

# AVRUPA BİRLİĞİ DENİZ ULAŞTIRMASI POLİTİKALARI

Nil Güler<sup>1</sup>

## SUMMARY

From the day Treaty of Rome in 1958 has been signed, the transportation policies of European Union have been objected at removing obstacles at the frontiers between member states as a way of contributing to the free movement of persons and goods. For many years, European Community (later the European Union) did not have a maritime transport policy. Starting from the year 1986, some common policies are formed. These policies can be classified in four axes:

- Freedom to provide services competition, unfair pricing practices and free access to ocean trade,
- Taking measures to improve the safety of international shipping and prevent marine pollution from ships,
- Conditions of transport of goods and passengers and navigation rules by inland waterway,
- Requirements concerning seaports and maritime infrastructure, quality of services in sea ports, market access to port services, and regulations related with port reception facilities for ship generated waste and cargo residuals.

In Turkey's National Program, parallel to the Commission's European strategy for Turkey, participation in the TINA:Trans- European Transport Network is accepted.

In TINA project, seaports are also included as parts of multi-mode transportation. This project covers 18000 km.Highway, 20000 km.Railway, 38 Airports, 13 Seaports, and 49 inner ports. The project is aimed to be finished in 2015.

For this respect, EU foresees the integration of neighbour countries and 3<sup>rd</sup>. countries by improving the management and information techniques of seaports. Besides, criteria regarding port safety and environment are set forth. In this paper, the 4 basic maritime transport policies of EU, and the criteria regarding the ports, especially the steps to be taken for Turkey's integration will be discussed.

## ÖZET

Roma antlaşmasının yürürlüğe girdiği 1958 tarihinden itibaren taşımacılık politikası, kişilerin ve malların serbest dolaşımı amacına yönelik olarak üye ülkeler arasındaki engellerin kaldırılması hedefine odaklanmış bulunmaktadır. Ancak Avrupa Birliği, 1986 yılına kadar ortak bir deniz ulaştırması politikası oluşturamamıştır. 1986 dan başlayarak günümüze kadar gelen süreç içinde "ortak politikalar" oluşturulmuştur.

---

<sup>1</sup> Doç.Dr. İTÜ. Denizcilik Fak.

Bu politikalar temel olarak 4 ana ekseninde oluşmaktadır:

- Üye ülkeler arasında deniz taşımacılığı hizmet sunumu serbestinin sağlanması, sektörde açık ve adil bir rekabet yaratılması,
- Çevre ve güvenlikle ilgili önlemlerin alınması, bu konudaki gerekli yapılanmanın oluşması, özellikle petrol taşımacılığı konusunda ölçütler geliştirilmesi,
- İç su yollarında ulaşım ve seyir kurallarının belirlenmesi.
- Limanlar ile ilgili ortak altyapı ve kalite kurallarının konması, liman hizmetlerine serbest ulaşım ilkesi, alma tesislerinin oluşturulması,

Ulusal Programımızda, Türkiye'nin 1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı ve Avrupa Birliği Komisyonunun 4 Mart 1998 tarihinde yayımladığı "Türkiye İçin Avrupa Stratejisi"ndeki hedeflerle uyumlu olarak Ulaşım Koridorunun temel planlama platformu olan Trans-Avrupa Ulaştırma Ağına (TINA: Trans-European Transport Network) katılımı öngörülmektedir. TINA network ulaşım sisteminde limanlar da ulaşım ağının bir parçası olarak düşünülmektedir. 18000 km. Karayolu, 20000 km. Demiryolu, 38 Havaalanı, 13 liman, ve 49 iç limanı kapsamakta olan bu proje 2015 de tamamlanacaktır.

Bu çerçevede AB, üçüncü ülkeler, ve komşu ülkelerin de Trans-Avrupa Ulaşım Ağına entegrasyonunu öngörmüş ve limanların, işletme tekniklerini, enformasyon sistemlerini, emniyetlerini, çevre koruma işlemlerini geliştirmelerini kriterler arasına koymuştur. Bu bildiri de, yukarıda kısaca bahsedilen 4 temel deniz ulaştırması politikasını oluşturan kararlardan Türkiye'yi yakından etkileyecek olanlar açıklanacak ve ayrıca limanlarımızda entegrasyonun sağlanabilmesi için oluşturulması gereken önlemler ele alınacaktır.

## ***1. GİRİŞ***

Avrupa Birliği Ulaştırma Politikasını incelerken öncelikle bu politikaların hedeflerinin ve tanımlarının anlaşılmasında büyük yarar vardır. AB taşımacılık politikası insanların, malların hareketliliği ve bu hareketlilik esnasında sermaye, bilgi ve teknolojik hareketlerin Avrupa içerisinde yönetilmesi ve yönlendirilmesi demektir. AB içerisinde ulaştırma, ülkeler, tüm bölgeler, adalar, ve hatta kırsal alanlarda dahi yönetilmesi bir fenomene olan modern toplumun ihtiyaçlarını karşılamak adına zorluk taşıyan bir işidir.

Bu kapsamda, Trans-Avrupa taşımacılık bağlantılarının ulusal taşımacılık ağları ile birbirine bağlanması ve ortak operasyonu açık ve rekabetçi bir pazarda anahtar rolü taşıyan bir kavramdır. AB taşımacılık politikası gelecekteki ortak taşımacılık politikalarının geliştirilmesi ve idaresi, daha güvenli, birbiriyle uyumlu olarak hayat kalitesinin yükseltilmesi ve sürdürülebilir bir insan ve yolcu taşımaya yönelik politikaların desteklenmesini içermektedir. Aşağıda tüm taşımacılık modlarına göre hedeflenen gelecekteki çalışmalar şu kriterleri kapsayacaktır:

Toplu taşımacılık; entegre edilmiş hatların ihtiyaçlarının belirlenmesi, pilot uygulamaların yapılması, yeni teknoloji kullanımının değerlendirilmesi, kuralların konulması ve operasyonel zorlukların tespiti,

Hava taşımacılığı; kullanılan havayolu güzergahlarında ve hava alanlarında tıkanıklığın azaltılması, can güvenliğinin artırılması, çevreye verilen zararın azaltılması,

Kentsel taşımacılık; sıkışıklık ve enerji tüketiminin azaltılması, değişik taşımacılık modları arasında dengenin kurulması,

Deniz taşımacılığı; "short sea transportation", kısa mesafeli deniz taşımacılığının teşvik edilmesi, kara, nehir, ve deniz taşımacılığının birbiri ile uyumlu bir biçimde entegre olması, ve bağlantılarının kurulması, yeni liman aktivitelerini geliştirmeye yönelik tedbirlerin artırılması, ve verimli trafik yönetim sistemlerinin uygulanması,

Karayolu taşımacılığı; karayollarında güvenliğin sağlanmasına yönelik uygun modellerin ve ortak politikaların hayata geçirilmesi; yaya ve bisikletlilerin güvenliğinin sağlanması, vs.

Demiryolu taşımacılığının ve hızlı trenlerin desteklenmesi, operasyonel zorlukların tespiti.

## **2. AVRUPA BİRLİĞİ DENİZ ULAŞTIRMASI POLİTİKALARI**

### **2.1. Hizmet Sunumu Serbestisi ve Kabotaj Kanunu**

Ülkemiz, dünya konjonktörü içerisindeki yerini daha da belirginleştirmek için yoğun çabalar içerisinde. Özellikle dünyanın en büyük dış ticaret hacmine sahip Avrupa Birliği'ne tam üyelik konusunda 1963 senesinden bu yana dek süren politik faaliyetler devam etmektedir.

AB uzun yıllar Denizcilik konusunda ortak bir politika çabası içinde olmamıştır. 1957-1977 yılları arasında bu konuda hiçbir yönerge hazırlamamıştır. Ancak 1977-1985 yılları arasında, deniz taşımacılığı konusunda ilk politikaları oluşturma yoluna gitmiştir [1]. Bunlar serbest dolaşım hakkı, deniz taşıma şirketleri arasında rekabeti teşvik, emniyet ve deniz kirliliği açısından alınan önlemler, gemi inşasına sağlanan sübvansiyon gibi konuları içermektedir.

Ancak deniz ulaştırması konusunda ilk karar 1986 tarihinde 4055/86 sayılı Konsey Yönetmeliği ile Üye Ülkeler arasında ve Üye Ülkelerle üçüncü ülkeler arasında hizmet sunumu serbestisi ilkesinin uygulanmasına ilişkin alınmıştır. Yönetmelik, deniz taşımacılığı alanında hizmet serbestisinin uygulanmasının şartlarını tespit etmekte bu serbestiden yararlanacakların listesini yapmakta ve üye ülkelerin yükümlülüklerini belirtmektedir [2]. Yeni önerilerle bu konsey kararı iyice genişletilerek, konsey tarafından bir paket haline getirilmiştir.

Yukarıda atıf edilen 1986 tarihinde konsey tarafından kabul edilen dört yönetmelikle hizmet sunumu serbestisi politikaları hukuki çerçevesine kavuşmuştur. Bu yönergeler şu şekilde özetlenebilir [3]:

a) Hizmet sunumu serbestisi b) Rekabet kurallarının yer alması c) Haksız fiyatlandırmanın önlenmesi d) Açık deniz taşımacılığında yüklere serbest giriş sağlamak için koordineli eylem.

Yukarıda atıf edilen 4056/ 86 sayılı Konsey Tüzüğü ile serbest rekabeti engelleyecek, sınırlayacak veya bozacak başka bir ticari tarafı egemen hale getirecek anlaşma ve uygulamalar yasaklanmaktadır. Avrupa Birliği Konsey Tüzüğü deniz taşımacılık hizmetlerini düzenlerken üye ülkeler arasında iç pazar bakımından da lüzumlu deniz taşımacılığı düzenlemeleri yapmıştır. Buna bağlı olarak iç pazarda yüklerin, hizmetlerin ve sermayenin dolaşımı serbest hale getirilecektir. Bu maksatla 7 Aralık 1992 tarihinde yürürlüğe giren konsey tüzüğü No.3577/92 (maritime cabotage)

ile deniz taşımacılığı ile iç pazarda yüklerin, kişilerin, hizmetlerin, sermayenin serbest dolaşımının sağlanması hedeflenmiştir [4].

Türkiye Avrupa Birliği'ne girdiği takdirde başta 815 sayılı Kabotaj Kanunu olmak üzere deniz ticareti ile ilişkili diğer kanun ve yönetmeliklerde gerekli uyum çalışmaları yapılmalıdır.

Deniz kabotajı ile ilgili iki yılda bir yayınlanan raporunda Birliğin, Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı (Short Sea Shipping) ile ilgili görüşleri şöyledir: Avrupa Birliği'nde limanlar ve üye devletler arasında yapılan kısa mesafe deniz taşımacılığının klasik manadaki ağır yapısından kurtularak modern ve dinamik hale dönüşmesi gerekmektedir. Bu husus kapıdan kapıya taşıma zincirinden oluşan lojistik anlayışıyla gerçekleştirilmelidir [5].

AB üyesi ülkeler arası iç piyasada deniz taşımacılık hizmetlerine getirilen serbestinin bazı istisnaları 1999 yılı başında kaldırılmıştır. 1.1. 1999 itibarıyla düzenli hat yolcu ve feribot taşımacılığı ile güneydeki AB ülkelerinin ada kabotajları Avrupa Birliği'nin diğer ülkelerinin bayraklarını taşıyan gemilere karşı kalkmaktadır. Bu durumda Avrupa Birliği'nde tek istisna Yunanistan'da küçük gemilerle yapılan yük taşımacılığı ve düzenli hat yolcu ve feribot taşımacılığına tanınan geçici kabotaj istisnasıdır.

Avrupa Birliği kısa mesafe taşımacılığının geliştirilmesi konusu geçen yıl politika gündeminin üst sıralarında yer almış, kısa bir zaman önce Ulaştırma Konseyi gayri resmi olarak çok modlu (Multimodel) taşımacılığın gelişimini tam olarak desteklediğini açıklaması, bu tip taşımacılığın gerçekte geniş çapta uygulandığının bir göstergesi olmuştur. Denizyolu ile gerçekleştirilen çok modlu taşıma günümüzde AB taşımacılığının ana unsurudur ve yıllar süren bir gelişimin tecrübesi üzerine inşa edildiğinden, Avrupa'nın bizzat başrolde olduğu global ticaretin amacına zarar verebilecek bölgesel girişimlerden kaçınılmasına özen gösterilmektedir. Kısa mesafeli taşımacılıkta işlerlik sağlayan (Short sea promotion centers) en son İngiltere'de olmak üzere bütün Avrupa'da tesis edilmiştir. Söz konusu tesisler kısa mesafeli deniz taşımacılığında teşvik ve iletişim olgularının temel merkezi olarak hizmet vermektedir. Elektronik şebeke sistemi, görüşmelerin gerçekleşmesine ve bilgi alışverişine yardımcı olmaktadır. İkinci hedef olarak bütün Avrupa'da kısa mesafeli taşımacılıkta hizmet veren firmaları kapsayan bir bilgi bankası yaratılması öngörülmektedir. Danimarka, Fransa, Hollanda ve İtalya'da dökme yük hizmetlerini de kapsayan sistemin ilk örnekleri Temmuz 2002 tarihinde kurulmuş durumdadır [6].

## **2.2. Çevre ve Güvenlikle İlgili Önlemlerin Alınması**

Deniz güvenliği halihazırda deniz taşımacılığı alanında AB'nin birinci önceliği durumundadır.

Mevcut mevzuat, yolcuların, mürettebatın, ve çevrenin korunması ile ilgili oldukça kapsamlı bir çerçeve oluşturmaktadır. AB mevzuatı tehlikeli ve kirletici madde taşıyan gemiler, klas kuruluşları, denizcilerin eğitimleri, dökme yük elleçlenmesindeki emniyet kuralları, ro/ro ve yolcu gemilerinin emniyeti gibi konular ile ilgili şartları belirlemiştir.

Avrupa denizcilik sektörü Erika olayını takiben alınan önlemlerin uluslararası kabul edilen standartlar ölçüsünde hem tutarlı hem de pratik olmasını sağlamaya yönelik çalışmalarını sürdürmüş, 1999 Aralık ayında Fransa kıyılarında yaşanan Erika faciasından günümüze kadar geçen 16 aylık süreç, Avrupa Birliği bünyesine hukuksal açıdan yoğun bir faaliyet dönemine sahne olmuştur. Bu kısa süre içerisinde ana

bölgeleri aşağıda açıklanan beş kanun üye ülkelerin tümü tarafından desteklenmiş ve kabul edilmiştir.

Limanlarda kontrollerin artırılması: Liman Devleti Kontrolleri'nin sıkı bir şekilde uygulanması ve standartların altındaki gemilerin Komisyon tarafından yayınlanan Kara Liste'ye alınarak, Avrupa Birliği'ne bağlı limanlara girişlerinin men edilmesi yönünde, 2001 Aralık ayından itibaren varolan kontrolleri gözle görülür bir şekilde arttırmaya yönelik olarak kabul edilen direktif memnuniyetle karşılanmıştır. Kontrollerin artması ile denetleyici sayısı da önemli ölçüde arttırılacaktır.

Klas Kuruluşları'nın denetlenmesi: Deniz güvenliğinde kritik bir rol oynayan Klas Kuruluşları'nın aktivitelerinin daha fazla denetlenmesine olanak veren direktif Aralık ayında kabul edilmiştir. Fransa'nın Atlantik kıyılarında 12 Aralık 1999 meydana gelen Erika kazası sonucu tankerin yükünden oluşan kirlilik geniş bir sahile yayılmış ve ilgili olay sonucu Erika II paketi diye adlandırılan bir paket oluşturulmuştur. Avrupa Denizcilik Güvenliği Ajansı; Erika II tekliflerinin bir parçası olarak Haziran ayında Avrupa Denizcilik Güvenlik Ajansının kurulmasına ilişkin bir direktif kabul edilmiştir. Ajans Özellikle güvenlik standartlarının uygulanmasını gözlemlemek amacıyla kurulmuştur.

Gemilerin rapor edilmesi ve izlenmesi: Erika II paketinin beşinci unsuru Birlik gemi trafiğini izleme ve bilgi sistemi oluşturmaya yönelik bir direktiftir. Bir gemi belirleme sisteminin ( Vessel Notification System) tesisi ile üye ülke sahillerinde olası kazalar ve çevre kirliliği konularında daha aktif hareket edilmesini amaçlamaktadır. Bilgi sistemi ise kötü hava koşullarında gemilerin limanı terk etmesinin engellenmesi, acil durumlarda gemilerin sığınması için gerekli yerlerin tesis edilmesi ve tehlikeli yükler hakkında bilgi aktarımı konularını içermektedir.

Yolcu güvenliği: Haziran ayında üye ülkeler bayrak ayırımı yapmaksızın AB ülkeleri arasında uluslararası taşımacılık yapan, tüm Ro-Ro yolcu gemilerinde spesifik stabilite gereksinimlerinin uygulanması ile ilgili bir anlaşma teklifini kabul etmişlerdir. 1996 yılında yedi AB üyesi ülkenin gerçekleştirdiği Stokholm Anlaşması'nın (The Stockholm Agreement) bir devamı niteliğindeki Anlaşma, Ekim 2004 yılından sonra inşa edilen bu tip bütün gemilere uygulanacaktır. Bu tarihten önce inşa edilen gemiler için uyum süreci 2010 yılına kadardır. Üye ülkeler keza, 2004 yılı Ekim ayından sonra inşa edilecek belli kategorideki gemilere kadar iç sularda sefer yapan bütün gemilerde güvenliği geliştirmek üzere, Stokholm Anlaşması'nı genişletmek konusunda mutabık kalmışlardır. 11 Eylül terör olaylarından sonra denizcilik zincirinde emniyet tedbirleri, yükler, gemiler, limanlar ve gemi adamları da dahil olmak üzere önemli ölçüde arttırılmıştır. IMO nezdinde görüşülen emniyet tedbirleri Mayıs 2002'de açıklanmıştır. ESPO ( European Sea Ports Association) ve FEPOR ( Federation of European Private Port Operators) Komisyon ve üye ülkelerle son gelişmeleri gözden geçirmek ve IMO'da gelecekte görüşülecek konular hakkında işbirliği yapmak üzere gerçekleştirilen görüşmelerde yer almışlardır. Güvenlik ölçütlerinin uluslar arası bazda alınması ve bölgesel tedbirlerden kaçınılması benimsenmiştir. Limanlarda güvenliğin sağlanması için çok taraflı kriterlerin gerekli olduğu değerlendirilmiş, güvenlik önlemlerinin desteklenmesine rağmen denizcilik sektörüne adli kurumlar ve polislin etkin bir pozisyonda görevlendirilmesi gerektiği önemle belirtilmiştir.

Çevre Kirliliği: Avrupa Parlemontosu ve Konseyi gelecekte olabilecek çevre kirliliğini önleme ve restore etme konusunda tankerlerden kaynaklanan petrol kirliliğinin ortaya çıkardığı zarardan doğan sorumluluk ve zararın tazminine ilişkin mevcut uluslararası rejimi tamamlayıcı nitelikte bir Avrupa Fonu (COPE) tesis

edilmesini öngörmektedir. Cope Fonu yalnızca yetersiz tazminat limitleri nedeni ile uluslararası rejim çerçevesinde tam bir tazmin imkanına kavuşamayan ancak iddiaaları haklı kabul edilen madurların tazmin edilmesini amaçlamaktadır. Üye ülkeler arasındaki görüşmeler çevre mesuliyetini kapsayan sigorta konularının caydırıcı veya etkileyici olup olmadığı üzerine odaklanmıştır. Keza kirleticinin belirlenmediği veya hariç tutulduğu durumlarda önleyici ve restore edici önlemlerin durumu da ele alınmıştır. Avrupa Parlamentosu söz konusu teklifi sonbaharda görüşecektir.

### **2.3. İç Su Yollarında Ulaşım ve Seyir Kurallarının Belirlenmesi**

Özellikle Avrupa Kıtası'nda yoğun bir ulaşım biçimi olarak kullanılan iç su yollarındaki ulaşım ve seyir kurallarının belirlenmesi amacı ile AB Komisyonu 3 temel konu hakkında karar almıştır:

- a) Ulusal ve uluslararası iç su yollarında yük taşımacılığı yapan gemilerin kullanım hakları ve bu gemilerin kullanımında gerekli olan diploma sertifika ve diğer formal yeterliliklerin karşılıklı olarak tanınması. Bu amaçla profesyonel yeterlik koşullarının hangi şartlar altında sağlanacağı veya sağlanamayacağı; sağlanamama durumunda hangi gerekçeler ile tekrar başvurulabileceği gibi konular belirlenmiştir[7].
- b) Topluluk filosu kapasitesinin oluşturulması için iç su yolları taşımacılığında yapısal (teknolojik) gelişmeler belirlenmiştir. Bundan amaç filo kapasitesini azaltmak veya filo kapasite fazlalığına engel olmaktır. Ancak bu yapısal gelişmelerden muaf tutulan bazı gemiler vardır. Örneğin, sadece ulusal içsularda çalışan gemiler, sadece malzeme stoklayanlar, tarama ekipmanları, ticari amaç gütmeyen, kamu amaçlı gemiler vs. gibi. Başka ülkelerden gemi ithali de belli koşullara bağlanmıştır. AB ülkeleri filo kapasitesini kontrol altında tutabilmek amacı ile bir fon oluşturmuşlardır [8].
- c) AB ülkeleri arasında yük ve yolcu taşımacılığı serbestisinin düzenlenmesi. Ayrıca topluluk ülkelerinde ikamet etmeyenlerin yük ve yolcu taşıyabilme hakları ile ilgili düzenlemeler yapılmıştır. [8]

### **2.4. Limanlar ile ilgili ortak altyapı ve kalite kurallarının konması, liman hizmetlerine serbest ulaşım ilkesi,alma tesislerinin oluşturulması**

Deniz Taşımacılığı Avrupa Birliği'nin sürdürülebilir taşımacılık politikaları arasında temel oluşturmaktadır. Özellikle Avrupa Birliği'nin kısa mesafe taşımacılığının geliştirilmesi çok Modlu taşımacılığın geliştirilmesi anlamına geleceği için limanların önceliği ve önemi iyice ortaya çıkmış durumdadır. Avrupa Birliği ülkeleri bünyesinde irili ufaklı 600 liman vardır. Bazı tahminlere göre bu limanlardaki deniz trafiği 2010 yılına kadar %20 artacaktır [9].

Avrupa Birliği Liman Politikalarının 4 ekseni vardır:

- a) Liman altyapısının ve uzantılarının geliştirilmesi ve modernizasyonu, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağına(TINA: Trans-European Transport Network) katılımlarının sağlanması [10],
- b) Kalite kurallarının konması,
- c) Liman hizmetlerine serbest ulaşım ilkesi
- d) Alma tesislerinin oluşturulması,

AB Komisyonu 1997 tarihinde yayınladığı Green Paper' da ilk defa olarak limanlar ile ortak bir politika oluşturmağa gitmiş ve limanların etkinliğini arttırmayı, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağına entegrasyonunu ve rekabet kurallarını bu sektörde de işletmeyi hedeflemiştir [11]. Limanlar Avrupa Birliği içinde üçüncü ülkeler ile yapılan ticaretin %90'ını ve AB içi trafiğin %30'unu oluşturmaktadır ve yılda 200 milyondan fazla yolcuya hizmet vermektedir.

Limanların özelleştirilmesi Avrupa birliği için ana konudur. Avrupa Birliği Genişleme Komisyonu-Teknik Yardım ve Bilgi Danışma Bürosu (TAIEX), Avrupa Birliği Genişleme Komisyonu-Enerji ve Ulaştırma Genel Müdürlüğü ile Avrupa Limanlar Birliği (ESPO) tarafından 17 Ekim 2002 tarihinde Polonya/ Gdansk'da, Avrupa Birliği'nin limanlara yönelik politikası ve yönetmeliğin uygulanması esnasında karşılaşılabilecek zorlukların değerlendirilmesi konulu bir toplantı gerçekleştirilmiştir.

Avrupa Birliği limanlardaki faaliyetler ile ilgili rekabet ve antitröst kuralları en önemli konular olarak ele alınmaktadır. Bunun yanı sıra AB yasaları kapsamında, "malların serbest dolaşımı", "dış ilişkiler" ve "rekabet" ile ilgili kurallarının da limanlardaki "hizmet serbestiyeti" kuralları kadar önemli olduğu vurgulanmaktadır. Kuralların gerçekleşme nedenleri arasında, "Liman Hizmetlerindeki Verimsizlik", "Fiyat Politikaları", "Devlet Yardımları" gibi faktörlerin rolü bulunmasına rağmen, ağırlık "Rekabet ve "Antitröst" kuralları üzerinde odaklanmaktadır. Bunların yanında söz konusu kuralların oluşturulmasında, çevre, kurumsallaşma serbestiyeti, hizmet serbestiyeti, ayrımcılık, istihdam, kamu yararı, denizde emniyet, Liman Devleti Kontrolü ve ulaştırma ile ilgili genel kuralları da göz önünde bulundurulmuştur.

AB Komisyonu'nca Şubat 2001 yılında bir "Liman Hizmetleri Yönetmeliği" teklifi hazırlanmıştır. AB Liman Yasaları, Green Paper'ın temel ilkeleri arasında olan limanların ve hizmetlerin liberalizasyonu ile mevzuatların yeniden düzenlenmesi üzerine yoğunlaşmış, bununla beraber üye ülkelerin elinde bulunan yetkilerin hiçbir zaman tamamen Birlik'e devredilmeyeceği hususu vurgulanmıştır. Kullanıcılarının limanlarla olan ilişkilerinin geliştirilmesinin sağlanmasının yanında, limanlardaki verimsizlik, emniyet, bayrak ayrımı, pahalılık gibi sorunlara çözüm bulunması konuları da AB'nin birinci derecede ilgi alanına girmektedir. Komisyonun diğer bir hedefi de limanlardaki verimi yükseltmektir.

Şubat 2001 yılında hazırlanan Limanlar Yönetmeliği'nin ana hatları Avrupa Parlamentosu ile Avrupa Konseyi tarafından henüz ortak bir metinde uzlaşma sağlanmaması nedeniyle Taslak şeklindedir. Taslak yönetmeliğin benimsediği hususlar,

- Limanlarda Devlet hakimiyetini azaltarak özelleşmenin teşvik edilmesi.
- Mevzuatların şeffaf, eşitlik ilkesini benimsemiş ve objektif olması,
- Rekabete açık olması, ancak emniyet ve çevreye önem verilmesi

olarak özetlenebilir. Yönetmelikte yer alan bazı önemli hususlar, Yıllık 1,5 milyon ton üstünde kargo elleçlenmesi veya 200 bin yolcu trafiği olan limanları kapsayacak liman işletmelerinin tatmin edici bir kaliteyi yakalaması, belirli şartlar (emniyet, yer ve kapasite yetmezliği gibi) haricinde, hizmet veren firma sayısı kısıtlanmaması ve seçimlerinin şeffaf olması, yatırım yapmış olanlara, yatırım miktarına göre 10, 15, 36 yıl gibi süreler verilebilmesidir. Özellikle "From Road to Sea" anlayışı çerçevesinde karayolundan deniz yoluna entegrasyon tartışmaları kapsamında, gümrük işlemlerinin artık tüm Avrupa limanlarında son derece uygun fiyatlarla halledilebilir hale gelmesinin

vazgeçilmez bir gereksinim olduğu vurgulanmıştır. Ro/Ro firmaları gibi kullanıcılarının kendi hizmetlerini verebilmelerine olanak tanınması da söz konusudur.

AB Sözleşmesi'nin Devlet Yardımı Kuralları'nın limanlara da uygulanacağı Komisyon tarafından açıklanmış olmasına rağmen üye ülkelerde devletler tarafından limanların altyapılarına yönelik önemli kaynak aktarımı olmaktadır. Sözleşmenin 87. ve 88. Maddeleri, devlet kaynaklarının transferi, ekonomik avantaj sağlama, seçici davranma ve diğer üye ülkelerle olan ticarete rekabeti etkileme gibi kriterlerle belirlenen devlet yardımlarının, genelde serbest piyasa koşullarına aykırı olması nedeniyle üye ülkelerde yasaklamaktadır. Ancak bazı durumlarda, kalkınmaya muhtaç bölgelere yapılacak yardımlar ile kültür ve tarihi mirasın korunması için yapılacak yardımlar ve AB'nin genel ekonomik yararına veya genel ulaştırma sisteminin gelişmesine yönelik yardımlar komisyonun onayı alınmak şartıyla yapılabilmektedir.

**Limanlarda Kalite Standartlarının Oluşturulması:** Limanlarda verilen hizmetler liman kullanıcılarına ticari olarak sunulan bir hizmettir. Komisyon limanlarda verilen hizmetlerin geliştirilmesini amaçlayan bir önlem paketini 2001 yılında kabul etmiştir. Bu çerçevede liman hizmetlerinin takviye edilmesi gerekmektedir. Burada sunulan önerilerin kabul edilmesi durumunda gemilere sunulan hizmetlerdeki(elleçleme,kılavuzluk, demirleme, vs.)deki gevşek kurallar zorunlu hale getirilecektir.

### **3. PAN-AVRUPA KORIDORLARI**

1992 yılında geliştirilen ve 1996 da resmi olarak kabul edilen Trans-Avrupa Ulaşım ağına ilave olarak, 1994 de Girit'de ve 1997'de Helsinki'de 10 Pan-Avrupa Koridoru geliştirilmiştir. Bu koridorlardan Koridor IV ve Koridor VII Türkiye'yi ilgilendirmektedir: Pan-Avrupa Koridorları şu şekildedir.

**Koridor I:** Baltık(445 km.karayolu ve 550 km.karayolu-demiryolu), Helsinki, Tallin Riga, Varşova, Kalıngrad;

**Koridor II:** Büyük kısmı Berlin, Varşova, Minsk, Moskova hattına paralel olan 1830 km. karayolu ve demiryolu;

**Koridor III:** Büyük kısmı Berlin, Dresden, Krakov ve Kiev hattına paralel olan 1640 km. karayolu ve demiryolu;

**Koridor IV:** AB- Güney Doğu Avrupa ulaşımını sağlayan (Karayolu, demiryolu, Tuna, feribot, havaalanı ve limanlar) bu koridor 3.258 km. olup şu şehirleri ve limanları kapsamaktadır: Berlin, Dresden, Prag, Viyana, Bratislava, Budapeşte, Bükreş, Köstence, Sofya, Selanik, İstanbul;

**Koridor V:** Venedik, Trieste, Ljubljana, Budapeşte, Kiev, Bratislava, Zagreb, Sarayova'yı kapsayan 1600 km. karayolu ve demiryolu;

**Koridor VI :** Gdansk, Varşova, Zilina, Ostrava'yı kapsayan 1800 km.lik karayolu ve demiryolu;

**Koridor VII:** Tuna nehri yolu ile Almanya-Karadeniz ulaşımının sağlanması amaçlanmaktadır.

**Koridor VIII:** 1300 km. karayolu, demiryolu ve Durres limanını kapsayan Durres, Tırana, Skopie, Bitola, Sofia, Burgas, Varna;

**Koridor IX :** Helsinki, St.Petersburg, Moskova, Kiev, Odessa, Bükreş, Kaaunas, Minsk, Alexandropolis'i kapsayan 6500 km. uzunluğunda karayolu, demiryolu, liman hattı;

**Koridor X:** Salzburg, Graz, Belgrad, Skopie, Budapeşte, Sofya, Egnita'yı kapsayan 2360 km. karayolu,demiryolu;



Bu projelerin gerçekleşmesi halinde İstanbul Limanı ve Karadeniz limanları, hatta marinalar önem kazanacaktır. Öte yandan komisyonun Kasım 2001 tarihli raporunda Türkiye'nin Pan-Avrupa Ulaşım koridorları ile ilgili aktif katılım gösterdiği ve Temmuz 1999 dan itibaren oturum başkanlığını sürdürdüğü belirtilmiştir.

**TRACECA Projesi:** 1993 de Brüksel'de başlatılan bu proje kapsamında Avrupa-Kafkasya-Asya arasında Ulaşım Koridoru öngörülmüştür. Bu kapsama dahil olan alanlar Avrupa-Karadeniz-Kafkaslar-Hazar Denizi-Orta Asya olmaktadır. Eski ipek yolunun canlandırılması olarak düşünülen bu ulaşım koridoru anlaşmasına ülkemiz de taraftır. Bu ülkelerin karayolu, demiryolu ve liman altyapıları ve eğitim için de çeşitli fonlar ihdas edilmiş olup halen Türkmenistan karayolu yapımı, Bakü Liman rehabilitasyonu, Türkmenbaşı Liman rehabilitasyonu ve Ermenistan karayolları rehabilitasyonu bu proje kapsamında finanse edilmektedir.

#### **4. SONUÇ: TÜRKİYE'NİN DENİZ ULAŞTIRMASININ AB AÇISINDAN KONUMU VE TÜRKİYE'NİN ENTEGRASYONU**

Türkiye'nin AB tarafından deniz ulaştırması konusunda değerlendirilmesi şu şekildedir [12]:

"Türkiye Pan-Avrupa, özellikle Karadeniz ulaşım koridorları ile ilgili faaliyetlere aktif bir katılım göstermiştir.

Ancak kabotaj konusunda hiçbir ilerleme kaydedilmemiştir. Kıyı ticaretini sadece Türk Bayraklı gemiler yapabilmektedir. Emniyetli yük taşımacılığı konusunda ise AB Filosu ile kıyaslandığında Türk Filosunun ciddi bir eksiklik içinde olduğu göze çarpmaktadır. İstatistiksel olarak Türk Bayraklı gemilerin AB limanlarında alıkonma oranı çok yüksektir. Türk tarafının emniyetli taşımacılıkla ilgili aldığı yapısal ve kapsamlı hemen hemen hiç bir tedbir yoktur. Aldığı tedbirler sadece petrol taşımacılığı ile ilgilidir. Türkiye'nin denizcilik idaresini geliştirerek bir an önce Türk gemilerin emniyetli taşımacılık kaydını yükseltmesi gerekmektedir. Bir an önce "port state" kurallarının uygulanıp uygulanmadığını teftiş edebilecek eğitilmiş personel yetiştirmesi lazımdır. Hepsinden önemlisi AB ulaştırma politikasını adapte edebilecek idari kapasiteye sahip olması lazımdır."

Öte yandan Türkiye'nin deniz ulaştırması konularına bakış açısı ve yapılması gerekli olan hususlar şu şekildedir:

- Filomuzdaki yaşlı gemilerin yeni gemilerle değiştirilebilmesi ve filoya yeni kapasite kazandırılması için fon yaratılması, bu yolla filomuzun ulusal yükleri taşıyabilecek, uluslararası navlun pazarlarında rekabet gücüne kavuşabilecektir,
- İç taşımacılığın Denizyolu ile yapılmasının teşvik edilmesi,
- Limanlarımızın denizcilik sektörünün ticaretine ihtiyaç verecek şekilde kendilerini yönlendirmeleri ve geliştirmeleri. Bu amaçla yapılan özelleştirme çalışmalarının dikkatle yapılması,
- Liman hizmetlerinin etkinliğini ve verimliliğini arttırabilmek için modern işletme tekniklerini ve teknolojileri uygulamak. Bu amaçla bir çok AB ülkesinde ve limancılıkta ileri gitmiş ülkelerde olduğu gibi Liman Eğitim Merkezleri (Port Training Center) kurmak. Bu merkezlerde çeşitli kısa ve uzun kurslarla orta kesim yöneticiler, işletmeciler ve ekipman operatörleri yetiştirmek,
- Piyasa ekonomisi şartlarına uygun esnek bir tarife yapısı oluşturmak,

- Son 20 yıldır taşımacılık konteyner taşımacılığı şekline hızla dönmüşmektedir. Ayrıca, konteynerleşme , çok yoğun makinalaşma ve çalışma prosedürlerinde değişiklik gerektirmektedir.Bu amaçla limanlarımızda özellikle elektronik bilgi akışı ve etkin mekanizasyon önlemleri alınmalıdır.
- 11 eylül saldırıları sonrasında, olabilecek terörist saldırılara ve emniyet tehditlerine karşı IMO'nun hazırladığı gemi ve liman tesisleri için hazırladığı ve 2004 yılında yürürlüğe girmesi beklenen uluslararası Emniyet Kod'unu (Uluslararası Gemi Ve Liman Tesisi Emniyet Kodu. International Ship And Port Facility Security Code - ISPC- adapte edilmelidir. Yeni Kod gemi, liman tesisleri ve gemi şirketlerine çeşitli sorumluluklar getirmektedir., kod ile ilgili en göze çarpan uygulamalar, gemi ve liman tesisleri için emniyet değerlendirmesi yapılp Gemi ve Liman Tesisi Emniyet Planları oluşturulması ve bunların idare veya yetkilendireceği bir emniyet kurumu tarafından onaylanması, gemi ve liman tesisleri ve şirketler için bir emniyet görevlisi atanması ve bu görevlilerin emniyet planlarının uygulanmasından sorumlu olması, aynı zamanda limana yanaşan veya limanda bulunan gemilerle liman tesisi arasındaki işbirliğinin ve ortak çalışma koşullarının sağlanması, liman tesisleri ve gemiler için risk ve emniyet tehditleri dikkate alınarak 1 den 3 e kadar emniyet seviyeleri belirlenmesi ve emniyet tedbirlerinin bunlara göre alınması olarak sırlanabilir.

#### **KAYNAKLAR**

1. Hart, P. ve diğerleri, (1993) "Shipping Policy in the European Community, Institute of Marine Studies, Ashgate Publishing Ltd., England
2. Avrupa Birliği Resmi Dergisi, (1986), L 378
3. Paixao, A. C. ve Marlow, P.B. , (2001) "A Review of the European Union Shipping Policy", Maritime Policy and Management, vol.28, no.2, ss.187-198
4. Avrupa Birliği Resmi Dergisi, (1992), 3577/92
5. Deniz Sektörü Raporu, (2003), Deniz Ticaret Odası, İstanbul
6. İnternet Sitesi ,[www.shortsea.info](http://www.shortsea.info)
7. AB Resmi Gazetesi, (1987), L 322
8. AB Resmi Gazetesi, (1996), L 175
9. Charlier, J.J.and Ridolfi, G.,(1994) "Intermodal Transportation in Europe: of Modes,Corridors and Nodes", Maritime Policy and Management vol.21, no.3, pp.237-250
10. Pallis, A., Athanasios, (1997) " Towards a Common Ports Policy ? EU Proposals and the Ports Industry's Perceptions", Maritime Policy and Management vol.24, no.4, pp.365-380
11. AB Komisyonu, (1997), Green Paper
12. Komisyon Raporu, (2000,2001,2002), (AB Resmi Dergisinde Basılmamış)