer ülkelerin de dikkatini çekmiş, bölgesel liman devleti kontrolü kuruluşlarının oluşturulmasını özendirmiş ve hızlandırmıştır (Intercargo, 2000; 6).

Günümüze kadar bölge ülkelerinin oluşturdukları başlıca liman devleti kontrolü mutabakat zabtı;

- Paris, (Paris MOU)
- Tokyo, (Tokyo MOU)
- Hint Okyanusu,(Indian Ocean MOU)
- Batı ve Merkezi Afrika,(Abuja MOU)
- Vina Del Mar, (Acuerdo de Vina del Mar)
- Karayip Denizi, (Caribbean MOU)
- Akdeniz (Mediterranean MOU)
- Karadeniz (Black Sea MOU) Mutabakat Zabıtlarıdır.

ABD, bölgesel liman devleti kontrolü kuruluşlarında gözlemci bulundurmakla beraber hiçbir mutabakat zaptına taraf olmayıp, kıyılarında liman devleti kontrolleri, "Amerikan Sahil Güvenlik Kuruluşu" tarafından gerçekleştirilmektedir (İntercargo, 2000; 9).

IMO'nun Kasım 1995 tarihli genel kurulunda, "Liman Devlet Kontrolünün Yapılış Yöntemi" başlıklı A.787 (19) numaralı karar kabul edilmiştir. Bu kararda, liman devleti kontrolü yapılış yönteminin ana hatları ve gemilerde nelerin kontrol edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Karar zorunlu olmayıp, ortak davranış biçimi oluşturmak için rehber niteliğindedir. A.787 (19) numaralı karar, 1999 yılında A.822 (21) numaralı kararla değişikliğe uğramıştır (İntercargo, 2000; 7).

Liman devleti kontrollerinin etkin bir şekilde yapılması, kontrollerin standartaltı gemilerde yoğunlaştırılması, uluslararası kuralları titizlikle uygulayan bayrak devletlerinin gemilerinde gereksiz kontrollerle vakit kaybedilmemesine bağlıdır. Bu husus iyi çalışan bilgi sistemleriyle sağlanabilir. Bölgesel liman devleti kuruluşları kendi bilgi sistemlerini oluşturmuşlardır. Bunun yanında, bölgelerarası bilgi alış verişini sağlamak amacıyla, Avrupa Komisyonu, Fransa, Japonya, Singapur, İspanya, Birleşik Krallık ve ABD 2000 yılında "EQUASIS" ortak bilgi sistemini kurmuşlardır (İntercargo, 2000; 11).

2.8.1. Paris Liman Devleti Kontrolü

Paris Mutabakat Zaptı, 17 Avrupa ülkesi ve Kanada denizcilik idareleri arasında kabul edilmiş idari bir antlaşmadır. 1978 senesinde Batı Avrupa ülkeleri arasında, gemi çalışanlarının yaşam ve çalışma koşullarının iyileştirilmesiyle ilgili "Hague Memorandum"u kabul edilmiş, ancak memorandumun yürürlüğe girmesinden önce, Fransa'nın kuzey sahillerinde bir süper tanker olan "Amoco Cadiz" karaya oturarak büyük bir çevre kirlenmesi ne neden olmuştur. Oluşan kamuoyu baskısı, Avrupa ülkelerinin, "denizde emniyet", "denizlerin gemiler tarafından kirletilmesini önleme" ve "gemi çalışanlarının çalışma ve yaşam

koşullarının iyileştirilmesi" temel düşünceleri çerçevesinde Avrupa karasuları ve limanlarına gelen ticaret gemilerinin kontrolüne dayanan "Paris Mutabakat Zaptı" (Paris Memorandum of Understanding) üzerinde anlaşmalarını sağlamıştır (www.parismou.org).

2003 Haziran ayı itibariyle üye ülkeler; Belçika, Kanada, Hırvatistan, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Almanya, Yunanistan, İzlanda, İrlanda, İtalya, Hollanda, Norveç, Polonya, Portekiz, Rusya Federasyonu, İspanya, İsveç, Büyük Britanya Birleşik Krallığı ve Kuzey İrlandadır. Paris Mutabakat Zaptı'na taraf olan ülkeler her yıl limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin %25'ni denetimden geçirmek üzere anlaşmışlardır. Kuruluşun, "SIRENAC" bilgi işlem merkezi Fransa'da bulunmaktadır. Mutabakat Zaptı, uluslararası kurallarda olan değişmelere göre sürekli yenilenmektedir (www.paris.mou.org).

Paris Liman Devleti Kontrolü Kuruluşu'nun uygulama organı, "Liman Devleti Konrol Komitesi"dir. Komitede ondokuz üye ülkenin denizcilik otoriteleri ve Avrupa Komisyonu temsilcisi yer alır. Komitede ayrıca, "Uluslararası Denizcilik Örgütü", "Uluslararası Çalışma Örgütü" ve diğer bölgesel liman devleti kontrolü kuruluşlarının temsilcileri gözlemci olarak yer alır. Komite senede bir kez toplanıp , kuruluşun diğer teknik organlarının hazırladığı raporları görüşerek, politik, teknik, finans ve idari konuları karara bağlar (www.parismou.org).

2.8.1.1. Uygulama

Paris Mutabakat Zaptına taraf olan ülkelerin çoğunluğu Avrupa Birliği'ne üye olan ülkelerdir. Mutabakat Zaptını Birliğin iç mevzuatı haline getirmek üzere Avrupa Konseyi tarafından 19 Haziran 1995 tarihinde 95/21/EC sayılı direktif hazırlanmıştır. Bu direktif, 1998, 1999 ve 2001 yıllarında değişikliklere uğramıştır. Liman devleti kontrolünün uygulanışı konusundaki en son direktif 1995 direktifine değişiklikler getiren 2001/106/EC sayılı Avrupa Parlamento ve Konseyi'nin 19 Aralık 2001 tarihli direktifi olup, direktifte üye ülkelerden, ulusal mevzuatlarını 22 Temmuz 2003 tarihine kadar bu direktife uyumlaştırmaları istenmektedir (OJ L019, 2002; 17-31).

Direktife göre yapılan denetlemelerde göz önünde bulundurulan uluslararası sözleşmeler;

- Yükleme Hatları Uluslararası Sözleşmesi, 1966 (LL66),
- Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi 1974 (SOLAS 74),
- Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Hakkındaki Uluslararası Sözleşmesi 1973, ve bununla ilgili 1978 protokolü (MARPOL 73/78),
- Gemiadamlarının, Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Sözleşmesi (STCW78),
- Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü 1972, (COLREG 72),
- Gemilerin Ölçümü Uluslararası Sözleşmesi 1969, (ITC 69),
- Ticaret Gemileri Asgari Standartlar Sözleşmesi 1976, (ILO No 147),
- Petrol Kirliliği Zararlarından Doğan Sivil Sorumluluklar Hakkındaki Uluslararası Sözleşme 1992, (CLC92) ve bu sözleşmelerin, 19 Aralık 2001 tarihinde yürürlükte olan protokol ve değişmeleriyle ilgili zorunlu kodlarıdır.

Avrupa Birliği'ne üye ülkelerin limanlarına gelen gemileri denetlemelerinde öncelik bakımından göz önünde bulunduracakları hususlar;

- Geminin Birlik üyesi ülkenin limanına, 12 aylık bir aradan sora ilk kez gelmesi,
- Son altı ay içerisinde üye bir ülkenin limanında denetlenmemesi,
- Gemi yapısı ve cihazlarıyla ilgili sertifikaların, Avrupa Birliği'nin kabul ettiği ölçütlere göre yetkilendirilmemiş klas kuruluşlarınca hazırlanmış olması,
- Geminin, Paris Liman Devleti Kontrolü Kuruluşu'nun yayımladığı senelik raporlarda "kara liste" de yer alan bir ülkenin bayrağını taşıması,
- Geminin daha önceki limanlarda düzeltilmesi istenilen kusurlarının saptanmış olması,
- Geminin daha önceki limanda tutulmuş olması,
- Geminin denetlemelere dayanak oluşturan uluslararası sözleşmeleri onaylamamış bir ülkenin bayrağını taşıyor olması,

• Geminin tutulma oranı yüksek bir klas kuruluşuna kayıtlı olması,

• Geminin tipi ve yaşının (sıvılaştırılmış gaz, kimyasal tanker, yolcu gemisi, belirli yaşın üzerinde v.s), denetleme öncelikli olarak saptanmasıdır.

Bunların dışında, denetleme önceliğini ortaya çıkartan; geminin limana gelmeden önce kaza yapması, geminin kılavuz kaptan tarafından can ve mal emniyeti bakımından kusurlarının görülerek yetkililere rapor edilmesi, çalışanların şikayetleri, limana girişte tehlikeli manevra yapılması gibi durumlarla (Overridding factor), Paris Liman Devleti Kontrolü uruluşunun belirli süreler için, belirli gemi tipleri ve konular üzerindeki "Yoğunlaştırılmış Denetim kampanyaları" ölçütleri vardır (2001/106/EC).

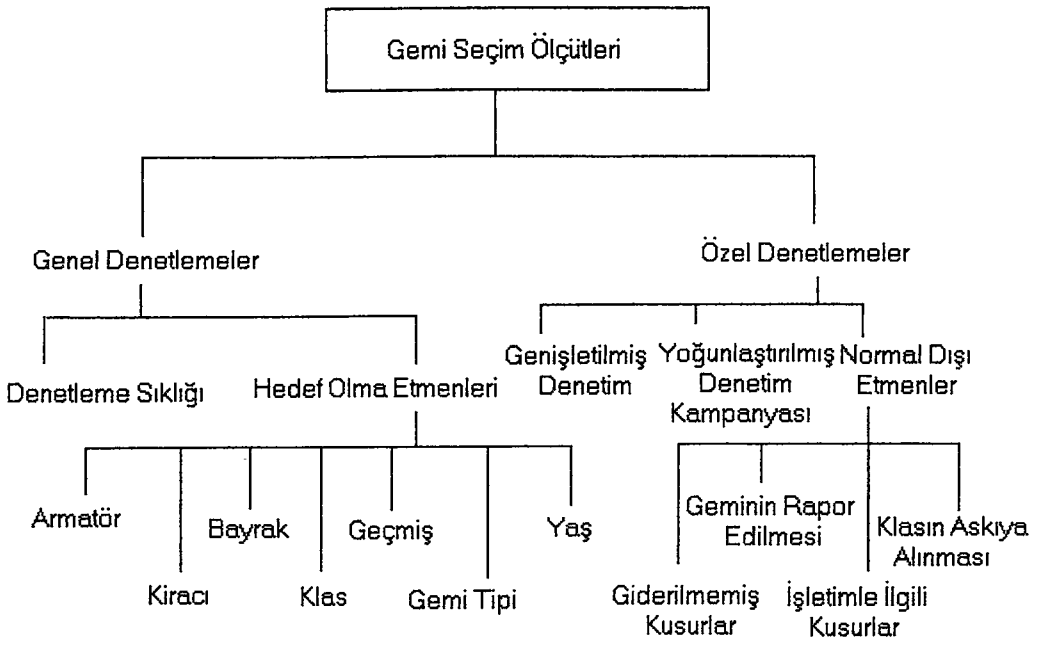
Şekil-3 de, liman devleti kontrollerinde gemi seçim ölçütleri gösterilmiştir. Genel olarak denetlenecek gemi seçimlerinde, geminin son denetlenme tarihi ve hedef gemi olup olmaması rol oynarken, özel denetlemelerde, liman devleti kontrolü kuruluşunun daha önceden saptadığı, gemi tipi ve denetlenmesi planlanan uluslararası kurallara bağlı denetim kampanyaları öne çıkar.

Denetlenecek gemi seçildikten sonra, liman devleti kontrolü denetçisi, geminin etrafında dolaşarak; boya ve tekne, yüklenme durumlarını, güvertede dolaşarak; ambar kapakları, bumbalar ve ırgatları inceler. Makine dairesine inen denetçi, sintinelerin durumu ile, ana ve yardımcı makinelerde yağ ve su kaçağı olup olmadığına bakar. Daha sonra gemi kaptanının kamarasına yönelen denetçinin bu ilk dolaşımı kendisine gemi hakkında yeterli bir izlenim sağlamıştır(Intercargo, 2000; 23).

Geminin genel görünümünü beğenen bir denetçi, gemi ve personele ait sertifikaların incelenmesinde de bir kusur saptamazsa, denetlemeyi genişletmeden geminin iyi durumda olduğunu gösterir "FORM A"yı düzenleyerek kaptana verir.

Denetçi gemideki genel incelemesinde, denetlemeyi genişletmesini gerektirecek açık kanıtlar elde ederse (clear ground) denetlemeyi genişleterek sürdürür. Denetleme sonunda saptanan kusurlar, gemi, çalışanları ve çevre için

Şekil-3 Liman Devleti Kontrollerinde Gemi Seçim Ölçütleri



Kaynak:Intercargo;2000; 17

tehlike yaratacak kusurlar ise, bu kusurlar giderilmeden geminin limandan hareketine izin verilmez. Kusurlu gemiler için denetçi tarafından "Form B" hazırlanır (Intercargo, 2000; 25).

2.8.2. 1999 Yılı Paris Liman Devleti Kontrolü Sonuçları

1999 yılı içerisinde Paris Mutabakat Zaptına taraf olan devletler, deniz emniyetinin arttırılması, çevre kirliliğinin önlenmesi ve çalışanların yaşam ve çalışma koşullarının düzeltilmesiyle ilgili, limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin kontrollerine devam etmişlerdir. Yapılan kontrollerde, emniyet, çevre korunması ve çalışanların yaşam ve çalışma koşullarıyla ilgili kusurları görülen gemiler uyarılmış, emniyet ve çevre bakımından tehlike yaratan gemiler, kusurları giderilinceye kadar tutulmuştur.

Paris Liman Devleti Kontrolü Kontrol Komitesi, 1999 yılı gündemine aşağıdaki konuları almıştır (Paris MOU, AR, 1999; 3);

- Paris Liman Devleti Kontrolü Kuruluşu'nun (PLDKK), gemi denetim raporlarının saklanması amacıyla yeni bilgi tabanı sisteminin oluşturulması,
- 30.000 gt. ve 15 yaşın üzerindeki kuru dökme yük gemilerinin denetimlerinin sıklaştırılması için hazırlık yapılması,
- Gemi tutulmalarında, klas kuruluşlarının sorumluluklarının değerlendirilmesi için ölçütlerin belirlenmesi,
- Liman devleti denetçilerinin ileri eğitimlerinin sağlanması,
- Feribot ve yolcu gemilerinin işletim denetlemelerinin yapılışında tek tip denetleme listelerinin hazırlanması,
- Yük emniyetinin sağlanması konusunda denetimlerin sıklaştırılması için hazırlık yapılması,
- Gemi denetimlerinde hedef faktörün belirlenmesi konusunda çalışmaların yapılması,
- Liman devleti kontrolü denetçileri için yeni talimatın hazırlanması,
- Gemilerde yaşam ve çalışma yerlerinin denetlenmesi için yeni kılavuzun hazırlanması.

2.8.2.1. Sayısal Değerler

1999 yılında, PLDKK tarafından 104 değişik bayrak taşıyan 11248 gemiye, 18399 denetleme yapılmıştır. 1999 yılında, emniyet, çevre ve sağlık bakımlarından gerekli ölçütleri karşılamayan gemiler 1684 kez tutulmuştur. 1999 yılında ortalama tutulma yüzdesi hesaplanırken ilk defa, tutulma sayısı, yapılan denetleme sayısına bölünmüştür. Daha önceki yıllarda ortalama tutulma yüzdesi, tutulma sayısının, denetlenen gemi sayısına bölünmesiyle bulunmaktaydı. Ortalama tutulma yüzdesi 1999 yılı için % 9.15' dir (Paris MOU,AR, 1999; 8-9).

Yine 1999 yılı içerisinde, tutulmalarda ilk kez, geminin kayıtlı olduğu klas kuruluşunun sorumluluğu irdelenmeye başlanmıştır. 1684 tutulmadan 400 adedi, klas kuruluşunun denetlemekle sorumlu olduğu nedenlerden ortaya çıkmıştır. Klas kuruluşlarıyla ilgili kusurlardan dolayı tutulma oranı 1999 yılında % 23.75 olmuştur (Paris MOU, AR, 1999; 10).

Klas kuruluşlarının başarımlarının ölçülmesinde çeşitli ölçütler kullanılmaktadır;

- Klas kuruluşlarının kusurları nedeniyle meydana gelen tutulma sayısının toplam tutulma sayısına bölünmesiyle bulunan oran; PLDKK kapsamı alanında 1999 yılında bu oran, 400/1684 = %23.75'dır. Türkiye için bu oran aynı yıl, 20/163= %12.27 olmuştur.

- Klas kuruluşlarının kusurları nedeniyle tutulan gemi sayısının, denetlenen toplam gemi sayısına bölünmesiyle bulunan oran; PLDKK kapsamı alanında 1999 yılında bu oran, 400/11520 (istatistiklerde %3 e kadar hata olabileceği raporlarda belirtilmiştir) = %3.47'dir. Türkiye için bu oran aynı yıl, 20/380= %5.26 olmuştur (ParisMOU, AR, 1999; 39).

- Klas kuruluşları tek tek değerlendirilirken, üç oran kullanılmaktadır. Birinci oran; klas kuruluşunun kusurlarıyla ilgili tutulma sayısının, aynı klas kuruluşuna kayıtlı gemilere yapılan toplam denetleme sayısına bölünmesiyle bulunan oran, ikinci oran; klas kuruluşuna kayıtlı gemilerde, klas kuruluşunun kusurlarıyla ilgili tutulma sayısının, aynı klas kuruluşuna kayıtlı toplam denetlenen gemi sayısına bölünmesiyle bulunmaktadır. Üçüncü oranda ise; o klas kuruluşuna kayıtlı gemilerdeki klasla ilgili kusurlardan meydana gelen tutulma sayısının, aynı klas kuruluşuna kayıtlı gemilerin toplam tutulma sayısına bölünmesiyle bulunmaktadır. Türk Lloyd'u için oranlar sırasıyla, %5.34 (2.11), %9.46 (3.39) ve % 15.91 (23.67)'dir (Paris MOU, AR, 1999).

Tablo-17 Türk Gemilerinin Kayıtlı Olduğu Klas Kuruluşlarının 1999 Yılı Genel Başarımları

Klas Kuruluşu	Denetleme sayısı (1)	Denetlenen Gemi Sayısı (2)	Klasla İlgili Tutulma Sayısı (3)	Tutulma Yüzdesi (3/1)	Fark* (2.11)	Tutulma Yüzdesi (3/2)	Fark* (3.39)
ABS	1.203	813	18	% 1.50	% -0.61	% 2.21	% -1.18
BV	2.353	1.418	45	% 1.91	% -0.20	% 1.68	% -0.22
GL	3.278	1.803	29	% 0.88	% -1.22	% 1.61	% -1.78
NKK	1.222	877	20	% 1.64	% -0.47	% 2.28	% -1.11
DNV	2.090	1.371	23	% 1.10	% -1.01	% 3.17	% -1.71
RINA	778	464	31	% 3.98	% 1.88	% 6.68	% 3.29
LR	3.271	2.067	53	% 1.62	% -0.49	% 2.56	% -0.83
TL	131	74	7	% 5.34	% 3.23	% 9.46	% 6.07

Kaynak : Paris MOU, 1999 Annual Report

* Fark, PLDKK'nun parantez içinde gösterilen ortalamasından olan farktır.

2.8.2.2. 1999 Yılında Türk Gemilerinin Durumu

1999 yılında Türkiye, PLDKK'nun yayımladığı üç yıllık listelerde, % 21,94 tutulma oranıyla, Arnavutluk, Honduras, Belize, Lübnan, Suriye Arap Cumhuriyeti, Romanya ve Kamboçya'nın ardından kara listenin yüksek riskli ülkelerinin sekizinci sırasında yer almaktadır. Üç yıllık sürede, Türk gemileri 1987 kez denetlenmiş ve 436 kez tutulmuştur (Paris MOU, AR, 1999; 17).

Sadece 1999 senesi verilerine bakıldığında, Türk bayraklı 380 geminin 665 kez denetlendiği, 564 denetlemede çeşitli kusurların saptandığı, 101 denetlemede herhangi bir kusurun bulunamadığı, yapılan denetlemeler sonucunda 140 geminin 163 (aylık raporlarda 161) kez çeşitli süreler için tutulduğu ve Türkiye'nin tutulma yüzdesinin % 24.51 olduğu (163/665) ve 1999 yılı tutulma yüzdesi olan % 9.15 üzerinde tutulma yüzdesi olan 20 ülke arasında, ön sıralarda olan küçük değişikliklere karşın Türkiye'nin sekizinciliğinin değişmediği görülmektedir (Paris MOU, AR, 1999; 21).

Diğer taraftan denetlenen 380 Türk gemisinde, 20 tutulma klasla ilgili nedenlerden ortaya çıkmış olup, tutulma oranı % 5.26 (20/380) ve ortalamanın % 1.79 üzerindedir.

Tablo-17 de Türk Gemilerinin kayıtlı oldukları klas kuruluşlarının 1999 yılı başarımı verilmektedir. Tablodaki klas kuruluşları, Türk gemilerinin kayıtlı oldukları belli başlı klas kuruluşlarıdır. Tablodaki başarım, bu klas kuruluşlarının kendilerine kayıtlı tüm ülkelerin gemilerinde gösterdikleri genel başarımdır.

Tablo-18 de Türk gemilerinin1999 yılı başarım durumları verilmiştir.

Tablo-18 1999 Yılı Türk Gemilerinin Başarım Durumları

Denetleme Sayısı (1)	Denetlenen Gemi Sayısı	Toplam Tutulma (2)	Kusur Bulunan Denetleme Sayısı (3)	Kusur Bulunamayan Denetleme Sayısı	Tutulma Yüzdesi (2/1)	Kusur Yüzdesi (3/1)	Fark* (9.15)
665	380	163	564	101	24.51	%84.8	%15.6

Kaynak : Paris MOU, AR, 1999

* Fark, %24.51'in PLDKK'nun parantez içinde gösterilen ortalamasından olan farkıdır.

Klas kuruluşlarının, kendilerine kayıtlı gemilerin tutulmalarındaki klasla ilgili tutulmaların, o klas kuruluşuna ait toplam tutulma sayısına oranlarına bakıldığında, Türk Lloyd Vakfı'nın başarım durumunun daha iyi olduğu görülür (Tablo-19). Tablo-19 da klas kuruluşlarının tüm gemilerdeki genel başarımları verilmiştir.

Tablo-20 de görüldüğü üzere saptanan kusurlar arasında, "Can Kurtarma Araçları", "Seyir Emniyeti", "Yangın Emniyeti Önlemleri" ilk üç sırayı almaktadır.

Tablo-19 Toplam Tutulma İçinde Klasla ilgili Tutulmaların Oranı(1999)

Klas Kuruluşu	Toplam Tutulma (1)	Klasla İlgili Tutulma Sayısı (2)	Denetlenen Gemi Sayısı	Tutulma Yüzdesi (2/1)	Fark* (% 23.67)
ABS	110	18	100	%16.36	% -7.31
BV	217	45	198	%20.74	% -2.93
GL	159	29	144	%18.24	% -5.43
NKK	72	20	69	% 27.78	% 4.11
DNV	93	23	90	% 24.73	% 1.06
RINA	82	31	72	% 37.80	%14.14
LR	243	53	217	% 21.81	% -1.86
TL	44	7	37	%15.91	% -7.76

Kaynak : Paris MOU, AR, 1999

* Fark, PLDKK'nun parantez içinde gösterilen ortalamasından olan farktır.

Tablo-21 de, 1999 yılında Türk gemilerinin kayıtlı oldukları klas kuruluşlarının Türk gemilerindeki başarımları gösterilmektedir.Tabloda görüldüğü gibi 1999 yılında TL'na kayıtlı Türk gemileri 42 kez tutulmuş ve bu tutulmaların 7'si, klas kuruluşunun kusuru nedeniyle olmuştur.

Tablo-22 de 1999 yılında tutulan Türk gemilerinin, yaş dağılımları görülmektedir. 1999 yılında tutulan 140 Türk gemisinden 99'u 16 yaşın üzerindedir.

1999 yılında tutuklanan gemilerin tiplerine bakıldığında, (Tablo-23) "Genel Yük" ve "Kuru Dökme Yük" gemilerinin sayı olarak ilk iki sırayı aldıkları görülmektedir.

Tablo-24'de ise 1999 yılında tutulan Türk gemilerinin tonajları verilmektedir. Tabloda görüldüğü gibi; tutulan 140 gemiden 92 sinin tonajı 4000 grt. ve altındadır.

1999 yılında hiçbir Türk gemisi iki kereden fazla tutulmamıştır.

Tablo-20 1999 yılında tutulan Türk Gemilerinde Saptanan Kusurlar

Kusur	Tutulan Gemilerde Bulunan Kusur Sayısı
Gemi Sertifika ve Belgeleri	39
STCW Belgeleri	19
Personel ve Yaşam Yerleri	25
Kumanya	9
Çalışma yerleri	5
Can Kurtarma araçları	99
Yangın Emniyeti Önlemleri	66
Kaza Önlemleri	16
Genel Emniyet	44
Alarmlar	8
Yük Emniyeti veTehlikeli Yükler	15
Yükleme Hattı	3
Halat Manevrası Düzeni	3
Ana ve Yardımcı Makineler	37
Seyir Emniyeti	90
Radyo Haberleşmesi	55
MARPOL Ek-1	49
Yakıt, Kim.Tnk. ve Sıvı.Gaz Taşıyıcıları	-
MARPOL Ek-II	-
Solas İşletim Kusurları	30
MARPOL İşletim Kusurları	6
MARPOL Ek-III	0
MARPOL Ek-V	-
ISM	6

Kaynak: Paris MOU, 1999 Aylık Tutulma verileri

Tablo-21 1999 yılında Klas Kuruluşlarının Türk Gemilerindeki Başarımları

Klas Kuruluşu	Klassız	ABS	BV	NKK	DNV	LR	RINA	TL	TOPLAM
Tutulma	24	41	29	7	3	14	1	42	161
Klasla İlgili Tutulma	2	2	2	3	-	3	-	7	19

Kaynak : Paris MOU, 1999 Aylık Tutulma Raporları

Tablo-22 1999 Yılında Tutulan Türk Gemilerinin Yaş Dağılımı.

0-5	6-10	11-15	16-20	21-25	26 ve üzeri	Toplam
11	14	16	32	37	30	140

Kaynak: Paris MOU, 1999 Aylık Tutulma Raporları.

Tablo-23 1999 Yılında Tutulan Türk Gemilerinin Tipleri

Genel Yük	104
Kuru Dökme Yük	27
Ro-Ro	2
Kimyasal Tanker	3
Yakıt Tankeri	3
Soğutmalı	1
Toplam	140

Kaynak: Paris MOU, 1999 Aylık Tutulma Raporları.

Tablo-24 1999 Yılında Tutulan Türk Gemilerinin Tonajları

gt. ton	0-999	1.000-2.000	2.001-4.000	4.001-8.000	8.001-20.000	20.001 ve üzeri	TOPLAM
ADET	24	39	29	20	18	10	140

Kaynak: Paris MOU, 1999 Aylık Tutulma Raporları

2.8.3. 2000 Yılı Paris Liman Devleti Kontrolü Sonuçları

2000 yılı içerisinde PLDKK'nun sınırları içerisinde, standartaltı gemilerin kuruluş bölgesi dışında tutulmaları yolunda çabalar devam etmiştir. Özellikle, yüksek risk gösteren ve "kara liste"de yer alan ülkelerin gemileri, sık sık denetlenirken, "gri" ve "beyaz liste" de yer alan ülkelerin gemileri daha az denetlenmiştir.

1999 yılının sonunda meydana gelen, "ERICA" tanker kazası, 2000 yılı içerisinde, liman devleti kontrollerinin, 15 yaşın ve 3.000 gt. üzerinde tankerlerde yoğunlaşmasına neden olmuştur (Paris MOU, AR, 2000; 6).

2.8.3.1. Sayısal Değerler

2000 yılı içerisinde, PLDKK'na üye ülkelerin limanlarına gelen gemiler 18.559 kez denetlenmiştir. Sayı olarak 101 ülkeye ait 11.358 gemi denetimden geçmiştir. Bu denetlemeler sonucunda kusurları bulunan gemiler 1.764 kez çeşitli süreler için limanlarda tutulmuştur. 2000 yılı için tutulma oranı %9.50'dir. Bu oran tutulma sayısının, denetleme sayısına bölünmesiyle elde edilmiştir (Paris MOU, AR, 2000; 18).

Klas kuruluşlarının kusurları nedeniyle ortaya çıkan tutulmalar, 2000 yılında da, önde gelen kaygılardan olmuştur. 1764 tutulmanın 390'ı klas kuruluşlarının kusurlarıyla ilgili nedenlerden olmuştur (Paris MOU, AR, 2000; 14).

Klas kuruluşlarının değerlendirilmelerinde;

- Klas kuruluşlarının kusurları nedeniyle meydana gelen tutulma sayısının toplam tutulma sayısına bölünmesiyle bulunan yüzde; PLDKK'nun kapsamı alanında 2000 yılında bu oran, 390/1.764 = %22'dır. Türkiye için bu oran aynı yıl, 25/173 = % 14.45'dir.
- Klas kuruluşlarının kusurları nedeniyle tutulan gemi sayısının, denetlenen toplam gemi sayısına bölünmesiyle bulunan oran, PLDKK'nun kapsamı alanında

2000 yılında bu oran, 390/11.579 (istatistiklerde % 3'e kadar hata olabileceği raporlarda belirtilmektedir) = % 3.37'dir. Türkiye için bu oran aynı yıl, 25/407 = %6 .14 dır (Paris MOU, AR, 2000; 36).

Tablo-25 de, 2000 yılında klas kuruluşlarının genel başarım durumları görülmektedir. Tabloda, klas kuruluşlarının kendilerine kayıtlı tüm gemilerdeki başarım durumları gösterilmiştir. 2000 yılı içinde TL'na kayıtlı gemilerden (Türk+diğer ülkeler), 86'sı, 167 kez denetlenmiş bu denetlemeler sonucunda klas kuruluşunun kusurları nedeniyle 7 kez tutulmuştur.

Tablo-25 Klas Kuruluşlarının 2000 Yılı Genel Başarımları

Klas Kuruluşu	Denetleme sayısı (1)	Denetlenen Gemi Sayısı (2)	Klasla İlgili Tutulma Sayısı (3)	Tutulma Yüzdesi (3/1)	Fark* (2.09)	Tutulma Yüzdesi (3/2)	Fark* (3.34)
Hellenic Register	219	120	9	% 4.11	% +2.02	% 7.5	% +4.16
Russian Register	1.678	955	38	% 2.26	% +0.17	%3.98	% +0.64
China Class.	139	103	4	% 2.88	% +0.78	%3.88	% +0.54
ABS	1.168	792	11	% 0.94	% -1.15	% 1.39	% -1.95
BV	2.305	1.386	40	% 1.74	% -0.36	% 2.89	%-0.46
GL	3.202	1.788	27	% 0.84	% -1.25	% 1.51	% -1.83
NKK	1.218	881	27	% 2.21	% +0.12	% 3.06	% -0.28
DNV	2.100	1.415	24	% 1.14	% -0.95	% 1.70	% -1.65
RINA	806	462	27	% 3.35	% +1.26	% 5.84	% +2.50
LR	3.127	1.989	52	% 1.66	% -0.43	% 2.61	% -0.73
TL	167	86	7	% 4.19	% +2.10	% 8.14	% + 4.80

Kaynak : Paris MOU, AR, 2000; 31

* Fark, PLDKK'nun parantez içinde gösterilen ortalamasından olan farktır.

• Klas kuruluşları tek tek değerlendirilirken, üç oran kullanılmaktadır. Birinci oran klas kuruluşunun kusurlarıyla ilgili, tutulma sayısının, aynı klas kuruluşuna

kayıtlı gemilere yapılan toplam denetleme sayısına bölünmesiyle bulunan oran, ikinci oran, klas kuruluşuna kayıtlı gemilerde, klas kuruluşunun kusurlarıyla ilgili tutulma sayısının, aynı klas kuruluşuna kayıtlı toplam denetlenen gemi sayısına bölünmesiyle bulunmaktadır. Üçüncü oranda ise, klas kuruluşuna kayıtlı gemilerdeki klasla ilgili kusurlardan meydana gelen tutulma sayısının, aynı klas kutuluşuna kayıtlı gemilerin toplam tutulma sayısına bölünmesiyle bulunmaktadır. Türk Lloyd'u için oranlar sırasıyla, % 4.19 ve % 8.14 ve % 12.73 'dir.

2000 yılı için, can kurtarma araçları, yangınla mücadele araçları, genel ve seyir emniyetinde görülen kusurlar, toplam kusurların % 55'ni oluşturmuştur. Yine 2000 yılı için, MARPOL ve Solas ile ilgili kusurlar bir önceki yıla göre % 14'lük bir artış göstermiştir (Paris MOU, AR, 2000; 14).

2.8.3.2. 2000 Yılında Türk Gemilerinin Durumları

2000 yılında 407 adet Türk gemisi, PLDKK'na taraf olan ülkelerin limanlarında denetlenmiştir. Türk gemilerine yapılan denetleme sayısı 726'dir. Bu denetlemeler sonucunda, Türk gemilerinden 143'ü, 173 kez tutulmuştur. 2000 yılı için Türk gemilerinin tutulma oranı % 23.8 olup, bu oran ortalamanın % 14.3 üzerindedir. Yapılan denetlemelerden 621 adedinde çeşitli kusurlar saptanırken, 105 denetimde kusur bulunmamıştır (Paris MOU, AR, 2000; 25). (Bknz. Tablo-27)

1998-2000 yılları arasında yapılan denetlemelerin sonuçları, PLDKK tarafından değerlendirilmiş ve ülkeler gemilerinin denetlemelerdeki başarımlarına göre, "kara liste", "gri liste" ve "beyaz liste" olarak üç guruba ayrılmışlardır. Bu süre zarfında, Türk gemileri 2112 kez denetlenmiş, bu denetlemelerin 463 adedi tutulmayla sonuçlanmıştır. Sonuçta Türkiye; Bolivya, Arnavutluk, Sao Tome and Principe, Honduras, Lübnan, Suriye Arap Cumhuriyeti, Kamboçya, Belize, Cezayir, Libya Arap Cumhuriyeti'nin ardından, kara liste'nin çok yüksek riskli ülkeleri arasına yerleştirilmiştir (Paris MOU, AR, 2000; 21).

Klas kuruluşlarının da gemilerin işletim başarımlarında büyük rol oynadıkları, 2000 senesinde PLDKK bölgesinde 1764 tutulmanın 390 adedinin, klas kuruluşlarıyla ilgili kusurların sonucunda ortaya çıktığı (% 22) görülmektedir (390/1764).

Tablo-26'da 2000 yılında klas kuruluşlarının genel başarımı gösterilmiştir. O yıl TL'na kayıtlı tüm gemilerden 74'ü, 131 kez denetlenmiş, bu denetlemeler sonucu tutulmaların 7'si TL'nun kusurlarıyla ilgili nedenlerden olmuştur.

Tablo- 26 2000 Yılı Toplam Tutulma İçinde Klasla İlgili Tutulmaların Oranı

Klas Kuruluşu	Toplam Tutulma (1)	Klasla İlgili Tutulma Sayısı (2)	Denetlenen Gemi Sayısı	Tutulma Yüzdesi (2/1)	Fark* (390/1764) (% 22.11)
ABS	108	11	93	% 10.19	% -11.92
BV	222	40	196	% 18.02	% -4.09
GL	180	27	166	% 15.00	% -7.11
NKK	98	27	88	% 27.55	% +5.44
DNV	116	24	105	% 20.69	% -1.42
RINA	95	27	85	% 28.42	% +6.31
LR	250	52	221	% 20.80	% -1.31
TL	55	7	39	% 12.73	% -9.38

Kaynak : Paris MOU, AR, 2000; 30

* Fark, PLDKK'nun parantez içinde gösterilen ortalamasından olan farktır.

Tablo-27 de , 2000 yılı içerisinde Türk gemilerinin tiplerine göre yapılan denetlemelerin sonuçları gösterilmektedir. Görüldüğü gibi, genel kuruyük , dökme kuruyük gemileri, kusur ve tutulma oranları bakımından ilk iki sırayı almaktadır.

Tablo-27 2000 Yılı Gemi Tiplerine Göre Türk Gemilerinin Denetleme Sonuçları

Gemi Cinsi	Denetleme Sayısı 1	Ksr. Bulunan Denetleme 2	Ksr. Bulunmayan Denetleme	Kusur Yüzdesi 2/1	Denetlenen Gemi Sayısı	Tutulma Sayısı 3	Tutulma Yüzdesi 3/1
Genel KY	483	424	59	87.8	243	121	25.1
Dökme KY	147	126	21	85.7	106	36	24.5
Tanker	32	26	6	81.3	20	9	28.1
Sıvı Gaz Tanker	5	3	2	60.0	4	0	0.00
Kimyasal Tanker	29	26	3	89.7	21	6	20.7
Yolcu	8	7	1	87.5	7	0	0.00
Soğutmalı	-	-	-	-	-	-	-
RO/RO Kontynr.	22	9	13	40.9	19	1	4.5
Diğer	-	-	-	-	-	-	-
Toplam	726	621	105		420*	173	

Kaynak : Paris MOU, Blue Book, 2000 (istatistiklerde % 3'e kadar hata olabileceği raporlarda belirtilmiştir)*

Tablo-28'de Türk gemilerinin kayıtlı oldukları klas kuruluşlarının, Türk gemilerindeki başarım durumları gösterilmektedir. Tabloda, çeşitli klas kuruluşlarına kayıtlı Türk gemilerinin 2000 yılı içindeki klas kuruluşlarının kusurları nedeniyle toplam tutulma sayılarının, o klas kuruluşuna kayıtlı denetlenen gemi sayısına bölünmesi sonucunda çıkan tutulma oranları verilmektedir.

Tablo-29 da 2000 yılında Türk gemilerinin denetlenmelerinde saptanan kusurlar gösterilmiştir. "Can Kurtarma Araçları" ile ilgili kusurlar, 1003 adet ile ilk sırayı almaktadır. İkinci sırada 761 kusurla "Seyir Emniyeti" bulunmakta, üçüncü ve dördüncü sırayı da, "Genel Emniyet" kusurları ve "Yangın Emniyeti Önlemleri" kusurları (619), (507) almaktadır.

Tablo-28 Klas Kuruluşlarının 2000 yılı Türk Gemilerindeki Başarımları

Klas Kuruluşu	Denetlenen Gemi Sayısı. 1	Klasla İlgili Tutulma Sayısı 2	Tutulma Yüzdesi 2/1	Fark* (%3.3)
Klassız	39	1	2.6	-0.7
Klası Askıya Alınan	13	1	7.7	+ 4.4
Klası Belirtilmeyen	3	1	33.3	+30.0
ABS	111	3	2.7	-0.6
BV	64	5	7.8	+4.5
DNV	22	1	4.5	+1.2
GL	11	1	9.1	+5.8
LR (UK)	30	1	3.3	0.0
NKK	32	5	15.6	+12.3
HELLENIC	1	-	-	-
RUSSIAN	1	-	-	-
RINA	11	0	0.0	-3.3
CHINA	1	-	-	-
TL	77	6	7.8	+4.5

Kaynak : Paris MOU, 2000 Blue Book

* Fark, PLDKK'nun parantez içinde gösterilen ortalamasından olan farktır.

Tablo-29 2000 Yılında Türk Gemilerinde Saptanan Kusurlar

Kusur	Bulunan Kusur sayısı
Gemi. Sertifikaları ve Belgeleri	232
STCW Belgeleri	92
Personel ve Yaşam Yerleri	202
Kumanya	71
Çalışma yerleri	57
Can Kurtarma araçları	1003
Yangın Emniyeti Önlemleri	507
Kaza Önlemleri	103
Genel Emniyet	619
Alarmlar	34
Yük Emniyeti Tehlikeli Yükler	53
Yükleme Hattı	212
Halat Manevrası Düzeni	56
Ana ve Yardımcı Makineler	245
Seyir Emniyeti	761
Radyo Haberleşmesi	273
MARPOL Ek-1	250
Yakıt, Kim.Tnk. ve Sıvı.Gaz Taşıyıcıları	7
MARPOL Ek-II	5
SOLAS İşletim Kusurları	59
MARPOL İşletim Kusurları	37
MARPOL Ek-III	2
MARPOL Ek-V	26
ISM	29
Emniyeti Açıkca Tehdit Eden Kusurlar	–
Tehdit Derecesi Belli Olmayan Kusurlar	4

Kaynak: Paris MOU, Blue Book, 2000

Tablo-30 dan 2000 yılında tutulan Türk gemilerinin tiplerine bakıldığında 100 gemi ile "Genel Yük", 32 gemiyle "Kuru Dökmeyük" gemilerinin birinci ve ikinci sıraları aldıkları görülmektedir.

Tablo-30 2000 Yılında Tutulan Türk Gemilerinin Tipleri

Genel Yük	100
Kuru Dökmeyük	32
Ro-Ro	1
Kimyasal Tanker	5
Yakıt Tankeri	4
Yolcu Gemisi	-
Konteyner Gemisi	1
Toplam	143

Kaynak : Paris MOU, 2000 aylık tutulma raporları.

Tablo 31 de görüldüğü gibi 2000 yılında tutulan Türk gemilerinin 80'ni, 16-25, 30'u 26 ve üzeri, 8'i 0-5 yaş guruplarında yer almaktadır.

Tablo-31 2000 Yılında Tutulan Türk Gemilerinin Yaş Dağılımı.

0-5	6-10	11-15	16-20	21-25	26 ve üzeri	Toplam
8	13	12	42	38	30	143

Kaynak : Paris MOU, 2000 aylık tutulma raporları.

Tablo-32 ye bakıldığında 2000 yılı içerisinde tutulan 143 gemiden 5 adedinin yıl içerisinde 3 kez tutulmuş olduğu görülür.

Tablo-33 den 2000 yılı içerisinde tutulan 143 Türk gemisinin tonajlarına bakıldığında, 98 geminin 4000 GT ve altında olduğu görülür.

Tablo-32 2000 Yılında Üç Kez Tutulan Türk Gemileri

İsim	Cins	Yaş	Tonaj	Klas Kuruluşu	Klasla İlgili E/H	Tutulma
K İ K	Gn.Yük	16	4.294 GT	ABS	H,H,H	3
CK	Dökme	9	3.229 GT	TL	H,E,H	3
B I	Gn.Yük	3	3.448 GT	TL	H,E,H	3
K III	Dökme	10	4.456 GT	ABS	H,H,H	3
O	Gn.Yük	13	1.854 GT	TL	H,H,H	3

Kaynak : Paris MOU, 2000 aylık tutulma raporları

Tablo-33 2000 Yılında Tutulan Türk Gemilerinin Tonajları

GR. TON	0-999	1.001-2.000	2.001-4.000	4.001-8.000	8.001-20.000	20.001ve üzeri	TOPLAM
ADET	28	35	35	19	17	9	143

Kaynak : Paris MOU, 2000 aylık tutulma raporları

2.8.4 2001 Yılı Paris Liman Devleti Kontrolü Sonuçları

2001 yılı içerisinde PLDKK'na taraf olan devletler, deniz emniyeti arttırılması, çevre kirliliğinin önlenmesi ve çalışanların yaşam ve çalışma koşullarının düzeltilmesiyle ilgili, limanlarına gelen yabancı gemilerin kontrollerine devam etmişlerdir. Yapılan kontrollerde, emniyet, çevre korunması ve çalışanların yaşam ve çalışma koşullarıyla ilgili kusurları görülen gemiler uyarılmış, emniyet ve çevre bakımından tehlike yaratan gemiler, kusurları giderilinceye kadar tutulmuştur.

PLDKK, Kontrol Komitesi, 2002 yılı gündemine aşağıdaki konuları almıştır;

- SIRENAC bilgi sisteminin geliştirilmesi, ve liman devleti denetçilerinin bilgi sistemine, cep telefonu ve dizüstü bilgisayarlarıyla erişiminin sağlanması,
- Geçiş dönemi 01.02.2002 tarihinde sona erecek olan STCW sözleşmesi uygulamalarının denetlenmesine hazırlanılması,
- 2002 yılı için, "Uluslararası Emniyet Yönetimi Sistemi" (ISM), uygulamalarının denetlemelerinin arttırılması çalışmalarına başlanılması,
- 2003 yılında başlayacak, "Yolcu Gemileri İşletim Emniyeti" sıklaştırılmış denetlemeleri için gerekli hazırlıkların yapılması,
- Liman devleti kontrolleri sonuç raporlarının, kiracılara (Charterers) ait bilgileri de kapsayacak şekilde geliştirilmesi,
- Paris Mutabakat Zaptı'nın, emniyetli ve kusursuz çalıştırılan gemiler için, yeni oluşturulacak "Ödül Sistemi"ni kapsayacak şekilde değiştirilmesi,

• Önceki yıllara ait istatistiklerin değerlendirilmesi,

• Deniz çalışanlarına, gerekli çalışma ve dinlenme koşullarının sağlanmadığı durumlarda uygulanacalk yaptırımların güçlendirilmesi (Paris MOU, AR, 2001; 7).

2.8.4.1. Sayısal Değerler

2001 yılı içerisinde, PLDKK bölgesi içerisinde, 11.658 gemi 18.681 denetlemeden geçmiştir. Emniyet , sağlık ve çevre bakımından tehlike oluşturan gemiler 1.699 kez tutulmuştur. 2001 yılı, tutulma ortalaması %9.09'dir. Bu ortalama, tutulma sayısının senelik denetleme sayısına, bölünmesiyle bulunmuştur (Paris MOU, AR, 2001; 12).

Tutulan gemi tiplerine bakıldığında, "Genel Kuruyük" ve "Dökme Kuruyük" gemileri, toplam tutuklanan gemi sayısının % 80'nini aşmaktadır. Can kurtarma araçları, yangınla mücadele ekipmanları, genel ve seyir emniyetiyle ilgili kusurlar, toplam kusurların % 53'nü oluşturmuştur (Paris MOU, AR, 2001; 13).

Klas kuruluşlarının da gemilerin işletim başarımlarında büyük rol oynadıkları 2001 senesinde, PLDKK bölgesinde 1.699 tutulmanın 380 adedinin, klas kuruluşlarıyla ilgili kusurların sonucunda ortaya çıktığı (% 22) görülmektedir. "*Bu oranın, aynı klas kuruluşuna kayıtlı gemilerden, kara listede bulunan ülkelerin gemilerinin kusur oranlarının, gri ve beyaz listede yer alan ülkelerin gemilerine oranla yüksek olması, klas kuruluşlarının, çifte standart uygulayıp uygulamadığı sorusunu akla getirmektedir*" (Paris MOU, AR, 2001; 5).

Klas kuruluşlarının değerlendirilmelerinde;

• Klas kuruluşlarının kusurları nedeniyle meydana gelen tutulma sayısının toplam tutulma sayısına bölünmesiyle bulunan oran; PLDKK kapsamı alanında 2001 yılında bu oran, 380/1699 = % 22'dır. Türkiye için bu oran aynı yıl, 21/212= % 9.90'dir.

• Klas kuruluşlarının kusurları nedeniyle tutulan gemi sayısının, denetlenen toplam gemi sayısına bölünmesiyle bulunan oran; PLDKK kapsamı alanında 2001 yılında bu oran, 380/11658 = % 3.26 dır. Türkiye için bu oran aynı yıl, 21/450 = % 4.67'dir. (Paris MOU, AR, 2001; 36)

• Klas kuruluşları tek tek değerlendirilirken,üç oran kullanılmaktadır. Birinci oran; klas kuruluşunun kusurlarıyla ilgili tutulma sayısının, aynı klas kuruluşuna kayıtlı gemilere yapılan toplam denetleme sayısına bölünmesiyle bulunan oran, ikinci oran; klas kuruluşuna kayıtlı gemilerde, klas kuruluşunun kusurlarıyla ilgili tutulma sayısının, aynı klas kuruluşuna kayıtlı toplam denetlenen gemi sayısına bölünmesiyle bulunmaktadır. Üçüncü oranda ise; klas kuruluşuna kayıtlı gemilerdeki klasla ilgili kusurlardan meydana gelen tutulma sayısının, aynı klas kuruluşuna kayıtlı gemilerin toplam tutulma sayısına bölünmesiyle bulunmaktadır. Türk Lloyd'u için oranlar sırasıyla, % 5.45 (1.99), % 12.09 (3.18) ve % 14.47 (22.36)'dir (Paris MOU, AR, 2001; 30-31).(Bkz.Tablo-35)

Tablo-34 2001 Yılı Gemi Tiplerine Göre Türk Gemilerinin Denetlenme Sonuçları

Gemi Cinsi	Denetleme Sayısı 1	Ksr. Bulunan Denetleme 2	Ksr. Bulunmayan Denetleme	Kusur Yüzdesi 2/1	Denetlenen Gemi Sayısı	Tutulma Sayısı 3	Tutulma Yüzdesi 3/1
Genel KY	591	500	91	84.60	275	161	27.24
Dökme KY	160	121	39	75.63	99	33	20.63
Tanker	36	22	14	61.11	28	8	22.22
Sıvı Gaz Tanker	1	0	1	0.00	1	0	0.00
Kimyasal Tanker	24	20	4	83.33	12	5	20.83
Yolcu	14	11	3	78.57	9	3	21.43
Soğutmalı	2	1	1	50.00	1	0	0.00
RO/RO Kontynır	33	18	15	54.55	24	2	6.06
Diğer	1	1	0	100	1	0	0.00
Toplam	862	694	168		450	212	

Kaynak : Paris MOU, 2001, Blue Book

Tablo-34'de 2001 yılı, Türk gemilerinin tiplerine göre kusur ve tutulma oranları verilmektedir. Görüldüğü gibi, Genel Kuruyük, Dökme Kuruyük gemileri, kusur ve tutulma oranları bakımından ilk iki sırayı almaktadır.

2.8.4.2 2001 Yılında Türk Gemilerinin Durumları

2001 yılında 450 adet Türk gemisi, Paris Mutabakat Zaptına taraf olan ülkelerin limanlarında denetlenmiştir.Türk gemilerine yapılan denetleme sayısı 862'dir. Bu denetlemeler sonucunda, Türk gemilerinden 168'i, 212 kez (aylık raporlarda 216) tutulmuştur. 2001 yılı için Türk gemilerinin tutulma oranı % 24.59 olup, bu oran ortalamanın % 15.5 üzerindedir. Yapılan 694 denetlemede Türk gemilerinde çeşitli kusurlar bulunmuş, 168 denetlemede kusur bulunmamıştır (Paris MOU, AR, 2001; 25).

1999-2001 yılları arasında yapılan denetlemelerin sonuçları, PLDKK tarafından değerlendirilmiş ve ülkeler gemilerinin denetlemelerdeki başarımlarına göre, "kara liste", "gri liste" ve "beyaz liste" olarak üç guruba ayrılmışlardır . Bu süre zarfında, Türk gemileri 2253 kez denetlenmiş, bu denetlemelerin 548 adedi tutulmayla sonuçlanmıştır. Sonuçta Türkiye, Arnavutluk, Bolivya, Sao Tome and Principe, Honduras, Cezayir, Lübnan, Gürcistan, Kamboçya ve Suriye Arap Cumhuriyeti'nin ardından, kara liste'nin çok yüksek riskli ülkeleri arasına yerleştirilmiştir (Paris MOU, AR, 2001; 21).

Tablo-35 de Türk gemilerinin kayıtlı olduğu klas kuruluşlarının 2001 yılı içerisindeki genel başarım durumları gösterilmektedir.

Tablo-36 ise Türk gemilerinin kayıtlı olduğu klas kuruluşlarının, 2001 yılı içerisindeki klasla ilgili tutulmalarının, aynı klas kuruluşunun toplam tutulma sayısına oranı verilmiştir.

Tablo-37'de Türk gemilerinin kayıtlı oldukları klas kuruluşlarının, Türk gemilerindeki başarım durumları gösterilmektedir. Tabloda, çeşitli klas

kuruluşlarına kayıtlı Türk gemilerinin 2001 yılı içindeki klas kuruluşlarının kusurları nedeniyle toplam tutulma sayılarının, o klas kuruluşuna kayıtlı denetlenen gemi sayısına bölünmesi sonucunda çıkan tutulma oranları verilmektedir.

Tablo-38'de, Türk gemilerinin kayıtlı oldukları klas kuruluşlarının, üç yıllık genel başarım durumları gösterilmektedir. Tabloda, her bir klas kuruluşunun kusuru nedeniyle tutulma sayının, o klas kuruluşuna kayıtlı gemilere yapılan toplam denetleme sayısına oranı verilmiştir.

Tablo-35 Türk Gemilerinin Kayıtlı Olduğu Klas Kuruluşlarının 2001 Yılı Başarımları

Klas Kuruluşu	Denetleme sayısı (1)	Denetlenen Gemi Sayısı (2)	Klasla İlgili Tutulma Sayısı (3)	Tutulma Yüzdesi (3/1)	Fark* (1.99)	Tutulma Yüzdesi (3/2)	Fark* (3.18)
Romanian Register	69	34	10	% 14.49	% +12.50	% 29.41	% +26.23
Russian Register	1.701	952	24	% 1.41	% -0.58	% 2.52	% -0.66
Korean Register	144	106	7	% 4.86	% +2.87	% 6.60	% +3.42
ABS	1.116	746	23	% 2.06	% +0.07	% 3.08	% -0.10
BV	2.222	1.325	32	% 1.44	% -0.55	% 2.42	% -0.77
GL	3.348	1.859	16	% 0.48	% -1.51	% 0.86	% -2.32
NKK	1.309	961	24	% 1.83	% -0.16	% 2.50	% -0.68
DNV	2.046	1.390	20	% 0.98	% -1.01	% 1.44	% -1.74
RINA	600	371	11	% 1.83	% -0.16	% 2.96	% -0.22
LR	3.081	1.962	50	% 1.62	% -0.37	% 2.55	% -0.63
TL	202	91	11	% 5.45	% +3.46	%12.09	% +8.91

Kaynak : Paris MOU, AR, 2001; 31

* Fark, PLDKK'nun parantez içinde gösterilen ortalamasından olan farktır.

Tablo-36 2001 yılı Toplam Tutulma İçinde, Klasla İlgili Tutulmaların Oranı

Klas Kuruluşu	Toplam Tutulma (1)	Klasla İlgili Tutulma Sayısı (2)	Denetlenen Gemi Adedi	Tutulma Yüzdesi (2/1)	Fark* (380/1699) (% 22.37)
Romen	18	10	14	%55.56	% +33.19
Rus	143	24	127	%16.78	% -5.58
Kore	20	7	15	%35	% +12.63
Isthmus	5	4	5	%80	% +57.63
ABS	106	23	90	%21.70	% -0.67
BV	199	32	175	%16.08	% -6.29
GL	190	16	180	% 8.42	% -13.95
NKK	89	24	80	% 26.97	% +4.60
DNV	89	20	83	%22.47	% +0.11
RINA	56	11	53	%19.64	% -2.72
LR	207	50	178	%24.15	% +1.79
TL	76	11	55	%14.47	% -7.89

Kaynak : Paris MOU, AR, 2001; 30

* Fark, PLDKK'nun parantez içinde gösterilen ortalamasından olan farktır.

Tablo-37 Klas Kuruluşlarının 2001 Yılında Türk Gemilerindeki Başarımları

Klas Kuruluşu	Denetlenen Gemi Sayısı (1)	Klasla İlgili Tutulma Sayısı (2)	Tutulma Yüzdesi (2/1)	Fark* (3.20)
Klassız	53	3	% 5,66	% 2.46
Klası Geri Alınan	20	0	% 0,00	% -3.20
Klası Belirsiz	6	1	% 16,67	% 13.46
ABS	115	2	% 1.74	% -1.46
BV	65	5	% 7.69	% 4.49
DNV	28	0	% 0.00	% -3.20
GL	20	0	% 0.00	% -3.20
LR	24	2	% 8.33	% 5.13
NKK	36	0	% 0.00	% -3.20
ISTHMUS	1	1	% 100.00	% 96.80
RINA	9	-	-	-
KOREAN REG.	1	-	-	-
ROM.REG.	1	-	-	-
RUSS.MAR.REG:	1	-	-	-
ÇEK.REG.	1	-	-	-
TL	83	7	% 8.43	% 5.23

Kaynak : Paris MOU, 2001 Blue Book

* Fark, PLDKK'nun parantez içinde gösterilen ortalamasından olan farktır.

Tablo-38 Türk Gemilerinin Kayıtlı Olduğu Klas Kuruluşlarının Üç Yıllık Başarımı

Klas Kuruluşu	Denetleme Sayısı (1999-2001)	Klasla İlgili Tutulma Sayısı	Tutulma Yüzdesi
ABS	3487	52	% 1.49
BV	6880	117	% 1.7
DNV	6236	67	% 1.07
GL	9828	72	% 0.73
KRS.	409	13	% 3.18
LR	9479	155	% 1.64
NKK	3750	71	% 1.89
RINA	2184	69	% 3.16
ROM.REG.	189	27	% 14.29
RUSS.MAR.REG.	5085	103	% 2.03
TL	500	25	% 5

Kaynak : Paris MOU, Bluebook, 2001; 101

2001 yılında Türk gemilerinin denetlenmelerinde saptanan kusurlara bakıldığında (Tablo-39), "Can Kurtarma Araçları" ile ilgili kusurlar, 1123 adet ile ilk sırayı almaktadır. İkinci sırada 915 kusurla "Seyir Emniyeti" bulunmakta, üçüncü ve dördüncü sırayı da, "Yangın Emniyeti Önlemleri" ve "Genel Emniyet" kusurları (696) ve (691) almaktadır.

Tablo-39 2001 Yılında Türk Gemilerinde Saptanan Kusurlar

Kusur	Kusur Sayısı
Gemi Sert.ve Belgeleri	257
STCW Sertifikaları	108
Personel ve Yaşam Yerleri	235
Kumanya	87
Çalışma Yerleri	81
Can Kurtarma Araçları	1123
Yangın Emniyeti Önlemleri	696
Kaza Önlemleri (ILO147)	116
Genel Emniyet	691
Alarmlar	40
Yük Emniyeti, Tehlikeli Yükler	129
Yükleme Hattı	258
Halat Manevrası Düzeni	138
Ana ve Yardımcı Makineler	285
Seyir Emniyeti	915
Radyo Haberleşmesi	325
MARPOL Ek-I	317
Yakıt, Kimyasal Tanker, LNG/LPG	16
MARPOL Ek-II	5
SOLAS İşletim Kusurları	83
MARPOL İşletim Kusurları	31
MARPOL Ek-III	0
MARPOL Ek-V	28
ISM	87
Emniyeti Açıkça Tehdit Eden Kusurlar	2
Tehdit Derecesi Belli OlmayanKusurlar	9

Kaynak : Paris MOU, Blue Book, 2001; 58

2001 yılında tutulan Türk gemilerinin tiplerine bakıldığında 126 gemi ile "Genel Yük", 27 gemiyle "Kuru Dökme Yük" gemilerinin birinci ve ikinci sıraları aldıkları görülmektedir (Tablo-40).

Tablo-40 2001 Yılında Tutulan Türk Gemilerinin Tipleri

Genel Yük	126
Kuru Dökme Yük	27
Ro-Ro	2
Kimyasal Tanker	4
Yakıt Tankeri	7
Yolcu Gemisi	1
Konteynır Gemisi	1
Toplam	168

Kaynak : Paris MOU, 2001 aylık tutulma raporları.

2001 yılında tutulan Türk gemilerinin 87'si, 16-25, 36'sı 26 ve üzeri, 12'si 0-5, 33 adedi 6-15 yaş guruplarında yer almaktadır (Tablo-41).

Tablo-41 2001 Yılında Tutulan Türk Gemilerinin Yaş Dağılımı.

0-5	6-10	11-15	16-20	21-25	26 ve üzeri	Toplam
12	20	13	44	43	36	168

Kaynak : Paris MOU, 2001 aylık tutulma raporları.

2001 yılı içerisinde tutulan 168 gemiden bir adedi yıl içerisinde 5 kez, bir adedi 4 kez tutulmuştur. Aynı yıl içerisinde 8 gemi 3 kez Tutulmuş olup, üç kez tutuklanan gemilerden birinin üçüncü tutuklanışı, bağlı bulunduğu klas kuruluşuyla ilgili kusurlardan olmuştur (Tablo-42).

Tablo-42 2001 Yılında Üç Kez ve Daha Fazla Tutulan Türk Gemileri

İsim	Cins	Yaş	Tonaj	Klas Kuruluşu	Klasla İlgili Tutulma	Tutulma Sayısı
İ 2	Gn.Yük	22	1.214 GT	BV	H,H,H,H,H	5
MY	Gn.Yük	7	1.488 GT	TL	H,H,H,H	4
RN	Gn.Yük	19	1.246 GT	BV	H,H,E	3
EB II	Gn.Yük	27	3.995 GT	DNV	H,H,H	3
SA	Gn.Yük	8	995 GT	BV	H,H,H	3
A	Gn.Yük	17	2.498 GT	ABS	H,H,H	3
N C	Gn.Yük	9	6.039	TL	H,H,H	3
FS	Gn.Yük	18	697 GT	Klassız	H,H,H	3
M S	Gn.Yük	19	2.172 GT	TL	H,H,H	3
N K	Gn.Yük	16	4.337 GT	ABS	H,H,H	3

Kaynak : Paris MOU, 2001 aylık tutulma raporları

2001 yılında tutulan Türk gemilerinin yarısında fazlasının (106), 4000 GT ve altında olduğu görülmektedir (Tablo-43).

Tablo-43 2001 Yılında Tutulan Türk Gemilerinin Tonajları

GR. TON	0-999	1.001-2.000	2.001-4.000	4.001-8.000	8.001-20.000	20.001ve üzeri	TOPLAM
ADET	29	44	33	24	25	13	168

Kaynak : Paris MOU, 2001 aylık tutulma raporları

2.8.5. 2002 Yılı Paris Liman Devleti Kontrolü Sonuçları

2002 yılında da Paris Mutabakat Zaptına taraf olan devletlerin limanlarında liman devleti kontrolü uygulaması tüm hızıyla devam etmiştir. Çevre korunması, gemi emniyeti ve gemi çalışanlarının yaşam koşulları konularında kusurları saptanan gemiler uyarılmış gerektiğinde gemiler eksikliklerini tamamlayıncaya kadar limanlarda tutulmuşlardır. 2001 yılında kararlaştırıldığı gibi, 2002 yılı içerisinde ISM kodu ve STCW 1978/95 sözleşmesi uygulamalarının sıklaştırılmış denetim kampanyaları gerçekleştirilmiştir. Uluslararası Emniyet Yönetimi Sistemi'nin gemilerdeki uygulamasını denetlemek üzere başlatılan kampanya 1 Temmuz - 30

Eylül 2002 tarihleri arasında gerçekleştirilmiş, 3846 gemi denetlenmiştir.Yapılan denetlemelerde görülen kusurlar, Uluslararası Emniyet Yönetimi Sistemi'nin, ilk uygulanmaya başlanmasının üzerinden dört sene geçmesine karşın bir çok gemi işletmecisi tarafından, "yerine getirilmesi zorunlu bir angarya ve doldurulması gerekli sürüyle liste" olarak algılandığını ortaya koymuş, gemilerin "Emniyet Yönetimi Sertifikası" taşımalarının da, sertifika sahibi gemide "Emniyet Yönetimi Sistemi"nin uygulandığı anlamına gelmediği görülmüştür (Paris MOU, AR, 2002; 11-12).

STCW 78/95 sözleşmesinin uygulamasının denetlenmesi konusundaki kampanya ise 1 Şubat 2002 tarihinde başlatılmış ve üç ay devam etmiştir. Denetlemeler sonucunda, denetlenen gemilerin yaklaşık % 80'ninin, STCW 78/95 sözleşmesinin hükümlerini tam olarak uygulamadıkları görülmüştür (Paris MOU, AR, 2002; 12).

2002 yılı içinde yapılan diğer bir önemli değişiklikte, Paris Mutabakat Zaptında, 22 Temmuz 2003 tarihinde yürürlüğe giren ve 95/21/EC, konsey direktifini değiştiren liman devleti kontrolü hakkındaki 2001/106/EC no'lu direktife uyum sağlamak üzere yapılan değişikliklerdir. Bu değişikliklerle, PLDKK'nun yıllık raporlarında kara listede bulunan ,"riskli" ve "çok riskli" ülkeler grubunda yer alan ülkelerin gemileri üç yıl içinde ikinci tutulmalarının ertesinde kuruluşun limanlarına girememektedir. Kara listede yer alan ancak "düşük risk" grubunda yer alan ülkelerin gemileri içinse bu kısıtlama, iki yıl içerisinde üçüncü tutulmadan sonra başlamaktadır (Paris MOU, AR, 2002; 10).

2.8.5.1. Sayısal Değerler

2002 yılı içerisinde, PLDKK bölgesi içerisinde, 11.823 gemi 19.766 denetlemeden geçmiştir. Emniyet , sağlık ve çevre bakımından tehlike oluşturan gemiler 1.577 kez tutulmuştur. 2002 yılı, tutulma ortalaması %7.98'dir. Bu ortalama, tutulma sayısının senelik denetleme sayısına bölünmesiyle bulunmuştur (Paris MOU, AR, 2002; 15).

Tutulan gemi tiplerine bakıldığında, "Genel Kuru Yük" ve "Dökme Kuru Yük" gemilerinin, 2002 yılında da toplam tutulan gemi sayısının % 80'nini oluşturduğu görülmektedir (Paris MOU, AR, 2002; 15).

Can kurtarma araçları, yangınla mücadele ekipmanları, genel ve seyir emniyetiyle ilgili kusurlar, toplam kusurların % 48'ni oluşturmuştur. Bu konularda 2000 yılına göre %10'luk bir iyileşme görülmektedir (Paris MOU, AR, 2002; 16).

2002 senesinde PLDKK bölgesinde 1577 tutulmanın 312 adedinin, klas kuruluşlarıyla ilgili kusurların sonucunda ortaya çıktığı (% 20) görülmektedir. Bu durum 2001 yılına oranla küçük bir düzelmeyi işaret etmektedir (Paris MOU, AR, 2002; 16).

Klas kuruluşlarının değerlendirilmelerinde;

- Klas kuruluşlarının kusurları nedeniyle meydana gelen tutulma sayısının toplam tutulma sayısına bölünmesiyle bulunan yüzde; PLDKK kapsamı içinde 2002 yılında bu oran, 312/1.577 = % 19.78'dir. Türkiye için bu oran aynı yıl, 26 /160 = %16.25' olmuştur (senelik raporda, 160 olarak verilen tutulma sayısı, aylık raporlardan 166 olarak hesaplanmıştır) (Paris MOU, AR, 2002; 16).
- Klas kuruluşlarının kusurları nedeniyle tutulan gemi sayısının, denetlenen toplam gemi sayısına bölünmesiyle bulunan oran; PLDKK kapsamı içinde 2002 yılında bu oran, 312/11823 = % 2.63 dır. Türkiye için bu oran aynı yıl , 22/422 = %5.21 olmuştur (Paris MOU; AR, 2002; 38).
- Klas kuruluşları tek tek değerlendirilirken,üç oran kullanılmaktadır. Birinci oran; klas kuruluşunun kusurlarıyla ilgili tutulma sayısının, aynı klas kuruluşuna kayıtlı gemilere yapılan toplam denetleme sayısına bölünmesiyle bulunan oran, ikinci oran; klas kuruluşuna kayıtlı gemilerde, klas kuruluşunun kusurlarıyla ilgili tutulma sayısının, aynı klas kuruluşuna kayıtlı toplam denetlenen gemi sayısına bölünmesiyle bulunmaktadır. Üçüncü oranda ise; klas kuruluşuna kayıtlı gemilerdeki klasla ilgili kusurlardan meydana gelen tutulma sayısının, aynı klas kuruluşuna kayıtlı gemilerin toplam tutulma sayısına bölünmesiyle bulunmaktadır. Türk Lloyd'u

için bu oranlar sırasıyla, % 3.5 (1.58 ort.), % 7.78 (2.6 ort.) ve % 14.58 (19.78 ort.) dir (Paris MOU, AR, 2002; 32-33).

2.8.5.2. 2002 Yılında Türk Gemilerinin Durumları

2002 yılında 422 adet Türk gemisi, Paris Mutabakat Zaptına taraf olan ülkelerin limanlarında denetlenmiştir. Türk gemilerine yapılan denetleme sayısı 852'dir. Bu denetlemeler sonucunda, Türk gemilerinden 125'i, 160 kez (aylık raporlarda 166) tutulmuştur. 2002 yılı için Türk gemilerinin tutulma oranı % 18.78 olup, bu oran ortalamanın % 10.8 üzerindedir. Yapılan 675 denetlemede Türk gemilerinde çeşitli kusurlar bulunmuş, 177 denetlemede kusur saptanamamıştır (Paris MOU, AR, 2002; 28-38). (Bknz. Tablo-44)

2000-2002 yılları arasında yapılan denetlemelerin sonuçları, PLDKK tarafından değerlendirilmiş ve ülkeler gemilerinin denetlemelerdeki başarımlarına göre, "kara liste", "gri liste" ve "beyaz liste" olarak üç guruba ayrılmışlardır. Bu süre zarfında, Türk gemileri 2.440 kez denetlenmiş, bu denetlemelerin 545 adedi tutulmayla sonuçlanmıştır. Sonuçta Türkiye; Arnavutluk, Bolivya, Sao Tome and Principe, Tonga, Lübnan, Cezayir, Kore Demokratik Cumhuriyeti, Suriye Arap Cumhuriyeti, Honduras, Kamboçya ve Gürcistan'ın ardından, 13.olarak kara liste'nin çok yüksek riskli ülkeleri arasına yerleşmiştir (Paris MOU, AR, 2002; 24).

Tablo-44'de 2002 yılı, Türk gemilerinin tiplerine göre kusur ve tutulma oranları verilmektedir. Görüldüğü gibi, Genel Kuru Yük, Dökme Kuru Yük gemileri, kusur ve tutulma oranları bakımından ilk iki sırayı almaktadır.

Tablo-44 2002 Yılı Gemi Tiplerine Göre Türk Gemilerinin Denetlenme Sonuçları

Gemi Cinsi	Denetleme Sayısı (1)	Ksr. Bulunan Denetleme (2)	Ksr. Bulunmayan Denetleme	Kusur Yüzdesi (2/1)	Denetlenen Gemi Sayısı	Tutulma Sayısı (3)	Tutulma Yüzdesi (3/1)
Genel Yük	552	451	101	81.70	244	118	21.38
Dökme Kuru Yük	160	132	28	82.50	92	26	16.25
Tanker	65	45	20	69.23	33	8	12.31
LPG	2	1	1	50.00	2	1	50.00
Kimyasal Tanker	15	9	6	60.00	9	3	20.00
Yolcu	16	14	2	87.50	9	2	12.50
Soğutmalı	2	2	0	100.00	1	0	0.00
Ro-Ro/Konteynır	38	20	18	52.63	30	2	5.26
Diğer	2	1	1	50.00	2	0	0.00
Toplam	853	677	177		422	160	

Kaynak : Paris MOU, Blue Book, 2002; 29-45

Tablo-45'de Türk gemilerinin kayıtlı olduğu klas kuruluşlarının 2002 yılı içerisindeki genel başarım durumları gösterilmektedir.

Tablo-46'da ise Türk gemilerinin kayıtlı olduğu klas kuruluşlarının, 2002 yılında klasla ilgili tutulmalarının, aynı klas kuruluşunun toplam tutulma sayısına oranı verilmiştir.

Tablo-45 Türk Gemilerinin Kayıtlı Olduğu Klas Kuruluşlarının 2002 Yılı Başarımları

Klas Kuruluşu	Denetleme Sayısı	Denetlenen Gemi Sayısı	Klasla İlgili Tutulma Sayısı	Tutulma Yüzesi	Fark*	Tutulma Oranı	Fark*
	(1)	(2)	(3)	(3/1)	(1.57)	(3/2)	(2.59)
ABS	1.201	812	10	% 0.83	% -0.74	% 1.23	% -1.36
BV	2.475	1.387	30	% 1.21	% -0.36	% 2.16	% -0.43
DNV	2.271	1.497	9	% 0.40	% -1.18	% 0.60	% -1.99
GL	3.726	1.950	24	% 0.64	% -0.93	% 1.23	% -1.36
KRS	136	104	1	% 0.74	% -0.84	% 0.96	% -1.63
LR	3.261	1.996	40	% 1.23	% -0.35	% 2.00	% -0.59
NKK	1.412	1.008	19	% 1.35	% -0.23	% 1.88	% -0.71
RINA	549	324	3	% 0.55	% -1.03	% 0.93	% -1.67
TL	200	90	7	% 3.50	% 1.92	% 7.78	% 5.18

Kaynak : Paris MOU, AR, 2002; 33

*Fark, PLDKK'nun parantez içinde gösterilen ortalamasından olan farkdır

Tablo-46 2002 Yılı Toplam Tutulma İçinde, Klasla İlgili Tutulmaların Oranı

Klas Kuruluşu	Toplam Tutulma (1)	Klasla İlgili Tutulma Sayısı (2)	Denetlenen Gemi Sayısı	Klasla İlgili Tutulma Oranı (2/1)	Fark* (%19.78)
ABS	82	10	73	% 12.19	% -7.59
BV	232	30	191	% 12.93	% -6.85
DNV	79	9	75	% 11.39	% -8.39
GL	210	24	184	% 11.42	% -8.36
KRS	6	1	6	% 16.67	% -3.11
LR	185	40	163	% 21.62	% 1.84
HELLENİC REG.	28	9	23	% 32.14	% 12.36
MARCONI INTER.REG.	0	0	0	% 0.00	% -19.78
RUSSİAN MAR.REG.	152	30	136	% 19.74	% -0.04
NKK	70	19	66	% 27.14	% 7.36
RİNA	38	3	36	% 7.89	% -11.89
TL	48	7	38	% 14.58	% -5.20

Kaynak : Paris MOU, AR, 2002; 32

*Fark, PLDKK'nun parantez içinde gösterilen ortalamasından olan farkdır

Tablo-47'de Türk gemilerinin kayıtlı oldukları klas kuruluşlarının 2002 yılında, Türk gemilerindeki başarım durumları gösterilmektedir. Tabloda, çeşitli klas kuruluşlarına kayıtlı Türk gemilerinin 2002 yılı içindeki klas kuruluşlarının kusurları nedeniyle toplam tutulma sayılarının, o klasa kayıtlı denetlenen gemi sayısına bölünmesi sonucunda çıkan tutulma oranları verilmektedir.

Tablo-47 Klas Kuruluşlarının 2002 Yılında Türk Gemilerindeki Başarımları

Klas Kuruluşu	Denetlenen Gemi Sayısı (1)	Klasla İlgili Tutulma Sayısı (2)	Tutulma Yüzdesi (2/1)	Fark* (%2.55)
Klassız	53	4	% 7.55	% 4.99
Klası Geri Alınan	20	2	% 10.00	% 7.45
Klası Belirsiz	4	0	% 0.00	% -2.55
ABS	107	3	% 2.80	% 0.25
BV	68	1	% 1.47	% -1.08
DNV	25	0	% 0.00	% -2.55
GL	12	2	% 16.67	% 14.11
HELLENİC REG.	1	0	% 0.00	% -2.55
KOREAN REG.	2	0	% 0.00	% -2.55
LR	21	1	% 4.76	% 2.21
MARCONI INTER.REG.	1	0	% 0.00	% -2.55
NKK	25	2	% 8.00	% 5.45
RINA	8	0	% 0.00	% -2.55
RUSSİAN MAR.REG.	1	0	% 0.00	% -2.25
TL	83	7	% 8.43	% 5.88

Kaynak : Paris MOU, Blue Book, 2002; 81-92

*Fark, PLDKK'nun parantez içinde gösterilen ortalamasından olan farkdır

Tablo-48'de, Türk gemilerinin kayıtlı oldukları klas kuruluşlarının, üç yıllık genel başarım durumları gösterilmektedir. Tabloda, her bir klas kuruluşunun kusuru nedeniyle tutulma sayının, o klas kuruluşuna kayıtlı gemilere yapılan toplam denetleme sayısına oranı verilmiştir. Türk gemilerinin kayıtlı olmadığı klas kuruluşları da gözönünde bulundurularak Türk Lloydu'nun başarım durumuma bakıldığında ise, Inclamar (Güney Kıbrıs Rum Yönetimi) % 12.50, International Naval Surveys Bureau (ABD) % 12.45, Romanian Naval Register % 9.39, Bulgarski Koraben Register % 7.10, Croation Register of Shipping % 5.14, Hellenic Register of Shipping % 4.94 önünde % 4.39 tutulma oranıyla sondan yedinci sırada yer aldığı görülmektedir (Paris MOU, Bluebook, 2002; 106).

Tablo-48 Türk Gemilerinin Kayıtlı Olduğu Klas Kuruluşlarının Üç Yıllık Başarımı (2000-2002)

Klas Kuruluşu	Denetleme Sayısı 2000-2002 (1)	Klasla İlgili Tutulma Sayısı (2)	Tutulma Oranı (2/1)
ABS	3.488	45	% 1.29
BV	7.017	102	% 1.44
DNV	6.419	53	% 0.83
GL	10.274	67	% 0.65
HELLENİC REG.	526	26	% 4.94
KOREAN REG.	407	11	% 2.70
LR	9.489	143	% 1.51
NKK	3.940	70	% 1.78
RINA	1.955	41	% 2.10
RUSSİAN MAR.REG.	5.018	92	% 1.83
TL	569	25	% 4.39

Kaynak : Paris MOU, Blue Book, 2002; 106

2002 yılında Türk gemilerinin denetlenmelerinde saptanan kusurlara bakıldığında (Tablo-49), "Can Kurtarma Araçları" ile ilgili kusurlar, 943 kusur ile ilk sırayı almaktadır. İkinci sırada 731 kusurla "Genel Emniyet " kusurları bulunmakta, üçüncü ve dördüncü sırayı da, "Seyir Emniyeti" ve "Yangın Emniyeti Önlemleri" kusurları (718) ve (577), almaktadır.

Tablo-49 2002 Yılında Türk Gemilerinde Saptanan Kusurlar

Kusur	Kusur Sayısı	Kusur	Kusur Sayısı
Gemi Sertifika ve Belgeleri	213	STCW Sertifikaları	286
Personel Yaşam Yerleri	292	Kumanya	80
Çalışma Yerleri	62	Can Kurtarma Araçları	943
Yangın Emniyeti Önlemleri	577	Kaza Önlemleri (ILO 147)	121
Genel Emniyet	731	Alarmlar	26
Yük Emniyeti, Tehlikeli Yükler	92	Yükleme Hattı	254
Halat Manevrası Düzeni	119	Ana ve Yardımcı Makineler	315
Seyir Emniyeti	718	Radyo Haberleşmesi	194
MARPOL Ek-I	296	Yakıt, Kimyasal Tanker, LNG/LPG	23
MARPOL Ek-II	4	SOLAS İşletim Kusurları	96
MARPOL İşletim Kusurları	23	MARPOL Ek-III	3
MARPOL Ek-V	31	ISM	242
Emniyeti Açıkca Tehdit Eden Kusurlar	4	Tehdit Derecesi Belli Olmayan Kusurlar	242

Kaynak : Paris MOU, Blue Book, 2002; 59

Tablo-50 2002 Yılında Tutulan Türk Gemilerinin Tipleri

Cinsi	Adedi
Genel Yük	88
Kuru Dökme Yük	23
Yakıt Tankeri	7
Kimyasal Tanker	2
Ro-Ro Yük	2
Ro-Ro Yolcu	2
Sıvı Gaz Taşıyıcı	1
Toplam	125

Kaynak : ParisMOU, 2002, aylık raporları

Tutulan gemi cinslerine bakıldığında, genel yük, dökme kuru yük ve yakıt tankerlerinin ilk üç sırayı aldıkları görülmektedir (Bkz.Tablo-50).

2002 yılında tutulan Türk gemilerinin 50'si, 16-25 , 50'si, 26 ve üzeri , 25'i 0-15 yaş guruplarında yer almaktadır (Tablo-51).

Tablo-51 2002 Yılında Tutulan Türk Gemilerinin Yaş Dağılımı.

0-5	6-10	11-15	16-20	21-25	26 üzeri	Toplam
1	10	14	20	30	50	125

Kaynak: Paris MOU, 2002 aylık tutulma raporları.

2002 yılı içerisinde tutulan 125 gemiden 1 adedi yıl içerisinde beş, 1 adedi dört, 5 adedi üç, 21 adedi iki, 97 adedi ise birer kez tutulmuştur (Tablo-52)

Tablo-52 2002 Yılında Üç ve Daha Fazla Tutulan Türk Gemileri

İsim	Cins	Yaş	Tonaj	Klas Kuruluşu	Klasla İlgili E/H	Tutulma
S	Gn.Yük	35	626 GT	Klassız	H,H,H,H,H	5
K.H III	Gn.Yük	17	1.223 GT	TL	E,H,H,H	4
A	Gn.Yük	30	1.597 GT	TL	H,H,H	3
A.E	Gn.Yük	23	1.991 GT	Klası Askıda	H,H,H	3
Ç	Gn.Yük	33	699 GT	Klası Askıda	E,H,E	3
F.S.M	Gn.Yük	25	1.242 GT	BV	H,H,H	3
H.K	Gn.Yük	27	4.068	BV	H,H,H	3

Kaynak: Paris MOU, 2002 aylık tutulma raporları

2002 yılı içerisinde tutulan 125 Türk gemisinin tonajlarına bakıldığında, 79 geminin 4000 GT ve altında olduğu görülmektedir (Tablo-53).

Tablo-53 2002 Yılında Tutulan Türk Gemilerinin Tonajları

GROS TON	0-999	1.000- .2000	2.001- 4.000	4.001- 8.000	8.001- 20.000	20.001 ve üzeri
ADET	19	38	22	13	18	15

Kaynak : Paris MOU, 2000 aylık tutulma raporları

2.8.6. Dört Yılın Özeti

1999-2002 yıllarını kapsayan dönemde, 1.659 Türk gemisi Paris Mutabakat Zaptını imzalayan ülkelerin limanlarında denetlenmiş, bunlardan 576 gemi, 714 kez tutulmuştur. Bu süre içerisinde, Türk gemileri 3.105 kez denetlenmiştir. Bu denetlemelerin 2.554 ünde çeşitli kusurlar bulunmuş, 551 de ise bir kusur bulunmamıştır. Türk gemilerinin dört yıllık tutulma ortalaması, % 22.92'dir. Paris Mutabakat Zaptı liman devleti kontrollerinin yıllık raporlarının ortalaması ise, % 8.93 dür.

Kusurlardan, "Can Kurtarma Araçları", "Seyir Emniyeti" ve "Genel Emniyet " dört yılda da ilk üç sırayı almaktadır. En çok tutulan gemi tipi "Genel Yük" olup, dört yıl içinde tutulan gemilerden 375 adedi 4.000 gt. ve altı tonajdadır. Klasla ilgili kusurlar nedeniyle tutulan gemi sayısı 88'dir.

Tablo-54 1999-2002 Arası Paris Liman Devleti Kontrollerinde Türk Gemilerinin Başarımları

Denetlenen Gemi Sayısı	1.659
Tutulan Gemi Sayısı	576
Toplam Tutulma Sayısı	714
Denetleme Sayısı	3.105
Kusurlu Denetleme	2.554
Kusursuz Denetleme	551
En Çok Tutulan Gemi Tipi ve Sayısı	418 - Genel Yük
4.000 gt. ve Altındaki Gemilerin Sayısı	375
15 Yaş ve Daha Yaşlı Gemi Sayısı	432
Klasla İlgili Kusurlar Nedeniyle Tutulan Gemi Sayısı	88
Öncelikli Kusurlar	1. Can Kurtarma Araçları 2. Seyir Güvenliği 3. Genel Emniyet
Tutulma Oranı; Türk Gemileri - PMOU Ortalaması	% 22.92 - % 8.93

Kaynak : Paris MOU. Yıllık ve Aylık Raporları

Tutulma kayıtlarında görüldüğü gibi, tutulan 576 gemiden, 432 si yani %75'i 15 yaş ve üzerindeki gemilerdir. Bu durum, "yaşlı gemilerde, gemi işletimiyle ilgili kusurlara daha çok rastlanır" görüşünü onaylamaktadır.

Yine tutulma kayıtlarında, tutulan 576 geminin 375'inin yani %65'inin 4000 gt. ve altında olduğu görülmektedir. Her ne kadar, koster tipi küçük gemiler daha çok işletim kusurları yaparlar şeklinde bir görüş doğru olmasa da, Türkiye'nin gerçeği olarak, bir veya iki, küçük tonajlı gemi çalıştıran gemi işletmecisi şirketlerin, aile şirketleri şeklinde olup gerekli kurumsallaşmayı sağlayamamaları nedeniyle tutulmaların meydana geldiği düşünülmektedir.

İleri sürülebilecek diğer bir görüş de, dünya piyasalarında genel kuru yük gemilerine olan talebin ve buna bağlı olarak navlunun düştüğü, gemi sahiplerinin işletme giderlerini kısmak için uluslararası standartları yerine getirmekten kaçındığı görüşüdür (Yılmazel, 2003; 194).

Yılmazel'in, 2003 yılında 28 gemi işletmecisi şirkette Türk gemilerinin tutulma nedenlerini araştırmak için yapmış olduğu anket çalışmasında;

- Çağdaş şirket yönetimi ve yönetimde kurumsallaşmanın sağlanamaması,
- Gemilerde kaliteli personel istihdam edilmemesi,
- Gemilerdeki yönetici konumundaki zabitanın yeterli İngilizce bilmemesi,
- Türk Deniz Ticaret Filosunun yaş ortalamasının yüksek olması, çalışmaya katılanlar tarafından önde gelen etmenler olarak görülmüştür (Yılmazel,2003; 180-181).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

AVRUPA BİRLİĞİNE UYUMDA TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU: DONATAN VE KAMU YÖNÜNDEN KARŞILAŞTIRMALI ANALİZ

3.1. ARAŞTIRMANIN AMACI VE KAPSAMI

Türkiye'nin AB'ne katılımından etkilenecek sektörlerin başında denizcilik sektörü gelmektedir. Daha önceki bölümlerde belirtildiği üzere, katılım öncesinde, Türkiye'den AB'ne uyum konusunda denizcilik sektörüyle ilgili çeşitli alanlarda hazırlık çalışmalarını tamamlaması istenmektedir.

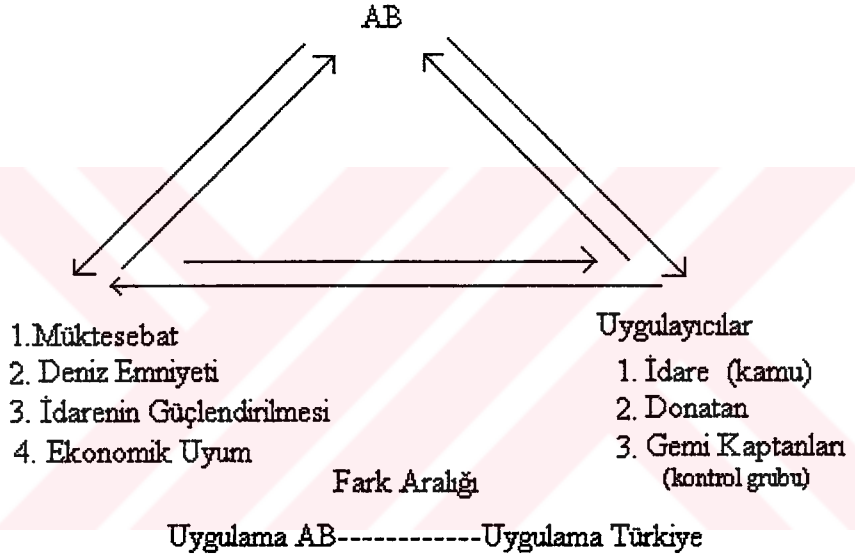
Bu çalışmanın amacı Türk Deniz Ticaret Filosu'nun AB'ne uyumunda, Türkiye'den istenilen hazırlık çalışmalarıyla ilgili deniz ticaret filosunun emniyet, idarenin yeniden yapılanması, AB mevzuatına uyum ve ekonomik uyum konularında yapılması gerekenlerin sorgulanmasında, kamu(idare) ve donatan yönünden algılama farklılıklarını ortaya koyarak, neler yapılması gerektiği konusunda öneriler getirmektir. Çalışmada elde edilen bulguların kontrolü bakımından, bir yandan donatanın temsilcisi olmaları diğer yandan ise konunun uygulama tarafı olmaları sıfatıyla, "gemi kaptanları" da çalışmaya bir kontrol grubu olarak dahil edilmişlerdir. Bu yönüyle çalışmanın bölgesel işbirliklerinde genel olarak uyum, özel olarak ise denizcilik alanındaki uyum konusunda konuların tarafları arasındaki algılama farklarının analizine ilişkin model, yöntem, analiz ve öneriler açısından katkı sağlaması amaçlanmıştır. Bu yönüyle çalışma keşifsel ve kısmen de tanımlayıcı özelliktedir

3.2. KAVRAMSAL MODEL

Araştırmanın kavramsal modeli Şekil-4 de gösterilmiştir. Kavramsal modelde ulaşılması istenilen hedef Türk Deniz Ticaret Filosu'nun AB'ne uyumu olup, bu hedefe ulaşılması için yapılması gerekenler, müktesebat uyumu, deniz emniyetinin arttırılması, denizcilik idaresinin güçlendirilmesi ve ekonomik uyum yani rekabetçi

konumun korunmasıdır. Uygulayıcılar olarak; İdare ve donatan bulunmaktadır. Çalışmanın "kamu" yönünü "idare" olarak tanımlanan (Administration); TC Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı ilgili birimlerinin oluşturması kararlaştırılmıştır. Bir kontrol unsuru olarak araştırmaya, hem donatan temsilcisi hem de konunun uygulama tarafı olan gemi kaptanları da dahil edilmiştir. Araştırma sonucunda, uygulayıcılar arasındaki Türk deniz Ticaret Filosu'nun AB'ne uyumu konusunda yapılması gerekenlerin donatan ve idare (kamu) yönünden algılama farkları saptanacak, bu farkın azaltılması için öneriler geliştirilecektir.

Şekil- 4 Araştırmanın Kavramsal Modeli



3.3. HİPOTEZLER

Çalışmada seçilen örneklem gruplarında Türk Deniz Ticaret Filosu'nun AB'ne uyumu kapsamında, deniz emniyeti ve ekonomik etkiler, değişkenleri açısından karşılaştırmalı analiz yapabilmek amacıyla iki hipotez oluşturulmuştur.

H_1 : İdare (kamu), donatan ve Türk gemi kaptanları arasında, Türk Deniz Ticaret Filosu'nun AB'ne uyumunda, deniz emniyeti, müktesebat uyumu ve idarenin güçlendirilmesi alanlarında ele alınması gereken konular hakkında algılama farkı vardır.

H_2 : İdare (kamu), donatan ve Türk gemi kaptanları arasında, Türk Deniz Ticaret Filosu'nun AB'ne uyumunda, ekonomik uyum yani filonun rekabetçi konumunu koruması için ele alınması gereken konular hakkında algılama farkı vardır.

3.4. METODOLOJİ

Araştırmadaki aşamalar; veri toplama aracının oluşturulması, örneklem seçimi ve veri analiz yöntemleri aşağıda açıklanmıştır.

3.4.1. Veri Toplama Aracının Oluşturulması

Araştırmanın hipotezlerini test etmek amacıyla veri toplama aracı olarak bir anket formu oluşturulması kararlaştırılmıştır. Anket oluşturulmadan önce, gerekli ön çalışma ve literatür taraması yapılmış, ayrıca kalitatif amaçlı yüzyüze görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Bu amaçla "idare"yi temsilen Türkiye'nin değişik iki limanındaki, iki liman devleti denetçisi, bir bayrak devleti denetçisi, bir Gemi Sörvey Kurulu Başkanıyla, Denizcilik Müsteşarlığında, "Türkiye'nin Deniz Emniyetini Güçlendirme" eşleştirme projesinde görev alan bir memur ve bir daire başkanı ile donatan temsilcileri olarak, dört kurumsallaşmış çağdaş işletmecilik gereklerine göre yönetilen gemi işletmecisi şirketlerinin üst düzey yöneticisiyle yüzyüze görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Yapılan görüşmelerden altısına ilişkin kayıtlar çalışmanın **Ek 1** bölümünde yer almaktadır. Görüşmeler H_1 ve H_2'ye ilişkin olarak aşağıdaki konu başlıklarında gerçekleştirilerek çalışmanın kalitatif bölümünün tamamlanması ve araştırmada test edilecek olan hipotezlere ilişkin değişkenlerin saptanması amaçlanmıştır:

- **Denizde Emniyete İlişkin Konular**

<Türk Deniz Ticaret Filosundaki tutulmaların geminin yaşı ile olan ilişkisi, yaşlı ve standartaltı gemilerin bayrak devleti kontrolleriyle elenmelerine ait düşünceler,

<Gemiadamlarının eğitiminin tutulmaları azaltmadaki rolü,

<Türk denizcilik idaresinin tutulmaları azaltmadaki rolü, bayrak ve liman devleti kontrolü denetçilerinin sayı olarak yeterli olup olmadığının sorgulanması,

<İdarenin bayrak devleti uygulamalarını etki altında kalmadan etkin olarak yerine getirip getirmediğinin ve yurtdışında tutulan Türk gemilerini izleme ve düzeltme faaliyetlerinde bulunup bulunmadığının sorgulanması,

<Tutulma oranlarının yüksek oluşunun, çağdaş işletmecilik gereklerine göre yönetilen denizcilik işletmelerine etkilerinin ve tutulmalara aile işletmelerinde daha çok rastlanılıp raslanılmadığının sorgulanması,

<Liman ve bayrak devleti uygulamalarının, tümüyle veya kısmen idare tarafından yetkilendirilmiş klas kuruluşlarına bırakılıp bırakılamayacağının sorgulanması. Yetki devrinin liman ve bayrak devleti uygulamalarının etkinliği üzerine olası sonuçları,

<Liman devleti kontrollerinin etkinliği, yeterliliği ve inanılırlığının sorgulanması,

<Liman devleti kontrollerinde, geminin kayıtlı olduğu klas kuruluşu ve işletme ünvanının denetçilerin tutumu üzerindeki etkisinin ve Türk gemilerine önyargılı davranılıp davranılmadığının sorgulanması,

<Türk limanlarında tutulan yabancı gemilerle ilgili alınacak önlemlerin sorgulanması,

<Sık değişen Uluslararası kuralların gerekliliği ve donatana getirdiği mali yükün sorgulanması,

<Liman devleti kontrollerinin standartlaştırılması üzerine düşünceler,

<Uluslararası kuralların yorumlanması ve uygulattırılmasında idarenin rolü ve AB müktesebatına uyumun Türk Deniz Ticaret Filosu'nun emniyet kayıtları üzerindeki etkilerinin sorgulanması,

<Liman devleti kontrollerinde bulunan kusurların önem algılamasının sorgulanması,

<IACS üyesi klas kuruluşlarının tarafsızlığının sorgulanması.

•Türk Deniz Ticaret Filosunun Rekabetçi Konumunu Korumasına İlişkin Konular

<Kabotaj taşımacılığında gemilere vergisiz yakıt temini,Türk donatanlarına kamu yüklerinin taşınmasında sağlanacak uzun vadeli taşıma sözleşmeleri, hurda primi uygulaması gibi devlet teşviklerinin filonun gençleşmesi ve kabotaj taşımacılığında deniz taşımacılığının payını arttırmadaki rollerinin sorgulanması,

<Uluslararası lojistik hizmet zincirinin dışında kalınması, Türk kabotaj taşımacılığının serbestleştirilmesi durumlarının Türk Deniz Ticaret Filosu'na olası etkilerinin sorgulanması,

<2001-2005 yıllarını kapsayan VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planınındaki, Türk Deniz Ticaret Filosu'nun tonajının arttırılması, gençleştirilmesi ve dış ticaret deniz taşımacılığındaki payının arttırılması hedeflerinin gerçekleşme olasılıklarının sorgulanması,

<Türk gemi inşa sanayinin geliştirilmesi için alınması gerekli önlemlerin sorgulanması,

<Türk transit taşımacılığının azalmasının nedenlerinin sorgulanması.

Görüşmeler sonunda birinci grup konulara ilişkin 38 ifade ve ikinci grup konulara ilişkin 14 ifade oluşmuş, böylelikle H_1 ve H_2'nin alt hipotezleri elde edilmiştir. (Bkz. Tablo-60 ve Tablo-64). Araştırmanın hipotezlerini test etmek amacıyla veri toplama aracı olarak 3 kısımlı bir anket formu oluşturulmuştur. Birinci kısım donatan, idare ve gemi kaptanlarından çalışmaya katılanların profilini çıkarmaya yönelik sorulardan oluşmuştur. Anketin ikinci kısmı, deniz emniyeti, idarenin güçlendirilmesi, müktesebat uyumu değişkenlerinde 38, üçüncü kısmı ekonomik etkiler değişkenlerinde 14 adet 5'li Likert ölçeğine dayalı (1=tamamen katılmıyorum, 5=tamamen katılıyorum) ifadelerden oluşmaktadır. Anket formu çalışmanın **Ek 2** bölümünde yer almaktadır.

Anket formu oluşturulduktan sonra görüşülen, 5 idare temsilcisi ve üç donatan temsilcisinin görüşleri alınarak test edilmiştir.

3.4.2. Örneklem Seçimi

Bu çalışmanın amaçlanan sonuçlara erişebilmesi için üç ayrı örneklem grubu tesadüfi olmayan örnekleme ve yargısal örnekleme yoluyla seçilmiştir.

Donatan örneklem grubu olarak Türkiye Deniz Ticaret Odasına kayıtlı olan 35 gemi işletmecisi şirket seçilmiştir. Örneklem grubu seçilirken, grubun Türk Deniz Ticaret Filosunun profilini yansıtması hedeflenmiştir. Bölüm 2'de incelendiği şekliyle Türk Deniz Ticaret Filosu ağırlıklı olarak dökme yük gemileri, tankerler ve genel yük gemilerinden oluşmaktadır. Oluşturulan örneklem grubunun bu yapıyı yansıtması hedeflenmiş, ayrıca Türk Deniz Ticaret Filosu'nun gemi büyüklükleri ve gemi yaşları da örneklemde temsil edilmiştir. Kurumsallaşmış gemi işletmecisi şirketler seçildiği gibi, bir veya iki gemi çalıştıran aile şirketlerinin de örneklem grubu içinde bulunmasına dikkat edilmiştir. Örneklem de yer alan donatan işletmelerin listesi Ek 3'de verilmektedir. Seçilen gemi işletmecisi şirketlerinden, 4'ü, tek gemi çalıştırmaktadır ve bunlardan üç şirketin gemisi 2000 gt.nun altında bulunmaktadır. 11 gemi işletmecisi şirket 2'şer gemi çalıştırmakta olup, geri kalan 20 şirketin üç ve üzerinde gemisi bulunmaktadır.

Donatan örneklem grubunda, yönetici konumunda bulunan ve deniz deneyimi bulunan kişilere anket formu yollanması tercih edilmişse de, anketi yanıtlayan gemi işletmecisi şirketlerinin bazılarının aile şirketi olması nedeniyle 11 şirket yöneticisinin deniz deneyiminin bulunmadığı görülmüştür.

İdare örneklem grubunun içinde çalışmanın konusu gözönünde bulundurularak, liman ve bayrak devleti denetçilerinin çoğunlukta olmasına özen gösterilmiştir. Bu örneklem grubunda bulunan 21 kişi bu görevlerde çalışmaktadır. Ayrıca bayrak devleti kontrolüyle birinci derecede sorumlu olmaları nedeniyle iki bölgenin Gemi Sörvey Kurulu Başkanları, örneklem grubu içine alınmıştır. Böylece toplam 32 adet idare temsilcisi araştırmanın diğer örneklem grubunu oluşturmuştur.

Kontrol grubu olarak çalışmaya dahil edilen gemi kaptanlarının, donatan örneklem grubuyla ilişkileri bulunmamakta, donatan grubunun gemilerinde çalışmamaktadırlar. Bu örneklem grubu, İzmir bölgesinde, Aliağa ve Nemrut limanlarına gelen gemilerin kaptanlarından oluşmuştur. Bu grup seçilirken, gemi kaptanlarının Uzakyol Kaptanı olmasına dikkat edilmiştir. Gemi kaptanları örneklem grubu içerisindeki 38 kaptandan 34'ü Uzakyol Kaptanıdır.

3.4.3. Veri Analiz Yöntemleri

SPSS paket programıyla gerçekleştirilen analizlerde, profil sorularında frekans dağılımı, karşılaştırmalı analizlerde tek yönlü varyans analizi (ANOVA) ve LSD (en küçük anlamlı fark) testi uygulanmıştır. "*ANOVA testinde, belirli bir önem derecesinde, ikiden fazla ana kütle aritmetik ortalamasının birbirinden farklı olup olmadığı test edilir. H_1 hipotezi kabul edildiğinde yani bütün örnek aritmetik ortalamaların birbirine eşit olmadığı sonucuna varıldığında, bu sonucun hangi örneklerin aritmetik ortalamaları arasında önemli farklardan ortaya çıkmış olduğu kesin kez bilinemez. Bunu bilebilmek için test sonucunda H_1 hipotezi kabul edildiği durumlarda yeni bir testin uygulanması gerekir. Bu test en küçük anlamlı (veya önemli) farkın hesaplanmasına dayanır. LSD hesaplandıktan sonra ancak LSD den büyük farkların (örnek aritmetik ortalamaları arasındaki farkların) önemli olduğu sonucuna varılır*" (Kurtuluş,1998; 164-167).

3.5. ARAŞTIRMANIN SONUÇLARI

Araştırmanın sonuçları öncelikle örneklem gruplarının profil özelliklerinin saptanması ve daha sonra hipotezlerin testi ile elde edilmiştir.

3.5.1. Gemi İşletmecisi Donatan İşletmelerin ve Anketi Yanıtlayanların Profili

Anketi yanıtlayan donatan işletmelerine bakıldığında, 35 şirketin, 169 gemisinin bulunduğu ve gemilerin toplam tonajlarının 2.561.467 gt. olduğu

görülmektedir. 1 Ocak 2003 itibariyle Türkiye'nin 150 gt. üzerindeki toplam filo tonajının 5.736.056 gt. olduğu (DTO, 2003; 61) gözönünde bulundurulursa anketi yanıtlayanların gemi tonajı toplamlarının Türk Deniz Ticaret filosu'nun % 44.65'ni içerdiği görülür. Bu gemilerin, 48 adedi, genel yük, 48 adedi, kuru dökme yük, 8 adedi Ro-Ro, 32 adedi tanker, 28 adedi konteynır ve 5 adedi diğer tiplerdeki gemilerdir. Gemilerin 92'si, Akdeniz - Karadeniz, 17'si Kuzey Avrupa, 60'ı dünyanın diğer bölgelerinde çalıştırılmaktadır (Tablo-55). Bu durumun da Türk Deniz Ticaret Filosunun genel yapısı ile uyuştuğu görülmektedir.

Tablo-55 Araştırma Konusu Gemi İşletmecisi Donatan İşletmelerin Sahip Oldukları Gemilere ait Bilgiler

Tipi	G.Yük	K.Dök Yük	Ro-Ro	Tanker	Konteynır	Diğer	Akdeniz-Karadeniz	K.Avrupa	Diğer	Top.
Adedi	48	48	8	32	28	5	92	17	60	169

Gemi İşletmecisi donatan işletmelerin sahip olduğu 169 geminin, 16'sı TL, 54'ü ABS, 39'u NKK, 15'i GL, 14'ü BV, 22'si DNV, 5'i LR, 1 i KR, 2'si IRS klas kuruluşlarına kayıtlı olup, bir gemi klassızdır (Tablo-56).

Tablo-56 Araştırma Konusu Gemi İşletmecisi Donatan İşletmelerin Gemilerinin Kayıtlı Olduğu Klas Kuruluşları

Klas	ABS	BV	DNV	GL	IRS	Klassız	KR	LR	NKK	TL
Adet	54	14	22	15	2	1	1	5	39	16

Araştırma kapsamında yer alan şirketlerin bulundukları bölgelere bakıldığında, 32'sinin İstanbul, 2'sinin İzmir ve birinin Manisa da kurulmuş olduğu görülmektedir. Şirketlerden 25 adedi 10 yılın üzerinde, 5'i 5-10 yıl arasında, 5'i 0-5 yılları arasında armatörlük yapmaktadırlar (Tablo-57).

Ankete cevap veren şirket çalışanlarının görevlerine bakıldığında, 7'sinin teknik müdür, 4'ünün güverte enspektörü, 4'ünün kiralama müdürü, 5'inin atanmış

Tablo-57 Donatan Şirketleri ve Çalışanların Profili

Değişken	n	Yüzde	Değişken	n	Yüzde
Kuruluş Yeri			**Faaliyet Yılı**		
İstanbul	32	94.4	0-5 Yıl	5	14.3
İzmir	2	5.7	6-10 Yıl	5	14.3
Manisa	1	2.9	10 yıl üzeri	25	71.4
Toplam	35	100	Toplam	35	100
Şirketteki Görev			**Şirkette Çalışma**		
Teknik Müdür	7	20	0-5 Yıl	22	62.9
Gv. Enspektörü	4	11.4	6-10 Yıl	9	25.7
Kiralama Md.	4	11.5	10 Yıl Üzeri	4	11.4
Atanmış Kişi (DPA)	5	14.3			
Emniyet Zbt.	2	5.7			
Personel Md.	5	14.3			
Filo Yöneticisi	1	2.9			
Gn.Md.	2	5.7			
İşletme Md.	5	14.3			
Toplam	35	100	Toplam	35	100
Deniz Deneyimi			**Yeterlilik**		
Yok	11	31.4	Yok	11	31.4
0-5 Yıl	3	8.6	UYK*	16	45.7
6-10 Yıl	7	20	UYBM/MAK**.	6	17.1
10 Yıl ve Üzeri	14	40	UYVZ***	2	5.7
Toplam	35	100	Toplam	35	100

* Uzakyol Kaptanı,** Uzakyol Baş Müh./Mak.*** Uzakyol Vardiya Zabiti

kişi (DPA), 2'sinin emniyet zabiti, 5'inin personel müdürü, birinin filo yöneticisi, 2'sinin genel müdür, 5'inin işletme müdürü (operasyon) olduğu görülmektedir (Tablo-57).

Gemi kaptanlarına uygulanan anketi, 38 gemi kaptanı yanıtlamıştır. Gemi kaptanlarının mezun oldukları okullara bakıldığında, 21'nin Yüksek Denizcilik Okulu veya İTÜ Denizcilik Fakültesi'ni, 10'nunun Deniz Harp Okulu'nu, 6 sının diğer okulları bitirdikleri görülmektedir. Bir gemi kaptanı ise anketin bu kısmını doldurmamıştır (Tablo 58).

Gemi kaptanlarının 34'ünün Uzakyol Kaptanı, 3'nün Kaptan yeterliliğine sahip olduğu, bir gemi kaptanının ise anketin bu kısmını cevaplamadığı görülmektedir.

Gemi kaptanlarının 10'unun, 5-10 yıl arasında, 27'sinin 10 yılın üzerinde deniz hizmeti bulunmaktadır. Bir gemi kaptanı anketin bu bölümünü cevaplandırmamıştır.

Gemi kaptanlarının 14'ü, daha önce yabancı bayraklı gemilerde çalışmış, 23'ü ise çalışmamıştır. Bir gemi kaptanı anketin bu bölümünü doldurmamıştır (Tablo 58).

Gemi kaptanlarının 16'sı 1 ile 5 yıl arasında kaptanlık görevinde bulunmuş, 21 ise 5 yılın üzerinde gemi kaptanlığı yapmıştır. Bir gemi kaptanı anketin bu bölümünü doldurmamıştır. (Tablo-58)

Gemi kaptanlarının 24'ü, çalıştıkları geminin sahibi olan şirkette 1 ile 5 yıl arasında çalışmaktadır, 13'ü ise, şirketlerine ait gemilerde 5 yılın üzerinde gemi kaptanlığı yapmaktadırlar. Bir gemi kaptanı anketin bu bölümünü doldurmamıştır.

Gemi kaptanlarının 9'u daha önce donatan şirketlerinde ofis görevlerinde bulunmuşlardır, 28 gemi kaptanının ise böyle bir deneyimi olmamıştır. Bir gemi kaptanı anketin bu bölümünü doldurmamıştır (Tablo-58).

Tablo-58 Araştırmada Kapsamında Yer Alan Gemi Kaptanlarının Profilleri

Değişken	n	Yüzde	Değişken	n	Yüzde
Bitirdiği Okul			**Yeterlilik**		
YDO/DF*	21	55.3	UYK	34	89.5
DHO**	10	26.3	Kaptan	3	7.9
Diğer	6	15.8	Cevapsız	1	2.6
Cevapsız	1	2.6			
Toplam	38	100	Toplam	38	100
Deniz Hizmeti			**Yabancı Gemi Deneyimi**		
5-10 Yıl Arası	10	26.3	Çalışan	14	36.8
10 Yıl Üzeri	27	71.1	Çalışmayan	23	60.5
Cevapsız	1	2.6	Cevapsız	1	2.6
Toplam	38	100	Toplam	38	100
Kaptanlıkta Geçen Süre			**Şirkette Çalıştığı Süre**		
0-5 Yıl	16	42.1	0-5 Yıl	24	63.2
5 Yıl Üzeri	21	55.3	5 Yıl Üzeri	13	34.2
Cevapsız	1	2.6	Cevapsız	1	2.6
Toplam	38	100	Toplam	38	100

* Yüksek Denizcilik Okulu/Denizcilik Fakültesi,

** Deniz Harp Okulu

Araştırmada idareyi temsilen 32 anket formu elde edilmiştir. Anketler, İzmir bölgesinden 10, İstanbul bölgesinden 15, Ankara Denizcilik Müsteşarlığından 3, Çanakkale, Bodrum, Mersin ve Antalya bölgelerinden birer idare çalışanı tarafından doldurulmuştur (Tablo-59).

İdareden araştırmaya katılanların görevlerine bakıldığında, 9 liman devleti denetçisi, 12 bayrak devleti denetçisi, 2 gemi sörvey kurulu başkanı, 2 bölge müdür yardımcısı, 2 Denizcilik Müsteşarlığı görevlisi, 2 yetkin kişi (T.C denizcilik idaresini IMO toplantılarında temsil eden denizcilik uzmanları), 1 liman başkanı, 1 uzman ve 1 bölge müdürü bulunduğu görülmektedir (Tablo-59).

Tablo-59 İdare Adına Araştırmaya Katılanların Profilleri

Değişken	n	Yüzde	Değişken	n	Yüzde
Bölge			**Görev**		
İzmir	10	31.3	Liman Dev. Denetçisi	9	28.1
İstanbul	15	46.9	Bayrak Dev. Denetçisi	12	37.5
Çanakkale	1	3.1	Bölge Md.	1	3.1
Bodrum	1	3.1	Yetkin Kişi	2	6.3
Mersin	1	3.1	GSKB*	2	6.3
Ankara	3	9.4	Bölge Md. Yd.	2	6.3
Antalya	1	3.1	Liman Başkanı	1	3.1
			Yönetici	2	6.3
			Uzman	1	3.1
Toplam	32	100	Toplam	32	100
Eğitim			**Denizcilikle İlgili Eğitim**		
Lisans	24	75	İlgili	26	81.3
Lisansüstü	8	25	İlgili Değil	6	18.8
Toplam	32	100	Toplam	32	100
Deniz Deneyimi			**Yeterlilik**		
Yok	10	31.3	Yok	15	46.9
0-5 Yıl	5	15.6	UYK	6	18.8
6-10 Yıl	9	28.1	UYBM	6	18.8
10 Yıl Üzeri	8	25	UY1:ZBT.	1	3.1
			UY2.Müh.	2	6.3
			UYV.MÜH.	2	6.3
Toplam	32	100	Toplam	32	100
İdarede Çalış.					
0-5 Yıl	14	43.8			
6-10 Yıl	7	21.9			
10 Yıl Üzeri	11	34.4			
Toplam	32	100			

*Gemi Sörvey Kurulu Başkanı

İdare adına araştırmaya katılanların 24'ü lisans eğitimi, 8'i lisansüstü eğitim görmüşlerdir. 26 kişinin gördüğü eğitim denizcilikle ilgili olup, 6 kişinin gördüğü eğitim denizcilikle ilgili değildir.

İdare adına araştırmaya katılanların, 8'inin 10 yıl üzerinde, 9'unun 5-10 yıl arası, 5'inin 0-5 yıl arası deniz deneyimi bulunmaktadır. 10 idare temsilcisinin ise deniz deneyimi bulunmamaktadır.

İdareyi temsilen araştırmaya katılanların, 6'sı Uzakyol Kaptanı, 6'sı Uzakyol Başmühendisi, 1'i Uzakyol 1.zabiti, 2'si Uzakyol 2. Mühendisi, 2'si Uzakyol Vardiya Mühendisi yeterliliğine sahipken, 15 adedinin herhangi bir yeterliliği bulunmamaktadır.

İdare adına araştırmaya katılanların 14'ü, 0-5 yıl, 7'si 5-10 yıl, 10'u, 10 yıl üzerinde idarede çalışmaktadır (Tablo-59).

3.5.2. H_1 Hipotezine İlişkin Testler

Tek yönlü ANOVA testi sonucunda 1. grup ifadeler arasında 13 adedinin H_1 hipotezini desteklediği görülmüştür. ANOVA testinin sonuçları Tablo-60'da gösterilmiştir.

SPSS paket programında ANOVA testi yapılırken, hangi örneklem gruplarını ortalamaları arasında fark olduğunu saptamak için LSD testi seçildiğinde, H1 hipotezini destekleyen ifadeler 21' e çıkmaktadır. Tablo-61'de H1 hipotezine ilişkin 1. grup ifadelerin LSD testi sonuçları görülmektedir

Tablo-60 H_1 Hipotezine İlişkin ANOVA Testi Sonuçları

İfadeler	F değ.	P değ.	Sonuç
(1)Devlet Standartaltı Türk Gemilerini Elemelidir.	1.570	0.213	Desteklenmedi
(2)Yabancı Dil Yetersizliği Tutulmaları Arttırır.	1.219	0.300	Desteklenmedi
(3)Kuralların Sık Değişmesi Masrafları Arttırır.	1.014	0.366	Desteklenmedi
(4)Yüksek Tutulma Oranları Tüm Şirketleri Etkiler.	0.003	0.997	Desteklenmedi
(5)Etkin Bayrak Devleti Kontrolü Tutulmaları Azaltır.	0.728	0.486	Desteklenmedi
(6)İdare Tutulan Türk Gemileri İçin Kayıt Tutmaktadır.	8.511	0.000	**Desteklendi**
(7)İdare Tutulan Gemilerinin Klas Kuruluşunu Uyarır.	0.798	0.453	Desteklenmedi
(8)İdare Tutulan Türk Gemilerinin Eksikliklerini Kontrol Eder.	11.920	0.000	**Desteklendi**
(9)Gemiler Yurtdışı Çıkışlarında İdarece Denetlenmelidir.	2.915	0.59	Desteklenmedi
(10)Bayrak Devleti Denetlemeleri Dış Etkilerden Uzaktır.	3.868	0.024	**Desteklendi**
(11)IACS Üyesi Klas Kuruluşları Herzaman Etkin Denetim Yapar.	4.612	0.012	**Desteklendi**
(12)Türkiye'de Teknolojik Ömrünü Tamamlamış Kuru Dökme Yük Gemileri de Çalıştırılmaktadır.	2.958	0.056	Desteklenmedi
(13)Türkiye'de Teknolojik Ömrünü Tamamlamış Tankerler de Çalıştırılmaktadır.	0.851	0.430	Desteklenmedi
(14)Yurtdışı Denetlemelerinde Türk Gemilerine Önyargılı davranılır.	0.087	0.917	Desteklenmedi
(15)Tüm Sertifikaları Klas Kuruluşları Vermelidir.	7.158	0.001	**Desteklendi**
(16)Liman Devleti Kontrolleri Klas Kuruluşlarınca Yapılmalıdır.	31.352	0.000	**Desteklendi**
(17)ISM Ara Denetlemeleri, Klas Kuruluşu ve İdarece Birlikte Gerçekleştirilmelidir.	2.901	0.060	Desteklenmedi
(18)Türkiye'de Liman devleti Kontrolleri Belirli Bir Yönetmeliğe Göre Yapılmalıdır.	3.666	0.029	**Desteklendi**
(19)Türkiye'de Sık Tutulan Yabancı Gemilere Yaptırım Uygulanmalıdır.	0.634	0.533	Desteklenmedi
(20)Standartaltı Yabancı Gemiler, İlgili Kuruluşlara Rapor Edilmelidir.	0.770	0.466	Desteklenmedi
(21)Emniyet Kusurları Yaşlı Gemilerde Daha Çoktur.	3.420	0.037	**Desteklendi**
(22) Koster Filosunda İşletim Kusurlarına Sık Rastlanır.	2.060	0.133	Desteklenmedi
(23)Standaraltı Gemilerin AB Limanlarına Alınmaması Deniz Ticaret Filosunu Olumsuz Etkiler.	3.468	0.035	**Desteklendi**
(24)Mevzuatın AB ile Uyumlaştırılması Emniyeti Artırır.	2.834	0.063	Desteklenmedi

İfadeler (Tablo-60 devamı)	F değ.	P değ.	Sonuç
(25)Kayıtlı Olunan Klas Kuruluşu Denetçilerin Tutumunu Etkiler.	2.522	0.085	Desteklenmedi
(26)Firma İsmi Denetçilerin Tutumunu Etkiler.	2.448	0.092	Desteklenmedi
(27)IACS Üyesi Klas Kuruluşları Bazı Ülkelerde Daha Hoşgörülü davranır.	0.547	0.565	Desteklenmedi
(28)Klas Kuruluşunun Kusurlarında İdarece Yaptırım Uygulanmalıdır.	2.868	0.061	Desteklenmedi
(29)Uluslararası Kural Değişmeleri İdarece Yorumlanmalı ve Gereği İstenmelidir.	1.895	0.156	Desteklenmedi
(30)Yangın İhbar Panelinin Çalışmaması Yeterli Tutulma Nedenidir.	8.920	0.000	**Desteklendi**
(31)IMO'nun Aldığı Kararlar Her Zaman Doğrudur.	0.462	0.631	Desteklenmedi
(32)Liman Devleti Kontrol,,leri Yeterli İnanılırlıkta Değildir.	7.470	0.001	**Desteklendi**
(33)Liman Devleti Kontrollerinde Yaşamsal Kusurlar Bulunamaz.	14.251	0.000	**Desteklendi**
(34)Yüksek Riskli Gemiler İçin, Özel Kontrol Listeleri Hazırlanmalıdır.	0.409	0.665	Desteklenmedi
(35)Bayrak Devleti Denetçileri Sayı Olarak Yeterlidir.	0.940	0.394	Desteklenmedi
(36)Liman Devleti Denetçileri Sayı Olarak Yeterlidir.	1.706	0.187	Desteklenmedi
(37)Gerekli Satın alma Standartlarının Oluşturulması, Ülkeye Hurda Gemi Girişini Önler.	7.905	0.001	**Desteklendi**
(38)Personel Eğitimi Kusurları, Tutulmalarda İlk Sıralarda Gelir.	1.759	0.177	Desteklenmedi

Tablo-61, H_1 Hipotezine İlişkin LSD Testi Sonuçları

İfadeler	Gruplar (A)Armatör (B) İdare (C) Kaptan		Ort. (A) (B) (C)	Genel Ortalama	St.sapma (A) (B) (C)	P. değ.	Sonuç
(1)Devlet Standartaltı Türk Gemilerini Elemelidir.	A	B	3.7714	4.0288	1.21476	0.095	Desteklenmedi
		C	4.2188		0.94132	0.192	Desteklenmedi
	B	C	4.1081		1.07455	0.674	Desteklenmedi
(2)Yabancı Dil Yetersizliği Tutulmaları Arttırır.	A	B	4.0571	4.0762	1.05560	0.345	Desteklenmedi
		C	4.2813		0.92403	0.549	Desteklenmedi
	B	C	3.9211		0.91183	0.123	Desteklenmedi
(3)Kuralların Sık Değişmesi Masrafları Arttırır.	A	B	2.7714	2.6095	1.33032	0.773	Desteklenmedi
		C	2.6875		1.11984	0.179	Desteklenmedi
	B	C	2.3947		1.10379	0.307	Desteklenmedi
(4)Yüksek Tutulma Oranları Tüm Şirketleri Etkiler.	A	B	4.1143	4.1143	1.07844	0.968	Desteklenmedi
		C	4.1250		1.03954	0.972	Desteklenmedi
	B	C	4.1053		1.15757	0.940	Desteklenmedi
(5)Etkin Bayrak Devleti Kontrolü Tutulmaları Azaltır.	A	B	4.2286	4.2816	1.03144	0.781	Desteklenmedi
		C	4.1613		1.03591	0.378	Desteklenmedi
	B	C	4.4324		0.86732	0.257	Desteklenmedi
(6)İdare Tutulan Türk Gemileri İçin Kayıt Tutmaktadır.	A	B	3.0000	3.3636	1.05719	0.000	**Desteklendi**
		C	4.0313		1.06208	0.732	Desteklenmedi
	B	C	3.0938		1.22762	0.001	**Desteklendi**
(7)İdare Tutulan Gemilerinin Klas Kuruluşunu Uyarır.	A	B	3.2286	3.3137	1.19030	0.297	Desteklenmedi
		C	3.5313		1.19094	0.919	Desteklenmedi
	B	C	3.2000		1.15809	0.254	Desteklenmedi
(8) İdare Tutulan Türk Gemilerinin Eksiklikleri Kontrol Eder.	A	B	2.9143	3.5098	1.14716	0.000	**Desteklendi**
		C	4.2500		1.01600	0.059	Desteklenmedi
	B	C	3.5098		1.19523	0.004	**Desteklendi**
(9)GemilerYurtdışı Çıkışlarında İdarece Denetlenmelidir.	A	B	2.7714	3.2476	1.43662	0.097	Desteklenmedi
		C	3.3750		1.51870	0.021	**Desteklendi**
	B	C	3.5789		1.46364	0.565	Desteklenmedi
(10)Bayrak Devleti Denetçileri etki altında kalmazlar.	A	B	2.6000	2.8942	1.16821	0.009	**Desteklendi**
		C	3.3438		1.12478	0.493	Desteklenmedi
	B	C	2.7838		1.10893	0.043	**Desteklendi**

İfadeler (Tablo-61 Devamı)	Gruplar (A)Armatör (B) İdare (C) Kaptan	Ort., (A) (B) (C)	Genel Ortalama	St.sapma (A) (B) (C)	P. değ.	Sonuç
(11) IACS Mensubu Klas Kuruluşları Herzaman Etkin Denetim Yapar.	A B	3.8571	3.6893	0.84515	0.010	**Desteklendi**
	C	3.3125		0.82060	0.984	Desteklenmedi
	B C	3.8611		0.86694	0.009	**Desteklendi**
(12) Türkiye'de Teknolojik Ömrünü Tamamlamış Kuru Dökme Yük Gemileri de Çalıştırılmaktadır.	A B	3.5714	3.9327	1.19523	0.038	**Desteklendi**
	C	4.1250		0.87067	0.037	**Desteklendi**
	B C	4.1081		1.12506	0.948	Desteklenmedi
(13)Türkiye'de Teknolojik ÖmrünüTamamlamış Tankerlerde Çalıştırılmaktadır.	A B	3.6286	3.8173	1.11370	0.283	Desteklenmedi
	C	3.9063		0.89296	0.244	Desteklenmedi
	B C	3.9189		1.11501	0.960	Desteklenmedi
(14)Yurtdışı Denetlemelerinde Türk Gemilerine Önyargılı davranılır.	A B	3.8857	3.8462	1.10537	0.693	Desteklenmedi
	C	3.7813		1.12836	0.935	Desteklenmedi
	B C	3.8649		1.00449	0.749	Desteklenmedi
(15)Tüm Sertifikaları Klas Kuruluşları Vermelidir.	A B	3.5714	3.1635	1.42014	0.001	**Desteklendi**
	C	2.4375		1.36636	0.594	Desteklenmedi
	B C	3.4054		1.16570	0.003	**Desteklendi**
(16)Liman Devleti Kontrolleri Klas Kuruluşlarınca Yapılmalıdır.	A B	3.8000	3.1250	1.20782	0.000	**Desteklendi**
	C	1.8125		1.02980	0.505	Desteklenmedi
	B C	3.6216		1.13899	0.000	**Desteklendi**
(17)ISM Ara Denetlemeleri, Klas Kuruluşu ve İdarece Birlikte Gerçekleştirilmelidir.	A B	2.7143	3.1154	1.15227	0.025	**Desteklendi**
	C	3.4063		1.21441	0.074	Desteklenmedi
	B C	3.2432		1.34175	0.588	Desteklenmedi
(18)Türkiye'de Liman devleti Kontrolleri Belirli Bir Yönetmeliğe Göre Yapılmalıdır.	A B	4.0286	4.2000	0.74698	0.859	Desteklenmedi
	C	4.0625		0.98169	0.017	**Desteklendi**
	B C	4.4737		0.60345	0.031	**Desteklendi**
(19)Türkiye'de Sık Tutulan Yabancı Gemilere Yaptırım Uygulanmalıdır.	A B	4.4286	4.2762	0.88403	0.388	Desteklenmedi
	C	4.2188		1.09939	0.294	Desteklenmedi
	B C	4.1842		0.98242	0.885	Desteklenmedi
(20)Standartaltı Yabancı Gemiler, İlgili Kuruluşlara Rapor Edilmelidir.	A B	4.3429	4.2941	0.80231	0.326	Desteklenmedi
	C	4.1333		0.86037	0.860	Desteklenmedi
	B C	4.3784		0.89292	0.245	Desteklenmedi
(21)Emniyet Kusurları Yaşlı Gemilerde Daha Çoktur.	A B	3.6857	4.0286	1.13167	0.190	Desteklenmedi
	C	4.0313		1.14960	0.010	**Desteklendi**
	B C	4.3421		0.93798	0.229	Desteklenmedi

İfadeler (Tablo-61 devamı)	Gruplar (A)Armatör (B) İdare (C) Kaptan	Ort., (A) (B) (C)	Genel Ortalama	St.sapma (A) (B) (C)	P. değ.	Sonuç
(22) Koster Filosunda İşletim Kusurlarına Sık Rastlanır.	A B	4.0571	4.0286	0.76477	0.197	Desteklenmedi
	C	3.8125		0.78030	0.483	Desteklenmedi
	B C	4.1842		0.76601	0.047	**Desteklendi**
(23)Standaraltı Gemilerin AB Limanlarına Alınmaması Deniz Ticaret Filosunu Olumsuz Etkiler.	A B	3.7429	4.1262	1.31379	0.112	Desteklenmedi
	C	4.1875		1.06066	0.011	**Desteklendi**
	B C	4.4444		0.99841	0.353	Desteklenmedi
(24)Mevzuatın AB ile Uyumlaştırılması Emniyeti Artırır.	A B	4.0286	4.2667	1.15008	0.503	Desteklenmedi
	C	4.1875		1.11984	0.023	**Desteklendi**
	B C	4.5526		0.55495	0.118	Desteklenmedi
(25)Kayıtlı Olunan Klas Kuruluşu Denetçilerin Tutumunu Etkiler.	A B	3.3429	3.4757	1.32716	0.682	Desteklenmedi
	C	3.2258		1.17501	0.088	Desteklenmedi
	B C	3.8108		0.93802	0.040	**Desteklendi**
(26)Firma İsmi Denetçilerin Tutumunu Etkiler.	A B	3.1143	3.1165	1.18251	0.253	Desteklenmedi
	C	2.8125		0.99798	0.283	Desteklenmedi
	B C	3.3889		1.02198	0.029	**Desteklendi**
(27)IACS Üyesi Klas Kuruluşları Bazı Ülkelerde Daha Hoşgörülü davranır.	A B	2.5714	2.6505	1.11897	0.973	Desteklenmedi
	C	2.5625		0.98169	0.362	Desteklenmedi
	B C	2.8056		1.11661	0.355	Desteklenmedi
(28)Klas Kuruluşunun Kusurlarında İdarece Yaptırım Uygulanmalıdır.	A B	3.6286	3.7885	1.28534	0.047	**Desteklendi**
	C	4.1875		0.89578	0.899	Desteklenmedi
	B C	3.5946		1.16570	0.033	**Desteklendi**
(29)Uluslararası Kural Değişmeleri İdarece Yorumlanmalı ve Gereği İstenmelidir.	A B	4.2000	4.1553	0.90098	0.194	Desteklenmedi
	C	3.9063		1.08834	0.542	Desteklenmedi
	B C	4.3333		0.75593	0.058	Desteklenmedi
(30)Yangın İhbar Panelinin Çalışmaması Yeterli Tutulma Nedenidir.	A B	3.5714	4.1143	1.14496	0.001	**Desteklendi**
	C	4.3438		0.82733	0.000	**Desteklendi**
	B C	4.4211		0.79293	0.731	Desteklenmedi
(31)IMO'nun Aldığı Kararlar Her Zaman Doğrudur.	A B	3.1429	3.0571	0.91210	0.372	Desteklenmedi
	C	2.9063		1.05828	0.882	Desteklenmedi
	B C	3.1053		1.22562	0.444	Desteklenmedi
(32)Liman Devleti Kontrolleri Yeterli İnanılırlıkta Değildir.	A B	3.3429	3.4327	1.16171	0.141	Desteklenmedi
	C	2.9688		1.03127	0.020	**Desteklendi**
	B C	3.9189		0.89376	0.000	**Desteklendi**

İfadeler (Tablo-61 devamı)	Gruplar (A)Armatör (B) İdare (C) Kaptan	Ort., (A) (B) (C)	Genel Ortalama	St.sapma (A) (B) (C)	P. değ.	Sonuç
(33)Liman Devleti Kontrollerinde Yaşamsal Kusurlar Bulunamaz.	A B	3.4571	3.2000	1.06668	0.000	**Desteklendi**
	C	2.3750		0.79312	0.421	Desteklenmedi
	B C	3.6579		1.23630	0.000	**Desteklendi**
(34)Yüksek Riskli Gemiler İçin, Özel Kontrol Listeleri Hazırlanmalıdır.	A B	3.9143	3.9417	0.65849	0.826	Desteklenmedi
	C	3.8750		0.75134	0.514	Desteklenmedi
	B C	4.0278		0.77408	0.391	Desteklenmedi
(35)Bayrak Devleti Denetçileri Sayı Olarak Yeterlidir.	A B	2.6571	2.4423	1.28207	0.264	Desteklenmedi
	C	2.3438		1.18074	0.218	Desteklenmedi
	B C	2.3243		0.94440	0.944	Desteklenmedi
(36)Liman Devleti Denetçileri Sayı Olarak Yeterlidir.	A B	2.7143	2.4519	1.15227	0.079	Desteklenmedi
	C	2.2500		1.13592	0.186	Desteklenmedi
	B C	2.3784		0.92350	0.621	Desteklenmedi
(37)Gerekli Satınalma Standartlarının Oluşturulması, Ülkeye Hurda Gemi Girişini Önler.	A B	3.7143	4.1731	1.04520	0.009	**Desteklendi**
	C	4.2813		0.95830	0.000	**Desteklendi**
	B C	4.5135		0.55885	0.273	Desteklenmedi
(38)Personel Eğitimi Kusurları, Tutulmalarda İlk Sıralarda Gelir.	A B	3.9714	3.7333	0.85700	0.311	Desteklenmedi
	C	3.7188		1.05446	0.064	Desteklenmedi
	B C	3.5263		1.10861	0.431	Desteklenmedi

3.5.2.1. H_1 Hipotezine İlişkin Test Sonuçlarının Yorumu

Birinci grup ifadelerin analiz sonuçlarına bakıldığında, 1, 2, 3, 4, 5, 7,13, 14, 19, 20, 27, 29, 31, 34, 35, 36, 38 numaralı ifadelerde, grupların algılama farklılıklarının olmadığı görülmektedir.

Anketlere verilen yanıtların frekans dağılımına bakıldığında ankete katılan gruplar, 1, 2, 4, 5, 19, 20, 29 numaralı ifadelere katılmaktadır. Bu ifadelerin genel grup ortalamalarının en küçüğünün değeri (4.03) 1. numaralı " devlet standartaltı Türk gemilerini elemelidir" ifadesindedir. En büyük genel grup ortalamasına sahip

ifade (4.29) 20 numaralı "standartaltı yabancı gemiler ilgili kuruluşlara rapor edilmelidir" ifadesidir (Tablo 61).

13, 14, 34, 38 numaralı ifadelerin genel ortalamaları 3.73-3.94 arasında değişmektedir. 7 ve 31 numaralı ifadelerin genel ortalamaları 3.05-3.31 arasında değişmekte olup, gruplar ifadelere katılıp katılmama konusunda kararsız görülmektedir. Gruplar, 3, 27, 35 ve 36 numaralı ifadelere ise katılmamaktadırlar. Bu ifadelerin grup ortalamalarının değerleri 2.44-2.65 arasında değişmekte olup, "bayrak devleti denetçileri sayı olarak yeterlidir" ve "liman devleti denetçileri sayı olarak yeterlidir" ifadeleri bu grup içinde yer almaktadır.Diğer iki ifade; "kuralların sık değişmesi masrafları arttırır" ve "IACS üyesi klas kuruluşları bazı ülkelerde daha hoşgörülü davranır" ifadeleridir (Tablo 61).

Grupların kuvvetle katıldıkları ifadeler arasında, "Türk deniz Ticaret Filosundaki standartaltı gemilerin elenmesi" , "çalışan personelin yabancı dil eksikliğinin tutulmaları arttırdığı", "tutulma oranlarının yüksek olmasının tüm denizcilik işletmelerini etkilediği", "etkin bayrak devleti kontrolünün tutulmaları düşürdüğü", "standartaltı gemilerin Türk limanlarına girmesinin önlenmesi ve diğer liman devleti kontrolü kuruluşlarına rapor edilmesi gerektiği", "uluslararası kurallardaki değişmelerde, gerekli yorumun idarece yapılıp, denizcilik işletmelerine dağıtılması" bulunmaktadır (Tablo-61).

Gruplar arası algılama farkı olan ifadelere bakıldığında, Tablo-62'de özetlendiği şekliyle idare ve donatan açısından H_1 ifadesini destekleyen ifadeler 6,8,10,11,12,15,16,17,28,30,33,37 numaralı ifadelerdir. Tablo-63'de ise belirtildiği şekliyle idare ve gemi kaptanları açısından H_1 ifadesini destekleyen ifadeler, 6,8,10,11,15,16,18,22,25,26,28,32,33 numaralı ifadelerdir."İdarenin sık tutulan Türk gemileriyle ilgili gerekli kayıtları tutup, eksikliklerinin giderilip giderilmediğini kontrol ettiği" ifadesine, donatan ve kaptanlar gruplarının katılmaması, "Türk bayrak devleti denetçilerinin etki altında kalmadan denetlemelerini gerçekleştirdikleri" ifadesine, donatan ve kaptan gruplarının katılmaması, "idarenin sertifikalandırma

işlemlerini tümüyle klas kuruluşlarına bırakması" ifadesine, donatan ve kaptan gruplarının katılıp, idarenin katılmadığı gibi, Tablo-61 de belirtilen farklılıklar görülmektedir. Örneklem grupları arasında algılama farkı bulunan 21 ifadeden, 12 ifadede, donatan ve gemi kaptanı arasında algılama farkı bulunmazken, 9 ifadede algılama farkı ortaya çıkmıştır.

Tablo-62 İdare-Donatan Açısında H_1 Hipotezini Destekleyen İfadeler

İfade
(6) İdare Tutulan Türk Gemileri İçin Kayıt Tutmaktadır.
(8)İdare Tutulan Türk Gemilerinin Eksikliklerini Kontrol Eder.
(10) Bayrak Devleti Denetçileri etki altında kalmazlar.
(11) IACS Mensubu Klas Kuruluşları Herzaman Etkin Denetim Yapar.
(12) Türkiye'de Teknolojik Ömrünü Tamamlamış Kuru Dökme Yük Gemileri de Çalıştırılmaktadır.
(15)**Tüm Sertifikaları Klas Kuruluşları Vermelidir.**
(16)**Liman Devleti Kontrolleri Klas Kuruluşlarınca Yapılmalıdır.**
(17)ISM Ara Denetlemeleri, Klas Kuruluşu ve İdarece Birlikte Gerçekleştirilmelidir.
(28)Klas Kuruluşunun Kusurlarında İdarece Yaptırım Uygulanmalıdır
(30)Yangın İhbar Panelinin Çalışmaması Yeterli Tutulma Nedenidir.
(33)Liman Devleti Kontrollerinde Yaşamsal Kusurlar Bulunamaz.
(37)Gerekli Satınalma Standartlarının Oluşturulması, Ülkeye Hurda Gemi Girişini Önler.

Tablo-63 İdare-Gemi Kaptanları Açısından H_1 Hipotezini Destekleyen İfadeler

İfade
(6) İdare Tutulan Türk Gemileri İçin Kayıt Tutmaktadır.
(8)İdare Tutulan Türk Gemilerinin Eksikliklerini Kontrol Eder.
(10)Bayrak Devleti Denetçileri etki altında kalmazlar.
(11) IACS Mensubu Klas Kuruluşları Herzaman Etkin Denetim Yapar.
(15)Tüm Sertifikaları Klas Kuruluşları Vermelidir.
(16) Liman Devleti Kontrolleri Klas Kuruluşlarınca Yapılmalıdır.
(18)Türkiye'de Liman Devleti Kontrolleri Belirli Bir Yönetmeliğe Göre Yapılmalıdır.
(22)Koster Filosunda İşletim Kusurlarına Sık Rastlanır.
(25) Kayıtlı Olunan Klas Kuruluşu Denetçilerin Tutumunu Etkiler.
(26) Firma İsmi Denetçilerin Tutumunu Etkiler.
(28) Klas Kuruluşunun Kusurlarında İdarece Yaptırım Uygulanmalıdır.
(32) Liman Devleti Kontrolleri Yeterli İnanılırlıkta Değildir.
(33) Liman Devleti Kontrollerinde Yaşamsal Kusurlar Bulunamaz.

Tablo 62'de , "İdare tutulan Türk gemileri için kayıt tutmaktadır", "İdare tutulan Türk gemilerinin eksikliklerini kontrol eder" ifadelerine donatan ve gemi kaptanları katılmazken, idare yurt dışında tutulan Türk gemileriyle ilgili kayıtları tutup, eksikliklerin giderilip giderilmediği hakkında gerekli denetlemeleri yaptığına inanmaktadır.

"Bayrak devleti denetçileri etki altında kalmazlar" ifadesine, donatan ve gemi kaptanları katılmazken, idare denetlemelerin etki altında kalmadan yapıldığına inanmaktadır (idare örneklem ortalaması, 3.34).

"IACS mensubu klas kuruluşları her zaman etkin denetim yaparlar" ifadesine, donatan ve gemi kaptanları katılırken, idare denetlemelerin her zaman etkin şekilde yapılamayacağını düşünmektedir.

"Tüm sertifikaları klas kurululuşları vermelidir" ve "liman devleti kontrolleri klas kuruluşlarınca yapılmalıdır" ifadelerini donatan ve gemi kaptanları desteklerken, idare bu görüşün karşısında bulunmaktadır.

"Klas kuruluşlarının kusurlarında, idarece yaptırım uygulanmalıdır" ifadesine, donatan ve gemi kaptanları katılmazken, idare bu görüşe taraftar olmaktadır. "Liman devleti kontrollerinde yaşamsal kusurlar bulunmaz" ifadesine idare katılmazken, donatan ve gemi kaptanları ifadeyi desteklemektedirler.

Donatan ve gemi kaptanlarının aynı görüşü paylaşmadıkları ifadelere gelince; "Türkiye'de teknolojik ömrünü tamamlamış kuru dökme yük gemileri de çalıştırılmaktadır" ifadesine idare ve gemi kaptanları katılırken, donatan bu görüşe katılmamaktadır. Gemi kaptanlarının fiilen gemide çalışan kişiler olmaları nedeniyle, donatanla aynı düşüncede olmamaları normal karşılanmalıdır. "ISM ara denetlemeleri, klas kuruluşu ve idarece birlikte gerçekleştirilmelidir" ifadesine idare ve gemi kaptanları katılırken donatan bu görüşe katılmamaktadır. İdare ve gemi kaptanlarının bu konuda düşüncelerinin "klas kuruluşları da sonuç olarak ticari kuruluşlardır, denetlemelerde idare temsilcisinin de bulunması iyi olur" düşüncesinin sonucu olduğu sanılmaktadır.

"Yangın ihbar panelinin çalışmaması yeterli tutulma nedenidir" ifadesini idare ve gemi kaptanları onaylarken, donatan bu kusurun geminin ticari faaliyetini önleyecek önemde bir kusur olarak görmemektedir. "Gerekli satınalma standartlarının oluşturulması, ülkeye hurda gemi girişini önler" ifadesini, idare ve gemi kaptanları onaylarken, donatan bu ifadeye katılmamaktadır. Donatanın gemi

satın alma özgürlüğünün sınırlanabileceği nedeniyle bu düşünceye katılmaması olağan karşılanabilir.

"Türkiye'de liman devleti kontrolleri belirli bir yönetmeliğe göre yapılmalıdır" ifadesinde üç örneklem grubunun ortalaması da 4'ün üzerindedir ancak gemi kaptanlarının ortalaması (4.47) ile en yüksek ortalama olmaktadır. Konuya idare ve donatan aynı derecede önem verirken, daha çok önem veren gemi kaptanlarıyla fark ortaya çıkmaktadır. "koster filosunda işletim kusurlarına sık rastlanır" ifadesini donatan ve gemi kaptanları, (4.05), (4.18) desteklerken, idare (3.81) daha az desteklemektedir. Bu nedenle idare-gemi kaptanları, arasında algılama farkı ortaya çıkmaktadır.

"Kayıtlı olunan klas kuruluşu denetçilerin tutumunu etkiler" ifadesine, donatan ve idare kararsız kalırken, gemi kaptanları bu ifadeyi onaylamaktadır. "Firma ismi denetçilerin tutumunu etkiler" ifadesine donatan ve idare katılmazken, gemi kaptanları geminin bağlı bulunduğu firma isminin denetçilerin tutumunu etkileyeceğini düşünmektedir. "liman devleti kontrolleri yeterli inanılırlıkta değildir" ifadesine idare katılmazken, donatan ve gemi kaptanları katılmaktadır. Donatan ve gemi kaptanlarının bu fikri desteklemelerinin nedeni; Erika ve Prestige tankerlerinin, Paris Liman Devleti Kontrolü Kuruluşu'nun denetimlerinden başarıyla geçmelerinden kısa bir süre sonra batmaları ve günlük yaşamdaki deneyimlerin olabileceği düşünülmektedir.

3.5.3. H_2 Hipotezine İlişkin Testler

Türkiye'nin AB'ne katılımının ekonomik etkilerinin, donatan, idare ve gemi kaptanları yönünden algılanışını araştıran, anketin ikinci grup ifadelerine ANOVA testi uygulandığında tablo-64 de görülen durum ortaya çıkmıştır. Tabloda görüldüğü üzere, test sonucunda gruplar arasında algılama farkı görülmemektedir. Gruplar arası fark olup olmadığını ayrıntılı olarak araştırmak üzere, LSD testi seçildiğinde, 14

Tablo-64 H_2 Hipotezine İlişkin ANOVA Testi Sonuçları

İfadeler	F Değeri	P değeri	Sonuç
(1)Kabotajın serbestleştirilmesi, ülke zararınadır	0.233	0.792	Desteklenmedi
(2)Ucuz Yakıt, deniz Kabotaj taşımacılığını arttırır.	0.811	0.447	Desteklenmedi
(3)Uzun vadeli taşıma sözleşmeleri, filoyu gençleştirir.	2.025	0.137	Desteklenmedi
(4)AB'ne katılınca Türk şirketleri ucuz yükleri taşımak zorunda kalabilir.	0.271	0.763	Desteklenmedi
(5)Türk Limanları Rekabetçi Konumlarını Kaybetmişlerdir	0.779	0.462	Desteklenmedi
(6)Ulusal Yükler Türk Gemileriyle Taşınmalıdır	0.459	0.634	Desteklenmedi
(7) Hurda Primi Verilmesi Filoyu Gençleştirir.	0.536	0587	Desteklenmedi
(8) Türkiye GenelindeBüyük Tersaneler Kurulmalıdır.	0.045	0.956	Desteklenmedi
(9) Filo 13 milyon dwt.a yükseltilebilir.	0.168	0.845	Desteklenmedi
(10)Filoda 2005 yılına kadar 2.5 milyon dwt.luk bir yenileme yapılabilir.	0.147	0.864	Desteklenmedi
(11)2005 yılında Türk gemilerinin taşıma payı %40'a ulaşabilir.	0.146	0.864	Desteklenmedi
(12) AB ne uyumlu gemi inşa teşvikleri gerçekleştirilmiştir.	0.975	0.381	Desteklenmedi
(13) 2581 numaralı kanun gemi inşa sanayinin gelişmesini önlemiştir.	0.653	0.523	Desteklenmedi
(14)Tersanelerin teminat gösterememesi sorunlar yaratmaktadır.	2.182	0.118	Desteklenmedi

ifadeden sadece 2 ifadede iki grup arasında algılama farkı görülmüştür.

3.5.3.1. H_2 Hipotezine İlişkin Test Sonuçlarının Yorumu

İkinci grup ifadelerden, 2(4.07), 6 (4.00) ve 8 (4.16) numaralı ifadeler ankete katılanlar katılmaktadır. Bu ifadeler; "yurtiçi yük taşımacılığında sağlanan ucuz yakıt olanağının deniz taşımacılığının iç taşımacılıktaki payını yükselteceği", "ulusal yüklerin Türk gemileriyle taşınması konusunda çalışılması gerektiği" ve "Türk gemi inşa sanayinin gelişmesi için Marmara bölgesi dışında, inşa tonajı kapasitesi büyük tersanelerin kurulması gerekliliği"dir. Diğer 11 ifadede, ankete katılanların yanıtlarının frekansı 3 değerinin biraz üzerinde, yani ortalama olarak "ne katılıyorum, ne katılmıyorum" şeklinde çıkmaktadır (Tablo-65). Bu durum anketi

yanıtlayanların Türkiye'nin AB'ne katılımının, Türk deniz ticareti üzerindeki ekonomik etkilerinin teknik boyutu hakkında kesin cevaplar verememeleri nedeniyle ortaya çıkmaktadır.

Tablo-65, H_2 Hipotezine İlişkin LSD Testi Sonuçları

İfadeler	Gruplar (A)Donatan (B) İdare (C) Kaptan	Ort (A) (B) (C)	Gruplar Ort.	St.sapma (A) (B) (C)	P.Değ	Sonuç
(1)Kabotajın Gerekli Önlemler alınmadan serbestleştirilmesi, Türkiye zararınadır	A B	3.6571	3.5686	1.05560	0.496	Desteklenmedi
	C	3.4667		1.07425	0.735	Desteklenmedi
	B C	3.5676		1.21428	0.715	Desteklenmedi
(2)Ucuz Yakıt, deniz Kabotaj taşımacılığını arttırır.	A B	4.0857	4.0686	0.81787	0.558	Desteklenmedi
	C	4.2333		1.04000	0.485	Desteklenmedi
	B C	3.9189		1.13965	0.208	Desteklenmedi
(3)Uzun vadeli taşıma sözleşmeleri, filoyu gençleştirir.	A B	3.3714	3.3714	1.16533	0.278	Desteklenmedi
	C	3.0667		1.17248	0.347	Desteklenmedi
	B C	3.6216		1.03686	0.047	**Desteklendi**
(4)AB'ne katılınca Türk şirketleri ucuz yükleri taşımak zorunda kalabilir.	A B	3.5143	3.5446	0.95090	0.847	Desteklenmedi
	C	3.4667		1.00801	0.589	Desteklenmedi
	B C	3.6389		1.01848	0.484	Desteklenmedi
(5)Türk Limanları Rekabetçi Konumlarını Kaybetmişlerdir	A B	3.6000	3.6931	0.88118	0.875	Desteklenmedi
	C	3.6333		0.66868	0.249	Desteklenmedi
	B C	3.8333		0.94112	0.342	Desteklenmedi
(6)Ulusal Yükler Türk Gemileriyle Taşınmalıdır	A B	4.1143	4.000	0.79600	0.354	Desteklenmedi
	C	3.8929		0.95604	0.524	Desteklenmedi
	B C	3.9730		1.04047	0.437	Desteklenmedi
(7) Hurda Primi Verilmesi Filoyu Gençleştirir.	A B	3.6286	3.6569	1.05957	0.704	Desteklenmedi
	C	3.5333		0.86037	0.514	Desteklenmedi
	B C	3.7838		1.05765	0.313	Desteklenmedi
(8)Türkiye Genelinde Büyük Tersaneler Kurulmalıdır.	A B	4.2000	4.1667	0.71948	0.885	Desteklenmedi
	C	4.1667		1.14721	0.766	Desteklenmedi
	B C	4.1351		0.88701	0.890	Desteklenmedi
(9) 2005 yılı itibariyle Filo 13 milyon dwt.a yükseltilebilir.	A B	3.0571	3.0495	1.08310	0.720	Desteklenmedi
	C	2.9667		1.06620	0.823	Desteklenmedi
	B C	3.1111		0.88730	0.565	Desteklenmedi

İfadeler (Tablo- 65 devam)	Gruplar (A)Donatan (B) İdare (C) Kaptan	Ort (A) (B) (C)	Gruplar Ort.	St.sapma (A) (B) (C)	P.Değ	Sonuç
(10)Filoda 2005 yılına kadar 2.5 milyon dwt.luk bir yenileme yapılabilir.	A B	3.1143	3.1287	1.13167	0.845	Desteklenmedi
	C	3.0667		0.94443	0.730	Desteklenmedi
	B C	3.1944		0.82183	0.597	Desteklenmedi
(11) 2005 yılında Türk gemilerinin taşıma payı %40'a ulaşabilir.	A B	3.1714	3.0990	1.07062	0.669	Desteklenmedi
	C	3.0667		0.90719	0.621	Desteklenmedi
	B C	3.0556		0.95452	0.964	Desteklenmedi
(12) AB ne uyumlu gemi inşa teşvikleri gerçekleştirilmiştir.	A B	3.0000	3.1010	0.97014	0.203	Desteklenmedi
	C	3.3103		0.96745	0.902	Desteklenmedi
	B C	3.0286		0.95442	0.247	Desteklenmedi
(13) 2581 numaralı kanun gemi inşa sanayinin gelişmesini önlemiştir.	A B	3.0286	3.0515	0.78537	0.711	Desteklenmedi
	C	2.9667		0.66868	0.438	Desteklenmedi
	B C	3.1563		0.51490	0.268	Desteklenmedi
(14)Tersanelerin teminat gösterememesi sorunlar yaratmaktadır.	A B	3.4857	3.500	0.95090	0.227	Desteklenmedi
	C	3.7333		0.69149	0.360	Desteklenmedi
	B C	3.3030		0.76994	0.040	**Desteklendi**

12 ifade hakkında gruplar arasında algılama farkı görülmemektedir. 3 numaralı ifadede, " Kamu yükleri için uzun vadeli taşıma sözleşmeleriyle sağlanan teşviklerin Türk deniz Ticaret Filosu'nu gençleştirmek için en uygun teşvik" olduğu ifadesinde, idare-kaptanlar arasında algılama farkı bulunmaktadır. İdare, bu ifadeyi kaptanlar grubuna oranla daha az desteklemekte ve kararsız kalmaktadır. 14. ifadede belirtilen " Türk gemi inşa sanayinin, yabancı gemi inşalarında, tersane ve arazilerini teminat gösterememesi sorun yaratmaktadır" düşüncesi hakkında, idare-kaptanlar arasında algılama farkı bulunmaktadır. İdare bu ifadeyi daha çok desteklerken, kaptanlar grubu kararsızlık göstermektedir.

3.6. ARAŞTIRMANIN KISITLARI VE GELECEK ARAŞTIRMALAR İÇİN ÖNERİLER

Araştırmada, genel anlamda, "Avrupa Birliği'ne Uyumda Türk Deniz Ticaret Filosunun, Donatan ve Kamu Yönünden Karşılaştırmalı Analizi" yapılmıştır.

Araştırma yapılırken, araştırma kapsamını sınırlandırmak amacıyla, kamu olarak, Türk Denizcilik İdaresi ve Donatan olarak da, gemi işletmecisi donatan şirketleriyle Türk Deniz Ticaret Filosu'nun gemilerinde çalışan gemi kaptanları alınmıştır. Bu bakımdan araştırmanın kapsamı içine, gemi inşa sanayi temsilcileri, klas kuruluşları temsilcileri ve diğer denizcilik sektörü tarafları alınamamıştır.

Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne uyum konusu, diğer bütün alanlarda olduğu gibi, deniz ticaret filosu konusunda da, uzmanlık gerektiren teknik bir konudur. Bu bakımdan, hazırlanan anket formu, idare, armatör temsilcileri; işletme yöneticileri ve gemi kaptanları tarafındanyanıtlanırken, bazı teknik konularla ilgili ifadelerde, likert ölçeğinde (3) ile ifade edilen, "ne katılıyorum, ne katılmıyorum" a yakın cevaplar alınmıştır. Özellikle gemi inşa, devlet teşvikleri, kabotaj, lojistik ve limanların işletilmesiyle ilgili ifadelerde bu durum belirginleşmiştir.

Bu konuda bundan sonra yapılacak araştırmalarda, teknik konuların daha dar kapsamlı olarak ele alınması ve böyle bir araştırmanın daha çok konusunun uzmanı kişilere yöneltilmesi, aynı araştırmanın AB'ne aday ülkelerde tekrarlanması, benzer uyum sorunlarının olduğu diğer sektörlerde de benzer çalışmalarla karşılaştırmalı analiz olanaklarının araştırılması, AB süreci boyunca uzamsal olarak bu çalışmanın tekrarlanması, güven'e ilişkin alt değişkenlerin saptanması ve test edilmesine ilişkin uluslar arası çalışmalar yapılması önerilir.

SONUÇLAR VE ÖNERİLER

1989 yılında Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla tek kutuplu kalan dünyamızda ticari, mali ve üretim yönlü küreselleşme tüm hızıyla sürmektedir. Ülkeler yaşamlarını sürdürebilmek için diğer ülkelerle biraraya gelerek karşılıklı çıkarlar sağlayacak işbirliklerine gitmektedirler. 19. yüzyılda, Alman eyaletlerinin gerçekleştirdiği gümrük birliği gibi işbirliği örnekleri bulunsa da 20. yüzyılda gerçekleştirilen ve başarıya ulaşan ekonomik bütünleşmelerin en önde geleni Avrupa Ekonomik Topluluğudur.

Uluslararası kuruluşları amaçları bakımdan iki grup altında incelemek uygun olur. Bunlardan birincisi işbirliği amaçlı kuruluşlar diğeri de birleşme amaçlı kuruluşlardır. İşbirliği amaçlı kuruluşlar, üyeleri arasındaki ticareti geliştirmek, ekonomik ve sosyal dayanışmayı arttırmak amacıyla oluşturulmuşlardır. Birleşme amaçlı kuruluşlar ise gümrük birliği, ortak pazar aşamalarından geçerek parasal ve ticari birliği gerçekleştirirler.İşbirliği amaçlı kuruluşlara örnek olarak, IMF, WTO, OECD gösterilebilir.

Deniz Taşımacılığı sektöründe uluslararası işbirliği kuruluşlarına örnek olarak Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) gösterilebilir. IMO, Birleşmiş Milletler kuruluşuna bağlı olarak deniz taşımacılığı konusunda emniyet ve çevre korunmasıyla ilgili uluslararası kurallar ve standartlar oluşturulması amacıyla, 1948 yılında kurulmuş bir kuruluştur. İlk toplantısını 1959 yılında gerçekleştiren IMO, bu tarihten günümüze kadar çeşitli uluslararası sözleşmenin hazırlanmasını gerçekleştirmiştir. Bu sözleşmelerin en önemlileri; "Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi" (SOLAS 74/78), "Denizlerin Gemiler tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi hakkındaki Uluslararası Sözleşme" (MARPOL 74/78) ve "Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Sözleşmesi" (STCW 78/95) dir.

Uluslararası ekonomik bütünleşmeler, 1960'lı yıllarda yoğunlaşmış, aradan geçen yirmi yıllık sürede görülen duralama ve bazı bütünleşmelerin başarısızlıkları

sonrasında 1980'li yıllarda yine hız kazanmıştır. Ekonomik bütünleşmelerin etkileri bakımından, bütünleşmeyi gerçekleştiren ve bütünleşmenin dışında kalan ülkeler yönünden araştırmacılar çeşitli görüşler ileri sürmüşlerdir. Ekonomik bütünleşmelerin başarıları için, bütünleşmeyi gerçekleştiren ülkelerin birbirine yakın gelişmişlik düzeyinde olmaları konusunda ise araştırmacılar hemfikirdirler.

Bu günkü Avrupa Birliği'nin temelleri, 1951 yılında Avrupa Kömür Çelik Topluluğu ile atılmış, 1957 yılında Avrupa Ekonomik Topluluğu ve Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu'nu kuran Paris antlaşmasıyla pekişmiştir.Başlangıçta altı üye devletle kurulan topluluk, 1994 yılında 15 üyeli, 2004 yılı Mayıs ayında da 25 üyeli hale gelmiştir. Avrupa Ekonomik Topluluğu'nu oluşturan altı ülke 1968 yılında gümrük birliğini gerçekleştirmiş, 1987 yılında Tek Pazar antlaşması ile mal ve hizmet dolaşımı serbestliği sağlamışlardır. 1992 Maastrich Antlaşması sonucu, ortak güvenlik, içişleri ve adalet konularında işbirliğine karar veren ülkelerin tüm işbirliği alanlarını kapsayan bir ifadeyle adlandırılma gereksinimi "Avrupa Birliği" tanımını ortaya çıkarmıştır. Avrupa Birliği, 1999 yılında tek para sistemine geçerek bütünleşme yolunda bir adım daha atmıştır.

Türkiye Avrupa Birliği'ne katılım için, 1958 yılında başvurmuştur.1963 yılında AB-Türkiye arasında Ankara Ortaklık Antlaşması imzalanmıştır.Ankara Antlaşması sonucu gümrük birliğine varan bir antlaşma olsa da, antlaşmanın 28. maddesi, Topluluğun, Türkiye'nin tüm yükümlülüklerini yerine getirmesi durumunda katılım olanağını inceleyeceğini belirtmektedir.

Türkiye hazırlık dönemini tamamladıktan sonra, 1970 yılında AB ile katma protokol imzalamış, sanayi mallarında Avrupa Birliğinden tavizler sağlamıştır. 1977 yılında, Türkiye ekonomik durumundaki kötüleşmeyi neden göstererek ortaklık antlaşmasını tek taraflı olarak dondurmuştur. 1980 sonrası antlaşma tekrar işlerlik kazanmış, 1987 yılında ise Türkiye AB'ne katılım için başvurmuştur. Başvuru 1990 yılında olumsuz olarak yanıtlanmıştır. 6 Mart 1995 yılında yapılan Türkiye-AB Ortaklık Konseyi toplantısında Ankara Antlaşmasının son dönemi olan gümrük birliğinin 1 Ocak 1996 tarihinde yürürlüğe sokulması kararlaştırılmıştır. Gümrük

Birliğine Katılmakla Türkiye, sanayi malları üzerindeki gümrük tarifeleri ve teknik engellerin kaldırılmasını, beş yıllık geçiş dönemi sonunda, AB'nin uyguladığı ortak gümrük tarifesini üçüncü ülkelere uygulamayı, AB'nin tercihli dışalım sistemiyle ayrıcalık tanıdığı ülkelerin sanayi mallarına aynı sistemi uygulamayı üstlenmiştir. Buna karşılık AB Türkiye için tekstil kotaları ve petrol ürünleri dışalımı üzerindeki kısıtlamaları kaldırmış ve beş yıllık zaman dilimi içinde 3.5 milyar ECU'luk kredi sağlamayı üstlenmiştir.

Gümrük birliğine katılımın, yarar ve zararları çeşitli çevrelerce tartışılmaktadır. Karşı görüşte olanlar, AB'ne katılmadan sadece sanayi ürünlerinin serbest dolaşımı üzerine kurulan gümrük birliğinin Türkiye'nin zararına olacağını öne sürüp, 1995 de 16.7 milyar ABD doları olan Türk dışalımının, 1996 yılında 23.1 milyar dolara çıktığını ve söz verilen ekonomik yardımların yapılmadığını savlarken, katılımdan yana olanlar, Türk sanayisinin rekabetçi niteliğinin artacağını, yapısal reformların gerçekleştirilmesinin hızlanacağını ve Türkiye'nin dünya ekonomisiyle bütünleşmesinin kolaylaşacağını öne sürmektedirler.

1995-1999 yılları arasında Türkiye-AB arasında olumlu ve olumsuz yönde dalgalanmalar gösteren ilişkiler, 1999 yılı Aralık ayındaki AB zirvesinde Türkiye'nin AB'ne aday ülke olarak açıklanmasıyla yeni bir mecraya girmiştir.

Bu çalışmada, 1999 yılı sonunda, Türkiye'nin Birliğe aday ülke olarak açıklanmasıyla, 2002 Kopenhag zirvesi arasında kalan zaman dilimi arasında, her konuda olduğu gibi deniz taşımacılığı konusunda da yapılan uyum çalışmaları ve gelişmeler incelenmiştir.

Avrupa Birliği'nin genel denizcilik politikalarını dört evrede incelemek uygun olur.1957-1974 arası birinci evrede denizcilik politikası hakkında hiçbir düşüncenin olmadığı görülür. Avrupa Ekonomik Topluluğu'nu kuran Roma antlaşmasının taşımacılıkla ilgili 84. maddesi, deniz ve hava taşımacılığını kapsam dışında tutumuştur.1974-1986 yıllarını kapsayan ikinci evrede 1974 Birleşmiş Milletler Düzenli Hat Taşımacılığı kodu'nun AB'ne uyumlaştırılması olan 1979

Brüksel Paketi Kodu kabul edilmiştir. Bu kod, Konferans yüklerinin paylaşımı konusunda değişik çıkarları olan Birlik ülkelerinin gösterebildikleri ilk uzlaşma örneği olarak anılmaktadır. 1982 yılında çoğunluğu, AB üyesi olan 14 ülke bir araya gelerek, Paris Mutabakat Zabtını imzalamışlardır. Paris mutabakat zabtının amacı standartaltı gemileri AB limanlarından uzak tutmaktır. Zabıtla ülkeler her yıl limanlarına gelen gemilerin %25'ni denetlemeyi, emniyet ve çevre korunması bakımından kusurlu ve tehlikeli olan gemileri, kusurları giderilene kadar limanlarında tutmayı üstlenmişlerdir. Bu dönemde çıkan petrol krizi nedeniyle kolay bayrağa kaçış hızlanmış, AB deniz ticaret filosunun tonajında azalma görülmüştür.Yine bu dönemde 1983 yılında, Avrupa Parlamentosu, Avrupa Konseyi'ni, ortak denizcilik politikaları üretmemekle suçlayarak, Avrupa Adalet Divanı'na şikayet etmiştir. Divan 1985 yılında verdiği kararla, Parlamentonun şikayetinin haklı olduğunu açıklamıştır. 1986-1990 yılları arasındaki 3. evrede AB'de deniz taşımacılığına sistematik yaklaşım başlamıştır. 1986 yılında Konsey tarafından, deniz taşımacılığında haksız rekabet ve serbestlik konusunda dört adet tüzük hazırlanmıştır. 1989 yılında, AB gemi sicili yaratma yolunda çaba harcanmış, fakat başarılamamıştır. 1989 yılında gemi işletmecisi şirketlere devlet yardımı hakkında bir rehber hazırlanmıştır. Son evre olan 1990 yılı ve sonrasında, daha önceleri üzerlerinde tartışılan pek çok deniz taşımacılığı ile ilgili sorun çözüm aşamasına gelmiş ve deniz taşımacılığının her sahasında ayrıntılı politikalar üretilmiştir.

AB'de 1990 sonrası izlenen temel politikaların içinde deniz emniyetini arttırmak ve çevre kirliliğini önlemekle ilgili politikalar öne çıkmaktadır. İdare adına yetkilendirilecek klas kuruluşlarının değerlendirilmeleri, seçilmeleri ve izlenmeleri, liman devleti kontrollerinin yapılma yöntemleri, petrol taşımacılığında tanker güvenliğinin sağlanmasıyla ilgili tüzükler bu konuda izlenen politikaları açıklayan belgelerdir. 1999 yılı Aralık ayında "Erika" adlı tankerin İngiltere'nin güney sahillerinde batması sonucu ortaya çıkan çevre kirliliği, Kasım 2002 tarihinde, İspanya'nın kuzetbatı sahillerinde "Prestige" adlı ham petrol taşıyan tankerin batarak, İspanya ve Portekiz kıyılarında yarattığı kirlilik AB'ni petrol taşımacılığı konusunda acil önlemler almaya yöneltmiştir. Denizlerin gemiler tarafından

kirletilmesini önleme ile ilgili uluslar arası MARPOL sözleşmesinde, 1996 yılından sonra inşa edilecek tankerlerin çift tekneli yapılma zorunluluğu bulunmaktadır. Bununla beraber, mevcut tek tekneli tankerlerin devre dışı bırakılması için en son tarih 2026 olarak kabul edilmiştir. Erika kazasının ardından AB ülkelerinin IMO nezdinde girişimleriyle 2001 yılında, tek tekneli tankerlerin devre dışı kalma tarihi 2015 yılına alınmıştır. Prestige kazasının olmasıyla birlikte, AB tek tekneli tankerlerin devre dışı bırakılma tarihini daha da öne almak üzere çalışmalar yürütmektedir. Prestige kazasının ardından, 2002 yılında İspanya ve Fransa, UNCLOS 1982 uluslararası deniz hukuku sözleşmesi hükümlerini referans göstererek, ağır ham petrol taşıyan tek tekneli tankerlerin 200 millik, Münhasır Ekonomik Bölgelerinden geçmelerine izin vermeyeceklerini ilan etmişlerdir.

AB'de gemi işletmecisi şirketlere devlet yardımı konusunda, yayımlanan ilk rehber 1989 tarihlidir. Bu rehberde şirketlere, Birlik içinde gemi işletme giderleri en düşük olan Portekiz gemi işletmecisi şirketleriyle ile, kolay bayrak ülkeleri arasında işletme giderleri en düşük olan Güney Kıbrıs Rum Yönetimi gemi işletmecisi şirketleri işletme giderleri arasındaki fark kadar bir devlet yardımı yapılması öngörülmüştür. Sistem karışıklığı nedeniyle uzun ömürlü olmamıştır.

AB'de gemi işletmecisi şirketlere devlet yardımı konusunda son rehber 1997 yılında yayımlanmıştır.Bu rehberde,gemilerden alınan vergilerin tonaj vergisine dönüştürülmesi, deniz çalışanlarının vergi ve sosyal kesintilerinde işveren payının sıfıra varan oranlarda düşürülmesi yer almaktadır.

AB'de gemi inşa teşvikleri konusunda ilk konsey direktifi 1990 senesinde yayımlanmış ve 1998 yılına kadar yürürlükte kalmıştır. Bu direktifte AB tersanelerinin çeşitli yöntemlerle desteklenmesi öngörülmüştür. 1994 yılında OECD ülkeleri, ABD ve AB arasında ticari gemi yapımı ve onarımı konusunda bir antlaşma imzalanmış ve 1996 yılında yürürlüğe girmesi öngörülmüştür. ABD'nin antlaşmayı onaylamaması nedeniyle antlaşma yürürlüğe girmemiştir. 1998 senesinde AB'de gemi inşa teşvikleri için bir konsey tüzüğü kabul edilmiştir. Tüzükte gemi yapımında, kontrat değerinin %9 ile %4.5 arasında devlet yardımı, araştırma ve

geliştirme çalışmalarında toplam harcamanın %10 kadar yardım gibi değişik teşvik yöntemleri öngörülmüştür.

Türkiye'de deniz taşımacılığı ve gemi yapım sektörlerine sistematik yaklaşım, planlı kalkınma döneminde başlamıştır. 1963-1972, 1973-1977, 1979-1984 planlı kalkınma dönemlerinde, gemi yapımı teşvik edilmiş, büyük tanker ve özel gemi tipleri hariç, gemi dışalımı yapılmamıştır. 1979-1984 dördüncü beş yıllık kalkınma döneminde, boğaz ve haliçte bulunan tersanelere tahsis edilen İstanbul Tuzla'daki hazine arazisi, tersane sahiplerine kiralanmış ve 24 tersane kurulmuştur. GİSAT fonu ile desteklenen gemi yapımcıları, tersanelerinde inşa ettikleri kosterlerle, Türk koster filosunun Akdeniz'de söz sahibi olmasını sağlamıştır. 1982 tarihinde çıkartılan 2581 sayılı kanunla gemi ve gemi malzemesi dışalımlarındaki gümrük vergisi sıfırlanmıştır. Aynı dönemde dışsatımcılara mallarını Türk gemileriyle taşımaları durumunda verilen "Uzakyol teşvik Primi" ihdas edilmiştir. 5.,6.ve 7. beş yıllık kalkınma dönemlerinde denizcilik sektörüyle ilgili önemli gelişmeler yaşanmamıştır. 1995-1999 yıllarını kapsayan 7. beş yıllık kalkınma döneminde, AB ile gümrük birliğine girilmesinin etkisiyle, 1995 yılında uzakyol teşvik primi, 1998 senesinde yeni gemi inşa teşvikleri kaldırılmıştır. Bu dönemdeki en önemli olay 1999 yılında, "Türk Uluslararası Gemi Sicili" nin kurulmasıdır. Bu sicile kayıt olan Türk gemilerine önemli avantajlar sağlanmaktadır. 2000-2005 yılını kapsayan 8. beş yıllık kalkınma dönemindeyse, Marmara denizinde yeni bir liman yapılması, İzmir ve Mersin limanlarının geliştirilmesi, Türk Deniz Ticaret Filosunun gençleştirilmesi, bütünleşik ulaştırma yaklaşımları gözönünde bulundurularak, Türk Deniz Ticaret Filosu'nun yeniden yapılandırılması hedef alınmıştır. 2003 yılında sağlanan en önemli gelişme ise, denizyoluyla kabotaj taşımacılığında kullanılan yakıt özel tüketim vergisinin sıfırlanmasıdır.

2003 yılı başında, AB ülkelerinden 10'u tonaj bakımından dünyanın ilk 35 deniz ticaret filosunun içinde yer almaktadır. Bu 35 filonun tonaj toplamı dwt. olarak dünya deniz ticaret filosunun %94.9'nu oluşturmaktadır. AB üyesi on ülkenin dwt. olarak tonajlarına bakıldığında, ulusal filoların toplamı gözönünde bulundurulduğunda dünya filosunun %11.4'nü, yabancı bayrak altında çalıştırılan

AB gemileri de hesaba katıldığında dünya filosunun %34.9 nu oluşturduğu görülmektedir.

2002 yılı sonunda Türk Deniz Ticaret Filosu'nun 1500 dwt. nun üzerindeki uluslar arası taşımacılığa elverişli gemi tonajı 8.3 milyon dwt.dur. Bu gemilerin 2.6 milyon dwt. nu (%31.5) Ulusal Sicile, 5.7 milyon dwt.nu (%68.5) Uluslararası Türk Gemi Sicili'ne kayıtlıdır. Filonun ağırlıklı yaş ortalaması 17.3 olup, dünya deniz ticaret filosunun 12.6 olan yaş ortalamasının üzerindedir. 2002 yılında Türkiye'nin toplam dış ticaretinin %87.2 si deniz yoluyla taşınmıştır. 2002 11 aylık dönemde Türkiye dış ticaretinde deniz yoluyla taşınan 108.7 milyon ton yükün %34.6 sı Türk bayraklı gemilerle taşınmıştır.

1999 yılında Türkiye'nin AB birliğine aday ülke olarak açıklanmasının ardından tüm konularda olduğu gibi deniz taşımacılığı konusunda da uyum çalışmaları hızlanmıştır. Avrupa Konseyi 26 Şubat 2001 tarihinde bir konsey tüzüğü olarak "Katılım Ortaklığı Belgesi"ni kabul etmiştir. Katılım Ortaklığı Belgesinde, deniz taşımacılığı konusunda, yapılması gerekenler kısa vade ve orta vade olarak ikiye ayrılmaktadır. Uyum konusundaki en önemli eksiklikler, Türk Deniz Ticaret Filosu'nun emniyet kayıtlarındaki düşüklük yani Türk gemilerinin AB limanlarında yüksek oranlarda tutulması, deniz idaresinin, liman ve bayrak devleti kontrolleri ve mevzuat uygulamalarındaki yetersizliği, klas kuruluşlarının yetkilendirilmesi ve izlenmesi konusunda kabul edilmiş kurallarının olmayışıdır. Katılım Ortaklığı Belgesinde Türkiye'den istenilen diğer bir husus da müktesebat uyumu çalışmalarının başlatılmasıdır. Katılım Ortaklığı Belgesi'ne karşılık, Türkiye 26 Mart 2001 tarihinde "Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Ulusal Program"ını, AB'ne sunmuştur. Ulusal Programda Türk deniz taşımacılığının 2001 yılında içinde bulunduğu durum özetlenmekte, deniz taşımacılığıyla ilgili Türk mevzuatının dökümü verilmekte, denizcilik idaresinin güçlendirilmesi için yapılacaklar özetlenmektedir. Ulusal Programın AB müktesebatının üstlenilmesine ilişkin bölümündeyse, uyum sağlanması gereken 36 adet, AB denizcilik müktesebatının konu başlıkları belirtilmektedir.

Uyum konusunda, çalışmalar 2002 yılı sonlarında sonuçlarını vermeye başlamıştır. Kasım 2002 de, yabancı uzmanlar tarafından hazırlanan, "Türkiye'de Deniz Emniyetinin Güçlendirilmesi" konusundaki proje AB tarafından kabul edilmiş, 2003 yılının Mart ayında Türkiye tarafından eşleştirme ortağı olarak İspanya seçilmiştir. Projenin harcamalarının büyük bir bölümü AB fonları tarafından karşılanmaktadır.

Proje, eşleştirme, teknik yardım ve temin olmak üzere üç bölümden oluşmaktadır. Projeden beklenen, müktesebat uyumu, denizcilik idaresinin organizasyon yapısının ve kapasitesinin geliştirilmesidir. Proje içerisinde bulunanan ve gerçekleştirilmesi gerekenler arasında; "Deniz Emniyeti Teknik Soruşturma Kurulu"nun oluşturulması, Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde gemi bilgi tabanı sisteminin oluşturulması, liman başkanlıklarına gemilerin bilgisayarlı ulaşımını sağlayacak sistemin kurulması, Müsteşarlık bünyesinde, ulusal, uluslararası ve AB müktesebatının bulunacağı ve devamlı yenilenebilen elektronik bilgi sisteminin kurulması, denizcilik idaresinin bağlı bulunduğu devlet bakanlığı bünyesinde deniz kirliliği ile mücadele eşgüdüm merkezinin kurulması, idare personeline gerekli eğitimin sağlanması, denizcilik Üniversite ve Yüksekokullarına gerekli donanımın temin edilmesi gibi maddeler bulunmaktadır. Projenin uygulanmasına 2004 yılı başlarında başlanmıştır.

Ticaret gemilerinin emniyet, çevre korunması ve çalışanların yaşam koşullarıyla ilgili uluslararası kurallara uygun çalıştırılmasını sağlamaktan birinci derecede gemilerin armatörleri sorumludur. Uluslararası kuralları uygulattırmak da geminin bağlı bulunduğu bayrak devletinin görevleri arasındadır. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS 1982) madde 94 bayrak devletinin uluslararası kuralları uygulatma sorumluluğunu vurgulamaktadır. Gemilerin yapım aşamasından, hurdaya ayrılmalarına kadar geçen sürede uluslararası kurallara uygun durumlarını korumaları denizcilik idareleri veya idarelerin yetkilendirdiği klas kuruluşları tarafından sağlanır. Gerekli denetlemeler yapıldıktan sonra geminin durumunu gösteren sertifikalar düzenlenir.

Bazı devletler, bayrak devleti görevlerini yeterince yerine getiremezler. SOLAS 74/78 Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi, geminin bulunduğu liman devletine, limanlarına gelen gemileri denetleme ve emniyet ve çevre korunması bakımından kusurları bulunan gemileri, kusurları giderilene kadar seferden alıkoyma yetkisini vermiştir.

1982 yılında, Paris Mutabakat Zaptının kabul edilmesiyle, çoğunluğu AB üyesi olan 14 ülkenin kurduğu liman devleti kontrolü kuruluşu, diğer ülkelere örnek olmuş, dünyanın çeşitli bölgelerinde liman devleti kontrolü kuruluşları oluşturulmuştur. Günümüzde 8 bölgesel liman devleti kontrolü kuruluşu bulunmaktadır.

Türk gemilerinin Paris Liman Devleti Kontrolü Kuruluşunun (PLDDK) denetlemelerindeki başarımı düşüktür. Türkiye, PLDKK'nun yayımladığı yıllık raporlarda, çok riskli ülkeler arasında kara listede yer almaktadır. Araştırmanın yapıldığı, 1999-2002 yıllarını kapsayan dönem içinde Türk gemilerinin dört yıllık tutulma oranı ortalaması , % 22.92 dir. Bu dönemde PLDKK tutulma oranı ortalaması ise % 8.93 olmuştur.Türk Deniz Ticaret Filosunun AB'ne uyumunda Türkiye'nin karşısına çıkan en önemli sorun filonun düşük olan emniyet kayıtlarıdır.

Araştırmada, donatan ve kamu yönünden, AB'ne uyumda yapılması gerekenler konusunda algılama analizi yapılarak iki grup arasındaki algılama farkları saptanmıştır. Örneklem grupları olarak seçilen, gemi işletmecisi donatan şirketlerinin temsilcileriyle, idare temsilcileri yanında, kontrol grubu olarak çeşitli Türk gemilerinde çalışan gemi kaptanları araştırmaya dahil edilmiştir. Araştırma sonucunda deniz emniyeti ve müktesebat uyumu konularında 38 ifadeden 12 si, "İdare ve donatan arasında Türk Deniz Ticaret Filosu'nun AB'ne uyumunda, deniz emniyeti, müktesebat uyumu ve idarenin güçlendirilmesi alanlarında ele alınması gereken konular hakkında algılama farkı vardır" hipotezini desteklemiştir.

İdare tutulan Türk gemileri için kayıt tutmaktadır,

İdare tutulan Türk gemilerinin eksikliklerini kontrol eder,
Bayrak devleti denetçileri etki altında kalmazlar,
IACS mensubu klas kuruluşları herzaman etkin denetim yapar,
Türkiye'de teknolojik ömrünü tamamlamış kuru dökme yük gemileri de çalıştırılmaktadır,
Tüm sertifikaları klas kuruluşları vermelidir,
Liman devleti Kontrolleri klas kuruluşlarınca yapılmalıdır,
ISM ara denetlemeleri, klas kuruluşu ve idarece birlikte gerçekleştirilmelidir,
Klas kuruluşunun kusurlarında idarece yaptırım uygulanmalıdır,
Yangın ihbar panelinin çalışmaması Yeterli tutulma nedenidir,
Liman devleti kontrollerinde yaşamsal kusurlar bulunamaz,
Gerekli satınalma standartlarının oluşturulması ülkeye hurda gemi girişini önler, ifadeleridir.

"İdare ve donatan arasında, Türk Deniz Ticaret Filosu'nun AB'ne uyumunda, ekonomik uyum yani filonun rekabetçi konumunu koruması için ele alınması gereken konular hakkında algılama farkı vardır" hipotezini destekleyen analiz sonuçlarına bakıldığında, desteklenen bir ifadenin bulunmadığı görülmektedir. Anket çalışmasının sonucuna göre, donatan ve idare arasında Türk Deniz Ticaret Filosu'nun AB'ne uyumunda rekabetçi konumunu koruması için yapılması gerekenlerler konusunda donatan ve idare arasında algılama farkı yoktur. Araştırmanın bu bölümünde dikkati çeken husus anket çalışmasında, frekens dağılımının (3) yani, ne katılıyorum-ne katılmıyorum şeklinde olduğudur. Bu durumun nedeninin, her konuda olduğu gibi deniz taşımacılığında da teknik konuların uzmanlık gerektirdiği, ve verilen yanıtlardan anlaşıldığı üzere, çalışmaya katılanların bu konularda belirli bir fikirleri olmadığıdır.

"İdare ve donatan arasında Türk Deniz Ticaret Filosu'nun AB'ne uyumunda, deniz emniyeti, müktesebat uyumu ve idarenin güçlendirilmesi alanlarında ele alınması gereken konular hakkında algılama farkı vardır" hipotezini destekleyen 12 adet ifadeye bakıldığında, en büyük algılama farkının, idare ve donatan arasındaki güvensizlikten ortaya çıktığı görülmektedir. Donatan, idarenin yaptığı hizmetlerin

etkinliğinden süphe etmektedir. Bu durumun ortadan kaldırılması için idarenin organizasyon ve idari yapısının güçlendirilmesi gerekmektedir. Türk bayrak devleti kontrolü kuruluşu, baskı ve etki altında kalmadan görevini yapacak mali ve idari yapıya kavuşturulmalı, idare ve donatan arasındaki güven boşluğu ortadan kaldırılmalıdır.

Türkiye deniz emniyetini güçlendirme projesinin de sonuçlandırmayı planladığı en önemli husus budur. Getirilen diğer öneriler aşağıdaki gibidir;

•Klas kuruluşlarının, belgelendirme ve kontrol konusundaki yetki ve sorumlulukları sektör çapında gerekli araştırma ve uzlaşma ile belirlenmelidir.

•Klas kuruluşlarının kusurlarıyla ilgili tutulmalarda, klas kuruluşlarının sorumlulukları araştırılmalı, gerektiğinde yetkileri iptal edilmelidir. Klas kuruluşlarının yetkilendirilmeleri konusunda AB müktesebatıyla uyum sağlanmalıdır.

• İdare tarafından, yurt dışından satın alınan gemilerle ilgili standart oluşturularak, Türkiye'ye hurda gemilerin girmesi önlenmelidir. Bu konuda donatan yeni gemi alımı konusunda özendirilmelidir.

• Deniz emniyetini güçlendirme projesindeki, gemi bilgi sistemi en kısa sürede gerçekleştirilerek, liman devleti kontrollerinde kusurları saptanan Türk gemileri izlenmeli ve kusurlarının giderilip giderilmediği denetlenmelidir.

• Türk Deniz Ticaret Filosundaki Teknolojik ömrünü tamamlamış gemiler bayrak devleti kontrolleriyle elenmelidir.

• Deniz Sektöründe çalışacak zabit ve mürettebatın eğitimine önem verilerek,Türk gemilerinde uygulanan emniyet yönetimi sisteminin kağıt üzerinde kalmasını önleyecek, gemi emniyetiyle ilgili en küçük kusurun bile çok önemli olduğunu algılayabilecek, eğitimli personel yetiştirilmelidir.

• Liman devleti kontrollerinin standart denetleme kontrol listelerine göre yapılması ve gemi tiplerine göre karşılaşılabilecek tehlikelere göre değişik kontrol listelerinin hazırlanması sağlanmalıdır.

Denizcilikte uluslararası konvansiyonların uygulanabilmesinde ve ülkeler arası veya bölgesel işbirliklerine ilişkin anlaşmaların yürürlüğe girebilmesi ancak ülke içindeki taraf grupların aynı hedefe yönelik inanç, fikir ve eylem birlikleri ile gerçekleşebilir. Bu çalışmanın ana bulgusu olarak karşımıza çıkan bu sonucun uygulamaya alınabilmesi ancak yukarıda belirtilen önerilerin hayata geçirilmesi ile mümkün olabilecektir. Türk Deniz Ticaret Filosu'nun AB'ne uyum sürecinde gözönünde bulundurulması gereken en önemli husus budur.

KAYNAKLAR

Avrupa Birliği Türkiye Temsilciliğinin.(10.03.2003); 0105 sayılı yazısı.

Aytuğ, S.& Sümer, K. (1995). Gümrük Birliği Karşısında İnşaat Sektörünün Bazı Temel Ürünlerinde Olası Gelişmeler.*Türkiye-AB İlişkileri ve Gümrük Birliği Sürecinde Sektörlerimiz.* İzmir Ticaret Odası Yayınları, Yayın No: 13: İzmir; 10-18.

Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı.(14.11.1997). *Klas Kuruluşlarını Yetkilendirmek İstanbul Bölge Müdürlüğü'nün görevlendirilme yazısı*; 5504.

Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı.(1998a). *Deniz Mevzuatı*, Denizcilik Müsteşarlığı Personeli Yardımlaşma Vakfı: Ankara.

Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürlüğü.(22.05.1998b). *Yetkilendirilen Klas Kuruluşlarını Denizcilik Müsteşarlığına Bildiren yazı*; 1918.

Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı.(2000). *2. Ulusal Denizcilik Şürası, Gemi İnşaatı ve Tersaneler Raporu*: İstanbul.

Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı.(12.03.2001a). *Bayrak Devleti Uygulamaları.* Konulu Toplantıya Çağrı Yazısı; 01363.

Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı.(06.11.2001b).*IMO-Tazmin Fonu (IORC FUNDS) Toplantısı Sonuç Raporu*; 03195.

Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Dış İlişkiler Dairesi Başkanlığı. (14.01.2003a).*Twinning Projesi.* Konulu Yazı; (0191).

Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Dış İlişkiler Dairesi Başkanlığı.(27.03.2003b). *Avrupa Birliği Deniz Emniyetini Arttırma Projesi/Deniz Emniyeti Ulusal Eylem Planı.* Konulu yazı;1211.

Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Dış İlişkiler Dairesi Başkanlığı.(21.03.2003c) .*Ulusal Programın Revizyonu.* konulu yazı;1126.

Bozkurt ,V. (2001). *Avrupa Birliği ve Türkiye.*Vipaş AŞ: Bursa.

Cemil, E. (2002). *AB'nin Dönüşümü ve Gümrük Birliği.*Erişim, 04.07.2004 http://www.zmo.org.tr/genel/ara.php.

Cerit, G.& Kişi, H.&Tuna, O.& Saatçioğlu, Ö.(1996). *Gümrük Birliği Sürecinde Strstejik Planlama Yaklaşımı ile Ege Sanayiinin Bir* Analizi.Reform Mabaacılık: İzmir.

Cerit, A.G.(2000).Turkey on the way to the European Union: Prospect for Merchandise and Maritime Transport. *IAME 2000 Annual Conference, Proceedings in CD Naples, T.1.1.3.*

Clarete, R.& Edmonds, C.& Wallack, J. S. (2003). Asian regionalism and its effects on trade in the 1980s and 1990s. *Journal of Asian Economic*,14, (91-129).

[Com (85) 90 final]. Communication and Proposals by the Commission to the Council: *Progress Towards a Common Transport Policy-Maritime Transport.*

[Com (89) 266 final].(03.08.1989). *A future for the Community Shipping Industry: measures to improve the operating conditions of Community shipping.*

[Com (91) 335 final]. Communication from the Commission to the Council, the European Parliament and the Economic and Social Committee.*New Challenges For Maritime Industries.*

[Com (92) 46 final].(20.02.1992). *Green Paper on the impact of transport on environment : A Community strategy for sustainable mobility.*

[Com (92) 494 final].(10.04.1992). *The Future Development of Common Transport Policy: A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility.*

[Com (92) 230, final]. (11.06.1992).*Communication and legislative proposals Concerning the Creation of a European Combined Transport Network.*

[Com (93) 66 final].(24.02.1993). *A Common Policy for Safe Seas.*

[Com (95) 317 final].(05.07.1995).*The Development of Short Sea Shipping in Europe: Prospects and Challances.*

[Com (96) 81 final]. (13.03.1996). *Maritime Strategy.*

[Com (96) 84 final]. (13.03.1996). *Shaping Europe's Maritime Future : A Contribution to the Competitiveness of Europe's Maritime Future.*

[Com (2000) 0142 final].Communication from the Commission to the European Parliament and the Council. *On the safety of the seaborne oil trade* .

[Com (2001) 35-1]. Communication from the Commission to thr European Parliament and tht Council : *Reinforcing Quality Service in Sea Ports: A Key for European Transport.*

[Com (2001) 35 – 2]. Proposal for a Directive of the European Parlament and of the Council. *On Market Access to Port Services.*

[COM (2001) 0093 final]. Report from the Commission to the Council and to the European Parliament. *On Experience Acquired in the Work Carried out Pursuant to Council Directive 95/64/EC on Statistical Returns in Respect of Carriage of Goods and Passengers by Sea* .

[COM (2001) 0188 final]. Communication from the Commission to the Council and the European Parliament. *On the Training and Recruitment of Seafarers.*

[Com (2001) 370 final]. (12.09.2001). White Paper. *European Transport Policy for 2010: time to decide.*

[COM (2002) 0203 final]. Report from the Commission. *Fourth report on the implementation of Council Regulation 3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime cabotage (1999-2000).*

[COM (2002) 0681 final]. Communication from the Commission to the European Parliament and to the Council. *On improving safety at sea in response to the Prestige accident.*

Çalık, A. (2003). *Deniz Ticareti Tatbikatçıları için Uluslararası Kamusal Deniz Hukuku.* Grafiker ltd:İzmir.

Danuta, T.& Lamenta,(1997).The Polish Shipping Situation Before the Integration with European Community, *Maritime Transport and It's Role in the National Economy*, University of Gdansk, (63-74).

Deniz Ticaret Odası. (1990). *Gemi İnşa Sanayi Sektör Raporu.* II. Ulusal Denizcilik Kongresi.İstanbul.

Deniz Ticaret Odası.(1990). *Donatanlık ve Gemi İşletmeciliği Sektör Raporu.* II. Ulusal Denizcilik Kongresi.İstanbul.

Deniz Ticaret Odası.(1996).*1995 Deniz Sektör Raporu.*İstanbul.

Deniz Ticaret Odası.(2002).*2001 Deniz Sektör Raporu.* İmak Ofset: İstanbul.

Deniz Ticaret Odası.(2003). *2002 Deniz Sektör Raporu.*Kelebek Matbaacılık: İstanbul.

Deveci, A.& Cerit, G,& Tuna, O.(2002). *Determinants of Intermodal Transport and Turkey's Transport Infrastructure*. METU International Conference in Economics VI. Ankara. (Tebliğ CD içinde yer almaktadır).

Devlet Planlama Teşkilatı.(1993). *Avrupa Topluluklarını Kuran Temel Antlaşmalar (AKÇT, AET, AAET)*, Erişim:04.07.2004, http://ekutup.dpt.gov.tr/ab/antlaşma/at1.pdf.

Devlet Planlama Teşkilatı.(2000a). Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Türkiye-Avrupa Birliği İlişkileri Özel İhtisas Komisyonu Gümrük Birliği'nin İşletmeler üzerine Etkileri,Deniz Sektörü Raporu., Erişim, 04.07.2004, plan8.dpt.gov.tr/ab/deniz.html

Devlet Planlama Teşkilatı.(2000b). Uzun Vadeli Strateji ve 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005).Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı Avrupa Birliği ile İlişkiler Genel Müdürlüğü. (2003).

Türkiye için Katılım Ortaklığı Belgesi: Ankara. Erişim; 07.07.2004. ww.abgs.gov.tr.

European Court Report.(04.04.1974). Judgment of the Court. *Commission of the European Communities v French Republic*. Case 167-73: 00359.

European Court Report. (22.05.1985). Judgment of the Court. European Parliament v Council of the European Communities. *Common Transport Policy-Obligations of the Council*. Case13/83: 01513.

EU.Presidency Conclusion.(12/12/1997). *Luxembourg European Council.* Press Release: Luxembourg:SN 400/97.

EU.Presidency Conclusion.(11/12/1999).*Helsinki European Council.* Press Release. Brussels: 00300/1/99.

EU.PresidencyConclusion.(8/12/2000).*NiceEuropeanCouncil.*PressRelease.Brussels: 400/1/00

EU.Presidency Conclusions.(13/12/2002). *Copenhagen European Council.* SN 400/02:1-17.

EU.PressRelease470.(20.12. 2000).*2324th. Council meeting, Transport, Telecommunications and Energy.* Brussels: 14004/00.

EU.PressRelease131.(04.04.2001a) .*2340th.Councilmeeting,Transport, Telecommunications.* Luxembourg: 7587/01.

EU.PressRelease257(27.06.2001b).*2364th. Council meeting, Transport, Telecommunications.* Luxembourg:10235/01.

EU.PressRelease353.(15.10.2001c).*2374th.Council meeting, Transport, Telecommunications.* Luxembourg: 12609/01.

EU.PressRelease448.(06.12.2001d).*2395th.Council meeting, Transport, Telecommunications.* Brussels: 14660/01.

EU.PressRelease78.(25/26.03.2002a). *2420th. Councilmeeting,Transport, Telecommunications.*Brussels: 7282/02.

EU.PressRelease176.(17/18.06.2002b). *2438th. Councilmeeting,Transport, Telecommunications.* Luxembourg: 9702/02.

EU.PressRelease285.(03/04.10.2002c).*2452nd.Councilmeeting,Transport, Telecommunications and Energy.* Luxembourg:12328/02.

EU.PressRelease380.(5/06.12.2002d).*2472nd.Councilmeeting,Transport, Telecommunications and Energy*. Brussels: 15121/02.

EU. Press Release 90.(27/28.03.2003).2499th. Council meeting,Transport, Telecommunications and Energy. Brussels: 7685/03.

Evangelista, P. & Morvillo, A.(2000).Maritime Transport in the Italian Lojistic Market, *Maritime Policy and Management*, ,Vol 27, No 4 (335-352).

Facchini, G. & Segnana L. M. (2003).Growth at the EU Periphery: The Next Enlargement. *The Quarterly Rewiev of Economics and Finance*, Volume 43, issue 5, winter,(827-862).

Frankel, E. (2004). *Opening Speech of the IAME İzmir 2004 Annual Conference.*

Fukase,E.& Winters, L.A.(2003). Possible Dynamic Effects of AFTA for New Member Countries. *Blackwell Publishing Ltd,* Oxford.

Fuller, F.& Beghin, C. J.& Fabiosa, J.& Mohanty, S.& Fang, C.& Kaus, P.(2000). Accession of the Czech Republic, Hungary and Poland to the European Union: Impacts on Agricultural Markets.Erişim:04.07.2004 www.card.iastate.edu/publication/index.aspx?show=quer

Goto, J.& Hamada, K.(1998).Economic Integration and Welfare of Those Who Are Left Behind; An Incentive-Theoretic Approach. *Journal of the Japanese and International Economies*, 12,(25-48).

Goss, R.(2004). *Plenary Session of the IAME İzmir 2004 Annual Conference*. İzmir

Gönlübol, M. (2000). *Uluslararası Politika*. Turhan Kitapevi: Ankara.

Greenaway, C.(1998). *Port State Control, A guide for Members*.Thomas Miller&Co.Ltd:London.

Güran, N.(2002).*Uluslararası Ekonomik Bütünleşme ve Avrupa Birliği*.Anadolu matbaacılık: İzmir.

Hanson, T.B. (1998). What Happened to Fortress Europa: External Trade Policy Liberalization in the European Union. *International Organizations 52*, 1, winter,(55-85).

Hilkan, M. (1995).*Türk Deniz Ticaret Sektörünün Avrupa Topluluğu'na Entegrasyonunun 2010 Yılına Projeksiyonu*. YayınlanmamışYüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü ,İstanbul.

Hinojosa, R. A.& Odeja, R. S.& De Paolis, F.(1999). Regional Integration Among the Unequals: a CGE model of NAFTA and Central American Republics. *North American Journal of Economics and Finance*,10, (235-292).

IMO.(1997). *MARPOL73/78*. Consolidated Edition.IMO Publication:London.

IMO.(2000). *Short Course on Flag State Implementation*. Part 1, Volume 2,Chapter 3. London.

IMO.(2001a). *SOLAS* .Consolidated Edition, IMO Publication:London.

IMO.(2001b). Marine Environment Protection Committee 46th.session Agenda item 23, *Report of the Marine Environment Protection Committee on its Forthy-Sixth Session*, 16 May 2001, Annex 3: 3-6.

IMO.(2001c).*International Convention on Standarts of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978 as amended in 1995 and 1997 and Resolutions 3 to 14 of* Conference.IMO Publication: London.

Intercargo(2000).*Port State Control, A Guide for Ships Involved in the Dry Bulk Trades*. Erişim, 05.07.2002, www.intercargo.org

Karluk,R.(2002).*Uluslararası Ekonomik Mali ve Siyasal Kuruluşlar*.Turhan Kitapevi:Ankara.

Karluk, R. (2003). *Avrupa Birliği ve* Türkiye.Betaş: İstanbul.

Kılınç, U.(1997). *Türk Deniz Ulaştırma Sektörü'nün Avrupa Birliği'ne Entegrasyonu*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Kubilay, H. (2001). *Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu*. Barış Yayınları: İzmir.

Kurtuluş, K. (1998) *Pazarlama Araştırmaları*.Avcıol Basım: İstanbul.

Manisalı, E.(2001). *Avrupa Çıkmazı*. Otopsi yayınevi:İstanbul.

Mısztal, K.(1999).Competitiveness of Polish Port in the Context of Future Membership of Poland in the European Union. *Competitiveness in Maritime Transport and Seaports* University of Gdansk,(73-81).

Miotke, J.& Dziegiel,(1997).The Maritime Shipping in Poland Economic Reforms and Labour Market, *Economic Reforms the Maritime Transport Sector in Poland and Germany*. University Gdansk,(63-75).

Mitropoulos, (2004). *Opening Speech of the IAME İzmir 2004 Annual Conference*.
M.Khan, S.& S.Khan, Z.(2003).Asian Economic Integration: A perspective on South Asia. *Journal of Asian Economics*, 13, (767-785).

Nobe Independent Center of Economic Studies.(1999). *Ship Building and Ship Repair Sectors in the Candidate Countries: Poland, Estonia, The Czech Republic, Hungaria and Slovenia.*Final Report. Contract number PSE/99/502333.

OCDI.(August, 2000).The Overseas Coastal Area Development Institude of Japan . *Final Report for the Study on the Nationwide Port Development Master Plan in the Republic of Turkey(ULIMAP).* Japan International Cooperation Agency, General Directorate of Railways, Ports and Airports Construction and Communication Main Report, Volume II.

Oktav, M. (1986). *Uluslararası Pazarlama.* Aydın Yayınevi: İzmir.

Özer,D.(2003).*Yakınyol Düzenli hat Deniz Taşımacılığı: Akdeniz'de Türkiye İçin Konumlandırma Stratejileri Açısından Bir Analiz.* YayınlanmamışYüksek Lisans Tezi, DEÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

Pallis, A .A.(2002).*The Common EU Maritime Transport Policy: Policy Euroeannisation in The 1990s.* Ashgate Publishing Company:Burlington.

Paretto, F.P.(2003).Endogenous Market Structure and Growth and Welfare Effects of Economic Integration. *Journal of International Economics*, 60; (177-201).

ParisMOU.(1999).AnnualReport.Erişim,05.07.2004:
http://www.parismou.org/anrep/PMO99AR.pdf

ParisMOU.(2000).AnnualReport.Erişim:13.07.2004.
http://www.parismou.org/upload/pdf/PMOU00AR.pdf

ParisMOU.(2001).*AnnualReport.*Erişim:13.07.2004:
http://www.parismou.org/upload/pdf/anrep2001.pdf

ParisMOU.(2002).*AnnualReport.*Erişim:13.07.2004:
http://www.parismou.org/upload/pdf/anrep2002.pdf

Paris MOU.(2000). *Blue Book.* Erişim:13.07.2004
www.parismou.org/upload/pdf./bbook00.pdf

Paris MOU.(2001).*Blue Book.*Erişim: 13.07.2004
http://www.parismou.org/upload/pdf/bb2001.pdf

Paris MOU.(2002).*Blue Book.*Erişim: 13.07.2004
http://www.parismou.org/upload/pdf/anrep2002.pdf

Safel R.(2001).Ulaştırma Sektörü. *Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O Sektör Araştırma Serisi/No:24.*Erişim:04.07.2004,
www.vakifbank.com/earastirma/ulastırma.doc

[SEC (89) 921 final].(03.08.1989). *Financial and fiscal measures concerning shipping operations with ships registered in the Community.*

[SEC (2001) 1756].(13.11.2001). 2001 *Regular Report On Turkey's Progress Towards Accession.*Brussels:1-123.

[SEC (2002) 1412 final].(09.10.2002). 2002 Regular Report On Turkey's Progress Towards Accession. Brussels: 1-160.

Seyidoğlu, H.(2003).*Uluslararası İktisat.*Güzem Can Yayınları:İstanbul.

Soğuk H.& Uyanusta, E.(2002).Gümrük Birliğinin Türk Ekonomisine Etkileri. Erişim: 04.07.2004, www.ikv.org.tr/ikv/ikv.html

Tatlıdil, R. (1995).Türkiye AB İlişkileri ve Gümrük Birliği. *Türkiye-AB İlişkileri ve Gümrük Birliği Sürecinde Sektörlerimiz.* İzmir Ticaret Odası Yayınları, Yayın No: 13: İzmir; 1-9.

Tezok, F.(2002). *Bir Türk Diplomatının Gözüyle Avrupa Bütünleşmesi.*Büke Yayıncılık: İstanbul.

Tufts University.(2004a). *Avrupa Ekonomik Topluluğunu Kuran Roma Antlaşması, Madde: 3.* Erişim: 04.07.2004, www.fletcher.tufts.edu/multi/texts/rome/part1.txt

TuftsUniversity.(20004b). *Avrupa Ekonomik Topluluğunu Kuran Roma Antlaşması, Madde:62,63.*Erişim:04.07.2004,www.fletcher.tufts.edu/multi/texts/rome/3title3.txt

TuftsUniversity.(2004c). *Avrupa Ekonomik Topluluğunu Kuran Roma Antlaşması, Madde:74,75,76,*80.Erişim:03.07.2004: www.fletcher.tufts.edu/multi/texts/rome/3title4.txt

TuftsUniversity.(2004d).*Avrupa Ekonomik Topluluğunu Kuran Roma Antlaşması, Madde:85,86,87,,92,93,95,96,*100.Erişim04.07.2004: www.fletcher.tufts.edu/multi/texts/rome/3title5.txt

Tuna, O. (2001).Türkiye İçin Lojistik ve Denizcilik Stratejileri: Uluslararası ve Bölgesel Belirleyiciler. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi,* Cilt 3 Sayı 2, (194-208).

Tuna, O.(2002). The Impact of Hub Ports on the Logistics Strategies of Turkey. *Structural Change of Shipping and the Future of Port Industry, Proceedings of the 2nd International Gwangyang Port Forum,* (211-227).

United Nations.(2001). *Review of Maritime Transport 2001.*United Nations Publication: New York and Geneva.

United Nations.(2003). *Review of Maritime Transport 2003.*United Nations Publication: New York and Geneva.

World Trade Organization.(2003). *International Trade Statics in 2003,* Erişim, 30.07.2004: www.wto.org/english/res e/statis e/its2003 e/its2003.e.pdf

Xenellis,G.(2004a).Maritime Transport of Goods and Passangers in New member States and Candidate Countries in 2001.*Statistics in Focus-Transport 6/2004.*

Xenellis,G.(2004b).Maritime Transport of Goods and Passangers 1997-2002. *Statistic in Focus-Transport, 8/2004.*

Yercan, F. (1998). Avrupa Birliği'nin Ortak Ulaştırma Politikası içinde Denizciliğin Yeri. *Çağdaş Denizcilik Stratejileri- İşletme Yönetimi Yaklaşımı*, eds. Cerit, A. G.& Kişi, H.& Yercan, F.& Dedeoğlu, A. Ö. Dokuz Eylül Yayınları, İzmir: 19-23.

Yılmazel, M. (2003) *Türk Deniz Ticaret Filosunun Liman Devleti Kontrolü Çerçevesinde Mevcut Durum Analizi ve Avrupa Birliği'ne Yönelik Stratejilerin Belirlenmesi.* YayınlanmamışYüksek Lisans Tezi, DEÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü , İzmir.

Zurek, J.(1997). Maritime Economy in Transition Period of Polish Economy. *Maritime Transport and its Role in the National Economy*, University of Gdansk.

Zurek, J.(1999).Competitiveness in the Process of Polish Economy Transformation With Particular Regard to the Maritime Transport Sector.*Competitiveness in Maritime Transport and Seaports*, University of Gdansk.

Avrupa Birliği Resmi Gazeteleri (OJC, OJL, OJP)

Official Journal C 271.(07/10/1993). Council Resolution of 8 June 1993. *On a common policy on safe seas*: 0001 – 0003.

Official Journal C 113. (11/04/1997). Proposal for a Council decision. *Setting up a consultation procedure on ralations between Member States and third countries in shipping matters and on action relating to such matters in international*

organizations and an authorization procedure for agreements concerning maritime transpor [COM (96) 0707 final]: 0011.

Official Journal C 205.(05.07.1997). Community Guidlines. *On State Aid to Marine Transport*: 5-15.

Official Journal C 212 E.(25/07/2000). Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council. *Amending Council Directive 95/21/EC 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) [COM (2000) 0142 final].*: 0102 – 0113.

Official Journal C 212 E. (25/07/2000). Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council. *Amending Council Directive 94/57/EC on common rules and standards for ship inspection and survey organisations and for the relevant activities of maritime administrations, [COM(2000) 0142 final].*: 0114 – 0120.

Official Journal C 212 E. (25/07/2000). Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council. *On the accelerated phasing-in of double hull or equivalent design requirements for single hull oil tankers [COM (2000) 0142 final].*: 0121 – 0126.

Official Journal C 337 E.(28.11.2000). Amended proposal for a directive of the European Parliament and of the Council. *On Manning Conditions for Regular Passenger and Ferry Services Operating Between Member States. [COM (2000) 437 final].* : 214-219.

Official Journal C 120 E.(24/04/2001).Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council. *Establishing a European Maritime Safety Agency [COM (2000) 0802 final].*: 0083 – 0088.

Official Journal L 239. (17.09.1977). Council Decision of 13 September 1977. *Setting up a Consultation Procedure on Relations Between Member States and Third Countries in Shipping Matters and on Action Relating to Such Matters in International Organizations*: 23-24.

Official Journal L 258.(21/09/1978). 78/774/EEC: Council Decision of 19 September 1978. *Concerning the activities of certain third countries in the field of cargo shipping*: 0035 – 0036.

Official Journal L 033.(08/02/1979). Council Directive 79/115/EEC of 21 December 1978. *Concerning pilotage of vessels by deep-sea pilots in the North Sea and English Channel*: 0032 - 0032

Official Journal L 121.(17/05/1979). Council Regulation (EEC) No: 954/79 of 15 May 1979. *Concerning the ratification by Member States of, or their accession to, the United Nations Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences*: 0001 – 0004.

Official Journal L 332.(28/11/1983). 83/573/EEC: Council Decision of 26 October 1983. *Concerning Counter-Measures in the Field of International Merchant Shipping*: 0037 – 0037.

Official Journal L 378. (31/12/1986). Council Regulation (EEC) No:4055/86 of 22 December 1986. *Applying the Principle of Freedom to Provide Services to Maritime Transport Between Member States and Between Member States and Third Countries*: 0001 - 0003 .

Official Journal L 378.(31/12/1986).Council Regulation (EEC) No: 4056/86 of 22 December 1986. *Laying Down Detailed Rules for the Application of Articles 85 and 86 of the Treaty to Maritime Transport*: 0004 – 0013

Official Journal L 378.(31/12/1986). Council Regulation (EEC) No 4057/86 of 22 December 1986.*On Unfair Pricing Practices in maritime transport*: 0014 - 0020

Official Journal L378.(31/12/1986). Council Regulation (EEC) No 4058/86 of 22 December 1986.*Concerning Coordinated action to safeguard free access to cargoes in ocean trades* : 0021 – 0023.

Official Journal L 272.(25/09/1987). 87/475/EEC: Council Decision of 17 September 1987. *Relating to maritime transport between Italy and Algeria*: 0037 - 0038

Official Journal L 097.(11/04/1989). 89/242/EEC: Council Decision of 5 April 1989. *Amending Decision 78/774/EEC concerning the activities of certain third countries in the field of cargo shipping*: 0047 – 0047.

Official Journal L 380.(31/12/1990). Council Directive 90/684/EEC of 21 December 1990. *On aid to Shipbuilding*: 27-36.

Official Journal L 068.(15/03/1991). Council Regulation (EEC) No 613/91 of 4 March 1991. *On the transfer of ships from one register to another within the Community*: 0001 – 0003.

Official Journal L 059.(04/03/1992). 92/143/EEC: Council Decision of 25 February 1992. *On radionavigation systems for Europe*: 0017 – 0018.

Official Journal L 364.(12/12/1992). Council Regulation (EEC) No 3577/92 of 7 December 1992. *Applying the principle of freedom to provide sevices to maritime transport within Member States (maritime cabotage)*: 0007 – 0010.

Official Journal L 049. (27/02/1993). *93/125/EEC: Commission Decision of 17 February 1993 on Spain's request for adoption by the Commission of safeguard measures under Article 5 of Regulation (EEC) No 3577/92 against applying the*

principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (maritime cabotage): 0088 – 0089.

Official Journal L 173. (16/07/1993). *93/396/EEC: Commission Decision of 13 July 1993 on Spain's request for adoption by the Commission of a prolongation of safeguard measures pursuant to Article 5 of Regulation (EEC) No 3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (maritime cabotage)*:0033 – 0035.

Official Journal L194.(03/08/1993). Commission Regulation (EEC) No 2158/93 of 28 July 1993. *Concerning the application of amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and to the International Convention for the Prevention of Pollution from ships, 1973, for the purpose of Council Regulation (EEC) No 613/91*: 0005 – 0006.

Official Journal L 247.(05/10/1993). Council Directive 93/75/EEC of 13 September 1993. *Concerning minimum requirements for vessels bound for or leaving Community ports and carrying dangerous or polluting goods*: 0019 – 0027.

Official Journal L 319.(12/12/1994). Council 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*: 0020 – 0027.

Official Journal L 157. (07/07/1995). Council 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)* : 0001 - 0019 .

Official Journal L 332.(30/12/1995). Council Regulation (EC) No 3094/95 of 22 December 1995. *On aid to shipbuilding*:1-9.

Official Journal L 320.(30/12/1995). Council Regulation (EC) No 3051/95 of 8 December 1995. *On the safety management of roll-on/roll-off passenger ferries (ro-ro ferries)*:0014 – 0024.

Official Journal L 320.(30/12/1995). Council Regulation (EC) No 3051/95 of 8 December 1995. *On the safety management of roll-on/roll-off passenger ferries (ro-ro ferries)*:0014 – 0024.

Official journal NO. L 029. (07/02/1996). 96/127/EC: Commission Decision of 22 January 1996. *On the application, at the request of Germany, of Article 5 (4) of Council Directive 93/75/EEC concerning minimum requirements for vessels bound for or leaving Community ports and carrying dangerous or polluting goods*:0008 – 0009.

Official Journal L196.(07/08/1996). Commission Directive 96/39/EC of 19 June 1996, "Amending Council Directive 93/75/EEC. *Concerning Minimum Requirements For Vessels Bound for or Leaving Community Ports and Carrying Dangerous or Polluting Goods*:0007 – 0007.

Official Journal L196.(07/08/1996).Commission Directive 96/40/EC of 25 June 1996. *Establishing a Common Model for an Identity Card for Inspectors Carrying out Port State Control* : 0008 – 0009.

Official Journal L 215.(24/08/1996). 96/513/EC: Commission Decision of 29 July 1996. *In application, at the request of France, of Article 5 (4) of Council Directive 93/75/EEC concerning minimum requirements for vessels bound for or leaving Community ports and carrying dangerous or polluting goods*: 0005 – 0006.

Official Journal L 257. (10.10.1996). Commission Decision of 30 September 1996. *On the publication of the list of recognized organizations which have been notified by member states in accordance with Council Directive 94/57/EC*: 43.

Official Journal L 326. (17/12/1996). 96/710/EC: Commission Decision of 27 November 1996. *In application, at the request of Germany, of Article 5 (4) of Council Directive 93/75/EEC of 13 September 1993 concerning minimum requirements for vessels bound for or leaving Community ports and carrying dangerous or polluting goods*: 0064 – 0065

Official Journal L 046.(17/02/1997).Council Directive 96/98/EC of 20 December 1996. *On marine equipment*:0025 – 0056.

Official Journal L 274.(07/10/1997). Commission Directive 97/58/EC of 26 September 1997. *Amending Council Directive 94/57/EC on Common Rules and Standards for Ship Inspection and Survey Organizations and for the Relevant Activities of Maritime Administrations*: 0008 – 0008.

Official Journal L019.(24/01/1998). Commission Regulation (EC) No 179/98 of 23 January 1998, amending Council Regulation (EC) No 3051/95. *On the Safety Management of Roll-on/Roll-off Passenger Ferries (ro-ro ferries)*: 0035 - 0046 .

Official Journal L131.(05.05.1998).Commission Decision of 22 April 1998. *On the Recognition of the Hellenic Register of Shipping in accordance with Council Directive 94/57/EC: 34.*

Official Journal L 144.(15/05/1998). Council Directive 98/18/EC of 17 March 1998. *On safety rules and standards for passenger ships*:0001 – 0115.

Official Journal L 184.(27/06/1998) Commission Directive 98/42/EC of 19 June 1998. *Amending Council Directive 95/21/EC 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)*: 0040 – 0046.

Official Journal L 188.(02/07/1998). Council Directive 98/41/EC of 18 June 1998. *On the Registration of Persons Sailing on Board Passenger Ships Operating to or from Ports of the Member States of the Community*: 0035 – 0039.

Official Journal L 202.(18/07/1998). Council Regulation (EC) No 1540/98 of 29 June 1998. *Establishing New Rules on Aid to Shipbuilding*:1-10.

Official Journal L 315.(25/11/1998). Commission Directive 98/85/EC of 11 November 1998. Amending Council Directive 96/98/EC on marine equipment: 0014 – 0034.

Official Journal L 138.(01/06/1999). Council Directive 1999/35/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*: 0001 – 0019.

Official Journal L167. (02/07/1999).Council Directive 1999/63/EC of 21 June 1999. *Concerning the Agreement on the organisation of working time of seafarers concluded by the European Community Shipowners' Association (ECSA) and the Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST)*: 33-37. Annex: European Agreement on the organisation of working time of seafarers.

Official Journal L 138.(09/06/2000). Decision No 3/2000 of the EC-Turkey Association Council of 11 April 2000. *On the establishment of Association*

Committee subcommittees:
0028 – 0029.

Official Journal L 332.(28/12/2000) Directive 2000/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 November 2000. *On port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues - Commission declaration*: 0081 – 0090.

Official Journal L 58.(28.02.2001). Council Regulation (EC) No 390/2001 of 26 February 2001. *On assistance to Turkey in the framework of the pre-accession strategy, and in particular on the establishment of an Accession* Partnership:1-2.

Official Journal L 85. (2001/235/EC). Council Decision of 8 March 2001. *On the principles, priorities, intermediate objectives and conditions contained in the Accession Partnership with the Republic of* Turkey:13-23.

Official Journal L 136.(18/05/2001).Directive 2001/25/EC of the European Parliament and of the Council of 4 April 2001. *On the minimum level of training of seafarers*: 0017 – 0041.

Official Journal L 204.(28/07/2001). Commission Directive 2001/53/EC of 10 July 2001. *Amending Council Directive 96/98/EC on marine equipment* : 0001 – 0028.

Official Journal L 342. (27/12/2001). Council Regulation (EC) No 2500/2001 of 17 December 2001. *Concerning pre-accession financial assistance for Turkey and amending Regulations (EEC) No 3906/89, (EC) No 1267/1999, (EC) No 1268/1999 and (EC) No 555/2000*: 0001 – 0005.

Official Journal L 013.(16/01/2002). Directive 2001/96/EC of the European Parliament and of the Council of 4 December 2001. *Establishing harmonised requirements and procedures for the safe loading and unloading of bulk carriers*: P. 0009 – 0020.

Official Journal L 019.(22/01/2002). Directive 2001/106/EC of the European Parliament and of the Council of 19 December 2001. *Amending Council Directive 95/21/EC 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)*
:0017 – 0031.

Official Journal L 064.(07/03/2002). Regulation (EC) No 417/2002 of the European Parliament and of the Council 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*: 0001 – 0005.

Official Journal L 098.(15/04/2002). Commission Directive 2002/25/EC of 5 March 2002. *Amending Council Directive 98/18/EC on safety rules and standards for passenger ships*: 0001 – 0126.

Official Journal L 208.(05/08/2002). Regulation (EC) No 1406/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002. *Establishing a European Maritime Safety Agency*: 0001 – 0009.

Official Journal L 324.(29/11/2002).Regulation (EC) No 2099/2002 of the European Parliament and of the Council 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*: 0001 – 0005.

Official Journal P 124.(28/11/1962). Council Regulation No: 141. *Exempting Transport from the Application of Council Regulation No 17*: 2751.

Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Resmi Gazete (RG)

Resmi Gazete.(8227).(1952).Tehlikeli Eşyanın Ticaret Gemileriyle Taşınması Hakkındaki Tüzük.

Resmi Gazete.(12269).(1966). Ticaret Gemilerinin Tonilatolarını Ölçme Tüzüğü.

Resmi Gazete.(12350).(1966).Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırı Tüzüğü.

Resmi Gazete.(17581).(1982). Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşvikine Dair Kanun.

Resmi Gazete.(19106).(1986).Bazı Kanunlarla Tanınmış Gümrük Muafiyetinin Kaldırılması Hakkında Kanun.

Resmi Gazete 22140.(1994). Rekabetin Korunması Hakkında 4054 Numaralı Kanun Kanun.

Resmi Gazete. 23217.(1997). Kılavuz Kaptan Yeterlilikleri Hakkında Yönetmelik.

Resmi Gazete.23244.(1998). Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri Teşkilatları Hakkında Yönetmelik.

Resmi Gazete 23483.(1998).Akdeniz Bölgesinde Liman Devleti Kontrolü Konusunda Varılan Anlaşma Tutanağının Onaylanması Hakkında Karar, Kanun Karar No: 98/11721.

Resmi Gazete.23913.(1999).Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile 491 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun.

Resmi Gazete. 24088.(2000).Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği.

Resmi Gazete. 24472.(2001). Gemiadamları Yönetmeliği.

Resmi Gazete. 24623.(2001). Kılavuz Kaptan Yeterlilikleri Hakkında Yönetmenliğin Bazı Maddelerinin Değiştirilmesine İlişkin Yönetmelik..

Resmi Gazete.24672. (2002).Kılavuz ve Remorkörcülük Hizmetleri Teşkilatları Yönetmeliği.

Resmi Gazete.24768.(2002).Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Teşkilâtları Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik .

Resmi Gazete. 24832.(2002). Gemiadamları Yönetmeliği.

Resmi Gazete.24852.(2002).Gemiadamları Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik.

Resmi Gazete.24874.(2002). Kılavuz Kaptan Yeterlikleri Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik.

Resmi Gazete.(24352).(2001). Bakanlar Kurulu Kararı. Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programının Uygulanması, Koordinasyonu ve İzlenmesine Dair 2001/2129 sayılı Karar.

Resmi Gazete.(24352-mükerrer).(2001). AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Proğramı.

Resmi Gazete.(24810).(2002). Bakanlar Kurulu Kararı (2002/4367). Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Kararın Yürürlüğe Konulması.

Resmi Gazete.(25042).(2003).Bakanlar Kurulu Kararı (2003/5303):Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Karar'da Değişiklik Yapılmasına Dair Karar"ın yürürlüğe konulması.

Resmi Gazete.(25170).(2003).Bakanlar Kurulu Kararı(2003/5868): Türk Uluslararası Gemi Siciline ve Milli Gemi Siciline kayıtlı, kabotaj hattında münhasıran yük ve yolcu taşıyan gemilere, ticari yatlara, hizmet ve balıkçı gemilerine verilecek yakıtın özel tüketim vergisi tutarının sıfıra indirilmesine ilişkin ekli kararın yürürlüğe konulması.

Resmi Gazete. (25178-mükerrer).(2003)Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Ulusal Program.

EK-1

İDARE VE DONATAN TEMSİLCİLERİYLE GERÇEKLEŞTİRİLEN YÜZYÜZE GÖRÜŞMELER

04.07.2003

Ek.1.1 Liman Devleti Denetçisi ile Gerçekleştirilen görüşme

SORU : Şu anda Türkiye'deki Liman Devleti Kontrolü uygulamasının durumu nedir?

CEVAP : Mersin'de 1, Samsun'da 1, İzmir'de 3, Antalya'da 1, Trabzon'da 1 kişi olmak üzere şu anda yedi Liman Devleti Kontrolü denetçisi bulunmaktadır. Trabzon'daki denetçi, kısa bir süre önce İstanbul'a tayin oldu. ..... limanında Liman Devleti Kontrolleri 2000 yılından bu yana yapılmaktadır.

SORU : Bir gemiye denetlemeye giderken neleri gözönünde bulundurursunuz? Sizce geminin bayrağı önemli midir? Bayrak dışında, geminin bağlı olduğu firma, "hedef" gemi seçimininizde etken midir? Geminin kayıtlı olduğu klas kuruluşu davranışınızı etkiler mi?

CEVAP : Denetleme için gideceğimiz geminin seçiminde; öncelikle geminin bayrağı, yaşı ve cinsini gözönünde bulundururuz. Firma, hedef gemi seçim ölçütlerimiz içinde yer almaz. Geminin kayıtlı olduğu klas kuruluşu da kararlarımızı pek etkilemez. .....bölgesi olarak gemi kayıtlarını tuttuğumuz bilgi sistemimizde, geminin geçmiş denetlemelerdeki başarım durumlarını da gözönünde bulundururuz. Karadeniz Liman Devleti Kontrolü Kuruluşu bir bilgi sistemi oluşturulmasına çalışılıyor. Akdeniz Liman Devleti Kontrolü Kuruluşu olarak böyle bir çalışmaya henüz başlanmadı.

SORU : Denetlemeleri nasıl gerçekleştiriyorsunuz? Önceden hazırlanmış standart bir denetleme listeniz var mı?

CEVAP : Bizim için önemli olan geminin asgari emniyetidir. Önce gemi sertifikalarını kontrol ederiz, bu arada deneyim ve sezgilerimiz bize denetlemenin genişletilmesine gerek olup olmadığını söyler. Denetlemelerimizi standart bir listeye göre yapmayız, SOLAS, MARPOL, ILO gerekleri ve diğer uluslararası sözleşmeler ana rehberimizdir. Bir gemide "Can Kurtarma Araçlarına" öncelik verdiğimiz gibi, diğer bir gemide kuzineyi kontrol edebiliriz. ABD Sahil Güvenlik Kuruluşu ve Paris Liman Devleti Kontrolü Kuruluşu'nun (PLDKK) standart denetleme listelerinin olduğunu biliyorsunuz, ancak bizim denetleme listelerimiz deneyimlerimizle kafamızda oluşmuştur.

SORU : Hedef gemi seçiminde, limanınızda hangi bayraklar, öncelikli gelmektedir?

CEVAP : Suriye, Kamboçya gemileri.

SORU : 1999, 2000, 2001 PLDKK'nun tutulma kayıtları incelendiğinde; "..... Denizcilik", "....." ve "....." gemilerinin hiç tutulmadığı,buna karşın küçük ve kurumsallaşamamış işletmelerin gemilerinin sık sık tutulduğu görülmektedir, sizce bunun sebebi ne olabilir?

CEVAP : Küçük denizcilik işletmelerinin gerekli özeni göstermemeleri olabilir.

SORU : Eşleştirme projesi kapsamında yapılacak işler arasında yer alan, Müsteşarlık bünyesinde bilgi sisteminin oluşturulması, Bayrak ve Liman Devleti Kontrolü Kuruluşlarının güçlendirilmesi vs. gibi önlemler sizce Türk gemilerinin yüksek olan tutulma oranlarını düşürür mü? AB limanlarında Türk gemilerine önyargılı davranıldığına kuşkuları karşısında, güçlendirilmiş bir liman devleti kontrolü kuruluşunu yararlı görüyor musunuz?, AB gemilerine karşı Türk Liman Devleti Kontrolü Kuruluşu da genişletilmiş denetlemeler gerçekleştiremez mi?

CEVAP : AB limanlarında Türk gemilerine karşı önyargılı davranıldığını düşünmüyorum. Türkiye'nin güçlendirilmiş bir liman devleti kontrolü kuruluşunun

olması, Türkiye'ye saygınlık kazandırır. Çok özel durumlarda da belirttiğiniz gibi ayrıntılı denetlemeler gerçekleştirilebilir.

SORU : PLDKK'nun 1999, 2000, 2001 tutulma kayıtları incelendiğinde çok da önemli olmadığı düşünülebilecek bazı kusurların tutulmaya neden olduğu görülmektedir. Örneğin;"Haritaların Yeterli Olmaması" gibi. Bazı durumlarda gemi tutulmadan uyarı yapılamaz mı?

CEVAP : Gemide yeterli ve gerekli haritaların olmayışı bir tutulma nedenidir. Kaldı ki tutulmanın sadece eksik harita yüzünden gerçekleştiğini düşünmüyorum. Diğer etkenler ve geminin durumu gözönünde bulundurularak tutma kararlarının verildiğini düşünüyorum.

SORU : 1999, 2000, 2001 yıllarına ait Türk gemilerinin tutulma kayıtlarında 15 ppm sintine separatörüne ait kusurların büyük sayıda olduğu görülüyor. Bu durumun sebebi ne olabilir?

CEVAP : Bazı şirketlerin uluslararası gereklere yeterince önem vermemelerinden olabilir. Gemilerin çoğunda seperatör bulunmasına karşın çalışır durumda değildir.

SORU : Bir gemiye kontrol için çıktığınızda, yağ kayıt defterlerinin kurala uygun doldurulduğunu ve sintine separatörünün çalıştığını görür, ancak geminin sintinelerini doğrudan denize bastığına inanırsanız, davranışınız ne olur?

CEVAP : Bu durumda bir şey yapılamaz, geminin deniz çıkışlarında (overboard discharge) yağ izlerine rastlasak bile, işlem kitabına uydurulmuş demektir.

SORU : Türkiye'de "Denizcilik İdaresini Güçlendirme Projesi"ne bakıldığında tüm iyileştirmelerin idare için düşünüldüğünü görürüz. Gemi denetlemelerinde saptanan bazı kusurlarda armatör mazur görülebilir mi? Örneğin, sintine separatörü çalışmayan bir gemi için, onarım masrafının yüksekliği, armatörü o sefer için separatörü onartmaktan caydırabilir mi?

CEVAP : Sanmıyorum, tuttuğumuz gemilerin bir çoğunun armatörü elini cebine attığında bir tomar para çıkartır. En az masrafla gemileri yürütmek düşüncesinin, kusurların bir çoğunun sebebi olduğunu düşünüyorum.

SORU : Gemileri denetlerken önyargılı davrandığınız olur mu?

CEVAP :Görevimiz Liman Devleti Kontrolünü yerine getirmek ve denetlemeye çıktığımız gemilerin uluslararası kurallara uygunluğunu denetlemek olunca geminin kusurlarını aramamızdan daha doğal bir şey düşünülemez, ancak hiçbir gemiye önyargılı davrandığımı hatırlamıyorum..

SORU :Yaptığınız denetlemelerde PLDKK'nun senelik raporlarında yayımladığı kampanyaları gözönünde bulundurur musunuz? Örneğin;15 yaş üstü tanker veya kuru dökme yük gemilerinin sıklaştırılmış denetimleri v.s. gibi.Gemilerde özel olarak denetlediğiniz bir husus var mıdır?

CEVAP : Denetlemelerimizde PLDKK'nun sıklaştırılmış denetimlerini pek dikkate almayız. Uluslararası kuralların değişmelerine ve yürürlüğe girişlerine dikkat ederiz. Örneğin; VDR (Sefer Bilgi Kaydedici) bulundurma zorunluluğu olan bir gemide cihazın bulunup bulunmadığının denetlenmesi gibi. Benim gemilerde özellikle denetlediğim bir husus yok.

SORU : Denetimlere giderken, yanınıza SOLAS, MARPOL gibi uluslararası sözleşmeleri de alıyor musunuz?

CEVAP : Evet. Zaten bu kitapların gemide olup olmadığını da kontrol ederiz.

Ek.1.2. Bayrak Devleti Denetçisiyle Gerçekleştirilen Görüşme

04.07.2003

SORU : Türkiye'de bayrak devleti kontrolünün durumu nedir?

CEVAP : 500 gros tonun üzerindeki gemileri iki gruba ayırabiliriz. Klaslı ve klassız gemiler. Klaslı gemiler, idarenin yetkilendirdiği klas kuruluşlarının yetki alanları içerisinde klas kuruluşlarınca denetlenir. Denetlemelerin sonucu olumlu bulunursa, klas kuruluşu tarafından "liman mektubu" ve "klas kuruluşu mektubu" düzenlenir, yetki verilmemiş konularda gerekli denetimleri de biz tamamlarız sonuçta idare olarak tüm sertifikaları düzenleriz.

Klassız gemiler de iki yılda bir havuza çekilerek, karine sac ölçümleri alınır. Bu iş özel şirketlere yaptırılır. Sonuçta diğer denetlemeler de idare tarafından yapıldıktan sonra sertifikalar düzenlenir. Kabotajda çalışan ve 500 gros tonun altındaki gemilere ise, 1948 tarihli "Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi" gereğince işlem yapılır.

SORU : .....'de kaç bayrak devleti denetçisi var?

CEVAP : İkisi kaptan, onikisi mühendis olmak üzere 14 bayrak devleti denetçisi var.

SORU : Türk gemilerini sertifika yenileme denetlemeleri haricinde zaman zaman denetler misiniz?

CEVAP : Hayır, denetlemeyiz. Geminin bazı eksikleri tamamladıktan sonra donatan denetlenmek isterse bu durumda denetlemeye gideriz.

SORU : Türk bayrak devletinin sertifikalandırma işini tamamen klas kuruluşlarına devretmesi, gemi denetlemeleri ve klas kuruluşlarının izlenmesiyle daha yoğun ilgilenmesi konusundaki düşünceniz nedir?

CEVAP : Bu fikre karşıyım. Sertifikalandırma işinin tümüyle bayrak devleti tarafından yapılmasının gemi emniyetini daha arttıracağına inanıyorum.

SORU : Yeni uluslararası kurallar yürürlüğe girdiği zaman, Türk gemilerinin bu kurallara uyup uymadığını kontrol için gemileri denetler misiniz?

CEVAP : Denetlemeyiz. Ancak herhangi bir sertifikası yenilecekse, yaptığımız denetlemede yeni kuralların gereklerini de kontrol ederiz.

SORU : Yeni kuralların yürürlüğe girmesi armatörlere nasıl duyurulur.

CEVAP : Deniz Ticaret Odaları gerekli bildirimi denizcilik işletmelerine yapar.

SORU :Türk gemilerinin emniyetli çalışmalarının sağlanması için neler düşünüyorsunuz?

CEVAP : İdare kendi içinde yapılanıp, bayrak devleti kurallarını ve denetleme yöntemlerini belirlemelidir. Sertifika verme yetkisi klas kuruluşlarından alınıp tümüyle idareye verilmelidir.

SORU : Uluslararası kuralların uygulanması ve uygulamaların denetlenmesi için Türk bayrak devleti denetçileri yeterli midir? Kuralların Türk Deniz Ticaret Filosunda uygulanmalarının sağlanması ve uygulamaların denetlenmelerinin gerçekleştirilmesi için bir üst kurula gerek var mıdır?

CEVAP : Bayrak devleti denetçileri yeterlidir.

SORU : Bayrak devleti denetçileri bir eğitimden geçiriliyor mu? İşe başlamadan önce eğitim gerekli mi?

CEVAP : Eğitim ve deneyim bayrak devleti kontrolünün etkinliğini arttıran en önemli etkenlerdir. Herşeyden önce en büyük sorumluluk armatörlere düşmektedir. Biz ne kadar denetlesek de armatörler eksiklikleri üzerine kafa yormazsa netice alınamaz.

SORU : Klas kuruluşlarının sertifika verme yetkilerini iyi kullandıklarına inanıyor musunuz? Bir klas kuruluşu, sertifika verdiği geminin bayrağına göre farklı davranır mı?

CEVAP : Klas kuruluşları ticari kuruluşlardır. Emniyet kayıtları düşük olan devletlerin gemilerine karşı daha hoşgörülü davranırlar. Biz bayrak devleti denetçileri olarak, denetleme ve sertifikalandırma işini daha etkin yapabileceğimize inanıyoruz.

SORU : Sertifikalandırma işi tümüyle bayrak devleti tarafından yapılırsa, Türk gemilerinin işlerine yetişebilir misiniz?

CEVAP : Gerekli yapılanma gerçekleştirilirse yetişebiliriz. Avrupa Birliği ülkeleri arasında, sertifikalandırma işini tümüyle üzerine alan denizcilik idareleri bulunmaktadır.

Ek.1.3. Gemi Sörvey Kurulu Başkanıyla Gerçekleştirilen Görüşme

10.07.2003

SORU : Türkiye'de bayrak devleti kontrollerinin nasıl gerçekleştirildiğini anlatır mısınız?

CEVAP : Türkiye'deki bayrak devleti kontrollerinin % 95'i İstanbul bölgesinde %5'i de İzmir bölgesinde gerçekleştirilir. ..... bölgesinde 30 civarında bayrak devleti denetçisi çalışmaktadır.Denetçilerimiz, Uzakyol Baş Mühendisi, Uzakyol Kaptanı ve Gemi İnşa Mühendisi yeterliliğinde kimselerdir. Kalite, eğitim ve bilgi olarak hiçbir eksikliğimiz yoktur. 1998 senesinde dokuz adet klas kuruluşunu idare namına sertifika düzenlemek için yetkilendirdik. Bu yetkilendirme, sınırlı ve tam yetki olarak yapıldı. Tam yetkide, klas kuruluşları kendi kuralları ve uluslararası kurallar çerçevesinde gemileri denetler ve sertifika hazırlayarak gemiye verirler. İdareye sadece bilgi verilir. Sınırlı yetkilendirmede ise, klas kuruluşu gemiyi sörveyden geçirerek neticeyi bize bildirir, sertifikayı biz düzenleriz .

SORU : Bayrak devleti denetlemelerinde, siyasi etki, rica, baskı v.s. etkili olur mu?

CEVAP : Yapılan denetlemelere hiçbir etki ve baskı olmaz, denetlemeler en iyi şekilde yerine getirilmeye çalışılır.

SORU : Yapılan denetlemeler ne şekilde yapılır? Hazırlanmış standart denetleme listeleriniz var mı?

CEVAP : Denetlemeler klas kuruluşları ve idarenin ortak çalışmaları sonucunda oluşturulmuş, "Harmonize Sörvey ve Sertifikalandırma Kontrol Listeleri"ne göre yapılır.

SORU : Bayrak Devleti denetlemelerinin, Türk gemilerinin dış limanlardaki tutulma oranlarını düşürmedeki etkisi ne kadardır?

CEVAP : Çok fazla olmadığını düşünüyorum.Yapılan araştırmalara göre bu etki ancak % 5'dir. Gemilerin tutulma oranını düşürecek ana etmenler, ISM sisteminin etkin uygulanması, etkin bakım tutum ve çalıştırılan insanlarının kalitesidir.

SORU : Yurtdışında Türk gemilerine karşı önyargılı davranıldığını düşünüyor musunuz?

CEVAP : Evet düşünüyorum. Daha önce Malta bayrağı taşıyan bir gemi, İsrail limanına sefer yapıp liman devleti denetlemelerinde hiç tutulmazken, gemi Türk bayrağına geçtikten sonra, ilk liman devleti kontrolünde 50 adet kusur bulunup tutulmuştur.

SORU : İdarenin sertifikalandırma yetkisini tümüyle klas kuruluşlarına vermesi Türk gemilerinin emniyetini arttırır mı?

CEVAP : Müsteşarlığımız, tüm yetkinin klas kuruluşlarına verilmesini istemiyor. Biz klas kuruluşlarını denetlemek şartıyla ..... bölgesi olarak istiyoruz. ..... bölgesi olarak, klas kuruluşlarının yetkilendirilmesiyle ilgili taslak mevzuat hazırlanırken, yurtdışı denetlemelerinde kusurları saptanan klas kuruluşlarına ceza verilmesi uygulamasını da önermiştik. Klas kuruluşları ticari kuruluşlardır. Son bir senede Paris Liman Devleti Kontrolü Kuruluşu (PLDKK) bölgesinde 2 kez ve daha çok tutulmuş bazı gemilerimiz var. Bu gemilerde tüm yetkiyi klas kuruluşlarına vermişiz ve uzun zamandır bu gemiye bayrak devleti denetçileri çıkmamış. Klas kuruluşlarına herşeyi teslim etmek tam anlamıyla çözüm getirmez düşüncesindeyim. Hiçbir gelişmiş ülke klas kuruluşlarına tam yetki vermez. Klas kuruluşları da çeşitli zamanlarda idarenin kendilerini kontrol etmesinden hoşnutsuzluklarını iletmektedir.

SORU : IACS üyesi klas kuruluşları hakkında ne düşünüyorsunuz?

CEVAP : Dikkat ederseniz bu klas kuruluşlarının hepsi AB üyesi devletlerin klas kuruluşlarıdır. Liman devleti denetlemelerinin de tam bir tarafsızlıkla yapıldığına

inanmıyorum. Ortada bir futbol maçı var ve hakemin verdiği kararları kimse değiştiremiyor.

SORU : Uluslararası kurallardaki değişmelerin her zaman için doğru ve gerekli olduğunu düşünüyor musunuz?

CEVAP : Hayır. Örneğin gemilere bulundurma zorunluluğu getirilen VDR (sefer bilgi kaydedici) cihazının bir adedinin fiyatı 100.000 Amerikan Doları. Bu cihazın ne derece gerekli olduğu üzerinde tartışılır.

SORU : Yurtdışında Liman Devleti Kontrollerinde tutulan Türk gemileriyle ilgili önlemler alıyor musunuz?

CEVAP : Evet. Geminin klas kuruluşu, bayrak devleti denetçisi ve donatanının ifadelerini alıyoruz. Bayrak devleti denetçisinin kusurundan ortaya çıkan tutulmalarda, 657 numaralı kanuna göre bayrak devleti denetçisine idari ceza uyguluyoruz. Klasla ilgili kusurlardan ortaya çıkmış tutulmalarda klas kuruluşlarını uyarıyoruz. Bir yıl içerisinde iki veya daha fazla tutulan gemileri, liman başkanlıklarına ve bölge müdürlüklerine bilgi vererek ek denetlemelerden geçiriyoruz. Denetlemelerde saptanan kusurların giderilip giderilmediğini kontrol ettiriyoruz. Tutulmaların nedenlerini de araştırıyoruz.

SORU : Bayrak devleti kontrollerinin etkin olarak yapıldığına inanıyor musunuz?

CEVAP : Evet inanıyorum. Bölge Müdürlüğümüzün olanakları fazladır. Tüm uluslararası kural, sirküler ve yayına kolayca erişebiliriz. IMO sirkülerleri anında klas kuruluşları, TL (Türk Loyd) ve denetçilere dağıtılır. Gerekli önlemleri, gerektiği zaman alabiliriz. Ancak daha önce de belirttiğim gibi denetlemelerin tutulma oranını düşürmedeki payı sadece % 5'dir.

SORU : Türk gemilerinin yurtdışındaki yüksek tutulma oranlarını düşürmek için neler yapılabilir.

CEVAP : Aslında sorduğunuz sorunun cevabı çok basit. 100 adet geminin ticaretten men edilmesi veya geçici olarak başka ülkenin bayrağına geçirilmesi, ülkemizi anında kara listeden beyaz listeye geçirir. Ancak bu durum Deniz Ticaret Filomuzun tonajını yaklaşık bir, iki milyon dwt. düşürür. Biz bayrak devletiyiz. Deniz Ticaret Filomuzun emniyetini arttırırken gemilerimizi de düşünmeliyiz. Ben sörvey kurulu başkanı olduktan sonra yaklaşık 50 gemi bayrak değiştirdi veya hurdaya ayrıldı. Ancak çok tepki aldım. Klas kuruluşları da aynı teklifi yapıyor;"*tüm yetkiyi bize verin, emniyet kayıtlarınızı hemen düzeltelim*" diye, ama biz devletiz. Klas kuruluşu bir gemiyi klastan çıkartabilir ancak biz bayrağımızdan çıkartamayız. ISM ara sörveylerinde, klas kuruluşu denetçisiyle beraber, idarenin denetçisinin de bulunması, tutulma oranlarının düşürülmesinde etkili olur.

SORU : Armatörlerin bazı sertifikaların ara sörveyleri için gereksiz yere, bayrak devleti denetçilerini yurtdışına götürdükleri, bunun yerine klas kuruluşlarına yetki verilerek bu işin kolayca çözülebileceği yolunda şikayetleri var. Bu duruma ne diyorsunuz?

CEVAP : Denizcilikte etik çok önemli. İlgili ülke bayrak devleti denetçisini istediğinden, bayrağımıza sahip çıkıyoruz. Olabilir durumlarda ara sörveyler için klas kuruluşlarını yetkilendiriyoruz.

SORU : Gelecek için düşünceleriniz nelerdir?

CEVAP : Gelecekte, klas kuruluşlarının etkinlikleri oldukça azalacaktır. Klas kuruluşları sadece gemi inşa safhasında görev alacaklardır. Bunun dışında ara sörveylerde klas kuruluşlarının etkinliği azalacaktır ve klas kuruluşları sigorta şirketlerinin danışmanlığını yapacaktır. Sertifikalandırma işini bayrak devleti yapacaktır. İleride, PSC (Liman Devleti Denetimi), ISM (Uluslararası Emniyet Yönetimi Sistemi)'in oturması, ISPS (Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik)

kodunun uygulanması ve yük sahiplerinin seçici davranmaları sonucunda, gemi sahipleri zorunlu olarak gemilerinin standardını yükseltecektir.

SORU : İstanbul Boğazından geçen tankerlerin ayrıntılı bilgilerinin alınması ve gerekli sigorta teminatı gösteremeyip ,uluslararası emniyet ölçütlerini karşılamayan gemilerin geçişlerine izin verilmemesi konusundaki görüşleriniz nelerdir.

CEVAP : Türk Boğazları Tüzüğüne göre gemiler zaten gerekli bilgileri vermektedir.

SORU : Tek tekneli tankerlerin, uluslararası sularda devre dışı kaldıktan sonra, Türkiye'de kabotajda çalıştırılmalarına izin verilmesini doğru buluyor musunuz?

CEVAP : Yunanistan'da aynı şekilde bu tankerlerin kendi karasularında çalışmasına izin veriyor.

SORU : Klas kuruluşları denetçilerinin her şartta denetim görevlerini etkin yaptığına inanıyor musunuz?

CEVAP : Hayır. Düşünün; üç ayrı yerde klas kuruluşunun ofisi olsun. Atina, İstanbul ve Dubai. Siz armatör olsanız geminizin ara sörveyinin nerede yapılmasını istersiniz. Tabi ki Dubai'de 50 derece sıcaklıkta sörveyörün tanklara girip çıkması bir olur. Şimdi bu üç değişik kentte yapılan denetlemelerin eşit şartlarda yapılabileceğini düşünebiliyor musunuz?

SORU : İspanya ile yürütülen eşleştirme projesine göre, bayrak devleti denetçilerinin yurtiçi ve yurtdışı eğitimleriyle, uygulamalı liman çalışmaları bayrak devleti kontrolünün etkinliğini arttırır mı?

CEVAP : Gayet tabi. Biz İspanyol'lardan bilmediklerimizi öğreniriz, deneyim kazanırız onlar da bizim uygulamalarımız hakkında fikir sahibi olurlar ve bilgi alış verişi yapılır.

Ek.1.4. Donatan İşletmesi Genel Müdürüyle Gerçekleştirilen Görüşme

10.07.2003

SORU : Liman devleti kontrollerinde Türk gemilerinin tutulma nedenleri hakkında ne düşünüyorsunuz?

CEVAP : Tutulma kayıtlarına bakıldığında, genellikle koster filomuzun tutulma oranının yüksek olduğu görülür. Bu da ülkemizin Paris Liman Devleti Kontrolü Kuruluşu (PLDKK) kayıtlarındaki tutulma oranını yükseltmektedir. Ayrıca gemilerimizin yaşı da tutulmalarda büyük etken olmaktadır. Ne kadar iyi bakarsanız bakın yaşlı gemilerde yaşın getirdiği kusurlar önlenemez.

SORU : Bayrak devleti kontrolü ve sertifikalandırma işinin klas kuruluşlarına verilmesi hakkında ne düşünüyorsunuz?

CEVAP : Bayrak devleti kontrolü ve sertifikalandırma işinin klas kuruluşlarına verilmesi düşüncesindeyim. İdarinin bayrak devleti kontrollerinde çalışan denetçiler, yeterli olmayan ücret ve donanıma sahip olduklarından ve siyasi etkilere açık olduklarından, denetlemelerin siyasi etkilerden arındırılmış kuruluşlar tarafından yerine getirilmesi daha doğru olur. Ayrıca idaremizde çalışan elemanların yaptıkları işle ilgili eğitim almış kişiler olması da idaremizin etkinliğini arttıracaktır.

SORU : Denizcilik eğitimi hakkında ne düşünüyorsunuz? Eğitim yoluyla Türk deniz Ticaret Filosu'nun standartı yükseltilebilir mi?

CEVAP : Eğitimli insan gücüyle sorunlarımızın % 80'nine çare bulabileceğimizi düşünüyorum. Eğitim en alt düzeyden en yüksek düzeye kadar ele alınmalıdır. Özellikle STCW sertifika eğitimleri daha ciddiye alınmalı, gemide çalışabilmek için yüzme bilme önşart olarak aranmalıdır.

Ayrıca biz şirket olarak eğitime büyük önem veririz. Her yıl gemilerimizde staj yapmak için 50 öğrenci başvurur. Bunları eleme sınavından geçiririz. Sınavda,

şirketimizin tarihçesi ve gelişimi hakkında sorular da sorarız. Her sene 8 stajyeri ileride gemilerimizde zabit olarak çalıştırmak üzere seçeriz. Amacımız şirket kültürünü çalışanlarımıza benimsetmek, vizyonumuz doğrultusunda çalışacak kişileri bulmaktır. Çalışanlarımızın bitirdikleri okullar önem taşımakla birlikte, her hangi bir önyargımız yoktur. Hangi okuldan mezun olursa olsun, çalışkan, şirket başarısının kendi başarısı ve kazancı için gerekli önşart olduğunu düşünen kişilere kapımız her zaman açıktır. Deniz Ticaret Filomuzda eğitimli insan sayısının yetersiz olduğunu düşünüyorum.

SORU : Bayrak devleti kontrollerinin arttırılarak standartaltı Türk gemilerinin yurt dışına çıkışlarına izin verilmemesi ve bu yolla gerekli elemenin yapılması sizce gerekli midir?

CEVAP : Sertifika geçerliliğinin devamı için yapılan ara denetlemelerde gemilerin ayrıntılı olarak bayrak devleti denetçileri tarafından denetlenmesi yeterli olur düşüncesindeyim. Ek denetlemelere gerek yoktur.

SORU : Türk gemilerinin Liman Devleti Kontrolleri kayıtlarındaki yüksek tutulma oranı, sizi şirket olarak etkiler mi?

CEVAP : Şirketimizin uluslararası piyasada saygınlığı yüksektir. Bu bakımdan pek etkilenmeyiz.

SORU :Liman Devleti Kontrollerinde gemilerimize önyargılı davranıldığını düşünüyor musunuz?

CEVAP : Düşünüyorum, örneğin satın aldığımız Alman bayraklı gemide, ilk denetlemede SOPEP (yağ,yakıt kirlenmesine karşı acil durum planı) önlem kutusunun olmadığı ortaya çıktı. Halbuki aynı gemi Alman bayrağı altında ya denetlenmedi ya da hiç kimse SOPEP önlem kutusunun olup olmadığını sormadı.

SORU : Klas kuruluşu olarak Türk Lloyd'una kayıt olmayı düşünür müydünüz?

CEVAP : Hayır. TL; IACS üyesi değil ve PLDKK kayıtlarındaki başarım oranı pek yüksek değil.

Ek.1.5 Donatan İşletmesi Kiralama Müdürüyle Gerçekleştirilen Görüşme

09.07.2003

SORU : Liman Devleti Kontrollerinde gemilerinizin kusurları görülüyor mu?

CEVAP :Küçük kusurlar ender de olsa görülür, ancak kusurlar anında düzeltilir. Görülen kusurların % 90'nı personel eğitimiyle ilgili kusurlardır. Görülen kusurları düzeltmek için, şirketin eğitim ve emniyet bölümleri devamlı gerekli eğitimi verirler.

SORU : Uluslararası sözleşmelerdeki değişiklikleri ne şekilde takip edersiniz?

CEVAP : Gelişmeler firma olarak sürekli takip edilir. Üyesi olduğumuz "intertanko" gibi kuruluşların bildirimlerinden faydalanırız.

SORU : Uluslararası kurallarda olan değişikliklerin ortaya çıkardığı mali külfet sizce armatörlerin başa çıkamayacağı ölçüde yüksek midir?

CEVAP : Hayır. Yüksek değildir. İhmal, çok para harcamadan kazanç sağlamak düşüncesi öne çıktığından, bu gerekler yerine getirilmez. Zaten uygulanan değişiklikler için harcanan para navluna da yansıtılır.

SORU : Türk gemilerinin Liman Devleti Kontrollerinde tutulmalarını azaltmak için ne gibi önlemler düşünüyorsunuz? Bayrak Devleti Kontrollünün güçlendirilmesi, etkili olur mu?

CEVAP : Ülkemizde yapılan bayrak devleti kontrollerinin çok kötü olduğunu düşünüyorum. Bayrak devletimiz eleman ve ekipman bakımından yeterli değil. İdaremizde uluslararası kurallar ile yabancı dil bilen çalışan sayısı az. Denetlemelere siyasi ve diğer yan etkenler de karışıyor . Bu bakımdan bayrak devleti kontrollerinin tümüyle klas kuruluşlarına devredilmesinden yanayım. Aynı zamanda sertifikalandırma yetkisi de klas kuruluşlarına verilmelidir. Ben bir "Yük Gemisi

Radyo Emniyet Sertifikası"nı yeniletmek için, Singapur'a Türkiye'den denetçi götürmek istemiyorum. Gemilerimiz idaremiz tarafından devamlı kontrol edilse ve standartaltı gemilerin yurtdışına çıkmalarına izin verilmese yurtdışındaki liman devleti kontrollerindeki tutulma sayımız düşer. Piyasa gerçekten bu işi becerebilen firmalara kalır.

SORU : Türkiye'nin PLDKK ve diğer liman devleti kontrolü kuruluşlarının kara listelerinde yer alması şirket olarak sizi etkiliyor mu?

CEVAP : Bayrağımız kara listede olduğundan etkisi biraz oluyor. Ancak şirketimizin denizcilik piyasasında bıraktığı iyi isim ve gemilerimizin Shell, BP gibi büyük petrol şirketleri tarafından kiralanmadan önce denetimden geçirilmesi ve bu denetimlerde eksikliklerinin bulunmaması bu etkiyi azaltıyor.

SORU : Türk denizcilik idaresin güçlendirilmesi hakkındaki diğer düşünceleriniz nelerdir?

CEVAP :

1) Her şeyden önce insanların düşünce biçimi değişmelidir. Düşünce biçimi değişmedikçe yapılan bütün düzeltme ve yeniden yapılanmaların kağıt üzerinde kalacağına inanıyorum. Etik de çok önemli etken. İnsanlarımız etik kurallarına uymayı öğrenmelidir

2) Devlet ve armatörlerin misyonları belirlenmeli iki taraf da bu misyonu gerçekleştirmek üzere çalışmalıdır.

3) IMO'da itibarımız düşüktür. IMO'nun düzenlediği bir takım seminerler, Yunanistan'da bazı armatörlerin ofislerinde düzenlenebilmekte buna karşın yurdumuzda düzenlenmemektedir. IMO idaremize güvenmemektedir. Devletimizin çağa ayak uydurmasını istiyoruz.

4) İnsan etmeninin önemi hepimiz tarafından bilinmektedir. Türkiye'de denizcilik eğitimi yeteri kadar yapılamamaktadır. Denizcilik eğitiminin sağlanmasından devlet ve armatör belirli ölçülerde sorumludur. Gemilerimizde çalışan, her seviyedeki insan belirli kurs ve eğitimden geçtikten sonra çalışmaya başlamalıdır. Eğitim düzeyleri arasına kesin sınırlar konulmalı, gerekli eğitimi almadan yükselme önlenmelidir.

SORU : Şirketiniz için soracak olursam; bazı durumlarda, gelir-gider hesabı yaparak uluslararası kuralların dışına çıktığınız oluyor mu? Örneğin kimsenin göremeyeceği açık denizde kirli sularınızı liman tesisi veya barca vermek yerine denize bastığınız oluyor mu?

CEVAP : Şirketimiz bu konuda çok hassas davranmakta ve elinden geldiğince uluslararası kurallara uymaktadır. Ayrıca çağımızda kuralların dışına çıkmak, şirketlerin başına büyük dertler açmaktadır. Yakın bir gelecekte uydu izlemeleriyle, dünyanın hiçbir yerinde kuralları çiğnemek şansı kalmayacaktır. Ancak hala ticari çıkarları ön planda tutup, yakalanmadıkça uluslararası kuralların gözardı edilebileceği düşüncesinde olan şirketlerin olduğunu söyleyebilirim. Bunun yanında gerekli altyapının sağlanması devletlerin görevidir. Türkiye'de atık alma tesisleri olmayan özel petrol terminallerinin bulunduğu da bir gerçektir.

SORU : Başka önerileriniz var mı?

CEVAP :

1) Tek tekneli tankerlerin 2010 yılından sonra uluslararası sularda kullanılması mümkün olmayacaktır. Bu tarihten sonra, kabotaj taşımacılığında, tek tekneli tankerlere bir kısıtlama getirilmemesi çevre temizliği konusunda endişe uyandırmaktadır.

2) Kıyı ve limanlarımızda faaliyet gösteren standartaltı gemilerin elenmesi için, "liman devleti kontrolleri"nin güçlendirilmesi gerekmektedir.

3) Ülke çapında "acil durum planları" en kısa zamanda hazırlanmalıdır.

4) Türk Boğazlarından geçecek gemilerin, belirli standartları sağlamış olduğu kontrol edilmelidir. (Denetleme, P&I klüp kuvertürü, çift tekneli olup olmadığı, mali sorumluluk sigortasının varlığı v.s)

5) Özel sektör, uzun vadeli taşıma kontratları, ihraç ve ithal yüklerin Türk gemileriyle taşınması yoluyla desteklemelidir. Bunun yanında devletin ucuz kredi v.s. yoluyla armatörleri desteklemesine karşıyım.

6) İdaremizin şu anda olumlu hiçbir şey yaptığına inanmıyorum. İdaremiz denizcilikten bir şeyler bekliyorsa, gerekli önlemleri almalıdır ve bunu başaracağına inanıyorum.Son yıllarda idaremiz tarafından gerçekleştirilen iki olumlu düzenleme, 2. sicil ve hazırlanmakta olduğunu işittiğim, dahili kabotajda transit yakıt kullanma hakkında mevzuat değişiklikleridir. İdaremiz gerekli önlemleri almalıdır. Aksi takdirde bayraktan kaçış hızlanacaktır.

Ek.1.6. Donatan İşletmesi Filo Yöneticisi ile Gerçekleştirilen görüşme

08.07.2003

SORU : Uluslararası kurallarda olan değişmelere nasıl uyum sağlıyorsunuz?

CEVAP : Uluslararası kurallardaki değişmeler bir süreç içerisinde gerçekleşir. MSC'nin aldığı kararlar üyesi olduğumuz BIMCO tarafından yayımlanır. Ayrıca klas kuruluşları da değişimleri sirküler halinde kendisine kayıtlı gemilere bildirir. Bayrak devletimiz de değişmeleri "Deniz Ticaret Odası" yoluyla armatörlere bildirir.

Olayın bir de ticari yönü vardır. Yeni gereksinim ve malzemeleri üreten firmalar gemi tiplerine göre ürünlerini satmak üzere, değişimlerin yürürlüğe girmesinden çok önce çalışmalara başlarlar. Bu bakımdan, "haberim yoktu", "yetiştiremedim" gibi mazeretler hiçbir zaman inandırıcı olamaz.

SORU : Gemileriniz sırasıyla, 9, 17, 18, 20 yaşlarında. Tutulma ve kusurlarda gemi yaşı bir neden olabilir mi?,

CEVAP : Gemi yaşı önemlidir. Bu sebepten belli yaşın üzerindeki gemilere özel sörveyler uygulanır. Yaşlı gemilerde ne zaman hangi arızanın ortaya çıkacağını kestiremezsiniz. Hedef faktörlerinin içerisinde en önemli faktör "gemi yaşı"dır. Bununla beraber geminiz ne kadar genç olursa olsun, yaş'tan da önemlisi gemide çalışan personelin kalitesidir.

SORU : Gemilerinize hangi sertifikalar bayrak devleti denetlemeleri, hangileri idarenin yetkilendirdiği klas kuruluşlarının denetlemeleri sonucunda verilir. Bayrak devletinin denetlemeleri sonucunda verilen sertifikalar yönünden, "bayrak devleti denetlemeleri"nin güçlendirilmesi Türk gemilerinin yurt dışındaki tutulma oranlarını düşürür mü?

CEVAP : "Denize Elverişlilik", "Yük Gemisi Radyo Emniyet", "Yük Gemisi Techizat Emniyet" sertifikaları ile, "Yük Gemisi Muafiyet", "Fare İtlaf", ve "Emniyetli Personel Donatımı" sertifikaları, bayrak devletinin yaptığı kontroller sonucu verilir. Gemilerimizin yurtdışı tutulmalarında, "Yük Gemisi Techizat Emniyet" ve "Emniyetli Personel Donatımı" sertifikalarındaki eksiklikler yüzünden ortaya çıkan tutulmalar ilk sıraları almaktadır. Yurtdışına çıkan her gemi, sertifika sürelerinin dolup dolmadığına bakılmaksızın, bayrak devleti denetçileri tarafından denetlenmelidir. Niçin bir Türk limanından kalkan ve yurtdışına giden gemi, eksiklikleri varsa, Türk limanı yerine bir hafta sonra İtalya'da tutulsun? Biz niçin liman devletlerinin yurtdışında yaptığı kontrolleri bayrak devleti olarak yapmıyoruz? Ayrıca yapılan denetlemelerde, geminin malzeme olarak her şeyi tam olsa da, "can flikaları mataforaları"nın çalışmaması veya bunların çalıştırılmalarının personelce bilinmemesi geminin alıkonulması için yeterli olmalıdır.

SORU : Klas kuruluşunuzdan memnun musunuz? Onların başarımlarını nasıl ölçüyorsunuz?

CEVAP : Klas kuruluşumuzdan memnunuz (NNK). Başarımlarını, yurtdışı denetlemelerinde gemilerimizin klasla ilgili ortaya çıkan kusurlarına bakarak değerlendiriyoruz. Genelde liman devleti denetlemelerinde, "sistem" ve "işletim" ile ilgili aksaklıklar araştırılır (örneğin ISM uygulamaları gibi). Liman devleti denetçileri hiçbir zaman tutup da geminin saç kalınlığına bakmaz. Bu hususlara ait gerekenler zaten bakımlarda fazlasıyla yerine getirilmektedir.

SORU : Sertifikalandırma ve kontrol işlemlerinin tümüyle, bayrak devletine verilmesini ister miydiniz?

CEVAP : Hayır. Sertifikalandırma yetkisinin tümüyle klas kuruluşlarına verilmesine taraftarım. Klas kuruluşlarının bu işi gerekli titizlikle yerine getirteceklerine inanıyorum. Klas kuruluşları derken IACS üyesi klas kuruluşlarından bahsediyorum.

SORU : 1999, 2000, 2001 ve 2002 PLDKK kayıtlarına bakıldığında, gemilerinizin hiç tutulmadığı ancak yapılan dokuz denetlemede çeşitli kusurlarının saptandığı görülüyor. Kusurlarınızı nasıl düzeltiyorsunuz?

CEVAP : Gemilerimizin denetlemelerinde bulunan kusurlar, önemsiz kusurlardır. Çoğunluğu gemi limandan kalkmadan giderilir.

SORU : PLDKK tarafından yapılan gemi denetlemelerinde Türk gemilerine önyargılı davranıldığını düşünüyor musunuz?

CEVAP : Hayır. Ancak ülkemiz bayrak olarak kara listede olduğundan, gemilerimiz hedef gemi oluyorlar.

SORU : Firmanızın isminin liman devleti kontrollerinde olumlu bir izlenim bıraktığını düşünüyor musunuz?

CEVAP : Evet. Ancak bu durum belirli bir süreç içerisinde oluşuyor. Gemilerimize kontrole gelen denetçiler, gemilerimizin standartının yüksek olduğunu gördükçe, daha olumlu yaklaşıyorlar. En azından gemilerimiz 6 ayda bir denetleniyor. Bazı denetlemelerde bulunan küçük kusurların giderildiği, şirket tarafından liman devleti kontrolüne bildirildiğinde, ikinci bir denetlemeye gerek duyulmuyor.

SORU : Sizce "Türk Deniz Ticaret Filosu"nun uluslararası standartları yakalayabilmesi için, para herşeyin çaresi midir?

CEVAP : Hayır. Uluslararası kuralların gereklerini yerine getirmek için harcanacak para çok büyütülecek bir husus değildir. Bence, ihmal, açıkgözlük, çalışanların eğitimsizliği gibi etkenler, para nedeninin önünde gelmektedir.

SORU : Gemilerinizi ilerde Türk Loydu'na kayıt ettirmek gibi bir düşünceniz olabilir mi?

CEVAP : Neden olmasın? Ancak şu anda düşünmüyorum. Zira Türk Lloyd'unun yurtdışındaki saygınlığı diğer klas kuruluşları kadar yüksek değil.

SORU :Türk gemilerinin , liman devleti kontrollerindeki başarımlarının arttırılması için önerileriniz nelerdir?

CEVAP :

1) Bayrak devleti kontrolü ve sertifikalandırma işi tamamen klas kuruluşlarına verilmelidir.

2) Devlet denizcilik konusunda, genel politikaları üretmelidir, ancak "Denizcilik Müsteşarlığı" özerk olmalı ve siyasi etkilere kapalı bulunmalıdır.

3) Bayrak devleti kontrolleri, özerk kuruluşlar tarafından etkin bir şekilde yerine getirilmelidir. Aksaklıkları görülen gemiler seferden alıkonulmalı, bu yolla deniz taşımacılığının gereklerini yerine getirebilecek şirketlerin ayakta kalması ve çağdaş işletmecilik gereklerine uymaları sağlanmalıdır.

4) Deniz Ticaret Filomuz'da eğitimli insan sayısı çok azdır. Deniz Ticaret Filomuz'a eğitimli insan yetiştirme görevi armatörlerimizin ve devletimizindir. Devlet bu görevi yerine getiremiyorsa, belirli kuruluşları bu eğitimle ilgili görevlendirmelidir. Eğitimli insan gücüyle, sorunların % 80'ne çözüm bulunacağına inanıyorum.

5) Bayrak devletimizin düşük başarımı firma olarak, ticari yönden bizi etkilemektedir. Şirketler gemi kiralarken, önce bayrak devleti, sonra geminin klas kuruluşu ardından yaşı ve P&I kulübüne bakmaktadır. Bu yüzden, şirketimizin uluslararası başarımı yüksek olduğu halde, ikinci sınıf yüklere razı olma durumuna düşmektedir. Bu durumu düzeltmek bayrak devletinin görevidir.

EK.2

EK.2
VERİ DEĞERLENDİRME FORMU

Ek.2.1. Anket Sunum Yazısı

17.02.2004

Sayın İlgili,

Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde, "Avrupa Birliği'ne Uyumda Türk Deniz Ticaret Filosu : Donatan ve Kamu Yönünden Karşılaştırmalı Analiz" konulu doktora çalışması yapmaktayım. Bilindiği gibi ülkemiz Avrupa Birliği tarafından, 1999 Helsinki zirvesinde aday ülke olarak ilan edilmiştir. AB fonlarından desteklenen "Türkiye'de Deniz Güvenliğinin Güçlendirilmesi" başlıklı proje başlatılmış ve Ocak 2003'de hükümetimiz tarafından Eşleştirme ortağı olarak İspanya seçilmiştir.

Deniz Ticaret Filomuzun AB'ne uyum yönünden karşılaştığı en önemli sorun; "Deniz Emniyeti" konusundaki düşük başarımıdır. Bunun yanında katılım sonrasında; kabotaj, rekabet, limanların işletilmesi, gemi inşa gibi konularda uyum sorunlarıyla karşılaşacağı açıktır. Çalışmanın amacı; AB'ne uyumda Deniz Ticaret Filomuzun karşılaşacağı sorunların, kamu, ve donatan yönünden algılanışını saptayıp, sorunların çözülmesine, yönelik öneriler getirmektir.

Araştırma ekte yer alan anket formu yardımıyla yürütülmekte olup, anlamlı sonuçlara ulaşılması ancak değerli **(Donatanlarımız-İdaremiz-Gemi Kaptanlarımızın)** yanıtlarının alınmasıyla mümkün olabilecektir.

Anket formunun doldurularak, sizler için mümkün olan en kısa zamanda iade edilmesi hususunu tensiplerinize arz eder, çalışmaya katkılarınız için teşekkür ederim.

Kaptan Tevfik Aslan
Öğretim Görevlisi
Dokuz Eylül Üniversitesi
Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi
Yüksekokulu

Adres : Kaynaklar Yerleşkesi
Buca 35160, İzmir
Tlf : (0232) 453 70 72 (4207)
Fax : (0232) 453 81 97
e-posta : arslan2016@ısnet.net.tr

Ek.2.2. Donatan Bilgi Formu

I.BÖLÜM – GENEL BİLGİLER

İşletmenizin Adı	.....	
İşletmenizin Kuruluş Yeri Yılı	....	
İşletmedeki Göreviniz	.....	
İşletmedeki Çalışma Süreniz	.....Yıl	
Deniz Tecrübeniz Yeterliliğiniz	....	
İşletmenizin Sahip Olduğu Gemi Tipleri	Genel Yük..... .... adet K.Dökme Yük..... .adet Tanker..... adet Konteynır..... adet Diğer..... .adet	.....grt. .....grt. .....grt. .....grt. .....grt.
Gemilerinizin Sefer Bölgeleri ve gemi adetleri	Akdeniz-Karadeniz ( ) Kuzey Avrupa ( ) Diğer Bölgeler ( )	.....adet ..... .adet .....adet
Gemilerinizin Kayıtlı Olduğu Klas Kuruluşu	.....	

Ek.2.3. İdare Bilgi Formu

BÖLÜM-I GENEL BİLGİLER

Çalıştığınız Kurum Adı :		
Göreviniz	Liman Devleti Denetçisi Bayrak Devleti Denetçisi Yönetici Diğer	( ) ( ) ( ) ( )
Almış Olduğunuz Eğitim	Ön Lisans 1. Denizcilikle İlgili 2. Denizcilikle İlgili Değil Lisans 1. Denizcilikle İlgili 2. Denizcilikle İlgili Değil Lisans Üstü 1. Denizcilikle İlgili 2. Denizcilikle İlgili Değil	( ) ( ) ( ) ( ) ( ) ( )
Deniz Deneyiminiz/ Yeterliliğiniz	.....Yıl .....Yıl	
Kurumda Çalışma Süreniz	.....Yıl	

EK.2.4. Gemi Kaptanları Bilgi Formu

I. BÖLÜM – GENEL BİLGİLER

Mezun olduğunuz Okul	Denizcilik Fak/YDO Deniz Harp Okulu Diğer (Belirtiniz)	( ) ( ) ( )
Yeterliliğiniz		
Deniz Tecrübeniz	Türk Gemileri Yabancı Gemiler	.....Yıl .....Yıl
Kaptanlık Yaptığınız Süre	Türk Gemileri Yabancı Gemiler	.....Yıl .....Yıl
Çalışmakta Olduğunuz	Şirketin İsmi Çalışma Süreniz	....Yıl
Denizcilik İşletmelerinde Kara Göreviniz	Evet ( ) Hayır ( )	.....Yıl

Ek.2.5. Emniyet, Altyapı ve Müktesebat Uyumuyla İlgili Anket İfadeleri

II. BÖLÜM : TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN EMNİYET, ALTYAPI VE MÜKTESABAT YÖNÜNDEN AB'NE UYUMUNUN(DONATAN-İDARE - TÜRK GEMİ KAPTANLARI YÖNLÜ ALGILANMASI)

İfadeler (1) Tamamen KATILMIYORUM ile,
(2) Katılmıyorum
(3) Ne katılıyorum, ne katılmıyorum
(4) Katılıyorum
(5) Tamamen KATILIYORUM arasında değişmektedir.

1-38 numaralı ifadelerde tercihinize uygun olan herhangi bir kutucuğu işaretleyebilirsiniz.

İfadeler	1	2	3	4	5
1.Türk Deniz Ticaret filosundaki standartaltı gemiler bayrak devleti kontrolleriyle elenmelidir.	( )	( )	( )	( )	( )
2. Gemilerde yönetici konumunda bulunan personelin Türkçe dışında yeterli iletişim kuramaması tutulmamaları arttırmaktadır.	( )	( )	( )	( )	( )
3. Uluslararası kuralların sık değişmesi, Türk armatörlerine altından kalkamayacakları ek masraflar getirmektedir.	( )	( )	( )	( )	( )
4. Tutulma oranlarının yüksek olması, çağdaş işletmecilik yapan Türk gemi işletme şirketlerini ticari yönden olumsuz etkilemektedir.	( )	( )	( )	( )	( )
5. Tutulma oranlarının düşürülmesinde etkin bayrak devleti kontrolünün rolü vardır.	( )	( )	( )	( )	( )
6. İdare sık tutulan Türk gemileriyle ilgili kayıt tutmaktadır.	( )	( )	( )	( )	( )
7. İdare, klas kuruluşlarıyla ilgili tutulmalarda, tutulan gemilerin klas kuruluşlarını uyarmaktadır.	( )	( )	( )	( )	( )
8. İdare, tutulan gemilerin tutulma nedenleriyle ilgili eksikliklerinin giderilip giderilmediğini kontrol etmektedir.	( )	( )	( )	( )	( )
9. Yurt dışına çıkan Türk gemileri, her çıkışlarında idarece denetlenmelidir.	( )	( )	( )	( )	( )
10.Türk bayrak devleti denetçileri, baskı ve etki altında kalmaksızın denetlemelerini gerçekleştirirler.	( )	( )	( )	( )	( )
11.IACS üyesi klas kuruluşları, her durumda denetim görevlerini etkin şekilde yerine getirirler.	( )	( )	( )	( )	( )
12.Bazı Türk armatörleri, kuru dökme yük taşımacılığında kullanım ömrünü tamamlamış gemileri çalıştırmaktadır.	( )	( )	( )	( )	( )
13.Bazı Türk armatörleri,tanker taşımacılığında kullanım ömrünü tamamlamış gemileri çalıştırmaktadır.	( )	( )	( )	( )	( )
14.Liman devleti kontrollerinde Türk gemilerine önyargılı davranılmaktadır.	( )	( )	( )	( )	( )
15.İdare sertifikalandırma işlemlerini tümüyle klas kuruluşlarına bırakmalıdır.	( )	( )	( )	( )	( )
16.Liman devleti kontrollerinin yetkilendirilmiş klas kuruluşları tarafından yapılması kontrollerin etkinliğini arttırır.	( )	( )	( )	( )	( )
17.ISM ara denetlemelerinde, klas kuruluşları denetçileriyle birlikte idarenin denetçileri de bulunmalıdır.	( )	( )	( )	( )	( )
18.Türkiye'deki Liman devleti kontrollerinin, standart bir kontrol yönetmenliğine göre yapılması kontrollerin etkinliğini arttırır.	( )	( )	( )	( )	( )

İfadeler	1	2	3	4	5
19.Türk limanlarında yapılan liman devleti kontrollerinde bir yıl içinde iki veya daha çok kez tutulan yabancı gemilere yaptırım uygulanmalıdır.	( )	( )	( )	( )	( )
20.Türk limanlarına girmeleri sakıncalı görülen gemiler altı ayda bir idarece ilgili liman devleti kontrolü kuruluşlarına bildirilmelidir.	( )	( )	( )	( )	( )
21.Yaşlı gemilerde emniyet kusurlarına daha çok rastlanmaktadır.	( )	( )	( )	( )	( )
22.Türk koster filosunda işletim kusurları daha çok yapılmaktadır.	( )	( )	( )	( )	( )
23.Tutulma sayıları yüksek olan gemilerin AB limanlarına alınmaması, Türk Deniz Ticaret Filosunu olumsuz etkilemektedir.	( )	( )	( )	( )	( )
24.Türk denizcilik mevzuatının AB mevzuatına, uyumlaştırılması Türk Deniz Ticaret. Filosunun emniyetini arttırır.	( )	( )	( )	( )	( )
25.Liman devleti kontrollerinde, geminin kayıtlı olduğu klas kuruluşu, denetçilerin tutumlarını etkiler.	( )	( )	( )	( )	( )
26.Liman devleti kontrollerinde, gemiyi çalıştıran firmanın ismi, denetçilerin tutumlarını etkiler.	( )	( )	( )	( )	( )
27.IACS üyesi klas kuruluşları emniyet kayıtları düşük olan ülkelerin gemilerine karşı sertifikalandırmayla ilgili denetlemelerinde daha hoşgörülü davranır.	( )	( )	( )	( )	( )
28.Türk gemilerinin,klas kuruluşuyla ilgili kusurları nedeniyle tutulmalarında, idare ilgili klas kuruluşuna yaptırım uygulamalıdır.	( )	( )	( )	( )	( )
29.Uluslararası kurallardaki değişmelerin idarece yorumlanması ve gereğinin gemi işletim şirketlerinden istenmesi, ortaya çıkacak karışıklıkları önler.	( )	( )	( )	( )	( )
30.Bir gemideki yangın ihbar panelinin çalışmaması, geminin tutulması için yeterli bir neden sayılmalıdır.	( )	( )	( )	( )	( )
31.IMO'nun deniz emniyetiyle ilgili aldığı kararların her zaman doğru olduğunu düşünüyorum.	( )	( )	( )	( )	( )
32.Türkiye'nin yıllık gemi kayıpları listesinde, "orta riskli" ülkeler arasında yer alması, liman devleti kontrollerinin inanırlığını azaltmaktadır.	( )	( )	( )	( )	( )
33.Liman devleti kontrolleri, gemi emniyeti için yaşamsal aksaklıkları ortaya çıkartacak düzeyde değildir.	( )	( )	( )	( )	( )
34.Liman devleti kontrollerinde, yüksek risk taşıyan gemiler için, "biçimsel emniyet analizi" sonuçlarına dayalı kontrol listeleri hazırlanmalıdır.	( )	( )	( )	( )	( )
35.İdarece istihdam edilen "Bayrak devleti denetçileri" sayı olarak yeterlidir.	( )	( )	( )	( )	( )
36.İdarece istihdam edilen "Liman devleti denetçileri" sayı olarak yeterlidir.	( )	( )	( )	( )	( )
37.İdarenin, yurt dışından satın alınan gemilerle ilgili standart oluşturması, Türkiye'ye hurda gemilerin girmesini önler.	( )	( )	( )	( )	( )
38.Tutulmalara sebep olan kusurların başında personelin eğitimiyle ilgili kusurlar yer almaktadır.	( )	( )	( )	( )	( )

EK.2.6.Rekabetçi Konumun Korunmasıyla İlgili Anket İfadeleri

III.BÖLÜM – TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN AB'NE KATILIMDA REKABETÇİ KONUMUNU KORUMASININ (DONATAN-İDARE-TÜRK GEMİ KAPTANLARI) YÖNLÜ ALGILANMASI

1 – 14 numaralı ifadelerde tercihinize uygun kutucuğu işaretleyebilirsiniz.
İfadeler (1) Tamamen KATILMIYORUM ile,
(2) Katılmıyorum
(3) Ne katılıyorum, ne katılmıyorum
(4) Katılıyorum
(5) Tamamen KATILIYORUM arasında değişmektedir.

İfadeler	1	2	3	4	5
1. AB'ne katılımda, Türk Kabotaj taşımacılığının gerekli rekabet gücü kazandırılmadan serbestleştirilmesi, ülke çıkarlarına zarar verir.	( )	( )	( )	( )	( )
2. Kabotaj taşımacılığa tanınan ucuz yakıt kullanma olanağı, yurtiçi taşımalarında deniz taşımacılığının payını yükseltir	( )	( )	( )	( )	( )
3. Türk deniz ticaret filosunun gençleştirilmesi için düşünülebilecek en iyi teşvik yöntemi, kamu yüklerinin taşınmasında sağlanacak uzun vadeli taşıma sözleşmeleridir	( )	( )	( )	( )	( )
4. AB'ne katılımda, lojistik hizmet zincirinin bir halkası haline gelen deniz taşımacılığında, bu zincirin dışında kalan Türk denizcilik şirketleri ucuz yüklerle yetinmek zorunda kalabilir.	( )	( )	( )	( )	( )
5.1988-2002 yılları arasında, transit taşımacılığının azalması Türkiye limanlarının rekabetçi konumlarını kaybettiklerini göstermektedir.	( )	( )	( )	( )	( )
6. AB'ne yapılan dışsatımda yüklerin % 72.4'ü, AB ve üçüncü ülke bayraklı gemilerle taşındığından, ulusal yüklerin Türk gemileriyle taşınması konusunda çalışılmalıdır.	( )	( )	( )	( )	( )
7."Hurda Primi" uygulamasıyla Türk Deniz Ticaret Filosu'nun gençleştirilmesi sağlanabilir.	( )	( )	( )	( )	( )
8. Türk gemi inşa sanayinin geliştirilmesi için, Marmara bölgesi dışında, büyük tonajlı gemi inşa kapasiteli tersaneler kurulmalıdır.	( )	( )	( )	( )	( )
9. 2001-2005 yıllarını kapsayan VIII.Beş Yıllık Kalkınma Planının öngördüğü 13 milyon dwt'luk Türk Deniz Ticaret Filosu hedefine ulaşılabilir.	( )	( )	( )	( )	( )
10.2001-2005 yıllarını kapsayan VIII.Beş Yıllık Kalkınma Planının öngördüğü Türk Deniz Ticaret Filosu'nun 2,5 milyon dwt'nun yenilenmesi hedefine ulaşılabilir.	( )	( )	( )	( )	( )
11.2001-2005 yıllarını kapsayan VIII.Beş Yıllık Kalkınma Planının öngördüğü dış ticaret taşımalarında Türk bayraklı gemilerin payının % 40'a yükseltilmesi hedefine ulaşılabilir.	( )	( )	( )	( )	( )
12."Yeni Gemi İnşasını Destekleyecek Dolaylı Teşvikler"le ilgili hukuksal düzenlemeler gerçekleştirilmiştir.	( )	( )	( )	( )	( )
13.1982 tarih ve 2581 numaralı "Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki Kanun" Türk gemi inşa sanayisinin gelişmesini önlemiştir	( )	( )	( )	( )	( )
14. Türk gemi inşa sanayisinin, gemi yapım sözleşmelerinde arazi ve tersanelerini teminat olarak gösterememesi, yabancı gemi siparişlerinde sorunlar yaratmaktadır.	( )	( )	( )	( )	( )

EK .3

Araştırmaya Katılan Donatan İşletmeler

İşletme Ünvanı	Kuruluş Yeri	Sektördeki Faaliyet Süresi	Gemi Sayısı	Gemi Tipi	Toplam Tonaj Grt.
Adriyatik Den.	İstanbul	10 Yıl Üzeri	16	G. Yük.	461.608
Akmar Den.	İstanbul	10 Yıl Üzeri	3	K.Dök.Yük	74.392
AKS Den.	İstanbul	10 Yıl Üzeri	2	Kont.	8.087
Akyakıt Den.	Manisa	10 Yıl Üzeri	4	Tanker	10.302
Aktif Den.	İstanbul	5-10 Arası	2	K.Dök.Yük	46.640
Arkas Den.	İzmir	10 Yıl Üzeri	11	Kont.	113.520
ATS Den.	İstanbul	5-10 Arası	2	Tanker	4.349
Aygaz Den.	İstanbul	10 Yıl Üzeri	4	Tanker	13.250
Bayraktar Den.	İstanbul	10 Yıl Üzeri	11	6 G. Yük. 5 Kont.	78.000
Beşiktaş Den.	İstanbul	10 Yıl Üzeri	7	Tanker	146.130
Beykim Den.	İstanbul	5-10 Arası	8	4 G. Yük 4 Tanker	12.220
C-M Den.	İstanbul	5-10 Arası	2	K.Dök.Yük	10.256
Çağrı.Den.	İstanbul	5-10 Arası	1	G. Yük.	1.854
Denbulk Den.	İstanbul	10 Yıl Üzeri	2	K.Dök.Yük	41.000
Deniz Nakliyat	İstanbul	10 Yıl Üzeri	10	2 G. Yük. 7 K.Dök.Yük. 1 Diğer	177.980
Derpina	İstanbul	5-10 Arası	2	1 G. Yük. 1 K.Dök.Yük	11.418
Deval	İstanbul	10 Yıl Üzeri	9	4 G. Yük. 4 K.Dök.Yük 1 Tanker	63.423
Ditaş	İstanbul	10 Yıl Üzeri	2	Tanker	93.463
Dünya Den.	İstanbul	10 Yıl Üzeri	6	Tanker	150.327
Furtrans Den.	İstanbul	5-10 Arası	13	5 G. Yük. 2 K.Dök.Yük 2 Kont. 4 Diğer	119.300
H.Bekir. Den.	İstanbul	10 Yıl Üzeri	1	1 G. Yük.	1.213
İnce Den.	İstanbul	10 Yıl Üzeri	6	6 K.Dök.Yük	134.814
Kaptanoğlu Den.	İstanbul	10 Yıl Üzeri	7	K.Dök.Yük	148.380
Kaptanoğlu Ship.	İstanbul	10 Yıl Üzeri	1	K.Dök.Yük	10.671
Kuruoğlu Den.	İstanbul	10 Yıl Üzeri	2	G. Yük.	7.411
Körfez Den.	İstanbul	10 Yıl Üzeri	3	K.Dök.Yük	63.579
Mistral Den.	İstanbul	5-10 Arası	2	K.Dök.Yük	105.625
Naiboğlu Den.	İstanbul	10 Yıl Üzeri	2	G. Yük.	3.678
Naklet Den.	İstanbul	10 Yıl Üzeri	1	G. Yük	1.995
Nakkaş Den.	İstanbul	5-10 Arası	3	K.Dök.Yük	31.964
Nemtaş Den.	İzmir	10 Yıl Üzeri	6	4 K.Dök.Yük 2 Tanker	108.135
Seda Den.	İstanbul	10 Yıl Üzeri	2	K.Dök.Yük	8.181
Şenkaya Den.	İstanbul	10 Yıl Üzeri	3	G. Yük	5.800
Türkon	İstanbul	10 Yıl Üzeri	8	Kont.	98.400
UND Den.	İstanbul	5-10 Arası	8	Ro-Ro	194.102
Toplam			169		2.561.467