

AVRUPA BİRLİĞİ'NİN DENİZCİLİK POLİTİKALARI

*Doç. Dr. Metin O.KAYA**

*Arş. Gör. Muhsin KADIOĞLU**

ÖZET

Türkiye, Roma Antlaşması'nı imzaladığı 1962 yılından bu güne, Avrupa Topluluğu içinde yer almak istediğini beyan etmiştir. Bu antlaşmanın 74 ve 84 arasında kalan maddeleri ulaştırma ile ilgilidir.

1972 Paris Zirvesi'yle, Avrupa Topluluğu'nda Denizyolu ile Taşımacılık Politikası oluşturulması için çalışmalara başlanmıştır.

1985 yılında Avrupa Topluluğu'nun tek pazarını düzenleyen Beyaz Kitap yayınlanmış, bu kitapta deniz ulaşımı ve taşımacılığına ait pek çok hüküm yer almıştır. Beyaz Kitap'ta yer alan ilkeler çerçevesinde Avrupa Topluluğu'nda, ortak denizcilik politikasının ana çerçevesinin ortaya konulması 1986 yılında gerçekleşmiştir.

AT, ortak ulaştırma politikasının amaçlarına ulaşılabilmesi için dört ayrı kararı kabul etmiştir. Bu kararlarla deniz ulaştırmada serbestlik, deniz taşımacılığına uygulanacak kurallar, haksız fiyat uygulamaları, serbestlik ilkesinin ihlali durumunda yaptırım uygulanması esasa bağlanmıştır.

Avrupa Birliği, üye devletler filoları yerine Avrupa Birliği Deniz Ticaret Filosu oluşturulmasını istemekte, bu yönde bağlayıcı kararlar almaktadır. İşletme, maliyet, istihdam, eğitim v.b. konularında ortak politikalar oluşturmaktadır.

Türkiye AB'ne tam üye olursa, "Brüksel Paketi" hükümlerince, AB gemileri Türk sularında istediği gibi ulaşım ve ticaret yapabilecektir.

* İstanbul Teknik Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği, Deniz Ulaştırma ve İşletme Ana Bilim Dalı

* İTÜ. Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi Öğr. Üyesi

ABSTRACT

Turkey has been expressing its will to participate in the EC since 1962, the year that the Treaty of Rome was signed. Articles 74 through 84 of this treaty address to the transportation issues.

With the 1972 Paris summit, studies on forming a maritime transportation policy within EC started. In 1985 the White Book that defines the common market of the EC was published. This book includes many rules on maritime transportation. In the light of principles in the White Book, the main frame of the common maritime policy in EC was set in 1986. EC passed laws to achieve the aim of the common transportation policy. With these laws, freedom in maritime transportation, the rules, unfair prices, sanctions against violation of the freedom principle were defined.

EC requires the formation of maritime trade fleet instead of individual fleets of member countries, and takes binding actions toward it. Common policies were being formed on management cost, employment, education, etc. In case Turkey becomes a full member of EC, according to the "Brussels Packet" EC ships can do transportation and trading in Turkish seas.

1. GİRİŞ

Avrupa Topluluğu, bilindiği gibi Roma Antlaşması ile kurulmuştur. Bu antlaşmanın 74. ve 84 arasında kalan maddelerinde ulaştırma sektöründen söz edilmiştir. Bu maddelerde yer alan hükümlerde özetle, AT'nun ekonomik ve sosyal yapısını geliştirmek ve güçlendirmek; ulaştırma sektörü ile ilgili bir takım düzenlemeleri yapması ve ortak bir taşıma politikası hazırlaması için, AT Komisyonu görevlendirilmiştir. Bu komisyon, 1962 yılında Ekonomik ve Sosyal Komite'ye danışarak, sözü edilen düzenlemeler için, bir plan hazırlamıştır.

Bu planda, "AT'nun ulaştırma sektörünün üye ülkelerde benzer yapıya kavuşturulması, bu sektörde serbest rekabet ortamının oluşturulması, ortak ulaştırma yapısı ile ortak bir fiyat sisteminin oluşturulması, ülkeler arasında vergilerde ve devlet müdahalesindeki farklılıkların kaldırılması, yine üye ülkeler arasında çalışma şartlarının yakınlaştırılması" temel hedefler olarak benimsenmiştir.

AT'da 1970 yılına kadar ulaştırma sektöründe istenen gelişme sağlanamamıştır. 1972 yılında yapılan Paris Zirvesi'nde ulaştırma sektörü de ele alınmıştır. Ancak AT içinde ulaştırmanın çok ciddi şekilde ele alınması, İngiltere, İrlanda ve Danimarka gibi denizci ülkelerin 1.1.1973 tarihinde Topluluğa katılmasıyla olmuştur. AT, bu tarihlerde ulaştırma sektörünün bölgeler politikalar, altyapı sorunları, sosyal politikalar, vergilendirme, çevre ve enerji sektörleri ile ilişkileri üzerinde durmuştur.

2. Avrupa Birliği'nde Ortak Denizcilik Politikası Oluşturma Çabaları

1972 Paris zirvesi ve 1973 yılında yeni üyelerin AT'ye girmesiyle, Ortak Ulaştırma Politikası çerçevesinde ele alınan Denizyolu ile Taşımacılık Politika'sının ana amaçları olarak şunlar belirlenmiştir:

a) Topluluğun üçüncü ülkelerle yaptığı deniz ticareti çok önemli bir değerdedir. Ortak Ticaret Politikası çerçevesinde, deniz ticaretine ait düzenlemelerde Topluluk gemiciliğinin, uluslararası alandaki rekabetini güçlendirici tedbirler alınacaktır.

b) Roma Antlaşması'nın amaçlarına katkıda bulunacak şekilde, armatörler ve çalışanları için, istihdam şartlarının geliştirilmesi ve denizcilik sektöründe ekonomik gelişmenin sağlanması için çaba harcanacaktır.

c) Topluluk filosunun ticari çıkarlarının zedelenmesi ve rekabet gücünün tamamlanması için, geniş anlam ifade eden uluslararası anlaşmalar üzerinde özellikle durulacaktır. Bunun için IMO, ILO (International Labour Organization) gibi örgütlerin hazırladıkları uluslararası sözleşmelerin yanında, OECD ülkelerinin sektörde yaptıkları çalışmalara katkıda bulunması sağlanacaktır.

Buradaki ana amaç, AT ülkelerinin iç bünyede karar almaları yerine, belirledikleri ortak politikaları, uluslararası amaçların hüküm olarak kabul ettirilmesi stratejisidir.

d) AT kendi bünyesinde etkili olan problemlerin çözümü konusunda kararlı olmalıdır. Tüm sektörlerde olduğu gibi, denizcilik sektöründe de haksız faaliyetlere karşı; uygun eş önlemler de dahil olmak üzere, etkili düzenlemeler yapılacaktır.

e) Deniz güvenliği ile ilgili standartların geliştirilmesinde AT, uluslararası alanda yapılacak çalışmalara aktif olarak katılacaktır.

f) Deniz taşımacılığı ile ilgili olarak, üçüncü ülkelerle AT arasındaki sorunlarda, AT'nun ortak çıkarlarını tamamlayacak şekilde, üye ülkelerin armatörlerine eşit muamele yapılacaktır.

g) AT, dünya gemicilik faaliyetlerinde açık ve serbest rekabet ortamının oluşmasını sağlamak için çaba sarfetmelidir. AT armatörlerinin ve çalışanların çıkarları saklı kalmak kaydı ile, korumacı olmayan bir politika benimsenmeli ve bunun için OECD ve GATT'ın çalışmaları göz önüne alınmalıdır.

Dikkat edileceği gibi, Topluluk Komisyonu deniz taşımacılığında üye ülkelerin kendi başlarına sorunlara çözüm bulmalarını istemektedir. Bunun yerine, Roma Antlaşması'nın deniz taşımacılığı ile ilgili hükümlerini de harekete geçirerek, OECD tarafından belirlenen çerçeveleri de kullanmak suretiyle, sorunları, uluslararası platformlarda çözmeleri istenmektedir.

Topluluğa, 1.1.1973 tarihinde katılan İngiltere, Danimarka ve İrlanda gibi denizci ülkelere rağmen AT, denizcilik alanında 1986 yılına kadar ortak bir denizcilik politikası oluşturamamıştır. AT üyelerinin ortak bir denizcilik politikası üretememesi, OECD Görünmeyen İşlemlerin Liberalizasyonu Kodları'nda AT üyesi ülkelerin pek çok konuda rezerv koymasına yol açmıştır. Karayollarında bile kotaların olması ve geçiş belgeleri kullanılması, sorunlar karşısında üretilen çözümlere karşılık karmaşık yeni sorunlar ortaya çıkmıştır.

Avrupa Topluluğu mal, sermaye, emek ve hizmetin serbest dolaşımını esas alan bir temel düşünce üzerine kurulmuş olmasına karşın, ulaştırma sektöründe ortak pazar ilkeleri uygulanamadığından, bu olumsuzluk denizcilik sektörüne de yansımıştır.

Ulaştırma sektöründeki korumacılık, tekeller ve devlet müdahalesinin istenilen oranda aşılammaması, ortak bir denizcilik politikasını zora sokmuştur. AT vatandaşları, ulaşım ihtiyaçlarını kendilerinin sahip olduğu araçlarla halletmedikleri sürece, aşırı korumacılığın yarattığı yüksek fiyatlardan etkilenmişlerdir. Ancak son yıllarda, korumacılığa ciddi tedbirler alınmaya başlanmıştır.

2.1. Beyaz Kitap Çerçevesinde Oluşturulan Politikalar

1985 yılında, AT'nın Tek Pazarını düzenleyen *Beyaz Kitap* yayınlanmıştır.

Avrupa Toplulukları Komisyonu'nun Haziran 1985'te yayınladığı Beyaz Kitap'ta yer alan verilere göre ulaştırma sektörü, Topluluk gayrisafi hasılasının

yüzde 7'sine karşılık gelmektedir. AT'da deniz taşımacılığı içinde, ulaştırma sektörü birinci sırada gelmektedir. Çünkü, ekonomisi daha ziyade ihracata dayanan Topluluk ülkeleri, ihracatta, ağırlıklı olarak deniz yolunu kullanmaktadırlar.

1986 yılı verilerine göre, Topluluk üyesi ülkelerin, üçüncü ülkelere yaptıkları ihracat 345 milyar ECU idi. Üçüncü dünya ülkelerinden AT ülkelerine yapılan ithalat ise 334 milyar ECU idi. AT'nun 679 milyar ECU tutarındaki dış ticaret hacmi, 1986 yılında Japonya'nın dış ticaret hacminden iki kat, ABD'nin dış ticaret hacminden de 100 milyar ECU daha fazlaydı. Topluluğun sahip olduğu bu ticari potansiyel büyük oranda denizyolu ile gerçekleştirilmekteydi.

Denizyolu taşımacılığı, AT içinde de önemli bir yere sahiptir. Topluluk içi ülkeler arasında, ticarete konu olan yılda ortalama 750 milyon ton malın, 1/3'ünün denizyolu ile taşındığı görülmektedir. Ayrıca, özellikle İngiltere ve İrlanda ile Kıta Avrupası arasında yapılan ferry taşımacılığı ve çeşitli bölgelere olan kruvaze seferler dolayısıyla, yolcu taşımacılığı da, çok önemlidir. Bu da, Topluluğun Ortak Denizcilik Politikası oluşturmasını kaçınılmaz kılmıştır.

Beyaz Kitap, AT'nun Ortak Ulaştırma Politikası'nın geliştirilebilmesi için yeni bir çerçeve ortaya koymuştur. Beyaz Kitap'ta ortaya konulan kararların çoğu, AT Konseyi tarafından kabul edilmiştir. Bilindiği gibi, üye ülkelerin AT konseyi kararlarına uyma zorunlulukları vardır. Bu kararların ana hatları .ise şöyledir:

a) Topluluk üyesi ülkeler 1.1.1993 tarihinden itibaren, hem ülke içinde hem de kendi aralarında, birbirlerine karşı olan rekabet şartlarını uyumlandıracaklardır (Hormonizasyon).

b) Yaygın bir ulaştırma altyapısı oluşturulması ve maliyetlerin kullanıcılar tarafından paylaşılması için, yeni bir sistem geliştirilecektir.

c) Ülkeler arası vergilerin hormonizasyonunun sağlanabilmesi için, ulaştırma politikası izlemeleri için çalışmalar yapılacaktır.

d) Ulaştırma sektöründe mal, hizmet, emek ve sermayenin serbest dolaşımı temin edilecektir.

e) At üyesi ülkelerin Topluluk üyesi olmayan ülkelere karşı, ortak bir ulaştırma politikası izlemeleri için çalışmalar yapılacaktır.

AT konseyi kararlarının teknik engellerin kaldırılması, hizmette tek pazar, malların kontrolü ve mali engellerin kaldırılmasına ilişkin bölümleri

1.1.1993 tarihinde tamamlamıştır. Topluluğun ortak bir ulaştırma politikasına geçebilmesi için, Beyaz Kitap'ta yer alan kararlar temel teşkil etmiştir. Bu kararların çok büyük bir bölümü, Konsey tarafından kabul edilmiştir.

Beyaz Kitap'ta yer alan takvime göre, Avrupa Topluluğu Ortak Ulaştırma Politikaları'nın amaçlarına paralel olarak, AT'nun Ortak Denizcilik Politikasının temellerini oluşturan dört ayrı kural (Reputation), AT Konseyi tarafından 22 Aralık 1986 tarihinde kabul edilmiştir.

AT'ndaki yapılanma gereği, Toplulukta bir Komisyon kurulmuştur. Bu komisyon tıpkı Birleşik Avrupa Devletleri'nin Bakanlıkları gibi çalışmaktadır. Bu komisyon, üye ülkeler tarafından tayin edilen komisyon üyelerinden kuruludur.

Bu Komisyon'da her Komisyon Üyesi'ne bir veya bir kaç genel müdür bağlıdır. Taşımacılık Genel Müdürlüğü de, bu tarz bir yapılanma içinde faaliyetini sürdürmektedir.

Taşımacılık Genel Müdürlüğü içinde, Deniz Taşımacılığı ile ilgili bir Daire vardır. OECD'de Deniz Taşımacılığı bir komite şeklinde örgütlenmişken, AT'daki yapılanma Daire şeklindedir. Deniz işleri ile ilgilenen Taşımacılık Sorunları Komitesi, sorunların halli için çaba harcamaktadır.

3. AT'nun Denizcilğe İlişkin Kararları

AT'nun Tek Pazar'ını düzenleyen Beyaz Kitap'ın 1985 yılında yayınlanmasından sonra, Topluluk Konseyi tarafından Ortak Ulaştırma Politikası çerçevesinde Ortak Denizcilik Politikasının temellerini teşkil eden Dört Kural (Reputation) 22 Aralık 1986 tarihinde kabul edilmişti. Daha sonraki tarihlerde de, Ortak Denizcilik Politikasını temelden etkileyecek bazı kararlar Konsey tarafından kabul edilmiştir. Topluluk Konseyi kararlarının hepsinin ayrı bir önemi olmakla birlikte, Ortak Denizcilik Politikası bakımından en can alıcı hükümleri içerenleri incelemekte fayda vardır.

3.1. 4055/86 Sayılı Karar

Üye ülkeler arasında ve üye ülkeler ile üçüncü ülkeler arasında deniz taşımacılığı hizmeti verilmesinde *serbestlik* ilkesinin uygulamasına ilişkin bir karardır.

Uluslararası deniz ticaretinde serbestlik ilkesinin uygulamasına ilişkin bir karardır. Bu düzenleme çerçevesinde üye ülke vatandaşlarının ve şirketlerinin

sahip olduğu AT üyesi ülkelerin bayraklarını taşıyan gemileri, 1.1.1993'ten başlamak üzere hiçbir kısıtlamaya tabi olmadan, AT ülkelerine serbestçe girip çıkabileceklerdir.

Yük bölümünü içeren ve AT ülkelerinin üçüncü ülkelerin yaptığı ikili anlaşmalar, 1.1.1993'ten itibaren kaldırılacak AT ortak düzenlemelerine uygun hale getirilecektir.

İkili anlaşmalarda geçerli kural, BM Hat Konferansı Davranış Kodu çerçevesinde yük paylaşımlarına ilişkin 40 - 20 kuralıdır.

AT, gemilerin taşımalarına serbestçe girmesine ilişkin kısıtlamalar 1.1.1990 tarihine kadar kaldırılacaktır.

Üçüncü ülke anlaşmalarındaki yüzde kırklık bölümü, AT ülke gemilerinin girmesini kısıtlayan hükümler, 1.1.1992'ye kadar kaldırılacaktır.

AT ortak düzenlemesine 1993 yılı başından itibaren geçilmiş, kısıtlamalar ise kaldırılmıştır.

Tüm ülkelerle yapılan Deniz ticaretine ilişkin kısıtlamalar 1.1.1993 ten itibaren tamamen kalkmış olacaktır. Kısaca, artık topluluk gemileri ve yükleri kavramı doğmuş olacaktır.

3.2. 4056/86 sayılı Karar

Anlaşma'nın 85. ve 86. Maddelerindeki serbest rekabet kuralının deniz taşımacılığına uygulanması için ayrıntılı kuralları içermektedir.

Roma Antlaşmasının 85. ve 86. Maddelerindeki serbest rekabet kuralının deniz taşımacılığına uygulanması amacını gütmektedir. Bu karar, üye ülkelerin serbest ticareti engelleyici yasaklayıcı veya başka ticari bir tarafı egemen hale getirici anlaşma ve uygulamalar yasaklanmaktadır. Roma Antlaşması, Komisyonun eline gemi ticaretinde bu kuralların uygulanması için yaptırımçı bir yetki vermediğinden, yeni kararın çıkarılması gerekmiştir.

3.3. 4057/86 Sayılı Karar

OECD içinde epeyce eleştiriye uğrayan bu karar deniz taşımacılığında haksız fiyat uygulamalarını konu edinmektedir.

Bu AT'nun kendi armatörlerini koruyan hükümlere ve yabancı armatörlerin ticari olmayan avantajlardan yararlanmalarını, normal navlun altında yük taşımalarını engellemeye çalışan hükümleri içermektedir. Bu

davranışlardan AT armatörleri zarar görürse, telafi edici bir verginin koyulabileceğini hükme bağlamaktadır.

Deniz taşımacılığında, "normal navlun"; üzerinde tam anlaşılmış bir kavram değildir. Ancak, ortak tanımlar yapılmıştır. Ticari olmayan avantajlarını ise; yük ayırımları, devlet sübvansiyonları ILO ve IMO sözleşmelerine uymamak olarak anlamak lazımdır.

Normal navlun ve armatörlerinin zararlarını somut olarak ortaya konması, şikayet etmek için gereklidir.

Bu karara göre, somut zararların iş kaybı, kar azalması, istihdamda gerileme şeklinde ortaya çıkması halinde; AT Komisyonu, şikayeti inceleyerek araştırma ve soruşturma yapacak ve ilgili başvuruyu haklı görürse Konsey'e telafi edici vergi konulması için karar tasarısı sunacaktır.

3.4. 4958/86 Sayılı Karar

Açık deniz taşımacılığında yüklere serbest girişi sağlamak üzere, koordine hareket başlıklı yönetmenlik üçüncü, bir ülkenin veya temsilcilerinin topluluk üyesi şirket ve gemilerinin bu ülkeyle olan deniz ticaretine serbestçe girişini engellemeleri halinde, AT'na karşı tedbir uygulama yetkisi vermektedir. Bu kararla getirilen düzenleme yük ve taşıma hizmetlerinin BM Layner Kodu uyarınca yapılan yük paylaşımlar dışındaki kısımlarını kapsamaktadır. Komisyonun teklifi ve Konsey'in onayı ile karşı tedbirlerin alınması için, diplomatik yolların denenmiş olması zorunluluğu vardır.

AT, kabotaj sınırlamasının kaldırılması yönünde de bir karar almıştır. Ancak 1993'ten itibaren bile olsa, AT'dan birçok ülke kabotaj haklarına dokunulmasını istememektedir. Topluluk Komisyonu, BM Hat Taşımacılık Kodunun imzalanmasını üye ülkelerden istemiş, ancak bunu 5 ülke imzalamıştır.

4. AB'nin Temel Denizcilik Politikası

Avrupa Birliği'nin temel denizcilik politikasının anlaşılabilmesi için, Topluluğun denizcilik sektörüne ilişkin aldığı kararların çok iyi bilinmesi gerekmektedir.

Avrupa Birliği denizcilik filosu, özellikle 1979 yılından sonra ciddi bir değişim yaşamıştır. Dünya deniz ticaretinde 1979 yılında en yüksek noktaya

ulaşmıştır. Ancak, daha sonraki yıllarda gerek ton gerekse ton-mil bazında, deniz taşıma talebinde önemli ölçüde azalma görülmüştür.

1979'daki bu yüksek talepten sonraki 5 yıl içinde, dünya deniz ticaret filosu, ton-mil olarak yüzde 25'lik gerileme yaşamıştır. Talep azalmasına paralel olarak satılan ve hurdaya ayrılan gemi sayısında önemli oranda fazlaşma görülmüştür. Bu durum, Avrupa Birliği ülkelerinin denizcilik filosunun güç kaybetmesine yol açmıştır.

Avrupa Birliği içinde yüksek maliyetli personel çalıştırma öteden beri çok önemli bir problemdir. Personel giderinin fazla olması Topluluk denizcilerinin rekabet güçlerini önemli oranda kırmaktadır.

Topluluk ülkelerinin, dünya deniz filosu içindeki payları 1988'de yüzde 16'ya düşmüştür. Bu değişim esnasında Avrupa Birliği deniz filosu, dünyada görülenlerin aksine bir değişime uğramamıştır. Mesela Avrupa Birliği'nin petrol tankerleri filosu dünya tanker filosundaki azalmaya oranla daha hızlı tonaj kaybetmiş; dünya dökme yük filosu artarken Avrupa Birliği'nin dökme yük filosu gerilemiş; konvansiyonel genel kargo filusunda da, hızlı bir gerileme görülmüştür. Avrupa Birliği'nin filosunun ortalama yaşı ise, daha önceki yılların aksine, dünya filosunun yaşının üzerine çıkmıştır.

Avrupa Birliği'nin, kendi dış ticaret yüklerinin %40 gibi büyük bir bölümünü taşımaktadır. Bu değeri daha da yukarıya çekmek çok güçtür. O nedenle Avrupa Birliği, üçüncü ülkeler arası taşımalarından (cross-trade) daha fazla pay alarak, navlun gelirlerini arttırma çabası içindedir. Öyleyse, üçüncü ülkeler korumacı politikalar izlememeli, Avrupa Birliği armatörleri bu piyasalara kolaylıkla girebilmelidir. Bu nedenle, Avrupa Birliği korumacı politikalara şiddetle karşı çıkmaktadır. 1986 yılında kabul edilen denizcilikle ilgili dört karar, korumacılığa karşı çıkma ve kendi içinde bu kararları tam bir şekilde uygulama hedefine dönüktür.

Kararların uygulamaya geçirilmesinin önemli bir başarı getirdiği de ortadadır.

Avrupa Birliği denizcilik politikalarının diğer önemli bir hedefi de, Avrupa entegrasyonunun sosyal boyutunu oluşturan istihdam ve çalışma koşullarıdır. Bu nedenle Topluluğun çalışma programında, Topluluk gemicilerinin sosyal olanaklarının geliştirilmesine ilişkin tedbirlere yer verilmektedir.

Avrupa Birliği, deniz güvenliği ve evre korunması konularında titiz bir politika izlemek istediğinden SOLAS, MARPOL, COLGREG ve STCW sözleşmelerinin onaylanması için Konsey kararları almıştır.

Avrupa Topluluğu'nun denizcilik politikasındaki dikkati çeken en önemli özellik, uluslararası ilişkilerden ve forumlarda, Topluluk lkelerinin birlikte hareket etmeleridir. Topluluğu'nun, denizcilik politikasındaki diğer önemli bir nokta Asya, Güney Amerika ve Afrika'nın gelişmekte olan ülkeleriyle ilişkilerini geliştirmektir. Bu ülkelerle yapılan anlaşmalarda ASEAN and ANDEN Treaties ve The LOME II Convention anlaşmalarında olduğu gibi, Avrupa Birliği'nin denizcilik sektöründeki çıkarlarını koruyan hükümler vardır.

Avrupa Topluluğu'nun denizcilik politikası iki aşamalıydı. Birinci aşama, 1986 yılında Konsey tarafından alınan kararların etkin bir biçimde uygulanmasını içermekteydi. Bu aşama, başarıyla tamamlanmıştır.

İkinci aşamada, Topluluğu'nun denizcilik politikasının aktif bir strateji ile belirlenerek, Avrupa Topluluğu bayraklı bir filonun oluşturulması ve bu filonun güçlendirilmesi ana hedefi vardır.

Belirlenen ana hedefe ulaşabilmek için, Topluluk filoları ile yabancı rakipleri arasındaki işletme ve maliyet koşullarındaki farklılıkların ortadan kaldırılması, topluluk filosunun geliştirilmesi gündeme gelmiştir. İkinci aşamanın tam manasıyla tamamlanabilmesi için AB;

a) Mali teşvikleri de kapsayacak şekilde, denizcilik sektörüne devlet yardımı yapılmasının kabul,

b) cretlerde ve istihdam şartlarında tek politika izlenmesi

c) zel çalışma şartlarının geliştirilerek iyileştirilmesi

d) Diploma, sertifika ve diğer yetki belgelerinin, ülkeler tarafından karşılıklı olarak tanınması

e) Ortak eğitim politikası takip edilerek, eğitim yardımlarının ülkeler arasında hızlandırılması

f) Denizcilik sektöründeki işten çıkarmalarda, Topluluk içinde ortak asgari kuralların belirlenmesi

g) Topluluk içinde uyumlu, salt gemilere dönük bir vergi rejimi uygulanması gibi bütüncü politikalar izlenmektedir.

Avrupa Birliği'nde denizcilik politikasının ana hedefleri dikkate alındığında, Birliğin, denizcilik sektörünü koruyucu tedbirler aldığu ortaya çıkmaktadır. Çünkü AT konseyi kararları, sektörün varlığını tehdit eden bir

ortam doğduğunda koruyucu tedbirler alınabileceğini hükme bağlamaktadır. Topluluk armatörlerinin daha güçlü bir ekonomik yapıya kavuşmaları; filolarını modernleştirmeleri ve kapasite fazlalarını kaldırabilmelerine bağlı olduğundan, Topluluk tersanelerine sipariş vermeleri kaydıyla, kendilerine teşvik verilebileceği açıklanmaktadır. Öte taraftan, Topluluk armatörlerinin serbest bayrağa geçmelerini önlemek amacıyla koordine tedbirlerin alınması, Roma Antlaşması hükümleriyle tersleşmeyecek şekilde gemi adamalarının istihdamının geliştirilmesi ön görülen dikkati çeken özelliklerdir.

5. Sonuç

Avrupa Birliği denizcilik sektöründe ortak bir politika izleyebilmek için çok ciddi bir çaba içindedir. Avrupa Birliği'nin denizcilik sektöründe ABD ve Doğu Asya ülkelerinin yanında, Norveç gibi Avrupalı bir rakibi de vardır. 1995 yılında yapılan halk oylamasında Norveç halkının yüzde 52.8'inin AB'ne katılmayı reddetmesi, AB içinde hayal kırıcı olmuştur. Çünkü, Norveç denizcilik alanında, AB standartlarının çok üzerinde bir noktadadır.

Avrupa Birliği, 1992 yılından itibaren Tek Pazar'a geçmiştir. Buna rağmen Birlik üyesi ülkelerin bazılarında kabotaj sorunu aşılabilmiş değildir.

Bilindiği gibi Türkiye'nin AB'ne tam üyelik başvurusu kabul edilmemiştir. Verilen cevapta üyeliğe kabulün ne zaman gerçekleşeceğine dair ipucu bile yoktur. Fakat Türkiye, 1996 yılında AB ile Gümrük Birliği'ni gerçekleştirmiş, Tek Pazar uygulamasına katılmıştır.

Gümrük Birliği öncesinde Türkiye, denizcilik sektöründe istenen ve beklenen tedbirleri alamamıştır. Kaldı ki, şimdilik belirsiz bir tarihte olsa bile, AB'ne tam üyelik gerçekleşirse, Türkiye denizcilik sektöründe Türk bayraklı gemilerle yabancı bayraklı gemiler arasında, hiç bir ayırım yapamayacaktır. Türkiye, "Dış ticaret yüklerinin Türk bayraklı gemilerle taşınması" gibi, teşvik edici ya da zorlayıcı yasaları kaldırmak durumunda kalacaktır. Limanlarda Türk bayraklı gemilerle, yabancı bayraklı gemilere hiç bir ayırım yapılamayacaktır; yük paylaşımına, ikili anlaşmalarda yer verilemeyecek, "Brüksel Paketi" hükümleri gereğince mevcut anlaşmalardaki Türk gemilerinin payı, AB üyesi ülkelerin gemilerine açılacaktır.

Sosyal, mali, teknik konularda AB'nin aldığı kararlara uygun hareket edilecektir. AB, IMO ve ILO anlaşmalarından hangilerini onaylamışsa onlara uyum sağlayacaktır. Türkiye; AB'nin eğitim, istihdam ve ücret politikalarına da aynen katılacaktır.

Türkiye uluslararası kuruluşlarda izlenen politikalarla, AB dışı ülkelerle olan ilişkilerde, AB'nin ortak politikalarına ters düşen ikili ilişkilere giremeyecek ve bağımsız davranış sergilemeyecektir.

Yukarıda saydığımız AB'nin emredici nitelikteki denizcilik sektörüne ait kararları, Türkiye'nin AB içinde yer alması durumunda ne denli zor bir rekabet şartları altında bulunacağını açıklıkla göstermektedir. Bu nedenle, Türkiye'nin AB'ne tam katılımı sağlanmadan, denizcilik sektörünün dünya ülkeleriyle tam rekabetini engelleyen faktörleri ortadan kaldırılmalıdır. Bu tedbirlerin başında da insan gücü kaynaklarının geliştirilmesi, Türk deniz ticaret filosunun gençleştirilmesi ve deniz mevzuatının serbest rekabet şartlarında, Türkiye'nin çıkarlarını kollayıcı tarzda gözden geçirilmesi gelmektedir.

BİBLİYOGRAFYA

- IMO 1974** Internatiand Conference on Safety of Life at sea London
- IMO 1974** Internatiand Legal Conference on the carriage of passengers and their luggage on board ships London
- IMO 1977** International Conference on Sagety of fishing Vessels London
- IMO 1978** International Conference on Tanker Safety and pollution travontion London
- IMO 1978** International Conference on Training and certification of seafarer London