

Dünden Bu Güne Kabotaj ve Türk Denizciliğindeki Yeni İvmelenmeler

Yrd.Doç.Dr. Ahmet FİDAN

Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi
Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölüm Başkanı
ahmet@ahmetfidan.com

ÖZET:

Egemenlik olgusunu, sadece kara parçaları üzerinde veya bir devletin toprakları üzerinde algılamak en büyük yanılgıdır. Tarihten bu güne, özellikle su yolu taşımacılığının ülkeler arası yapılmaya başlanmasından bu yana karalarda olduğu gibi, egemenlik mücadelesi için büyük savaşlar denizde de olmuştur. Hatta hem dünya hem Türk tarihi, deniz savaşlarıyla doludur.

Egemenlik olgusunun sadece karasal değil yer yüzü üzerinde uluslar arası sözleşmelerle kabul edilen dünya sınırları kapsamında ele alınmasının bir sonucu olarak denize kıyısı olan ülkelerin kendi karasularında ticaret ve seyrüsefer yapabilme / yaptırabilme ayrıcalığına ya da hakkına kabotaj diyebiliriz.

Çalışmamızda, önce kabotaj hakkında genel değerlendirmelerde bulunulduktan sonra, sadece Türkiye'deki değil dünya üzerindeki kabotaj hakkı ve ivmelenmeleri konusuna değinilecek ve buna ilişkin tespit ve önerilerde bulunulacaktır.

Anahtar Kelimeler: Türk Denizciliği, Kabotaj, Eksen Kayması, Egemenlik, Egemenlik Hakkı

1. Bir Temmuz ve Kabotaj

Bir Temmuz, 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Antlaşmasınının 28. Maddesi gereğince, kaldırılması gereken kapitülasyonlar 19/4/1926 tarihli ve 815 sayılı Kabotaj Kanununun, tam / gerçek adıyla "Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) Ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcra San'at Ve Ticaret Hakkında Kanun" un kabul edilmesinin ardından yürürlüğe

girisinin yıl dönümüdür. Yani karasularımızdaki yabancı ayrıcalıkların kaldırılıp Türk devleti hakimiyetiyle bu imtiyazın Türklere verilmesinin yasal zemine kavuştuğu tarihtir.

2. Kabotaj Kavramı

Kabotaj: Bir devletin, kıyılarındaki limanlar arasında yapılan deniz taşımacılığı hakkının yalnız kendi bayrağını taşıyan gemilere tanınması hakkıdır. Başka bir deyişle Kabotaj: Bir devletin gölleri, nehirleri, karasuları içine kalan denizleri Ülkemizde cumhuriyetten önce ticaretin çoğunluğu gayrimüslimlerin elinde olmasından sebep onlar tarafından yönetiliyordu. Ticari amaçlarla deniz yoluyla ülkemize gelen Avrupa devletleri ülkemizde denizcilik alanındaki limancılık, yükleme, boşaltma, yakıt su kumanya ikmal, romörkör, onarım gibi hizmet ve faaliyetlerimizi yetersiz buluyorlardı. Denizcilik konusunda yetişmiş yeteri miktarda uzman ve zanaatkarımız bulunmuyordu.



1 Temmuz 1926'da Kabotaj Kanunu çıkarılarak yürürlüğe giren ve “Kabotaj Kanunu” olarak da anılan bu kanun Türk denizciliği için gerçek bir dönüm noktası olmuş ve Türk kıyılarında deniz taşımacılığı, limanlar yükleme, gemi işlemciliği ve taşımacılığı Türk vatandaşlarına ve Türk

gemilerine verilmiştir.

Böylece, kabotaj hakkının Türkiye'ye geçişi, ilk kez 1 Temmuz 1935'te “Denizcilik Bayramı”, 1 Temmuz 1939'da ilk kez “Kabotaj ve Denizcilik Bayramı” olarak kutlandı.

Bu tarih, Lozanın denizlere yansıtılması, bağımsızlığımızın ve egemenliğimizin denizlerdeki tescili, Cumhuriyet sonrası, denizciliğimizin gelişmesine yönelik ilk yasal dayanaktır. Bugün, bu hukuksal düzenlemenin kabul edilmesinin 88. Yıldönümüdür.

Kabotaj, Türk Denizciliği açısından Cumhuriyetin ilanından sonra elde edilen stratejik ağırlıklı çok önemli bir kazanım olsa da, bu güne kadar gerek hukuksal açıdan gerekse ekonomik dinamikler açısından hala kabını dolduramamıştır.

3. Dünden Bu Güne Türk Denizciliği

Türklerde denizcilik Selçuklular döneminde başladı. Önemli adaları kuşatmak için güçlü donanmalar kurma ihtiyacı hissedildi. Fethettikleri adalarda tersaneler yapmaya başladılar. Selçukluların ardından Aydınoğulları denize çıkışı Umur Bey zamanında gerçekleşmiştir. Denizcilik alanında en güçlü ülke Osmanlılardı. Bu ilerleme on altıncı asıra tekabül eder. Öyle ki Avrupa'nın Birleşik donanmasını tek başına yok etme gücüne sahipti. Avrupanın sipariş ettikleri savaş ve ticaret gemileri de Osmanlılar yapıyordu.

Dünyanın en büyük tersaneleri İstanbul Haliç ve Gelibolu'daki tersanelerdi. Deniz ticaretinde tanınmış bir ülke olan Venediklilerin bile sipariş ettiği gemiyi Türk mühendislerinin gerçekleştirmiş olduğu planlarla bu tersanelerde yapılmıştır.

Osmanlılar denizcilik'te dünyanın en ileri ülkesi olmayı basarmislardı. 1513-1515 senesinde Piri Reis tarafından, ceylan derisi üzerine çizilerek yapılan harita, Amerika kıyıları hakkında gerçeğe çok yakın ayrıntılar gösterdiğini biliyoruz. Halen mevcut olan ve 1461 senesinde İbrahim Reis tarafından çizilen harita da, Osmanlıların o devirde kesinlikle ilim alanında Batıdan üstün olduğunu gösterir.

M.Ö. 500 lü yıllarda Yunan Bilim Adami Pisagor'dan ışığı alan 14. ve 15. Yüzyıl İtalyan fizikçisi Galileo dünyanın yuvarlaklığını ortaya koyarken, Macellan da bunu bizatihi test etmiş ve hatta tescillemişti. BİLİM kutsal bir yolculuk. Nasıl Yolculuk: DOĞRU'dan GERÇEĞE, gerçekten MUTLAK GERÇEĞE olan yolculuk. İste bilimin mutlak gerçeğe çıkılan kutsal yolculuğu, insanoğlunun medeniyet sürecinin de bir yolculuğu olmuştur asırlar boyu denizler üzerinde.

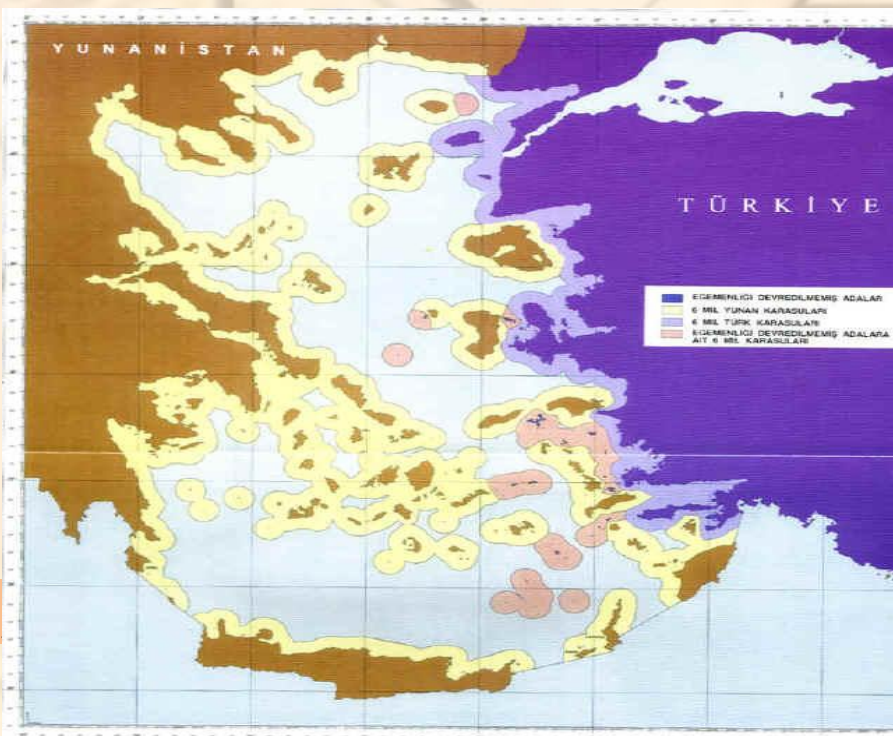
Fatih Sultan Mehmedin İstanbul'u fethetmesiyle adı sultanul berr-i ve'l bahr yani "Denizlerin Sultanı. Karaların Hakimi" diye okunmaya başlandı. Donanmada da çok güçlü olan Osmanlılar deniz nakliyatında ve ticaretinde de çok ileri idiler. 800 yolcu kapasiteli gemiler de yapılmıştır. Bahriye nezareti teşkilatı içerisinde Şirket-i Hayriye ve Haliç şirketleri bulunuyordu. Çeşitli isim değişikliğiyle günümüze kadar faaliyetlerini devam ettiren kuruluşlar Türk denizciliğinde önemli rol oynamışlardır.

Cumhuriyet tarihinin Türkiye gemi tezgâhlarında inşa edilen ilk Türk tankeri olan "Gölcük" gemisinin 1934 yılında inşasıyla devam eden ve günümüzde büyük bir hızla gelişen gemi inşa sanayii ile Türk denizciliği dünyada halen adından gururla söz ettirmektedir.

20 Temmuz 1936 yılında imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 24. maddesi gereğince; boğazlar kayıtsız şartsız Türk hükümrânlığına bırakılacaktır, hükmüyle dünya deniz ticareti için büyük öneme sahip olan İstanbul ve Çanakkale Boğazı üzerinde tarihte kurulan hakimiyet yeniden sağlanmıştır.

Başlangıçta ağır bir tempo ile ancak istikrarlı bir şekilde gelişmesini sürdüren deniz ticaret filosu, 21 Ocak 1982 tarihinde 2581 sayılı "Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanunun yürürlüğe girmesi sonrasında ivmelenme olsa da bunu kayda değer göremeyiz.

Günümüzdeki denizciliğe baktığımızda özellikle 2014' te yükseliş olacağı kaydedilmiştir. 2008 yılındaki çöküşten sonra 2012 yılında en fazla gemi 168 milyon DWT ile filoya girmiştir.



4. Dünya Ticaretindeki Eksen Kayması

Bu gün dünyanın ticaret aksı, doğu Amerika kıyıları ile batı Avrupa kıyılarını tamamlayan Atlas Okyanusundan, Ortadoğu üzerinden

Pasifik Okyanusuna doğru bir eksen kayması gözlemlenmektedir.

Kamuoyunda çoğunlukla tartışılan eksek kayması, aslında ticaret eko-politiğindeki eksen kaymasıdır. Bu süreçte de Türk denizlerindeki ve dünya iç denizlerindeki kabotaj ve hukukunu daha önemli kavram haline getirmektedir.

5. Türk Denizciliğindeki İhmal ve İhanete Varan Atalet!

Özellikle deniz ulaşımı açısından olaya baktığımızda bu iddia daha da haklılık kazanır. Zira genel anlamda TAŞIMACILIK / ULAŞIM ve/veya ulaştırma sektöründe en büyük maliyet kalemlerinden biri, yol altyapısıdır. Ne var ki, yol altyapısı açısından sıfır maliyet unsuru olan Deniz Ulaşımı veya taşımacılığı, Cumhuriyet'in kuruluşundan bu yana ihmal edilmiştir.

1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu Osmanlı Devletinin kapitülasyonlar kapsamında yabancı Ülke gemilerine tanıdığı ayrıcalıkları ortadan kaldırmış ve Karasularımızda deniz ticareti yapma ayrıcalığını Türk Vatandaşlarına vermiştir.

8333 km'lik sahil şeridi... ve üç yanının denizlerle çevrili olması açısından ülkemiz, en ucuz ve en çevre dostu taşımacılık türü olan deniz taşımacılığını geliştirmek için her türlü avantaja sahipken bu konuda her şeye rağmen yerimizde sayıyor olmamız içler acısıdır.

Yüz yıllardır Rumların 'orada cinler var, uzak durun' yalanlarına inanıp denize sırtını dönen vatandaşımıza denizi sevdirmeliyiz. Deniz ve denizcilik ve deniz taşımacılığı, raylı ulaşımdan daha öncelikli olarak teşvik edilmeye muhtaçtır. Çünkü raylı ulaşım, hem raylı ulaşım araçlarını maliyeti, hem de ulaşım alt yapı maliyetlerini yüksekliği açısından deniz taşımacılığına göre çok daha maliyetlidir.

Aklın yolu, üç tarafı denizlerle çevrili olma gerçeğini göz önüne alıp, denizcilik sektörünü tümünden geliştirici PARA ve MALİYE politikalarının hükümetlerce önümüzdeki on yıl boyunca uygulanması gerekliliğidir.

Şaşırlacak nokta neden, denizcilik sektörü yerinde saymaktadır?

Burada ileri gitmeyi geri kalmayı, göreceli olarak ele almak zorundayız. Sizin 8333 km lik bir sahiliniz olacak ve buna rağmen dünyanın ilk yirmisi olmayacaksınız.

2000 li yıllara kadar unutulmuş sektör, adeta yeni keşfedilmiştir.

Paris Memorandumu Liman Devleti denetimlerinde Türk bayraklı gemiler Kara listeden 2006 yılında gri listeye 2008 yılında “Beyaz Liste”ye geçmiştir. Yat inşasında ülkemiz 3. sıraya, gemi inşasında ise 6. Sıraya yükselmiştir. Ama böyle de olsa, yüzyıla yakın zamandır sektörün unutulması veya belki de ihmali, hala alınacak çok çok uzun yollarımız olduğunu göstermektedir.

6. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'ndaki Sistemik Vahamet

Bu gün her üç sektör, tek bir bakanlıkta toplanmış durumdadır. Bu büyük bir hatadır. Denizcilik Bakanlığı ayrı bir bakanlık olmalıdır. Çünkü geliştirilmeye ŞİDDETLE ve ÖNEMLE ihtiyacı olan bir sektördür.

Türk Kamu Yönetimi'nde ve bakanlık ayrımlarında Cumhurbaşkanlığı seçimlerinden sonra Haberleşme ve İletişim Bakanlığı ile Denizcilik Bakanlığı mutlak surette ayrılmalıdır.

7. Genel Olarak Günümüzdeki Türk Denizciliği

Günümüzdeki denizciliğe baktığımızda özellikle 2014' te yükseliş olacağı kaydedilmiştir. 2008 yılındaki çöküşten sonra 2012 yılında en fazla gemi 168 milyon DWT ile filoya girmiştir. Bu rakamın 2014'te 70 milyon DWt olduğu vurgulanmaktadır. 2013'ün ikinci yarısından bu yana hızlı bir yükselişe geçen Baltık Kuru Yük Endeksi (BDI) de gemi piyasalarında arz-talep dengesizliğindeki düzelmeyi gösteriyor. 2012'den bu yana oldukça düşük seyreden ve 2013'e 698 puanla başlayan BD, eylül ayında 2000 puanı aşarak son yılların rekorunu kırdı. Kuru yükte 2013'te 40 milyon DWT gemi filoya katıldı, 17 milyon DWT gemi de hurdaya gitti. Filo 4.4 büyüdü. Bu rakamın 2014'te 3.9 olması ve 2015'te 2.5 olması bekleniyor. Bu açıdan bakıldığında şayet tekrar bir gemi histerisi yaşanmazsa mevcut tonaj ile yük hacimleri dengelenecek. Önümüzdeki dönemde navlunlar da artışa geçebileceği tahmin ediliyor.

Gemi inşa sektörü, 2014 yılında ihracatta yaklaşık yüzde 20 büyüme bekliyor. 2014'te başta Avrupa olmak üzere canlanmanın daha net görüleceği bir dış piyasa olacağına dikkat çekiliyor.

2013 yılı sonlarına doğru özellikle büyük tonajlı gemilere yönelik siparişlerde önemli canlanma olacağı yönünde düşünceler var. Bu gelişmenin global ekonomik canlanma beklentisi için öncü sinyal sayılabileceği düşünülüyor.

Karadeniz’de “dalga enerji uygulamasına yönelik araştırmalar yapılmaktadır. Deniz üzerinde kurulduğu için tarım arazilerine zarar vermez.

Yerli teknoloji ve yerli imalattır. Her zaman kesintisiz ve kaliteli enerji üretir. Ucuza mal olması sebebiyle bütçeye önemli derecede katkı sağlar. Bu kapsamda, Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi’nde bu gün kendi enerjimizi kendimiz üretmek için çalışmalarına başladık, çalışmalarımız istikrarla devam etmektedir.

Türkiye, eşsiz ulaşım coğrafyasına sahip bir ülkedir. Söz konusu bu coğrafi avantaj, ayrıca 8 bin 300 km’lik sahil şeridiyle deniz ulaşımının ülke içinde de her bölgeye etkili olmasını sağlamaktadır. Türk denizcilik sektörünün temeli; deniz ulaştırmasını oluşturan ticaret filosu, limanlar ve gemi inşa unsurları olmakla birlikte bu unsurların mevcudiyeti nedeniyle sektöre hizmet veren 30’un üzerinde çeşitlilikte kıyı işletmesini içeren çalışma alanları bulunmaktadır.

Türk denizcilik sektörü 2002 yılından bu yana 13 kat büyüme sağlamış, Türkiye deniz ticaret filosu 32 milyon tona ulaşmıştır. Deniz Ticaret Odası (DTÖ) verilerine göre; denizcilik sektörü Ocak 2013 itibariyle, Türk bayraklı 9,4 milyon DWT ve Türk armatörlerinin yabancı bayraklı 20.8 milyon DWT olan gemileri ile hizmet vermektedir.

Sektör, proje bazında 3,67 milyon DWT/yıl yeni gemi inşa kapasitesi, 15,2 milyon DWT/yıl bakım onarım kapasitesi ile 175 adet liman tesisini bünyesinde barındırmaktadır. Türkiye’de 71 adet faal, 52 adet yatırım aşamasında olan tersane bulunmaktadır. Sektör 175 adet liman ve iskele ile hizmet verirken, bunlardan 6 tanesi Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından, 3 tanesi de Türkiye Devlet Demir Yolları tarafından işletilmektedir.

Türkiye’nin ithalat ve ihracatının yüzde 85’lik bölümü denizyoluyla gerçekleşmektedir. 2013 Ocak-Ekim döneminde Türkiye denizyoluyla 231,7 milyon ton dış ticaret gerçekleşmiştir. Ancak, bu ithalat ve ihracatın sadece yüzde 12.3’ü Türk bayraklı gemilerle taşınmış yüzde 87,7’si ise yabancı bayraklı gemilere taşınmıştır.

Dünya yükünün yüzde 85'i, petrolün yüzde 95'i deniz yoluyla taşınmaktadır. Türkiye'ye yönelik deniz taşımacılığında ise 2013 (Ocak-Ekim) yılı esas alındığında 21.6 milyon tonu kabotaj taşımacılığı (yükleme ve boşaltma esas alındığında toplam 44.8 milyon ton), 231.7 milyon tonu ithalat ve ihracat taşımaları ve 44.3 milyon tonu transit olmak üzere toplam 321 milyon ton yük elleçlenmiştir.

Sektöre istihdam ve katma değer açısından bakıldığında sadece gemi inşa sanayinde 1'e 6 istihdam sağlanmaktadır. Bu, sektöre işlevselliğini sağlayan 30'un üzerindeki kıyı işletmesi ile birleştirildiğinde istihdam oranı 1'e 15'e yükselmektedir.

8. Bazı Sektörel Veriler

Türkiye gemi siparişlerine bakıldığında gemi tiplerine göre, tonaj ve adet bazında 'tankerler' birinci sırada yer alırken, Türkiye dünya genelinde tanker siparişi alan ülkeler sıralamasında Çin, Güney Kore, Japonya ve Brezilya'dan sonra adet bakımından beşinci sırada yer almaktadır.

Türkiye, yat inşa sanayiinde de önemli bir konumda bulunmaktadır. Sektör aktörleri, yat inşa sanayiinin, sektör ihracatındaki payının yüzde 30 olduğunu belirtirken, Türkiye'nin küresel pazarda yakaladığı 'yat ihraç eden ülke' konumunu son yıllarda koruyamadığına işaret ediyor. Sektör aktörlerine göre yapısal sorunlar, fırsatları değerlendirmenin önüne geçti. Sermaye yetersizliği, yönetim zayıflıkları ve yurtdışında gelişen teknolojileri yakalayamama gibi sıkıntılar olduğuna değinen sektör temsilcileri; bu durumun, üretilen yatların kalitelerinde düşüslere sebep olduğunu, imalat verimi ve kârlılığı da kötü etkilediğini dile getiriyor.

2013 yılında 1.2 milyar dolar ihracat gerçekleştiren gemi ve yat ihracatçıları, 2023 yılında ise 10 milyar dolarlık ihracat yapmayı hedefliyor. Sektör aktörleri, krizde yaşanan olumsuz gelişmelere rağmen, askeri gemilerde yerli teçhizat ve malzeme kullanımının artmasının olumlu bir gelişme olduğunu belirtiyor. Deniz kuvvetlerinin ihtiyacı olan gemileri Türkiye tersanelerinin inşa etmeye başladığının altını çizen sektör temsilcileri, bunun yanı sıra tersanelerin bakım ve onarım faaliyetlerindeki artışların olumsuz tabloyu az da olsa gemi inşa sanayiinin lehine çevireceğini paylaşıyor.

Güney Kore, Çin, Singapur ve Japonya gibi Uzakdoğu ülkelerinde denizcilik sektörünün uzun yıllardır devlet politikası haline geldiğine işaret eden sektör oyuncularını, getirilen düzenlemelerin uzun vadeli olması gerektiğine dikkat çekiyor.

Cumhuriyet'in 100. yıl dönümü için belirlenen dış ticaret hacminin, limanlardaki yük hacmini de iki katına çıkaracağı belirtiliyor. Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM) projeksiyonuna göre 2023 yılında limanlarda elleçlenecek yük miktarı 780 milyon ton, konteyner miktarı ise 17.8 milyon ton olacağı ileri sürülmektedir..

SONUÇ:

Denizcilik sektörümüz, yeterince gelişmemiştir. Var olan ivmelenmeler, üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke için yeterli görülmesi mümkün değildir. Dünya ticaretinin de Ortadoğu ve Pasifik eksenine kayması, iç denizlerin eskiye göre daha da önem kazanması, kabotaj ve denizcilik kavramlarını önümüzdeki yıllarda daha fazla kullanılmasına neden olacaktır.

Kabotaj ve denizcilik ile ilgili her türlü konuşma ve tartışma, denizciliğin FARKINDALIĞININ oluşturulması açısından oldukça önemlidir.

KAYNAKÇA & REFERANSLAR:

ULUSOY, Yılmaz, (2009), Yılmaz Ulusoy Kişisel Web Sitesi, 7/7/2009, Erişim Tarihi: 10 Haziran, 2014) <http://www.yilmazulusoy.com/tr/makaleler/kabotaj-ve-denizciliimiz>

YALÇIN, E. (2013), "Lozan'dan Kabotaja Karadeniz Bölgesinde İnsan ve Yük Taşımacılığı", Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik Sempozyumu Bildirileri, C.2, Samsun.

Çağa, T.: "Türkiye'de Deniz Kabotaj Tekeli", İÜHFİM, 1975, C. XLI, S. 3-4.

Kender, R./Çetingil, E.: Deniz Ticaret Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte), B. 11, İstanbul 2009.