



**T.C.
BURSA TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**

**AVRUPA BİRLİĞİ'NİN ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKALARI
KAPSAMINDA TÜRKİYE'DE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Nisa PARILDAR YILMAZ

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Anabilim Dalı

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Tezli Yüksek Lisans Programı

TEMMUZ 2023

**T.C.
BURSA TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**

**AVRUPA BİRLİĞİ’NİN ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKALARI
KAPSAMINDA TÜRKİYE’DE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Nisa PARILDAR YILMAZ
(21435034201)**

**Uluslararası Ticaret ve Lojistik Anabilim Dalı
Uluslararası Ticaret ve Lojistik Tezli Yüksek Lisans Programı**

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Hilal YILDIRIR KESER

TEMMUZ 2023

BTÜ, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü'nün 21435034201 numaralı Yüksek Lisans / Doktora Öğrencisi Nisa PARILDAR YILMAZ, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı “AVRUPA BİRLİĞİ’NİN ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKALARI KAPSAMINDA TÜRKİYE’DE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI” başlıklı tezini aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı : **Doç. Dr. Hilal YILDIRIR KESER**
Bursa Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri : **Prof. Dr. Sema AY**
Bursa Uludağ Üniversitesi

Jüri Üyeleri : **Doç. Dr. Serkan ÖZDEMİR**
Bursa Teknik Üniversitesi

Teslim Tarihi :

Savunma Tarihi : 10 Temmuz 2023



20.04.2016 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliğinin 9/2 ve 22/2 maddeleri gereğince; Bu Lisansüstü teze, Bursa Teknik Üniversitesi’nin abonesi olduğu intihal yazılım programı kullanılarak Lisansüstü Eğitim Enstitüsü’nün belirlemiş olduğu ölçütlere uygun rapor alınmıştır.

İNTİHAL BEYANI

Bu tezde görsel, işitsel ve yazılı biçimde sunulan tüm bilgi ve sonuçların akademik ve etik kurallara uyularak tarafımdan elde edildiğini, tez içinde yer alan ancak bu çalışmaya özgü olmayan tüm sonuç ve bilgileri tezde kaynak göstererek belgelediğimi, aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul ettiğimi beyan ederim.

Öğrencinin Adı Soyadı: Nisa PARILDAR YILMAZ

İmzası:

(Faint signature watermark)

ÖNSÖZ

Tez çalışmam boyunca desteğini, ilgisini ve bilgisini hiçbir zaman esirgemeyen değerli hocam Doç. Dr. Hilal Yıldırım Keser'e, hayatımda ve çalışmamın hazırlanma sürecinde her daim yanımda olan sevgili eşime ve aileme çok teşekkür ederim.

Temmuz 2023

Nisa Parıldar Yılmaz
(Satış Yöneticisi)



İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	vi
İÇİNDEKİLER	vii
KISALTMALAR	x
ÇİZELGE LİSTESİ.....	xii
ŞEKİL LİSTESİ.....	xiii
ÖZET.....	xiv
SUMMARY	xvi
1. GİRİŞ	1
1.1 Tezin Amacı ve Önemi.....	2
1.2 Literatür Araştırması	3
1.3 Araştırma Sorusu, Yöntem ve Veri	6
1.4 Kapsam.....	7
2. AVRUPA BİRLİĞİ’NİN ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKALARI	8
2.1 Avrupa Birliği Bütünleşme Sürecine Tarihsel Açıdan Kısa Bir Bakış	9
2.2 Avrupa Birliği’nin Ortak Ulaştırma Politikalarının Tarihsel Gelişimi.....	11
2.2.1 1957 Roma Antlaşması ile başlayan süreç	13
2.2.2 1985 ve 1992 tarihli Beyaz Kitaplar	14
2.2.3 Maastricht ve Amsterdam Antlaşmaları ile gelişen ortak ulaşırma politikası.....	14
2.2.4 2001 tarihli “2010 yılı için Ortak Ulaştırma Politikası: Karar Verme Zamanı” başlıklı Beyaz Kitap.....	15
2.2.5 2011 tarihli Beyaz Kitap	16
2.2.6 2020 Sürdürülebilir Akıllı Hareketlilik Stratejisi ve Eylem Planı	16
2.3 Avrupa Birliği’nin Ortak Ulaştırma Politikalarını Destekleyen Programlar	18
2.3.1 Trans-Avrupa ulaşım ağları	19
2.3.2 Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı	20
2.3.3 Marco Polo programları.....	20
2.3.4 Çerçeve 6 programı kapsamında Civitas II ve Concerto programları	22
2.3.5 Avrupa’yı Birleştirme Mekanizması (Connecting Europe Facility-CEF)	23
2.3.6 Avrupa Kafkasya Asya ulaşırma koridorları	23
2.3.7 Pan Avrupa ulaşırma koridorları	25
2.4 Avrupa Birliği’nin Ortak Ulaştırma Politikasının Alt Sektörleri	26
2.4.1 Karayolu taşımacılığı	27
2.4.2 Demiryolu taşımacılığı	28
2.4.3 Havayolu taşımacılığı	30
2.4.4 Denizyolu taşımacılığı	32
3. AVRUPA BİRLİĞİ’NİN DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI POLİTİKALARI	34

3.1 Avrupa Birliği'nin Denizcilik Politikaları Oluşmasında Tarihsel Süreç.....	35
3.2 Günümüzde Avrupa Birliği'nin Denizcilik Politikaları	37
3.3 Avrupa Birliği'nin Deniz Ticareti ve Genel Denizcilik Politikası	42
3.4 Denizyolu Taşımacılığında Avrupa Birliği Mevzuatı	47
3.4.1 Hizmet sunma serbestisi	48
3.4.2 Rekabet kuralları.....	49
3.4.3 Adil olmayan fiyat uygulamaları	49
3.4.4 Okyanus ticaretine serbest erişim	50
3.4.5 Deniz kabotajı.....	50
3.5 Deniz Emniyeti ve Çevrenin Korunmasına Yönelik Avrupa Birliği'nin Eylemleri	51
3.5.1 Erika-I ve Erika-II paketleri.....	53
3.5.2 Prestige kazası ve Erika-III deniz güvenliği paketi	54
3.5.3 Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı.....	57
3.5.4 Denizyolu taşımacılığı uygunluk kontrolü	58
3.5.5 Avrupa Yeşil Mutabakatı'nın denizcilik sektörüne etkileri.....	60
3.6 Avrupa Birliği'nin Denizyolu Taşımacılığında Limanların Rolü	64
3.7 Denizcilikte Uluslararası İş Birliği ve Koordinasyon	68
3.8 AB Genelinde Dijital Denizcilik Sistemleri ve Hizmetleri	70
3.9 Deniz Çalışanları, İstihdamı ve Eğitimi	72
4. TÜRKİYE'NİN DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI POLİTİKALARI VE AVRUPA BİRLİĞİ DENİZCİLİK POLİTİKALARINA UYUMU	76
4.1 Türkiye'de Denizyolu Taşımacılığının Tarihsel Gelişimi.....	77
4.1.1 Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967).....	77
4.1.2 İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972).....	78
4.1.3 Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977).....	78
4.1.4 Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983).....	78
4.1.5 Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989).....	79
4.1.6 Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1989-1994).....	80
4.1.7 Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000)	81
4.1.8 Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005)	82
4.1.9 Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013).....	83
4.1.10 Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2014-2018)	84
4.1.11 On Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2019-2023)	84
4.2 Türkiye'nin Denizyolu Taşımacılığında Mevcut Durumu	84
4.2.1 Kabotaj yük taşımacılığı	87
4.2.2 Uluslararası yük taşımacılığı	88
4.2.3 Türk deniz ticaret filosu hacmi	90
4.3 Türkiye'nin Denizyolu Taşımacılığı Mevzuatı	96
4.4 Türkiye'nin Deniz ve Çevresinin Korunmasına Yönelik Eylemleri	97
4.4.1 Liman devleti kontrolü.....	99
4.4.2 Gemi trafik hizmetleri ve seyir güvenliği	101
4.4.3 Avrupa Yeşil Mutabakatı bağlamında Türkiye'nin denizcilik sektörüne yönelik eylem planları	102
4.5 Türkiye'de Denizyolu Taşımacılığında Limanların Rolü	108
4.6 Denizyolu Taşımacılığında Etkili Olan Kurum ve Kuruluşlar.....	114
4.7 Türkiye'de Dijital Denizcilik Sistemleri	115
4.8 Türkiye'de Deniz Çalışanlarının Eğitimi ve İstihdamı	119
4.9 Türkiye'nin Avrupa Birliği'nin Denizcilik Politikalarına Uyum Çabaları	122

4.10 2018-2022 Ülke Raporları Bağlamında Türkiye'nin Avrupa Birliği'nin Denizcilik Politikalarına Uyumu	126
SONUÇ VE ÖNERİLER.....	132
KAYNAKLAR	136
ÖZGEÇMİŞ.....	154



KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABAD	: Avrupa Birliği Adalet Divanı
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ABİHA	: Avrupa Birliği'nin İşleyişine İlişkin Antlaşma
AEA	: Avrupa Ekonomik Alanı
AET	: Avrupa Ekonomik Topluluğu
AKÇT	: Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu
ATS	: Avrupa Tek Senedi
CEF	: Connecting Europe Facility (Avrupa'yı Birleştirme Mekanizması)
COVID-19	: Koronavirüs Hastalığı
DTO	: Deniz Ticaret Odası
DWT	: Deadweight Tonnage
EMSA	: European Maritime Safety Agency (Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı)
EQUASIS	: European Quality Shipping Information System
EURATOM	: Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu
GKRY	: Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
GSYİH	: Gayrisafi Yurt içi Hasıla
GT	: Gros Ton
ICT	: Information and Communication Technologies (Bilgi ve İletişim Teknolojisi)
ILO	: International Labour Organisation
IMO	: International Maritime Organisation
ISM	: International Safety Management (Uluslararası Emniyet Yönetimi)
KGM	: Karayolları Genel Müdürlüğu
MARPOL	: The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi)
MGS	: Milli Gemi Sicili
MLC	: Maritime Labour Convention (Denizcilik Çalışma Sözleşmesi)
PARIS MOU	: The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris Liman Devleti Kontrolü Mutabakatı)

PSC	: Port State Control (Liman Devleti Kontrolü)
RFD	: Raporlama Formaliteleri Direktifi
SOLAS	: International Convention for the Safety of Life at Sea (Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi)
STCW	: Standards of Training Certification and Watchkeeping (Gemi adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları)
TBGTH	: Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri
TEN-T	: Trans-European Transport Network (Trans Avrupa Ulaştırma Ağı)
TEU	: Twenty-foot Equivalent Unit
TRACECA	: Transport Corridor Europe Caucasus Asia (Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru)
TUGS	: Türk Uluslararası Gemi Sicili
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
TÜRKLİM	: Türkiye Liman İşletmecileri Derneği
UTİKAD	: Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği
VTMIS	: Vessel Traffic Monitoring Information System (Gemi Trafiği İzleme ve Bilgi Hizmetleri)
VTs	: Vessel Traffic Services (Gemi Trafik Hizmetleri)
WTO	: World Trade Organisation

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 3.1 : AB-27 2021 yılı taşıma modu dağılımı (milyar euro cinsinden).	43
Çizelge 3.2 : AB-27 2021 yılı taşıma modu dağılımı (milyon ton cinsinden).	43
Çizelge 3.3 : AB üye devleti bandıralı filo ve dünya filosunun sahip olduğu yük gemileri sayısı ve yüzdelik oranı (2021).	46
Çizelge 3.4 : AB üyesi ülkelerin bayrağını taşıyan gemilerin ortalama yaşı (2021)..	47
Çizelge 3.5 : En yoğun 15 AB limanı (milyon ton cinsinden).	65
Çizelge 4.1 : 2011-2021 yılları arasında Türkiye'nin dış ticaret taşımaları miktar yüzdesi.....	86
Çizelge 4.2 : Taşıma modları itibariyle Türkiye'nin dış ticaret taşımacılığı miktar ve değer yüzdeleri (2021).	86
Çizelge 4.3 : Yıllara göre Türkiye'de kabotaj taşımacılığı miktarı.	87
Çizelge 4.4 : Türkiye'de 2021 yılı itibariyle kabotaj taşımacılığı elleçlemesi.	88
Çizelge 4.5 : Türkiye'nin dış ticaretinde denizyolu taşımacılığının değer payı.	88
Çizelge 4.6 : Türk bayraklı gemilerin dış ticaret taşımacılığındaki payı (2011-2021).	89
Çizelge 4.7 : 2021 yılı kargo tipleri bazında ihracat ve transit yükleme.	89
Çizelge 4.8 : 2021 yılı kargo tipleri bazında ithalat ve transit boşaltma.	90
Çizelge 4.9 : Türkiye'nin konteyner elleçleme verileri (2011-2021).	90
Çizelge 4.10 : Türk deniz ticaret filosunun ithal-inşa tonaj dağılımı.	92
Çizelge 4.11: Türk deniz ticaret filosunun siciller itibariyle dağılımı.....	93
Çizelge 4.12 : Türk deniz ticaret filosunun gemi tiplerine göre ortalama yaş profili.	94
Çizelge 4.13 : Ulusal bayraklı ve yabancı bayraklı Türk gemilerinin yıllık gelişimi.	95
Çizelge 4.14 : 30 ülkenin milli ve yabancı bayraklı gemileri (1000 GT ve üzeri). ...	96
Çizelge 4.15 : Türkiye'nin Avrupa Yeşil Mutabakatı'na yönelik eylem planı ve alınan aksiyonlar.	105
Çizelge 4.16 : Ulaştırma türüne göre sera gazı emisyonu.	107
Çizelge 4.17 : Türkiye limanlarına uğrayan gemi sayısı.	109
Çizelge 4.18 : Türkiye'de en fazla yük elleçleyen ilk 10 liman başkanlığı.....	110
Çizelge 4.19 : Türkiye limanlarında gerçekleşen konteyner elleçlemeleri	110
Çizelge 4.20 : Türkiye'de en fazla konteyner elleçleyen ilk 10 liman başkanlığı ..	111
Çizelge 4.21 : Türkiye'de öğrenim türlerine göre okul ve öğrenci sayıları.....	121
Çizelge 4.22 : Türkiye'de denizcilik eğitimi gören öğrencilerin cinsiyet dağılımı..	122

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1 : AB ortak ulaştırma politikasının tarihsel gelişimi.....	12
Şekil 2.2 : TRACECA haritası.....	24
Şekil 3.1 : Uluslararası mal ticaretinin gelişimi, AB, 2011-2021.....	42
Şekil 3.2 : 2010-2020 (AB-28) denizcilik endüstrisi filosundaki gemi sayısı.....	44
Şekil 3.3 : AB ve dünya devletleri bayraklarını taşıyan gemi sayısı (2021).	45
Şekil 4.1 : Ulaştırma sektörü sermaye harcaması payları (2003-2019).....	85
Şekil 4.2 : 2019-2020-2021 MGS ve TUGS'a kayıtlı gemilerin DWT değişimi.....	93
Şekil 4.3 : Türk deniz ticaret filosu yaş grubu dağılımı (%).	95
Şekil 4.4 : Paris MoU kapsamında denetlenen ve tutulan gemiler.	101
Şekil 4.5 : Ulaştırma türüne göre sera gazı emisyonu.	106
Şekil 4.6 : Türkiye limarında elleçlenen yük miktarı (2012-2021).	109
Şekil 4.7 : Türkiye limanlarında elleçlenen yük rejimleri (2021).	109
Şekil 4.8 : OTS çalışma prensibi ve elde edilen bilgiler.....	117

AVRUPA BİRLİĞİ'NİN ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKALARI KAPSAMINDA TÜRKİYE'DE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

ÖZET

Bilindiği üzere Avrupa Birliği (AB), güvenlik, adalet ve özgürlük alanı çerçevesinde malların, hizmetlerin, sermayenin ve kişilerin serbest dolaşımını sağlamayı hedeflemektedir. Bir hizmet kolu olan ulaştırma sektörü, ekonomi, kalkınma ve uluslararası ticaretle doğrudan bağlantılıdır. Bu hususta ulaştırmanın serbestleştirilmesi ve AB içinde ortak ulaştırma politikasının oluşturulması önem arz etmektedir. Ortak ulaştırma politikasına ilişkin düzenlemeler, ilk defa 1957 Avrupa Ekonomik Topluluğunu Kuran Antlaşma'da belirtilmiştir. Bununla birlikte ortak ulaştırma politikalarında ilerleme oldukça yavaş bir gelişim göstermiştir. Kurumsal reformların istenilen seviyede gerçekleşmemesi ve AB üyesi devletlerin ulusal ulaştırma politikalarını ortak ulaştırma politikalarıyla yakınlaştırma konusundaki güçlükler, 1980'lere kadar bu alanda yeterli girişimin yapılması önündeki engeller arasında yer almaktadır. 1980'li yıllarda ortak ulaştırma politikalarının eylem planları ortaya konulmuş ve 1990'larda Kurucu Antlaşmalar seviyesinde ortak ulaştırma politikasının altyapısını oluşturan düzenlemeler yapılmıştır. 2000'lere gelindiğinde ise çerçevesi ve amaçları çizilen ulaştırma politikalarına gereken finansal desteği ve ulaştırmada sürdürülebilirliği sağlamak odak noktası olmuştur. Bu dönemde sürdürülebilirlikle birlikte ulaştırma modları arasında dengenin sağlanması bir diğer gündem maddesini oluşturmuştur. 2016 yılından itibaren ulaştırmanın çevreye verdiği zararların azaltılması, yeşil dönüşüm ve dijitalleşme gündem maddeleri ön planda yer almıştır.

AB'nin ortak ulaştırma politikalarının alt sektöründen biri olan denizyolu taşımacılığı, Birlik dış ticaretinin %90'ının denizyolu ile gerçekleşmesi sebebiyle ayrı bir önem taşımaktadır. Denizcilikte AB standartlarını yansıtan AB denizyolu taşımacılığı politikaları, standart dışı taşımacılığı önleyen, sürdürülebilir, deniz emniyeti ve güvenliğini koruyan, yeşil dönüşümü destekleyen ve denizde dijitalleşmenin sağlanması yönünde adımlar atan bir politikalar bütünüdür. Güvenlik ve emniyetin sağlanmasının yanında denizciliğin sosyal boyutu üzerinde de çalışmalarını sürdüren AB, sektör çalışanlarının uluslararası rekabete karşı korunması, denizde çalışma koşullarının iyileştirilmesi ve nitelikli gemi personeli yetiştirilmesi gibi konulara da ağırlık vermektedir. Bu bağlamda AB, denizcilik politikalarının her bir zincirini ayrılmaz bir bütün olarak değerlendirmektedir.

Türkiye'nin denizyolu taşımacılığı politikaları, 1950'lerde karayolu taşımacılığının gölgesinde kalmıştır. 1962'de hazırlanan Kalkınma Planları ile birlikte denizcilğe önem atfedilerek deniz ticareti filosunun geliştirilmesi ve limanlara yatırım yapılması gerektiği vurgulanmıştır. Bununla birlikte denizcilik sektörüne yönelik hizmetlerin ihtiyaca göre yapılandırılabilmesi için altyapı ve yönetim konularında personel eğitimine öncelik verilmesi benimsenmiştir. 1999 yılında Türkiye, AB'ye aday ülke statüsü elde etmiştir. Bu bağlamda ulusal politikalarını AB standartlarına taşımak için adımlar atan Türkiye, ulaştırma konusunda da AB'ye uyum sağlamayı hedeflemiştir.

Uyum konusunda Ulusal Eylem Planları hazırlayan Türkiye, denizcilik alanında teknik ilerleme ve denizciliğin çevresel etkilerini azaltma yönündeki hassasiyetleri dikkate almış ve yeni stratejiler üretmiştir. Nitekim AB ülke raporlarında 2020 yılından itibaren Türkiye'nin denizyolu taşımacılığı ile ilgili olarak AB müktesebatına uyum konusunda iyi düzeyde hazırlık yaptığı vurgulanmıştır.

Bu çalışmada AB'nin ortak ulaştırma politikaları bağlamında Türkiye'nin denizyolu taşımacılığı politikaları ve AB denizcilik politikalarına uyum süreci ele alınmıştır. Bu yapılırken belirtilen politikalara ilişkin yazılmış yerli/yabancı bilimsel eserler ile AB ve Türkiye'nin ilgili organları tarafından yayımlanmış çalışmalar ve kararlardan yararlanılmıştır. Türkiye'nin AB denizcilik politikalarına uyumu konusunda kayda değer ilerlemeler kaydettiği, özellikle liman devleti kontrolleri konusunda kara listeden beyaz listeye yükseldiği, ulusal müktesebatın AB müktesebatına uyumu konusunda yasal düzenlemelerin yapıldığı, Avrupa Yeşil Mutabakatı hedefleri doğrultusunda eylem planı oluşturulması konularında spesifik olarak iyileştirmelerin yapıldığı gözlemlenmiştir. Bununla birlikte uluslararası antlaşmaların imzalanması, denizde ve özellikle limanlarda akıllı sistemlerin kullanılması konusunda eksiklikler olduğu tespit edilmiştir. AB ile ilişkilerde 14 Nolu Taşımacılık Faslı'nın kapalı olmasına ve açılması hususunda AB ile Türkiye'nin karşıt argümanları olmasına rağmen, Türkiye denizcilikte AB standartlarına erişmek ve müktesebatını AB ile uyumlu hâle getirmek için çalışmalarına devam etmektedir.

Anahtar kelimeler: Avrupa Birliği, Ortak Ulaştırma Politikaları, Denizyolu Taşımacılığı, Türkiye, Ulaştırma.

MARITIME TRANSPORT IN TÜRKİYE IN THE SCOPE OF THE EUROPEAN UNION’S COMMON TRANSPORT POLICY

SUMMARY

European Union (EU) aims to ensure the free movement of goods, services, capital, and persons in an area of security, justice, and freedom. Transportation, a service sector, is directly connected to the economy, development, and international trade, which makes the liberalization of transportation and provision of a common transport policy in the EU important. Provisions of a common transport policy were initially included in the Treaty Establishing European Economic Community of 1957. However, the advancement in the common transport policy was slow. The failure to achieve efficient institutionalization and the difficulties in approaching the national transport policies of the EU member states to the common transport policy until the 1980s were among the obstacles in this policy area. In the 1980s, the action plans of the common transport policies were adopted, and in the 1990s, provisions were included in the Founding Treaties, forming the infrastructure of the common transport policy. In the 2000s, the focus was to provide the necessary financial support and sustainability in transportation for the common transport policy, whose framework and objectives were specified. In this period, in addition to sustainability, ensuring a balance between transportation modes entered into the agenda of the common transport policy. The reduction of the damage caused by transportation to the environment, green transformation, and digitalization have been among the priorities of the EU in this policy field.

Maritime transport, one of the sub-sectors of the EU’s common transport policy, has a privileged position since 90% of the Union’s foreign trade is carried out by sea. EU maritime transport policy, signifying EU standards in maritime, comprises a set of objectives that aims to prevent non-standard transport, achieve sustainable maritime safety and security, promote green transformation, and establish digitalization at sea. The EU, which produces policies on the social dimension of maritime as well as ensuring safety and security, also considers the issues, including protecting the sector's employees against international competition, improving working conditions at sea, and training qualified ship personnel. In this context, the EU regards each chain of maritime policies as an inseparable whole.

Türkiye’s maritime transport policies lagged behind road transport in the 1950s. The Development Plan of 1962, with particular attention to the maritime, underlined the development of maritime trade fleets and the necessity of investing in ports. It also stated to prioritize personnel training on infrastructure and management with the purpose of configuring the services for the maritime sector pursuant to needs. In 1999, Türkiye acquired the candidate state statutes to the membership of the EU. Thus, taking steps to approach the national policies to EU standards, Türkiye has also aimed to harmonize its transport policy with the common transport policy of the EU. Türkiye, which prepared National Action Plans on harmonization, has considered the technical advancement in the maritime field and diminishment of the environmental impacts of maritime and produced new policies. It has been emphasized in the EU country reports

that Türkiye has made good preparations for harmonization with the EU acquis regarding maritime transport since 2019.

This study deals with Türkiye's harmonization process with the EU's maritime policies in the context of the EU's common transport and maritime transport policies and Türkiye's maritime transport policies, drawing on national/international scientific studies on the specified policies and decisions adopted and studies published by the relevant organs of the EU and Türkiye. It is observed that Türkiye has achieved significant progress in its harmonization with EU maritime policies, upgraded from the black list to the white list, especially regarding port state controls, established legal arrangements regarding the harmonization of the national acquis with the EU acquis, accomplished particular improvements in adoption of actions plans in line with the objectives of the European Green Deal. However, it is determined that Türkiye has some shortcomings in acceding to international agreements and use of smart systems at sea and especially in ports. Despite the fact that Chapter 14 on Transport is closed and Türkiye and the EU have opposing arguments regarding its opening, Türkiye continues its efforts to reach EU standards in maritime and harmonize its national law with the EU's acquis.

Keywords: European Union, Common Transport Policies, Maritime Transport, Türkiye, Transport.

1. GİRİŞ

Ulaştırma, insanların, eşyaların ve haberlerin ulaşmasını sağlayan işlerin ve araçların tümü olarak tanımlanmaktadır (Türk Dil Kurumu, 2023). Bir başka tanıma göre ulaştırma kavramı, insanların ihtiyaçlarını giderebilmek amacıyla üretilen mal ve hizmetlerin fayda yaratacak şekilde yer değiştirilmesini sağlayan bir hizmet anlamına gelmektedir (Oral ve Kıpkip, 2019, s. 59). Ulaştırma faaliyetleri devletlerin ekonomik, sosyal, kültürel ve politik yaşamları açısından büyük önem taşımaktadır. Ülke kaynaklarının etkin şekilde işletilmesi ve verimli kullanılması, iç ve dış ticaretin geliştirilmesine ve düzenli bir ulaştırma ağı ile ulaştırma politikalarının belirlenmesine bağlıdır (Saatçioğlu, 2006, s. 1). Ulaştırma politikaları ise bir devletin ulaştırma sektöründeki tüm faaliyetleri olarak tanımlanmaktadır. Ekonominin ve toplumsal gelişmenin ihtiyacını karşılayacak şekilde bir ulaştırma kapasitesi yaratmak, konjonktüre uyum sağlayan, devletlerin çıkarlarına en uygun taşıma sistemlerini kurmak, taşıma sistemleri arasında gerekli koordinasyonu sağlamak ulaştırma politikalarının temel gereksinimidir (Saatçioğlu, 2006, s. 17).

Ulaştırma ve taşımacılık terimleri benzer anlama sahip olmasına rağmen ulaştırma daha ziyade altyapı yatırımlarına yönelik bir terimdir. Taşımacılık ise ürünlerin belirli bir sevk noktalarından alınıp belirli bir teslim noktalarına belgeli olarak taşınma işlemidir (Long, 2019, s. 4). Bir diğer ifadeyle taşımacılık, tüketici ihtiyaçlarının giderilmesi amacı ile üretilen malların ihtiyaç duyulan bölge ve merkezlere zamanında ulaştırılmasıdır (Keser, 2011, s. 11). Ulaştırma politikaları, karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu olmak üzere dört temel alt sistemden oluşmaktadır. Uluslararası ticaretin vazgeçilmez bir unsuru olan taşımacılık ise ulaştırma politikaları kapsamında ele alınmaktadır.

Ulaştırma politikalarının alt sektörlerinden biri olan denizyolu taşımacılığı, emniyetli, uygun fiyatlı, güvenilir, düşük karbonlu, iklime dayanıklı ve sosyal açıdan eşitlikçi ve çevresel açıdan sağlıklı bir sistem ile uluslararası ticaretin gelişmesine ve ekonomik kalkınmanın sağlanmasına katkıda bulunmaktadır. Denizyolu taşımacılığı, tankerlerden konteyner gemilerine, transit taşımacılıktan kargo hizmetlerine ve dökme

yüklerden özelleştirilmiş yüklere kadar çok geniş bir yelpazede farklı gemi türlerini ve çeşitli denizyolu taşımacılığı pazarlarını ve hizmetlerini kapsayan bir alandır. Tüm bu çeşitlilik, devletlerin ve şirketlerin denizaşırı bölgelere ticaret yapmasına olanak tanımakta ve uluslararası ticarete rekabet edebilme kapasitelerini artırmaktadır.

Yirmi yedi üye devletten oluşan AB, ekonomik ve sürdürülebilir büyümeyi destekleyen, taşıma modları arasında dengenin sağlanmasını esas alan, çevrenin korunmasına yönelik hassasiyetlere önem veren, uluslararası alanda iş birliğine odaklanan bir denizyolu taşımacılığı politikasını benimsemektedir. Tüm bu politikalar denizcilik sektörüne yönelik adil ve rekabete dayalı elverişli bir ortam yaratmakta ve üye devletlerle denizyolu ticareti ilişkisi olan tüm devletler için büyük önem arz etmektedir.

1.1 Tezin Amacı ve Önemi

Türkiye, Karadeniz, Batı Avrupa, Orta Doğu ve Kuzey Afrika bölgesi için stratejik önemi bulunan bir deniz alanına sahiptir ve 8.333 km'lik kıyı şeridi ile kimi ülkelere doğrudan deniz bağlantısı sağlamaktadır. Türkiye'deki limanların rolü, ülke genelinde ulaştırma modlarının entegrasyonunun yanı sıra bölgesel ve uluslararası ulaştırma koridorlarının doğudan batıya ve kuzeyden güneye bağlanmasında giderek daha önemli hâle gelmektedir. Bu nedenle limancılık sektörü, başta dış ticaret olmak üzere Türk ekonomisinde hayati bir rol oynamaktadır. Türkiye'nin denizyolu taşımacılığı politikası, taşımacılığın kalitesini iyileştirmeyi ve uluslararası alanda Türkiye'nin rekabet gücünü artırmayı hedeflemektedir. Türkiye, denizcilikte uluslararası mevzuatı ve uygulamaları takip ederek, uluslararası konjonktüre adaptasyonun bir gerekliliği olarak son dönemlerde dijitalleşme ve yeşil dönüşüme odaklanarak, deniz çevresinin korunmasına yönelik uygulamalarda bulunarak AB denizcilik müktesebatına uygun politikalar üretmeyi amaçlamaktadır. Bu hususta, AB'ye aday devlet statüsü devam eden Türkiye'nin, denizcilik ve denizyolu taşımacılığı alanında oluşturduğu politikaları incelemek, AB'nin bu alanda izlediği politikaları, çalışmaları ve mevzuatını, uluslararası örgütler ile olan iş birliğini dikkate alarak Türkiye'deki mevcut durumu tanımlayıp bunu AB ile mukayese etmek çalışmanın temel amacıdır. Çalışmanın ikincil amacı ise Türkiye'nin AB politikalarına uyumu hususunda eksik alanları tespit etmek ve çözüm önerileri geliştirmektir.

Türkiye, Asya ile Avrupa arasındaki jeopolitik konumu ve önemli ulaştırma koridorları arasında yer alması sebebi ile uluslararası ticarete önemli bir aktördür. Türkiye bu avantajlı konumu itibarıyla denizyolu bağlantılı transit yükleri limanlarına çekebilecek potansiyele sahiptir. Uluslararası ticarete dikkate değer bir rekabet unsuru hâline gelen denizyolu taşımacılığı, uygun navlun avantajı ve emniyetli taşıma biçimiyle dünya ticaretinde %85'lik bir paya sahiptir. Dış ticaret taşımacılığında denizyolu taşımacılığına ayrılan payın arttığı Türkiye için ulaştırma konusunda AB standartlarını yakalamak ve denizyolu ticaretini geliştirmek oldukça önemlidir. Bu bağlamda çalışmada AB'nin bütünleşme aşamaları ve AB ortak ulaştırma politikaları tarihsel bir perspektifle incelenecek, AB'nin denizyolu taşımacılığı politikaları detaylı bir şekilde ele alınarak, Türkiye'nin mevcut denizyolu taşımacılığı politikaları ve Türkiye'nin AB denizyolu taşımacılığı politikalarına uyumu tartışılacaktır. Çalışma, Türkiye'nin denizyolu taşımacılığı politikalarını AB denizcilik politikaları ile mukayese etmesi, uyum konusunda öneriler getirmesi ve güncel veriler ışığında değerlendirmelerde bulunması açısından önem arz etmektedir.

1.2 Literatür Araştırması

Literatürdeki önemli çalışmaların bir kısmı AB'nin ortak ulaştırma politikalarına ve ulaştırmada sürdürülebilirlik kavramına odaklanmıştır. Örneğin Bendowski ve Bendowski (2020) çalışmalarında, rekabetçi ve kaynakları verimli kullanan bir ulaştırma sistemine ulaşmak için çabalayan tek bir Avrupa ulaştırma alanı oluşturma planına özel önem vererek AB'nin ulaştırma alanındaki mevcut eğilimlerini tartışmaktadır. Çalışmada literatür analizi yöntemi kullanılarak, ortak ulaştırma politikasının varsayımları, AB ulaştırma politikalarının sürdürülebilir gelişimi ve yürürlükteki yasal düzenlemeler analiz edilmiştir. Janic (2006) çalışmasında, AB için son on beş yılda yürütülen ulaştırma sistemlerinin sürdürülebilirliğine ilişkin araştırmaların bir incelemesini sunmakta, bazı eksiklikleri belirlemekte ve geleceğe yönelik fikirleri detaylandırmaktadır. Çalışmada, sürdürülebilir kalkınma kavramı ve ulaştırma sistemlerinin sürdürülebilirliğinin operasyonel hâle getirilmesi tartışılmaktadır. Sonuç olarak ise performans gösterge sistemlerine dayalı olarak AB'deki ulaştırma sistemlerinin sürdürülebilirliğini izlemek için mevcut veya yenilikçi bir sistemin geliştirilmesi, ileriye dönük bir araştırma fikri olarak önerilmektedir. Orogelc (2003) çalışmasında, AB'nin ortak ulaştırma politikasının,

sürdürülebilir modal denge, ulaştırma firmaları arasında daha fazla rekabet ve altyapı gelişimine entegre bir yaklaşım elde etmesi gerektiğini vurgulamıştır. Ulaştırma modları arasındaki dengenin değiştirilmesi ve darboğazların ortadan kaldırılması ile ilgili olarak makale, mevcut altyapıların iyileştirilerek tıkanıkların kontrol altına alınmasını, ulaştırma türleri arasında daha iyi bir iş birliği ve ekonomik, çevresel ve sosyal açıdan sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin oluşturulmasını önermektedir. Giorgi ve Schmidt (2001) alışmalarında, Avrupa ulaştırma politikasının günümüzde karşılaştığı zorlukları ele almaktadır. Günümüzde karşılaşılan zorlukları tıkanıklık ve çevre kirliliği olarak tanımlayan yazarlar, sorunun çözümü için devletlerin ulaştırma politikasındaki rolünün yeniden tanımlanması gerektiğini vurgulamıştır.

Literatürde Türkiye'nin AB ortak ulaştırma politikalarına uyumu konusunda yapılan önemli çalışmalar mevcuttur. Örneğin Saatçioğlu ve çelikok (2019) alışmasında, üretim ve ticaretin küreselleşmesiyle birlikte, ulaştırma politikalarını ekonomik büyümenin sağlanması ve rekabet gücünün artırılmasında temel bir unsur olarak değerlendirmektedir. Dış ticarete AB ile Türkiye'nin ticari ilişkisi dikkate alınan çalışmada, Türkiye'de son yıllarda ulaştırma politikasında atılan adımlar, uluslararası ulaştırma politikaları ve AB'nin yayımladığı Türkiye ilerleme raporları bağlamında Türkiye'nin ulaştırma politikaları incelenmiştir. Kuşçu (2011), AB ulaştırma politikalarını inceleyerek belirlenen politikaların tarihi seyrini, başarı durumunu ve AB tarafından oluşturulan finansal destek programlarını ele almıştır. Mevcut ulaştırma politikalarının Türkiye'ye etkilerini değerlendirilerek, Türkiye'nin ulaştırma sistemlerine dair sayısal verilerden yararlanarak analizlerde bulunmuştur. aylan ve Kişi (2011) alışmalarında, AB ortak ulaştırma politikası ve Türkiye başlığı altında ulaştırma türlerini, AB ortak ulaştırma politikalarını, AB ulaştırma koridorlarını ve bu bağlamda Türkiye'nin mevcut durumunu değerlendirmiştir. Ulaştırma sektöründe değişime ayak uydurabilen, ağdaş ve tutarlı politikaların oluşturulması ve geliştirilmesinin Türkiye'nin ekonomik ve sosyal gelişimine büyük katkı sağlayacağını vurgulamışlardır. alık (2008), AB ulaştırma sektörüne genel bir bakış sunarak, ulaştırma modları ile ilgili mevzuatları ve yasal düzenlemeleri ele almıştır. Çalışmada, AB ulaştırma modları kapsamında Türkiye'nin AB ulaştırma politikalarına uyumunu detaylı olarak incelenmiştir. Onur (2006) ise, konuyu uluslararası ilişkiler perspektifinden ele alarak Türkiye'nin AB ortak ulaştırma politikalarına uyumu hususunda karşılaşılan siyasi sorunlara değinmiştir. AB'nin ortak ulaştırma

politikasını inceleyerek, Türkiye için ulaştırma faslında katılım müzakere sürecini ele almıştır.

Literatürde AB'nin denizcilik politikaları kapsamında önemli çalışmalar bulunmaktadır. Ubilios ve diğerkleri (2021), AB'nin denizcilik alanında önde gelen on denizcilik ülkesi tarafından alınan temel tedbirlerin, kontrol ettikleri filoların göreceli rekabet gücü üzerindeki etkisini 1996-2011 yıllarını kapsayan dönemde karşılaştırımalı analizini yapmıştır. Uygulanan denizcilik politikası önlemlerinin göreceli etkinliğini karşılaştırmak için iki model önermişlerdir. Tahmin sonuçları, ulusal düzeydeki denizcilik politikalarında benimsenen önlemlerin (tonaj vergisi, ikinci sicil ve diğerk önlemler) genel olarak kontrollü filoların rekabet gücü üzerinde olumlu bir etkiye sahip olması bakımından etkili olduğu ancak her ülkenin filoları üzerinde eşit olmayan bir etkiye sahip olduğu sonucuna vardıklarını göstermektedir. Keser (2011) çalışmasında, AB denizyolu taşımacılığı politikasının AB çevre politikasının gelişimi üzerindeki etkisini incelemektedir. Keser, üye devletlerin ekonomik ihtiyaçları ile AB'nin deniz çevresinin korunması ve muhafaza edilmesine yönelik genel girişimleri arasındaki karşılıklı ilişkiyi inceleyerek, AB'nin uluslararası alanda belirlenen standartlara bağlı kalarak ve kendi içinde tedbirler uygulayarak denizcilik alanında çevrenin korunmasına yönelik uluslararası çabalara önemli katkılar bulunduğu sonucuna varmıştır. Paixao ve Marlow (2001) ise çalışmalarında, AB'nin amacını, ekonomik ve sürdürülebilir büyümesini destekleyen ve sürdürülebilir hareketlilik kavramının bu politikanın geliştirilmesinde itici güç olduğu bir ulaştırma politikası geliştirmek şeklinde tanımlamıştır. Bu hedefe ulaşmak için AB, malların demiryolu ve denizyolu modlarında kullanılmayan mevcut kapasiteye kaydırılmasını teşvik etmektedir. Çalışma, AB'nin denizyolu taşımacılığı politikasını gözden geçirerek Avrupa denizcilik politikasını üç dönemde incelemektedir.

AB ortak ulaştırma politikaları çerçevesinde Türkiye'de deniz ulaşımını, deniz güvenliği bağlamında inceleyen Gülırmak (2020), Türkiye'nin deniz güvenliği konusunda mevcut uygulamalarını ele almıştır. Erdönmez ve İncaz (2016) çalışmasında, AB'nin 2009 yılında kabul ettiği "2018 yılına kadar AB Denizciliğinin Stratejik Hedefleri ve Önerileri" belgesini inceleyerek AB'nin stratejik hedefleri doğrultusunda Türkiye'de denizyolu taşımacılığında kaydedilen son gelişmeleri incelemiştir. Özeroğlu (2012) çalışmasında, AB ulaştırma politikalarını ve bölgesel projelerde Türkiye'nin konumunu ele alarak, AB ulaştırma politikalarıyla Beyaz Kitap hedefleri doğrultusunda Türkiye'de ulaştırma stratejilerini incelemiştir. Karahan

(2011), AB'nin denizcilik politikalarını hukuki ve tarihsel bir perspektiften inceleyerek AB denizcilik politikalarının Türk mevzuatı ile ilişkisini ele almıştır. Son olarak Özen (2007) ise AB'nin denizcilik politikalarını, AB'ye adaylık statüsünde olan devletlerin ve Türkiye'nin denizcilik politikalarını incelemiştir ve Türkiye'nin AB denizcilik politikalarına uyumu konusunda önerilerde bulunmuştur. AB'nin ortak ulaştırma politikaları kapsamında Türkiye'de denizyolu taşımacılığı başlıklı çalışmanın, Türkiye ve AB denizyolu taşımacılığı politikalarını paralel başlıklar altında incelemesi ve mukayese etmesi, Türkiye'nin AB denizcilik müktesebatına uyum konusunda somut öneriler getirmesi, güncel veriler ve gelişmeler ışığında değerlendirmelerde bulunması açısından literatüre katkı sağlayacağı düşünülmektedir

1.3 Araştırma Sorusu, Yöntem ve Veri

Çalışma nitel bir araştırma olup, durum çalışması olarak desenlenmiştir. Nitel araştırma, disiplinler arası bütüncül bir bakış açısını esas alarak, araştırma problemini yorumlayıcı bir yaklaşımla incelemeyi benimseyen bir yöntemdir (Karataş, 2017). Durum çalışmaları ise bir olayı meydana getiren ayrıntıları tanımlamak ve görmek, bir duruma ilişkin olası açıklamaları geliştirmek ve bir olayı değerlendirmek amacıyla kullanılmaktadır (Gall, Gall ve Borg, 2007). Bu kapsamda çalışmada yerli/yabancı bilimsel eserler, AB ve Türkiye'nin ilgili organları tarafından yayımlanmış çalışmalar ve kararlar, IMO (International Maritime Organisation), EMSA (European Maritime Safety Agency-Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı) ve Deniz Ticaret Odası gibi ulusal ve uluslararası kurumların verilerinden yararlanılacaktır.

Çalışmanın amacı kapsamında araştırma soruları aşağıdaki gibi belirlenmiştir:

- Türkiye'nin denizyolu taşımacılığı politikaları hangi açılardan AB denizyolu taşımacılığı politikaları ile örtüşmektedir?
- AB'nin denizyolu taşımacılığı politikalarına uyum konusunda, ulusal mevzuat değişikliği ve deniz çevresinin korunması hususunda Türkiye'nin atması gereken adımlar nelerdir?
- Türkiye denizcilikte dijitalleşme ve limancılık konularında AB müktesebatına uyum konusunda nasıl bir yol izlenmelidir?
- Türkiye uluslararası kurumlarla iş birliğinde bulunarak denizcilikte eğitim ve istihdamın artırılması için neler yapmalıdır?

1.4 Kapsam

Belirtilen çerçeve kapsamında giriş bölümünü izleyen bölümde, AB'nin ortak ulaştırma politikaları konusunda bilgi verilecektir. Başlarda kömür ve çelik sektöründe bütünleşme için adım atan Avrupa ülkelerinin zaman içinde neden ulaştırma konusunda ortak bir politikaya ihtiyaç duydukları, ulaştırma politikalarının yasal ve tarihi çerçevesi dikkate alınarak açıklanacaktır. Tarihsel gelişim incelenirken mevzuatta yapılan değişiklikler ve ortak ulaştırma politikaları alanında izlenen güncel stratejilere yer verilecektir. Ortak ulaştırma politikalarını destekleyen finansal programlar ve ortak ulaştırma politikalarının alt sektörleri hakkında bilgi verilecektir.

Çalışmanın üçüncü bölümünde AB'nin denizcilik politikaları ve mevzuatı konusuna yer verilecektir. AB'nin denizcilik politikalarına genel bakışı, denizyolu taşımacılığı müktesebatı, deniz güvenliği ve çevresinin korunmasına yönelik AB eylemleri ve denizyolu taşımacılığında limanların rolü incelenecektir. Bu bağlamda denizcilik alanında AB'nin uluslararası örgütlerle gerçekleştirdiği iş birliği ve Avrupa Yeşil Mutabakatı'nın denizcilik sektörüne etkisi tartışılacaktır. Gelişen teknoloji ile birlikte dijitalleşmenin denizcilik sektörüne kattığı yenilikler ve AB'nin izlediği uygulamalara yer verilecek olup denizcilik sektöründe çalışan personellerin istihdam ve eğitim durumuna değinilecektir.

Dördüncü ve son bölümde ise Türkiye'nin denizyolu taşımacılığı politikaları üçüncü bölümde AB'nin denizyolu taşımacılığı politikaları kapsamında verilen başlıklara paralel olarak detaylı bir şekilde ele alınacaktır. Türkiye'nin AB denizyolu taşımacılığı politikalarına uyumu konusunda izlenilen politikalara ve müktesebata uyum çalışmalarına yer verilecektir. Çalışmanın sonunda ise Türkiye'nin AB denizyolu taşımacılığı müktesebatına uyum konusunda izlenebilecek adımlar konusunda önerilerde bulunulacaktır.

2. AVRUPA BİRLİĞİ'NİN ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKALARI

Ulaştırma, AB ekonomisinin önemli bir sektörüdür ve günümüzün mobil toplumunda hayati bir rol oynamaktadır. Sürdürülebilir kalkınmanın merkezinde yer alan ulaştırma sektörü, çevreye saygı duyarak şehirlerin direncini, kentsel-kırsal bağlantılarını ve kırsal alanların verimliliğini artırırken ekonomik büyümeyi ve erişilebilirliği iyileştirmektedir. Genel anlamıyla ulaştırma sektöründe AB'nin standartlarını yansıtan ortak ulaştırma politikasının temelinde kişilerin, malların, hizmetin ve sermayenin serbest dolaşımı bulunmaktadır. AB'nin hedefleri doğrultusunda Tek Pazarın işlemesine katkıda bulunan ortak ulaştırma politikası, Birliğin sosyal, ekonomik ve çevresel ihtiyaçlarını dikkate alarak üye ülkelere refah artırıcı bir hizmet sunmayı amaçlamaktadır (İKV, 2005, s. 4). Bir ülkenin uluslararası ticarete pazar payını artırabilmesi ve daha rekabetçi bir konuma gelebilmesi için üretilen ve talep edilen malzemeyi ucuz ve hızlı bir şekilde pazara ulaştırabilmesi gerekmektedir. Bu hususta etkin, altyapısı kuvvetli, güvenilir ulaştırma koridorlarına sahip olmak tüm ülkeler gibi AB üyesi ülkeler için de ekonomik alanda ve özellikle uluslararası ticarete avantaj sağlamaktadır.

AB'nin ekonomik ve sosyal bütünleşmesinin temel unsurlarından biri olan ulaştırma, günümüz ekonomisinde ve toplumunda önemli bir rol oynamakla birlikte büyüme ve istihdam üzerinde de önemli bir etkiye sahiptir. Ulaştırma hizmetleri, yaklaşık 11 milyon kişiyi istihdam etmekte ve gayri safi yurtiçi hasılanın (GSYİH) yaklaşık %5'ini oluşturmaktadır. Ulaştırma aynı zamanda Avrupalılar için hareketlilik sağlamak ve böylece iç pazarda kişilerin serbest dolaşımına önemli ölçüde katkıda bulunmaktadır. Etkin ulaştırma hizmetleri ve altyapısı, AB'nin tüm bölgelerinin ekonomik güçlerinden faydalanılması, iç pazarın ve büyümenin desteklenmesi, ekonomik ve sosyal uyumun sağlanması açısından hayati önem taşımaktadır. Ulaştırma hizmetlerinin mevcudiyeti, fiyatı ve kalitesi, üretim süreçleri ve ticaret ortaklarının seçimi üzerinde güçlü etkilere sahip olduğu için uluslararası ticarete rekabet gücünü de etkilemektedir. Ulaştırma sektörü, enerji ve çevre açısından da önem arz etmektedir zira sektör Avrupa'daki enerjinin %30'unu ve petrolün %71'ni tüketmektedir (EEA,

2020). Bu hususta AB için ulaştırma sektöru, sera gazı emisyonlarının büyük bir kısmından sorumludur. Ulaştırma sektöru, devletlerin yatırımlarının neredeyse %40'ını temsil etmekte ve esas olarak altyapılara yönelik devletlerden fon alan bir sektördür. Geleceğe yönelik beklentiler, 2050 yılında yük taşımacılığının %80, yolcu taşımacılığının ise %50'den fazla artacağı yönündedir (European Commission, 2011, s. 9). Ekonomik büyümenin ticarete, ticaretin de taşımacılığa ihtiyacı vardır, bu nedenle Avrupa'nın ekonomik aktörlerinin rekabet gücünü arttırmak için Birliğin ulaştırma ağı sistemini geliştirmek hayati önem taşımaktadır.

AB'de ulaştırma sektörünün karşılaştığı başlıca zorluklar arasında iyi işleyen bir Tek Avrupa Ulaştırma Alanı oluşturmak, Avrupa'yı modern, çok modlu ve güvenli ulaştırma altyapı ağlarıyla birbirine bağlamak ve ulaştırmanın diğer olumsuz dışsallıklarını azaltmayı içeren düşük emisyonlu hareketliliğe yönelmek yer almaktadır. AB mevcut zorlukların üstesinden gelmek, sürdürülebilir modal dengenin sağlanması, nakliye firmaları arasında daha fazla rekabet ve altyapı gelişimine odaklı entegre bir yaklaşım sağlamak amacıyla bir ortak ulaştırma politikasına ihtiyaç duymaktadır.

2.1 Avrupa Birliği Bütünleşme Sürecine Tarihsel Açıdan Kısa Bir Bakış

Bilindiği üzere Avrupa'da örgütlenme yönünde fikirler tarihsel olarak eski bir geçmişe sahiptir (Reçber, 2021, s. 6-18). Bununla birlikte bu yönde somut girişimler 1950'lerde gerçekleştirilebilmiştir. II. Dünya Savaşı sonrasında Avrupa'da kalıcı barışın sağlanması ve kıtanın dünya siyaseti içerisindeki konumunu güçlendirmeye ilişkin olarak Avrupalı siyasetçiler, Avrupa devletleri arasında iş birliği yapılması gerektiğini ileri sürmüşlerdir. Bu bağlamda Avrupa'da bütünleşmenin gerçekleştirilmesini savunan Fransa Planlama Teşkilatının Başkanı Jean Monnet, kömür ve çelik endüstrisi alanında iş birliğinin yapılması ve Almanya'nın ticari açıdan Avrupa'ya bağlanmasına ilişkin olarak bir plan gelişmiştir. Bu plan, Fransa Dışışleri Bakanı Robert Schuman'ın kendi adıyla bilinen ve 9 Mayıs 1950'de açıklanan Deklarasyon'un temelini oluşturmuştur. Bu gelişmeler ertesinde kömür ve çelik endüstrileri bakımından uluslar üstü yetkilere sahip AKÇT (Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu), 1951 yılında Federal Almanya, Fransa, İtalya, Belçika, Hollanda ve Lüksemburg tarafından imzalanan Paris Antlaşması'yla kurulmuş ve 1952 yılında operasyonel hâle gelmiştir (McCormick, 2007, s. 50-51; Reçber, 2021, s. 18-20).

AKÇT'nin kurulması sonrasında Avrupalı siyasetçiler, AKÇT üyesi devletler arasındaki iş birliği alanlarının genişletilmesi ve bütünleşmenin kömür ve çelik endüstrisinin ötesine götürülmesini ele almıştır (Özdemir, 2019, s. 184-185). Bu çerçevede üye devletler, 1957 yılında Roma Antlaşmaları olarak da bilinen Avrupa Ekonomik Topluluğu Kurucu Antlaşması'nı (AET) ve Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu Kurucu Antlaşması'nı (EURATOM) imzalamıştır. AET Kurucu Antlaşması, bütünleşme sürecine yeni bir boyut kazandırmıştır. Söz konusu Antlaşma'da, üye devletlerin ekonomi politikalarını yakınlaştırmak ve üye devletler arasında ortak bir pazar oluşturmak, AET'nin temel amaçları arasında sayılmıştır (Karluk, 2011, s. 15-16). EURATOM ise nükleer enerjinin barışçıl hedeflerle kullanılmasına ilişkin olarak üye devletler arasında teknik iş birliğinin yapılması amacıyla oluşturulmuştur (Reçber, 2021, s. 29).

Roma Antlaşmaları sonrasında bütünleşme sürecine yenilikler getiren diğer gelişmeler, 1 Temmuz 1967'de yürürlüğe giren ve Füzyon Antlaşması olarak da bilinen Brüksel Antlaşması ile 1 Temmuz 1987'de yürürlüğe giren Avrupa Tek Senedi (ATS)'dir. Birincisi AKÇT, AET ve EURATOM'un Konsey ve Komisyonlarını birleştirmiştir. Antlaşma sonrasında bu üç Topluluk, Avrupa Toplulukları (AT)¹ olarak anılmaya başlamıştır. ATS ise AET Kurucu Antlaşması'nda köklü değişiklikler getiren ilk antlaşma olarak belirtilebilir. Temel özellikleri itibarıyla ATS'de, diğer unsurlarla birlikte, Tek Pazarın 31 Aralık 1992 yılına kadar tamamlanması kabul edilmiş, yeni politika alanları belirlenmiş, dış politika alanında iş birliği yapılmasına ilişkin düzenlemeler yer almış ve (Konsey'de) nitelikli çoğunlukla karar alma alanları genişletilmiştir. ATS'yle birlikte dünyadaki en büyük Tek Pazar ve ticari blok oluşturulmuştur (Blair, 2005, s. 35; McCormick, 2007, s. 59; Reçber, 2021, s. 32-33).

ATS sonrası dönemde 1 Kasım 1993 yılında yürürlüğe giren Maastricht Antlaşması, bütünleşme sürecine önemli değişiklikler ve yenilikler getirmiştir. Genel ve soyut olarak belirtmek gerekirse bu Antlaşma'yla AET'nin ismi Avrupa Toplulukları olarak değiştirilmiş, Avrupa Toplulukları, ortak dış politika, güvenlik ve savunma ile adalet ve iç işleri olarak belirtilen üç sütunlu bir yapı kurulmuş ve üç sütuna dayanan bu yapı AB'yi oluşturmuş, Avrupa Parlamentosu'nun yetkileri artırılmış, Avrupa Topluluklarına çeşitli alanlarda yeni yetkiler verilmiş ve AB vatandaşlığı

¹ Çalışmada, Maastricht Antlaşmasına kadar Avrupa Topluluğu, Maastricht Antlaşmasından sonra Avrupa Birliği ismi kullanılmıştır.

oluşturulmuştur (McCormick, 2007, s. 61-62; Reçber, 2021, s. 35-36). Maastricht Antlaşması sonrasında AB Kurucu Antlaşması ve Avrupa Toplulukları Kurucu Antlaşmaları'nda değişiklikler getiren Amsterdam Antlaşması ile Nice Antlaşması, sırasıyla 1 Mayıs 1999 ve 1 Şubat 1999 yılında yürürlüğe girmiştir (Blair, 2005, s. 75-80; McCormick, 2007, s. 64; Reçber, 2021, s. 33).

AB'nin güncel hukuki yapısını ve işleyişini düzenleyen Lizbon Antlaşması, 13 Aralık 2007 tarihinde imzalanmış ve 1 Aralık 2009 yılında yürürlüğe girmiştir. Genel hatlarıyla belirtmek gerekirse Lizbon Antlaşması, Maastricht Antlaşması'nda oluşturulan üç sütunlu yapıyı ortadan kaldırmış ve AB'ye tüzel kişilik kazandırmıştır. Lizbon Antlaşması'yla AB, AB Kurucu Antlaşması ve AB'nin İşleyişine İlişkin Antlaşma olmak üzere eşit hukuki değere sahip iki metin üzerine temellenmiştir. Söz konusu Antlaşma'da, yetki alanları tasnif edilmiştir. Lizbon Antlaşması itibarıyla AB'nin münhasır yetkiye sahip olduğu alanlar, AB ile üye devletler arasında paylaşılan yetki alanları ve AB'nin üye devletlerin eylemini desteklediği, koordine ettiği ve tamamlandığı alanlar olmak üzere üç tür yetki alanı belirlenmiştir. Bu yeniliklerin yanı sıra Lizbon Antlaşması karar alma süreçlerinde bazı revizyonlar getirmiş ve yeni kurumsal yapılanmalar oluşturmuştur (European Parliament, 2022a, s. 3-5).

2.2 Avrupa Birliği'nin Ortak Ulaştırma Politikalarının Tarihsel Gelişimi

AB ortak ulaştırma politikasının ortaya çıkması biraz zaman almış, ulusal ulaştırma politikalarının yakınlaştırılması ve bunun sonucunda ortaya çıkan kurumsal reformların uzun sürmesi nedeniyle ilerleme yavaş bir gelişim göstermiştir. Avrupa ulaştırma politikasının gelişimi belirgin aşamalar göstermekle birlikte fikir alışverişi ve görüşmelerin yoğun olduğu oldukça uzun bir zamanın ardından, seksenli yıllarda ortak pazarın ulaştırmada uygulanmaya başlamasıyla şekil almış ve ulaştırmada serbestleşme genel hedef hâline gelmiştir. Tarihsel perspektifte, ortak ulaştırma politikası için ilk adım olarak kabul edilen 1957 AET Kurucu Antlaşması'nın odak noktası, tek bir pazarın kurulması yoluyla imzacı devletlerin ekonomik kalkınmasıdır. Bununla birlikte Antlaşma'da, ortak ulaştırma politikasının temellerini atacak olan Gümrük Birliği'nin oluşturulması, mevzuatın onaylanması ve malların, hizmetlerin, sermayenin ve iş gücünün serbest dolaşımının sağlanması için hedefler belirlenmiştir. Ortak ulaştırma için tek bir pazarın oluşturulması, bu dört özgürlüğün elde edilmesi

için gerekli koşullardan biri olarak değerlendirilmiştir. 1957 AET Kurucu Antlaşması'ndan sonra AB'nin ortak ulaştırma politikalarının oluşmasında, Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanan Birlik eylemine ilişkin temel oluşturan ve eylemlere yönelik öneriler getiren Beyaz Kitaplar ve AB kurucu antlaşmaları yasal dayanak oluşturmuştur. Şekil 2.1'de AB ortak ulaştırma politikalarının tarihsel gelişimi gösterilmiştir.

1951 AKÇT Antlaşması	• Topluluk içinde ulaştırma kavramı ilk kez AKÇT Kurucu Antlaşması'nda geçmektedir. • Ulaştırma politikaları üye devletlerin iradesine bırakılmıştır.
1957 AET Kurucu Antlaşması	• Ortak ulaştırma politikaları ile ilgili maddeler AET Kurucu Antlaşması'nda yer almıştır.
1961 Schaus Memorandumu	• Ortak ulaştırma politikasının genel ilkeleri belirlenmiştir. Ancak üye devletler ulaştırma konusunda ulusal politikalar izlemeye devam etmişlerdir.
1985 Beyaz Kitap	• Ortak Pazarın kurulması amacıyla eylem planı ortaya koymuştur.
1992 Beyaz Kitap	• Sürdürülebilir hareketlilik modeline dayalı tüm ulaşım modlarını kapsayan entegre bir yaklaşım ortaya koymuştur.
1995 Tarihli Ortak Taşımacılık Politikası: 1995-2000 Dönemi için Eylem Planı	• Ortak ulaştırma konusunda hedeflerin belirlenmesi ve çalışma programının oluşturulmasına yönelik atılan ilk adımdır.
1993 Maastricht ve 1999 Amsterdam Antlaşmaları	• Ortak ulaştırma politikası için gerekli altyapı oluşturulmuştur. • Ortak ulaştırma politikası için siyasi, kurumsal ve bütçesel temelleri oluşturmuştur.
2001 Beyaz Kitap	• Ulaştırma modlarını birbirine bağlamayı ve ulaştırma modları arasındaki dengeyi sağlamayı amaçlamıştır.
2011 Beyaz Kitap	• Ulaştırma için eski ve yeni zorlukları tanımlamış, zorlukların üstesinden gelmek için izlenecek yöntemleri belirlemiştir.
2020 Sürdürülebilir ve Akıllı Hareketlilik Stratejisi ve Eylem Planı	• Ulaştırma ve hareketlilik sistemlerinde dijitalleşme ve yeşil politikalar aracılığıyla ulaşımın çevreye verdiği olumsuz etkilerinin sınırlandırılmasını amaçlamaktadır.

Şekil 2.1 : AB ortak ulaştırma politikasının tarihsel gelişimi.

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

2.2.1 1957 Roma Antlaşması ile başlayan süreç

Avrupa Topluluğu'nda ulaştırma kavramı ilk olarak AKÇT Kurucu Antlaşması'nda geçmektedir. Antlaşma'nın dokuzuncu bölümü "ulaştırma" başlığından oluşmaktadır. Antlaşma'nın 70'nci maddesi Topluluk bünyesinde kömür ve çeliğin taşınmasına yönelik ücret ve koşullarda ayrımcılığı yasaklamış ve bu politikaları üye devletlerin yetkisine bırakmıştır (AKÇT Kurucu Antlaşması, 1951, s. 66). AT içinde ortak ulaştırma politikaları ile ilgili maddeler ise AET Kurucu Antlaşması'nda yer almıştır. AET Antlaşması'nın odak noktası, imzacı devletlerin ekonomik gelişimi ve dolayısıyla malların, hizmetlerin, sermayenin ve kişilerin serbest dolaşımını teşvik etmek için bir Tek Pazar'ın kurulmasıdır. Birlik içinde Tek Pazar'ın oluşturulması bu "dört özgürlüğün" gerçekleştirilmesi için gerekli koşullardan biri olarak değerlendirilmiştir (Giorgi ve Schmidt, 2002, s. 3). Topluluk içinde bütünleşmeyi sağlamak ve aynı zamanda ekonomik kalkınmayı hızlandırmak amacı, ulaştırmanın gündeme girmesine ve gündemde kalmasına neden olmuştur. 1958 yılında yürürlüğe giren AET Antlaşması'nın dördüncü bölümü ulaştırma başlığından oluşmakta ve 74 ve 84'ncü maddeler Topluluğun bir ortak ulaştırma politikası oluşturma amacına yönelik hükümlerini kapsamaktadır.

1961 yılında Komisyon tarafından yayımlanan Schaus Memorandumu ile ortak ulaştırma politikasının genel hatları, amaçları ve ilkeleri belirlenmiştir (Ağar, 2004, s. 2-7). 1961 Schaus Memorandumu, ulaştırmada Topluluk çapında bir eylem programı için ilk yönergeleri sunmuş ancak üye devletler, sonuç olarak bu ilkeleri takip etmeye çok az ilgi göstermiştir. Bu süre zarfında ulaştırma politikası öncelikle ulusal olmaya devam etmiştir (Giorgi ve Schmidt, 2002, s. 3). 1970'lerin ortasında Topluluk sahnesine giriş yapan denizyolu ve havayolu taşımacılığı yakın zamanda yalnızca bu sektörlerde iç pazarın tamamlanması bakımından değil, Topluluk ilerlemeleri bakımından da gelişme kaydetmiştir (Moussis, 2004, s. 448). 1972 yılında Topluluğa İngiltere, Danimarka ve İrlanda'nın dâhil olmasıyla birlikte üyelerin denizyolu taşımacılığına ilgisi sebebiyle denizyolu taşımacılığı politikalarına ağırlık verilmiştir. Genişlemeye paralel olarak 1973 yılında su yolu taşımacılığına serbestlik gelmiştir. AB ulaştırma politikasının şekillenmeye başlaması yaklaşık otuz yıl almıştır (T.C. Dış İşleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, 2022).

2.2.2 1985 ve 1992 tarihli Beyaz Kitaplar

Ortak ulaştırma politikasının gelişimindeki dönüm noktası, 1985 tarihli Beyaz Kitap'ın yayımlanması olmuştur. İlki 14 Haziran 1985 tarihinde Avrupa Komisyonu tarafından yayınlanan Beyaz Kitap, 1992 yılı sonuna kadar AT içinde dört temel özgürlük alanı olan malların, hizmetlerin, kişilerin ve sermayenin serbest dolaşımını sağlayacak, iç sınırları ortadan kaldıracak bir İç Pazar kurulması amacıyla yapılması gereken düzenlemeleri içeren bir rapordur. Raporda özellikle ulaştırma başlığının altı çizilmiş, uyumlaştırma ve serbestleşme çalışmalarına ağırlık verilmiştir. Önceki çalışmalardan büyük ölçüde farklı olan Beyaz Kitap, ortak pazarı gerçekleştirmek için eylem planı ortaya koymuştur (European Commission, 1985, s. 3).

1992 yılında yayımlanan “Ortak Ulaştırmanın Gelecekteki Gelişimi” adlı Beyaz Kitap, sürdürülebilir harekete dayalı bütünleştirilmiş bir ortak ulaştırma politikası ortaya koymaktadır. Beyaz Kitap, AT'deki ulaştırma sisteminin durumu ve gelişimi konularında üye ülkelerin beklentilerini göstermektedir. Raporda ekonomik büyümeye bağılı olarak ulaştırma pazarının rekabete açılmasının önemi vurgulanmıştır. Beyaz Kitap ayrıca sürdürülebilir hareketlilik modeline dayalı tüm ulaştırma modlarını kapsayan entegre bir yaklaşım için dönüm noktası olmuştur. Trans-Avrupa ağının, 1990'larda gerçekleştirilmesi gereken en önemli projelerden biri olarak kabul eden Beyaz Kitap, aynı zamanda taşımacılığın çevre üzerindeki etkilerine yönelik küresel bir yaklaşım belirleme, sosyal koruma, fiyat istikrarı, ulaştırmada güvenliğin sağlanması gibi konulara odaklanmıştır (European Commission, 1992, s. 41).

2.2.3 Maastricht ve Amsterdam Antlaşmaları ile gelişen ortak ulaştırma politikası

1 Kasım 1993'de yürürlüğe giren Maastricht Antlaşması, ortak ulaştırma politikası için siyasi, kurumsal ve bütçesel temelleri oluşturmuştur. (Saatçioğlu ve Çelikok, 2017, s. 81). 1 Mayıs 1999 tarihinde yürürlüğe giren Maastricht Antlaşması koşullarında değişiklikler getiren Amsterdam Antlaşması'nın Madde 71 ile Madde 80 arasındaki maddeler ortak ulaştırma politikasının kapsamını çizmesi ve yasama usulünün belirlenmesi hususunda öneme sahiptir. Amsterdam Antlaşması'nın 154, 155 ve 156'ncı maddeleri ise Trans Avrupa Ağları'ndan bahsetmektedir (Amsterdam Antlaşması, 1997, s. 52-53). İlgili maddeler kapsamında AT'nin görevi, Trans Avrupa ağları ile ulusal ağların birbirine bağlanmasını ve birlikte çalışmasını sağlamak ve üye

Ülkelerin bu ağlara girişini kolaylaştırmaktır. Antlaşmalarda yer alan ilgili maddeler ile Avrupa'nın ortak ulaştırma politikası için gerekli altyapı oluşturulmuştur (Saatçioğlu ve çelikok, 2017, s. 81).

AT bir yandan kurucu metinlerde ulaştırma maddelerine yer verirken bir yandan da ortak ulaştırma politikasının işlevsel bir duruma gelmesi için bir dizi eylem planı kabul etmiştir. Haziran 1995 yılında yayımlanan “Ortak Ulaştırma Politikası: 1995-2000 Dönemi için Eylem Planı” ortak ulaştırma konusunda hedeflerin belirlenmesi ve çalışma programının oluşturulmasına yönelik atılan ilk adımdır. Tek Pazarın korunması ve geliştirilmesi, altyapı, evre, güvenlik ve ulaşımda kalite ve etkinliğin artırılması gibi hedeflerin altı çizilmiştir (European Commission, 1995a, s. 2). Aralık 1995 yılında “Ulaştırmada Adil ve Etkin Fiyatlandırma” adlı Yeşil Kitap çok yönlü bir ulaştırma politikasının parçası olarak, fiyatlandırma araçlarının en önemli ulaştırma sorunlarının çözümüne nasıl katkıda bulunabileceğine dair öneriler getirmiştir. Belgenin dokuzuncu bölümde ise Komisyon'un, ortak ulaştırma politikasının geliştirilmesine paralel olarak atmayı planladığı adımlar ele alınmaktadır (European Commission, 1995b, s. 48-49).

2.2.4 2001 tarihli “2010 yılı için Ortak Ulaştırma Politikası: Karar Verme Zamanı” başlıklı Beyaz Kitap

AB ulaştırma politikasının gelişimindeki en önemli belgelerden biri, “2010 yılı için Ortak Ulaştırma Politikası” başlıklı 2001 tarihli Beyaz Kitap'tır. Beyaz Kitap, demiryollarını canlandırarak, deniz ve iç su yolu taşımacılığını teşvik ederek farklı ulaştırma modlarını birbirine bağlamayı ve ulaştırma modları arasındaki dengeyi evre dostu bir yaklaşımla sağlamayı amaçlamaktadır (European Commission, 2001a, s. 7). Rapor, bilhassa karayolu ve havayolu taşımacılığı için trafik sıkışıklığı ve tıkanıklığın artması ile birlikte evre üzerinde olumsuz etkilerin artacağını öngörmüştür. Bu faktörler, AB'nin rekabet edebilirlik ve iklim koruma alanındaki hedeflerini ciddi şekilde tehdit edebileceği için bu eğilimlerin üstesinden gelmek ve uygun maliyetli, çevresel ve sosyal açıdan sorumlu bir ulaştırma sisteminin oluşturulmasına katkıda bulunmak için Komisyon, altmış tedbirlik bir paket sunmuştur. Bu tedbirlerin amaçları, ekonomik büyüme ile trafik artışı arasındaki bağımlılığı kesmek ve farklı ulaştırma modlarının eşitsiz gelişimini azaltmaktır. Ayrıca Komisyon, TEN-T'e (Trans European Transport Network- Trans Avrupa Ulaştırma Ağı) ilişkin kılavuz

ilkelerin revize edilmesini ve bu ilkelerin genişleyen AB'nin taleplerine paralel seyretmesi gerektiğini vurgulamıştır (European Commission, 2001a, s. 14-15).

2.2.5 2011 tarihli Beyaz Kitap

Komisyon 2011 yılında 2050'ye kadar olan dönem için taşımacılığın geleceğine ilişkin “Rekabetçi ve Kaynakları Verimli Kullanan Bir Ulaştırma Sistemine Yönelik Tek Avrupa Ulaştırma Alanı Yol Haritası” başlıklı Beyaz Kitap'ı yayımlamıştır. Komisyon, ulaştırma için eski ve yeni zorlukları tanımlamış, zorlukların üstesinden gelmek için izlenecek yöntemleri belirlemiştir. Beyaz Kitap'ta yer alan on hedef arasında, ulaştırma modları ve ulusal sistemler arasındaki tüm engellerin ortadan kaldırılması, entegrasyon sürecinin kolaylaştırılması, çok uluslu ve çok modlu operatörlerin kurulmasının teşvik edilmesi ve Tek Avrupa Ulaşım Alanı'nın kurulması gibi doğrudan ortak ulaştırma politikasını etkileyen maddeler bulunmaktadır (European Parliament, 2022b).

2016 yılında Komisyon, ulaştırmanın karbondan arındırılmasını hızlandırmak için önlemler önerdiği “Düşük Emisyonlu Hareketlilik için Bir Avrupa Stratejisi” başlıklı bir bildiri yayımlamıştır. Strateji, COP 21 Paris Anlaşması hedeflerine katkıda bulunmak amacıyla, ulaştırmanın geleceğine ilişkin 2011 tarihli Beyaz Kitap'ta belirtildiği gibi öncelikle sıfır emisyonu ulaşmayı hedeflemektedir (European Commission, 2016a, s. 2).

2.2.6 2020 Sürdürülebilir Akıllı Hareketlilik Stratejisi ve Eylem Planı

Sürdürülebilir ve Akıllı Hareketlilik Stratejisi, AB'nin dünyanın ilk iklim nötr kıta olma hedefi doğrultusunda 2050 yılına kadar ulaştırma sektöründe hedeflenen stratejileri içeren bir eylem planıdır. AB'nin ilk iklim nötr kıta olma hedefini desteklemek için 2050 yılına kadar ulaştırmadan kaynaklanan sera gazı emisyonlarında %90 oranında bir azalma sağlamak temel hedeflerden biridir (European Commission, 2020a, s. 2). Strateji aynı zamanda daha uygun fiyatlı, erişilebilir, daha sağlıklı ve daha temiz ulaşım alternatifleri sağlamayı ve hava, su, gürültü kirliliğini azaltmak da dâhil olmak üzere ulaştırmanın çevre üzerindeki etkisini azaltmaya katkıda bulunmayı hedeflemektedir. Stratejide 2050 yılı hedeflerine ulaşılabilmesi için kilometre taşları belirlenmiştir. Bu kapsamda 2030 yılına kadar (European Commission, 2020a, s. 2-3);

- Avrupa yollarında en az 30 milyon sıfır emisyonlu araç yer alacaktır.
- 100 Avrupa şehri iklim nötr olacaktır.
- Yüksek hızlı tren trafiği iki katına çıkacaktır.
- AB içinde 500 km altı toplu seyahatler karbon nötr olmalıdır.
- Hareketlilikte otomasyonlaşma büyük ölçüde yaygınlaşacaktır.
- Sıfır emisyonlu gemiler pazara hazır hâle gelecektir.

2035 yılına kadar;

- Sıfır emisyonlu büyük uçaklar pazara hazır hâle gelecektir.

2050 yılına kadar;

- Neredeyse tüm arabalar, otobüsler, kamyonetler ve ağır taşıtlar sıfır emisyonlu olacaktır.
- Demiryolu taşımacılığı iki katına çıkacaktır.
- Yüksek hızlı tren trafiği üç katına çıkacaktır. TEN-T kapsamlı ağ içerisinde uygulanır olacaktır.

Belirlenen hedeflerin gerçekleştirilebilmesi, ulaştırmanın akıllı ve sürdürülebilir hâle getirebilmesi için 10 ayrı politika alanında 82 eylem belirlenerek takvime bağlanmıştır. Ulaştırmanın sürdürülebilir hâle getirilmesi için aşağıdaki önlemlerin alınması öngörülmüştür (European Commission, 2022a).

1. Sıfır emisyonlu araçların, gemilerin ve uçakların, yenilebilir ve düşük karbonlu yakıtların ve ilgili altyapı temininin artırılması- örneğin 2030'a kadar 3 milyon halka açık şarj noktasının kurulması.
2. Sürdürülebilir havacılık ve denizcilik yakıtlarını teşvik etmek adına yeni girişimler yoluyla sıfır emisyonlu havaalanları ve limanlar yaratmak.
3. Şehirler arası ve kentsel hareketliliği sağlıklı ve sürdürülebilir kılmak- örneğin yüksek hızlı tren trafiğini iki katına çıkarmak ve önümüzdeki 10 yıl içinde bisiklet altyapısını geliştirmek.
4. Yeşil yük taşımacılığının kuvvetlendirilmesi- örneğin 2050 yılına kadar demiryolu yük taşımacılığının iki katına çıkarılması.
5. Karbonun fiyatlandırılması ve kullanıcılar için daha iyi teşviklerin sağlanması- örneğin taşımacılıkta adil ve verimli fiyatlandırma sağlamak için kapsamlı bir dizi önlemin alınması.

İnovasyon ve dijitalleşme, gelecekte yolcuların ve yüklerin nasıl hareket edeceğini şekillendirecektir. Bu kapsamda ulaşımın akıllı hâle getirilebilmesi için aşağıdaki önlemlerin alınması öngörülmüştür (European Commission, 2022a).

6. Bağlantılı ve otonom çok modlu (multimodal) hareketliliğin gerçeğe dönüştürülmesi- örneğin yolcuların çok modlu yolculuklar için bilet satın almalarının ve ulaştırma türleri arasında sorunsuz geçiş yapabilmelerinin sağlanması.

7. Daha akıllı hareketlilik için inovasyonun, verinin ve yapay zekânın kullanımını artırmak- örneğin dronların ve insansız hava araçlarının konuşlandırılması.

Ulaşımın daha dayanıklı hâle getirilebilmesi için ise aşağıdaki önlemlerin hayata geçirilmesi öngörülmüştür (European Commission, 2022a).

8. Tek Pazarın güçlendirilmesi- örneğin TEN-T'in 2030 yılına kadar tamamlanmaya yönelik çabalarının mevcut yatırımları güçlendirmesi ve hem kamu hem de özel sektördeki filoların modernizasyonunun sağlanması.

9. Hareketliliğin herkes için adil ve ulaşılabilir hâle getirilmesi- örneğin, hareketliliği tüm bölgelerde ve hareket kabiliyeti kısıtlı olanlar da dâhil olmak üzere tüm yolcular için uygun maliyetli ve erişilebilir hâle getirerek sektör çalışanları için daha çekici hâle getirilmesi.

10. Tüm modlar için ulaşırmada güvenliğin artırılması- örneğin, 2050'ye kadar ulaşırmadan kaynaklanan ölüm sayısının sıfıra yaklaştırılması ve ulaştırma modlarında emniyetin ve güvenliğin artırılması.

AB için hareketliliğin herkes için erişilebilir olması, uygun fiyatlı olması, kırsal ve uzak bölgeler arasında bağlantıların kurulması, sektörün iyi sosyal koşullar sunması oldukça önemlidir. AB, Sürdürülebilir ve Akıllı Hareketlilik Stratejisi ve Eylem Planı ile tüm ulaştırma ve hareketlilik sistemlerinde dijitalleşme ve yeşil politikalar aracılığıyla karbonsuzlaşmanın ve çağdaşlaşmanın hızlandırılmasını ve ulaşırmının çevreye verdiği olumsuz etkilerinin sınırlandırılmasını amaçlamaktadır.

2.3 Avrupa Birliği'nin Ortak Ulaştırma Politikalarını Destekleyen Programlar

Ulaştırma, AB ekonomisinin stratejik bir sektörüdür. Serbest dolaşımın sağlanması için vazgeçilmez olan ulaştırma, insanların ve malların mesafeleri, sınırları ve doğal engelleri aşmasını sağlayarak tüm AB vatandaşlarının günlük yaşamlarını doğrudan etkilemektedir. Üreticilerden ve imalatçılardan tüketicilere mal akışını sürdürmek,

etkili ulaştırma sistemlerini Avrupa entegrasyonunun bel kemiği hâline getirmektedir. Tek Pazarın tüm bölgelerde iyi işlemesi için AB'nin sürdürülebilir, verimli ve tamamen birbirine bağlı ulaştırma ağlarına ihtiyaçı vardır (European Parliament, 2020, s. 1). Bu ulaştırma ağları ve AB ulaştırma politikası, AB üye devletlerinin uyumlu bir şekilde kalkınmalarının geliştirilmesi, ekonomik ve sosyal bütünleşmenin güçlendirilmesi amacıyla çeşitli programlarla desteklenmektedir. Ulaştırma altyapısını geliştirme, finanse etme ve inşa etme sorumluluğu üye devletlere ait olduğundan, AB finansmanı toplam ihtiyaçın sadece bir kısmını karşılayabilmekte ve çoğu zaman katalizör görevi görmektedir.

2.3.1 Trans-Avrupa ulaşım ağları

Ulaştırma, AB'nin dengeli ve sürdürülebilir kalkınması açısından AB ekonomisi için stratejik bir sektördür. TEN-T politikasının oluşturulması, iç pazarın düzgün bir şekilde işleyişini teşvik etmekte, ekonomik ve sosyal uyumu güçlendirmektedir. TEN-T, AB çapında çok modlu bir ulaştırma ağı oluşturmaya amaçlamaktadır. Ağlar, demiryolları, iç su yolları, kısa deniz nakliye rotaları ve iç limanlara, havaalanlarına ve terminallere bağlı yolları içermektedir. TEN-T politikası, güvenlik, yüksek performanslı ulaştırma için kalite ve çevresel hedeflerle uyum dâhil olmak üzere bu altyapının uyması gereken gereksinimleri belirlemektedir. Nihai hedef, AB'deki sosyal, ekonomik ve bölgesel uyumu güçlendirmenin yanı sıra boşlukları kapatmak, darboğazları ve teknik engelleri kaldırmaktır. Trans Avrupa ağları, ulusal ağların birbirleriyle bağlantısını sağlayarak mevcut ağların işlerliğini de artırmaktadır (İKV, 2005, s. 13).

Mevcut TEN-T politikası, Avrupa Parlamentosu'nun 2013 yılında "Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı" adlı 1315/2013 sayılı direktifiyle oluşturulmuştur. TEN-T politikası, yeni fiziksel altyapının inşasının yanı sıra, tüm ulaştırma modlarında yenileşme, teknolojik trendlere uyum sağlanması ve dijital çözümlerin uygulanmasını desteklemektedir. Hedef, altyapı kullanımının iyileştirilmesi, ulaştırmanın çevreye olan zararının azaltılması, enerji verimliliğinin ve güvenliğinin artırılmasıdır. İlk TEN-T politikası esas olarak üye devletler bünyesinde farklı ulaştırma eksenlerinin uygulanmasını desteklerken, 2013 incelemesi, ağın inşası ve finansmanı için ortak bir kurallar dizisi ile AB çapında sistematik bir ağ yaklaşımı getirmiştir. Ağ, iki katmana sahip olacak şekilde tasarlanmış, çekirdek ağın 2030'a kadar tamamlanması, çekirdek

ağla beslenen kapsamlı bağlantı ağının ise 2050'ye kadar tamamlanması beklenmektedir. Çekirdek ağa, öncelikli olarak finanse edilmek üzere dokuz ana koridor ve iki yatay öncelik eklenmiştir. Bu öncelikler, deniz bağlantılarının geliştirilmesi (Deniz Otoyolları) ve ortak bir Avrupa Demiryolu Trafik Yönetim Sistemi'nin kurulmasıdır (European Parliament, 2022c, s. 2).

TEN-T politikası, geleceğe yönelik, sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi sağlamak için gelişmelere ayak uydurmayı hedeflemiş ve tüm bu sebeplerden dolayı 2019 yılında gözden geçirilmiş, 2021 yılında TEN-T gözden geçirilmiş yönergesi yayımlanmıştır. TEN-T Tüzüğü'nün gözden geçirilmesi, geleceğe uygun hâle getirilmesi ve TEN-T ağının Avrupa Yeşil Mutabakatı ve AB iklim yasasının iklim hedefleri ile uyumlu hâle getirmek için gerçek bir fırsat sunmaktadır. Taşımacılık sektöründen kaynaklanan sera gazı emisyonlarının 2050 yılına kadar 1990 seviyelerine kıyasla %90 oranında azaltılması, aynı tarihe kadar iklim nötrlüğünün sağlanmasının anahtarıdır. Bu tür önemli emisyon azaltma hedeflerini gerçekleştirebilmek için, ulaştırma altyapısının geliştirilmesi amacına hizmet edecek teşvikler ve gereksinimler belirleyerek farklı ulaştırma türlerini çok modlu bir ulaştırma sistemine daha iyi entegre ederek tüm ulaştırma modlarını sürdürülebilir kılan modern, tam teşekküllü, ağdaki yeni altyapı projelerinin iklime dayanıklı ve çevresel hedeflerle tutarlı olmasını sağlayan ve alternatif yakıt dağıtımı için altyapı temelini sağlayan bir Avrupa ulaştırma ağına ihtiyaç bulunmaktadır (European Commission, 2021a).

2.3.2 Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı

Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanan bu oluşum üye ülkeler, uluslararası finans kuruluşları ve bölge ülkelerinin müzakereleri sonucu Tiran (23 Mayıs 2001) ve Bükreş (26 Ekim 2001) Antlaşmaları'na dâhil edilerek ulaşım ve enerji altyapıları hakkında oluşturulacak stratejileri belirlemek üzere düzenlenmiştir (Saatçioğlu, 2006, s. 95). Belge, ulaşım altyapısı ve enerji altyapı stratejilerini ayrı ayrı ele almaktadır (İKV, 2005, s. 11). Belgeye göre ulaşım altyapısı stratejilerinin temel amacı her türlü ulaşım şeklini içeren, günümüz ve gelecekteki mal ve yolcuların trafiğini göz önünde bulunduran çok yönlü ulaştırma ağları oluşturulmasıdır (İKV, 2005, s. 11).

2.3.3 Marco Polo programları

Yük taşımacılığı sisteminin çevresel performansını iyileştirmek için 1990'ların başından beri bir dizi AB programı uygulanmaktadır. Marco Polo programı,

intermodalitenin kilit bir kavram olduğu 2001 tarihli Beyaz Kitap'ın ardından önerilmiştir. 22 Temmuz 2003 tarihinde, 2003-2007 yıllarını kapsayan Marco Polo I programı, özellikle demiryolları, iç su yolları ve kısa deniz taşımacılığı gibi çevresel etkileri daha düşük olan alternatif ulaşım yöntemlerini kullanmak için mali yardım sağlayarak karayolu ağlarındaki tıkanıklığı hafifletmeyi ve Avrupa'nın yük taşımacılığı sisteminin çevresel performansını iyileştirmeyi amaçlamaktadır (European Commission, 2022b). Marco Polo I programı tarafından üç tür proje desteklenmektedir. İlk tür, modsal kaydırma eylemleridir. Ulaştırma hizmetlerini finansmanla destekleyerek karayolu trafiğini diğer ulaşım türlerine kaydırmaya odaklanmaktadır. İkinci tür, katalizör eylemlerdir. Geleneksel karayolu dışı taşımacılık operasyonlarını bir dereceye kadar iyileştirebilecek veya TEN-T'den yararlanabilecek yenilikçi önlemleri desteklemeye odaklanmaktadır. Marco Polo programının son türü ortak öğrenme eylemidir. Bu eylem, finansal yardım sağlayarak lojistik sektöründeki ulaşım operatörleri arasında yeni kavramları ve bilgileri geliştirmeyi ve değiş tokuş etmeyi amaçlamaktadır.

Marco Polo II programı, 2007'den 2013'e kadar yürürlükte kalmıştır. Program, özellikle karayolu taşımacılığının baskın konumu nedeniyle, Avrupa yük taşımacılığı sektöründe dengesizliklere ve verimsizliğe neden olan piyasa başarısızlıklarının ele alınması açısından taşımacılık ve lojistik kuruluşlarına operasyonel destek sağlamak üzere tasarlanmıştır. Ana hedefleri, tıkanıklığı azaltmak ve yük taşıma sisteminin çevresel performansını iyileştirmektir. Program, kısa deniz yolu taşımacılığı ile demiryolu ve nehir taşımacılığını lojistik zincirine dâhil ederek mevcut kaynakların ulaşım sisteminde daha iyi kullanılmasını sağlayarak intermodaliteyi geliştirmeyi amaçlamaktadır. Yönetmelik, ilk Marco Polo programını oluşturan 1382/2003 sayılı yönetmeliği yürürlükten kaldırmaktadır (European Commission, 2013, s. 1). Marco Polo II programı beş temel eylemi kapsamaktadır. Mod geçişi, katalizör, ortak öğrenme ve Marco Polo I programından farklı olarak deniz otoyolları ve trafikten kaçınma eylemleridir. Deniz otoyolları, ilk olarak 2001 yılında yayımlanan Avrupa ulaşım politikasına ilişkin Beyaz Kitap tarafından ortaya konan bir fikirdir. Deniz otoyolları, yükün bir kısmını karayolundan kısa deniz taşımacılığına veya kısa deniz taşımacılığı ve karayolu yolculuklarının mümkün olduğunca kısa olduğu diğer ulaşım modlarının bir kombinasyonuna doğrudan kaydırmayı amaçlamaktadır. Trafikten kaçınma eylemleri ise üretim çıktısını veya iş gücü kapasitesini olumsuz

yönde etkilemeden karayoluyla yük taşımacılığının büyük bir yüzdesinden kaçınmak için taşımacılığı işletmelerin üretim lojistiğine entegre etmeyi amaçlayan yenilikçi bir eylemdir (European Commission, 2013, s. 2).

Marco Polo II programı, ilgili trafiğin çoğunu demiryolu ve denizyolu taşımacılığına kaydırmayı başarmıştır. Orijinal hedefe ulaşmanın zorluğuna rağmen, Marco Polo II programı, başlangıçta hibe desteği olmadan var olmayacak yeni nakliye hizmetlerinin kurulmasında etkili olmuştur. Program çoğu hibenin bitiminden sonra devam ettiği için AB navlun piyasasının sürdürülebilir iyileştirmelerden ve yeni operasyonel konseptlerden faydalandığı sonucuna varılabilmektedir. AB, Marco Polo II programını uzatmamaya karar verirken kavram ve hedeflerini Çekirdek Ağ Koridorları aracılığıyla TEN-T politikasına entegre etmiştir (European Commission, 2013, s. 8).

2.3.4 Çerçeve 6 programı kapsamında Civitas II ve Concerto programları

6. Çerçeve programı kapsamında Civitas II programı, kentlerde sürdürülebilir hareketlilik ve daha temiz bir ulaşımı desteklemektedir. Civitas programı, şehirleri karbondan arındırmayı amaçlamaktadır (İKV, 2005, s. 12).

2002 yılından bu yana Civitas, sürdürülebilir kentsel hareketlilik konusunda ileri düzeyde araştırma ve inovasyon gerçekleştirmiş ve yerel makamların bir dizi projeleri aracılığıyla önlemler geliştirmesini, test etmesini ve uygulamaya koymasını sağlamıştır. AB vatandaşlarının yaklaşık %70'i, AB'nin toplam emisyonlarının dörtte birini oluşturan ulaştırma kaynaklı sera gazı emisyonlarının ve gürültü kirliliğinin etkilerinin en şiddetli şekilde hissedildiği kentsel alanlarda yaşamaktadır. Bu hususlar, yaygın tıkanıklığın yanı sıra, yaşam kalitesine ve sağlığa zarar vermektedir. Civitas programı, akıllı ve sürdürülebilir kentsel mobilitayı herkes için bir gerçeklik hâline getirme konusunda gelişmeler kaydetmektedir. Bunu yaparken, hareketliliğin iklim açısından nötr ve dirençli şehirlerin yaratılmasının arkasındaki itici güç olmasını sağlamaktadır (Civitas, 2022).

Concerto programı ise vatandaşların yaşam seviyelerini artırmak için tam olarak bütünleşmiş bir enerji politikasını hedeflemiştir. Concerto, yerel toplulukların sürdürülebilir ve etkin enerji kullanımının desteklenmesine yönelik bir AB girişimidir. (İKV, 2005, s. 12).

2.3.5 Avrupa'yı Birleştirme Mekanizması (Connecting Europe Facility-CEF)

CEF programı, Avrupa düzeyinde hedeflenen altyapı yatırımları yoluyla büyümeyi, istihdamı ve rekabet edebilirliği teşvik etmek için önemli bir AB finansman aracıdır. Ulaştırma, enerji ve dijital hizmetler alanlarında yüksek performanslı, sürdürülebilir ve verimli şekilde birbirine bağlı Trans-Avrupa ağlarının gelişimini desteklemektedir (European Commission, 2022c).

CEF programı, Avrupa'da yeni ulaşırma altyapısı inşa etmeye veya mevcut olanı iyileştirmeye yönelik yatırımları desteklemeyi amaçlamaktadır. CEF, çekirdek ağın ve kapsamlı ağın çeşitli bölümlerindeki darboğazları gidermeyi veya eksik bağlantıları köprülemeyi amaçlayan projelerin yanı sıra trafik yönetim sistemleri gibi yatay önceliklere de odaklanmaktadır. Ulaştırma için CEF politikaları ayrıca altyapı kullanımını iyileştirmek, ulaştırmanın çevresel etkisini azaltmak, enerji verimliliğini ve güvenliğı artırmak için ulaşırma sistemindeki yenilikleri desteklemektedir. (European Commission, 2022d).

2.3.6 Avrupa Kafkasya Asya ulaşırma koridorları

Tarihi İpek Yolu olarak adlandırılan TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia-Avrupa Kafkasya Asya Ulaşırma Koridoru), Avrupa ve Asya kıtalarını Karadeniz ve Kafkaslar üzerinden birbirine bağlayarak bütünleştirmek için AB tarafından geliştirilen çok modlu bir ulaşırma koridoru projesidir. Mevcut proje kapsamındaki koridorlar, kara, deniz ve demiryolu taşımacılığı ve ayrıca kombine taşımacılık hizmeti vermektedir (Keser, 2015, s. 171). TRACECA koridorunun gelişimi için uluslararası taşımacılık konulu Temel Çok taraflı Anlaşma 1998 yılında Bakü Zirvesi'nde imzalanmış ve 12 ülke tarafından aşağıdaki amaçlar doğrultusunda onaylanmıştır (T.C. Ulaşırma ve Altyapı Bakanlığı, 2022a).

- Avrupa, Karadeniz bölgesi, Kafkaslar, Hazar Denizi bölgesi ve Asya'da ekonomik ilişkilerin, ticaret ve ulaşım iletişiminin geliştirilmesine yardımcı olmak,
- Trafik güvenliğinin, kargo güvenliğinin ve çevrenin korunmasının sağlanması,
- Karayolu, demiryolu taşımacılığı ve ticari navigasyonun dünya pazarına erişimini sağlamak,
- Taşımacılık alanında ulaşırma politikası ve yasal yapının uyumlu hâle getirilmesi,
- Taşımacılık operasyonları için eşit rekabet koşullarının yaratılması.

Eksik bağlantıların inşası ve mevcut bağlantıların iyileştirilmesi için altyapı projelerine ayrılan yatırımlar özel bir öneme sahip olup demiryolu altyapısı bu bölgedeki ulaştırma sisteminin temel unsurlarından biridir (European Commission, 2012).

2.3.7 Pan Avrupa ulaştırma koridorları

AB'nin genişleme politikası neticesinde Doğu Avrupa ve geçiş ülkelerinin Avrupa'nın ekonomik sistemine dâhil edilmesiyle birlikte artan yoğun trafik hareketliliği sebebiyle ulaştırma sisteminin yeniden planlanması ihtiyacı doğmuştur. Tek Pazarın kurulması, üye ülkeler arasında ekonomik ve sosyal bütünleşmesinin sağlanması amacıyla çevre ülkeler ve özellikle Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ile birleşik bir Avrupa ulaştırma politikası geliştirme fikri Pan Avrupa kavramını geliştirmiştir ve daha sonra da Avrupa ulaştırma ağının sınırları, Avrupa'nın ekonomik alanı içinde düşünülen Güneydoğu Avrupa, Karadeniz, Akdeniz ülkelerini de kapsayacak şekilde revize edilmiştir (Kuşçu, 2011, s. 86).

29-31 Ekim 1991'de "Pan Avrupa Taşıma Konferansı" çerçevesinde Prag Deklarasyonu olarak da bilinen konferansta AB ulaştırma politikaları tüm taşıma türleri açısından ele alınmıştır. Konferans, Avrupa'nın ulaştırma sisteminin ortak planlamasının başlangıcı olmuş ve bazı temel ilkelerin oluşturulmasıyla sonuçlanmıştır. Bu ilkelerin verimli, güvenli, çevre dostu bir ulaştırma sistemini desteklemesinin yanı sıra Avrupa'da daha iyi bir yaşam kalitesine katkı bulunacağı görüşü de benimsenmiştir. 14-16 Mart 1994 Girit'te yapılan ikinci konferansta karayolu taşımacılığının baskın rolü kabul edilmiş olsa da diğer ulaştırma türlerinin geliştirilmesi ve avantajlarından yararlanma ihtiyacı da vurgulanmıştır. (Ilić ve Orešić, 2004, s. 6-8). 23-25 Haziran 1997 Helsinki'de yapılan üçüncü konferans neticesinde Pan Avrupa ulaştırma politikalarının temelleri inşa edilmiştir. Bu planlamalarda, Birlik üyeleri arasında harmonizasyonun sağlanması, gelecekteki ihtiyaçlara yönelik programlar, taşıma modlarında güvenlik, bölge ülkeleri ve AB adaylık statüsünde olan devletler ile ilişkilerin taşıma boyutları analiz edilmiştir (Saygılı ve Erdal, 2013, s. 121-122). 1997'de Helsinki'de gerçekleşen konferans neticesinde on adet ulaştırma koridoru oluşturulmuş ve altyapı planları geliştirilmiştir.

AB'nin 2004 yılındaki genişlemesinden sonra Pan Avrupa koridorlarının büyük bir bölümü TEN-T'in bir parçası hâline gelmiştir. Bu sebeple AB, komşu bölge ve

ülkelere ulaşım bağlantılarını yeniden planlamak üzere, Haziran 2005'te "Genişleyen Avrupa'da Ulaşım" adı altında bir süreç başlatmış ve bu kapsamda Avrupa Komisyonu 20 Temmuz 2005 tarihinde Birlik çapında bütünleşmeye ve ticaretin artmasına katkı sağlayacak 5 ulaştırma koridoru oluşturmuştur (Özer ve Kişi, 2011, s. 85-86). Ekim 2005'ten beri yürütülen bu sürece Türkiye etkin olarak katılmış ve biri deniz otoyollarından oluşan beş hattan birinin Türkiye'den geçmesi sağlanmıştır (Özer ve Kişi, 2011, s. 85-86).

Pan Avrupa ulaştırma koridorlarının ana görevleri, Avrupa kıtasının mekânsal bütünleşmesini kuvvetlendirmek, uluslararası pazarların erişebilirliğini güçlendirmek ve iyileştirmek, mekânsal uyumu artırmaktır (Czech, 2021, s. 2). Pan Avrupa koridorlarında sosyo-ekonomik ve çevresel analizler baz alınarak çok modlu bir yaklaşım benimsenmektedir. Belirlenen bu projeler Birliğe katılımlar oldukça yeniden ele alınmaktadır. Buna göre Pan-Avrupa koridorları, Avrupa ulaştırma ağının Birliğe yeni üye olan devletler ile adaylık statüsündeki devletleri kapsayacak şekilde düzenlenmesi çerçevesinde, çok modlu ulaştırma ihtiyaç analizi TINA (Türkiye Ulaşım Alt Yapısının İyileştirilmesi İçin Teknik Yardım Projesi) projesiyle yeniden ele alınmıştır (KGM, 2022).

2.4 Avrupa Birliği'nin Ortak Ulaştırma Politikasının Alt Sektörleri

Ulaştırma sektörü, AB ekonomisinin gelişiminin temelini oluşturmaktadır. Birlik tüm taşıma türlerinde dengeli ve güvenli bir politika anlayışı benimsemektedir. AB ortak ulaştırma politikasının alt sektörleri karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu taşımacılığından oluşmaktadır. 2020'de karayolu taşımacılığı, AB içi düzeyde %54,7 oran ile önde gelen yük taşımacılığı modu olmakla birlikte karayolunu % 29,0 ile denizyolu taşımacılığı izlemiş ve % 11,9 ile üçüncü olarak demiryolu taşımacılığı takip etmiştir (Eurostat, 2022a).

Çalışmada karayolu, demiryolu, havayolu alt sektörleri bu başlıkta; denizyolu ulaştırma sektörü ise ayrıntılı olarak ikinci bölümde incelenecektir. Türkiye'nin coğrafi şartları ve akarsu rejimleri iç su taşımacılığına elverişli olmadığı için iç su taşımacılığı ayrı bir başlık altında incelenmeyecektir.

2.4.1 Karayolu taşımacılığı

Ulaştırma sektöründe en yaygın kullanılan taşıma modlarından biri karayolu taşımacılığıdır. Karayolu taşımacılığı, kendi bünyesi içinde başlı başına ekonomik bir faaliyet olduğu gibi diğer sektörlerle de yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri etkileyen bir hizmet türü konumundadır (Cansevdi, 2004, s. 94). Karayolu taşımacılığı, AB yük taşımacılığı performansında en büyük paya sahip olmaya devam etmektedir. 2020 yılında Birlik içinde gerçekleştirilen yük taşımacılığında ton-kilometre bazında %77,4 oran ile birinci sırada yer alan karayolu taşımacılığı, son on yıldaki en düşük payını %73,5 ile 2012 yılında kaydetmiştir (Eurostat, 2022a).

AB'nin karayolu taşımacılığı politikasının amacı, verimli, güvenli, emniyetli ve çevre dostu hareketliliği teşvik etmektir. Karayolu taşımacılığı hizmetlerine uygulanan mevcut mevzuat, mesleğe ve piyasaya erişim konusunda ortak kuralları belirlemektedir. Çalışma süresi, sürüş süresi ve dinlenme süreleri (uygulama ve profesyonel karayolu taşımacılığı için takograf cihazların kullanımı dâhil) için asgari standartlar ve asgari yıllık araç vergilerinin yanı sıra ağır vasıtalar için geçiş ücretleri ve kullanıcı ücretleri için ortak kurallar belirlenmektedir. Ayrıca mevzuat, karayolu araçlarının maksimum ağırlıklarını ve boyutlarını uyumlu hâle getirmektedir. Komisyon ilave olarak Trans-Avrupa yolu ağı boyunca güvenli park alanlarının sayısını artırmayı teşvik etmektedir (European Commission, 2022e).

AB, yol güvenliğini iyileştirmede büyük ilerleme kaydetmiştir. 2000 yılından bu yana Avrupa yollarında meydana gelen ve ölümlle sonuçlanan trafik kazalarının sayısını bölgesel ve ulusal düzeyde bir dizi önlem ve güçlü taahhülle azaltmayı başarmıştır. Bununla birlikte, karayolu güvenliği önemli bir toplumsal sorun olmaya devam etmektedir. Haziran 2019'da Avrupa Komisyonu, 2021-2030 için planlanan belirli politika önlemlerini içeren ve Mayıs 2018'de yayımlanan AB Yol Güvenlik Stratejik Eylem Planını geliştiren "AB Karayolu Güvenliği Politikası Çerçevesi 2021-2030"u kabul etmiştir (European Parliament, 2022d). AB 2030 yılına kadar karayolunda ölümlle meydana gelen trafik kazalarını ve ilk kez ciddi yaralanmaları %50 oranında azaltma hedefi koymuştur. Gelecekte kabul edilecek sonuç hedefleri ile birlikte AB üye ülkeleri genelinde ölçülecek sekiz karayolu güvenliği Temel Performans Göstergesi belirlenmiştir. Daha Güvenli Ulaşım Platformu'nun kurulması da dâhil olmak üzere karayolu taşımacılığının güvenliğini desteklemek için yeni fonlar sağlanmıştır (European Parliament, 2022d).

2.4.2 Demiryolu taşımacılığı

Demiryolu taşımacılığı, şehirlerde ve şehirler arasında daha az arazi kullanımı gerektiren, enerji verimliliği yüksek, temiz ve sessiz bir sistemdir. Raylı sistemlerin iklimten daha az etkilenmesi ve hızlı olması, şehir içi ve şehirler arası ulaşımda yüksek hacimleri aktarma kabiliyetine sahip olması demiryollarını en uygun ulaşım şekli haline getirmektedir. İlk yatırım maliyetlerinin yüksekliğine karşın, işletim maliyetleri diğer taşıma türlerine göre oldukça düşük olan demiryolu taşımacılığı, özellikle uzun mesafelerde ekonomik ve güvenli bir taşıma şeklidir (Koban ve Keser, 2021, s. 226). Dünyada ticaretin hızlı gelişimi, diğer taşıma türleri ile bütünleşerek demiryollarının daha fazla kullanılması yönündeki eğilimi artırmıştır. Bu durum ise demiryolu taşımacılığının altyapısının güçlendirilmesi ve kapasitesinin arttırılmasını gerektirmiştir (Koban ve Keser, 2021, s. 226).

AB'nin temel ulaştırma stratejisi olarak benimsediği konu, uzun mesafelerde deniz ve demiryolu ağırlığının olması, kısa mesafelerde ise karayolu taşımacılığının koordineli olarak kullanılmasını öngören bir çalışma sistemidir (Koban ve Keser, 2021, s. 227). Demiryolu taşımacılığı alanında, Birlik Komisyonu ilk defa 1961 yılında hazırladığı ulaştırma planında demiryollarının finansal yapıları üzerinde durarak finansal yapının iyileştirilmesinin gerekliliğinden bahsetmiştir. Konsey, bunun üzerine 1965 yılında demiryollarına finansal yardım yapılmasına dair bir karar almıştır (Saatçioğlu, 2006, s. 75). AB, dünyadaki en yoğun demiryolu ağlarına sahip olmasına rağmen AB genelinde ulusal demiryolu sistemleri farklılık göstermektedir. 1990'larda, AB üye devletlerinin ulusal demiryolu sistemlerinin uyumluluğunu iyileştirme süreci, AB çapında verimli ve rekabetçi bir demiryolu ağı "Tek Avrupa Demiryolu Alanı" geliştirme hedefi ile başlamıştır. Bu hedefe ulaşmak için AB, son yıllarda demiryolu pazarını rekabete açmak ve yeniden yapılandırmak, birlikte çalışabilirliği sağlamak için altyapı geliştirmek, altyapı kullanımı ve güvenliğinde verimliliği artırmak, tüketiciler için adil fiyatlar sağlamak, şirketler için eşit bir oyun alanı yaratarak rekabet gücünü artırmak gibi amaçları içeren dört demiryolu paketini benimsemiştir (European Council, 2022).

2001 yılında kabul edilen ilk demiryolu paketi, demiryolu operatörlerinin ayrım gözetmeksizin Trans-Avrupa ağına erişimini sağlamaktadır (European Commission, 2001b). 23 Ocak 2002'de Avrupa Komisyonu, entegre bir Avrupa demiryolu alanının hızlı inşası yoluyla demiryollarını canlandırmayı amaçlayan yeni bir dizi önlemler

sunmuştur. Sunulan eylemler, Beyaz Kitap'ın yönergelerine dayanmaktadır ve güvenliği, birlikte çalışabilirliği ve demiryolu yük pazarının serbestleşme sürecinin tamamlanması hususlarını içermektedir. Komisyon ayrıca, güvenlik ve birlikte çalışabilirlik çalışmaları için teknik destek sağlamaktan sorumlu bir Avrupa Demiryolu Ajansı'nın (ERA-European Railway Agency) kurulmasını önermiştir (European Commission, 2004). İkinci demir yolu paketi, 1 Ocak 2007 tarihinden itibaren demiryolu yük pazarını tamamen rekabete açarak yük hizmetlerinin serbestleştirilmesini hızlandırmıştır. İlave olarak paket, ERA'yı oluşturmuş, kaza soruşturmaları için ortak prosedürler getirmiş ve her üye devlette Güvenlik Otoriteleri kurmuştur (European Commission, 2004).

Ekim 2007'de kabul edilen Üçüncü Demiryolu Paketi, uyumlaştırılmış yolcu haklarını oluşturması ve uluslararası yolcu taşımacılığının canlandırılmasına yöneliktir. Avrupa Komisyonu, 2010 yılına kadar uluslararası yolcu taşımacılığını rekabete açmak, yolcu haklarını ve tren sürücülerinin ruhsatlandırılması için önerilerde bulunmuştur. Üçüncü paket, demiryolu sektörü için AB'nin düzenleyici çerçevesini tamamlamaktadır (European Commission, 2007a). Dördüncü Demiryolu Paketi, Avrupa içinde tek bir demiryolu alanı oluşturmak üzere tasarlanmış altı adet yasal metinden oluşan bir settir. Genel amacı, demiryolu sektörünü canlandırmak ve diğer ulaştırma modları karşısında daha rekabetçi hâle getirmektir. Paket, büyük ölçüde paralel olarak müzakere edilen teknik sütun ve piyasa sütununu içermektedir. Nisan 2016'da Avrupa Parlamentosu ve Konsey tarafından kabul edilen teknik sütun ile idari ve teknik kısıtlamaların kaldırılması, ayrımcılıktan kaçınmak için ortak bir emniyet ve karşılıklı işletilebilirlik yaklaşımının oluşturulması amaçlanmaktadır. Teknik sütun, Avrupa nezdinde faaliyet göstermek isteyen demiryolu kuruluşları için maliyetleri ve idari yükü önemli ölçüde azaltarak demiryolu sektörünün rekabet gücünü artırmak için tasarlanmıştır. Piyasa sütunu ise Birinci Demiryolu Paketi ile başlayan kademeli olarak rekabete açılma sürecini tamamlayacaktır. Rekabet, demiryolu operatörlerini müşteri ihtiyaçlarına daha duyarlı olmaya, hizmetlerinin kalitesini artırmaya teşvik edecektir. Piyasa sütununun, Avrupa vatandaşları için daha fazla seçenek ve daha kaliteli demiryolu hizmetleri sunması beklenmektedir (European Commission, 2016b).

AB demiryolu taşımacılığı politikası, AB içinde bağlantılı, sürdürülebilir, güvenli bir taşımacılığı sağlamayı amaçlamaktadır. Bu hususta, Haziran 2021'de Konsey demiryolu ile ilgili birtakım kararlar kabul ederek Birlik içinde, hem yolcu taşımacılığı

hem de yük taşımacılığı için demiryolu taşımacılığının geliştirilme ihtiyacının altını çizmiştir. Ayrıca, bir kriz karşısında demiryolunun direncini güçlendirmenin ve ulusal sistemlerin birlikte çalışabilirliğine ve daha güçlü bağlantıya yatırım yapmaya devam etmenin önemi vurgulanmıştır. AB’de demiryolu taşımacılığının payını artırmak, ekonomiyi ve taşımacılığı karbondan arındırmak, AB’nin iklim hedeflerine ulaşmak için temel bir hedeftir. 2017 yılı verilerine göre demiryolu taşımacılığı, AB’nin toplam sera gazı emisyonlarının yalnızca %0,5’ini temsil etmektedir. Çevre dostu ve günümüzde en sürdürülebilir ulaşım aracı olarak demiryolu taşımacılığının önemini koruyacağı düşünülmektedir (European Parliament, 2022e).

2.4.3 Havayolu taşımacılığı

Havayolu taşımacılığı, AB için ekonomik büyüme ve kalkınmanın sağlanması için önem arz etmektedir. Havacılık, küresel ekonomiye entegrasyonu kolaylaştırmakta, bölgesel ve uluslararası ölçekte hayati bağlantı sağlamaktadır. AB’nin genel ekonomisine ve istihdamına katkı sağlayan stratejik açıdan önemli bir sektör olan havacılık, 5 milyona yakın istihdamı desteklemekte ve 300 milyar euro ile Avrupa GSYİH’sine %2,1 oranında katkıda bulunmaktadır (European Commission, 2022f).

Havayolu taşımacılığı tarihsel olarak ulusal düzeyde devlet himayesi ve kontrolü altında gelişmiştir. 1978 yılında Amerika Birleşik Devletleri’nde (ABD) kabul edilen Havayolu Deregülasyon Yasası ile sivil havacılık, yönetilen bir ekonomiden piyasa ekonomisine geçmiştir. AB’de havacılık sektörü ise 1986 ATS’nin ve iç pazarın tamamlanmasının ardından on yıllık bir süreçte üç adet tedbir paketi ile kademeli olarak rekabetçi bir tek pazara dönüştürülmüştür (European Parliament, 2022f). 1987 yılında kabul edilen birinci paket ve 1990 yılında kabul edilen ikinci paketler, tarife ve taşıma kapasitelerini yöneten kurallarda ve pazara giriş kurallarında esneklik ve AB sınırları içinde gerçekleşen havacılık konularına Birlik kontrolü getirmiştir (Göktepe, 2007, s. 215). 1992’de üçüncü paket, AB içinde faaliyet gösteren Avrupa havayolları için tüm ticari kısıtlamaları kaldırmış ve böylece Avrupa tek havacılık pazarını kurmuştur (Göktepe, 2007, s. 215). Üçüncü paket ulusal hava taşıyıcılarının yerine Birlik hava taşıyıcılarını ikame etmiş ve herhangi bir Birlik hava taşıyıcısının yolcu ve kargo için ücretleri serbestçe belirleyebileceği ve herhangi bir izin veya yetki olmaksızın herhangi bir AB içi rotaya erişebileceği (bazı istisnalar hariç) temel ilke olarak belirlenmiştir. Üçüncü paket ayrıca, Birlik hava taşıyıcılarının operasyonları

başlatmak veya devam ettirmek için uyması gereken esasları da ortaya koymuştur. Tek Avrupa Hava Sahası hedefleri, birbiriyle ilişkili aşağıdaki beş sütunu kapsayan bütünsel bir yaklaşımla gerçekleştirilmektedir (European Commission, 2022g).

- Performansa dayalı düzenleyici çerçeve
- Güvenlik ayağı
- Teknolojik katkı
- İnsan faktörü
- Havalimanı altyapısının optimizasyonu

AB düzeyinde kabul edilen ve havayolu taşımacılığı lisansı, pazara erişim ve ücretleri kapsayan ardışık üç önlem paketi yoluyla kademeli olarak serbestleştirilen havacılık sektörü, böylece Avrupa'da havayolu taşımacılığı pazarlarını sınırlayan ve Avrupa havayollarının sınır ötesi yatırımlarını engelleyen kısıtlamaları kaldırmıştır. Aralık 2015'te Avrupa Komisyonu, Avrupa ekonomisini canlandırmak, endüstriyel tabanını güçlendirmek ve küresel liderlik konumunu güçlendirmek için bir kilometre taşı girişimi olan Avrupa için Havacılık Stratejisi'ni kabul etmiştir. Güçlü ve dışa dönük bir havacılık sektörünün, dünyanın geri kalanına daha düşük fiyatlarla daha fazla bağlantı sunarak yalnızca işletmelere değil, aynı zamanda Avrupa vatandaşlarına da fayda sağlayacağı düşünülmektedir (European Commission, 2015).

Üçüncü paketin yürürlüğe girmesinin üzerinden yirmi yıldan fazla bir süre geçmesine rağmen, tek havacılık pazarının işleyişinde slot tahsis sistemindeki kusurlar, AB havalimanlarından kalkan uçakların büyük çoğunluğunun yalnızca bir ya da iki taşıyıcı tarafından hizmet vermesi, ikincil havalimanlarının karşılaştığı mali zorluklar gibi problemler bulunmaktadır. Bununla birlikte, birincil hedefe tam olarak ulaşılarak 1995'ten 2014'e kadar, AB içindeki yolcu taşımacılığı oranı yaklaşık %23 artarken, havayolu taşımacılığı için ise yaklaşık %74'lük bir artış bulunmaktadır. Aynı dönemde, havacılığın toplam yolcu taşımacılığındaki payı %6,5'ten %9,2'ye yükselmiş ve bu büyüme AB'deki tüm ulaşım modları arasında açık ara en güçlü büyüme olmuştur (European Parliament, 2022f). Mevcut ekonomik krize rağmen, küresel havayolu taşımacılığının uzun vadede 2030'a kadar yıllık %5 civarında büyümesi beklenmektedir. Trafik arttıkça güvenlikle ilgili endişelerin artmasına rağmen ortak AB havacılık politikası, Avrupa'yı dünyanın en güvenli hava sahası hâline getirmeyi amaçlamaktadır.

2.4.4 Denizyolu taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı, küresel ticaretin ve ekonominin kalbidir. Denizyolu taşımacılığı, dünya çapında kullanılan en önemli ulaşım ve nakliye yöntemleri arasında yer almaktadır. Denizyolu taşımacılığının büyüme eğilimi, giderek artan bir seyir göstermiş ve 1990'ların başından günümüze kadar olan süreçte yüklerin taşınmasında temel bir ulaştırma modu hâline gelmiştir. Günümüzde dünya ticaretinin yaklaşık %85'i denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir (Esmer, 2019, s. 72). Denizyolu taşımacılığın yoğun bir şekilde kullanılması uluslararası ticaretin aktörlerine birçok fayda ve avantaj sağlarken bununla birlikte denizyolu taşımacılığının kullanımıyla ilgili dezavantajlara da işaret etmek mümkündür.

Uluslararası ticaretin vazgeçilmez bir parçası olan denizyolu taşımacılığı, büyük miktarlarda kargonun verimli bir şekilde sevk edilmesini sağlamaktadır. En önemli avantajı, taşımacılık için kullanılan gemilerin büyük bir kapasiteye sahip olmasıdır. Büyük hacimli yüklerin diğer taşıma araçlarına göre çok daha kolay taşınmasını mümkün kılan denizyolu taşımacılığının bir diğer avantajı, kullanıcılarına uygun fiyat sunmasıdır. Demiryolu veya havayolu taşımacılığına kıyasla daha uygun maliyete sahip olan denizyolu taşımacılığı, ürünlerin birim maliyetini düşürerek daha cazip ve tercih edilebilir bir taşıma modu hâline gelmektedir. Denizyolu taşımacılığının en büyük niteliklerinden ve avantajlarından biri taşımacılıkta sağladığı verimdir. Konteyner gibi ekipmanlarla yükleri organize edilebilme özelliği, her türlü sevkiyata ve malzemeye uyum sağlamasına olanak tanıyan en göze çarpan özelliklerinden biridir. Denizyolu taşımacılığının diğer avantajlarından biri de çevre dostu olmasıdır. Denizcilik endüstrisi, sera gazı emisyonlarının azalmasını sağlayan yakıt tasarruflu gemi motorları geliştirmeye odaklanmıştır. Gemi aynı miktarda yakıtla daha uzun bir mesafe kat ettiğinde karbondioksit emisyonları azalmaktadır. Dolayısıyla, denizyolu taşımacılığı diğer ulaşım modlarına kıyasla çevreye daha az zarar vermektedir. Gemiler her türlü malın maksimum güvenlikle taşınması için tasarlanmıştır. Yönetim ve güvenlik protokolleri çok ayrıntılıdır ve güvenli taşımacılığı garanti etmektedir. Son yıllarda denizde meydana gelen kazalar büyük ölçüde azalmakta ve bu durum da denizyolu taşımacılığının en güvenli taşıma modlarından biri olduğunu desteklemektedir.

Denizyolu taşımacılığının sahip olduğu nitelikler, deniz taşımacılığını tercih edilebilir bir alternatif hâline getirmektedir. Bununla birlikte, denizyolu taşımacılığının

dezavantajları da mevcuttur. Denizyolu taşımacılığının transit süresi uzundur ve bu noktada karayolu ve özellikle havayolu taşımacılığının üstünlüğü bulunmaktadır. Denizyolu taşımacılığı doğası gereği kapıdan kapıya teslimat hizmeti sunamamakta, bu hususta karayolu ve demiryolu gibi taşıma modlarından tamamlayıcı hizmet almaktadır. Denizyolu taşımacılığı, armatörlerin programına ve belirli kurallara tabidir, esnekliği oldukça düşüktür. Bununla birlikte altyapı sistemlerinin maliyetinin yüksekliği, hizmet alımında yetersizliklerle karşılaşmasına neden olabilmektedir. (Koban ve Keser, 2021, s. 197). Dezavantajlarına rağmen, uluslararası ticaretin %85'inin denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştiği düşünüldüğünde, deniz taşımacılığının avantajları küresel ticarete daha ağır basmaktadır.

AB için ise denizyolu taşımacılığı, tarih boyunca ekonomik kalkınma ve refah için bir katalizör görevi görmüştür. Denizyolu taşımacılığı, Avrupa ülkeleri arasında ticaretin devamlılığını sağlarken; enerji, gıda ve emtia arzının güvenliğini sağlamaktadır. Avrupa'nın dünyanın geri kalan ülkeleriyle ithalat ve ihracatı için ana ulaştırma modu olan denizyolu taşımacılığı AB dış ticaretinin yaklaşık %90'ını oluşturmaktadır. Avrupa adalarında ve çevre deniz bölgelerinde iyi bir yaşam kalitesinin sağlanması, güçlü bir denizyolu taşımacılığı hizmetlerine bağlıdır. Her yıl, dört yüz milyondan fazla yolcu Avrupa limanlarını kullanmaktadır. Genel olarak, denizcilik endüstrileri Avrupa ekonomisi için önemli bir istihdam ve gelir kaynağı olmakla birlikte sürdürülebilir kalkınmanın kilit bir anahtarı olarak görülmektedir.

3. AVRUPA BİRLİĞİ'NİN DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI POLİTİKALARI

Denizyolu taşımacılığı, uluslararası ticaretin ve küresel ekonominin bel kemiğidir. Ticaretin ve ekonomik faaliyetlerin devamlılığı için önemli olan denizyolu taşımacılığı, okyanus ötesi ülkelere erişim sağlayarak ticaretin kıtalar aşırı boyutunu temsil etmektedir. Dünya ticaret faaliyetlerinin %85'inin taşınmasından sorumlu olan denizcilik sektörü, ham petrol, demir cevheri ve buğday gibi temel hammaddelerin taşınmasını sağlayarak bu hammaddelerin giyim, gıda gibi temel insan ihtiyaçlarının bileşenlerini tedarik etmede büyük rol oynamaktadır. Bu durum, bir kişinin hayatta kalmasının büyük ölçüde dünya ticareti faaliyetlerine ve özellikle deniz taşımacılığı yoluyla ihracat ve ithalat sürecine bağlı olduğunu göstermektedir.

Denizyolu taşımacılığı, yüzyıllardır Avrupa ülkeleri için hayati bir ulaştırma modu olmuştur. Üye ülkelerin ve vatandaşlarının refahından sorumlu olan AB, denizyolu taşımacılığına ayrı bir önem atfederek denizciliği büyüme ve sürdürülebilir kalkınmanın anahtarı olarak görmektedir. Günümüzde gemiler, AB'ye yapılan mal ithalatının yarısından fazlasını ve AB'den yapılan mal ihracatının yüzde 40'ından fazlasını taşımaktadır. 2021 yılında AB'ye yaklaşık 1,1 trilyon euro değerinde mal ithal edilmiş ve AB'den denizyoluyla yaklaşık 956 milyar euro değerinde kargo ihraç edilmiştir (Statista, 2022a).

Denizyolu taşımacılığı, gemi yapımı, onarımı ve limancılık gibi birçok faaliyet kolunu bünyesinde barındırmakta ve diğer lojistik faaliyetlerle birlikte bir bütün olarak değerlendirilmektedir. Denizyolu taşımacılığı, ekonomik büyüme ve kalkınmayı etkilemesinin yanı sıra diğer taşıma modlarına kıyasla çevre dostu kabul edilmektedir. Özellikle karayolu taşımacılığına alternatif oluşturma anlamında büyük bir potansiyele sahip olan denizyolu taşımacılığı, karbondioksit emisyonların azaltılması koşuluyla, diğer modlar üzerindeki sıkışıklığı ve çevresel baskıları hafifletmeye yardımcı olabilmektedir (Ülgen ve diğ, 2007, s. 170).

Avrupa Komisyonu'nun amacı, Avrupa'da standart dışı taşımacılığı önleyen, deniz kazaları riskini azaltan ve denizyolu taşımacılığının çevresel etkisini en aza indiren güvenlik kuralları ile denizyolu taşımacılığını korumak ve geliştirmektedir. Ayrıca

denizyolu taşımacılığı pazarına erişimi güvence altına alarak dijitalleşme yoluyla idari yükün azaltılmasını teşvik etmektedir. Bununla birlikte, korsanlık ve terörizm tehditlerine karşı aktif olarak çalışan Komisyon'un bir diğer önemli faaliyeti ise sosyal boyutla ilgilidir. Çalışma koşullarının, sağlık ve güvenlik konularının gözetilmesi ve denizcilerin mesleki niteliklerinin düzenlenmesi gibi konular denizcilikte niteliğin ve istihdamın artırılması bağlamında önemlidir. Son olarak Komisyon, denizyolu taşımacılığı hizmetlerinin kullanıcıları olarak vatandaşların korunması, güvenli ve emniyetli koşulların sağlanması, yolcu olarak haklarının gözetilmesi ve üye devletler tarafından önerilen kamu hizmeti bağlantılarının kalitesinin incelenmesi için de çalışmalar yürütmektedir (European Commission, 2022f).

3.1 Avrupa Birliği'nin Denizcilik Politikaları Oluşmasında Tarihsel Süreç

AB, 1951-1977 yıllarını kapsayan dönemde ortak denizcilik politikası ile ilgili somut adımlar atamamıştır. Bu tarihler içerisinde kara ve havayolu taşımacılığına ağırlık veren Birlik için denizyolu taşımacılığı 1977-1985 yıllarını kapsayan dönemde gündeme gelmiştir. Denizyolu taşımacılığının gündeme gelmesinde AB'nin genişleme politikalarının izi görülmektedir. Nitekim 1973 yılında Birliğe üye olan Danimarka, İrlanda ve Birleşik Krallık AB ortak ulaştırma politikalarında denizciliğin pay almasına ve denizciliğin gündem maddesi hâline gelmesinde rol oynamıştır. Bu konumu Birliğe 1981 yılında Yunanistan'ın, 1986 yılında ise İspanya ve Portekiz'in katılması kuvvetlendirmiştir.

Bilindiği üzere AET'yi Kuran Antlaşma'nın 3(f) maddesi ortak ulaştırma politikalarının tesis edilmesi gerektiğinden bahsederken aynı Antlaşma'nın 84 (2) maddesinde “Konsey, oybirliğiyle, denizyolu ve havayolu taşımacılığı için uygun hükümlerin konulup konulmayacağına, ne ölçüde ve hangi usulle konulacağına karar verebilir” hükmüne yer verilerek, taşımacılık hükümlerinin denizcilik sektörüne uygulanması hariç tutulmuştur. Bu maddeden hareketle denizyolu taşımacılığı politikasının ayrı bir şekilde düzenlenmesi gerektiği sonucuna varılmaktadır. Bu hususta ortak bir denizyolu taşımacılığı politikası oluşturmak ve izlemek üye devletlerin iradesine bırakılmıştır. Denizyolu taşımacılığının geliştirilmesinde istek ve ilgi olsa bile üye devletler, denizcilik sektöründe ulusal düzeyden AB kurumları düzeyine yetki devrine karşı yüksek bir direnç göstermiştir (Keser, 2011, s. 274). 1974 tarihli Fransız denizciler davası, ortak ulaştırma politikasının geliştirilmesi açısından

önem taşımaktadır. Avrupa Birliği Adalet Divanı (ABAD), Fransız bayrağı altındaki gemilerde çoğunlukla Fransız uyruklu denizci çalıştırılmasını zorunlu kılan Fransız denizciliği idare politikasını gözden geçirerek bu uygulamanın işçilerin hareket özgürlüğünü kısıtladığını ve dolayısıyla Avrupa bütünleşmesinin kazanımlarını sekteye uğratacağına dikkat çekmiştir. Mahkeme, Antlaşma'nın genel hükümlerinin uygulanmasını ilk kez resmi olarak incelemiş ve Antlaşma'nın genel hükümlerinin denizyolu taşımacılığı alanında uygulanacağını açıkça belirtmiştir. Üye devletler, ulusal denizyolu taşımacılığı politikaları sürdürmesine rağmen, karardan itibaren Birliğe mensup devletlerin denizyolu taşımacılığı politikaları Antlaşma'nın genel hükümlerinde belirtilen gerekliliklere uymak durumundadır (Keser, 2011, s. 275). Çoğunlukla Konsey'in isteksizliği nedeniyle, ortak bir ulaştırma politikasının oluşturulmasında herhangi bir ilerlemenin olmadığı dönemde, ABAD'ın bu davadaki kararı, Avrupa ulaştırma politikasının gelecekteki gelişimi için ilk önemli adım olarak kabul edilmektedir (Kocijan, 2009, s. 533).

Ortak denizyolu taşımacılığı politikası oluşturulmasında bir diğer önemli adım, ortak ulaştırma politikasının gelişiminde yaşanan aksaklık sebebiyle Avrupa Parlamentosu'nun 1983 yılında Konsey aleyhine Adalet Divanı'na açtığı dava olmuştur. 22 Mayıs 1985 tarihinde Divan'ın verdiği kararda, Konsey'in ortak ulaştırma politikası oluşturma konusundaki ihmali teyit edilmiş ve Konsey'e karara uygun davranması hususunda gereken baskı yapılmıştır (Cansevdi, 2004, s. 87). Kararda iki temel sonuca varılmıştır. İlk olarak, Antlaşma'da denizyolu taşımacılığı ile ilgili bir politika tanımlanmadığı için ortak bir denizyolu taşımacılığı politikasının geliştirilememesinden dolayı Konsey sorumlu tutulmamıştır. İkinci olarak, Konsey kabotaj hizmetleri de dâhil olmak üzere Birlik içinde hizmet sunma özgürlüğünün sağlanamamasından sorumlu tutulmuştur (Keser, 2011, s. 276). Bu kararın ardından Konsey'e en kısa sürede ortak bir denizyolu taşımacılığı politikası için temel oluşturma yükümlülüğü getirilerek Komisyon'dan ulaştırma sektörünün iyileştirmesi için somut önlemler alınması istenmiştir.

AB'nin, denizcilik politikalarına sistematik bir şekilde dâhil olması 1980'lerin ikinci yarısında gerçekleşmiştir. 1986 yılında kabul edilen Brüksel Paketi ile Konsey, AB bayraklı denizyolu taşımacılığının rekabetçi konumunu iyileştirmek ve üye devletlerin yaşadığı bayrak krizi sorununu sona erdirmek için ortak bir AB girişiminin başlangıcına işaret eden dört tüzüğü kabul etmiştir. Komisyon, AB denizyolu

taşımacılığının çalışma koşullarını iyileştirmek için ikinci bir dizi önlem sunmuştur. Bu gelişmeler, AB'nin denizyolu taşımacılığı konularına eskisinden daha tutarlı bir katılımını temsil etmektedir (Pallis, 2017, s.20). Bu noktaya kadar, AB'nin ortak denizcilik politikası formüle etme çabaları, ele alınması gerekli görülen belirli sorunlara odaklanmıştır. Ancak yukarıda belirtilen önlemlerin benimsenmesi ve uygulanmasındaki genel başarı denizcilik politikalarına dair yeni bir motivasyon sağlamıştır (Keser, 2011, s. 277).

3.2 Günümüzde Avrupa Birliği'nin Denizcilik Politikaları

AB'nin günümüzdeki denizcilik politikalarının büyük bir kısmının geçmişi 1990'lu yılların ortalarına dayanmaktadır (Karahana, 2011, s. 48). Başlık 3.1'de belirtilen tedbirlerin benimsenmesi ve uygulanmasındaki genel başarı, ortak denizyolu taşımacılığı politikasına ve Avrupa denizcilik sektörünün gelişimine ilişkin genel stratejinin oluşturulması için yeni bir teşvik sağlamıştır. Bu bağlamda, belirli denizcilik sektörlerini düzenlemeyi amaçlayan ve ortak çıkarları da göz önünde bulunduran, denizcilik hedef ve perspektiflerini içeren yeni yatay bir yaklaşım benimsenmiştir (Keser, 2011, s. 277). 1996'da Komisyon, seyrüsefer güvenliği alanında güçlendirilmiş bir düzenlemeyi içeren, denizcilik piyasasının serbestleştirilmesini, denizcilik sektöründe devlet yardımlarının düzenlenmesini, liman politikasının devamlılığın sağlanması ve kısa mesafeli denizyolu taşımacılığının geliştirilmesi gibi konuları içeren iki belge² yayımlamıştır. 2001 yılında yayımlanan Beyaz Kitap ise genel anlamıyla Avrupa'da taşımacılık sisteminin iyileştirilmesini amaçlayan ve denizcilik sektörünü de içeren altmış önlemden oluşan bir sistem ortaya koymuştur. Beyaz Kitap, deniz güvenliği ile ilgili güçlendirilmiş kurallara duyulan ihtiyacı vurgulamış, asgari çalışma şartlarına ilişkin IMO ve ILO (International Labour Organisation) ile iş birliğinin artırılması yönünde çağrıda bulunmuştur. Belgede, Avrupa denizyolu taşımacılığını Avrupa karayolu taşımacılığına rekabetçi bir alternatif olarak teşvik edecek “Deniz Otoyolları” programının geliştirilmesi ihtiyacı vurgulanmıştır (European Commission, 2001a, s. 42). Komisyon'un 2003 yılında yayımladığı “Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığının Geliştirilmesi Programı” adlı belgede Avrupa'da kısa mesafeli denizyolu taşımacılığının arttırmaya yönelik yasal,

² “Towards a New Maritime Strategy”, (European Commission, 1996a); “Shaping Europe's Maritime Future - A Contribution to the Competitiveness of Europe's Maritime Industries”, (European Commission, 1996b).

teknik ve operasyonel maddeleri içeren on dört eyleme yer verilmiştir (European Commission, 2003).

7 Haziran 2006 tarihinde AB Komisyonu, denizcilik politikasına yönelik bir AB yaklaşımına duyulan ihtiyaç ve bu yaklaşımın oluşturulması konusunda geniş çaplı bir tartışma ortamı yaratmak amacıyla denizcilik politikasına ilişkin Yeşil Kitap'ı kabul etmiş ve kullanıma sunmuştur. “AB için Gelecekteki Denizcilik Politikasına Doğru: Okyanuslar ve Denizler İçin Bir Avrupa Vizyonu” başlıklı Yeşil Kitap, okyanusları ve denizleri bütüncül bir şekilde ele alan ve bu alanların sürdürülebilir kalkınmasını yani ekonomik büyüme, sosyal refah ve çevrenin korunmasını karşılıklı olarak güçlendirmeyi amaçlayan bir politika önermektedir. Bu politika, dikey sektörel politikaların bir araya getirilmesinden ibaret olmak yerine, entegre, sektörler arası ve çok disiplinli olmalıdır. Bu bağlamda Yeşil Kitap, denizyolu taşımacılığı, sanayi, balıkçılık, deniz çevresi, kıyı bölgeleri ve diğerlerine ilişkin mevcut sektörel politikaları sistematik bir şekilde inceleyerek ve karar alma süreçlerinin bölünmesini önleyerek birbirlerini güçlendirmek üzere nasıl birleştirilebilecekleri araştırmayı önermektedir (European Commission, 2006, s. 4-5). Komisyon, çevresel açıdan sürdürülebilir bir şekilde gelişen bir denizcilik ekonomisinin geliştirilmesini amaçlayan kapsamlı bir denizcilik politikası vizyonunu takip ederken, bu politikanın iki sütun üzerinde sağlam bir şekilde durması gerektiğine inanmaktadır. Sütunlardan ilki, Birlik içerisinde büyümeyi teşvik etmek, rekabet gücünü korumak ve kaliteli istihdam sağlamak için bilgi ve becerilere yapılan yatırımların devam etmesini sağlayan ve AB için kilit bir öneme sahip olan Lizbon Stratejisi'dir.³ İkinci sütun ise denizcilik faaliyetlerinin dayandığı kaynağı yani okyanusları korumak ve iyileştirmek için bilimsel bilgi üzerinde inşa edilmiş ekosistem tabanlı bir yaklaşımın izlenmesi gerektiğidir (European Commission, 2006, s. 5). Ekosistem temelli yönetim ve mekânsal planlama yoluyla ekonomik büyüme ve çevrenin korunması AB politikasının ikiz sütunları olarak tanımlanmaktadır (European Commission, 2006, s. 5). Bilindiği üzere Yeşil Kitap'ın bir bağlayıcılığı olmamakla birlikte denizcilik hususunda Birliğin izleyeceği adımlar için bir yol haritası oluşturmak gayesini taşımaktadır. Birlik için denizciliğin gelişimi adına tartışma ortamı oluşturan ve

³ Lizbon Stratejisi, Mart 2000'deki Lizbon Zirvesi'nde AB liderleri tarafından Avrupa'yı modernleştirmek için üye devletler arasında uzlaşmaya dayalı belirlenen bir stratejidir. AB'yi dünyanın en rekabetçi ekonomisi haline getirmeyi ve 2010 yılına kadar tam istihdama ulaşmayı hedeflemiştir (EFTA, 2022).

“AB’nin entegre bir denizcilik politikası olmalı mı” düşüncesinden hareket eden Yeşil Kitap, acil bir eylem planı önerisinde bulunmamış, bunun yerine entegre çabaların bir dizi sektörel politika alanı için fayda sağlayabileceği ya da bunlar arasındaki çatışmaları çözmeye yardımcı olabileceği bir dizi alanı vurgulamıştır.

Komisyon’un 10 Ekim 2007 tarihinde yayımladığı “AB’nin Entegre Denizcilik Politikası” başlıklı belge, denizcilikle ilgili tüm AB politikalarına bütünsel bir yaklaşım niteliğindedir. AB entegre denizcilik politikası, denizcilik sektörlerinin sürdürülebilir kalkınmasına yönelik bir stratejidir. AB’nin entegre denizcilik politikasının amacı, denizcilik faaliyetlerinin koordinasyonu için bir çerçeve oluşturmak, okyanusların ve denizlerin mümkün olan en yüksek düzeyde sürdürülebilir kullanımını sağlamak, deniz alanlarının ve kıyı bölgelerinin denizyolu taşımacılığı açısından genişlemesini kolaylaştırmak, Avrupa’da denizyolu taşımacılığının verimliliğini artırmak ve engelsiz bir Avrupa denizyolu taşımacılığı alanı ve 2008-2018 dönemi için bir denizyolu taşımacılığı stratejisi oluşturarak sektörün uzun vadeli rekabet gücünü sağlamaktır (European Commission, 2009a, s. 9).

Avrupa entegre denizcilik politikasının eylem planı gereğince Avrupa denizyolu taşımacılığı sisteminin gelecek yıllardaki temel hedeflerini belirlemek amacıyla Komisyon Ocak 2009’da “AB’nin 2018 Yılına Kadar Denizyolu Taşımacılığı Politikasının Stratejik Hedefleri ve Tavsiyeleri” konulu bir bildiri sunmuştur. Avrupa denizyolu taşımacılığı stratejisi, bu sektörü daha rekabetçi ve sürdürülebilir hâle getirmeyi amaçlamış ve sürdürülebilir kalkınma, ekonomik büyüme, adil rekabet, yüksek sosyal ve çevresel standartlar bağlamında yeni pazarların açılması gibi çeşitli temellere dayanmıştır. Bildiride Avrupa denizyolu taşımacılığı için iki temel konuya değinilmektedir (Servantie, 2015, s. 3):

- AB denizcilik endüstrisinde istihdamı ve sektörün değerini artırarak rekabetin artırılması,
- Sürdürülebilirlik kavramına önem vererek uygun maliyetli denizyolu taşımacılığı hizmeti sağlamak ve uzun vadede sürdürülebilir kalkınma hedefine katkıda bulunmak.

AB'nin mevcut stratejisi denizcilik politikalarının önemli bir parçasını oluşturmakta, AB'yi kaliteli denizyolu taşımacılığına teşvik etmekte ve sektörün rekabet gücünü artıracak kilit alanları tanımlamaktadır. Strateji altı farklı bölüme ayrılmıştır:

- Küresel pazarlarda Avrupa denizciliği: AB üye ülkelerine ait gemiler, yabancı bayraklı gemilerden kaynaklanan rekabetle karşı karşıya kalmaktadır. Yabancı bayraklı gemiler, sermayeye ucuz erişim, devlet desteği, düşük işçilik maliyeti gibi unsurlarla denizyolu taşımacılığında ciddi bir rekabet avantajına sahip olmaktadır. Mevcut ekonomik kriz bağlamında, üçüncü ülkelerin korumacı ticaret önlemleri, enerji piyasasındaki dalgalanmalar veya Avrupa'da kalifiye çalışan azlığı gibi etkenler gemicilik merkez ofislerinin ve denizcilik endüstrilerinin üçüncü ülkelere kaymasına yol açmaktadır (European Commission, 2009b, s. 3). Bu hususta AB sürdürülebilir ve rekabetçi bir politika geliştirmeli, denizyolu taşımacılığı ve uluslararası deniz ticareti konularında rekabeti uyumlaştırarak uluslararası deniz ticaretinin iyileştirilmesi için eylem planı geliştirmelidir (Servantie, 2015, s. 4).
- İnsan kaynakları, denizcilik ve denizcilik bilgisi: Denizcilik endüstrisinin üçüncü ülkelere kayması, Avrupa denizciliğinin rekabetçiliğini sürdüren nitelikli personel kaynağını kaybetme riskini de beraberinde getirmektedir. AB denizcilerinin istihdam koşulları ile Avrupa filosunun rekabet gücü arasında doğru dengenin kurulması gerekmektedir. Bu hususta AB, denizde kariyer imkânlarını geliştirmek ve gemi personelinin istihdam ve iş olanaklarını artırmak için IMO ve ILO ile iş birliğinde bulunmayı, kaliteli personel açığını kapatmak için eğitimlere destek olmayı ve sektörün çalışma koşullarını iyileştirmeyi hedeflemektedir (European Commission, 2009b, s. 4-5). Yüksek eğitim standartlarının ve mürettebatın mesleki yeterliliğinin sürdürülmesi, emniyetli, güvenli ve çevreye duyarlı denizcilik operasyonlarının sağlanması için elzemdir. Bu nedenle AB ve üye devletlerin, denizcilik faaliyetlerinin emniyetli, güvenli ve çevreye duyarlı bir şekilde yürütülmesi için uygun çerçeveyi sağlaması gerekmektedir.
- Rekabet avantajı olarak kaliteli taşımacılık: Avrupa denizcilik endüstrisi, denizyolu taşımacılığının çevresel sicilini iyileştirmek için önemli çabalar sarf etmektedir. Deniz kazalarının önlenmesi, sera gazı emisyonlarının azaltılması, deniz çevresinin korunması, gemi kaynaklı atık ve kargo atıklarının liman tesislerinde kabulüne ilişkin AB mevzuatının güçlendirilmesi gibi konularda üye ülkelerle ve uluslararası kuruluşlarla iş birliğine devam edilmelidir. Komisyon, üye devletler ve Avrupa

denizcilik endüstrisi “sıfır atık, sıfır emisyon” hedefi doğrultusunda birlikte çalışmalıdır (European Commission, 2009b, s. 5-6).

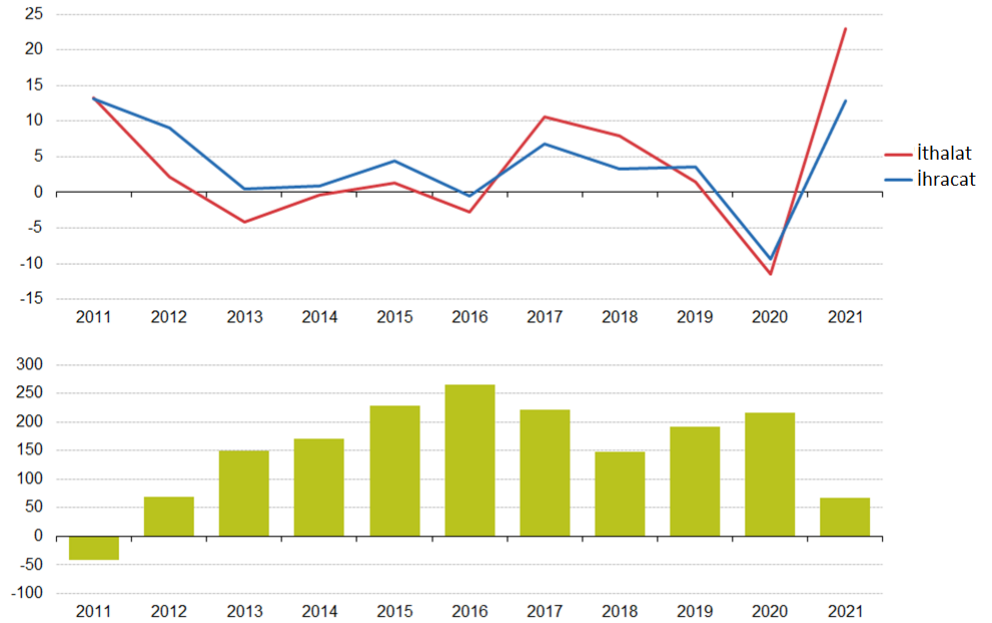
- Uluslararası sahnede birlikte çalışmak: AB, denizyolu taşımacılığında açık ve adil rekabete ve aynı zamanda kaliteli taşımacılığa bağlılık göstermektedir. Günümüzde denizyolu taşımacılığı ve denizcilik hizmetlerinin karşı karşıya kaldığı küresel zorluklar, uluslararası toplumda iş birliğini zorunlu kılmaktadır. Bu hususta AB, IMO, ILO ve WTO (World Trade Organization) gibi denizyolu taşımacılığı alanında uzmanlaşmış uluslararası örgütlerin çalışmalarına destek vermekte, önemli denizyolu taşımacılığı ve ticaret ortaklarıyla yaptığı güçlü ve büyüyen ikili denizyolu taşımacılığı anlaşmaları ve diyalog kanalıyla bu ilişkileri kuvvetlendirmektedir (European Commission, 2009b, s. 10).
- Kısa mesafeli denizyolu taşımacılığının potansiyelinden yararlanılması: Avrupa Ekonomik Alanı (AEA) üye devletleri ve komşu ülkelerle gelişen ekonomik entegrasyon neticesinde Avrupa içi denizyolu taşımacılığı faaliyetlerinin artması beklenmektedir. Bu hususta, denizyolu taşımacılığı için yeni altyapılar sağlanmalı, liman verimliliğinin artırılması yoluyla mevcut kapasite kullanımı iyileştirilmeli, çevre mevzuatı liman gelişimine uyarlanmalı ve AB finansman programları yardımıyla bu gelişim desteklenmelidir (European Commission, 2009b, s. 11).
- Avrupa denizcilik araştırmaları ve inovasyonda dünyada lider konumunda olmalı: AB, denizyolu taşımacılığı sektöründe gemilerde enerji verimliliğini arttırmak, çevresel etkileri azaltmak, kaza risklerini en aza indirmek ve denizde daha iyi bir yaşam kalitesi sağlamak için yeterli denetim ve izleme araçlarına sahip olmalı, teknolojik ve çevresel standartların geliştirilmesine yönelik çalışmalarda bulunmalıdır (European Commission, 2009b, s. 12).

Yukarıdaki altı stratejiyi destekleyen ve devamı niteliğinde olan bir diğer önemli belge, 2017 yılında Malta Dönem Başkanlığı sırasında Ulaştırma Bakanları Konseyi tarafından kabul edilen “AB’nin 2020’ye Kadar Denizyolu Taşımacılığı Politikası İçin Öncelikler” başlıklı Valletta Deklarasyonu’dur. Deklarasyon, AB’nin denizyolu taşımacılığı politikası için rekabet edebilirlik, dijitalleşme ve dekarbonizasyona odaklanan önceliklerini özetlemektedir (Ubilios ve diğ., 2021, s. 3). 2009 tarihli “AB’nin 2018 Yılına Kadar Denizyolu Taşımacılığı Politikasının Stratejik Hedefleri ve Tavsiyeleri” bildirisinde ve 2017 Valletta Deklarasyonu’nda önerilen seçenekler, denizcilik politikasına entegre bir yaklaşım üzerine inşa edilmiş olup sürdürülebilir

kalkınma, ekonomik büyüme ve adil rekabet içinde açık pazarlar ile yüksek çevresel ve sosyal standartlar gibi temel değerlere dayanmaktadır. Bu vizyonda ortaya konan faydalar Avrupa sınırlarının ötesine geçmeli ve gelişmekte olan ülkeler de dâhil olmak üzere tüm denizcilik dünyasını kapsamalıdır.

3.3 Avrupa Birliği'nin Deniz Ticareti ve Genel Denizcilik Politikası

Dünyanın en büyük ticari ve ekonomik aktörleri arasında yer alan AB, mal ihracatından %15,2 mal ithalatından %14,7 oranında pay alarak dünya mal ihracat ve ithalatında ikinci sırada yer almaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2023). Avrupa'da ihracat, 1970'li yıllarda duraklayan, 1980'li yıllarda düşen ve sonrasında düşük hızlarla büyüyen ithalata göre kırk yılı aşkın süredir daha düzenli artmıştır (Stopford, 2016, s. 365). AB'nin 2011-2021 yılları arasındaki uluslararası ticaret gelişimi (milyar euro çubuklar ve yıldan yıla büyüme oranı çizgiler) Şekil 3.1'de gösterilmektedir.



Şekil 3.1 : Uluslararası mal ticaretinin gelişimi, AB, 2011-2021.

Kaynak: Eurostat, 2022b.

Birliğin güncel ticaret verileri incelediğinde 2020 yılında, AB ticareti COVID-19 (Koronavirüs hastalığı) salgınından ağır bir şekilde etkilenmiş ve hem ihracat (-%9,3) hem de ithalatta (-%11,5) önemli bir düşüş gözlenmiştir. Ancak 2021 yılında her ikisi de güçlü bir şekilde toparlanmış, mal ithalatı %23 artarken mal ihracatı %13 oranında artmıştır. Son on yıla bakıldığında, ihracat büyüme oranları 2011 ve 2012'de önemli

bir artış kaydettikten sonra 2019'a kadar pozitif bir ivme seyretmiştir. İthalat büyüme oranları 2011 yılında zirve yapmış, 2012 ve 2015 yılları arasında küçük dalgalanmaların ardından 2017 ve 2018 yıllarında önemli ölçüde artmıştır.

Artan ticaret hacmi ve büyüme oranlarının getirisi olarak 2021 yılında denizyolu taşımacılığı hem ağırlık cinsinden hem de milyar euro cinsinden ticarete en çok kullanılan taşıma modu olmuştur. Taşıma modlarının 2021 yılına ait oranları Çizelge 3.1 ve Çizelge 3.2'de gösterilmiştir.

Çizelge 3.1 : AB-27 2021 yılı taşıma modu dağılımı (milyar euro cinsinden).

	Değer (milyar EURO)					
	İhracat		İthalat		İhracat + İthalat	
Denizyolu	955,9	43,8%	1 113,7	52,6%	2 069,6	48,1%
Karayolu	545,4	25,0%	405,1	19,1%	950,5	22,1%
Demiryolu	39,7	1,8%	44,6	2,1%	84,2	2,0%
İç su yolu	3,4	0,2%	4,1	0,2%	7,6	0,2%
Boru hattı	11,5	0,5%	108,6	5,1%	120,1	2,8%
Havayolu	563,2	25,8%	402,7	19,0%	965,9	22,5%

Kaynak: European Commission, 2022h, s. 29.

Çizelge 3.2 : AB-27 2021 yılı taşıma modu dağılımı (milyon ton cinsinden).

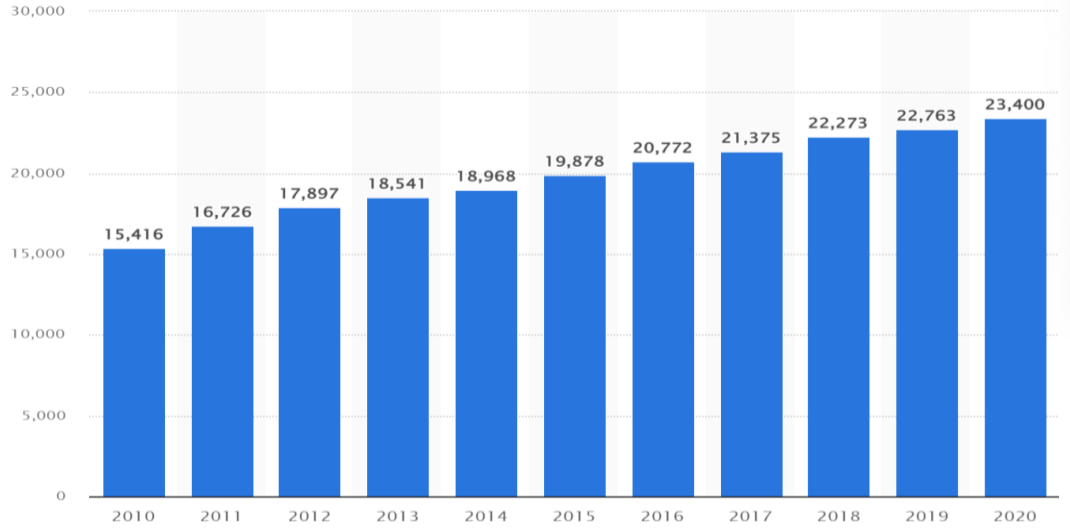
	Değer (milyar EURO)					
	İhracat		İthalat		İhracat + İthalat	
Denizyolu	564,0	78,6%	1 164,9	72,6%	1 728,9	73,9%
Karayolu	123,4	16,8%	101,7	6,3%	225,1	9,6%
Demiryolu	20,3	2,8%	73,4	4,6%	93,7	4,0%
İç su yolu	8,5	1,2%	9,1	0,6%	17,5	0,7%
Boru hattı	7,0	1,0%	240,0	15,0%	247,0	10,6%
Havayolu	11,2	1,5%	5,2	0,3%	16,4	0,7%

Kaynak: European Commission, 2022h, s. 29.

Avrupa'nın ihracata dayalı ekonomisi, ticaret hacimlerindeki artış ve coğrafi koşulları göz önüne alındığında, AB'nin denizcilik, gemi yapımı, denizcilik ekipmanları ve liman endüstrilerinin rekabet gücünde hayati bir çıkarı bulunmaktadır. Bu rekabet edebilirliği sağlamak için, bu endüstriler için uluslararası düzeyde bir oyun alanı sağlamak gereklidir. Denizcilik faaliyetleri çoğunlukla küresel bir pazarda rekabet ettiğinden, bu husus gittikçe önem kazanmaktadır (European Commission, 2006, s. 8).

Gemi inşası, birçok AB ülkesinde önemli ve stratejik bir sektördür. Tersaneler, bölgesel endüstriyel altyapıya ve ulusal güvenlik çıkarlarına önemli ölçüde katkıda bulunmaktadır. Dinamik ve rekabetçi olan gemi inşa sanayi hem ekonomik hem de sosyal açıdan önemlidir. Ayrıca ulaşım, güvenlik, enerji, araştırma ve çevre gibi diğer sektörlerle de bağlantılıdır. Avrupa'da yaklaşık 150 büyük tersane bulunmaktadır. Bunların yaklaşık 40'ı büyük deniz ticari gemileri için küresel pazarda faaliyet göstermektedir. AB'deki tersanelerde yaklaşık 120.000 kişi istihdam edilmektedir.

Tonaj açısından yaklaşık %6, deniz ekipmanları açısından ise %35’lik bir pazar payına sahip olan AB, küresel gemi inşa sektöründe önemli bir oyuncudur. Komisyon, başta LeaderSHIP 2015⁴ ve LeaderSHIP 2020⁵ olmak üzere çeşitli politika tedbirleri aracılığıyla gemi inşa sektörünü etkileyen konuları ele almaktadır (European Commission, 2023a).



Şekil 3.2 : 2010-2020 AB-28 denizcilik endüstrisi filosundaki gemi sayısı.⁶

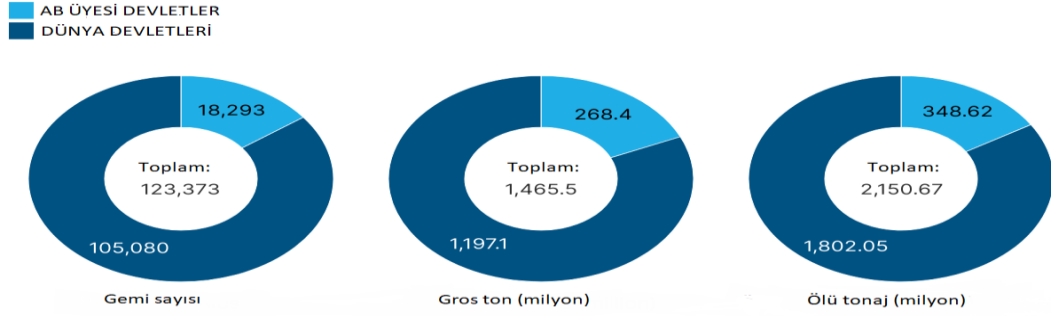
Kaynak: Statista, 2022b.

Gros tonaj cinsinden tüm dünya gemilerinin yaklaşık beşte birinin AB üye devlet bayrağı taşıdığı Birlik, güçlü bir denizcilik varlığına sahiptir. 2010-2020 yılları arasında AB denizcilik endüstrisi filosundaki gemi sayısı Şekil 3.2’de gösterilmektedir. 2020 yılında AB denizcilik sektörü yaklaşık 23.400 gemiyi kontrol etmiştir. Bu oran, yıllık bazda yaklaşık yüzde 2,8’lik bir artışı temsil etmektedir. 2010 ile 2020 arasında AB filosu yaklaşık %52 büyümüştür.

⁴ LeaderSHIP 2015 girişimi, Avrupa gemi inşa sanayi, dinamik bir büyüme pazarında uzun vadeli refahını sağlamak için geliştirilen bir programdır. Programın amacı, AB gemi yapımcılarını ve denizcilik ekipmanı tedarikçilerini 2015 yılına kadar kendi alanlarında dünya lideri yapmaktır (European Commission, 2023a).

⁵ LeaderSHIP 2020 girişiminin kökeni 2003 yılında başlatılan LeaderSHIP 2015 girişimine dayanmaktadır. Amaç, Avrupa gemi inşa sektörünün karşılaştığı zorluklara koordineli bir yanıt vermektir. Ana odak noktası bilgiye dayalı faaliyetler ve tersaneler tarafından araştırma, geliştirme ve inovasyona yapılan önemli yatırımlardan daha iyi bir geri dönüş alma ihtiyacıdır (European Commission, 2023a).

⁶ AB denizcilik endüstrisi verileri Birleşik Krallık ve Norveç’i içermektedir.



Şekil 3.3 : AB ve dünya devletleri bayraklarını taşıyan gemi sayısı (2021).

Kaynak: EMSA, 2023a.

AB üye devleti bandıralı filo, gemi sayısı, gros tonaj ve ölü tonaj açısından dünya filosunun önemli bir bölümünü temsil etmektedir. Şekil 3.3'te AB ve Dünya devletleri bayraklarını taşıyan gemi sayısı gösterilmiştir. Deniz filosu oranındaki artış açık bir şekilde AB'nin deniz ticareti politikalarına önem verdiğini göstermektedir. AB üye devleti bandıralı filo, dünya ropax filosunun (araba ve yolcu taşıyabilen gemiler) yaklaşık %40'ı ve tüm kruvaziyer gemilerinin %30'undan fazlası ile çok çeşitli gemi türlerini içermektedir.

Avrupa'da yük taşımacılığı perspektifi altında, denizyolu taşımacılığı sadece artmakla kalmayıp zamanla büyüyen ve değişen bir ivme kaydetmiştir. Ro-Ro, genel kargo, dökme yük, sıvı yük gibi çeşitli ürün cinslerin taşınmasını sağlayan denizyolu taşımacılığı endüstrisi dağıtım ve depolama ağları ve altyapıları ile desteklenmektedir. Küreselleşme, ticaretin serbestleşmesi, dış kaynak kullanımı, kuru ve dökme yüklerin konteynerizasyonunun artması gibi sebepler dünyada konteyner taşımacılığına olan ilgiyi artırmıştır (Corti ve Laxe, 2002, s. 133). Avrupa dış ticaretinin %75'i ve AB üye devletleri arasındaki tüm ticaretin değer olarak %36'sı denizyoluyla yapıldığından, denizyolu taşımacılığı uluslararası tedarik zincirinin önemli bir parçasıdır. COVID-19 salgınının etkileri nedeniyle 2020 yılında denizyolu taşımacılığı faaliyetlerinde bir düşüş yaşanmasına rağmen, birincil kaynaklara ve konteyner taşımacılığına yönelik artan talebin etkisiyle sektörün önümüzdeki yıllarda güçlü bir şekilde büyümesi beklenmektedir.

Çizelge 3.3'te 2021 yılına ait AB üye devletlerine ve dünya devletlerine ait gemi türlerinin sayısına ve filo içindeki yüzdelik oranlarına yer verilmiştir. AB üye devlet

bandıralı filo, konteyner gemisi açısından dünya filosunun geri kalanıyla karşılaştırıldığında yaklaşık beşte birlik bir orana sahiptir. Genellikle tehlikeli maddelerin taşınması için kullanılan tanker taşımacılığında ise AB üye devlet bayraklarına ait petrol tankerleri %10, kimyasal tankerler %19, likit gaz tankerleri ise %16'lık bir oran seyretmektedir. Genel kargo yani kuru yük gemileri %12'lik bir kısmı temsil ederken likit gaz tankerlerinin oranı %16'dır. Konteynerlerde taşınması mümkün olmayan malları elleçleyen veya konteyner taşımacılığının uygun maliyet sunmadığı ve denizcilik sektörü içinde özel bir yer edinen dökme yük taşımacılığında ise AB bayraklı gemiler %10'luk bir kısmı temsil etmektedir. Tekerlekli araçların lojistiğinde kullanan ve geçiş güzergâhı üzerinde bulunan ülke gümrüklerinde geçiş esnasında yaşanan sıkıntıları azaltmak, uygun navlun avantajı sunmak amacıyla tercih edilen Ro-Ro gemileri, AB filosunda %14'lük bir paya sahiptir.

Çizelge 3.3 : AB üye devleti bandıralı filo ve dünya filosunun sahip olduğu yük gemileri sayısı ve yüzdelik oranı (2021).

Gemi tipi	AB üye ülkeleri (Sayı)	Dünya ülkeleri (Sayı)	AB üye ülkeleri (Oran)	Dünya ülkeleri (Oran)
Genel kargo	1,815	1,377	12%	88%
Dökme yük	1,242	11,459	10%	90%
Petrol tankeri	954	8,484	10%	90%
Kimyasal tanker	1,123	4,648	19%	81%
Konteyner gemisi	1,116	4,337	20%	80%
Likit gaz tankeri	393	1,850	16%	84%
Ro-ro gemileri	294	1851	14%	86%

Kaynak: European Commission, 2022h, s. 29.

AB'de yerleşik gemi sahiplerine veya şirketlere ait tüm gemilerin yaklaşık üçte ikisi AB üye devleti bayrağı taşımaktadır. 2021 yılında AB üye devletlerinin bayrakları ile kayıtlı gemi oranı %60'ken dünya ülkelerinde oran %40'ı göstermektedir. Gros tonaj açısından değerlendirildiğinde bu oran AB üye ülkelerinde %44'e düşmektedir. Bu durum, AB işletmeleri veya bireylerine ait daha büyük gemilerin, AB üyesi olmayan bir ülkede kayıtlı olma ihtimalinin yüksek olduğunu göstermektedir.

Bir geminin yaşı, enerji verimliliği ve çevresel performans gibi alanlarda önemli bir faktördür. Genel olarak, bir gemi ne kadar gençse, o kadar verimli olma eğilimindedir. Gemilerin yaşı, denizyolu taşımacılığında kaynaklanan karbondioksit emisyonlarının değerlendirilmesinde önemli bir faktördür, zira daha genç gemiler enerji açısından daha verimli olma eğilimindedir. Bununla birlikte gemi türleri arasında önemli farklılıklar bulunmaktadır. Kimyasal tankerler, petrol tankerleri, LNG taşıyıcıları, dökme yük gemileri ve gaz taşıyan gemiler genellikle yeni inşa edilen gemi türleridir.

Ortalama yaşları 8-10 yıl arasında değişmektedir. Soğutulmuş yük gemileri, yolcu gemileri, ro-pax ve ro-ro gemileri ise genellikle daha yaşlıdır ve ortalama yaşları 16-22 yıl arasında değişmektedir (European Commission, 2021b, s. 22). Çizelge 3.4'te AB üye ülke bayrağını taşıyan gemilerin 2021 yılındaki ortalama yaşları gösterilmektedir. AB bayrağı taşıyan gemilerin ortalama yaşı dünyanın diğer devletleri ile kıyaslandığında daha genç kalmaktadır.

Çizelge 3.4 : AB üyesi ülkelerin bayrağını taşıyan gemilerin ortalama yaşı (2021).

Gemi tipi	AB Üye Bayrakları Gemiler Ortalama Yaş	Dünya Devletleri Filosuna Ait Ortalama Yaş
Genel kargo	21.94	26.22
Dökme yük	10.75	11.73
Petrol tankeri	15.09	20.11
Kimyasal tanker	12.74	14.53
Konteyner gemisi	11.9	13.28
Likit gaz tankeri	9.12	14.79
Ro-ro gemileri	19.84	19.93

Kaynak: EMSA, 2022.

Avrupalı şirketler günümüzün denizcilik dünyasında önemli bir rol oynamaktadır. Avrupa denizyolu taşımacılığının küresel ekonominin gereksinimlerine uyarlanması, sektörde önemli yapısal değişiklikleri beraberinde getirmiştir. Küreselleşmenin bir sonucu olarak dünyanın dört bir yanındaki nakliyecilerden gelen rekabet baskısı da önemli ölçüde artmıştır. Denizyolu taşımacılığı için devlet yardımlarına ilişkin Birlik ilkeleri doğrultusunda üye devletler tarafından getirilen bir dizi önlem, filonun bir kısmının Avrupa kayıtlarında tutulmasına katkıda bulunmuştur. Bununla birlikte, Avrupa bayrakları üçüncü ülkelerin kayıtlarından kaynaklanan ciddi bir rekabetle karşı karşıya kalmaya devam etmektedir. Rekabetin günden güne arttığı Avrupa denizcilik sektörünün gücü, girişimcilik ve yenilikçilik yeteneğinde yatmaktadır. Denizyolu taşımacılığı alanındaki eylem, Avrupa denizyolu taşımacılığı sisteminin bir bütün olarak diğer tüm ekonomik sektörlerin ve nihai tüketicinin yararına olacak şekilde uzun vadeli performansını sağlamayı amaçlamaktadır. Komisyon, Avrupa'da ve tüm dünyada kaliteli nakliye hizmetleri sunan AB üye devletlerinin ve Avrupa denizcilik sektörünün çabalarını aktif olarak desteklemektedir.

3.4 Denizyolu Taşımacılığında Avrupa Birliği Mevzuatı

AB üye devletleri arasındaki yük taşımacılığının yaklaşık %36'sı denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. Denizyolu taşımacılığı hizmetlerinin sağlanmasına yönelik iç pazar, Avrupa ekonomisinin performansı, deniz bölgelerinin

yaşam kalitesi ve refahı için kilit bir öneme sahiptir. Denizyolu taşımacılığına ilişkin AB düzenlemeleri, yüksek düzeyde güvenlik, iyi çalışma koşulları ve çevre standartları sağlarken hizmetin serbest dolaşım ilkesinin uygulanmasına ve rekabet kurallarının doğru bir şekilde uygulanmasına odaklanmaktadır (European Parliament, 2022g).

AB'nin İşleyişine İlişkin Antlaşma'nın (ABİHA) 100(2) maddesi, Antlaşma'nın rekabet ve hizmet sunma özgürlüğüne ilişkin genel hükümleri ile desteklenen yasal kaynaktır. Amaç, AB denizyolu taşımacılığı endüstrisine hizmet sunma serbestisi ilkesini uygulamak ve rekabet kurallarına uyulmasını sağlamak, adil olmayan fiyat uygulamalarını azaltmak, okyanus ticaretine serbest erişimi sağlamak ve deniz kabotajının serbestleşmesini sağlamaktır.

3.4.1 Hizmet sunma serbestisi

Üye devletler arasında veya üye devletler ile üçüncü ülkeler arasında denizyolu taşımacılığı hizmetleri 4055/86 sayılı Tüzük ile rekabete açılmıştır (European Council, 1986a, s. 2). Denizyolu taşımacılığı sektöründe hizmetlerin serbestçe sunulması, bu hizmetlerin kullanıcılarının, yani lojistik operatörlerinin, deniz yolcularının ve nihayetinde nihai tüketicinin daha iyi hizmet seçeneklerine sahip olmasını ve bu hizmetlerin uygun fiyatlarla sunulmasını sağlamaktadır (Ülgen ve diğ, 2007, s. 171). Bu tüzük, üye devletler ve üçüncü ülkeler arasındaki denizyolu taşımacılığına hizmet sunma serbestisi ilkesini uygulamış ve bir geçiş döneminden sonra AB gemi sahipleri üzerindeki kısıtlamaları kaldırmıştır (European Parliament, 2022g). Tüzük, istisnai durumlarda üçüncü ülkelerle yapılacak yük paylaşımı düzenlemelerini yasaklamıştır.

Bunu takiben, Konsey 1992 yılında denizyolu taşımacılığında kabotajın aşamalı olarak serbestleştirilmesine yönelik bir önlemler paketi kabul etmiştir. 3577/92 sayılı Konsey Tüzüğü, bir üye devlette kayıtlı gemileri işleten Birlik armatörleri için 1 Ocak 1993 tarihinden itibaren kabotajın serbestleştirilmesi ilkesini kesin olarak ortaya koymuştur. Serbestleştirme süreci 1 Ocak 1999 tarihinde tamamlanmıştır. 3577/92 sayılı Tüzük ile denizyolu taşımacılığı, aynı üye devlet içindeki limanlar arasında serbestleştirilmiş ve herhangi bir Birlik armatörünün yerleşik olduğu üye devletten başka bir üye devlette denizcilik hizmetleri sunması mümkün hâle getirilmiştir (European Council, 1992, s. 7-8).

3.4.2 Rekabet kuralları

Denizyolu taşımacılığında rekabet ilkeleri, denizcilik paketinin bir parçası olarak 4056/86 ve 4057/86 sayılı Tüzükler ile düzenlenmiştir. Bu tüzüklerden ilki, rekabet kurallarının bir veya daha fazla Birlik limanına veya bu limanlardan yapılan uluslararası denizyolu taşımacılığına uygulanmasına ilişkin usulleri ortaya koymuş ve rekabetin anlaşmalar yoluyla bozulmamasını sağlamayı amaçlamıştır (European Council, 1986b, s. 8). 4057/86 sayılı Tüzük ise AB üye gemi sahiplerini bazı üçüncü ülke armatörleri tarafından benimsenen haksız fiyatlandırma uygulamalarına karşı korumak için bir tazmin görevi öngörmüştür (European Council, 1986c, s. 16-17).

Komisyon 2004 yılında, AB rekabet kurallarını denizyolu taşımacılığına uygulayan 4056/86 sayılı Tüzüğün gözden geçirilmesine ilişkin bir Beyaz Kitap'ı kabul etmiştir. Belgede, fiyat istikrarı rekabeti daha az bozacak diğer iş birliği biçimleriyle de sağlanabileceğinden hat konferansları muafiyetini sürdürmek için artık herhangi bir gerekçe bulunmadığı sonucuna varılmıştır. Komisyon ayrıca, denizyolu taşımacılığına yönelik devlet yardımı için gözden geçirilmiş yönergeler sunmuştur (Ülgen ve diğ., 2007, s. 171).

4056/86/EEC sayılı Tüzük, 1419/2006/EC sayılı Tüzük ile yürürlükten kaldırılmış ve kapsamı kabotaj ve uluslararası tramp gemi hizmetlerini içerecek şekilde genişletilmiştir. 1 Temmuz 2008 tarihinde Komisyon, Avrupa Topluluğu'nu Kuran Antlaşma'nın 81.maddesinin (daha sonra ABİHA'nın 101. Maddesi ile değiştirilmiştir) denizyolu taşımacılığı hizmetlerine uygulanmasına ilişkin bir dizi kılavuz ilke kabul etmiştir. Eylül 2013'te, denizyolu taşımacılığı anlaşmalarına ilişkin kılavuz ilkelerin, rekabet kurallarının denizcilik sektörüne uygulanması suretiyle rejim değişikliğini kolaylaştırma hedefine ulaşıldığını tespit ederek bu ilkeleri genişletmeme kararı almıştır (European Parliament, 2022g).

3.4.3 Adil olmayan fiyat uygulamaları

4057/86 sayılı Tüzük, Birliğe üye olmayan gemi sahiplerinin uyguladığı adil olmayan fiyat politikaları sebebiyle AB üyesi gemi sahiplerinde meydana gelen zararın tazminini sağlamayı amaçlamaktadır. İlgili tüzük, AB üye devletlerine mensup gemi sahiplerinin pazar payında, kârında, istihdamında, yük rezervasyonlarında ya da sefer ve kapasite işlevlerinde azalma olması durumunu dikkate alınabilecek zararlar olarak tanımlamaktadır. (European Council, 1986c, s. 15). Komisyon, AB gemi sahiplerinin

aleyhine ve AB çıkarlarını zedeleyecek şekilde bir zarar tehdidinin mevcut olduğu durumlarda başvuru şikayeti değerlendirebilir ya da zararın doğma ihtimalini gördüğü durumlarda kendisi soruşturma başlatabilir. Komisyon, soruşturma sonucunda zararın haksız bir fiyatlandırma uygulamasından kaynaklandığını ve Birlik çıkarlarının zedelendiğine dair karar vermesi halinde gerekli istişarelerden sonra, mevcut zararın tazmin edilmesine yönelik gerekli yaptırımların uygulanacağını taraflara bildirir. Bu durumda zarara sebebiyet veren gemi armatörüne ilave vergiler uygulanabilmektedir. (European Council, 1986c, s. 16).

3.4.4 Okyanus ticaretine serbest erişim

Konsey'in 4058/86 sayılı Tüzüğü, AB üyesi olmayan bir ülkenin veya temsilcilerinin, AB ülkelerinin denizcilik şirketleri veya bir AB ülkesinde kayıtlı gemiler tarafından düzenli hat, dökme yüklerin veya diğer yüklerin taşınması esnasında pazara serbest erişiminin kısıtladığı durumlarda gerçekleştirilecek eylemleri içermektedir. Bu tür eylemler, AB üyesi olmayan ülkelere diplomatik temsili ve ilgili denizcilik şirketlerine yönelik karşı önlemleri içerebilir (European Council, 1986d, s. 21-22).

3.4.5 Deniz kabotajı

Denizcilik hizmetleri pazarının tamamen serbestleştirilmesi ve bu amaçla yasaların uygulanması AB'nin uzun zamanını almış ve birçok zorluğu beraberinde getirmiştir. Ortak bir denizyolu taşımacılığı politikasının düzenlenmesi ve gemi sahipleri tarafından denizyolu taşımacılığı hizmetleri pazarına getirilen kısıtlamaların kaldırılması için ayrı denizcilik paketleri hazırlanmıştır. Bilindiği üzere Birinci Denizcilik Paketi, kabotaj hariç denizyolu taşımacılığı hizmetlerini serbestleştirmeyi amaçlayan 1986 tarihli ilk pakettir. Özellikle 4055/86 sayılı Konsey Tüzüğü, üye devletler ve üye devletler ile üçüncü ülkeler arasındaki denizyolu taşımacılığına hizmet sağlama serbestisi getirmiştir. Tüzük, denizyolu taşımacılığı hizmetlerinin özgürlüğünü engelleyen ulusal mevzuatları yasaklamakla birlikte kamu menfaatlerinin zorlayıcı sebepleri tarafından haklı gösterilmediği sürece uyruk temelinde ayrımcılığı da yasaklamaktadır (European Council, 1986a, s. 3). 1992 yılında Konsey, ulusal kabotajın serbestleştirilmesi için ikinci bir denizcilik önlemleri paketini ve özellikle 7 Aralık 1992 tarihli ve 3577/92 sayılı Tüzüğü (EEC) kabul etmiştir (European Parliament, 2022g). 3577/92 sayılı Kabotaj Tüzüğü, üye devletler içerisinde denizyolu taşımacılığı hizmetleri sunma özgürlüğü üzerinde yüzyıllar boyunca kısıtlı kalmış olan

kısıtlamaların ortadan kaldırılmasını hedeflemiştir (Sefara, 2014, s. 107). Daha önce belirtildiği üzere Tüzük, 1 Ocak 1993 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bununla birlikte, Tüzüğün uygulanması uzun ve karmaşık bir süreç olmuştur. Fransa, İtalya, Yunanistan, Portekiz ve İspanya’da anakara kabotajı her bir taşımacılık hizmeti türü için belirli bir takvime göre kademeli olarak serbestleştirilmiştir. Bu ülkeler için anakara-adalar ve adalar arası kabotaj 1999 yılında serbestleştirilirken Yunanistan için uygulanan muafiyetler 2004 yılına kadar sürmüştür (Sefara, 2014, s. 109). Kabotaj Tüzüğü’nün nihai olarak yürürlüğe girmesine rağmen, kabotaj hizmetlerinin serbestleştirilmesini sağlamak AB için kolay bir iş olmamıştır. Tüzük, zaman zaman tartışmalara neden olan muafiyetler, çekinceler ve güvenlik tedbirlerini içererek kabotaj hizmetlerinin serbestleştirilmesi konusundaki hassasiyeti ortaya koymaktadır. Ancak bu istisnaların olmaması durumunda Tüzüğün üye devletlerin desteğini kazanma konusundaki ihtimali oldukça düşük görülmektedir.

3.5 Deniz Emniyeti ve Çevrenin Korunmasına Yönelik Avrupa Birliği’nin Eylemleri

AB güçlü bir ithalat ve ihracat ticaret ağına sahiptir; dolayısıyla böyle bir pazarın ihtiyaçlarını karşılamak sürekli bir deniz trafiği akışı gerektirmekte ve Avrupa sularını dünyanın en yoğun deniz trafiği alanı haline getirmektedir. Her yıl üç milyar ton yük AB limanlarında yüklenip boşaltılırken, bir milyar ton petrol de AB limanları ve AB sularından geçmektedir. Bununla birlikte denizcilik endüstrisinin gelişimi, deniz çevresi için giderek artan bir endişe yaratmaktadır. AB sularında meydana gelen kazalar, bu kazaların çevreye ve insan hayatına verdiği tahribat neticesinde deniz emniyeti konusu AB için birincil öncelik hâline gelmiştir. Deniz kazalarının önlenmesinde uluslararası kuralların yetersizliği, AB’yi bu konuda uluslararası kuralların yanı sıra farklı önlemler almasına da neden olmuştur (Aygün, 2012, s. 60). Denizcilik endüstrisi ve genel ticaretin çıkarları esas olarak üye devletler tarafından temsil edilirken, AB deniz emniyeti ve deniz çevresi konularının sorumluluğunu üstlenmektedir. Denizyolu taşımacılığından kaynaklanan çevre kirliliğini önlemek için düzenleyici tedbirler alan AB, deniz emniyeti mevzuatının geliştirilmesinde ve yüksek kalite standartlarının teşvik edilmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Amaç, standart dışı gemicilik faaliyetlerini ortadan kaldırmak, yolcuların ve mürettebatın korunmasını artırmak, çevre kirliliği riskini azaltmak, mevzuata uygun hareket eden ve çevreci

yaklaşımı benimseyen gemi operatörlerinin, yönetmeliğe uymayan gemi sahiplerine kıyasla ticari bir dezavantaja maruz kalmamalarını sağlamaktır (European Commission, 2023b). Birçok bayrak devleti ve armatör, uluslararası yükümlülüklerini yerine getirirken bu çabalara uymayanlar tarafından ticari zarara uğratılmaktadır. Operatörler, güvenlik ve çevrenin korunmasına ilişkin kuralları ihlal ettiğinde mürettebatı ve çevreyi riske atmakta ve aynı zamanda haksız rekabetten faydalanmaktadır.

Deniz emniyeti ve çevrenin korunması alanındaki AB eylemleri, IMO tarafından denetlenen SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea-Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi) ve MARPOL (The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships-Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi) gibi uluslararası sözleşmelere dayanan yasal çerçeveye önemli bir katma değer üretmektedir. Ayrıca, IMO kurallarının AB hukuk sistemine aktarılması, bu kuralların AB genelinde uyumlu bir şekilde uygulanmasını sağlamaktadır. AB, uluslararası standartların geliştirilmesini ve uluslararası düzeyde benimsenmesine doğrudan katkıda bulunarak uluslararası standartların iyileştirilmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Deniz emniyeti ile ilgili uzun yıllar herhangi bir uygulamayı hayata geçirmeyen AB, kendi sularında meydana gelen deniz kazaları neticesinde uygulamada değişikliğe yönelmiştir. 1978 yılında Fransa'nın kuzeybatı bölgesinde meydana gelen ve tarihteki en ciddi deniz kazalarından biri olan Amoco Cadiz deniz kazası sonucunda yaklaşık 230 bin ton ham petrol denize dökülmüştür. Kazanın ardından Komisyon, 27 Nisan 1978 tarihinde Konsey'e durumu analiz eden ve Birlik politikasının ana hatlarını çizen ve özellikle Amoco Cadiz gibi kazalardan sonra izlenecek eylemlere ilişkin öneriler içeren bir bildiri göndermiştir. Amoco Cadiz kazasından sonra Komisyon'un liman devleti kurulması yönündeki önerisi kabul görmemiştir. Üye devletlerin girişimiyle ancak 1982 yılında Paris Liman Devleti Kontrolü Mutabakatı (Paris MoU- The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control) yürürlüğe girmiştir (Aygün, 2012, s. 61). 1990 yılında deniz kirliliğini önlemeye ve yolcuların seyir güvenliğini sağlamaya yönelik iki ayrı direktif kabul edilmiştir (İKV, 2005, s. 61). 1992 Aralık ayında İspanya'da Aegean Sea adlı petrol tankerinin gerçekleştirmiş olduğu deniz kazası ve 1993 yılında MV Braer adlı geminin İngiltere'nin kuzeyinde kayalıklara çarpması sonucunda 85.000 ton petrol denize akmış ve balıkçılık alanlarına önemli ölçüde zarar vermiştir. Bu iki kaza

AB'nin deniz emniyet politikalarına bakışını değiştirmiştir. 1993 yılında “Güvenli Denizler Üzerine Ortak Politika” adlı bir belge yayımlanmış ve söz konusu belge ile birlikte gemi güvenliği ve deniz çevresinin korunması gibi konular AB'nin birincil önceliği hâline gelmiştir. 1996 yılından sonra AB'nin deniz emniyet politikalarına verdiği hassasiyet azalmış, ticari kaygılar göz önünde bulunarak denizde çevre konusu ikinci planda kalmıştır (Aygün, 2012, s. 62). Bu bakış açısını ise 1999 yılında Erika tankerinin Fransa kıyılarında batması ve 20.000 ton petrolün denize yayılarak kıyı bölgelerindeki ekolojik çeşitliliği tahrip etmesi değiştirmiştir.

3.5.1 Erika-I ve Erika-II paketleri

Erika kazasının ardından, deniz emniyeti konusunda IMO himayesinde oluşturulan normal çerçevenin, bu tür felaketlerle etkili bir şekilde mücadele etmek için yapılması gerekenlerin gerisinde kaldığı açıkça ortaya çıkmıştır. Denizyolu taşımacılığının son on yılda geçirdiği evrim ve özellikle uluslararası sözleşmeler kapsamındaki yükümlülüklerini yerine getirmeyen elverişli bayrakların ortaya çıkması, denizyolu taşımacılığının kalitesini düşürme eğiliminde olduğunu göstermiştir. Bu sebeple Avrupa Konseyi, 1978 Amoco Cadiz felaketinin ardından Komisyon'dan petrol sızıntılarının neden olduğu kirliliğin kontrol altına alınması ve azaltılmasına yönelik teklifler sunmasını istemiştir. Bu sayede belirli tankerler için asgari gereklilikleri ortaya koyan bir direktif çıkarılmış ve kabul edilmiştir (European Commission, 2000, s. 4). Erika felaketi, öncelikle yaşlı gemilerin yarattığı riski ve ikinci olarak da üye devletlerin limanlarda yapılması gereken denetimi uygulamadıkları ve denetimin IMO standartlarının ötesine geçecek şekilde sıkılaştırılması ihtiyacını ortaya koymaktadır. Bu sebeple Komisyon, kısa vadeli düzenleyici tedbirlere ilişkin olarak Erika I paketi olarak da bilinen üç tedbiri Parlamento ve Bakanlar Konseyi'ne sunmuştur (European Commission, 2000a, s. 5).

- Topluluk limanlarını kullanan gemilerin daha sıkı bir şekilde denetlenmesi ve denetleme sonucunda standartların altında olan gemilere karşı sert tedbirlerin uygulanması.
- Üye devletlerin, gemilerin kalitesini denetleme yetkisini devrettiği klas kuruluşların daha sıkı denetlenmesi.
- Tek cidarları tankerlerin belirli bir takvim eşliğinde yasaklanması.

Bu üç öneri tutarlı bir bütün oluşturmaktadır ve ilk ikisi sadece petrol tankerleri için değil, tehlikeli veya kirletici madde taşıyan tüm gemiler için geçerlidir. Özellikle, her limandaki denetimler ve klas kuruluşları tarafından yapılan sürveyler sırasında toplanan bilgiler, EQUASIS (European Quality Shipping Information System) veri tabanı aracılığıyla geniş çapta kamuya açıklanacak, böylece bir geminin durumu sistematik olarak bilinecek ve bir kaza durumunda bireysel sorumluluk açıkça belirlenecektir. Birinci tedbir paketinin ardından Komisyon, aşağıdaki konularda ek teklifler sunmuştur ve bu tedbirler Erika II paketi olarak adlandırılmıştır (European Commission, 2000b, s. 3-5).

- EQUASIS sisteminin geliştirilmesi suretiyle denizcilik sektöründeki tüm aktörler arasında bilgi alışverişinin sağlanması.
- Özellikle petrol tankeri trafiğinin en yoğun olduğu bölgelerde seyrüsefer gözetiminin iyileştirilmesi.
- Deniz emniyetin tesis etmek, birlik ve bütünlük sağlamak amacıyla ulusal denetimlerin organizasyonunu ve etkinliğini izleyecek bir Avrupa yapısının kurulması.
- Avrupa sularında petrol kirliliği için bir tazminat fonu kurulması.

Önerilen tedbir paketleri, Erika tipi kazaların önlenmesini geliştirmek ve bu şekilde deniz ve kıyı çevresinin korunmasını arttırmak üzere tasarlanmıştır. Erika I paketi Aralık 2000’de onaylanmış ve AB Parlamentosu’nda da kabul edilerek 2003 yılında uygulanmaya başlamıştır. Erika II paketi ise 2004 yılında yürürlüğe girmiştir. Yayımlanan belgelerden de anlaşılacağı gibi AB, özellikle Erika kazasından sonra deniz emniyeti konusunu sadece yönetmeliklerle desteklememiş aynı zamanda uygulama konusunda da güçlü ve etkin bir duruş sergilemiştir.

3.5.2 Prestige kazası ve Erika-III deniz güvenliği paketi

Kasım 2002’de İspanya’nın Galiçya kıyılarında 77.000 ton ham petrol taşıyan 26 yaşındaki MV Prestige gemisinde bir çatlak tespit edilmiştir. Tankere yapılan müdahale sonucunda çatlak onarılmış ancak İspanya ve Portekiz’in geminin güvenli bir limana çekilmesine müsaade etmediği için Prestige gemisi İspanya açıklarında ortadan ayrılarak ikiye bölünmüştür. Geminin yaklaşık 60.000-67.000 ton yakıtı denize döktüğü tahmin edilmektedir. AB, Prestige kazası sonrası, AB limanlarına girişleri yasaklanacak gemilerin isimlerini içeren bir kara liste yayımlanmıştır. Liste

gemilerin eksikliklerinin tespiti ve eksikliklerinin en kısa sürede giderilmesi sağlamayı amaçlamıştır (Güneysu ve Tabanlı, 2020, s. 116).

Prestige kazasının ardından Erika-III paketi Avrupa Parlamentosu tarafından kabul edilmiş ve 17 Haziran 2009 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu paketin belirtilen iki yönlü amacı bulunmaktadır. Bir yandan Avrupa sularında kazaların önlenmesi, diğer yandan ise kazaların meydana gelmesi hâlinde zarar gören taraflara odaklanılarak kazaların sonuçlarının yönetilmesi için mevcut düzenleyici çerçeveyi iyileştirilmiştir (Duda ve Wawruch, 2017, s. 41). Erika III paketi, bu hedefleri göz önünde bulundurularak bayrak kalitesi, sınıflandırma kuruluşları, liman durum kontrolü, trafik izleme, kaza soruşturması, taşıyıcıların sorumluluğu ve sigorta olmak üzere yedi konuyu detaylı bir şekilde ele almıştır.

Bayrak devleti gerekliliklerine uyuma ilişkin 2009/21/EC sayılı Direktif'in amacı; AB ülkelerinin bayraklarının iyi bir konuma sahip olmasını sağlamak ve herhangi birinin kara veya gri listeye girmesini önlemektir. AB üyesi devletler, kendi bayraklarını taşıyan tüm gemilerin uluslararası güvenlik standartlarına uygun olmasını sağlamak, liman devleti tarafından alıkonulan gemilerin durumunun düzeltilmesini sağlamak, bayrak devletlerin sertifikalı bir kalite yönetim sistemine sahip olmalarını ve denizcilikte şeffaflığı arttırmak için kendi bayraklarını taşıyan gemilerle ilgili belirli bilgilerin mevcut olmasını sağlamak ve tüm bu hususları takip etmekle yükümlüdür (European Union, 2009a, s. 2-3).

Gemi denetimleri ve sınıflandırma kuruluşları için ortak kurallar ve standartlara ilişkin tüzük, tatmin edici kalite yönetim sistemlerinin mevcut olmasını ve standartlara uygun performans göstermediği tespit edilen klas kuruluşlarının etkili bir şekilde cezalandırılabilmesini ve klas kuruluşların denetim prosedürlerini iyileştirmeyi amaçlamaktadır (European Union, 2009b, s. 11). Dolayısıyla, klas kuruluşları tarafından yapılan denetimlerin iyileştirilmesi, sonuçta bayrağa bakılmaksızın gemilerin standartlarının iyileştirilmesiyle sonuçlanmalı ve böylece bayrak devletlerine yönelik yukarıda belirtilen direktifi tamamlamalıdır.

Liman devleti kontrolüne ilişkin 2009/16/EC sayılı direktifin amacı, AB'ye uğrayan tüm gemilerin, geminin risk profiline göre değişen düzenli aralıklarla denetlenmesini sağlayarak AB'deki liman devleti kontrolünün etkinliğini arttırmaktır. Bu, her üye devletin gemilerin yüzde 25'ini denetlediği mevcut hedefin aksine, AB içindeki liman

devleti kontrol çabalarının daha iyi koordine edilmesine yönelik bir adım olarak görülebilir. Direktif ayrıca, standart altı gemileri işleten şirketlerin listesinin yayımlanması da dâhil olmak üzere eksiklikleri olduğu tespit edilen gemiler için daha katı yaptırımlar öngörmektedir. Bununla birlikte Direktif, denetçilerin niteliklerinin ve eğitimlerinin iyileştirilmesine yönelik hükümler de içermektedir (European Union, 2009c, s. 60-61).

Gemi trafiği izleme ve bilgi sistemi kuran 2009/17/EC sayılı Direktif hem deniz kazalarını önlemeye hem de bir geminin yardıma ihtiyaç duyduğu durumlarda zararı azaltmaya yönelik hükümler içermektedir. İlkiyle ilgili olarak direktif, hem veri toplama hem de AB üye devletleri tarafından veri paylaşımını iyileştirerek deniz trafiği bilgisini geliştirmeye yönelik hükümler içermektedir (European Union, 2009d, s. 101).

Denizyolu taşımacılığı sektöründeki kazaların soruşturulmasına ilişkin temel ilkeleri belirleyen 2009/18/EC sayılı Direktif, deniz kazalarının soruşturulmasına ilişkin olarak IMO tarafından ortaya konan ilkeleri AB hukukuna dâhil etmeyi amaçlamaktadır. Soruşturmanın amacı, gelecekte benzer olaylardan kaçınmak için meydana gelen kazalardan ders çıkarmaktır (European Union, 2009e, s. 114-115).

Kaza durumunda denizyoluyla yolcu taşıyanların sorumluluğuna ilişkin direktif, Atina Sözleşmesi hükümlerini tamamlamayı ve genişletmeyi amaçlamaktadır. Yönetmelik, Atina Sözleşmesi hükümlerini iç sefer yapan gemileri kapsayacak şekilde genişletmekte ve bir yolcunun ölümüne veya yaralanmasına bir deniz kazasının neden olduğu durumlarda taşıyıcıların acil ekonomik ihtiyaçları karşılamak üzere avans ödemesi yapmasını öngörmektedir (European Union, 2009f, s. 24).

Gemi sahiplerinin sigortacılık faaliyetlerine ilişkin 2009/20/EC sayılı Direktif; armatörlerin denizcilikle ilgili tazminat talepleri için sigorta yaptırımlarına yönelik olarak gemi operatörlerin daha sorumlu davranmalarını sağlamayı ve en azından AB sularında ticari denizciliğin kalitesini artırmayı amaçlamaktadır. Bu hedeflere, belirli hasar türleriyle ilgilenen uluslararası sorumluluk sözleşmelerinin özel bağlamı dışında, uluslararası düzeyde eksik olan genel denizcilik talepleri için zorunlu bir sigorta programı aracılığıyla ulaşılabacaktır. Bu program, üye devletlerin bayrağını taşıyan gemiler ve üye devletlerin yetki alanındaki limanlara girdiklerinde üye devletlerin bayrağını taşımayan gemiler için geçerlidir. İzleme ve uyum ile ilgili olarak, üye devletler Direktif kapsamındaki ilgili yükümlülükleri hem bayrak devleti hem de

liman devleti kontrolü yoluyla uygulamak ve ihlâl ve/veya uyumsuzluk durumlarında uygulanmak üzere etkili ve orantılı bir ceza sistemi kurmak zorundadır (European Union, 2009g, s. 129).

Erika” ve “Prestige” kazaları AB’yi mevcut rejiminde köklü reformlar yapmaya ve özellikle petrol tankerlerinin karıştığı deniz kazalarını önlemeye yönelik yeni kurallar ve standartlar benimsemeye teşvik etmiştir. Elverişli bayraklarla mücadele etmek ve Avrupa’ya olası bir petrol sızıntısı risklerine karşı daha iyi koruma sağlamak amacıyla kabul edilen Üçüncü Deniz Güvenliği Paketi, AB’nin deniz kazalarına ilişkin yasal mevzuatını önemli ölçüde güçlendirmiştir. Mevzuatla bağlantılı Ocak 2009 yılında yayımlanan “AB’nin 2018 Yılına Kadar Denizyolu Taşımacılığı Politikasının Stratejik Hedefleri ve Tavsiyeleri”ni içeren belgede, deniz güvenliği ve çevresinin korunmasına yönelik eylemlere yer verilmiştir. Üçüncü Deniz Güvenliği Paketi’nin kabul edilmesi ve ardından uygulamaya konulması ile birlikte AB, denizcilik alanında dünyanın en kapsamlı ve gelişmiş düzenleyici çerçevelerinden birine sahip olmuştur. Hem AB denizcilik idareleri hem de Avrupa denizyolu taşımacılığı, emniyet ve güvenlik gerekliliklerinin uygulanması için büyük yatırımlar yapmıştır (European Commission, 2009b, s. 7-8).

3.5.3 Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı

Erika kazasının ardından Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Konseyi’nin 1406/2002/EC sayılı kararı uyarınca EMSA kurulmuştur. Daha sonra yapılan değişikliklerle görev alanı genişletilen ve merkezi Lizbon’da bulunan EMSA, deniz emniyeti, deniz güvenliği, gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi ile petrol ve gaz tesislerinden kaynaklanan kirliliğe müdahale edilmesi konularında Avrupa Komisyonu’na teknik, operasyonel ve bilimsel destek sağlamaktadır. Ajansın desteği özellikle yeni mevzuatın güncellenmesi ve geliştirilmesi, uygulama alanının izlenmesi ve alınan tedbirlerin etkinliğinin değerlendirilmesini kapsamaktadır (European Commission, 2023c). Ajans aynı zamanda üye devletlerin hem deniz emniyetini artırmak hem de deniz kirliliğini önlemek için adımlar atabileceği objektif, güvenilir ve karşılaştırılabilir bilgi ve veriler sağlamaktadır (Carpenter, 2016, s. 194). EMSA’nın temel amacı, AB sularında faaliyet gösteren gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi ve deniz güvenliğinin yeknesak ve etkin bir şekilde sağlanmasıdır.

EMSA, gemilerin, petrol ve gaz tesislerinin neden olduğu kirlilikten etkilenen üye devletlere, talepleri üzerine, kirliliği önlemek için özel gemiler ve ekipmanlar tesis ederek ve kirliliği tespit etmek için uydu görüntüleri ileterek yardımcı olmaktadır. Avrupa Komisyonu, EMSA'nın bu özel görevi uzun vadeli ve daha etkin bir şekilde finanse edebilmesi için yedi yıllık (2014-2020) bir dönem için 160,5 milyon euroluk bir finans paketi teklif etmiştir (European Union, 2014, s. 119). Orta vadeli değerlendirme ile bu faaliyetlerin katma değeri olduğu ve deniz çevresinin, kıyıların ve vatandaşların daha iyi korunmasına katkıda bulunduğu sonucuna varılmıştır.

Sürekli geliştirilmekte olan ve katma değeri artan bir diğer önemli alan ise EMSA'nın denizcilik izleme ve bilgilendirme faaliyetleridir. Avrupa Komisyonu, 2020 yılına kadar engelsiz bir AB denizyolu taşımacılığı alanını tamamlamak amacıyla, denizyolu taşımacılığı için basitleştirilmiş raporlama formaliteleri, tek pencere ve e-Manifest gibi birlikte çalışabilir bilgi teknolojileri çözümleri için teknik çözümler geliştirmek üzere EMSA yardımının daha fazla kullanılmasını teşvik etmektedir. EMSA, faaliyetlerini gerçekleştirirken üye ülkelere ziyaretler düzenlemekte ve Komisyona ve üye ülkelere yıllık performans raporları göndermektedir.

3.5.4 Denizyolu taşımacılığı uygunluk kontrolü

2015 yılında Komisyon, 2009 AB Denizyolu Taşımacılığı Stratejisi'nin orta vadeli bir değerlendirmesini yapmak ve bu çalışmayı desteklemek amacıyla denizyolu taşımacılığı alanında seçilmiş bazı kilit Avrupa tedbirlerinin genel başarılarını veya sınırlamalarını yansıtacak bir uygunluk kontrolü gerçekleştirmeye karar vermiştir. Bu uygulamanın amacı, yürürlükteki temel tedbirleri değerlendirme ve değışen koşullar ışığında herhangi bir değışiklik, basitleştirme veya modernizasyonun gerekli ve uygun olup olmadığını kontrol etme ihtiyacıdır. 2009 yılından bu yana denizcilik sektörünü etkileyen çeşitli gelişmeler yaşanmıştır. 2008 yılında yaşanan mali kriz, kapasite artışına yol açmış ve bu da denizcilik piyasasında var olan rekabeti daha da artırmıştır. İşletmeciler için azalan marjlar, bazı gemi sahiplerinin, gemilere düzenli bakım yapma konusunda daha az istekli olmalarına neden olmuştur. Kriz, deniz emniyeti alanında sorumlulukları olan kamu idarelerini de etkilemiş ve bayrak, liman ve kıyı devletleri olarak kaynaklarını zorlamıştır. Bu durum, politikacılar ve piyasa operatörleri için azalan kaynakların denizyolu taşımacılığını olumsuz etkilemesini önlemek ve dijitalleşme yoluyla verimliliği artırma ihtiyacı gibi yeni zorluklar yaratmıştır

(European Commission, 2018a). Uygunluk kontrolü, deniz güvenliği, kirliliğin önlenmesi, deniz trafiği ve taşımacılığının verimliliğini destekleyen denizyolu taşımacılığı mevzuatının temel unsurlarının kapsamlı bir değerlendirmesini sağlamaktadır. Temel amaç, emniyetli, güvenli, sürdürülebilir ve kısa denizyolu taşımacılığının diğer taşımacılık türlerine kıyasla rekabet gücünü destekleyen engelsiz bir Avrupa denizyolu taşımacılığı alanına ulaşmaktır (European Commission, 2018a).

Uygunluk kontrolü, rekabet edebilirlik ve kaliteli denizyolu taşımacılığı hedeflerinin daha iyi desteklenip desteklenemeyeceğini ve karşılıklı olarak nasıl güçlendirilebileceğini kontrol etmek için ilgili temel yasal düzenlemeler ile bunların uygulanması arasındaki etkileşime daha yakından bakmayı ve aynı zamanda bunların dayandığı ve uyguladığı uluslararası kuralları ve sözleşmeleri de dikkate almayı amaçlamaktadır. Çalışmanın kapsamı; kaza incelemesi de dâhil olmak üzere bayrak devletiyle ilgili faaliyetlerin operasyonel kısımlarını, liman devleti kontrol denetimlerini ve kıyı devleti raporlama formaliteleri ve Birlik Denizcilik Bilgi ve Değişim Sistemi'ni içermektedir. Bu AB politikası, IMO'da belirlenen standartların uygulanmasını kolaylaştırmak için kapsamlı ve tutarlı bir çerçeve geliştirmiştir. Çoğunlukla deniz güvenliği ve çevrenin korunması AB'nin kendi standartlarını belirlediği politika alanları değildir. Ancak AB mevzuatı aracılığıyla, güvenlik ve kirliliğin önlenmesi amacıyla bayrağına bakılmaksızın AB sularında faaliyet gösteren gemiler için katı koşullar getirmiştir (European Commission, 2018b, s. 5).

Avrupa Komisyonu, 2016 yılında başlatılan bayrak devleti sorumlulukları, kaza soruşturması, liman devleti kontrolü ve gemiler için gemi trafiği izleme ve raporlama formalitelerine ilişkin mevzuatın Denizyolu Taşımacılığı Uygunluk Kontrolünü Mayıs 2018'de tamamlamıştır. Genel olarak Denizcilik Uygunluk Kontrolü, yasal çerçevenin hep birlikte daha güvenli, emniyetli ve sürdürülebilir denizyolu taşımacılığına katkıda bulunduğu sonucuna varmıştır. Ayrıca, bayrak, liman ve kıyı devletlerinin sorumluluklarına ilişkin uluslararası kural ve sözleşmelerin AB öncülüğünde uyumlaştırılmış bir şekilde uygulanması AB denizcilik sektöründe eşit bir oyun alanı yaratmıştır. Emniyetli ve sürdürülebilir denizyolu taşımacılığı yükümlülüklerinin yerine getirilmesinde üye devletlere verilen desteğin sürdürülmesi gerekliliği vurgulanmıştır (European Commission, 2018a). AB eyleminin katma değeri, kuralların uyumlu bir şekilde uygulanması ve yürütülmesinin yanı sıra tüm AB üye devletlerinin ortaklaşa sürdürülebilir çözümler bulma konusunda iş birliği yapmasında

yatmaktadır. Deniz güvenliğinin sağlanması her şeyden önemli olmakla birlikte düzenleyici çerçeve Avrupa denizcilik sektörünün gelişebileceği ve küresel pazarda rekabet edebileceği koşulları desteklemelidir. Bu da yeni yaklaşımların ve gelişmekte olan teknolojilerin sektöre entegre edilmesini zorunlu kılmaktadır. Spesifik olarak EMSA, bu konuda önemli bir rol oynamaktadır. Rapor, dijitalleşmenin önemine dikkat çekerek EMSA'nın dijital sistemlerini ve veri tabanlarının teşvik edilmesi ve dijital fırsatlardan yararlanılması tavsiyesinde bulunmuştur (European Commission, 2018a). EMSA'nın üye devletlere verdiği destek, deniz güvenliği seviyesine katkıda bulunmakla birlikte IMO standartlarının uygulanmasında kilit bir faktördür. Değerlendirmeler, bu desteğin Birlik düzeyinde uygulamanın verimliliğini ve etkinliğini arttırdığını göstermektedir. Uygunluk Kontrolü ayrıca raporlama formalitelerinin basitleştirilmesi ve ilgili mevzuatın gözden geçirilmesi gerektiği sonucuna varmıştır (European Commission, 2018a). Raporlama formalitelerinin basitleştirilmesiyle birlikte bu tedbirler, engelsiz, emniyetli, güvenli ve sürdürülebilir bir Avrupa denizyolu taşımacılığı alanına ulaşılmasına büyük katkı sağlayabilir.

3.5.6 Avrupa Yeşil Mutabakatı'nın denizcilik sektörüne etkileri

Avrupa Yeşil Mutabakatı, AB iklim politikasının temel taşıdır ve 2050 yılına kadar iklim açısından nötr bir Birlik hedefini ortaya koymaktadır. Yeşil Mutabakat aynı zamanda sürdürülebilir ve akıllı mobiliteye geçiş de dâhil olmak üzere toksik içermeyen bir çevreye geçişin hızlandırılması ihtiyacını vurgulamaktadır. Bu bağlamda Yeşil Mutabakat, Avrupa'yı ilk iklim nötr kıta olma yolunda ilerletirken aynı zamanda ekonomisini gençleştiren, adil bir geçişi destekleyen ve Avrupa'nın doğal sermayesini koruyan kapsamlı bir dizi tedbir ortaya koyarak, Avrupa Komisyonu'nun sürdürülebilir finansmana olan bağlılığını teyit etmektedir (European Commission, 2021c, s. 7). Avrupa Komisyonu, 2030 İklim Hedef Planı'nın kabul edilmesiyle birlikte, AB'nin sera gazı emisyonlarını 2030 yılına kadar 1990 seviyelerinin en az %55 altına düşürme hedefini yükseltmeyi önermektedir. Bu hedef, Yeşil Mutabakat'da belirtilen taahhüdün uygulanmasına katkıda bulunmakla birlikte Paris Anlaşması'nın hedefleriyle uyum göstermektedir.

Avrupa Yeşil Mutabakatı'nın en çok etkilediği sektörlerden biri olan ulaştırma, AB'nin sera gazı emisyonlarının dörtte birini oluşturmakta ve gün geçtikçe artmaya devam etmektedir. Sürdürülebilir ulaşımın sağlanması için taşıma modlarının

ekonomik, erişilebilir, sağlıklı ve temiz alternatifler sunması gerekmekte ve bu hususta, taşımacılık sisteminin verimliliğini artırmak için multimodal taşımacılık güçlü bir şekilde desteklenmelidir. İklim nötrlüğüne ulaşmak için 2050 yılına kadar ulaştırma emisyonlarında %90 oranında bir azalma gerekmektedir. Öncelikli olarak, karayolu ile taşınan iç yüklerin %75'inin önemli bir kısmı demiryolu ve iç suyollarına kaydırılması planlanmıştır. Havacılık alanında ise Komisyon' un Tek Avrupa Hava Sahasına ilişkin çalışmaların başlatılması suretiyle havacılık emisyonlarında önemli düşüşlerin yaşanması beklenmektedir. (European Commission, 2019a, s. 10-11).

Denizyolu taşımacılığı, mesafe ve taşınan ağırlık başına en düşük karbondioksit emisyonuna sahip taşımacılık türlerinden biridir. Buna rağmen denizyolu taşımacılığı faaliyetlerinden kaynaklanan kirliliğin hava, su kalitesi ve deniz biyoçeşitliliği üzerinde derin etkileri bulunmaktadır (EEA, 2021, s. 37). Farklı gemi tipleri, taşınan yükler, tüketilen yakıtlar, gemilerin seyir hızı, taşınan yük cinsi ve hacmi gibi etmenler gemileri oldukça karmaşık sistemler haline getirmekle birlikte karbon yoğunluğuna etki eden etmenler olarak değerlendirilmektedir (Keser ve Ceyhun, 2023, s. 65-67 ve EEA, 2021, s. 37). 2018 yılında AB ve AEA limanlarına uğrayan gemiler yaklaşık 140 milyon ton karbondioksit emisyonun salınımına neden olmuştur. Bu değer, uluslararası denizyolu taşımacılığından kaynaklanan küresel karbondioksit emisyonlarının %18'ini temsil etmektedir. Dikkate alınan gemiler, karbon emisyonlarının yaklaşık %90'ından sorumlu olan ve AB'de ticari faaliyetlerde bulunan 5000 GT üzerindeki gemilerdir. Toplam karbondioksit emisyonlarının yaklaşık %40'ı AB üye devletleri limanları arasındaki seferlerden ve gemiler rıhtımdayken ortaya çıkmaktadır (EEA, 2021, s. 38). %60'ı ise AB içi ve dışında yapılan seferler sırasında ortaya çıkmaktadır. Konteyner gemileri, denizyolu taşımacılığının karbondioksit emisyonlarının yaklaşık üçte birini oluşturmaktadır ve bu emisyonlar AB içi, gelen ve giden seferler arasında eşit olarak dağılmaktadır. Dökme yük gemileri karbondioksit emisyonlarının %13'ünü oluştururken, bu gemiler dikkate alınan toplam gemi sayısının üçte birini temsil etmektedir. Yolcu ve ropax gemileri birlikte ele alındığında ağırlıklı olarak AB içi sefer ve AB limanı kategorileri altında raporlanan toplam karbon emisyonlarının önemli bir payını oluşturmaktadır. Bu durum, AB içinde sabit ve düzenli olarak hizmet verilen rotalarda ticaret yapmalarından kaynaklanmaktadır (EEA, 2021, s. 39).

Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi kapsamında üretilen AB sera gazı envanterine bakıldığında, denizyolu taşımacılığı 2018 yılında AB'nin taşımacılıktan kaynaklanan toplam sera gazı emisyonlarının %13,5'ine katkıda bulunmuştur. Sera gazı emisyonları raporlamasının başlangıcından bu yana, toplam birleşik denizcilik ve iç denizcilik emisyonları 1990 seviyelerine kıyasla yaklaşık %19 oranında artmıştır. Emisyonlar 2008 yılında zirveye ulaşmış, ardından 2015 yılına kadar düşüş eğiliminde kalmıştır. Bu dönem büyük ölçüde Avrupa'da ve küresel olarak taşımacılık talebini azaltan ekonomik gerileme dönemine denk gelmektedir. 2015 yılından bu yana gemicilik emisyonları yeniden artmaya başlamıştır ancak hala 2008 yılındaki zirvenin %20 altındadır. Denizyolu taşımacılığından kaynaklanan sera gazı emisyonları zirve seviyelerinin önemli ölçüde altında olmasına rağmen, AB'nin toplam sera gazı emisyonlarında su yolu taşımacılığının payının yıllar içinde arttığı unutulmamalıdır. Bu durum, sektörün fosil yakıtlara olan bağımlılığının devam etmesinden kaynaklanmaktadır. Karayolu taşımacılığı ve havacılık ile birlikte, denizcilik ve iç denizcilik emisyonları bu durumun itici güçlerinden biri olmuştur. Daha ayrıntılı olarak, AB'de uluslararası denizyolu taşımacılığından kaynaklanan karbondioksit emisyonları 2005 ve 2015 yılları arasında %17 oranında azalmıştır. Bununla birlikte, 2030 yılına kadar 2015 yılına göre %18, 2050 yılına kadar ise %39 oranında artacağı tahmin edilmektedir. 2005 yılına kıyasla bu, emisyonların 2030 yılına kadar sabitlenmesine ve 2050 yılına kadar %16 artmasına eşdeğerdir ki bu da ekonomi çapında iklim nötrlüğü hedefleriyle uyumlu değildir. Buna ek olarak, emisyonların uzun vadede artması beklenmektedir ve bu zorluğun üstesinden gelebilecek somut önlemlerin eksikliği hissedilmektedir (EEA, 2021, s. 40-41).

Komisyon, denizyolu taşımacılığından kaynaklanan emisyonları azaltmak için, IMO düzeyinde kabul edilen tedbirlerin yanı sıra ilave tedbirler almayı ve uygulamayı amaçlamaktadır. Zira IMO'daki yavaş ilerleme, AB'yi emisyonlar konusunda harekete geçmeye teşvik etmiştir (Yıldırım Keser ve Ceyhan, 2023, s. 64). Alınacak tedbirler arasında denizcilik sektörünün Avrupa Emisyon Ticaret Sistemine (ETS) dâhil edilmesi, sürdürülebilir alternatif yakıtlara olan talebin arttırılmasına yönelik bir girişim başlatılması, alternatif yakıt altyapıları ve yenilenebilir enerjiyle ilgili mevcut direktiflerin gözden geçirilmesi yer almaktadır. Komisyon, Avrupa Yeşil Mutabakatı kapsamında, taşımacılığı büyük ölçüde daha az kirlletici hâle getirmek için sürdürülebilir ve akıllı hareketliliğe geçişi hızlandırmayı ve çevreyi en fazla kirlleten

gemilerin AB limanlarına erişimini düzenlemek ve yanaşan gemilere kıyı elektriği kullanma zorunluluğu getirmek de dâhil olmak üzere denizyolu taşımacılığı ile ilgili olarak harekete geçmeyi planladığını duyurmuştur (European Commission, 2021c, s. 35). Tüm taşımacılık türlerini daha sürdürülebilir hâle getirmeyi amaçlayan plan, mevcut filonun düşük ve sıfır emisyonlu gemilerle değiştirilmesi ve alternatif yakıtların teşvik edilmesi yoluyla fosil yakıtlara olan mevcut bağımlılığın önemli ölçüde azaltılmasına yönelik tedbirlerin kullanılması hedefini vurgulamaktadır. Bununla birlikte “Sürdürülebilir ve Akıllı Hareketlilik” stratejisi, sıfır emisyon teknolojilerinin pazara hazır olmaması nedeniyle denizcilik sektörünün karbondan arındırılmasına yönelik mevcut zorluğu da kabul etmektedir. Bu doğrultuda strateji, FuelEU denizcilik girişimi, potansiyel olarak yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıtlar değer zinciri ittifakı ve ar-ge girişimleri gibi hazırlık faaliyetleri oluşturarak bu faaliyetleri desteklemektedir (European Commission, 2021c, s. 35).

Denizcilik sektörü, karbon emisyonlarını azaltma konusunda bütünleştirici ve kapsayıcı bir tutum sergilemektedir. Avrupa Yeşil Mutabakatı’nın “Avrupa” adı ile anılırken sadece AB üye ülkelerini değil, Avrupa ile sosyal, kültürel, ekonomik ve politik ilişkisi olan tüm ülkelerin politikalarını etkileyeceği düşünülmektedir (Yıldırım Keser ve Ceyhan, 2023, s. 57). Bu hususta, AB başta olmak üzere AB ile bağlantısı olan her ülke, Avrupa denizcilik sektörünün karbonsuzlaştırılmasında öncü bir rol üstlenmeye kararlı olduğunu teyit ederek, bu tür çabaların tersaneler, motor üreticileri, klas kuruluşları, limanlar, enerji şirketleri ve yakıt tedarikçileri de dâhil olmak üzere denizcilik değer zincirindeki tüm aktörlerin aktif katkısını gerektireceğini vurgulamaktadır. Karbon nötrlüğüne giden yolun sağlanmasında çok önemli bir unsur, alternatif yakıtların küresel pazarının belirlenmesi ve ölçeklendirilmesidir. Alternatif yakıtların benimsenmesi, daha fazla teknolojik yeniliğe ve bu tür yakıtların tedariğine ve yakıt ikmal altyapısının mevcudiyetine bağlı olacaktır. Bu gelişmelerin kolaylaştırılması için uygun düzenleyici çerçevenin oluşturulması ve yatırımların desteklenmesi gerekmektedir. Ar-ge faaliyetlerine 2030’dan önce yapılan yatırımların, sektörün uzun vadeli iklim nötrlüğü hedefine ulaşmasında önemli bir etkiye sahip olacağı düşünülmektedir (European Commission, 2021c, s. 36).

3.6 Avrupa Birliği'nin Denizyolu Taşımacılığında Limanların Rolü

Limanlar yüzyıllardır uluslararası ticaretin merkezi olmuştur ve günümüzde de ekonomi için hayati önem taşımaya devam etmektedir. Avrupa'nın limanları, ulaşım koridorlarını dünyanın geri kalanına bağlayan hayati geçitlerdir. Avrupa'ya giren ve çıkan malların %74'ü denizyoluyla gitmektedir ve Avrupa Rotterdam, Antwerp, Hamburg gibi dünyanın en iyi liman tesislerinden bazılarına sahiptir. Limanlar, iç pazarda mal alışverişini desteklemenin yanı sıra çevre bölgeleri ve adaları Avrupa'nın anakarasına bağlama konusunda da aynı derecede önemli bir rol oynamaktadır. Her yıl dört yüz milyon yolcunun kullandığı Avrupa limanları bir buçuk milyon liman personelini bünyesinde barındırarak aynı zamanda bir istihdam kaynağıdır.

AB limanları 2020 yılında, brüt ağırlık olarak yaklaşık 3,3 milyar ton mal elleçlemiş ve bu rakam 2019 yılına kıyasla %7'lik bir düşüş göstermiştir. 2021 yılında ise AB limanlarında yaklaşık 3,5 milyar ton yük elleçlenerek COVID-19 salgını ve sonrasında AB'de ve dünya genelinde uygulamaya konulan kısıtlamaların kalkması ile 2020'ye kıyasla %4'lük bir artış kaydedilmiştir (Eurostat, 2022c). Çizelge 3.5'te yıllara göre en yoğun 15 AB limanında elleçlenen yük miktarı milyon ton cinsinden gösterilmiştir. Avrupa'nın en önemli limanlarını sahip olan Hollanda, 2020 yılında AB içinde denizyolu taşımacılığında başat ülke olmaya devam ederek AB'de elleçlenen toplam denizyolu mal hacminin %17'sini oluşturmuştur. Hollanda'yı her biri %14'lük payla İtalya ve İspanya takip etmiştir. Hollanda 2021 yılında da AB içinde denizyolu taşımacılığında birinci sırada yer almış, Rotterdam, Antwerp, Hamburg, Amsterdam, Algeciras, Marseille, Valencia ve Trieste ise AB'deki en büyük sekiz yük limanı olarak mevcut konumlarını korumuştur. Bununla birlikte Valencia limanı, 2019'a kıyasla 2020 yılında + %0,5 daha fazla ton yük elleçlemiştir. Diğer tüm limanlarda 2019'a kıyasla elleçlenen tonajlarda düşüş görülürken, Amsterdam (-%14), Rotterdam ve Hamburg (her ikisi de -%7) limanları en önemli düşüşleri kaydetmiştir. Avrupa'nın önemli limanlarında meydana gelen bu düşüşün sebebi olarak COVID-19 salgını ve sonrası dönemde uygulanan kısıtlamaların etkisi görölmektedir.

Çizelge 3.5 : En yoğun 15 AB limanı (milyon ton cinsinden).

Liman	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Değişim '19/20
Rotterdam	436,9	431,9	433,3	441,5	439,6	409,2	-6,9
Antwerpen	190,1	198,7	201,2	212,0	214,0	206,3	-3,6
Hamburg	120,2	120,3	118,8	117,6	117,2	109,2	-6,8
Amsterdam	98,8	96,3	98,5	99,5	103,9	89,5	-13,9
Algeciras	79,4	83,4	83,5	88,6	89,9	88,5	-1,6
Marseille	77,5	76,4	75,6	75,7	74,1	71,6	-3,3
Valencia	57,6	58,3	60,1	62,0	65,3	65,6	0,5
Trieste	49,1	49,3	55,2	57,4	60,3	57,8	-4,1
Peiraia	38,3	41,0	45,2	50,9	56,8	52,4	-7,8
Le Havre	62,9	60,0	66,1	64,9	60,2	49,0	-18,5
Barcelona	38,0	39,1	49,8	54,6	54,7	48,8	-10,8
Bremerhaven	49,8	52,3	49,3	51,2	47,6	46,6	-2,1
Genova	43,4	45,0	50,7	51,6	49,7	44,2	-11,1
Klaipeda	34,4	36,9	40,0	42,8	42,7	43,7	2,3
Gdansk	31,7	31,6	33,9	42,4	45,5	40,6	-10,9

Kaynak: European Commission, 2022h, s. 67.

Avrupa entegrasyonunun tarihi seyri boyunca ve ortak ulaştırma politikasının evrimsel çerçevesi içinde, limancılık sektörüne ilişkin açık bir AB politikasına doğru ilerleme, her biri farklı özellikler sergileyen dört döneme ayrılabilir. İlk dönem 1957'den 1973'e kadar sürmüş ve taşımacılık sektörünün ortak ulaştırma politikası çerçevesinin dışında tutulmasıyla karakterize edilmiştir. Limancılık sektörüne “müdahale etmeme” politikası ile karakterize edilen ikinci dönem 1974'den 1990'a kadar sürmüştür. 1991'de başlayan üçüncü dönem ise on yıl sürmüş ve girişimlerin yeniden başlaması ve bir Avrupa Liman Politikası'na doğru istikrarlı bir seyir içinde önerilerin oluşturulması ile karakterize edilmiştir. 21.yüzyıldaki gelişmelere uzun vadeli bir AB stratejisi arayışı hakimdir ve bu da dördüncü dönemi temsil etmektedir (Chlomoudis ve Pallis, 2005, s. 3).

Günümüzde limancılığı, bütünleşik denizcilik politikaları kapsamında değerlendiren AB, 2007 yılında “Avrupa Limanlar Politikasına” ilişkin” bir bildiri yayımlamıştır. Bildiri, AB taşımacılık ihtiyaçlarının gelecekteki zorluklarıyla başa çıkabilecek performansa sahip bir AB liman sistemini hedeflemekte ve Avrupa Komisyonu için bir eylem planı oluşturmaktadır. Bildiride liman performansı ve hinterland bağlantılarının geliştirilmesi, liman kapasitelerinin çevreye duyarlı bir şekilde artırılması, limanların modernizasyonunun sağlanması, yatırımcılar, işletmeciler ve kullanıcılar açısından eşit şartların sağlanması, liman ve şehirler arasındaki iletişimin kurulması ve limanlardaki çalışma koşullarının iyileştirilmesi gibi öneriler sunulmuştur (European Commission, 2007b, s. 3-8).

Komisyon, liman altyapısının ve bunların TEN-T ağındaki bağlantılarının daha iyi planlanması ve finanse edilmesi için TEN-T ağına ilişkin geliştirilmesine yönelik kılavuz

ilkelerin 46. maddesinde (1315/2013 sayılı Tüzük) öngörülen koridor çalışma planlarına limanları entegre etmiş ve CEF aracılığıyla liman altyapı projelerine yönelik hibeler ve mali destekler sağlamıştır. Limanları hinterlanda bağlayan demiryolu veya iç su yolları, temel liman altyapısı, inovasyon ve yeşil liman projelerini desteklemek üzere 2014 yılından bu yana 1 milyar eurodan fazla hibe verilmiştir (European Commission, 2023d).

AB'nin tüm denizcilik bölgelerinde iyi performans gösteren limanlara ihtiyacı vardır. Yetersiz altyapı veya hizmetler nedeniyle limanlarda ve hinterlandında meydana gelen darboğazlar; nakliyeciler, tüketiciler ve bir bütün olarak toplum için ekstra tıkanıklık, ekstra emisyon ve ekstra maliyetlere neden olabilir. Bu hususta, Komisyon 23 Mayıs 2013 tarihinde TEN-T ağına ait 329 önemli limanda, liman operasyonlarının ve ileriye dönük taşımacılık bağlantılarının iyileştirilmesini amaçlayan bir girişimi kabul etmiştir. Bu girişimler, aşağıda belirtilen bir dizi yasal tedbir ve yasal olmayan tedbir yoluyla aşamalı olarak uygulanmaktadır.

Liman hizmetlerinin sağlanmasına yönelik bir çerçeve ve limanların mali şeffaflığına ilişkin ortak kurallar belirleyen Avrupa Parlamentosu ve Bakanlar Konseyi'nin (AB) 2017/352 sayılı Tüzüğü'nün amacı sektördeki oyun alanını eşitlemek, liman işletmecilerini belirsizliklere karşı korumak, verimli kamu ve özel yatırımları için daha elverişli bir ortam yaratmaktır (European Commission, 2023d). Yönetmelik, liman hizmetleri sunma serbestisinin geçerli olduğu koşulları, örneğin güvenlik veya çevresel amaçlarla uygulanabilecek asgari gerekliliklerin türünü, işletmeci sayısının sınırlandırılabilirliği durumları ve bu gibi durumlarda işletmecilerin seçimine ilişkin prosedürü tanımlamaktadır. Özellikle liman kullanıcılarına danışılmasını sağlayarak, kamu finansmanının şeffaflığı ve liman altyapısı ve liman hizmetlerinin kullanımı için ücretlendirme konusunda ortak kurallar getirmektedir. Her üye devlette liman paydaşları arasındaki şikâyet ve anlaşmazlıkların ele alınması için yeni bir mekanizma oluşturmaktadır. Son olarak, tüm liman hizmetleri sağlayıcılarının çalışanlarına yeterli eğitim vermesini zorunlu kılmaktadır (European Commission, 2023d).

Komisyon, rekabet politikası bağlamında devlet yardımı kurallarının uygulanması ve modernizasyonun sağlanmasına yönelik olarak Mayıs 2016'da kamu yatırımlarının hangi koşullarda devlet yardımını içermediği konusunda rehberlik sağlayan "devlet yardımı" kavramına ilişkin bir bildiri yayımlamıştır. Liman sektöründe geçerli olan kurallar ve vaka uygulamaları hakkında daha fazla rehberlik sağlamak amacıyla 2

Aralık 2016 tarihinde ise liman altyapısı için bir “Analitik Kılavuz” yayımlanmıştır. Komisyon ayrıca 17 Mayıs 2017 tarihinde Genel Blok Muafiyet Tüzüğü’nün güncellenmiş bir versiyonunu kabul etmiştir. Yeni düzenleme, üye devletlere, önceden Komisyon’un onayını almak zorunda kalmadan belirli liman yatırımlarının kamu tarafından finanse edilmesine karar verme konusunda daha fazla esneklik sağlamaktadır (European Commission, 2023d).

AB, limanların günlük iş akışını düzenleme konusuna önem atfederek limanlardaki prosedürlerin basitleştirilmesine yönelik girişimlerde bulunmuştur. AB limanlarındaki bilgi akışının iyileştirilmesi ve idari yükün azaltılması, gemilerin limanlara yanaşma faaliyetlerinde verimin artırılması ve limanlardaki mevcut yük akışının sağlıklı bir şekilde işlemesi açısından önem taşımaktadır. Bu hedeflere katkıda bulunmak amacıyla Komisyon, 2 Haziran 2019 tarihinde gümrükler için e-Manifest bilgileri de dâhil olmak üzere raporlama bilgilerinin sunulması için teknik ve yasal çerçevelere sahip bir “Avrupa Denizcilik Tek Pencere” sistemini oluşturmuştur (European Union, 2019, s. 65). Sistem mevcut ulusal denizcilik tek pencerelerini koordineli ve uyumlu bir şekilde birbirine bağlayarak çok sayıda, uyumlu olmayan raporlama yükümlülükleri sorununu ele almayı amaçlamaktadır (EMSA, 2023b).

AB’nin faydalı uygulamaların kullanılmasını teşvik ederek limanların çevreye duyarlılığını artırmaya yönelik de girişimleri mevcuttur. Komisyon, araştırma ve inovasyon gündeminin bir parçası olarak, limanlarda yenilikçiliği ve liman şehirleriyle bağlantıları teşvik etmek amacıyla Horizon 2020 programının bir parçası olarak 2016 yılında “Geleceğin Limanı” çağrısını başlatmıştır (European Commission, 2023d). Bu çağrının, sürdürülebilir kalkınmayı geliştirebilecek ve rekabet avantajı için yatırım yapılacak kaynakları ve bunların istihdamını yönetmesi amaçlanmaktadır. Bu nedenle, geleceğin limanı, liman toplumuna yönelik olmalı ve Avrupa’nın amaçları doğrultusunda aşağıdaki konularda çalışabilecek operasyonel bir stratejik kabiliyete sahip olmalıdır (European Commission, 2017):

- Bilgi ve iletişim teknolojileri aracılığıyla liman ve liman personeli arasındaki bilgi akışının iyileştirilmesi,
- Farklı taşıma modlarının bir arada kullanılması ve farklı teknolojilerin entegrasyonu ile yük akışlarının daha iyi izlenmesi ve kontrol edilmesi,
- Yeşil teknolojilerin benimsenmesi yoluyla liman operasyonlarının çevresel etkilerin azaltılması.

AB liman politikası, limanları iç pazara entegre etmeyi, liman hinterlandlarındaki darboğazlarla mücadele etmeyi, karbonsuzlaştırmayı teşvik ederek hava kalitesini iyileştirmeyi, ekonomi, istihdam ve çevre arasındaki ilişkiyi kazan-kazan stratejisine dönüştürmeyi amaçlamaktadır. Petrol kullanımını azaltan teknolojiler gemilerin ekonomik verimliliğini artırırken sektörlerin çevresel ayak izini de azaltmaktadır. Denizcilik ve limancılık sektörlerinde yeşil inovasyona güçlü bir şekilde odaklanması, kamu sağlığı açısından fayda sağlamakla birlikte Avrupa endüstrisinin liderliğini ve AB'nin küresel düzeydeki bilgi birikimini güçlendirecektir. Önümüzdeki yıllarda, faaliyetlerini yeşil hâle getirmeye ve daha sürdürülebilir taşımacılığı teşvik etmeye çalışan AB limanları için büyük potansiyel ve fırsatlar bulunmaktadır (European Commission, 2017).

3.7 Denizcilikte Uluslararası İş Birliği ve Koordinasyon

Dünya mal ticaretinin hacim olarak %85'inin denizyoluyla yapılması nedeniyle denizyolu taşımacılığı, uluslararası ticareti ve küreselleşmeyi destekleyen bel kemiği olmaya devam etmektedir. Dünyanın en önemli ihracatçısı ve en büyük ikinci ithalatçısı olan AB için denizyolu taşımacılığı ve ilgili tüm nakliye hizmetleri, Avrupalı şirketlerin küresel düzeyde rekabet edebilmeleri için vazgeçilmezdir. Denizcilik sektöründe güvenli, çevreci ve sürdürülebilir bir politika için uluslararası iş birliği kaçınılmazdır.

Avrupa Komisyonu, dünya deniz ticaret sisteminin istikrarını güçlendirmek amacıyla ABD, Çin, Hindistan ve Japonya gibi AB'nin dünyadaki tüm denizcilik ve ticaret ortaklarıyla sürekli bir diyalog sürdürmektedir. İkili anlaşmalar ve diyaloglar, sorunların çözülmesi, uluslararası denizyolu taşımacılığındaki kısıtlamaların kaldırılması ve tüm dünyada kaliteli denizcilik değerlerinin teşvik edilmesi için kilit araçlardır. Avrupa Komisyonu, WTO'nun dünya genelinde tüm ulusların yararına olacak şekilde çok taraflı bir anlaşmaya varılması yönündeki çabalarını aktif olarak desteklemektedir. Komisyon, özellikle güvenlik, deniz çevresinin korunması ve çalışma standartları gibi konularla ilgili olarak uluslararası örgütlerin çalışmalarına katılmaktadır. IMO, SOLAS, MARPOL, STCW (Standards of Training Certification and Watchkeeping- Gemi adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları) ve gibi bir dizi önemli deniz güvenliği sözleşmesi ile küresel standartları belirlemektedir. Aynı zamanda, Baltık Denizi için HELCOM (Baltık Deniz Çevresi

Koruma Komisyonu), Akdeniz için Barselona Sözleşmesi, Kuzeydoğu Atlantik için OSPAR (Kuzeydoğu Atlantik Deniz Çevresinin Korunması Sözleşmesi) ve Karadeniz için Bükreş Sözleşmesi gibi çevrenin korunmasıyla ilgili olarak bölgesel düzeyde de iş birliği içindedir. Çalışma standartları ile ilgili olarak ise ILO ve (MLC, 2006) (Maritime Labour Convention-Denizcilik Çalışma Sözleşmesi 2006) ile gemilerdeki yaşam ve çalışma koşullarını güvence altına alarak ve standartları belirleyerek uluslararası düzeyde önemli bir rol oynamaktadır (European Commission, 2023e).

Avrupa Komisyonu, IMO ve ILO gibi uluslararası örgütlerle müzakere ederken AB pozisyonlarını üye devletlerle koordine eder ve AB tarafından finanse edilen çalışmalar temelinde Birlik sunumlarını hazırlayarak uluslararası düzeyde en yüksek standartların temel alınmasını sağlamayı amaçlar. AB aynı zamanda, başta Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS) ve 2002 protokolü ile tadil edilen yolcuların ve bagajlarının denizyoluyla taşınmasına ilişkin 1974 Atina Sözleşmesi olmak üzere ilgili sözleşmelerin bazılarını tarafıdır (European Commission, 2023e). Bu, söz konusu anlaşmaların hükümlerinin Birlik hukukunun bir parçasını oluşturduğu ve yürürlüğe girdikleri tarihten itibaren AB’de doğrudan uygulanabilir olduğu anlamına gelmektedir.

Ayrıca ABD, Japonya, Kore ve Çin ile ikili ulaştırma güvenliği çalışma grupları kurulmuştur. Ulaştırma Güvenliği Çalışma Grupları şunları amaçlamaktadır (European Commission, 2023e):

- Güvenlik konularında ortak bir anlayış sağlamak, güvenlik alanındaki deneyimleri ve en iyi uygulamaları paylaşmak,
- Güvenlik uygulamalarının uluslararası standardizasyonuna yönelik daha fazla ilerleme kaydetmek,
- Güvenlik uygulamaları için karşılıklı incelemelere olanak tanıyan ve mümkünse karşılıklı olarak tanınan güvenlik önlemlerine sahip ülkelerden gelen kargo ve yolcular için güvenlik operasyonlarında tasarruf sağlayan karşılıklı anlaşmalar oluşturmak.

Hazar Denizi’ne kıyısı olan ülkeler ve Akdeniz havzası ülkeleriyle de yakın zamanda görüşmeler başlatan AB, denizcilik performansının gelişimi için iş birliğine açık olduğunu beyan etmektedir.

3.8 AB Genelinde Dijital Denizcilik Sistemleri ve Hizmetleri

AB genelinde dijital denizcilik hizmetleri, emniyetli, güvenli ve rekabetçi bir strateji ile denizyolu taşımacılığının kolaylaştırılmasını amaçlamaktadır. Denizcilik sektöründeki büyüyen ticaret ve pazar hacmine yanıt verebilmek ve operasyonların daha hızlı ve daha az hata ile gerçekleştirilebilmesi için dijital denizcilik sistemlerine ihtiyaç bulunmaktadır (Eyit ve diğ, 2022, s. 43). Yeni bilgi teknolojileri, dijitalleşme ve otomasyonun denizyolu taşımacılığına uygulanması denizcilik sektörünün çalışma ve faaliyet biçimini değiştirme gücüne sahiptir. Tamamen veya kısmen otonom gemilere doğru gelişimin, Avrupa Komisyonu’nun ikiz temel hedefleri olan “dijitalleşme ve sürdürülebilirlik” doğrultusunda, emniyet, güvenlik, sürdürülebilirlik, mevcut yasal çerçeveler ve operasyonel alanlarda hem fırsatları hem de zorlukları doğurması beklenmektedir (European Commission, 2023f).

AB’nin dijital denizcilik sistemlerine yönelik olarak bazı girişimleri mevcuttur. AB bu girişimlerde, üye devletler, uluslararası örgütler ve EMSA ile iş birliği içerisinde çalışmaktadır. SafeSeaNet (The Union Maritime Information and Exchange System) ağı, tüm ilgili denizcilik bilgi araçlarının çekirdeği haline gelmek üzere Avrupa’nın dört bir yanından yetkilileri birbirine bağlayan ve denizcilik veri paylaşımını gerçekleştiren bir Avrupa platformudur. Üye devletlerdeki ulusal sistemlerden oluşan bir ağ ve EMSA tarafından barındırılan ve işletilen bir düğüm noktası olarak hareket eden merkezi bir sistemden oluşmaktadır. Sistem, deniz emniyeti, liman ve deniz güvenliği ve deniz çevresinin korunmasının yanı sıra Birlik mevzuatına uygun olarak, verimli deniz trafiği ve denizyolu taşımacılığını kolaylaştıran ek bilgilerin paylaşımına olanak sağlamaktadır. Bununla birlikte üye devletlerin SafeSeaNet’e elektronik veri aktarımı için gerekli teknik ara yüzleri geliştirmesi ve sürdürmesi gerekmektedir. Bu hususta sistemin, diğer programlarla da bağlantılar kurularak geliştirilmesi beklenmektedir. Dolayısıyla normal şartlar altında, deniz ticaretinin kolaylaştırılması amaçlarının yanı sıra gümrük deniz sınır kontrolü, sağlık ve genel kolluk kuvvetleri alanlarında uygulama ve kontrol amaçları için de kullanılabilecektir (European Commission, 2023g).

Avrupa denizyolu taşımacılığı, sektörünün rekabet edebilirliğini ve verimliliğini sağlamak amacıyla, gemiler üzerindeki idari yükün azaltılması ve deniz taşımacılığının verimliliğini, cazibesini ve çevresel sürdürülebilirliğini artırmak ve

sektörün dijital lojistik zincirine entegrasyonuna katkıda bulunmak amacıyla dijital bilgilerin kullanımının kolaylaştırması gerekmektedir. Bu hususta AB bünyesinde bir diğer önemli girişim ise 2016 yılı başında, EMSA ile birlikte Hareketlilik ve Ulaştırma Genel Müdürlüğü (DG-MOVE) ve Vergilendirme ve Gümrük Birliği Genel Müdürlüğü (DG-TAXUD) ile başlatılan e-Manifest pilot projesidir. Projenin genel amacı, gemi veri sağlayıcıları için idari yükü azaltmak amacıyla uyumlaştırılmış bir kargo veri seti kullanarak hem denizcilik hem de gümrük makamları tarafından talep edilen veri unsurlarının sunulmasını basitleştirmektir (European Commission, 2023h). Uyumlaştırılmış bir e-Manifest'in kullanımı, Raporlama Formaliteleri Direktifinde (RFD)⁷ belirlenen, ticaret ve taşımacılıkla ilgili tarafların raporlama formalitelerini yerine getirmek için elektronik bir tek pencere aracılığıyla standartlaştırılmış bilgi ve belgeleri sunabilmeleri ilkesini takip etmektedir. Bununla birlikte, 29 Mart 2017 tarihinde AB Ulaştırma Bakanları Valetta Deklarasyonu ile RFD'nin eksikliklerinin altını çizmiş ve Komisyon'u RFD'nin değerlendirilmesine yönelik olarak, uyumlaştırılmış bir "Avrupa Denizcilik Tek Pencere" ortamını da içerecek bir takip önerisi sunmaya davet etmiştir. Nitekim 2019 yılında girişim başarılı sonuçlanmış ve Komisyon ulusal denizcilik tek pencerelerini birbirine bağlayan ve koordineli bir şekilde çalışmasını sağlayan uygulamayı hayata geçirmiştir.

Dijitalleşme konusunda AB'nin bir diğer önemli girişimi e-Maritime uygulamasıdır. Uygulama, Bilgi ve İletişim Teknolojisi (ICT- Information and Communication Technologies) araçlarının daha iyi kullanılması yoluyla Avrupa denizyolu taşımacılığı sektörünün rekabet edebilirliğini ve kaynakların daha verimli kullanımını teşvik etmeyi amaçlamaktadır. Denizyolu taşımacılığında ve genel olarak taşımacılıkta, bildirimler, beyanlar, sertifikalar, talepler ve hizmet emirleri daha fazla kağıt yerine elektronik formatta sunulmakta, yönetilmekte ve saklanmaktadır. Modern ICT sistemleri, otomatik bilgi doğrulama ve analizi, verilerin işlenmesi ve optimizasyon rutinleri, halihazırda sunulmuş veya depolanmış bilgilerin kolay paylaşımı gibi kağıt tabanlı bilgilerin izin vermediği yadsınamaz faydalar sağlamaktadır. Bununla birlikte,

⁷ 20 Ekim 2010 tarihinde Avrupa Parlamentosu ve Konsey, Üye Devletlerin limanlarına gelen ve/veya limanlarından ayrılan gemiler için raporlama formalitelerine ilişkin 2010/65/EU sayılı Direktifi kabul etmiştir. Bu direktif daha yaygın olarak Raporlama Formaliteleri Direktifi (RFD) olarak bilinmektedir. RFD'nin amacı denizyolu taşımacılığına uygulanan idari prosedürlerin basitleştirilmesi ve uyumlaştırılması olup, üye devletlerin 1 Haziran 2015 tarihine kadar limanlara gelen ve/veya limanlardan ayrılan gemilerin raporlama formaliteleri için RFD Ekinde listelenen 14 raporlama formalitesi için Ulusal Tek Pencere kurma yükümlülüğü getirmektedir (European Commission, 2023h).

mevcut süreç ve düzenlemelerin çoğu, elektronik olsa bile, hala onlarca yıl önce kağıt işlemleri için oluşturulmuş prosedürlere dayanmaktadır. Halihazırda sunulan verilerin yeniden kullanılmasına, gereksiz raporlama yükümlülüklerinin kaldırılmasına ve liman ve gemi süreçlerinin optimize edilmesine yönelik olası çözümler Dijital Taşımacılık ve Lojistik Forumu⁸ kapsamında tartışılmaktadır. Bu tür eylemler, nakliyecilerin ihtiyaçlarına en uygun taşımacılık hizmetini seçmelerine olanak tanıyan bilgi paylaşımını geliştirmeyi, idari gerekliliklere uyumda kaynaklanan zaman ve kaynak israfını azaltmayı ve taşımacılık ve lojistik hizmet sağlayıcılarının taşımacılık varlıklarının yönetimini gerçek zamanlı olarak optimize etmelerini sağlamayı ve böylece tüm kullanıcılar için çevresel açıdan verimli taşımacılık ve lojistik hizmetlerinin oluşturulmasını kolaylaştırmayı amaçlamaktadır (European Commission, 2023i).

Valletta Deklarasyonu'nun vurguladığı şekilde AB, yakıt tüketiminde tasarrufun sağlanmasında, lojistikte verimliliğin artırılmasında, yük akışlarının iyileştirilmesinde ve aynı zamanda AB denizyolu taşımacılığı sektöründe emniyetin ve çevresel performansın geliştirmesinde dijitalleşmeyi tamamlayan otomasyonun sahip olduğu potansiyelin farkındadır. Bu nedenle Deklarasyon, daha fazla dijital çözümün ve ileri denizcilik teknolojisinin geliştirilmesine imkân tanımanın önemini vurgulamaktadır. Sistem ve platform iş birliği içinde geliştirilerek, denizde emniyet, güvenlik ve sürdürülebilirlik korunmakta ve aynı zamanda Avrupa denizyolu taşımacılığı faaliyetlerinin engelsiz bir şekilde devam etmesi desteklenmektedir.

3.9 Deniz Çalışanları, İstihdamı ve Eğitimi

Avrupa denizcilik politikasının temel amacı, AB limanlarına uğrayan gemilerdeki kötü niyetli uygulamaları önlemek, AB bandıralı gemilerdeki denizcilerin istihdam ve çalışma koşullarını iyileştirmek, denizcilik mesleğini daha cazip hâle getirmek ve belirlenmiş eğitim standartlarına uyulmasını sağlamaktır. Yetkin personele sahip

⁸ Dijital Taşımacılık ve Lojistik Forumu, Avrupa Komisyonu'nun taşımacılık ve lojistik sektörünün dijital dönüşümünü desteklemek üzere çeşitli taşımacılık ve lojistik topluluklarından kamu ve özel sektör paydaşlarını bir araya getiren bir uzman grubudur. Dijital Taşımacılık ve Lojistik Forumu, 2015 yılından bu yana Komisyon, Üye Devletler ve taşımacılık ve lojistik sektörü arasında yapısal diyalog, teknik uzmanlık, iş birliği ve koordinasyon için bir platform sağlamaktadır. Amacı, Birliğin ilgili faaliyet ve programlarının, özellikle de paylaşılan, güvenli ve güvenilir bir taşımacılık ve lojistik veri alanında tam ölçekli dijital birlikte çalışabilirlik ve veri alışverişini hedefleyenlerin geliştirilmesi ve uygulanmasında Komisyona yardımcı olmaktır (European Commission, 2018d).

olmak sadece deniz güvenliğini sağlamak ve deniz çevresini korumak için değil, aynı zamanda Avrupa'daki denizcilik sektörünün büyümesini ve refahını desteklemek için de önemlidir.

Komisyon, Avrupa gemicilik ve denizcilik kümelenmeleri için yeterli bir denizcilik iş gücü yaratılması ve korunması, denizcilik sektörünü özellikle gençler için daha cazip hâle getirerek Avrupalı denizcilerin istihdamının sağlanması, Avrupa denizciliği bilgi birikiminin korunması, deniz emniyeti ve güvenliği ile çevrenin korunmasını teşvik etme konularında çaba göstermektedir. Komisyon bu hedeflere ulaşmak için aşağıdaki hususlara dikkat etmektedir (European Commission, 2023j).

- İlgili proje ve çalışmalara finansman sağlayarak denizcilik mesleğinin cazibesini teşvik etmektedir. Bu husus sadece denizcilik sektöründeki iş gücü açığı sorunuyla mücadele için değil, aynı zamanda AB'nin "mavi ekonomi" olarak adlandırılan büyümesi için de önemlidir.
- AB mevzuatını, STCW Sözleşmesi'nin son güncellemeleriyle uyumlu hâle getirir ve üçüncü ülkeler de dâhil olmak üzere uygun şekilde uygulanmasını sağlar.
- MLC-2006 Sözleşmesi ile ilgili AB uygulama araçlarının, Sözleşme'de onaylanan değişiklikler de dâhil olmak üzere, doğru bir şekilde uygulanmasını izleyerek Avrupa filosunun rekabet gücünü korurken denizcilerin istihdam koşullarını iyileştirir.

Denizcilerin eğitimi, AB'de denizcilik sektöründeki bilgi ve beceri düzeyinin korunması ve geliştirilmesinin yanı sıra deniz güvenliği açısından da AB için önemli bir konudur. Bu nedenle AB'de gemi insanları için asgari bir eğitim seviyesinin tanımlanması ve sürdürülmesi esastır. Bu bağlamda AB, 1994 yılından bu yana gemi insanların eğitimi ve belgelendirilmesine ilişkin bir dizi özel kural kabul etmiştir. Amaç, bir yandan STCW Sözleşmesi tarafından yürürlüğe konulan uluslararası standartları AB hukukuna aktarmak, diğer yandan da AB gemilerinde çalışan tüm gemi insanların en azından STCW Sözleşmesi'nin gerektirdiğine eşdeğer bir yeterlilik düzeyine sahip olmalarını sağlamaktır (European Commission, 2023k).

İş hukuku, eşitlik ve ayrımcılığın önlenmesine ilişkin AB müktesebatı, AB çalışanları için önemli olmakla birlikte aynı zamanda denizciler için de uygulanabilir hâle gelmiştir. Ayrıca, gemideki çalışma ve yaşam koşullarıyla ilgili olarak, insan faktöründen kaynaklanan kazaların önlenmesine yönelik ilave bir katkı söz konusudur.

Deniz emniyeti açısından elzem olan bu unsur, mevcut uluslararası standartlara uygun olarak sürekli korunmalı ve geliştirilmelidir. Uluslararası düzeyde, ILO 2006 yılında uyruklarına ve sefer yaptıkları gemilerin bayrağına bakılmaksızın tüm denizciler için gemide insana yakışır çalışma ve yaşam koşullarının yanı sıra kurallara saygılı ve genellikle standart altı gemicilik nedeniyle dezavantajlı durumda olan operatörler için daha adil rekabet koşulları sağlamak amacıyla MLC-2006'yı kabul etmiştir. Ayrıca, denizcilerin haklarına saygı gösteren gemi sahipleri için adil rekabeti güvence altına almak üzere sosyal dampingi sınırlandırmayı amaçlamaktadır. MLC-2006'da yapılan değişiklikler, ILO düzeyinde onaylanarak terk edilmiş denizcilerin korunması, denizcilerin ölümü veya uzun süreli sakatlığı halinde mali güvence sağlanması ve denizcilik sektörü için temel konularda bağlayıcı uluslararası hukuk oluşturulması gibi konuları düzenlemektedir. AB, MLC-2006'yı güçlü bir şekilde desteklemektedir ve ne ILO'ya ne de Sözleşme'nin kendisine taraf olmamasına rağmen Sözleşme'nin büyük bir kısmını mevzuatına aktarmıştır. Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği ve Avrupa Taşımacılık İşçileri Federasyonu tarafından imzalanan sosyal anlaşma, 2009/13/EC sayılı Konsey Direktifi ile AB Hukukuna aktarılmıştır (European Commission, 2023l). 2018 yılında AB-28 denizcilik sektöründe yaklaşık 670.000 kişi istihdam edilmiştir. Bu çalışanların yaklaşık yüzde 83'ü denizde, geri kalan yüzde 17'si ise karada çalışmıştır. 2021 yılında ise AB'de 6 milyon kişi ulaştırma sektöründe çalışmıştır. Bu oran AB'deki toplam istihdamın %3,1'ini oluşturmaktadır. Taşımacılıkta istihdam edilen her on kişiden dokuzu (%89,6) karayolu ve demiryolu taşımacılığında çalışırken, %5,7'si havayolu taşımacılığında ve %4,7'si iç su yolları ve deniz yolu taşımacılığında çalışmaktadır (Eurostat, 2023). AB denizcilerinin istihdam durumuna ilişkin kapsamlı bir analiz yapmak, hem Avrupa denizciliğinde istihdama ilişkin rakamların sadece küçük bir kısmının mevcut olması hem de denizcilik sektörünün kendine özgü yapısı nedeniyle oldukça zor bir iştir. Avrupalı denizciler AB üyesi olmayan bir ülkenin bayrağını taşıyan gemilerde istihdam edilebilirken, AB vatandaşı olmayanlar da Avrupa bayraklı gemilerde istihdam edilebilmektedir. AB denizcilerinin sayısı ile ilgili olarak, istatistiklerin mevcudiyeti oldukça sınırlıdır.

AB'nin denizcilik sektörünün sürdürülmesi ve geliştirilmesindeki rolü son derece önemlidir. Avrupa'da denizcilik sektörünün genel istihdamının istikrar göstermesine rağmen, Avrupalı denizcilerin sayısının çoğunlukla deniz ticaret zabıtlarının yetersizliği sebebiyle azaldığı bilinmektedir. Denizcilik sektörü, küresel bir pazarda

rekabet ettiği için önemli baskılara maruz kalmaktadır. Sektörün varlığını sürdürebilmesi ve denizcilik kümelenmesine ve dolayısıyla ulusal ekonomilere katkıda bulunmaya devam edebilmesi için rekabetçi olmasının yanı sıra uygun uzmanlıkla donatılmış olması gerekmektedir. Her şeyden önce, denizcilik hizmetlerinin sağlanması düzenleyen AB denizcilik politikası, Avrupa denizciliğinin rekabet gücünü artırmaya ve AB denizcilerinin istihdamını geliştirmeye yönelik bir dizi girişim içermektedir. Çoğunlukla maliyet avantajı sebebiyle gemileri çalıştırıldığı ülke dışındaki başka bir ülke siciline kaydetmek, denizcilik uzmanlığının üçüncü ülkelere transferi, AB denizcilik eğitimindeki düşüş, AB denizcilik kümelenmesinin potansiyel çöküşü ve denizcilerin kasıtsız deniz kirliliği nedeniyle cezalandırılması gibi olumsuz AB mevzuatı, AB’de denizcilik mesleği için zorluk teşkil eden unsurlar olarak kabul edilmiştir (Mitroussi, 2008, s. 1048). AB denizcilerinin halihazırda mücadele etmek zorunda oldukları zorluklara rağmen, sektör aynı zamanda bir dizi fırsatlar da sunmaktadır. Tonaj vergisi sisteminin getirilmesi, sosyal güvenlik katkı paylarının düşürülmesi ve bir üye devlette kayıtlı gemilerde çalışan Birlik denizcileri için gelir vergisi oranlarının düşürülmesi gibi denizyolu taşımacılığına yönelik AB devlet yardımı önerilerinin, denizcilerin istihdamı için fırsatları arttırmaya yönelik potansiyel sunması beklenmektedir. Bununla birlikte, AB kontrolündeki filonun genişlemeye devam etmesi, AB’deki denizcilik mesleği için iyi alametler olarak kabul edilmektedir.

4. TÜRKİYE’NİN DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI POLİTİKALARI VE AVRUPA BİRLİĞİ DENİZCİLİK POLİTİKALARINA UYUMU

Batı Avrupa, Karadeniz, Orta Doğu ve Kuzey Afrika bölgeleri için stratejik bir deniz alanına sahip olan Türkiye, 8.333 km’lik kıyı şeridiyle coğrafi ve jeopolitik önemi olan çeşitli ülkelere doğrudan deniz bağlantısı sağlamaktadır. Türkiye, Avrupa, Orta Asya ve Orta Doğu ülkeleri arasındaki ayrıcalıklı coğrafi konumu nedeniyle intermodal taşımacılık açısından büyük bir potansiyele sahiptir. Ayrıca ülkemiz, doğu-batı ve kuzey-güney yönünde önemli güvenlik, enerji ve ulaşım koridorlarında yer alma açısından da büyük önem taşımaktadır (Ceyhun, 2019, s. 2817). Denizcilik sektörü, Türkiye için en önemli ekonomik sektörlerden biridir. Coğrafi konum avantajı, deniz kıyılarının uzunluğu, nüfusun ve sanayinin büyük bir bölümünün kıyılarda yer alması nedeniyle Türkiye kaynak ihtiyacını karşılayabilecek potansiyele sahiptir.

Uluslararası ticaretinin %90’ını denizyolu ile gerçekleştiren AB, modlar arasında entegrasyonun sağlanması, kısa mesafeli denizyolu taşımacılığının geliştirilmesi ve bu bağlamda Trans- Avrupa ulaştırma ağlarının geliştirilmesine önem vermektedir. Son dönemlerde AB denizcilik politikası, çevreye duyarlı, sürdürülebilir, adil ve rekabet kuralları çerçevesinde gelişen, uluslararası iş birliği ve koordinasyonu gerekli kılan ve dijital sistemlerle entegre bir yaklaşımı benimsemektedir. Denizcilik, Türkiye için fark yaratması ve uyum çabalarını sürdürmesi gereken bir sektördür. Son dönemlerde Türkiye’nin dış ticaretinde denizyolu taşımacılığının payının artması, Türkiye’nin deniz taşımacılığındaki konumunu kuvvetlendirmiştir. Aynı zamanda denizyolu taşımacılığı filosu her geçen gün büyüyen Türkiye, limanlarda sunulan hizmet ve kalitenin iyileştirilmesi hususunda da çalışmalarda bulunmaktadır. AB ile adaylık müzakerelerinin başlamasıyla birlikte mevzuatını gözden geçiren Türkiye, denizcilikte proaktif bir yaklaşım sergileyen AB’nin aksine, AB denizcilik politikalarına kademeli bir şekilde uyum sağlamayı amaçlamaktadır.

4.1 Türkiye’de Denizyolu Taşımacılığının Tarihsel Gelişimi

Türkiye’nin denizyolu taşımacılığı ile ilgili kamu kurumları ilk olarak buharlı gemilerin 1827 yılında işletilmeye başlaması ile kurulmuştur. Birinci Dünya Savaşı esnasında deniz filosunun kullanılamayacak duruma gelmesi sebebiyle Cumhuriyet Dönemi’ne kalan gemi tonajı sadece 34.000 ton olarak kaydedilmiştir (Saatçioğlu, 2006, s. 128). Lozan Antlaşması’nın imzalanmasından itibaren Türk karasularında gemi işletme hakkı yabancılardan alınarak Türkiye’ye bırakılmıştır. Böylece ilk defa devlet ve özel işletmelere ait gemiler, Türk liman ve iskeleleri arasında yük ve yolcu taşımaya başlamıştır (Saatçioğlu, 2006, s. 128). Osmanlı İmparatorluğu döneminden süregelen denizcilik politikası, 1923 yılında Cumhuriyet’in kurulması ile birlikte tamamen değişmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti’nin ulaştırma politikaları, 1923-1950 yıllarını kapsayan dönemde ağırlıklı olarak demiryolu ve denizyolu odaklı olarak sürdürülmüştür. Bu politikalar sonucunda 1950 yılında miktar ton olarak demiryolu taşımacılık oranı %55,1, denizyolu taşımacılık oranı %27,8 olarak gerçekleşmiştir. Karayolu taşımacılığı oranı ise 1950 yılında %17,1 ile sınırlı kalmıştır. 1950’li yıllardan itibaren karayolu taşımacılığını destekleyen politikalar seyredilerek ulaşım karayolu taşımacılığına bağımlı hâle getirilmiştir (DPT, 2007a, s. 1). Türkiye’de 1962 yılından itibaren beş yılı kapsayan kalkınma planları benimsenmiş ve düzenlenmiştir. Hazırlanan kalkınma planlarının uygulanmasıyla birlikte diğer sektörlerde olduğu gibi denizcilik sektöründe de birçok gelişme kaydedilmiştir.

4.1.1 Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967)

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nın hazırlandığı dönemde, Türkiye’nin ekonomik yapısının yeterince güçlü olmaması nedeniyle, Kalkınma Planı’nın ana ilkeleri ve genel hedefleri, daha fazla yatırım yapmadan mevcut kapasiteden en iyi şekilde yararlanmak ve böylece yolcu ve yük taşımacılığında maliyetleri düşürerek mevcut hizmetleri daha iyi hâle getirmeye yöneliktir (DPT, 1963, s. 384). Bununla birlikte limanları tek çatı altında toplamak ve serbest bölgeler ya da daha çok transit ticarete çalışacak limanlar inşa etmek gibi yönetim hedefleri belirlenmiştir (DPT, 1963, s. 396). Türk bayraklı gemilerin Türkiye’nin ihraç mallarının en az yarısını taşımaya kısa vadeli hedefler arasında yer alırken, uluslararası sularda yabancı bayraklı gemilerle

rekabet edebilecek daha yeni ve modern bir deniz ticareti oluşturmak uzun vadeli hedefler arasında yer almıştır (DPT, 1963, s. 387).

4.1.2 İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972)

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde, tüm ulaştırma alanlarının tek elden koordine edilmesi ve ulaştırmanın genel politikalarının ortaya konulması hedeflenmiştir (DPT, 1968, s. 581). Denizcilik sektörünün yenilenmesi ve rakipleriyle aynı şartlarda rekabet edebilmesi kararı ilk kez planda yer almıştır.

İkinci planda, denizcilik sektörünün ilerici, dinamik ve şartlara ayak uyduran bir yapıya sahip olabilmesi için denizcilik sektöründeki teknik özelliklerin yanı sıra yönetim, idare, organizasyon, planlama konularını içeren tam bir modernizasyona ihtiyacı olduğu belirtilmiştir. Spesifik olarak limanlarla ilgili hizmetlerin tek elden yönetilmesi için Ulaştırma Bakanlığına bağlı bir “Limanlar Genel Müdürlüğü” kurulması planda yer almıştır (DPT, 1968, s. 581).

4.1.3 Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977)

Daha önceki iki kalkınma planı döneminde denizcilik sektörü ile ilgili idari düzenlemelere ilişkin temel hedefler gerçekteştirilemediği için Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde daha çok planlama ve proje çalışmalarının yapılmasına ve hizmetlerin tek çatı altında toplanmasına odaklanılmıştır (DPT, 1973, s. 579). Böylece taşımacılığın alt sistemleri arasındaki dağılımının dengelenmesi, yer seçimi ve sanayileşme gibi konulardaki ilişkilerin tespit edilmesi, Türkiye’nin Akdeniz, Karadeniz ve Batı bölgelerinde en az bir limanın kapasitesinin sanayi taşımaları için genişletilmesi amacıyla proje çalışması hazırlanması hedefleri belirlenmiştir (DPT, 1973, s. 599). Plan döneminde özellikle akaryakıt fiyatlarındaki artışa paralel olarak taşımacılıkta vergilendirme, tarife, maliyet ve sübvansiyon konularının Türkiye’nin yeni koşullarına uygun olarak ele alınması ve çözümleri gerektiğine dikkat çekilmiştir. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı dönemi, Türk denizcilik sektörüne ilişkin ilk somut hedefin görüldüğu dönem olmuştur. Bu hedefe uygun olarak 1975 yılında toplam 5.000 kapasiteli 4 gemi ve 2 römorkun işletilmesi amaçlanmıştır (DPT, 1973, s. 600).

4.1.4 Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983)

Dünyada hızla artan petrol fiyatları sonucunda, ulaştırma hizmetlerinin daha az yakıt tüketen ve Türkiye’ye en uygun ulaştırma sistemleri ile gerçekteştirilmesi ve

dolayısıyla sektörün dışa bağımlılığın en aza indirilmesi Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın en önemli hedefleri olmuştur. Bu hedefe ulaşmak için sanayinin yük taşımalarını, demiryolu ve denizyoluna yönlendirilerek toplu taşımacılığa ağırlık verilmesi için gerekli tedbirlerin alınması ve 1977 yılında %9,5 olan denizyolu taşımacılığının payının 1983 yılında %10,7'ye çıkarılması yönünde amaçlar belirlenmiştir (DPT, 1979, s. 413).

Denizyolu taşımacılığı ve boru hattı taşımacılığının altyapısının güçlendirilmesi ilk kez dördüncü plan döneminde dile getirilmiştir. Planda, ulaştırma politikaları hazırlanırken tarifelerin gerçek maliyetin yanı sıra ulaştırma altyapı sistemlerinin korelasyonları ve etkilerinin de dikkate alınarak düzenlenmesi için taşımanın gerçek maliyetinin tespit edilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde, Türkiye'nin dış borçlarının ödenmesinde denizcilik sektörünün etkili olacağı anlaşılmıştır. Plan döneminde Türkiye'nin coğrafi konumundan kaynaklanan imkânların değerlendirilmesi ve denizcilik politikalarının belirlenmesi gerektiği savunulmuştur.

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde yüksek kapasiteli yük ve yolcu taşıma sistemlerini özendirecek teşvik yasalarının yürürlüğe girmesi, büyük ve entegre proje konseptinin geliştirilmesi, öncelikle ulaşım güvenliği için gerekli eğitim, kontrol ve mühendislik hizmetlerinin geliştirilmesi, yeni liman kapasiteleri gerçekleştirilirken gerekirse transit sirkülasyon ve gemi bakım tersanelerini de içeren bölge komplekslerinin inşa edilmesi hedeflenmiştir. Türk deniz ticaretine ilişkin somut hedefler belirlenen planda, önceliğin Türkiye'nin dış borçlarının azaltılması olması sebebiyle Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde Türk deniz ticareti filosu beş yıllık dönemde 800.000 DWT (deadweight tonnage) artırılarak 1983 yılında 2.600.000 DWT'a ulaşması hedeflenmiştir. Dördüncü Plan döneminde de boru hattı taşımacılığının öneminin dikkatle değerlendirilmesi gerektiği vurgulanmıştır (DPT, 1979, s. 413).

4.1.5 Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989)

Denizcilik sektörünün güçlendirilmesi, etkinliğinin artırılması, mevcut kapasitenin en etkin şekilde kullanılması, hizmet kapasitesinin geliştirilmesi ve daha güvenli hâle getirilmesi hedefleri Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda yer almıştır. Türkiye'de 1952-1985 yılları arasında uzun mesafe yük taşımacılığında çoğunlukla karayolu

tercih edilmiştir. Akaryakıt fiyatlarının artması ve çevre bilincinin gelişmesi nedeniyle yurt içi taşımaların birim fiyatı daha ucuz olan denizyolu taşımacılığına yönlendirilmesi çalışmalarına Beşinci Planda da yer verilmiştir.

Söz konusu hedefe göre Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı dönemi sonunda yurt içi taşımalarda karayolunun payı %80,9'dan %65,7'ye düşmesi beklenirken, buna karşılık denizyolu taşımacılığının payı 1989 sonunda %11,5'e, boru hattı taşımacılığının payı ise %4,4'e ulaşması beklenmektedir (DPT, 1984, s. 114). Trafiği daha güvenli hâle getirecek projelere öncelik verilecek ve uluslararası taşımacılıktaki esas payı denizyolu taşımacılığına yönelik çalışan şirketler alacaktır. Ayrıca mevcut liman yatırımları dönem içinde tamamlanacak, Marmara Bölgesi'nde yeni bir liman yatırımı yapılacak ve Türkiye'nin uluslararası taşımacılıktaki en önemli limanlarından bazılarında konteyner terminalleri inşa edilmesi için projeler hazırlanacaktır. Öncelikle uluslararası taşımacılıktaki önemli limanlar teknik ve idari olarak iyileştirilecek ve modernize edilecektir. Böylece liman kapasitelerinin artırılması ve hizmet seviyesinin geliştirilmesi amaçlanmıştır. Türk deniz ticaret filosunun uluslararası deniz taşımacılığına ve modern işletmecilik anlayışına uygun hâle getirilmesi ve Beşinci Plan sonunda Türk Deniz Ticaret Filosunun tonajının 6,2 milyon tona ulaşması hedeflenmiştir (DPT, 1984, s. 115).

4.1.6 Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1989-1994)

Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde de denizcilik sektörü, Türkiye'nin artan dış borcu nedeniyle herhangi bir darboğaza yol açmadan ülke kalkınmasını destekleyen, uluslararası ticareti kolaylaştıran ve Türkiye'nin ödemeler dengesine en fazla katkı sağlayan bir ulaştırma sistemi olarak ele alınmıştır (DPT, 1989, s. 270). Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde toplam kamu yatırımlarının %22'sinin ulaştırma sistemine ayrılması hedeflenerek böylece yatırımların neredeyse tamamının mevcut projeler için harcanması ve ekonomiye hızla katkı sağlanması hedeflenmiştir. Altıncı plan döneminde ilk defa AB'ye entegrasyon gündeme gelmiş ve ulaştırma politikaları konusunda AB'ye uyum sağlanması hedeflenmiştir (DPT, 1989, s. 270).

Uluslararası gelişmelerin yakından takip edilmesi ve Türkiye'de denizcilik sektörüne yönelik hizmetlerin ihtiyaca göre yapılandırılabilmesi için altyapı ve yönetim konularında personel eğitimine öncelik verilmesi benimsenmiştir. Bu plan döneminde ayrıca, Türkiye üzerinden yapılan transit taşımalarda Türk limanlarından daha fazla

yararlanılabilmesi için liman üst yapılarında ve tarife sistemlerinde bu geçişleri teşvik edici düzenlemelerin yapılması gerektiğine işaret edilmiştir (DPT, 1989, s. 270). Altıncı plan dönemi sonunda, teknolojik gelişmelere uygun gemilerin inşası ve ithalatı ile Türk deniz ticaret filosunun 6,5 milyon tona ulaşması hedeflenmiştir. Plan döneminde, denizyolu taşımacılığının payının yurt içi yük taşımalarında %8,1, uluslararası yük taşımalarında ise %4,8 oranında artırılması öngörülmüştür (DPT, 1989, s. 273). Ayrıca üçüncü ülkeler arasında yapılan taşımalarından döviz girdisi sağlanması ve transit taşımalarda Türk bayraklı gemilerin aldığı payın 3 milyon tona ulaşması hedeflenmiştir.

Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı dönemi, Türkiye'nin gemi inşa sanayi kapasitesinin özellikle vurgulandığı bir dönem olmuştur. Türkiye'nin gemi inşa sanayi kapasitesinin değerlendirilmesi, deniz ticaretinin yenilenmesi ve ilave gemi ihtiyacının karşılanması için gerekli finansman imkânlarının sağlanması gerektiği belirtilmiştir. Altıncı plan döneminde Türkiye kıyılarının sınai, ticari ve turistik noktalardaki sosyal, ekonomik ve çevresel özelliklerini, mevcut liman kapasitelerini ve sektörün gelişmeye uygun potansiyel kıyılarını tespit edecek bir çalışma hazırlanacağı ifade edilmiştir (DPT, 1989, s. 274).

Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı dönemi, limanların özelleştirilmesi çalışmalarının başladığı dönem olmuştur. Bu plan döneminde Türkiye'nin önemli dış ticaret limanlarından bazılarının daha etkin hâle getirilmesi amacıyla otonom liman işletmeciliği uygulamasına geçilmesi hedeflenmiştir. Bu kapsamda kamu limanlarındaki faaliyetlerin konularına göre özelleştirilmesi için idari düzenlemelerin yapılması ve pilot projeler ile uygulamaya geçilmesi hedeflenmiştir (DPT, 1989, s. 274).

4.1.7 Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000)

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde, öncelikle çevreye duyarlı bir ulaştırma altyapısının tesis edilmesi vurgulanmış, Bağımsız Türk Devletleri ile ekonomik ve uluslararası ilişkiler için gerekli ulaştırma altyapısının mevcut imkânlarla uygun olarak devlet yararına gerçekleştirilmesi öngörülmüştür (DPT, 1995, s. 146). Yedinci Kalkınma Planında, daha önceki planlarda olduğu gibi mevcut kapasitelerin etkin kullanılması, genellikle karayolu ile yapılan yurt içi taşımaların denizyolu taşımacılığına yönlendirilmesi için gerekli yasal ve kurumsal düzenlemelerin ve

altyapının sağlanması hedeflenmiştir. Ulaştırma sistemlerinin bütüncül ve istikrarlı bir yapıya kavuşturulmasının yanında, devletin ekonomik ve sosyal gelişimine paralel bir ulaştırma politikası henüz belirlenemediği için bir “Ulaştırma Ana Planı” hazırlanmasına karar verilmiştir (DPT, 1995, s. 147). Planda denizcilik sektörüne uygun özelleştirme programlarının ve denetim mekanizmalarının yürütülmesi benimsenmiştir. Diğer yatırımlarda olduğu gibi denizcilik sektörüne yönelik yatırımların da “yap-işlet-devret” modeli ile yapılması hedeflenmiştir. Ayrıca limanlarda programlanan yatırımların geliştirilmesi ve ihtiyaç duyulması halinde yeni kapasitelerin gerçekleştirilmesi kararlaştırılmıştır (DPT, 1995, s. 148).

Küresel deniz ticareti koşullarına tam uyum sağlamak için AB’nin denizcilik politikalarına uyum sağlanması ve deniz sigortası, çevre, mali rant, gemi acenteleri yönetmeliği ve denizcilik ihtisas mahkemesinin oluşturulması konularında ulusal düzenlemelerin yapılmasına dikkat çekilmiştir (DPT, 1995, s. 151). Böylece küresel denizcilik sektörünü yakından takip eden, gelişen ulusal ve uluslararası koşullara uygun düzenlemeler yapan dinamik bir politika oluşturulması hedeflenmiştir. Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda henüz tam olarak tamamlanmamış olan liman işletmeciliğinin otonom bir yapıya kavuşturulması veya özelleştirilerek uluslararası yeterliliğe hazırlanması fikri de yer almıştır (DPT, 1995, s. 151).

4.1.8 Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005)

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde, 21. yüzyılın en önemli taşımacılık türlerinden biri olan kombine taşımacılığın, transit ülke konumundaki Türkiye’yi limanlar ve diğer taşımacılık altyapıları açısından etkileyeceği öngörülmüştür. Türkiye’yi transit taşımacılığın geçiş şeridi olarak nitelendirmek amacıyla 2000 yılında tamamlanan “Ulusal Limanlar Master Planına” göre Türk limanlarının iyileştirilmesi, modernize edilmesi ve kapasitelerinin artırılması amaçlanmıştır (DPT, 2000, s. 157). Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda, ulaştırma hizmetlerinin ekonomik ve güvenli hâle getirilmesi, taşıma türlerinin ülke ihtiyaçlarına uygun olarak dengelenmesi, taşıma sırasında can ve mal güvenliğinin sağlanması, çevreye verilen zararların en aza indirilmesi, bilgi ve teknolojilerden en iyi şekilde yararlanılması için gerekli politikaların izlenmesi gerektiği özellikle vurgulanmıştır.

Türkiye’nin AB’ye üye olması halinde, kıyı taşımacılığı tekelinin sona erecek olması sebebiyle, Türkiye’deki yük ve yolcu taşımacılığının denizyolu taşımacılığına

yönlendirilmesi amacıyla kıyı taşımacılığı yapan yük ve yolcu gemilerinin liman hizmetleri ve yakıt konusunda desteklenmesi için gerekli tedbirlerin alınmasına karar verilmiştir. Olası bir AB rekabetine hazır olabilmek için deniz ticaret filosunun güçlendirilmesi hedeflenmiştir (DPT, 2000, s. 158). Denizcilik mevzuatının uluslararası mevzuata uygun olarak düzenlenmesi için gerekli yasal mevzuat değişikliklerinin yapılması ve liman işletmeciliğinin otonom bir yapıya kavuşturularak uluslararası rekabete hazırlanması planlanmıştır (DPT, 2000, s. 158).

4.1.9 Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013)

Uluslararası ticaretin serbestleşmesine paralel olarak ticarete hız kavramının öne çıkması ile birlikte kombine taşımacılığın önemi vurgulanmıştır. Türkiye’de artan ulaşım talebine uygun olarak demiryolu ve denizyolu taşımacılığının fiziki altyapısının yeterince geliştirilememesi ve kapıdan kapıya taşımacılık için en uygun ulaştırma türünün karayolu taşımacılığı olması, yük ve yolcu taşımalarının ağırlıklı olarak karayolu ile gerçekleşmesi taşıma modları arasında dengesiz ve verimsiz bir ulaşım dağılıma sebep olmuştur (DPT, 2007b, s. 26).

Dokuzuncu Kalkınma Planında, limanların kombine taşımacılık yapabilen bir lojistik merkez haline gelmeleri için karayolu ve demiryolu bağlantılarının sağlanması amacı belirtilmiştir. Bununla birlikte kısa mesafeli denizyolu taşımacılığının geliştirilmesi için gemi ve liman yatırımlarının artırılacağı belirtilmiştir. Deniz güvenliğinin sağlanması kapsamında, bayrak, liman ve kıyı devleti kontrolleri iyileştirilecektir. Bu hususta, gemi trafik hizmetleri projelerinin liman ve körfez bölgelerinde hayata geçirileceği belirtilmiştir (DPT, 2007b, s. 71). Limanlarda konteyner elleçleme kapasitesinin 8. Plan dönemi sonunda 1,9 milyon TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) olması beklenirken, 2,3 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir. AB müktesebatına uyum ve deniz güvenliğinin güçlendirilmesine yönelik uygulamalar konusunda İspanya ile iş birliği içinde yürütülen çalışmalar tamamlanmıştır (DPT, 2007b, s. 27). Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyon Raporu’nda, denizyolu taşımacılığına yönelik olarak AB politikalarına uyum, kısa mesafeli denizyolu taşımacılığının geliştirilmesi, Marco Polo programı ve uluslararası bağlantıların sağlanması hususunda TRACECA projesinin önemi vurgulanmıştır. (DPT, 2007a, s. 53-54).

4.1.10 Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2014-2018)

Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planında taşımacılığın ulaştırma modları arasında dengeli bir şekilde dağılması ihtiyacı vurgulanmıştır. Paris MoU vasıtası ile liman ve kıyı devleti kontrolü alanlarında önemli ilerlemeler kaydedilmiştir (İKV, 2015, s. 7). Paris MoU’da Türkiye beyaz bayrağa terfi ettirilmiş, bayrak, liman ve kıyı devleti kontrollerinde önemli gelişmeler sağlanmış ve otomatik tanımlama sistemi devreye alınmıştır. Böylece deniz güvenliği alanında önemli bir gelişmeler kaydedilmiştir (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2013, s. 108).

Türkiye’nin artan dış ticaretine karşılık vermek ve Türkiye’nin bölgesel bir aktarma merkezi olmasını sağlamak amacıyla, büyük ölçekli liman projelerinden Mersin Konteyner Limanı ve Filyos Limanı’nın fizibilite çalışmaları tamamlanmış ve Çandarlı Konteyner Limanı’nın inşaatına başlanmıştır. Limanlar Master Planı 2010 yılında tamamlanmış ancak ilgili kurumlar için yasal bir rehber olarak uygulamaya konulamamıştır (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2013, s. 108).

4.1.11 On Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2019-2023)

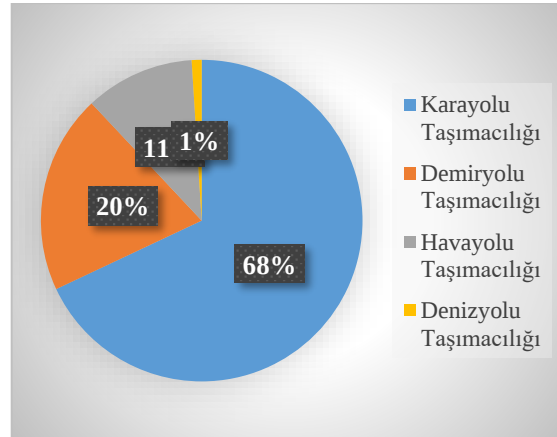
On Birinci Kalkınma Planında, Onuncu Kalkınma Planında olduğu gibi ulaştırma modları arasındaki dengesizlikleri giderecek tedbirlerin alınacağı yinelenmiştir. Daha çok karayolu ve demiryolu ile ilgili planlara yer verilerek denizyolu taşımacılığı ikinci planda kalmış, değerlendirmeler daha çok limanlar özelinde yapılmıştır. Bu hususta ülkemizde kamu ve özel sektörün liman yatırımlarının bütüncül olarak koordine edilmesi, çevre dostu, sürdürülebilir liman uygulamalarının yaygınlaştırılması hedeflenmiştir. Küçük ölçekli, dağınık, verimsiz ve düşük kaliteli liman altyapısının önüne geçilmesi için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından ilgili paydaş kurumlarla koordinasyon sağlanarak gerekli tedbirlerin alınacağı belirtilmiştir. Liman hizmet kalemleri belirlenerek tüm limanlarda standardize edileceği vurgulanmıştır. Liman operasyonlarında enerji verimliliğini artırmak, çevresel etkileri en aza indirmek ve sürdürülebilirliği sağlamak için Yeşil Liman uygulamalarının destekleneceği açıklanmıştır (T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019, s. 117).

4.2 Türkiye’nin Denizyolu Taşımacılığında Mevcut Durumu

Avrupa, Orta Asya ve Orta Doğu arasında doğal bir köprü görevi gören Türkiye, Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusuna, Süveyş Kanalı ile Arap Yarımadası ve Hint

Okyanusuna, Türk Boğazlarının Karadeniz-Akdeniz bağlantılarıyla Avrasya ve Uzakdoğu'ya uzanan bir ulaşım ağının odak noktasındadır. Bu durum kabotaj, uluslararası ve transit taşımacılık yönünden ülkemizin önemini ortaya koymaktadır (DPT, 2007a, s. 1). Ülkemizdeki önemli limanlar aracılığıyla 2021 yılında Türkiye'nin dış ticaretinin %87,5'i, dünya ticaretinin ise %85'i denizyolu ile taşınarak uluslararası ticarete katkı sağlanmıştır (DTO, 2022, s. 111).

Bilindiği üzere küresel denizcilik sektörü; taşımacılık alanında %85'e yakın bir pay sağlayan ve dünyadaki milli gelirin %50'sinden fazlasını denizyoluyla taşınan mal ve hizmetlerden elde eden stratejik bir sektör olmasına rağmen, ülkemizde denizcilik sektörü henüz stratejik ve öncelikli sektörler arasına girememiştir. Üç tarafı denizlerle çevrili olan ve dünya kıyı şeridinin %3,8'ine sahip olan ülkemizde, 2015 yılından bu yana altyapı yatırımlarının yaklaşık %90'ının karayolları ve demiryollarına yapıldığı, denizyollarının yatırım harcamalardan aldığı payın ise son beş yılda ortalama %1'de kaldığı görülmektedir (DTO, 2020, s. 22). 2019 yılında ulaştırma sektörüne yapılan yatırımların %72,85'i karayolu, %23,41'i demiryolu, %3,35'i havayolu ve sadece %0,38'i denizyoluna ayrılmıştır. 2003-2019 yılları arasında ulaştırma sektörüne yapılan harcamaların sektörel payları Şekil 4.1'de gösterilmektedir. Belirlenen yıllar arasındaki denizyolu taşımacılığına ait harcamalar oldukça düşük seyretmektedir.



Şekil 4.1 : Ulaştırma sektörü sermaye harcaması payları (2003-2019).

Kaynak: DTO, 2020, s. 22.

Bununla birlikte karayolu taşımacılığına alternatif olarak gösterilen denizyolu taşımacılığı, yıllar içerisinde Türkiye'nin dış ticaretinde en fazla tercih edilen taşıma modu olmuştur. 2021 yılı TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu) verilerine göre, miktar olarak dış ticaretin %87,5'i denizyolu ile %10,7'si karayolu ile %0,7'si demiryolu ile %0,2'si havayolu ile ve %0,9'u ise diğer ulaşım sistemleri ile taşınmıştır. Çizelge

4.1’de 2011-2021 yılları arasında Türkiye’nin dış ticaret taşımaları miktar yüzdesi gösterilmiştir. 2011-2021 yılları arasında hem ihracatta hem de ithalatta denizyolu taşımacılığı ilk sırada yer almaktadır.

Çizelge 4.1 : 2011-2021 yılları arasında Türkiye’nin dış ticaret taşımaları miktar yüzdesi.

Yıllar	Denizyolu	Karayolu	Boru ve Diğer	Demiryolu	Havayolu
2011	85,8	11,8	1,2	0,8	0,4
2012	87	10,6	1,4	0,6	0,4
2013	86,4	11,4	1,3	0,5	0,4
2014	86,2	11,2	1,7	0,4	0,5
2015	87,7	10,7	0,7	0,5	0,4
2016	88	10,8	0,4	0,5	0,3
2017	88,5	10,3	0,5	0,4	0,3
2018	88,7	10,3	0,2	0,4	0,4
2019	88,6	10,3	0,3	0,4	0,4
2020	88,8	9,4	1,1	0,6	0,2
2021	87,5	10,7	0,9	0,7	0,2

Kaynak: DTO, 2022, s. 112.

Çizelge 4.2.’de 2021 yılı taşıma modları itibariyle Türkiye’nin dış ticaret taşımacılığı miktar ve değer yüzdeleri gösterilmiştir. 2021 yılında değer bazında denizyolu %58,61’lik oran ile ilk sırada yer almıştır. Karayolu taşımacılığı ise %25,39’luk oran ile ikinci sırada, havayolu taşımacılığı %9,67 ile üçüncü sırada yer almıştır. Demiryolu taşımacılığı ise %0,98’lik oran ile en az kullanılan taşıma modu olmuştur. (DTO, 2022, s. 112).

Çizelge 4.2 : Taşıma modları itibariyle Türkiye’nin dış ticaret taşımacılığı miktar ve değer yüzdeleri (2021).

Yollar	İhracat Miktar Ton (%)	İthalat Miktar Ton (%)	Dış Ticaret Miktar Ton (%)	İhracat Değer ABD \$	İthalat Değer ABD \$	Dış Ticaret Değer ABD \$
Denizyolu	80,86	92,62	87,47	59,38	57,99	62,83
Karayolu	17,75	5,29	10,75	30,53	18,01	25,39
Havayolu	0,49	0,05	0,24	8,32	9,60	9,67
Demiryolu	0,77	0,63	0,69	0,73	1,07	0,98
Sabit Ulaşım Sistemleri	0,13	1,41	0,85	1,05	13,33	1,14

Kaynak: DTO, 2022, s. 113.

2021 yılında hem miktar hem de değer cinsinden denizyolu taşımacılığı, en büyük rakibi olan karayolu taşımacılığına nazaran en çok tercih edilen taşıma modu olmuştur. Türkiye’nin taşımacılık dinamikleri göz önünde bulundurulduğunda, denizyolu taşımacılığı ekonomik, güvenilir, sürdürülebilir ve çevresel bir taşıma modu olması sebebiyle diğer taşıma modlarına nazaran daha fazla tercih edilmektedir.

4.2.1 Kabotaj yük taşımacılığı

Kabotaj, bir devletin limanları arasında deniz ve iç deniz taşımacılığı hakkının yalnızca kendi bayrağını taşıyan gemilere tanınmasını ifade etmektedir (Fidan, 2014, s. 62). Bir başka deyişle kabotaj, bir ülke içindeki iki nokta arasında kıyı sularında yapılan ticaret veya yük taşımacılığıdır. Kabotaj kanunları, ülkeleri dış rekabete karşı korumayı, denizyolu taşımacılığı altyapısını milli çıkarlar çerçevesinde gözetmeyi ve deniz güvenliğini sağlamayı amaçlamaktadır (İstikbal, 2016). Türkiye 20 Nisan 1926 tarihinde kabul edilen ve 1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu ile kendi karasuları hakkında söz sahibi olmuştur. Türkiye'nin denizcilik faaliyetlerine ulusal bir kimlik kazandıran Kabotaj Kanunu, Türk deniz ticaret filusunun gelişmesini sağlamış ve ekonomiye katkıda bulunmuştur (İstikbal, 2016). Türkiye, 8333 km uzunluğundaki sahil şeridi ile kabotaj taşımacılığı için umut verici bir potansiyele sahip olmasına rağmen Türkiye'deki deniz kabotajı, aynı mesafe seyahatleri için karayolu taşımacılığı ile rekabet edebilecek kapasitede bulunmamaktadır (Ülgen ve diğ, 2007, s. 177).

Türkiye'de 2011-2021 yılları arasında gerçekleşen kabotaj taşımacılığı miktarı çizelge 4.3'de gösterilmiştir. Denizyolu taşımacılığının önemli bileşenlerinden biri olan kabotaj yük taşımacılığı, yıllar içinde dalgalı bir seyir izlemekle birlikte belirli yıllar dışında genel itibariyle artış trendindedir. 2011-2021 yılları arasında kabotaj taşımacılığı %39 oranında artmıştır. 2021 yılında ise 2020 yılına oranla %4,8'lik artış kaydedilmiştir.

Çizelge 4.3 : Yıllara göre Türkiye'de kabotaj taşımacılığı miktarı.

Yıllar	Kabotaj Yükleme (Ton)	Değişim (%)
2011	22.389.570	15,2
2012	22.869.458	2,1
2013	27.868.157	21,9
2014	25.753.831	-7,6
2015	26.578.284	3,2
2016	27.050.225	1,8
2017	29.898.010	10,5
2018	29.550.554	-1,2
2019	28.251.017	-4,4
2020	29.763.556	5,4
2021	31.184.349	4,8

Kaynak: DTO, 2022, s. 114.

Çizelge 4.4'de 2021 yılı yük cinsi itibariyle kabotaj elleçleme miktarı milyon ton cinsinden gösterilmiştir. Kabotaj taşımacılığında, taşınan ürün cinslerine bakıldığında

sıvı dökme yük %46, katı dökme yük %22, genel kargo %17, konteyner taşımacılığı %15 ve %0,1'lik oran ile araç taşımacılığı gerçekleştirilmiştir (DTO, 2022, s. 114).

Çizelge 4.4 : Türkiye’de 2021 yılı itibariyle kabotaj taşımacılığı elleçlemesi.

Kargo Tipi	Yükleme	Boşaltma	Toplam Elleçleme	Dağılım (%)
Katı Dökme Yük	5.536.373	5.457.987	10.994.360	17,8
Genel Kargo	5.182.575	5.178.685	10.361.260	16,7
Sıvı Dökme Yük	15.274.990	14.796.656	30.071.646	48,6
Konteyner	5.174.230	5.275.115	10.449.345	16,9
Araç	16.181	8.330	24.511	0,0
Toplam	31.184.349	30.716.773	61.901.122	100,0

Kaynak: DTO, 2022, s. 115.

4.2.2 Uluslararası yük taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı, Türkiye’nin dış ticaretinde en fazla kullanılan taşımacılık türüdür. Türkiye’nin 2021 yılında ihracat taşımalarında değer bazında denizyolu taşımacılığını kullanma oranı %60,1, ithalatı ise %66,91 oranında gerçekleşmiştir. Çizelge 4.5’te 2011-2021 yılları arasında ihracat ve ithalat taşımalarında denizyolu taşımacılığının payı gösterilmiştir. İhracat taşımalarında 2015-2018 yılları arasında pozitif ivme ile büyüyen denizyolu taşımacılığı belirtilen yıllar arasında en fazla payı 2018 yılında %63,31 oran ile kaydetmiştir (Utikad, 2021, s. 123). 2011-2021 yılları arasındaki ithalat verileri incelendiğinde taşınan yüklerin değer bazındaki payı 2019’a kadar %60’larda seyretmiştir. 2014 ve 2015 yıllarında ise oran %69’a yükselmiştir. 2020 yılında COVID-19 salgını sebebiyle getirilen kısıtlamalar neticesinde bu oran ilk defa %57,96 olarak kaydedilmiştir.

Çizelge 4.5 : Türkiye’nin dış ticaretinde denizyolu taşımacılığının değer payı.

Yıllar	İhracat Taşımalarında Denizyolu Taşımacılığının Payı (%)	İthalat Taşımalarında Denizyolu Taşımacılığının Payı (%)
2011	55,05	65,85
2012	51,57	66,31
2013	55,10	65,28
2014	55,11	69,11
2015	54,64	69,14
2016	55,39	67,22
2017	58,99	65,10
2018	63,31	67,09
2019	60,82	62,47
2020	60,04	57,96
2021	60,01	66,91

Kaynak: Utikad, 2021, s. 123.

Türkiye’nin 2021 yılında denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştirdiği ihracatı 153.763.658 ton, ithalatı ise 232.633.060 ton olarak kaydedilmiştir. Çizelge 4.6’da 2011-2021 yılları arasında Türk bayraklı gemilerin dış ticaret taşımacılığındaki payları gösterilmiştir.

Çizelge 4.6 : Türk bayraklı gemilerin dış ticaret taşımacılığındaki payı (2011-2021).

Yıl	Denizyolu Dış Ticaret (Ton)	Denizyolu İhracat (Ton)	Denizyolu İthalat (Ton)	T/B Payı (Ton)	TB (%)	YB (%)
2011	255.334.712	81.779.528	173.555.184	42.396.010	17	83
2012	283.782.414	91.307.486	192.474.928	38.712.247	14	86
2013	277.335.605	89.553.990	187.781.615	34.610.534	12	88
2014	283.316.220	88.544.792	194.771.428	33.624.322	12	88
2015	300.478.930	92.152.622	208.326.308	36.479.586	12	88
2016	309.937.639	94.805.120	215.132.519	38.623.279	12	88
2017	347.348.092	113.692.068	233.656.024	36.815.820	11	89
2018	328.969.455	110.424.635	218.544.820	35.510.231	11	89
2019	353.081.390	131.676.578	221.404.812	27.895.737	8	92
2020	365.442.296	138.902.823	226.539.473	29.679.160	8	92
2021	386.396.718	153.763.658	232.633.060	29.999.196	8	92

Kaynak: DTO, 2022, s. 122.

Çizelge 4.6’da gösterildiği gibi belirtilen yıllar arasında denizyolu taşımacılığı pozitif büyüme kaydetmiştir. Özellikle 2018 yılından itibaren ihracat taşımaları 110 milyon tondan 2021 yılında 153 milyon tona ulaşmıştır. İthalat taşımaları ise ihracat rakamları gibi pozitif ivme izleyerek 173 milyondan 232 milyona erişmiştir. Türkiye’nin denizyolu dış ticaret taşımacılığı artış seyrederken Türk bayraklı gemilerin mevcut taşımalarından aldığı pay 2011 yılında %17 iken 2021 yılında %8 ile sınırlı kalmıştır. Yine 2011 yılında yabancı bayrakların dış ticaretimizde aldığı oran %83 iken belirtilen yıllar arasında artış kaydedilerek 2021 yılında %92 seviyesine ulaşmıştır (DTO, 2022, s. 122-123).

Türkiye’nin 2021 yılında kargo tipleri bazında ihracat ve transit yükleme oranları milyon ton cinsinden çizelge 4.7’de gösterilmiştir. İhracat yüklemesinde katı dökme yük %38’lik oran ile birinci sırada yer almış, ikinci sırada %35,7 ile konteyner taşımacılığı, üçüncü sırada genel kargo %14,9, sıvı dökme yük %7,3 ve araç yükleri %4,2’lik oran ile son sırada seyretnmiştir (DTO, 2022, s. 124).

Çizelge 4.7 : 2021 yılı kargo tipleri bazında ihracat ve transit yükleme.

Kargo Tipi	Türk Bayraklı İhracat	Yabancı Bayraklı İhracat	Toplam İhracat	İhracat (%)	Transit Yükleme	Toplam Yükleme
Katı Dökme Yük	2.984.142	55.417.024	58.401.166	38,0	44.495	58.445.661
Genel Kargo	1.658.293	21.236.373	22.694.666	14,9	56.569	22.951.235
Sıvı Dökme Yük	471.128	10.689.290	11.160.418	7,3	48.022.625	59.183.043
Konteyner	4.921.128	49.941.210	54.862.338	35,7	14.479.842	69.342.180
Araç	4.707.454	1.737.616	6.445.070	4,2	0	6.445.070
Toplam	14.742.145	139.021.513	153.763.658	100,0	62.603.531	216.367.189

Kaynak: DTO, 2022, s. 124.

Çizelge 4.8’de 2021 yılı kargo tipleri bazında ithalat ve transit boşaltma değerleri milyon ton cinsinden gösterilmiştir. Yüzde %43,5’lik oran ile katı dökme yük birinci sırada yer alırken, sıvı dökme yükler %26,3 ile ikinci sırada, konteyner yükleri %15,9 oran ile üçüncü sırada, genel kargolar %12,1 ile dördüncü sırada ve %2,3 ile araç

taşımaları beşinci sırada yer almıştır (DTO, 2022, s. 125). İthalat ve transit taşımada ise sıvı dökme yük, konteyner taşımacılığının önüne geçmiştir.

Çizelge 4.8 : 2021 yılı kargo tipleri bazında ithalat ve transit boşaltma.

Kargo Tipi	Türk Bayraklı İthalat	Yabancı Bayraklı İthalat	Toplam İthalat	İthalat (%)	Transit Boşaltma	Toplam Boşaltma
Katı Dökme Yük	3.524.542	97.615.911	101.140.453	43,5	48.581	101.189.034
Genel Kargo	1.366.812	26.699.557	28.066.369	12,1	83.263	28.149.632
Sıvı Dökme Yük	3.369.865	57.699.660	61.069.525	26,3	207.162	61.276.687
Konteyner	2.538.711	34.462.977	37.001.688	15,9	15.066.407	52.068.095
Araç	4.457.121	897.904	5.355.025	2,3	0	5.355.025
Toplam	15.257.051	217.376.009	232.633.060	100,0	15.405.413	248.038.473

Kaynak: DTO, 2022, s. 124.

Çizelge 4.9’da Türkiye’nin 2011-2021 yılları arasında konteyner elleçleme verileri gösterilmiştir. Türkiye’nin TEU bazında konteyner taşımaları 2021 yılında kendi alt gruplarında şu şekilde gerçekleşmiştir; ihracat 4,6 milyon TEU, ithalat 4,7 milyon TEU, kabotaj yükleme-boşaltma 831.986 TEU ve transit taşımacılık 2,3 milyon TEU’dur. Türkiye’nin denizyolu ile konteyner taşıma hacmi 2011 yılında 6,2 milyon TEU iken 2021 yılında 11,7 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir. Aynı dönemde ithalat yükleri 2,7 milyon TEU’dan 4,7 milyon TEU’ya, ihracat yükleri ise 2010 yılında 2,6 milyon TEU’dan 4,7 milyon TEU’ya yükselmiştir (DTO, 2022, s. 133).

Çizelge 4.9 : Türkiye’nin konteyner elleçme verileri (2011-2021).

Yıl	Yükleme (TEU)			Boşaltma (TEU)			Dış Ticaret (TEU)			Yıllık Değişim (%)
	Kabotaj	İhracat	Toplam	Kabotaj	İthalat	Toplam	İhracat-İthalat	Transit Elleçleme	Toplam	
2011	154.338	2.690.889	2.845.227	305.256	2.770.190	3.075.446	5.461.079	757.171	6.218.250	8,0
2012	236.905	2.879.122	3.116.027	235.440	2.942.562	3.178.001	5.821.683	898.368	6.720.051	8,0
2013	274.589	3.165.653	3.440.242	269.908	3.199.969	3.469.877	6.365.622	989.815	7.355.437	9,0
2014	266.997	3.488.008	3.755.005	260.067	3.581.811	3.841.878	7.069.819	754.238	7.824.057	6,0
2015	305.882	3.394.508	3.700.390	300.182	3.454.345	3.754.527	6.848.854	691.481	7.540.335	-4,0
2016	365.517	3.543.804	3.909.321	372.795	3.607.086	3.979.881	7.150.890	872.772	8.023.662	6,0
2017	467.384	3.866.874	4.334.258	468.137	3.975.205	4.443.341	7.842.079	1.232.937	9.075.015	13,0
2018	453.030	4.160.124	4.613.154	482.631	4.259.029	4.741.661	8.419.153	1.489.184	9.908.337	9,0
2019	359.958	4.594.647	4.954.605	393.309	4.540.201	4.933.510	9.134.849	1.703.722	10.895.298	1,0
2020	370.088	4.618.225	4.988.313	361.264	4.480.472	4.841.736	9.098.697	1.796.601	10.895.298	1,0
2021	410.755	4.677.414	5.088.169	421.232	4.744.227	5.165.459	9.421.640	2.337.843	11.759.463	8,0

Kaynak: DTO, 2022, s. 133.

4.2.3 Türk deniz ticaret filosu hacmi

Türk deniz ticaret filosunun tarihsel gelişimi, Türkiye’nin denizcilik tarihinde önemli bir yer tutmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu döneminde deniz ticareti, İstanbul ve diğer liman kentleri arasında büyük önem kazanmıştır. Osmanlı donanması, Akdeniz’de güçlü bir varlık sergilemiş ve deniz ticaretini koruma altına almıştır. Ancak Osmanlı’nın son dönemlerde kapitülasyonların etkisi ile denizcilik sektörü ihmal edilmiştir. Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluşu ile birlikte devreye giren tersaneler ve

deniz filosunun gelişmesi ile Türk deniz ticaret filosunun modernleşmesi ve büyümesi hız kazanmıştır (Ayaz ve Bakan, 2022, s. 27). Nitekim Cumhuriyet'in ilk yıllarında 204 olan yük gemisi sayısı 1933 yılında 1220'ye ulaşmıştır. 1950'li yıllardan itibaren, Türkiye'de denizyolu taşımacılığı sektöründe büyük bir atılım yaşanmıştır. Türk deniz ticaret filosu, gemi inşa sanayinin geliştirilmesi ve limanların modernizasyonu gibi yatırımlar sayesinde hızla büyümüş ve modernleşmiştir. 1950 yılında 2197 olan toplam gemi sayısı 1960 yılına gelindiğinde 2722 adet ve 827.000 gros tona ulaşmıştır. 1980'li yıllardan itibaren, Türkiye'nin ekonomik liberizasyon ve özelleştirme politikaları, denizyolu taşımacılığı sektöründe de önemli değişimlere neden olmuştur. Bu dönemde, özel şirketler tarafından işletilen gemilerin sayısı hızla artmış ve Türkiye dünya deniz ticaretinde daha değerli bir aktör haline gelmiştir. Yabancı yatırımlar ve teşvik çalışmaları ile birlikte 1994-1996 yılları arasında kapasitede yaşanan artış 1999 senesi haricinde azalma eğilimi göstermiştir. 1996 senesinde kapasite 10,9 milyon DWT iken 2006 senesinde azalma başlayarak 7,2 milyon DWT'e gerilemiştir. 2000 yılından itibaren filomuzdaki gemilerin, vergi ve gemi insanları avantajları nedeniyle yabancı bayrağa geçiş başlamış, yıllar itibariyle de bu süreç artarak devam etmiştir. (DTO, 2017a, s. 21).

Günümüzde Türk deniz ticaret filosu, 250'si (4,5 milyon DWT) ithal ve 225'i (1,3 milyon DWT) Türkiye'de inşa edilmiş 475 gemiden oluşmaktadır. Çizelge 4.10'da Türk deniz ticaret filosunun ithal-inşa tonaj dağılımı 1000 GT ve üzeri için gösterilmiştir. 475 geminin türlerine göre dağılımı incelendiğinde %23,8'ni kuru yük gemileri, %12,2'sini kimyasal tankerler, %10,3'ünü hizmet gemileri, %9,9'nu konteyner gemileri, %7,0'sini dökme yük gemileri ve %36,8'ini diğer türler oluşturmaktadır. DWT'ye göre ise filonun %26,2'si dökme yük gemileri, %21,6'sı petrol tankerleri, %17,7'si konteyner gemileri, %11,4'ü kimyasal tankerler, %10,3'ü kuru yük gemileri ve %12,8'i diğer tiplerden oluşmaktadır (DTO, 2022, s. 85).

Çizelge 4.10 : Türk deniz ticaret filosunun ithal-inşa tonaj dağılımı.

Gemi tipi	Adet				DWT				GT			
	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%	İthal	İnşa	Toplam	%
Kuru Yük	31	82	113	23,8	195.412	408.5555	603.967	10,3	136.188	260.678	396.866	7,9
Dökme Yük	30	3	33	7,0	1.417.730	119.368	1.537.098	26,2	806.668	73.531	880.199	17,4
Konteyner	35	12	47	9,9	829.166	206.278	1.035.444	17,7	668.579	160.576	829.155	16,4
Kuru Yük-Konteyner	4	4	8	1,7	12.369	26.763	39.132	0,7	8.066	17.837	25.903	0,5
Kimyevi madde tankeri	31	27	58	12,2	465.834	199.925	665.759	11,4	298.485	133.566	432.051	8,5
LPG Tankeri	5	0	5	1,1	27.804	0	27.804	0,5	25.574	0	25.574	0,5
LNG Tankeri	1	0	1	0,2	93.513	0	93.513	1,6	108.919	0	108.919	2,2
Asfalt Tankeri	1	3	4	0,8	6.603	54.850	61.453	1,0	5.832	43.630	49.462	1,0
Ro-ro Gemisi	10	0	10	2,1	122.276	0	122.276	2,1	274.681	0	274.681	5,4
Ro-ro Ferry-Yolcu	9	11	20	4,2	28.495	2.283	30.778	0,5	48.363	27.265	75.628	1,5
Feribot	1	27	28	5,9	0	23.014	23.014	0,4	1.815	35.438	37.253	0,7
Tren Ferisi	0	6	6	1,3	0	2.960	2.960	0,1	0	9.835	9.835	0,2
Yolcu/Yük Gemisi	8	4	12	2,5	4.078	2.221	6.299	0,1	33.411	15.092	48.503	1,0
Balıkçı Gemileri	2	0	2	0,4	3.876	0	3.876	0,1	3.591	0	3.591	0,1
Bilimsel Araştırma Gemisi	4	1	5	1,1	4.480	0	4.480	0,1	20.931	4.789	25.720	0,5
Şehir Hatları	1	0	1	0,2	0	0	0	0,0	1.043	0	1.043	0,0
Şehir Hatları Arabalı	0	4	4	0,8	0	1.264	1.264	0,0	0	4.874	4.874	0,1
Römorkör	1	0	1	0,2	0	0	0	0,0	1.565	0	1.565	0,0
Hizmet Gemileri	34	15	49	10,3	122.470	45.221	167.691	2,9	316.044	85.349	401.393	8,0
Petrol Tankeri	11	12	23	4,9	1.076.621	190.478	1.267.099	21,6	580.844	101.446	682.290	13,5
Tren Ferry/Ro-ro	1	0	1	0,2	6.266	0	6.266	0,1	15.195	0	15.195	0,3
Kuru Yük/Ro-ro	11	1	12	2,5	124.901	17.183	142.084	2,4	336.188	60.465	396.653	7,8
Deniz Araçları	19	13	32	6,7	8.000	7.331	15.331	0,2	227.974	102.940	330.914	6,5
Toplam	250	225	475	100	4.549.894	1.307.694	5.857.588	100	3.919.956	1.137.311	5.057.267	100

Kaynak: DTO, 2022, s. 87.

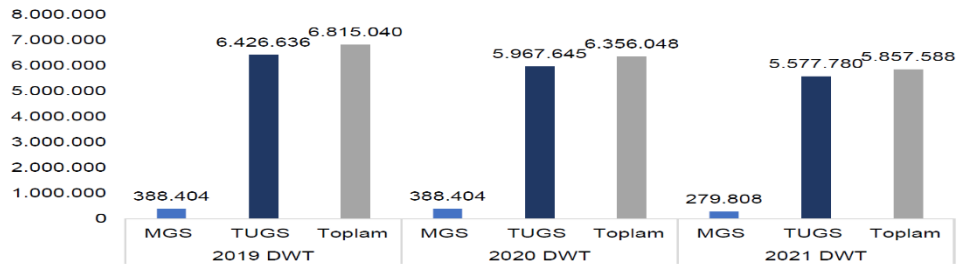
Çizelge 4.11’de Türk deniz ticaret filosunun siciller itibariyle dağılımı (1000 GT ve üzeri) gösterilmiştir. DWT bazında filomuzun %4,8’i Milli Gemi Siciline (MGS), %95,2’si Türk Uluslararası Gemi Siciline (TUGS) kayıtlıdır. Gros tona göre ise filomuzun %7’si MGS’ye %92,9’u TUGS’a kayıtlıdır. TUGS’a kayıtlı filo (5,5 Milyon DWT); dökme yük gemileri (%27,2), petrol tankerleri (%22,5), konteyner gemileri (%16,2), kimyasal tankerler (%11,5), kuru yük gemileri (%10,1) ve diğer tiplerden (%12,5) oluşmaktadır. Toplam filonun dağılımı incelendiğinde; %13,5’i (64 gemi) MGS’ye, %86,5’i (411 gemi) ise TUGS’a kayıtlıdır. MGS’ye kayıtlı filonun çoğunluğunu, konteyner gemileri (%48,0), kuru yük gemileri (%14,8), kimyasal tankerler (%8,1), hizmet gemileri (%7,1), dökme yük gemileri (%6,7) ve diğer tipler (%15,3) oluşturmaktadır (DTO, 2022, s. 85).

Çizelge 4.11 : Türk deniz ticaret filosunun siciller itibariyle dağılımı.

	Adet				DWT				GT			
Gemi tipi	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%	MGS	TUGS	Toplam	%
Kuru Yük	8	105	113	23,8	41.441	562.526	603.967	10,3	27.922	368.944	396.866	7,9
Dökme Yük	1	32	33	7,0	18.640	1.518.458	1.537.098	26,2	11.529	868.670	880.199	17,4
Konteyner	4	43	47	9,9	134.264	901.180	1.035.444	17,7	105.777	723.378	829.155	16,4
Kuru Yük-Konteyner	1	7	8	1,7	2.356	36.776	39.132	0,7	1.720	24.183	25.903	0,5
Kimyevi Madde Tankeri	4	54	58	12,2	22.621	643.138	665.759	11,4	15.318	416.733	432.051	8,5
LPG Tankeri	0	5	5	1,1	0	27.804	27.804	0,5	0	25.574	25.574	0,5
LNG Tankeri	0	1	1	0,2	0	95.513	95.513	1,6	0	108.919	108.919	2,2
Asfalt Tankeri	0	4	4	0,8	0	61.453	61.453	1,0	0	49.962	49.962	1,0
Ro-ro Gemisi	0	10	10	2,1	0	122.276	122.276	2,1	0	274.681	274.681	5,4
Ro-ro Ferry-Yolcu	2	18	20	4,2	0	30.778	30.778	0,5	10.681	64.947	75.628	1,5
Feribot	1	27	28	5,9	2.314	20.700	23.014	0,4	1.596	35.658	37.253	0,7
Tren Ferisi	6	0	6	1,3	2.960	0	2.960	0,1	9.835	0	9.835	0,2
Yolcu/Yük Gemisi	4	8	12	2,5	3.761	2.538	6.299	0,1	18.303	30.200	48.503	1,0
Balıkçı Gemileri	0	2	2	0,4	0	3876	3876	0,1	0	3.591	3.591	0,1
Bilimsel Araştırma Gemisi	0	5	5	1,1	0	4.480	4.480	0,1	0	25.720	25.720	0,5
Şehir Hatları	0	1	1	0,2	0	0	0	0,0	0	1.043	1.043	0,0
Şehir Hatları Arabalı	0	4	4	0,8	0	1.264	1.264	0,0	0	4.874	4.874	0,1
Römorkör	1	0	1	0,2	0	0	0	0,0	1.565	0	1.565	0,0
Hizmet Gemileri	14	35	49	10,3	19.774	147.917	167.691	2,9	59.495	341.898	401.393	8,0
Petrol Tankeri	3	20	23	4,9	10.868	1.256.231	1.267.099	21,6	5.940	676.350	682.290	13,5
Tren	0	1	1	0,2	0	6.266	6.266	0,1	0	15.195	15.195	0,3
Ferry/Ro-ro	2	10	12	2,5	13.478	128.606	142.084	2,4	52.408	344.245	396.653	7,8
Kuru Yük/Ro-ro	13	19	32	6,7	7.331	8000	15.331	0,2	37.780	293.134	330.914	6,5
Deniz Araçları	64	411	475	100	279.908	5.577.780	5.857.588	100	359.869	4.697.399	5.057.267	100
Genel Toplam												

Kaynak: DTO, 2022, s. 87.

Şekil 4.2’de 2019-2020-2021 MGS ve TUGS’a kayıtlı gemilerin DWT değişimi gösterilmektedir. DWT olarak incelendiğinde filoda, 2019-2020 yılları arasında %6,7 ve 2020-2021 yılları arasında ise %7,8 düşüş gerçekleşmiştir (DTO, 2022, s. 89).



Şekil 4.2: 2019-2020-2021 MGS ve TUGS’a kayıtlı gemilerin DWT değişimi.

Kaynak: DTO, 2022, s. 88.

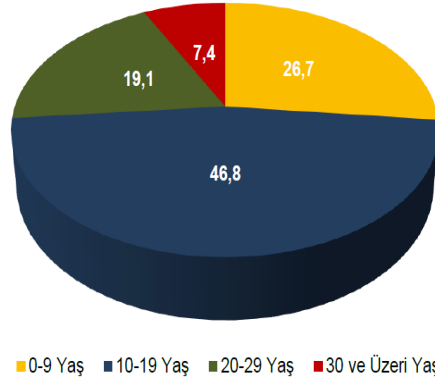
Çizelge 4.12’de Türk deniz ticaret filosunun farklı gemi tiplerine göre yaş profili gösterilmektedir. Büyüklüğü 1.000 GT ve üzeri olan gemilerden oluşan ticaret filosu 475 gemiden oluşmakla birlikte bu gemilerin ortalama yaşı 31.12.2021 itibariyle 23,8’dir. Kuru yük gemilerinin ortalama yaşı 28 olup, filonun %23,8’ini oluşturmaktadır. Dökme yük gemilerinin ortalama yaşı 17’dir ve toplam filonun %7’sini oluşturmaktadır. Konteynerlerin ortalama yaşı 17 olup filonun %9,9’unu oluşturmaktadır. Ortalama yaşı 19 olan kimyasal tankerler filonun %12,2’sini oluşturmakla birlikte petrol tankerlerinin yaş ortalaması ise 18’dir ve filonun %4,9’unu oluşturmaktadır (DTO, 2022, s. 89).

Çizelge 4.12 : Türk deniz ticaret filosunun gemi tiplerine göre ortalama yaş profili.

Gemi Tipi	Adet	Tonaj (DWT)	Tonaj (GT)	Yaş Ortalaması
Kuru Yük	113	603.967	396.866	28
Dökme Yük	33	1.537.098	880.199	17
Konteyner	47	1.035.444	829.155	17
Kuru Yük-Konteyner	8	39.132	25.903	25
Kimyevi madde tankeri	58	665.759	432.051	19
LPG Tankeri	5	27.804	25.574	24
LNG Tankeri	1	93.513	108.919	0
Asfalt Tankeri	4	61.453	49.462	7
Ro-ro Gemisi	10	122.276	274.681	18
Ro-ro Ferry-Yolcu	20	30.778	75.628	22
Feribot	28	23.014	37.253	25
Tren Ferisi	6	2.960	9.835	48
Yolcu/Yük Gemisi	12	6.299	48.503	23
Balıkçı Gemileri	2	3.876	3.591	40
Bilimsel Araştırma Gemisi	5	4.480	25.720	27
Şehir Hatları	1	0	1.043	69
Şehir Hatları Arabalı	4	1.264	4.874	28
Römorkör	1	0	1.565	37
Hizmet Gemileri	49	167.691	401.393	30
Petrol Tankeri	23	1.267.099	682.290	18
Tren Ferry/Ro-ro	1	6.266	15.195	35
Kuru Yük/Ro-ro	12	142.084	396.653	14
Deniz Araçları	32	15.331	330.914	29
Genel Toplam	475	5.857.588	5.057.267	23,8

Kaynak: DTO, 2022, s. 89.

Şekil 4.3’de Türk deniz ticaret filosunun yaş grupları gösterilmektedir. Filonun %26,7’si 0-9 yaş aralığında, %46,8’i 10-19 yaş aralığında, %19,1’i 20-29 yaş aralığında ve %7,4’ü 30 yaş ve üzerindedir (DTO, 2022, s. 90).



Şekil 4.3 : Türk deniz ticaret filosu yaş grubu dağılımı (%).

Kaynak: DTO, 2022, s. 89.

Çizelge 4.13’de ulusal bayraklı ve yabancı bayraklı Türk gemilerinin yıllara göre gelişimi (1000 GT ve Üzeri) gösterilmiştir. 1 Ocak 2022 itibariyle, 1000 GT ve üzeri gemiler dikkate alındığında, yabancı bayrak altındaki Türk filosu 25,5 milyon DWT iken, hem Türk hem de yabancı bayrak altındaki toplam filo 30,6 milyon DWT’dir. Öte yandan filonun kayıtlı olduğu bayraklara göre %16,8’i Türk bayrağına, %83,2’si ise yabancı bayraklara kayıtlıdır (DTO, 2022, s. 102).

Çizelge 4.13 : Ulusal bayraklı ve yabancı bayraklı Türk gemilerinin yıllık gelişimi.

Yıl	Milli Bayrak			Yabancı Bayrak			Toplam Filo		
	Adet	1000 DWT	%	Adet	1000 DWT	%	Adet	1000 DWT	Yıllık Değişim DWT (%)
1999	448	8.697	90,5	69	915	9,5	517	9.612	-
2000	456	8.269	90,6	96	855	9,4	552	9.124	-5,1
2001	445	7.321	82,0	107	1.607	18,0	552	8.928	-2,1
2002	451	7.815	83,8	117	1.514	16,2	568	9.329	4,5
2003	432	7.045	79,9	147	1.772	20,1	579	8.817	-5,5
2004	408	6.556	75,2	163	2.159	24,8	571	8.715	-1,2
2005	420	6.427	70,2	237	2.725	29,8	657	9.152	5,0
2006	432	6.844	65,5	353	3.609	34,5	785	10.453	14,2
2007	446	6.464	58,2	424	4.650	41,8	870	11.114	6,3
2008	490	6.592	50,0	513	6.591	50,0	1.003	13.183	18,6
2009	520	6.736	43,9	636	8.592	56,1	1.156	15.328	16,3
2010	560	7.246	42,1	665	9.954	57,9	1.225	17.201	12,2
2011	547	7.797	39,7	672	11.863	60,3	1.219	19.660	14,3
2012	523	8.479	37,6	642	14.093	62,4	1.165	22.572	14,8
2013	627	9.488	31,3	842	20.838	68,7	1.469	30.326	34,4
2014	599	8.580	28,2	890	21.846	71,8	1.489	30.427	0,3
2015	564	8.297	30,2	834	19.209	69,8	1.398	27.507	-9,6
2016	551	8.272	28,4	984	20.879	71,6	1.535	29.151	6,0
2017	525	7.800	26,7	1.022	21.465	73,3	1.547	29.265	0,4
2018	483	7.288	25,5	1.028	21.323	74,5	1.511	28.611	-2,2
2019	457	6.831	23,9	1.027	21.758	76,1	1.484	28.589	-0,1
2020	410	6.194	21,1	1.074	23.157	78,9	1.484	29.352	2,7
2021	384	5.432	18,8	1.108	23.497	81,2	1.492	28.929	-1,4
2022	353	5.157	16,8	1.164	25.523	83,2	1.517	30.680	6,1

Kaynak: DTO, 2022, s. 102.

Çizelge 4.14’te 1 Ocak 2022 itibariyle Dünya deniz ticaret filosuna ait 30 ülkenin milli ve yabancı bayraklı gemi verileri (1000 GT ve üzeri) gösterilmiştir. Türk deniz ticaret filosu çizelge 3.14’te görüldüğü üzere dünyada 15.sırada yer almaktadır. Birinci sırada

Yunanistan, ikinci sırada Çin ve üçüncü sırada Japonya yer almaktadır. Son iki yılda büyüyen ve 2022 yılında gemi filo yatırımlarını attıran Türkiye'nin önümüzdeki 10-15 yıl içerisinde 50 milyon DWT'yi aşarak dünya sıralamasında ilk 10'a girmesi beklenmektedir (Utikad, 2022).

Çizelge 4.14 : 30 ülkenin milli ve yabancı bayraklı gemileri (1000 GT ve üzeri).

Kontrol	Ülkesi	Milli Bayrak				Yabancı Bayrak				Toplam Filo				Yabancı Bayrak DWT %
		Gemi sayısı	1000 DWT	1000 TEU	Yaş	Gemi sayısı	1000 DWT	1000 TEU	Yaş	Gemi sayısı	1000 DWT	1000 TEU	Yaş	
1	Yunanistan	628	59.094	41	15,9	4.501	354.510	2.140	12,4	5.129	413.605	2.181	12,8	85,7
2	Çin	4.448	108.233	968	12,8	3.256	240.193	3.250	12,8	7.704	348.426	4.217	12,8	68,9
3	Japonya	870	35.898	251	12,3	3.369	216.380	1.929	8,2	4.239	252.278	2.180	9,0	85,8
4	G.Kore	739	13.713	258	17,9	911	80.216	703	11,2	1.650	93.929	961	14,2	85,4
5	Almanya	157	6.850	532	18,6	2.155	72.334	3.101	13,7	2.312	79.183	3.632	14,0	91,3
6	Norveç	663	17.022	85	16,0	1.059	61.059	419	14,5	1.722	78.081	504	15,1	78,2
7	Singapur	668	24.035	272	10,6	783	36.486	654	14,9	1.451	60.521	926	12,9	60,3
8	Amerika	197	5.684	85	23,7	966	52.895	195	14,3	1.163	58.579	280	15,9	90,3
9	Tayvan	133	6.490	182	15,7	838	49.267	1.181	12,4	971	55.757	1.363	12,9	88,4
10	İtalya	383	7.523	68	20,7	726	41.504	2.088	14,0	1.109	49.027	2.157	16,3	84,7
11	Hong Kong	404	21.877	23	11,0	688	27.121	38	19,3	1.092	48.997	61	16,2	55,4
12	Danimarka	377	21.917	1.342	14,5	450	21.564	1.171	13,8	827	43.481	2.513	14,2	49,6
13	İngiltere	172	6.795	179	14,1	659	35.280	937	12,8	831	42.075	1.116	13,0	83,9
14	Kanada	129	1.577	5	23,7	415	31.947	1.176	12,1	544	33.525	1.181	14,8	95,3
15	Türkiye	353	5.157	73	23,4	1.164	25.523	191	20,6	1.517	30.680	264	21,2	83,2
16	Belçika	76	8.938	9	10,6	169	19.107	39	10,5	245	28.044	48	10,5	83,2
17	Endonezya	2.088	22.070	193	24,1	115	4.347	58	18,9	2.203	26.418	251	23,9	16,5
18	Hindistan	641	14.590	18	15,5	179	1.130	4	15,7	820	25.719	23	15,5	43,3
19	Rusya	1.246	7.909	122	29,5	314	15.548	36	21,5	1.560	23.458	157	27,9	66,3
20	B.A.E	51	397	7	15,0	626	23.009	182	19,8	677	23.406	189	19,5	98,3
21	Fransa	123	4.171	329	14,2	251	14.779	1.125	12,6	374	18.950	1.455	13,1	78,0
22	İran	214	18.443	157	20,3	5	489	-	27,4	219	18.932	157	20,4	2,6
23	Suudi Arabistan	106	13.542	8	15,2	38	3.584	0	15,0	144	17.125	8	15,2	20,9
24	Bermuda	1	13	-	13,3	90	15.047	40	8,0	91	15.060	40	8,0	99,9
25	Vietnam	859	10.469	46	15,0	152	3.245	4	20,6	1.011	13.714	50	15,8	23,7
26	Malezya	211	5.273	32	18,1	152	7.726	2	14,6	363	13.000	34	16,6	59,4
27	Hollanda	536	4.533	189	14,3	363	8.232	54	14,5	899	12.766	243	14,4	64,5
28	Umman	4	6	-	15,3	63	9.325	7	11,0	67	9.330	7	11,2	99,9
29	G.Kıbrıs	53	1.750	8	18,0	165	7.197	25	16,3	218	8.947	33	16,7	80,4
30	İsviçre	17	912	-	8,2	147	6.771	4	13,3	164	7.682	4	12,7	88,1
30	Ülke Toplamı	16.547	454.881	5.482	17,0	24.769	1.495.814	20.753	13,3	41.316	1.950.695	26.235	14,8	76,7
	Diğer	2.667	37.092	248	24,3	2.545	73.318	361	22,0	5.212	110.410	609	23,2	66,4
	Ara Toplam	19.214	491.973	5.730	18,0	27.314	1.569.131	21.114	14,1	46.528	2.061.104	26.844	15,7	76,1
					Bilinmeyen					762	25.607	76	23,3	

Kaynak: DTO, 2022, s. 104.

4.3 Türkiye'nin Denizyolu Taşımacılığı Mevzuatı

Denizyolu taşımacılığında iki genel düzenleme kategorisi bulunmaktadır. Bu kategoriler, temel olarak emniyet ve güvenlik gibi konularla ilgilenen birinci grup düzenlemeler ve genel olarak IMO gibi uluslararası örgütlerin şemsiyesi altında kabul edilen uluslararası kurallar ve düzenlemelerdir (Ülgen ve diğ, 2007, s. 177). Türkiye de dâhil olmak üzere ulus devletler bu kuralları kendi ulusal mevzuatlarına aktarmaktadır. Buna karşılık, rekabet ve pazara giriş ile ilgili kurallar yerel makamlar tarafından belirlenmektedir. Uluslararası denizcilik yasaları esas olarak bayrak ve liman devletlerinin antlaşma veya sözleşmelere katılımıyla geliştirilmektedir.

Uluslararası sözleşmeler, deniz güvenliği, deniz çevresinin korunması, kirlilik kontrolü ve gemi insanların istihdam koşulları gibi belirli konularda mevzuat için üzerinde mutabık kalınan hedefleri ortaya koymaktadır. Bunlar, her bir bayrak devletinin kendi ulusal denizcilik mevzuatını geliştirebileceği uluslararası kabul görmüş şablonlar sağlamaktadır (Togan, 2016, s. 165). Bu şekilde, ulusal denizcilik mevzuatları arasında büyük tutarsızlıkların önlenmesi için çoğu ülkenin denizyolu taşımacılığı ile ilgili temel konularda aynı yasaya sahip olması umulmaktadır.

Türkiye’de, denizcilikle ilgili tüm kararlar ve politika oluşturma faaliyetleri Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’na bağlı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü, Denizcilik Genel Müdürlüğü ile Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir (Utikad, 2021, s. 115). Türkiye’de denizcilik faaliyetleri temel olarak 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu, 815 sayılı Kabotaj Kanunu, 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ve 618 sayılı Limanlar Kanunu’na tabidir. Türkiye, 1924 tarihli Konişmentoya Mütteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme’yi (Lahey Kuralları) 1955 yılında kabul ederken 1968 tarihli “Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.8.1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi’nin Tadiline Dair Protokol”ü (Lahey-Visby Kuralları), 1978 tarihli “Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi” (Hamburg Kuralları) ve 2009 tarihli “Tamamen veya Kısmen Deniz Yoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Antlaşması” (Rotterdam Kuralları)’nı kabul etmemiştir (Utikad, 2021, s. 116). Türkiye, Lahey-Visby, Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kurallarına taraf olmamakla birlikte mevcut antlaşmaların Türk Ticaret Kanunu üzerinde etkisi olduğu görülmektedir (Şamlı, 2013, s. 9).

4.4 Türkiye’nin Deniz ve Çevresinin Korunmasına Yönelik Eylemleri

Denizyolu taşımacılığı doğası gereği uluslararası niteliktedir ve bu sebeple denizde emniyet konusunun da uluslararası düzeyde dikkate alınması gerekmektedir. Güneyinde Akdeniz, batısında Ege Denizi ve kuzeyinde Karadeniz ile çevrili olan Türkiye’nin deniz trafiğinin yoğun olduğu bir konumda yer aldığı düşünüldüğünde, deniz emniyeti sadece ülkemiz için değil, aynı zamanda söz konusu denizlere kıyısı olan diğer devletler için de hayati önem taşımaktadır.

Devletler, denizyolu ticaretini kolaylaştırmak, denizyolu taşımacılığını sürdürmek, deniz emniyetini ve güvenliğini sağlamak konusunda ortak bir çıkara sahiptir. Bununla

birlikte yakın geçmişte meydana gelen ve önemli ölçüde deniz kirliliği yaratan Exxon Valdez (1989), Erika (1999) ve Prestige (2002) gibi deniz kazaları ya da 11 Eylül saldırıları gibi deniz güvenliği paradigmasını değiştiren olaylar, devletlerin denizyolu taşımacılığı sistemini düzenlemelerini gerektirmiştir. Denizde emniyet ile ilgili tüm mevzuat, insan hayatını, gemileri, eşyayı ve deniz çevresini korumak amacıyla alınan bir dizi tedbirle ilgilidir. Bu tedbirler deniz çevresinin kirlenmesine neden olabilecek olayların önlenmesi veya azaltılması, gemilerin teknolojik ve operasyonel güvenliği, seyir güvenliği ve gemi trafiğinin izlenmesi ve bilgi sistemlerini içermektedir (Gelgeç, 2021, s. 252).

Türkiye’de deniz çevresini olumsuz etkileyen ve petrol sızıntıları ile sonuçlanan çok sayıda kaza ve çarpışma meydana gelmiştir. Öte yandan, bu tür kazalar ve deniz kirliliği, gemi ve denizcilikle ilgili düzenlemelerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Deniz çevresini kazalardan, olaylardan ve çarpışmalardan korumak için dünya çapında birçok ülke ve Türkiye de mevzuat çıkarmıştır (Ceyhun, 2014, s. 21). Türkiye’nin deniz kazaları ve deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik taraf olduğu bazı uluslararası sözleşme ve antlaşmalar aşağıdaki gibidir (T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2023a; T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2023a).

- Akdeniz’in Deniz Ortamı ve Kıyı Bölgesinin Korunması Sözleşmesi (1976)
- Akdeniz’de Gemilerden ve Uçaklardan Boşaltma veya Denizde Yakmadan Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi ve Ortadan Kaldırılması Protokolü (1976)
- Akdeniz’de Tehlikeli Atıkların Sınırötesi Hareketleri ve Bertarafından Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Protokolü (1996)
- Akdeniz’in Kara Kökenli Kaynaklardan ve Faaliyetlerinden Dolayı Kirlenmeye Karşı Korunması Protokolü (1980)
- Olağanüstü Hallerde Akdeniz’in Petrol ve Diğer Maddelerle Kirlenmesinde Yapılacak Mücadele ve İş Birliğine Ait Protokol (2002)
- Karadeniz’in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi (1992)
- Karadeniz Deniz Çevresinin Kara Kökenli Kaynaklardan Kirlenmeye Karşı Korunmasına Dair Protokol (1992)
- Karadeniz Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesine Karşı Acil Durumlarda Yapılacak İş Birliğine Dair Protokol (1992)
- Karadeniz Deniz Çevresinin Boşaltmaları Nedeniyle Kirlenmesinin Önlenmesine İlişkin Protokol (1992)

- Tehlikeli Atıkların Sınırlar Ötesi Taşınımının ve Bertarafının Kontrolüne İlişkin Basel Sözleşmesi (1989)
- Tehlikeli Atıkların Sınır ötesi Taşımının ve Bertarafının Kontrolüne İlişkin Basel Sözleşmesine Getirilen Değişiklik (1995)
- Kalıcı Organik Kirleticilere İlişkin Stockholm Sözleşmesi (2001)
- Antartika Sözleşmesi Çevre Koruma Protokolü (Madrid Protokolü) (1991)
- Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi (1994)
- Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonu (1992)
- Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme (1973)
- Ozon Tabakasını İncelten Maddelere İlişkin Montreal Protokolü (1987)

Kazaların ve deniz kirliliğinin önlenmesi için uluslararası bir standart sağlamak amacıyla IMO tarafından “Gemilerin Emniyetli İşletimi ve Kirliliğin Önlenmesi için Uluslararası Emniyet Yönetim Kodu” (ISM Kodu- International Safety Management Code) kabul edilmiş ve SOLAS Bölüm IX’a değişiklik yapılarak uygulanması zorunlu hâle getirilmiştir. ISM kodunun amacı, gemilerin güvenli yönetimi ve işletimi ile kirliliğin önlenmesi için uluslararası bir standart sağlamaktır (IMO, 2023a). Türkiye 2009 yılından önce ISM kodunu etkin bir şekilde uygulamadığı için bu husus Türkiye ile AB arasında faaliyet gösteren ticari gemileri ve tankerleri olumsuz etkilemiştir (Gelgeç, 2021, s. 260). İlk olarak, karşılaşılan sorunların üstesinden gelmek ve denizyolu taşımacılığında verilen hizmetlerini iyileştirmek amacıyla Türkiye 1996 yılında bir düzenleme yapmıştır. Bu düzenleme sorunları tam olarak çözemediği için Türkiye nihayetinde 2009 yılında ISM Kodunun Uygulanmasına İlişkin Yönetmeliği çıkarmıştır (Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere Ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik, 2009). Bu yönetmeliğin önceki sorunları büyük ölçüde çözdüğü ve AB ile Türkiye arasında denizcilik bağlamında planlanan uyuma katkıda bulunduğu söylenebilir.

4.4.1 Liman devleti kontrolü

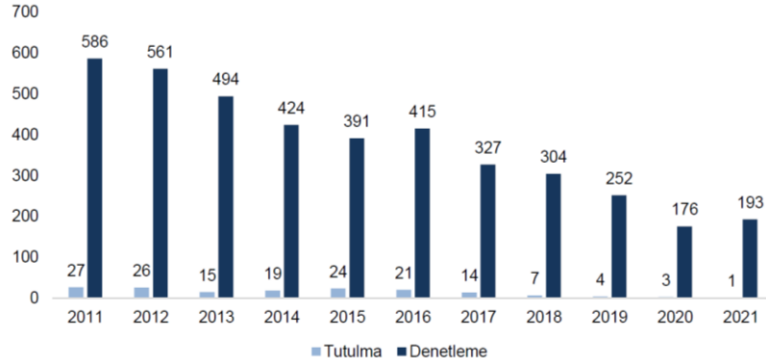
Liman Devleti Kontrolü (PSC-Port State Control), yabancı bayraklı gemilere uygulanan, standart altı gemileri tespit ederek seyir güvenliğini ve deniz çevresini korumayı amaçlayan bir denetim mekanizmasıdır. Gemilerin güvenlik standartlarının kontrolü bayrak devletinde olmasına rağmen, standart altı gemilerin tespitinde hem

bayrak devletinin hem de tanınmış kuruluşların yetersiz kalması PSC'nin ortaya çıkmasına neden olmuştur (Sevgili ve Töz, 2022, s. 105). Bununla birlikte PSC denetimi, deniz kazalarına ve deniz çevresinin kirlenmesine yönelik olarak bir kalkan görevi görmektedir. Günümüzde dünyanın büyük bir bölümünde uygulanan ve gemilerin güvenliği için son aşama olarak kabul edilen PSC'ler, bölgesel memorandumlar ve anlaşmalarla genişletilmiştir. PSC denetimlerinde standartların kontrolü, IMO ve ILO tarafından yürürlüğe konulan uluslararası sözleşmelerin gerekliliklerine göre yapılmaktadır. Gemilerin bu sözleşmelerdeki standartları karşılayamaması durumunda liman devleti kontrol görevlileri tarafından bazı eksiklikler ortaya çıkarılmakta ve tespit edilen eksikliklerin önem derecesine göre gemiler belirli bir derecede alıkonulmaya tabi tutulmaktadır (Tsou, 2018, s. 1).

Üç tarafı denizlerle çevrili ve önemli limanları sahip olan Türkiye, bir liman devleti olarak denizde güvenliğin sağlanmasında önemli bir rol oynamaktadır. Bu noktada Türkiye'de, 10.06.1946 tarihinde kabul edilen 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun uyarınca Türk limanlarında, hem Türk bayraklı hem de yabancı bayraklı ticaret gemilerinde denetimler yapıldığını ve bu gemilerin emniyet, güvenlik ve çevre standartlarının yanı sıra mürettebatın yaşam ve çalışma koşullarını karşılaması şartlarını sağlandığını belirtmek gerekmektedir. Bununla birlikte belirtilen kanun ulusal kanun olması sebebiyle sınırlı bir etkiye sahiptir (Gelgeç, 2021, s. 257).

Günümüzde Paris MoU en önemli liman devleti kontrolü olarak kabul edilmektedir. Paris MoU, Avrupa kıyı devletlerinin sularını ve Kuzey Amerika'dan Avrupa'ya kadar uzanan Kuzey Atlantik havzasını kapsamakta ve 27 üye denizcilik idaresini içermektedir. Paris MoU'nun misyonu, uyumlaştırılmış bir PSC sistemi aracılığıyla standart altı gemilerin işletilmesini ortadan kaldırmak ve gemilerin uluslararası emniyet, güvenlik, çevre, çalışma ve yaşam standartlarını karşılamasını sağlamaktır (Paris MoU, 2023). Paris MoU her yıl beyaz, gri ve siyah liste yayımlayarak üye devletlere mensup gemilerin denetimleri ve göz altıları toplamı temelinde, gemilerin performanslarına göre yıllık rapor yayımlamaktadır. 2000 yılında Türk bayraklı gemilerin kara listede yer almasına rağmen denetim ve eğitim seferberliği ile 2006 ve 2007 yıllarında Türk bayraklı gemiler önce gri listeye ve akabinde beyaz listeye yükselmiştir (Utikad, 2021, s. 118). Türkiye 2008 yılından bu yana düzenli olarak Paris MoU'nun beyaz listesinde yer almaktadır (Utikad, 2021, s. 118). Şekil 4.4'de Paris MoU kapsamında denetlenen ve tutulan gemiler gösterilmiştir. 2021 yılında Türk

bayraklı gemilerine ilişkin 193 denetleme gerçekleştirilmiş ve muhtelif sebeplerle İtalya’da 1 gemi tutulmuştur (DTO, 2022, s. 61).



Şekil 4.4 : Paris MoU kapsamında denetlenen ve tutulan gemiler.

Kaynak: DTO, 2022, s. 62.

Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler de dâhil olmak üzere ilgili belgelerin uygulanmasını ve iç hukuka dâhil edilmesini sağlamak amacıyla IMO’nun Liman Devleti Kontrolü prosedürlerine ilişkin A.1052(27) sayılı kararına uygun olarak 26.03.2006 tarihinde 26120 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği yürürlüğe girmiştir. Ulusal mevzuatını uluslararası standartlara göre güncellemekle birlikte Türkiye, gemi güvenliği, kirliliğin önlenmesi ve gemi insanların yaşam ve çalışma koşullarına ilişkin uluslararası standartların uygulanmasına ilişkin 19 Haziran 1995 tarihli ve 95/21/EC sayılı Konsey Direktifi uyarınca Liman Devleti Yönetmeliğini 2013 yılında değiştirmiştir (Liman Devleti Denetimi Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik, 2013). Ayrıca, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodunun (ISPS Kod) Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik 2007 yılında yürürlüğe girmiş ve Türkiye’nin standartlarını AB seviyesine yükseltmek için yürürlüğe giren Yönetmeliğin ilgili AB müktesebatına uygun olduğu ifade edilmiştir.

4.4.2 Gemi trafik hizmetleri ve seyir güvenliği

Gemi trafik hizmetleri (VTS- Vessel Traffic Services) denizde güvenliğe önemli ölçüde katkı sağlayan kıyı sistemleridir. Gemi trafik hizmetlerinin amacı, sistem aracılığıyla gemilerden kaynaklanan kazaların, kirliliğin veya denizdeki potansiyel tehlikeli durumların sayısının azaltılarak ya da önlenmesine yardımcı olarak seyir güvenliğini artırmak ve deniz çevresinin korunmasını sağlamaktır. VTS’nin önemi ilk olarak IMO tarafından 1968 yılında A.158 (ES.IV) sayılı Liman Danışma Sistemlerine

ilişkin tavsiye kararı ile kabul edilmiştir. Ancak teknoloji ilerledikçe ve gemi trafiğini takip eden ve izleyen ekipmanlar daha sofistike hâle geldikçe, VTS'nin kurulmasına ilişkin prosedürlerin standartlaştırılması konusunda kılavuz ilkelere ihtiyaç duyulduğu anlaşılmıştır. Sonuç olarak, 1985 yılında IMO A.578(14) sayılı kararı kabul etmiş ve Gemi Trafik Hizmetleri için Kılavuz İlkeleri yayımlamıştır. Mevcut Kılavuz İlkeler 1997 yılından günümüze organizasyonel, operasyonel ve teknolojik gelişmeler dikkate alınarak güncellenmiştir. (IMO, 2023b). Öte yandan, AB denizcilikte daha fazla iş birliği ve koordinasyon sağlamak amacıyla, Gemi Trafiği İzleme ve Bilgi Hizmetleri (VTMIS-Vessel Traffic Monitoring Information System) için kılavuz ilkeleri 2002/59/EC sayılı Direktifte kabul etmiştir ve 2014/100/EU sayılı Direktif önceki direktifleri tadil edilerek konuyla ilgili en güncel kılavuz ilkeleri içermiştir.

Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olduğu ve Çanakkale ve İstanbul Boğazları gibi önemli boğazlara sahip olduğu göz önünde bulundurulduğunda, gemi trafik hizmetleri, seyir emniyeti ve deniz çevresinin korunması oldukça önem taşımaktadır. Türkiye'de mevzuatın AB müktesebatıyla uyumlu hâle getirilmesi amacıyla, 2002/59/EC sayılı Direktife paralel olarak hazırlanan Gemi Trafik Hizmetlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik 2007 yılında yürürlüğe girmiştir (Gelgeç, 2021, s. 259). VTMIS'in sadece İzmit gibi bazı bölgelerde kullanılıyor olması ve deniz trafiğinin yoğun olduğu diğer bölgelerde henüz tam olarak uygulanmaması nedeniyle uygulamalar bir ölçüde yetersiz kalmaktadır.

4.4.3 Avrupa Yeşil Mutabakatı bağlamında Türkiye'nin denizcilik sektörüne yönelik eylem planları

İnsan faaliyetlerinin bir sonucu olarak ortaya çıkan iklim değişikliği ve küresel ısınma; biyolojik çeşitlilik, çevre, ekonomi, insan sağlığı ve refahı üzerindeki çeşitli ve kapsamlı etkileri nedeniyle dünyadaki tüm yaşam için büyük bir tehlike arz etmektedir. İklim değişikliği sorunun bir sonucu olarak dünyanın çevresel felaketlerle karşı karşıya olması sebebiyle AB, sürdürülebilir bir yeşil dönüşüme ilham vermeyi amaçlamaktadır (Şahin ve diğ, 2021, s. 41).

Küresel anlamda iklim değişikliği ile mücadeleyi yöneten uluslararası bir çevre anlaşması olan “BM İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi” 1994 yılında yürürlüğe girmiştir. Sözleşme, AB'nin tüm üye ülkeleri de dâhil olmak üzere 197 ülke tarafından onaylanmıştır. Anlaşmanın temel amacı, insanların iklim sistemine yönelik tehlikeli

müdahalesini önlemek ve atmosferdeki sera gazı konsantrasyonlarının sabit seviyede tutulmasını sağlamaktır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2023b). BM İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi ile eş zamanlı olarak imzalanan bir diğer uluslararası çevre anlaşması ise Kyoto Protokolü'dür. Kyoto Protokolü, AB'nin de içinde bulunduğu sanayileşmiş ülkeleri ve geçiş ekonomileri, sera gazı emisyonları üzerinde mutabık kalınan hedefler doğrultusunda sınırlama ve azaltma taahhüdünde bulunarak BM İklim Değişikliği ve Çerçeve Sözleşmesini işlevsel hâle getirmektedir (UNCC, 2023a). Bununla birlikte 2016 yılında yürürlüğe giren “evrensel ve yasal olarak bağlayıcı küresel iklim anlaşması” olarak tanımlanan son uluslararası çevre anlaşması Paris Anlaşması'dır. Paris Anlaşması'nın temel amacı, küresel sıcaklık artışını sanayi öncesi seviyelerin 2 santigrat derece altında tutarak iklim değişikliği tehdidine karşı küresel tepkiyi güçlendirmek ve sıcaklık artışını 1.5 santigrat derece ile daha da sınırlama çabalarını sürdürmektir. Ayrıca anlaşma, ülkelerin iklim değişikliğinin etkileriyle başa çıkma kabiliyetlerini arttırmayı ve finansman akışlarını düşük sera gazı emisyonları ve iklime dirençli bir yolla tutarlı hâle getirmeyi amaçlamaktadır. Bu iddialı hedeflere ulaşmak için, finansal kaynakların uygun şekilde harekete geçirilmesi ve sağlanması, yeni bir teknoloji çerçevesi ve gelişmiş kapasite oluşturma devreye sokulacak, böylece gelişmekte olan ülkelerin ve en kırılgan ülkelerin kendi ulusal hedefleri doğrultusunda hareket etmeleri desteklenecektir (UNCC, 2023b). AB, 2030 iklim ve enerji çerçevesi doğrultusunda, sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik Paris Anlaşması'nın gerçekleştirilmesine yönelik uluslararası çabalara öncülük etmiştir (Şahin ve diğ, 2021, s. 42).

AB'nin iklim değişikliği ile mücadele konusunda getirdiği düzenlemeler, teşvikler ve bu konuda atmak istediği adımlar, Paris Anlaşması sonrasında da devam etmektedir. AB'nin bu konudaki hassasiyeti Avrupa Yeşil Mutabakatında daha detaylı olarak görülmektedir. Avrupa Yeşil Mutabakatı sadece belirli sektörlerle sınırlı tutulmamış, iklim değişikliğini etkileyebilecek ürünlerin tedarikinden evlerdeki enerji tüketimine ve hatta tarım politikalarına kadar bu hassasiyeti yansıtmıştır. (Şahin ve diğ, 2021, s. 42). Avrupa Yeşil Mutabakatı'nın ana hedefi karbon nötr bir Avrupa olarak tanımlanmaktadır ve amaç daha önce de belirtildiği gibi 2050 yılına kadar Avrupa genelinde sıfır sera gazı emisyonuna ulaşmaktır.

Avrupa Yeşil Mutabakatı, ekonomik sektörlerin tümünü etkilemekle birlikte en önemli etkilerinden biri ulaştırma sektörü üzerinde olmuştur (Yıldırım Keser ve Ceyhun, 2023,

s. 55). Avrupa Yeşil Mutabakatı, sürdürülebilir ve akıllı ulaştırma sistemlerine geçişin hızlandırılmasına önem atfetmiştir ve bu hususta ulaştırma alanına ait aşağıda belirtilen birtakım eylem planları oluşturulmuştur (European Commission, 2019a, s. 10-11):

- Ulaştırmada uygun fiyatlı, erişilebilir, sağlıklı ve temiz alternatiflerin geliştirilerek sürdürülebilir ulaşımın sağlanması,
- Multimodal taşımacılığın güçlü bir şekilde desteklenmesi,
- Ulaştırmada akıllı trafik yönetim sistemlerinin geliştirilerek trafik sıkışıklığının ve çevre kirliliğinin azaltılması,
- Avrupa emisyon ticaretinin denizcilik sektörünü de kapsayacak şekilde genişletilmesinin sağlanması,
- Sıfır emisyon hedefine paralel olarak denizyolu taşımacılığında çevreyi en çok kirleten gemilerin AB limanlarına erişimini düzenlemek ve yanaşan gemilere kıyıda elektrik kullanma zorunluluğu getirmek de dâhil olmak üzere harekete geçilmesi.

İklim değişikliğinin etkileri, doğası itibariyle tek bir kıtaya indirgenememekte ve bu krizle küresel ölçekte mücadele edilmesi gerekmektedir. Bu hususta, Avrupa Yeşil Mutabakatı, hem politika yapıcılar hem uluslararası örgütler hem de tüm paydaş ülkelerce önemsenmekte ve desteklenmektedir. Türkiye de Mutabakatı destekleyen ülkeler arasında yer almaktadır. AB, Türkiye'nin uzun vadeli hedefi olmakla birlikte Türkiye'nin ticari ilişkilerinin çoğunun AB ülkeleriyle gerçekleşmesi sebebiyle Türkiye'nin Avrupa Yeşil Mutabakatı'na hazırlık sürecindeki kararlılığını ortaya koyması hem Türkiye hem de AB için önem arz etmektedir (Türker ve Aydın, 2022, s. 3). Bu hususta Türkiye, 4 Şubat 2020 tarihinde çeşitli bakanlıkların iştirakiyle bir çalışma grubu oluşturarak özel sektörün de katılımını içeren sektörel toplantılar gerçekleştirmiştir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2021, s. 7). Bu görüşmeler sonucunda, Türkiye'nin iklim değişikliği ile mücadelesi ve olası her sonuca uyum sağlayacak bir strateji geliştirmesi öncelikli hedef haline gelerek T.C. Ticaret Bakanlığı tarafından 2021 yılında Yeşil Mutabakat Eylem Planı yayımlanmıştır. Eylem planında 9 adet ana başlık altında toplamda 32 hedef ve 81 eylem yer almaktadır. Eylem planının ana başlıkları; sınırda karbon düzenlemeleri, yeşil ve döngüsel bir ekonomi, yeşil finansman, temiz ekonomik ve güvenli enerji arzı, sürdürülebilir tarım, sürdürülebilir akıllı ulaşım, iklim değişikliği ile mücadele, diplomasi ve Avrupa Yeşil Mutabakatı

bilgilendirme ve bilinçlendirme faaliyetlerinden oluşmaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2021, s. 9). Çizelge 4.15’te Türkiye’nin sürdürülebilir akıllı ulaştırma konusundaki Avrupa Yeşil Mutabakatı Eylem Planı’nda yer alan maddeler (2021) ve Avrupa Yeşil Mutabakatı Faaliyet Raporu’nda aksiyon alınan maddeler karşılaştırmalı olarak (2022) gösterilmiştir. Çizelgede görüldüğü üzere Türkiye, Avrupa Yeşil Mutabakatında yer alan her madde için alternatif bir çalışma planı üretmiştir.

Çizelge 4.15 : Türkiye’nin Avrupa Yeşil Mutabakatı’na yönelik eylem planı ve alınan aksiyonlar.

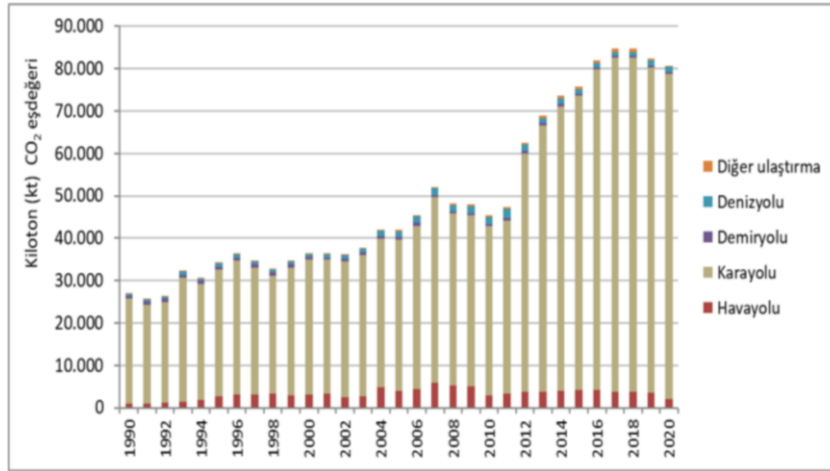
Yeşil Mutabakat Eylem Planı 2021	Yeşil Mutabakat Yıllık Faaliyet Raporu 2022
Taşıma modlarının dengeli büyümesini desteklemek için Kombine Taşımacılık ve Lojistik Merkez Yönergelerinin yürürlüğe konması	Kombine Taşımacılık Yönetmeliği 27 Mayıs 2022 tarihinde Resmi Gazete’de yayımlanmıştır. 09.08.2022 tarih ve 31918 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan düzenleme ile “Karayoluyla Taşınan Yüklerin Denizyoluna Aktarılmasının Desteklenmesi” sağlanmıştır.
Türkiye ile AB arasındaki demiryolu altyapısının geliştirilmesi için çalışmalar yapmak	Ulaşımında demiryolu kullanımının artırılmasına yönelik çalışmalar kapsamında, Çerkezköy-Kapıkule demiryolu hattının tamamlanması hedeflenmektedir. Yapımı devam eden söz konusu demiryolu hattı projesinde fiziki ilerleme %60’a ulaşmıştır.
Yeşil Liman Sertifika Programı hakkında farkındalığı artırmak için bilgilendirici programlar hazırlamak	“Kıyı Tesislerine Yeşil Liman Sertifikası Düzenlenmesi Hakkında Yönetmelik” taslağının hazırlanma süreci devam etmektedir. Bu yönetmelik ile çevre dostu, iş sağlığı ve güvenliğine önem veren limanlar inşa etmenin yasal zemini oluşturulacaktır.
Akdeniz bölgesini SECA’ya (Kükürt Emisyon Kontrol Alanı) dönüştürme çabalarına uyum sağlamak için çalışmalarda bulunmak	01.01.2020 tarihinden itibaren gemilerde kullanılan yakıtlardaki kükürt içeriği %0,5 ile sınırlandırılmıştır. SECA bölgelerinde çalışan gemilerde ise yakıtlardaki kükürt sınırı %0,1 olarak uygulanmaktadır.
Yeşil denizcilik desteklemek ve denizcilikle ilgili kirlilikleri azaltmak için çalışmak	Uluslararası sefer yapan Türk donatan/armatör sahipli gemiler ile Akdeniz’in muhtemel SECA ilanına Marmara Denizi ve Türk Boğazları’nın da dâhil edilmesi olasılığı da düşünüldüğünde, kabotaj hattında çalışan gemilerin kullandığı yakıt tiplerine ve kükürt içeriklerine ilişkin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yapılan gerekli veri çalışmaları takip edilmektedir.
Elektrikli araç ve şarj altyapısını geliştirmek için strateji ve planların hazırlanması	“Hurdaya Ayrılan Türk Bayraklı Gemilerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Teşvikine Dair Yönetmelik” 28.04.2021 tarih ve 31468 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanmıştır. İlgili düzenleme uyarınca, hurdaya ayrılacak gemi için verilecek teşvik tutarı, geminin boş ağırlığı ile güncel hurda fiyatının çarpılması suretiyle tespit edilmektedir. Bu teşvik tutarı, yeni inşa edilecek geminin LNG ve hibrit sistemler de dâhil olmak üzere alternatif çevre dostu bir enerji kaynağı kullanılması halinde ise iki buçuk katı olarak tespit edilmektedir.
	Şehir içi ve şehirlerarası yollarda şarj istasyonlarının konumlandırılmasına yönelik ön çalışma ve planlama faaliyetlerinin yürütülmesi ve bu alanda önerilerin geliştirilmesi kapsamında, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca “Elektrikli Araç Şarj İstasyonlarının Yer Seçiminin Belirlenmesi ve Simülasyon Programının Oluşturulması İşi” projesine başlanılmış olup, Temmuz ayına kadar tamamlanması beklenmektedir.

Çizelge 4.15 (devam) : Türkiye'nin Avrupa Yeşil Mutabakatı'na yönelik eylem planı ve alınan aksiyonlar.

Yeşil Mutabakat Eylem Planı 2021	Yeşil Mutabakat Yıllık Faaliyet Raporu 2022
2020-2030 Eylem Planı ve Ulusal Akıllı Hareketlilik Strateji Belgesi'nde belirtilen "Araç Filosu Eyleminde Elektrikli Araç ve Toplu Taşımanın Teşvik Edilmesi"nin etkin bir şekilde uygulanmasının izlenmesi	Elektrikli araçlara elektrik enerjisi temininin sağlandığı şarj ünitesi ve istasyonlarının kurulması, şarj ağı ve şarj ağına bağlı şarj istasyonlarının işletilmesi ile şarj hizmetinin sunulmasına ilişkin usul ve esasları belirleyen "Şarj Hizmeti Yönetmeliği" 2.4.2022 tarihli ve 31797 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.
IPA fonlarının kentsel ulaşım projelerini inşa etmek için kullanılması	Ufuk Avrupa programı kapsamında sürdürülebilir ve akıllı ulaşım alanında, yük ve yolcular için çok modlu ve sürdürülebilir ulaşım sistemleri sağlanması adına, kentsel, kent içi (bölgesel) ve uzun mesafeli yük taşımacılığının dış maliyetlerini azaltacak projeler desteklenmektedir.

Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığı, 2021, s. 34 ve T.C. Ticaret Bakanlığı, 2022, s. 63-68.

Sürdürülebilir akıllı ulaşım sistemleri kapsamında en önemli husus sera gazı salınımlarını minimuma indirmektir. Denizyolu taşımacılığı, düşük karbondioksit emisyonu ile sonuçlanan ve çevreci yaklaşımda demiryolu taşımacılığından sonra gelen en verimli taşıma şeklidir. Şekil 4.5'te Türkiye'nin ulaştırma türüne göre sera gazı emisyonları gösterilmiştir.



Şekil 4.5 : Ulaştırma türüne göre sera gazı emisyonu.

Kaynak: Çevre, İklim ve Şehircilik Bakanlığı, 2023b.

2020 yılı TÜİK sera gazı emisyon envanteri verilerine göre, Türkiye'nin toplam sera gazı emisyonu karbondioksit eşdeğeri olarak 523,9 milyon tondur. 2017 yılında ulaştırma sektörü 84.659 kiloton karbondioksit emisyonu oluştururken bu miktar 2020 yılında 80.680 kiloton karbondioksit emisyonu olarak kaydedilmiştir (T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2023b). Çizelge 4.16'da Türkiye'nin ulaştırma türüne göre sera gazı emisyonu (kiloton karbondioksit eşdeğeri) gösterilmiştir. 1990 yılında ulaştırma kaynaklı emisyonların toplam sera gazı

emisyonlarındaki payı %12,8 iken 2019 yılında bu rakam %15,3 olmuştur. 2020 yılında ise ulaştırma kaynaklı karbondioksit emisyonunun büyük çoğunluğunu %94,9 oran ile karayolu taşımacılığı oluşturmaktadır. Karayolunu, % 2,7 ile havayolu, %1,6 ile denizyolu, %0,4 ile demiryolu ve son olarak %0,4'lük oran ile diğer ulaştırma türleri izlemektedir (T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2023b).

Çizelge 4.16 : Ulaştırma türüne göre sera gazı emisyonu.

Yıllar	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020
Havayolu	923	2.775	3.099	4.089	2.862	4.205	3.688	3.509	2.164
Karayolu	24.777	29.760	31.850	35.532	39.941	69.309	78.907	76.720	76.601
Demiryolu	721	768	713	757	517	480	435	400	323
Denizyolu	509	726	623	1.299	1.682	1.147	931	1.217	1.264
Diğer ulaştırma	39	83	180	364	390	656	657	581	328
Toplam	26.969	34.113	36.465	42.041	45.392	75.798	84.617	82.428	80.680

Kaynak: T.C. Çevre, İklim ve Şehircilik Bakanlığı, 2023b.

Karayolu taşımacılığına kıyasla yakıt açısından iki ila dört kat daha verimli olan denizyolu taşımacılığı, havayolu taşımacılığının ise onda birinden daha az emisyonu neden olmaktadır (ECSA, 2020, s. 4). Yüklerin karayolu ve havayolundan denizyolu taşımacılığına kaydırılması karbondioksit emisyonlarını kendiliğinden azaltacaktır. Bu hususta modlar arası geçişin teşvikine ve modlar arasında dengeli büyümenin sağlanmasına yönelik tedbirler Avrupa Yeşil Mutabakat Eylem Planı 2021'de yer almaktadır.

Türkiye'de ulaştırma sektörü, rafine petrol ürünleri en yoğun kullanan sektörlerden biridir. Önümüzdeki yıllarda, Türkiye'nin enerji kullanımında yenilenebilir kaynakların payını artırarak, enerji verimliliğini sağlayarak, sıfır emisyonlu araçların yaygınlaşmasını hızlandırarak, demiryolu veya kombine taşımacılık gibi düşük karbonlu ulaşım tekniklerini geliştirerek karbon üreten ulaştırma sektörünün dönüştürülmesi beklenmektedir. Kara kökenli kirleticilerin yanı sıra denizyolu taşımacılığından kaynaklanan kirliliğin önlenmesi, olası kazalara karşı hazırlıklı olunması, müdahale edilmesi ve zararların tazmin edilmesi için çalışmalar devam etmektedir (Aşıcı ve Acar, 2022, s. 61).

Avrupa Komisyonu'nun yeşil, akıllı ve uygun fiyatlı mobilite ile ilgili taahhütlerinden biri, mobilitayı herkes için adil ve hakkaniyetli hâle getirmektir. Türkiye'nin bu hedefin yanı sıra tüm modlarda ulaşım emniyeti ve güvenliğini sağlama hedefine de uyum sağlaması gerekmektedir. Türkiye'nin Avrupa Yeşil Mutabakatı Eylem Planı'nda belirttiği Sürdürülebilir Akıllı Hareketlilik temasına ilişkin eylemlerden dördünde EMSA, EASA (Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı) ve ERA aracılığıyla bir

iş birliği mümkün olabilir. Yeşil liman sertifikasyonu ve yeşil denizciliğin desteklenmesi ve denizcilikle ilgili kirliliğin azaltılması konularında Türkiye, EMSA aracılığıyla AB ile de ilişkilerini geliştirmelidir. AB'nin iklim değişikliği ve yeşil dönüşüm konusundaki tecrübeleri Türkiye için iyi bir örnek teşkil etmekte birlikte uyum çalışmalarına yönelik atılacak adımlar hem AB'nin hem de Türkiye'nin lehinedir (Aşıcı ve Acar, 2022, s. 61).

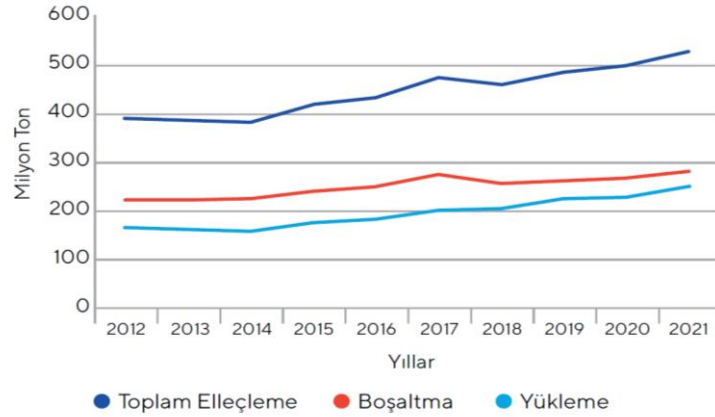
Türkiye'nin Yeşil Mutabakat'a uyum sürecinde, Avrupa'da olduğu gibi Türk şirketlerine yönelik bir teşvik mekanizmasının kurulması, devletin de desteğiyle dönüşümü daha hızlı ve başarılı kılacaktır. Türkiye'nin AB ile iş birliğini sürdürebilmesi için ulaştırma sektöründeki düzenlemeleri daha iyi anlaması, gelişmeleri takip etmesi ve Yeşil Mutabakat kapsamında belirlenen standartlara uyum için hızlı adımlar atma becerisini geliştirmesi gerekecektir (Cura ve Demir, 2022, s. 837). Avrupa Yeşil Mutabakatına uyumun başarılı bir şekilde gerçekleşmesi, ekonomi ve ulaşımın yeşil dönüşümünün sağlanması kamu, özel sektör ve sivil toplum kuruluşları ile üniversitelerin birlikte hareket etmesini zorunlu kılmaktadır.

4.5 Türkiye'de Denizyolu Taşımacılığında Limanların Rolü

Denizyolu taşımacılığı ve limanlar, Türkiye'yi dünya ekonomisine bağlayan lojistik zincirlerin temel bileşenleridir. Ekonominin can damarı olan denizyolu taşımacılığı, 206 adet kıyı tesisi ve limanı ile Türkiye için özel bir öneme sahiptir (Türklim, 2022, s. 10). Türkiye'deki limanların rolü, ülke genelinde ulaşım modlarının entegrasyonunun yanı sıra bölgesel ve uluslararası transit koridorların doğudan batıya ve kuzeyden güneye bağlanmasında giderek daha önemli hâle gelmektedir. Denizyolu taşımacılığının gelişmesi büyük ölçüde liman altyapı sistemlerinin geliştirilmesi, yük operasyon süreçlerinde dijital sistemlerden yararlanılması, limanlar üzerindeki idari yükün hafifletilmesi gibi sistemlerin entegre bir şekilde bir arada çalışabilme kabiliyetine bağlıdır. Türkiye, limanlarda hizmet ve kalitenin artırılmasına yönelik kabul ettiği stratejilerle, limanlarının uluslararası standartlara sahip olması konusunda çalışmalarda bulunmaktadır.

Türkiye limanlarında 2011 yılında 363,3 milyon ton yük elleçlenirken 2021 yılında bu oran yaklaşık %51 artarak 526,3 milyon tona yükselmiştir (Utikad, 2021, s. 119). Şekil 4.6'da 2012-2021 yılları arasında limanlarımızda elleçlenen yük miktarı gösterilmiştir. 2012 yılında yüklenen yük miktarı 387,4 milyon ton 2020 yılında 496,6 milyon ton ve

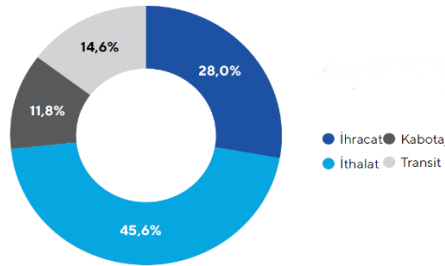
2021 yılında bir önceki yıla kıyasla elleçlenen yük miktarı %5,9'luk bir artış kaydederek 526,3 milyon tona erişmiştir.



Şekil 4.6 : Türkiye limarında elleçlenen yük miktarı (2012-2021).

Kaynak: Türklm, 2022, s. 73.

Şekil 4.7’de 2021 yılında limanlarımızda elleçlenen yük rejimleri gösterilmiştir. Yüklerin %45,6’sını ihracat yükleri, %28’ini ise ithalat yükleri oluşturmaktadır. Transit yükler %14,6 kabotaj yükleri ise %11,8’lik bir paya sahiptir.



Şekil 4.7 : Türkiye limanlarında elleçlenen yük rejimleri (2021).

Kaynak: Türklm, 2022, s. 73.

Çizelge 4.17’de limanlarımıza uğrayan gemi sayıları gösterilmiştir. 2020 yılında 48.821 adet gemi uğrağına sahip olan Türkiye limanlarına 2021 yılında 51.199 adet gemi uğramıştır. Bir önceki yıla oranla bu rakam %4,9’luk bir artış kaydetmiştir. Yabancı bayraklı gemi sayısı bir önceki yıla kıyasla %7,4 artmış, Türk bayraklı gemi sayısında ise %0,7 azalma kaydedilmiştir (DTO, 2022, s. 187).

Çizelge 4.17 : Türkiye limanlarına uğrayan gemi sayısı.

Aylar	2019			2020			2021		
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam
Ocak	1.251	2.574	3.825	1.388	2.913	4.301	1.212	2.796	4.008
Şubat	1.214	2.300	3.514	1.323	2.613	3.936	1.097	2.713	3.810
Mart	1.550	2.834	4.384	1.319	2.679	3.998	1.182	3.022	4.204
Nisan	1.659	2.854	4.513	1.028	2.571	3.599	1.274	3.108	4.382

Çizelge 4.17 (devam) : Türkiye limanlarına uğrayan gemi sayısı.

Aylar	2019			2020			2021		
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam
Mayıs	1.882	2.996	4.878	1.058	2.559	3.617	1.354	3.005	4.359
Haziran	2.003	2.754	4.757	1.216	2.707	3.923	1.340	3.015	4.355
Temmuz	2.154	3.090	5.244	1.273	2.802	4.075	1.291	2.913	4.204
Ağustos	2.279	2.973	5.252	1.299	2.810	4.109	1.418	3.205	4.623
Eylül	2.120	2.994	5.114	1.329	2.865	4.194	1.274	3.137	4.411
Ekim	1.866	3.261	5.127	1.416	3.092	4.508	1.244	3.114	4.358
Kasım	1.575	2.804	4.379	1.252	2.916	4.168	1.244	3.001	4.245
Aralık	1.438	2.877	4.315	1.321	3.072	4.393	1.190	3.050	4.240
Genel Toplam	20.991	34.311	55.302	15.222	33.599	48.821	15.120	36.079	51.199

Kaynak: DTO, 2022, s. 187.

Türkiye’de en fazla yük elleçleyen ilk 10 liman başkanlığı çizelge 4.18’de gösterilmiştir. 2012- 2021 yılları arasında en fazla elleçleme Kocaeli Liman Başkanlığı tarafından gerçekleştirilmiştir. 2021 yılında 81,3 milyon ton elleçleyen Kocaeli Liman Başkanlığını sırasıyla Aliğa (73,8 milyon ton) ve İskenderun Liman Başkanlığı (67,8 milyon ton) takip etmiştir.

Çizelge 4.18 : Türkiye’de en fazla yük elleçleyen ilk 10 liman başkanlığı.

Yıl	Kocaeli	Aliğa	İskenderun	Botaş	Mersin	Tekirdağ	Ambarlı	Gemlik	Karabiga	Samsun
2012	61.458.478	43.167.047	28.719.919	61.225.832	30.746.922	19.758.745	39.544.364	13.712.317	8.908.287	8.910.426
2013	61.088.671	40.014.873	31.242.252	56.085.928	32.325.970	16.124.897	40.797.116	12.465.179	9.955.720	9.552.213
2014	58.974.258	42.365.293	32.060.038	57.020.138	32.224.729	12.529.022	41.456.750	12.628.009	10.436.953	9.358.634
2015	64.628.031	48.794.379	36.134.784	78.093.461	31.996.360	14.979.216	36.177.123	12.747.057	9.172.815	9.776.562
2016	66.406.649	50.540.449	40.188.126	78.453.904	31.683.808	20.788.187	33.004.197	13.272.808	11.076.946	10.003.832
2017	73.234.029	55.635.041	55.521.237	70.916.515	33.846.812	24.253.367	36.353.157	14.496.108	13.176.830	12.325.083
2018	73.139.021	53.985.243	57.715.999	60.730.436	33.040.533	25.816.303	35.168.246	14.296.862	14.871.125	11.847.538
2019	72.196.415	65.799.062	62.167.713	66.945.044	36.373.703	29.933.977	34.649.484	13.908.352	12.969.988	11.150.996
2020	76.517.625	68.946.001	60.969.236	66.843.001	37.752.433	32.256.310	31.895.334	14.291.871	13.929.610	12.995.840
2021	81.335.143	73.889.877	67.811.510	63.214.963	39.741.689	38.794.803	31.977.337	15.981.389	13.930.709	13.177.075

Kaynak: Türklm, 2023a.

Limanlarımızdaki konteyner elleçlemesinin %39,5’i ihracat, %40,3’ü ithalat, %5,3’ü kabotaj ve %14,8’i transit olarak gerçekleşmiştir. Çizelge 4.19’da 2017-2021 yılları arasında limanlarımızda yapılan konteyner elleçlemeleri ton bazında gösterilmiştir. Limanlarımızda elleçlenen yük miktarı 2020 yılına kıyasla %11,4 artış göstermiştir (DTO, 2022, s. 192).

Çizelge 4.19 : Türkiye limanlarında gerçekleşen konteyner elleçlemeleri.

Taşıma Cinsi	2017	2018	2019	2020	2021
İhracat	3.866.874	4.160.124	4.594.647	5.904.017	6.233.481
İthalat	3.975.205	4.259.029	4.540.201	5.722.633	6.357.989
Kabotaj	935.521	935.661	753.267	731.352	831.986
Transit	1.232.937	1.489.184	1.703.722	1.796.601	2.337.843
Genel Toplam	10.010.537	10.843.998	11.591.837	14.154.603	15.761.299

Kaynak: DTO, 2022, s. 192.

Ülkemizde en fazla konteyner elleçleyen ilk 10 liman başkanlığı teu bazında çizelge 4.20’de gösterilmiştir. 2021 yılında TEU bazında Ambarlı limanı 2 milyon 942 bin teu elleçleyerek birinci sırada yer almıştır. Ambarlı limanını sırasıyla Mersin Liman Başkanlığı (2 milyon 106 bin TEU) ve Kocaeli Liman Başkanlığı (1 milyon 812 bin TEU) takip etmiştir.

Çizelge 4.20 : Türkiye’de en fazla konteyner elleçleyen ilk 10 liman başkanlığı.

	Ambarlı	Mersin	Kocaeli	Tekirdağ	Aliğa	Gemlik	İskenderun	İzmir	Antalya	Samsun
2012	3.023.960	1.250.873	630.153	1.627	413.573	686.245	83.207	695.799	179.351	27.303
2013	3.318.129	1.367.134	807.756	1.602	466.010	669.305	148.017	683.608	216.221	33.362
2014	3.444.926	1.483.945	899.104	784	536.517	708.365	185.359	678.756	188.932	48.443
2015	3.061.501	1.428.300	988.906	129.259	580.251	685.605	228.297	649.567	178.389	54.987
2016	2.780.168	1.406.400	1.143.007	680.270	641.844	693.163	375.033	679.905	172.064	52.106
2017	3.122.504	1.553.841	1.315.991	936.481	794.342	799.122	448.082	637.902	199.892	65.927
2018	3.169.535	1.662.361	1.597.621	1.084.196	944.705	854.698	512.299	610.908	190.840	69.235
2019	3.104.883	1.854.312	1.715.194	1.413.961	1.132.480	861.657	680.120	541.679	150.678	67.426
2020	2.887.807	1.948.695	1.800.642	1.444.035	1.275.520	843.119	710.587	436.385	109.408	106.281
2021	2.942.549	2.106.936	1.967.945	1.812.024	1.389.367	911.611	678.459	516.375	116.954	100.881

Kaynak : Türklm, 2023a.

Türkiye’nin mevcut liman politikası, 618 sayılı Limanlar Kanunu, 815 sayılı Kabotaj Kanunu, 362 sayılı Kıyı Kanunu ve 4046 sayılı Özelleştirme Kanunu gibi temel ilgili kanunlar tarafından şekillendirilmiş ve oluşturulmuştur (Oral ve diğ, 2007, s. 172). Bu yasal çerçevede, ulusal taşımacılık sisteminin başlangıç noktası olan limanlar, Türkiye’nin ekonomik, sosyal ve ticari yapısı üzerinde önemli ölçüde etkili olmakla birlikte uluslararası pazarlara ulaşma hedefinde denizyolu taşımacılığı için kilit bir rol üstlenmektedir (Çetin ve Çaylan, 2012, s. 30). Türkiye’nin ana ulaşım ve enerji koridorlarının, kuzey-güney ve doğu-batı eksenlerinin kesişiminde yer alan jeostratejik konumu, kara ile bağlantısı olan ülkelerden oluşan bir hinterlanda hizmet etmesi ve birçok doğal liman lokasyonunun varlığı Türkiye limanları için başlıca fırsatlar olarak ifade edilebilir. Türkiye’deki yabancı yatırımlardaki artışın etkisiyle özel sektör liman yatırımlarındaki ivme, ekonomideki gelişmeler ve Türkiye ekonomisinin, sanayisinin ve ticaretinin dinamizmi limancılık sektörü için fırsatlar yaratmaktadır (Çetin ve Çaylan, 2012, s. 39). Türk limanlarının zayıf yönleri incelendiğinde, kamu ve özel limanların altyapı sorunları ve demiryolu bağlantılarının olmaması, çoğu özel limanın kurumsal bir yapıya sahip olmaması, liman ekipmanlarındaki düşük verimlilik seviyeleri ve limanlarda çalışan işgücü sayısının yetersiz olması gösterilebilir. Bu hususta 11. Kalkınma Raporu (2018-2023) Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu’nda belirtildiği üzere Türkiye limancılık konusunda eksikliklerini tespit etmiştir. Limancılık sektörünün 2023 yılı hedef ve politikaları

arasında aşağıdaki maddeler yer almaktadır (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2018, s. 61-64).

- Liman yatırım kararlarındaki dağınıklık giderilerek Türk limancılık dinamiklerine özel bir yönetim modeli geliştirilmelidir.
- Limanlarda elleçlenen toplam yük miktarı 600 milyon tona ulaşmalıdır. Toplam konteyner miktarı 15 milyon TEU'ya toplam transit konteyner miktarı ise 5 milyon TEU'ya ulaşmalıdır.
- Limanlar, dış ticaretimizde önemli bir role sahip olan ihracat ve ithalat yüklerinin elleçlenmesine elverişli nitelikte geliştirilmeli ve kapasiteleri artırılmalıdır.
- Limanlardaki altyapı ve üstyapı sorunları çözülerek limanlardaki ekipmanlar modernize edilmelidir.
- Limanlardaki çevresel şartlar ve iş güvenliği koşulları iyileştirilmelidir.
- Sürdürülebilirlik kapsamında liman tesisleri çevreye duyarlı hâle getirilerek Yeşil Limanların sayısı artırılmalıdır.

Türkiye’de 2021 yılı itibarıyla 71 Liman Başkanlığına bağlı olarak denizyolu ticaretine hizmet eden 206 adet kıyı bulunmaktadır. Bu tesisler genellikle şehir merkezlerinde veya yakınlarında yer alması sebebiyle gemi ve liman operasyonlarından kaynaklanan kirlilik birincil olarak kentsel yaşamı olumsuz etkilemekte ve ekosisteme zarar vermektedir (Türklım, 2022, s. 10). Lojistik ve taşımacılığın çevresel etkilerinin fark edilmesiyle birlikte, limanlar çevresel stratejiler geliştirmeye ve sosyal sorumluluk faaliyetlerini desteklemeye yönelmişlerdir. Bu hususta Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 2014 yılında “Yeşil Liman” projesini başlatmıştır. Yeşil Liman kavramı, liman faaliyetlerine, operasyonlarına ve yönetimine çevre dostu yöntemleri entegre etmektir (Yorulmaz ve Patruna, 2022, s. 151). Yeşil limanlar, çevre kirliliğini ve ekolojik hasarı önlemenin, limanların su kaynaklarını ve doğal çevresini korumanın etkili bir yolunu oluşturdukları için gelecekte liman gelişiminin öncüsü olacaktır. Özellikle gemicilik ve seyrüsefer nedeniyle kirlilik risklerine ve tehlikelere daha fazla maruz kalan liman alanlarında ve denizde çevrenin korunmasını teşvik eden bir çevre mevzuatı oluşturmak ve politikalar önermek önem taşımaktadır (Anastasopoulos ve diğ, 2011, s. 1-2).

Türkiye’de Yeşil Liman projesinin amacı, Türk limanlarını çevre dostu limanlar olmaya teşvik etmektir. Bu akreditasyonu elde edebilmek için limanın Yeşil Liman Sertifikası talep etmeden önce bazı sorumlulukları yerine getirmesi gerekmektedir.

Bunlar; su kalitesini iyileştirmek, hava kirliliğini azaltmak, operasyonel kirliliği azaltmak, yenilenebilir enerji tesis etmek, atık yönetimini yönetmek ve çalışma koşullarını iyileştirmektir. Son dönemlerde Avrupa Yeşil Mutabakatı ile yeniden önem kazanan Yeşil Liman kavramı, Türkiye'nin 2021 yılı Eylem Planında da yer almakta ve Yeşil Liman Sertifika Programı hakkındaki taslak çalışmaları ile süreç devam etmektedir. Türkiye'de mevcut durumda Altıntel Limanı, Hopaport, Limaş Limanı, Limak İskenderun, Marport, Asyaport, Aksa Limanı, Bodrum Kruvaziyer Limanı, Borusan Limanı, Ege Port, Eyaport, Kumport, Petkim ve Solventaş Limanı Yeşil Liman sertifikasına sahiptir (Türklım, 2023b). Özellikle Asyaport Limanı, EcoPort statüsünü kazanarak Avrupa Limanları Organizasyonu (European Sea Ports Organisation-ESPO) tarafından Avrupa'nın en itibarlı Çevre Yönetim Sistemi Sertifikasını alan ilk Türk liman işletmesi olmuştur (Asyaport, 2023). Bununla birlikte Limanda karbon emisyonlarının azaltılması ve doğal kaynakların kullanımı için güneş panelleri, sıvı doğal gaz ile çalışan kamyonlar kullanılmaktadır. Aynı zamanda liman operasyonları esnasında çevreye zarar vermemek adına tüm vinçler elektrik enerjisi ile çalışmaktadır. Liman içinde kullanılan kamyonlarda dizel yakıt yerine likit doğal gaz kullanılarak yıllık 1.230 ton karbon salınımının önüne geçilmiştir (Asyaport, 2023).

Limancılık konusunda bir diğer önemli husus dijitalleşmedir. Küreselleşmenin hızla ilerlemesi ve yenilikçi teknolojilerin artan mevcudiyeti, pazar gereksinimlerinin hızla değişmesine neden olmaktadır. Tedarik zincirinin önemli bir halkası olan denizyolu taşımacılığı da bu değişimden etkilenmektedir. Dijitalleşme, denizyolu taşımacılığı zincirlerini daha verimli, esnek ve çevik hâle getirme konusunda büyük bir potansiyele sahiptir ve bu da limanların küreselleşme, demografik değişim ve kentleşmenin getirdiği zorlukların üstesinden gelmesine olanak sağlamaktadır (Özkanlı ve Denizhan, 2020, s. 360). Avrupa'nın en büyük limanlarından biri olan Hamburg Limanı dijitalleşme konusunda iyi bir örnek teşkil etmektedir. Akıllı Liman uygulamaları için araştırma ve yatırımlar yapan Hamburg Liman İdaresi bilgi, analiz ve tahmin tekniklerinin yanı sıra sensör teknolojisi ile de verimliliğini artırmaktadır. Hamburg Liman İdaresi tarafından sunulan akıllı çözümlerden bazıları gerçek zamanlı navigasyon, akıllı demiryolu noktası, akıllı bakım ve sanal depodur (HPA, 2023). Gerçek zamanlı navigasyon uygulaması farklı hizmetleri ve işlevleri bir araya getirerek limandaki trafiği daha verimli hâle getirmeyi ve böylece limandaki müşterilere ve ortaklara kişiselleştirilmiş bir navigasyon sistemi sunmaktadır (HPA,

2023). Liman içindeki yük hareketleri, liman çevresindeki araç hareketliliği erişime açıktır ve sistem sürücülere Hamburg trafik durumu, limanda boş park alanları gibi pek çok konuda bilgi sağlamaktadır (Erturgut ve diğ, 2019, s. 183) Akıllı liman uygulamaları ile liman sınırları içerisindeki trafik yoğunluğu azaltılarak teslimat sürelerinde iyileştirme yapılması planlanmaktadır. Limanda karbondioksit emisyonunu azaltma hedefi kapsamında, belirlenen kısımlarındaki vinçler akü ile çalışmakta ve liman personelinin kullandığı araçlar ise elektrik ile çalışmaktadır. Aynı zamanda Hamburg Limanı “smartport energy” projesi ile karbondioksit emisyonlarını azaltmayı ve yeşil hareketi, çevreyi koruyan programları desteklemeyi ve kullanmayı amaçlamaktadır (Karlı ve diğ, 2021, s. 9).

Limanlarda kullanılan akıllı sistemler ve dijitalleşme konusunda Türkiye, dünya ve Avrupa limanlarının gerisinde kalmaktadır. Mersin International Port ve Asyaport Limanı izleme ve tanımlama sistemleri gibi bazı teknolojilere sahip olmasına rağmen bu sistemler temel teknolojiler seviyesinde kalmaktadır (Özkanlı ve Denizhan, 2020, s. 361). Bazı büyük limanlar kendi bilgi teknoloji sistemlerini geliştirmiş olsalar da bu sistemler arasında veri transferi mümkün olmamaktadır (Keçeli, 2011, s. 156). Bu tür sorunlar nedeniyle, bir liman yönetim bilgi sisteminin geliştirilmesi Türk liman işletmeleri için önemli bir politika konusudur.

4.6 Denizyolu Taşımacılığında Etkili Olan Kurum ve Kuruluşlar

Üç tarafı denizlerle çevrili, dış ticaretinin %87,5’ini denizyolu ile gerçekleştiren Türkiye’de denizyolu taşımacılığı uzun yıllar boyunca müsteşarlık düzeyinde temsil edilmiştir. 1950’li yıllarda karayolu taşımacılığı politikalarına ağırlık verilmesi sebebi ile denizyolu taşımacılığı geri planda kalmıştır. 1993 yılında kurulan Denizcilik Müsteşarlığı 2011 yılında yayımlanan 655 sayılı KHK ile kaldırılarak yerine Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı kurulmuştur. 2020 yılının Ocak ayında yapılan düzenleme ile “Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü ve Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü” “Denizcilik Genel Müdürlüğü” adı altında birleştirilmiştir. Ülkemizde güncel olarak denizcilik sektörüne yönelik düzenlemelerin yapıldığı kurumlar T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’na bağlı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü, Denizcilik Genel Müdürlüğü ile Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü’dür (Utikad, 2021, s. 115).

Türk denizcilik sektörünün bir diğer önemli bir temsilcisi Deniz Ticaret Odası'dır. Deniz Ticaret Odası ilk olarak 1982 yılında kurulmuş daha sonra faaliyet alanı kademeli olarak Marmara Denizi, Ege Denizi kıyıları, Akdeniz kıyıları ve son olarak da Karadeniz kıyılarını kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Deniz Ticaret Odası'nın en önemli amacı, ulusal ulaştırma ve denizcilik politikasının kamu yararına uygun olacak şekilde geliştirilmesine yardımcı olmaktır. Bununla birlikte üyelerinin menfaatlerini korumak ve ortak ihtiyaçlarını karşılamak, mesleğin gelişmesini düzenlemek, mesleki faaliyetleri yönlendirmek ve kolaylaştırmak, ortak kurallar koymak ve denizcilikle ilgili konularda yetkilileri bilgilendirmek de Deniz Ticaret Odası'nın diğer önemli amaçlarıdır (DTO, 2023).

Denizyolu taşımacılığında bir diğer önemli aktör, Türkiye'nin ulusal klas kuruluşu olan Türk Loydu Vakfı'dır. Vakıf, denizcilik sektörüne nitelikli iş gücü yetiştirilmesi konusunda eğitim bursu, eğitim öğretim yardımları, araştırma ve geliştirme finansmanları, sektörün bilgi düzeyinin geliştirilmesi gibi yardımlarda bulunarak denizcilik sektörünün geliştirilmesine destek olmaktadır (Türk Loydu,, 2023a). Kuruluş, Türk Loydu Vakfı İktisadi İşletmesi olan hukuki statüsünü 2017 yılında Türk Loydu Uygunluk Değerlendirme Hizmetleri Anonim Şirketi olarak değiştirmiştir. Türk Loydu, IACS (Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği) tarafından onaylanmış bir klas kuruluşu olarak yeni inşa edilmiş gemilerin ve hizmetteki gemilerin klaslanması, aday bayrak idareleri adına yürütülen yasal çalışmalar, deniz ürünlerinin belgelendirilmesi, araştırma ve kural geliştirme faaliyetleri kapsamında hizmet vermektedir (Türk Loydu, 2023b).

Denizyolu taşımacılığı konusunda etkili olan ve sektörün gelişmesi için çalışmalar yapan Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (Türklim), Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) ve Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) gibi birçok dernek ve vakıf hizmetlerine devam etmektedir (Atıcı, 2019, s. 47).

4.7 Türkiye'de Dijital Denizcilik Sistemleri

Günümüzün ve geleceğin dijital dünyasında denizcilik sektöründe küresel anlamda rekabet edebilmek için teknolojik gelişmeleri takip etmek ve dijital dönüşümü sağlayacak projeleri hayata geçirmek bir zorunluluk hâline gelmiştir. Dünyadaki teknolojik gelişmeler ışığında Türk denizcilik sektörünün güçlü ve zayıf yönleri ortaya

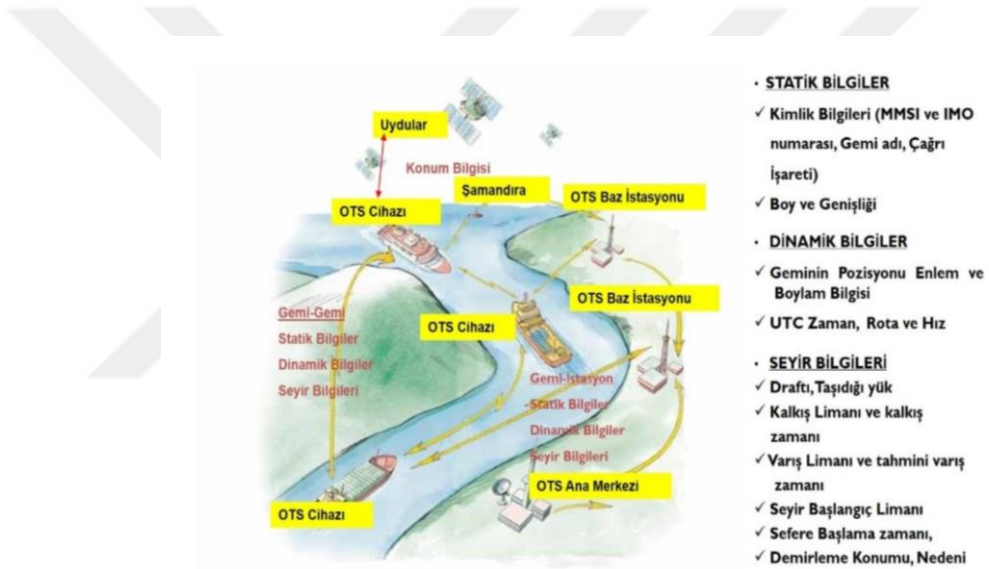
konularak Türkiye'nin dijital dönüşüm politikasının ve Türk denizcilik sektörünün gelecek projeksiyonunun belirlenmesi büyük önem taşımaktadır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023a).

Denizyolu taşımacılığı sektöründe dijitalleşme; üretkenliğin, verimliliğin, iş süreçlerinin sürdürülebilirliğinin ve şeffaflığın artırılmasını sağlayabilecek çeşitli dijital teknolojilerin uygulanması anlamına gelmektedir (Jovic ve diğ, 2022, s. 1). Denizcilikte dijital sistemler, deniz emniyeti ve güvenliğini artırarak gemilerin modern bilgi ve iletişim sistemlerini kullanarak daha verimli ve güvenli seyretmelerini sağlamaktadır (Türker, 2020, s. 8). Bu hususta Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından deniz kazalarının meydana gelme riskini azaltmak, dijitalleşme alanında uluslararası gelişmeleri takip etmek amacıyla IMO ve IALA (Uluslararası Seyir Yardımcıları ve Fenerler Otoriteleri Birliği) gibi uluslararası organizasyonlar tarafından kabul edilen deniz trafiğinin anlık kontrolünü mümkün kılan sistemlerin kullanımı ülkemizde de yaygınlaşmıştır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023b).

Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Projesi (TBGTH); Türk Boğazlarında, deniz trafik emniyetini artırmak ve verimliliği sağlamak, deniz trafiğinden kaynaklanabilecek risk ve tehlikelere karşı çevre güvenliğini artırmak amacıyla 30 Aralık 2003 tarihinde ulusal ve uluslararası kurallara uygun olarak hizmete alınmıştır. (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020a, s. 1). TBGTH Sisteminin üç ana hedefi bulunmaktadır. Bunlar bilgi hizmeti, seyir yardımı hizmeti ve trafik organizasyon hizmetinin sağlanmasıdır. Sistemin esas görevi, gemi trafik hizmetleri alanında bulunan gemilerin izlenerek gemilere ihtiyaç duydukları bilgilerin alması ve potansiyel tehlike oluşturabilecek durumları gemilere bildirerek deniz emniyeti ve çevrenin korunmasına yönelik önlem almaktır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023b).

Gemi Trafik Yönetim Sistemi Projesi; spesifik olarak trafiğin yoğun ve riskli olduğu İzmir Körfezi, İzmir Körfezi, Kuzey Ege ile Mersin ve İskenderun Körfezini kapsayan, gemi trafiğini yöneten bir uygulamadır. 3 adet Gemi Trafik Hizmetleri merkezi ve 24 adet insansız gözetleme istasyonları ile 24 saat izleme yapılabilmektedir. Radar cihazları, gece görüş kameraları, meteoroloji algılayıcıları gibi imkânlardan faydalanılarak gemilerin kimliği, yük bilgisi ve seyir bilgisi gibi bilgilerin Gemi Trafik Hizmetleri Merkezlerine akışı sağlanmaktadır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023b).

Otomatik Tanımlama Sistemi; Türkiye'nin mevcut jeopolitik konumu gereği kıyılardaki deniz emniyeti ve güvenliğinin sağlanması ve denizlerdeki hak ve menfaatlerinin korunması için önem arz etmektedir. Otomatik Tanımlama Sistemleri, IMO tarafında denizde güvenliği sağlamak ve denizde seyir güvenliğini artırmak amacıyla uygulamaya konulan bir sistemdir (Ata, 2009, s. 52). Türkiye'de 2007 yılında uygulamaya konulan otomatik tanımlama sistemi ile gemiler sistematik olarak takip edilmekte ve bilgiler anlık olarak alınabilmektedir. Gemilerin hem kıyı tesisleri ile hem de baz istasyonları ile karşılıklı olarak iletişime geçmesine imkân sağlayan sistem, kapsama alanında bulunan gemiler için detaylı bilgi akışı sağlamaktadır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023b). Şekil 4.8'de OTS çalışma prensibi ve elde edilen bilgiler gösterilmiştir.



Şekil 4.8 : OTS çalışma prensibi ve elde edilen bilgiler.

Kaynak : T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023b.

İstanbul Liman Başkanlığı Yerel Trafik İzleme Sistemi Projesi; İstanbul'da yerel trafiğin uluslararası gemi trafiğini tehlikeye düşürmesinin önlenmesi, seyir emniyetini ve deniz güvenliğinin artırılması amacıyla 2018 yılında kurulmuştur. Merkeze bağlı 13 adet yerel trafik istasyonundan oluşan sistemde, yerel trafik istasyonlarında kullanılan otomatik tanıma sistemi baz istasyonları, görüş sensörleri gibi dijital sistemler kullanılarak seyir hâlinde bulunan gemilere ilişkin bilgiler merkeze gönderilmekte ve işlenmektedir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023b).

Uzak Mesafeden Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi (LRIT) sistemi; uydu destekli bir sistem olan ve deniz emniyetini sağlamak, arama kurtarma faaliyetlerine katkıda bulunmak ve çevre kirliliği ile etkin mücadele etmek amacıyla kurulmuş ve

30.09.2009 tarihi itibarıyla faaliyete geçmiştir. Sistem ile gemilerin kimlik bilgileri, konum bilgileri ve zaman bilgileri elde edilerek Türk bayraklı gemilerin dünyanın her yerinde takibi, yabancı bayraklı gemilerin ise kıyılarımızdan 1000 deniz miline kadar takibi mümkün kılınmıştır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023b).

Uluslararası alanda limancılık sektörünün görünümü son yirmi yılda hızla değişmektedir. Eskiden limanlar genellikle sadece kendi hinterlandlarına hizmet veren yerel kuruluşlar olmakla birlikte artan uluslararası ticaret ve konteyner hacmi, ultra büyük hacimli konteyner gemilerinin ortaya çıkışı, değişen müşteri talepleri, bilgi teknolojisinde yaşanan gelişmeler, liman otoriteleri üzerinde operasyonel verimliliklerini artırma ve küresel ölçekte diğer limanlarla rekabet etme konusunda baskı oluşturmaya başlamıştır. Dünyada ve özellikle Avrupa’da gelişmiş merkez limanlar stratejik konumlarını korumak için ciddi bir rekabet içerisinde. Bu rekabet baskısına karşı koyabilmek için limanlar altyapılarına büyük yatırımlar yapmakta ve operasyon sistemlerini geliştirmektedir. Bu yatırımlar ve iyileştirme çabaları arasında, limandaki evrak işlerini azaltmak, liman operasyonları ve gümrük beyannameleri ile ilgili bilgi akışını kolaylaştırmak bulunmaktadır (Keçeli, 2011, s. 151). Akıllı liman sistemlerini de liman topluluğu sistemine entegre ederek böylece bir limanın rekabet gücüne önemli ölçüde katkıda bulunmak amaçlanmaktadır.

Türkiye’de limancılık sektöründe yaşanan sıkıntılardan bazıları limanlarda henüz dijital sistemlerin yaygın bir şekilde kullanılmamasından kaynaklanmaktadır. Bu hususlar ise Türk denizcilik sektöründe ciddi sorunlara neden olmaktadır. Gümrük idaresi ve bazı terminal işletmecileri dışında, iletişimin çoğu kağıt üzerinden yürütülmektedir. Gümrük ve bazı terminal operatörleri çevrim içi beyan hizmetleri sunsa da bu hizmetler birbiriyle bağlantılı olmadığı için bilgiler beyan edildiği yerde kalarak tedarik zinciri boyunca bilgi akışının sağlanmasında geleneksel yöntemler kullanılmaktadır. Bu nedenlerle Denizcilik Genel Müdürlüğü tüm liman topluluğu boyunca bilgi akışını kolaylaştırmak için merkezi bir bilgi sistemi kurmaya çalışmaktadır.

Türkiye’nin limanlarda kullanılan teknoloji ve dijitalleşme seviyesini artırılmasına yönelik çalışmaları devam etmektedir. 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı’nda yer alan dijitalleşmeye yönelik atılacak adımlar aşağıda belirtilmiştir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2022b, s. 57).

- Liman işletmeleri, gemi hareketleri ve deniz sahası ile ilgili tüm bilgi akışının sektör paydaşlarına iletilmesi ve paydaşlar arasında yatay ve dikey bilgi entegrasyonunun sağlanması,
- Otomatik Konteyner Denetim Hatları (Automated Container Inspection Lanes) sisteminin oluşturulması ve diğer lojistik sistemleri ile entegrasyonunun sağlanması,
- Gemi Trafik Hizmetleri sisteminin tüm limanlarda uygulanacak şekilde yaygınlaştırılması,
- Otonom gemilere ve alternatif yakıtlara yönelik araştırma ve geliştirme faaliyetlerinin desteklenmesi,
- E-navigasyon ve dijital denizcilik dönüşümü için çalışmalar yapılarak otonom sistemlerle birlikte desteklenmesi.

Endüstri 4.0 kavramının çeşitli tanımları olmakla birlikte genel anlamı itibariyle ürün ve süreçleri etkileyen ve değiştiren, dijital ve fiziksel dünyayı üretime entegre eden, akıllı ürünlerin üretilmesini sağlayan bir dizi teknolojik gelişme olarak tanımlanmaktadır (Balkan, 2020, s. 137). Türk denizcilik sektörü de Endüstri 4.0 alanında kaydedilen gelişmeleri denizcilik sektörüne entegre etmek amacıyla sektör paydaşları ile birlikte çalışma grupları oluşturmaktadır. Bu hususta, dünyadaki dijital gelişmeler ışığında Türkiye’de denizcilik sektörü modernize edilecektir. Denizcilikte dijital dönüşümün sağlanması ve uluslararası alanlardaki rekabet gücünün artırılması hedefine yönelik olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından bir Strateji Belgesi hazırlanacaktır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023b).

4.8 Türkiye’de Deniz Çalışanlarının Eğitimi ve İstihdamı

Denizyolu taşımacılığının temel bileşenlerinden biri olan gemilerde otonom sistemler, denizcilik sektöründe verimliliği ve güvenliği artırmak ve operasyonel maliyetleri düşürmek amacıyla giderek daha fazla kullanılmaktadır. Bu tür modern gemileri verimli ve güvenli bir şekilde idare edebilmek için denizcilik endüstrisi, başta gemi zabıtları olmak üzere yüksek nitelikli denizcilere ihtiyaç duymaktadır (Erdoğan ve Demirel, 2017, s. 947)

Denizcilik sektöründe 1980’lerden itibaren küresel iş gücünün yükselişiyle birlikte uluslararası çalışma standartlarının belirlenmesi ihtiyacı doğmuştur. Uluslararası

şirketler iş gücü maliyetlerini düşürmeyi amaçlayan önlemler almış, bu da işçilerin haklarına ve çalışma koşullarına zarar vermiştir. Bu zararları ortadan kaldırmak için bazı sivil toplum kuruluşlarının mücadeleleri, çalışanların haklarını korumayı amaçlayan çalışma koşullarına ilişkin belirli standartlar getirmiştir (Tezcan ve diğ, 2020, s. 23). Uluslararası iş gücünün etkinliğini ve uygulanabilirliğini arttırmak ve küreselleşmenin getirdiği engelleri azaltmak ya da bertaraf etmek ILO'nun en kritik sorumluluklarından biridir. Küresel sektörler içerisinde en geniş ve en yaygın olan taşımacılık ve ticaret sektörlerinde standardizasyona ihtiyaç duyulmuştur. Bu nedenle ILO, ilgili standartları bir araya getirerek MLC'yi kabul etmiştir.

Denizcilik mesleği tabiatı gereği yasal düzenlenmelerle desteklenmesi gereken bir çalışma kolu olmuştur. Çalışma ortamının zorluğu ve armatörler ile gemi insanları arasındaki güç dengesizliği nedeniyle gemi insanların hak ve menfaatlerinin korunması gerekliliği bir gerçeklik olarak kabul edilmiştir. Yabancı bayraklı gemilerde bulunmak ve uluslararası koşullarda çalışmak, gemi sahiplerinin yararına kararlar alınarak gemi insanların haklarının istismar edilmesine neden olabilmektedir. Gemideki yaşam ve çalışma koşullarının zorluğu, denizcilerin ruhsal ve fiziksel sağlığını etkilemekte ve dolayısıyla kazalara ve olumsuzluklara yol açabilmektedir (Tezcan ve diğ, 2020, s. 23).

Denizcilik iş gücünde rekabet avantajı arayışı, armatörlerin gemi personelinden başlayarak maliyetleri düşürmeye çalışmasıyla sonuçlanmaktadır ve bu durum da çalışma koşullarını daha da kötüleştirmektedir. Bu durum, deneyimli ve nitelikli gemi insanlarını meslek dışına itmekte ve böylece denizcilik iş gücündeki belirsizlik devam etmektedir (Parlak ve Yıldırım, 2006, s. 98). Gemilerde artan teknoloji kullanımı ve denizcilik sektöründeki rekabet ortamı, gemilerde daha az sayıda personel istihdam edilmesinin ve bu personelin gelişmekte olan ülkelerin daha ucuz iş gücü arasından seçilmesinin arkasındaki nedenlerdir. Bu durum başka bir sorunu doğurmaktadır ki o da denizcilerin haklarının çok az gözetilerek ya da hiç gözetilmeyerek istismar edilmesidir. Bu gerçekler göz önünde bulundurularak, çalışma ve yaşam koşullarının iyileştirilmesi ve iş gücünün istismarının önlenmesi suretiyle denizciliğin saygın ve tercih edilebilir bir meslek hâline getirilmesi gerekmektedir (Tezcan ve diğ, 2020, s. 25).

MLC, gemilerdeki çalışma koşullarının iyileştirilmesi, çalışanların haklarının korunması ile sosyal refah ve özgürlük adına çeşitli sözleşmelerde yer alan tüm

hususların denizcilik sektöründe yasal bir çerçeveye oturtulması amacıyla hazırlanmıştır. MLC, gemi insanların istihdam edilmesi, istihdamda dikkate alınacak sözleşmeler, ücretler, çalışma ve dinlenme süreleri, işten ayrılma, eve dönüş koşulları, sosyal yaşam, iâşe, sosyal güvenlik ve sağlık hizmetleri gibi tüm konuları ve tüm bu kriterler için armatörlerin sorumluluklarını kapsayan bir sözleşmedir (Göksu, 2014, s. 10). Türkiye MLC 2006'yı imzalamasına rağmen onay süreci henüz tamamlanmamıştır. Türk denizcilik sektöründe istihdamın artması ve deniz çalışanlarının temel haklarının güvence altına alınması için MLC 2006'nın onaylanması önem taşımaktadır.

Türkiye'de denizcilik sektörü, kamu ve özel sektör çalışanları, üniversiteler, özel eğitim kurumları, gemi acenteleri, gemi ve liman işletmecileri ile birlikte geniş bir yelpazede hizmet vermektedir. Deniz Ticaret Odası, denizcilik eğitimi veren kurum ve kuruluşları iki yıllık aralıklarla STCW Sözleşmesi ve Gemi adamları ve Kılavuz Kaptanlar Eğitim ve Sınav Yönergesi esaslarına göre denetlemektedir. Denetim sonuçlarına istinaden ilgili kurumların eğitim izinlerinin devamı ya da iptaline karar verilmektedir (DTO, 2022, s. 295). Türkiye'de denizcilik eğitimi Yükseköğretim Kuruluna bağlı olarak lisans ve ön lisans düzeyinde, Mili Eğitim Bakanlığına bağlı olarak ise ortaöğretim ve özel öğretim kurumlarınca verilmektedir. Türkiye'de halihazırda 31 fakülte, 33 meslek yüksekokulu, 62 mesleki ve teknik Anadolu lisesi ve 31 adet özel denizcilik eğitim kursu eğitimlerine devam etmektedir (DTO, 2022, s. 295). Çizelge 4.21'de Türkiye'de öğrenim türlerine göre okul ve öğrenci sayıları gösterilmiştir. 2021- 2022 eğitim ve öğretim yılındaki öğrenci sayılarında %3'lük bir düşüş gözlenmektedir.

Çizelge 4.21 : Türkiye'de öğrenim türlerine göre okul ve öğrenci sayıları.

Öğrenim Adı	Okul Sayısı		Öğrenci Sayısı		Son 2 Yıl Öğrenci Sayısı Değişimi
	2020-2021	2021-2022	2020-2021	2021-2022	
Lise	61	62	12.165	10.909	-1.256
Meslek Yüksekokulu	44	41	9.102	9.505	403
Fakülte	32	31	12.975	12.817	-158
Genel Toplam	137	134	34.242	32.231	-1.011

Kaynak: DTO, 2022, s. 295.

Denizcilik eğitimi gören öğrencilerin cinsiyet dağılımı çizelge 4.22'de gösterilmiştir. Denizcilik eğitimi alan öğrencilerin %85,2'sini erkekler oluşturmaktadır (DTO 2022, s. 298). Erkek egemen bir tablo çizen denizcilik sektörü, kadınlar tarafından daha az

tercih edilmekle birlikte son dönemlerde denizcilik firmaları kadın çalışanların istihdamına yönelik çalışmalarda bulunmaktadır.

Çizelge 4.22 : Türkiye’de denizcilik eğitimi gören öğrencilerin cinsiyet dağılımı.

Cinsiyet	Öğrenci Sayısı					
	Meslek Yüksekokulu		Fakülte		Toplam	
	2020-2021	2021-2022	2020-2021	2021-2022	2020-2021	2021-2022
Erkek	7.853	8.209	10.986	10.757	18.839	19.006
Kız	1.249	1.296	1.989	2.020	3.238	3.316
Genel toplam	9.102	9.505	12.975	12.817	22.077	22.322

Kaynak: DTO, 2022, s. 298.

Denizcilik sektörü, yıllar içerisinde yönetim ve operasyonlarında yeni teknoloji ve güncel uygulamaları benimseyen yüksek profilli uluslararası bir iş hâline gelmiştir. Farklılaşan pazar gereksinimlerini karşılamak üzere yenilikçi ve esnek stratejiler oluşturmak için hükümet ve armatörler arasındaki iş birliği zorunlu hâle gelmiştir. Türkiye’de dış ticaretinin büyük bir kısmı denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. Türk deniz ticaret filosu dünyada 15.sırada yer almakla birlikte son iki yılda büyüyen bir ivme kaydetmiştir. 2022 yılında gemi filo yatırımlarını artıran Türkiye’nin önümüzdeki 15 yıl içerisinde dünya sıralamasında ilk 10’da yer alması beklenmektedir. Bununla birlikte büyüyen filo, büyüyen işe alım sorunu anlamına da gelmektedir (Muslu, 2018, s. 293). 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı’nda denizcilikte insan kaynakları ve kalitenin artırılmasına yönelik olarak; (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2022b, s. 57).

- Sektörde yetişmiş ve kalifiye personel ihtiyacının karşılanması için üniversitelerle iş birliğinde bulunulması,
- Limanlardaki çalışma koşullarının iyileştirilmesi,
- Kamu kurumlarında istihdam edilen personellerin atanmasında denizcilik eğitime sahip olan personellere öncelik verilmesi gibi önerilere yer verilmiştir.

Ülkemizdeki tüm denizcilik aktörlerinin durumunun iyileştirilmesi ve denizcilik eğitim ve öğretim sistemiyle doğrudan ilişkili olan nitelikli gemi insanı ihtiyacının çözülmesi gerekmektedir.

4.9 Türkiye’nin Avrupa Birliği’nin Denizcilik Politikalarına Uyum Çabaları

AB’nin denizcilik politikaları genel itibariyle sürdürülebilir, çevreye duyarlı ve yeşil dönüşümü destekleyen, dijitalleşmeyi önemseyen, denizcilikte serbest rekabeti

sağlayarak sürdürülebilir kalkınmaya öncelik veren entegre bir politikalar bütünüdür. Bu hususta Türkiye, denizcilik mevzuatını ve politikalarını AB standartlarına uygun bir şekilde revize etmek ve geliştirmek için çalışmalarda bulunmaktadır.

AB, Tek Pazar motivasyonundan hareketle denizcilik sektörünün rekabete açılmasını bir başka deyişle deniz kabotajını 1 Ocak 1993 tarihinde serbestleştirmiştir. Deniz kabotajı, bir üye devlet içindeki denizyolu taşımacılığı hizmetlerinin bir başka AB üye ülkesinde, o üye ülkenin bayrağını taşımaksızın serbest bir şekilde yolcu ve yük taşımacılığı yapabilmesini ifade etmektedir (European Commission, 2023m). Deniz kabotajının serbestleştirilmesi AB içinde uzun yıllar boyunca tartışma konusu olmuştur. Kabotaj Tüzüğü'nün yürürlüğe girmesine rağmen Tüzüğün uygulanması AB için kolay bir iş olmamıştır. Nitekim üye ülkelerin sergiledikleri çekimser tavır neticesinde Fransa, İtalya, Yunanistan, Portekiz ve İspanya'da deniz kabotajı her bir taşımacılık hizmeti türü için belirli bir takvime göre kademeli olarak serbestleştirilmiştir (Sefara, 2014, s. 109).

Türkiye'de kabotaj taşımacılığı karayolu taşımacılığına kıyasla daha uygun maliyetli olmasına rağmen başlangıçta yüksek sermaye ve altyapı eksikliği sorunları sebebiyle işletmelerce tercih edilmemektedir (Özen, 2007, s. 53). 2001 yılında yayımlanan "AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Raporu"nda belirtildiği üzere, deniz kabotaj ticaretinin AB ve Türkiye'nin uzlaşarak karar verdiği bir takvimde başlamasına işaret edilmiştir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2001, s. 208). Bununla birlikte olası bir AB üyeliği durumunda, Türkiye'de uygulanan Kabotaj kanununun AB uyum yasaları çerçevesinde kaldırılması gerekecek ve Türk limanları arasında yabancı bayraklı gemiler de taşımacılık yapabilecektir. Bu hususta Türk deniz ticaret filusunda gerekli hazırlıkların yapılarak AB ile rekabet edecek seviyeye getirilmesi gerekmektedir (Aygün, 2012, s. 132). Başlangıçta kabotajın serbestleşmesi konusunda çekinceli davranan diğer AB üyeleri gibi Türkiye'ye de kademeli olarak deniz kabotajında serbestleşme süreci önerilmektedir.

Türkiye'de denizyolu taşımacılığının iyileştirilmesi ve geliştirilmesinin göstergelerinden biri, liman devleti kontrollerine ilişkin olarak Paris MoU'da yıllar içerisinde kara listeden beyaz listeye yükselmesidir (Cebeci, 2019, s. 122). Nitekim Paris MoU kapsamında 2021 yılında gerçekleştirilen denetimlerde, 193 gemimiz denetlenmiş ve sadece bir adet gemimiz tutularak bugüne kadar en düşük tutulma oranı kaydedilmiştir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2022c, s. 118). AB kıyılarında

tecrübe edilen deniz kazalarının, insan hayatı ve deniz yaşamına olumsuz etkiler bırakması sebebi ile AB'nin denizcilik politikaları çevre bilincini gözetken ve denizde emniyetin tesis edilmesine yönelik kapsamlı bir mevzuattır. Türkiye söz konusu mevzuata uyum konusunda birtakım çalışmalar gerçekleştirmiştir. Denizcilik Müsteşarlığı tarafından 2004 yılında yayımlanan “Deniz Güvenliğinin Güçlendirilmesine Destek” projesi ile denizyolu güvenliğinin sağlanması, gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi amacıyla, AB müktesebatına uyum konusunda Türkiye’de yapılması gereken değişikliklere yönelik bir çalışma başlatılmıştır (T.C. Başbakanlık AB Genel Sekreterliği, 2011, s. 22). AB üyesi ülkelerin limanlarında tutulan Türk bayraklı gemilerin sayılarında 2001 yılından 2005 yılına kadar yaklaşık %40 oranında bir azalma yaşanmıştır ve proje başarılı bir şekilde sonuçlanmıştır. Deniz emniyetini sağlama konusunda bir diğer önemli uygulama ISM Kodu’dur. Uygulamanın amacı, gemilerde ve kıyıda güvenlik yönetim sistemlerinin kurulması ve uygulanması, bu sistemlerin bayrak devleti ve liman devleti idareleri tarafından kontrol edilmesi yoluyla gemilerin denetiminin yapılması ve deniz emniyetinin korunmasıdır. Avrupa Konseyi ISM kodu uygulamasını 24 Mart 2006 tarihinde yürürlüğe koymuş ve bu tarihten itibaren bayraklarına bakılmaksızın, AB limanlarına veya AB limanlarından düzenli sefer yapan yük gemileri ve yolcu gemileri için ISM sertifikası alma şartını sunmuştur (European Union, 2006, s. 5). Nitekim Türkiye 2009 yılında ISM Kodunun Uygulanmasına İlişkin Yönetmeliği çıkararak ilgili mevzuata uyum sağlamıştır.

AB'nin limanlar hakkındaki politikaları genel itibariyle limanların modernize edilerek verimli ve çevreye duyarlı yeşil limanlarının artması, dijitalleşme faaliyetleri ile birlikte liman kapasitelerinin artırılması ve limanlarda çalışma koşullarının iyileştirilmesi yönündedir. Bununla birlikte AB limanların özelleştirilmesi ve hizmet kalitelerinin artırılması konusuna da önem atfetmektedir. AB ülkelerinde kamu liman otoriteleri, limanların işleyişinde ve operasyonel konularda özerk kararlar alırken Türkiye’de kamu liman otoritelerinde merkeziyetçi bir anlayış mevcuttur (Arslan, 2011, s. 98). Bu durum ise Türkiye’de liman otoriteleri üzerinde yoğun bürokrasi anlayışına sebep olmaktadır. Limanlar üzerinde söz sahibi olan kurumlar içerisinde yetki karışıklığı oluşmakta ve bu da iş akış süreçlerini olumsuz etkilemektedir. Liman işletmelerinde kaynak ve zaman israfına sebep olan bu tutumun değiştirilerek limancılıkla ilgili tüm verilerin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından toplanıp tek

elden yönetilmesi gerekmektedir (Türklım, 2022, s. 150). Türkiye’de liman bölgelerinin topoğrafik yapısı sebebiyle liman hinterlandının doğal bir şekilde sınırlandırılması, liman kapasitelerini etkin ve verimli kullanılmaya yönlendirmektedir. Limanlardaki verimliliği artırmanın yolu, liman operasyon ve iş akış süreçlerini dijitalleştirmektir. İlk yatırım maliyetlerinin yüksek olmasına karşın, AB ve dünya limanlarında uygulanan Liman Topluluk Sisteminin kullanılması, limanlar ve gemi acenteleri, gümrük idareleri, forwarder firmalar arasındaki bağı kuracak ve iş akış süreçlerini kolaylaştıracaktır (Türklım, 2022, s. 149).

Avrupa Yeşil Mutabakatı’nın 2050 yılında sera gazı emisyonlarının sıfırlanması hedefi doğrultusunda, deniz ve kara bağlantı merkezleri olan limanlarda yeşil dönüşümün gerçekleşmesi önem arz etmektedir. AB liman alanlarında ve deniz çevresinde taşımacılıktan kaynaklanan çevre kirliliğini azaltmak için kayda değer bir çaba sarf etmektedir. 2007 yılında Avrupa Komisyonu tarafından yayımlanan “Avrupa Limanlar Politikası” adlı bildiride liman politikalarının çevreye duyarlı bir şekilde geliştirilmesinin altı çizilmiştir. CEF programı aracılığıyla liman altyapı projelerine mali destek sağlayan AB, limanlardaki altyapı, inovasyon ve yeşil dönüşümü desteklemek üzere üye ülkelere destek sağlamaktadır. Yeşil limancılık konusunda örnek teşkil eden Rotterdam Limanı’nda biyoyakıt, rüzgar ve güneş enerjisi kullanılarak karbondioksit emisyonunu minimize etme çalışmalarına katkıda bulunmaktadır. Türkiye ise AB politikalarına paralel olarak 2013 yılında “Yeşil Liman” adı projesini hayata geçirerek yeşil liman için öngörülen standartların denetlenmesi amacıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Türk Standartları Enstitüsü arasında 2014 yılında Yeşil Liman İşbirliği Protokolü imzalanmıştır (Türk Standartları Enstitüsü, 2017, s. 42). Bununla birlikte Türkiye, Avrupa Yeşil Mutabakatı’na uyum kapsamında “Yeşil Liman Sertifika Programı” hakkında farkındalığı artırmak için bilgilendirici programlar hazırlamaya devam etmektedir. Türkiye limanlarda yeşil dönüşümü destekleyen yenilebilir enerji kullanımının yaygınlaşması ve limana yanaşan gemilerin elektrik enerjisinden faydalanabilmesi için gereken altyapı ve yatırımları sağlamalıdır.

AB ile denizcilik alanındaki ilişkilerdeki bir diğer önemli konu deniz çalışanlarının eğitimi ve istihdamıdır. Türkiye 2021 yılında 145.00 aktif gemi insanına sahip olmakla birlikte nicelik olarak en fazla gemi insanı arz eden ülkelerden bir tanesidir. Her yıl üniversitelerden yaklaşık 2000 adet zabıt mezun olmaktadır. Zabıt arzının fazla

olmasına rağmen ulusal ve uluslararası piyasada zabıt istihdamı konusunda önemli sıkıntılar yaşanmaktadır. Son yıllarda denizcilik konusunda eğitim veren kamu ve özel kuruluşlarının sayılarının artmasına rağmen makine zabiti sınıfında eksiklik kapatılamamıştır. Bu hususta denizcilik şirketleri talep ettiği niteliklere sahip zabıtları istihdam edememektedir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021, s. 182). Türk gemi insanlarının %70'i Türk bayraklı gemilerde çalışmakla birlikte yabancı bayraklı gemilerde çalışan Türk gemi insanı oranı %1'in altında kalmaktadır. Bu durum gemi insanı arz sayısının nicelik olarak fazla olmasına rağmen uluslararası piyasada nitelik olarak karşılanamadığının bir göstergesidir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021, s. 182). Türkiye, IMO tarafından yayımlanan ve üye ülkelerin gemi insanlarının eğitimi ve belgelendirilmesi ile ilgili STCW 78 Sözleşmesi'nin gereklerinin tam olarak yerine getirildiğini gösteren beyaz listede yer almaktadır. İlgili sözleşmenin ülkemizde uygulanması sayesinde 35 ülke ile protokol imzalanarak protokol yapılan ülke bayrağını taşıyan gemilerde Türk gemi insanlarının çalışabilmesinin önü açılmıştır. EMSA tarafından ülkemizdeki gemi insanlarının eğitim ve belgelendirme sisteminin AB mevzuatına uygunluğu ile ilgili Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yapılan değerlendirmeler devam etmektedir. Bu denetimler sayesinde, gemi insanlarına verilen yeterlilik belgeleri AB üye ülkeleri tarafından da tanınmaktadır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020b, s. 459).

4.10 2018-2022 Ülke Raporları Bağlamında Türkiye'nin Avrupa Birliği'nin Denizcilik Politikalarına Uyumu

Türkiye ve AB ilişkileri, bir yandan AET ile 1960'lı yıllarda kurulan ortaklık mevzuatı diğer yandan 1999 yılında kabul edilen üye adaylığı statüsü kapsamında sürmektedir. Ortaklık mevzuatının kaynaklık ettiği ortaklık ilişkileri, 01.12.1964 tarihinde yürürlüğe giren Ankara Anlaşması ve 01.01.1973 tarihinde geçerlilik kazanan Katma Protokol düzenlemeleri çerçevesinde yürütülmüştür (Reçber, 2016, s. 1). Türkiye ile AB arasındaki ilişkiler, Aralık 1999 tarihinde Helsinki Zirvesi'nde AB tarafından Türkiye'ye üye aday statüsü tanınması ile birlikte yeni bir boyut kazanmıştır. Türkiye'nin AB'ye tam üyeliğine ilişkin tam üyelik müzakereleri 03.10.2005 tarihinde başlamıştır (Reçber, 2016, s. 242). Katılım müzakereleri sürecinin ilk aşamasını tarama toplantıları oluşturmaktadır.

20 Ekim 2005 tarihinde başlayan tarama sürecinde, 14 Nolu Taşımacılık Politikası faslı ve 21 Nolu TEN fasıllarında doğrudan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı koordinatörlük sürecini üstlenmiştir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020b, s. 734). AB ile müzakere sürecinde taşımacılık politikasının da arasında yer aldığı 8 fasıl 2006 yılının Aralık ayından itibaren Ek Protokol'ün Türkiye tarafından yürürlüğe konulmaması gerekçe gösterilerek askıya alınmıştır (Reçber, 2016, s. 244). 14 Nolu Taşımacılık Faslı'nın askıya alınmasına rağmen Türkiye ve AB arasında ulaştırma konusunda üst düzey diyalog devam etmiştir. Türkiye, AB müktesebatına uyum çalışmalarına ve AB mali iş birliği çerçevesindeki projelerini tamamlamaya devam etmektedir. Bu hususta, ilişkilerdeki sorunların çözülebilmesi ve teknik çalışmalara hız kazandırılması amacıyla Türkiye ile AB arasında 2012 yılında üst düzeyli ulaştırma diyalogu mekanizması oluşturulmaya karar verilmiştir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020b, s. 734). Üst Düzeyli Diyalog toplantısı ilk olarak 2013 yılında gerçekleşmiş ancak 2017 yılına kadar süreç stabil seyretmiştir. (European Commission, 2019b, s. 3). AB Ulaştırma Komiseri Bulc'un 2017 yılında Türkiye'yi ziyareti esnasında Türkiye-AB Üst Düzeyli Ulaştırma Diyalogu sürecinin yeniden canlandırılmasına karar verilmiştir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020b, s. 734). Aynı yıl içerisinde ikinci toplantı gerçekleşmiş son toplantı ise Ocak 2019'da Brüksel'de yapılmıştır. Ancak Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki sondaj faaliyetlerine ilişkin olarak AB'nin Temmuz 2019 tarihinde almış olduğu yaptırım kararları neticesinde, Türkiye ile üst düzey temasların askıya alınmasına ve Türkiye ile yürütülen Kapsamlı Hava Taşımacılığı Anlaşması müzakerelerinin durdurulmasına karar verilmiştir (European Commission, 2020b, s. 3). Doğu Akdeniz faaliyetlerine ilişkin yaşanan gerilimler 2021 yılı başlarında hafiflemiş ve AB Doğu Akdeniz'de istikrarlı ve güvenli bir ortamda Türkiye ile iş birliği ve karşılıklı faydaya dayanan bir stratejik ilişkinin geliştirilmesinin faydalı olacağını yeniden teyit etmiştir. Bu sebeple AB, Türkiye ile aşamalı ve orantılı olarak ilişkilerine olumlu bir yaklaşımla hareket etmeyi teklif etmiştir (European Commission, 2021d, s. 2). Bu hususta iklim, göç ve güvenlik konularında üst düzeyli bir diyalog gerçekleştirilen AB ile ulaştırma konusunda da aynı diyalogun yeniden tesis edilmesi beklenmektedir.

AB, aday ülkelerin üyeliği yolunda kaydettikleri ilerlemeyi değerlendirmek ve siyasi, ekonomik ve hukuki gelişmelerinin kapsamlı bir analizini sunmak amacıyla her yıl aday ülkelere ilişkin ülke raporları yayımlamaktadır. Bu raporlar, aday ülkelerin AB

standartlarına ve gerekliliklerine uyumunun yanı sıra AB'ye katılım için gerekli reformları uygulamalarını izlemek için bir araç görevi görmektedir. AB Komisyonu tarafından hazırlanan 2018 yılı Türkiye Raporu'nda ülkemizin taşımacılık politikası kısmen hazırlıklı olarak değerlendirilmiştir. Genel ulaştırma müktesebatına ilişkin olarak ise Türkiye'nin sürdürülebilir kentsel hareketlilik ve iklim değişikliğine ilişkin AB önceliklerine atıfta bulunmayan, 2017-2021 dönemini kapsayan yeni bir stratejik ulaştırma planının kabul edildiği ve başta havacılık ve demiryolları olmak üzere, tüm ulaştırma türleri için idari kapasitenin oldukça düşük olduğu belirtilmiştir. İlgili raporda denizyolu taşımacılığı ile ilgili olarak, uluslararası sözleşmelerin uygulanmasına yönelik kurumsal ve teknik kapasitenin sınırlı olduğu vurgulanmıştır. Deniz çevresinin korunması ve döküntülere müdahale kapasitesinin güçlendirilmesi için yetkili makamların çalışmalarına devam etmesi gerektiğine dikkat çekilmiştir. Türkiye'nin Uluslararası Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi Ek II de dâhil olmak üzere, IMO'nun tüm temel sözleşmelerine henüz taraf olmadığı ve Paris Mutabakat Zaptını da imzalamadığı bildirilmiştir. Denizcilik makamlarının, Türkiye'nin halihazırda onaylamış olduğu IMO sözleşmeleri kapsamındaki sorumluluklarını yerine getirebilmeleri için önemli ölçüde kurumsal ve teknik kapasite geliştirmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Gemi Trafiği İzleme ve Bilgi Sisteminin bir parçası olmak amacıyla, kıyı devletleri için geçerli olan uluslararası hukukun gerektirdiği şekilde, denizyolu taşımacılığının izlenmesine yönelik yasal ve teknolojik çerçevede daha fazla iyileştirme yapılması gerekmektedir (European Commission, 2018c, s. 76-77).

2019 yılı ülke raporunda, Türkiye'nin ulaştırma politikası konusunda orta düzeyde hazırlıklı olduğu belirtilmiştir. Genel ulaştırma müktesebatına ilişkin olarak Türkiye, ulaştırma sektöründeki uyum düzeyini değerlendirmek ve eksikliklerini kapatmaya yönelik eylemleri belirlemek amacıyla yeni ve kapsamlı bir çalışma hazırlamaktadır. Tamamlanmış olan lojistik ana planı, bölgelerdeki lojistik merkezlerin yerlerini genel olarak belirlemiştir. Türkiye ayrıca akıllı ulaşım sistemleri stratejisini ve eylem planını tamamlamış ve yayımlamıştır. Türkiye'nin henüz Ulaşım için Temiz Enerji paketine uyum sağlayamadığı vurgulanmıştır. Denizcilik politikalarına ilişkin olarak Türkiye, gemilerdeki zararlı kirlenme önleyici sistemlerin kontrolüne ve gemilerin güvenli ve çevreye duyarlı bir şekilde geri dönüştürülmesine ilişkin iki IMO sözleşmesine taraf olmuştur. Türkiye'nin, IMO sözleşmeleri kapsamındaki sorumluluklarını yerine

getirebilmesi için gerekli kurumsal ve teknik kapasiteyi geliştirmesi gerekmektedir. Türkiye'nin beyaz listede yer almasına rağmen, Paris Mutabakat Zaptını imzalamadığı yeniden vurgulanmıştır. Türkiye, AB'nin gemi trafik izleme ve bilgi sistemine ilişkin politikalarına uyum sağlamak için gerekli tüm mevzuatı kabul etmiştir (European Commission, 2019b, s. 77-78).

2020 yılında yayımlanan ülke raporunda, Türkiye'nin ulaştırma politikası alanında orta düzeyde hazırlıklı olduğu, rapor döneminde kilit sektör reformlarının tamamlanmasında bazı ilerlemeler kaydedildiği ve AB tarafından 2019 yılı ülke raporunda yapılan tavsiyelerin çoğunun geçerliliğini koruduğu belirtilmiştir. Havacılık sektöründe kapsamlı bir anlaşmaya ilişkin müzakereler, Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki sondaj faaliyetlerine ilişkin Temmuz 2019 Konsey kararları doğrultusunda askıya alınmıştır. Genel ulaştırma alanındaki AB müktesebatına ilişkin olarak Türkiye, ulaştırma sektöründeki uyum düzeyini değerlendirmek ve ekonomik etki değerlendirmesine dayalı olarak boşlukları doldurmaya yönelik eylem planlarını belirlemek amacıyla kapsamlı bir çalışma başlatmıştır. Türkiye'nin Ulaşım için Temiz Enerji paketine henüz uyum sağlayamadığı yinelenmiştir. Raporda, Türkiye'nin denizyolu taşımacılığı ile ilgili olarak AB müktesebatına uyum konusunda iyi düzeyde hazırlık yaptığı vurgulanmıştır. Türkiye, AB sistemini de dikkate alması gereken denizcilik tek penceresini kurmayı hedeflemektedir. Aynı zamanda Türkiye, yeşil gemiciliği ve denizyolu taşımacılığının karbonsuzlaştırılmasını sağlamak üzere bir mali imkân geliştirmektedir. Bu husus, Ulaştırma için Temiz Enerji paketine uyum sağlanması ve Paris Anlaşması kapsamında belirlenen küresel iklim hedeflerinin yerine getirilmesine katkıda bulunulması yönünde olumlu bir adım olarak değerlendirilmiştir. Türkiye, IMO sözleşmeleri kapsamındaki sorumluluklarını yerine getirmek için gereken kurumsal ve teknik kapasiteye daha fazla yatırım yapmalı ve deniz limanlarına ilişkin ilgili AB mevzuatına uyum sağlamalıdır (European Commission, 2020b, s. 82-83).

2021 yılında yayımlanan ülke raporuna göre, Türkiye ulaştırma politikası konusunda orta düzeyde hazırlıklıdır. Genel taşımacılığa ilişkin AB müktesebatı ile ilgili olarak, Türk taşımacılık mevzuatı müktesebat ile tam uyumlu değildir. Türkiye'nin ulaştırmada Temiz Enerji paketi ile uyumlu olmadığı bir kez daha vurgulanmıştır. Türkiye, denizyolu taşımacılığı alanındaki AB müktesebatına uyum konusunda iyi düzeyde hazırlık yapmıştır. 2019'da kurulan denizcilik tek penceresinin müktesebat

ile uyumlu hâle getirilmesi gerekmektedir. Denizcilik İşleri Genel Müdürlüğü, EMSA ile iş birliği içinde, Marpol Ek VI, balast suyu yönetimi ve deniz kirliliği konularında eğitimler düzenlemiştir. Türkiye, gemilerden atık alımına yönelik liman kabul tesislerinde bir defaya mahsus ilkesinin kapsamlı bir şekilde uygulanmasına ilişkin yeni müktesebata uyum sağlamalıdır (European Commission, 2021d, s. 101-102).

2022 yılı ülke raporuna göre; Türkiye, ulaştırma politikası konusunda orta düzeyde hazırlıklıdır. Genel taşımacılığa ilişkin AB müktesebatı ile ilgili olarak, Türkiye, Türk taşımacılık mevzuatının İngilizce dilinde dijital olarak envanterini çıkarmak ve AB müktesebatı ile sürekli boşluk değerlendirmesi ve boşlukların doldurulması için bir izleme sistemi kurmak üzere çevrimiçi bir elektronik mevzuat envanter aracı hazırlamaktadır. Türkiye, denizyolu taşımacılığı alanında AB müktesebatına uyum konusunda iyi düzeyde hazırlık yapmıştır. Liman başkanlarının statüsü, yönetsel verimliliğin artırılması amacıyla Nisan 2022’de yeniden düzenlenmiştir. Türkiye, Türk denizcilik filosunun enerji verimli ve çevre dostu gemilerle yenilenmesi için mali destek mekanizmasını geliştirmiştir. Mekanizma, yeni geminin tahrik sistemi için alternatif yakıtlar kullanması halinde, gemi sahiplerinin geminin hurda değerinin iki buçuk katına kadar hibe almasına olanak tanımaktadır. Tehlikeli Malların Deniz Yoluyla Taşınması ve Emniyetli Yüklenmesi Hakkında Revize Yönetmelik Nisan 2022’de yürürlüğe girmiştir. Türkiye, Aralık 2021’de bir deniz simülasyon merkezi ekleyerek Deniz Güvenliği Merkezi’nin kapasitesini önemli ölçüde artırmıştır. Petrol kirliliği ve deniz yardımları konusundaki yoğun eğitim programına devam eden Türkiye, Tekirdağ’daki Ulusal Acil Müdahale Merkezindeki eğitimleri, komşu ülkelerinin katılımına da açmıştır (European Commission, 2022i, s. 109-110).

Ülke raporlarında ulaştırma ile ilgili olarak karşımıza çıkan en önemli konu, AB’nin Güney Kıbrıs Rum Kesimi’ne (GKRY) yönelik tutumudur. Türkiye, GKRY’ye kayıtlı, bağlantılı ya da son uğrak limanı GKRY limanı olan gemilere yönelik kısıtlama uygulayarak ilgili gemilerin Türk limanlarına erişimini engellemektedir (DTO, 2017b). AB, GKRY gemilerine uygulanan kısıtlamaların kaldırılmadığı sürece Türkiye’nin taşımacılık faslına ilişkin AB müktesebatına uyumunun tam olarak gerçekleşmeyeceğini belirtmektedir (European Commission, 2022i, s. 110). Bu husus, her yıl ülke raporunda karşımıza çıkmakla birlikte bu şartın kabulü GKRY’nin tanınması anlamına gelerek Türkiye’yi farklı bir siyasi krizle karşı karşıya bırakabilir.

Türkiye, ulaştırma politikalarını dış politika konularından bağımsız değerlendirerek AB ulaştırma politikalarına uyum konusunda çalışmalarına devam etmektedir.

Türkiye'nin AB ulaştırma politikalarına uyum kapsamında yürüttüğü güncel proje, AB Mevzuatına Uyum Süresince Türkiye'nin Ulaştırma Mevzuatının Analizi (ATLAS) Projesi'dir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü tarafından yürütölen ATLAS Projesi, AB müktesebatına uygun, rekabetçi, evre dostu ve sürdürölebilir bir ulaştırma sistemi oluşturarak Türkiye'nin ekonomik ve sosyal kalkınma politikalarına ve AB ile entegrasyonuna katkı sağlamak amacıyla tasarlanmıştır. Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programı'nın 4. Eylemi olan "Müktesebatın Uyumlaştırılması ve AB Entegrasyonu" doğrultusunda hazırlanan Proje ile ulaştırma alanında AB müktesebatına uyum sürecini kolaylaştıracak yasal altyapının geliştirilmesi hedeflenmektedir. Türkiye'nin AB'ye uyum konusundaki kararlılığının en önemli göstergelerinden biri olan ATLAS Projesi sayesinde, AB mevzuatı ile Türkiye'nin ulaştırma mevzuatı arasındaki farklılıklar ve boşluklar tespit edilecek, uyumun sağlanması amacıyla mevcut düzenlemelerin her biri için boşluk giderici önerilerde bulunulacaktır. Önerilerin uygunluğu düzenleyici etki değerlendirme çalışmaları ile desteklenecek ve sonuç olarak mevzuat uyumu için bir Strateji Raporu ve Eylem Planı hazırlanacaktır. 2021 yılının Haziran ayında başlanan proje çalışmalarının 13.12.2023'e kadar tamamlanması beklenmektedir (Atlas, 2022).

SONUÇ VE ÖNERİLER

Denizyolu taşımacılığı hem AB hem de Türkiye için ulaştırma modları arasında kilit bir öneme sahiptir. Günümüzde uluslararası ticaretin büyük bir çoğunluğu denizyolu taşımacılığı ile yapılmaktadır. Bu bakımdan AB ve Türkiye'nin taşımacılık stratejileri arasında denizyolu taşımacılığının ön plana çıktığı görülmektedir. AB'nin denizyolu taşımacılığı sisteminin 2018 yılı hedeflerini belirleyen bildiri günümüzde AB denizyolu taşımacılığının genel hatlarını çizmiştir. Adil rekabet, sürdürülebilir kalkınma, kaliteli taşımacılık, nitelikli personel gücünün desteklenmesi, uluslararası alanda iş birliği ve denizcilikte dijital dönüşümü destekleyen bir politika izlemek AB'nin temel amacıdır. Bununla birlikte taşımacılık ve denizcilik faaliyetlerini yeşil perspektiften değerlendiren AB, gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi ve enerji tasarruflu ve düşük emisyonlu denizcilik uygulamalarının teşvik edilmesi de dâhil olmak üzere denizcilik faaliyetlerinin çevresel etkilerini azaltmak için önemli adımlar atmıştır. 2017 Valletta Deklarasyonu'nda da ifade edildiği gibi günümüzde AB'nin denizyolu taşımacılığı politikaları rekabet edebilirlik, dijitalleşme ve dekarbonizasyona odaklanan önceliklere sahiptir.

Türkiye'nin Avrupa ve Asya arasında bir köprü görevi gören stratejik konumu ve 8333 km'lik kıyı şeridi, denizyolu taşımacılığı için geniş fırsatlar sunmaktadır. Esasen bir deniz ülkesi olan Türkiye, uzun yıllar boyunca karayolu taşımacılığı politikalarına önem vermiş ve denizyolu taşımacılığına yapılan yatırımlar oldukça düşük seviyede seyretmiştir. Bununla birlikte son yirmi yılda denizyolu taşımacılığının Türkiye'nin dış ticaretinde aldığı pay artmış ve Türkiye denizyolu taşımacılığı politikalarına uyum konusunda daha hassas bir tutum sergileyerek denizcilikte AB standartlarına erişmek için çeşitli çalışmalarda bulunmuştur. Bu çalışmalar, AB ile inişli çıkışlı olan ikili ilişkilere rağmen Türkiye'nin denizcilik konusunda standartlarını yükseltmeyi ve AB ile iş birliğini artırma niyetini göstermektedir.

Türkiye'nin AB denizcilik politikalarına uyum konusundaki mevcut çalışmaları AB tarafından iyi düzeyde hazırlıklı olarak değerlendirilmektedir. Bununla birlikte Türkiye'nin bu alandaki politikalarında eksiklikler bulunmaktadır. Bu çerçevede iş

birliğinin devamlılığı ve denizde mevcut standartların yükseltilmesi için Türkiye'nin AB denizcilik müktesebatına uyum konusunda daha fazla çaba göstermesi gerekmektedir. Bu hususta çalışmanın giriş kısmında belirtilen araştırma soruları kapsamında Türkiye'nin AB denizyolu taşımacılığı politikalarına uyum sağlamasına yönelik altı genel başlık altında önerilere yer verilmiştir.

Mevzuat ile ilgili öneriler:

- MLC 2006'nın onay süreci tamamlanmalı ve mevcut uygulamalar sözleşme ile uygun hâle getirilmelidir.
- Bürokrasi sadeleştirilerek iş akış süreçleri kolaylaştırılmalıdır.
- Olası bir AB üyeliği durumunda, Türkiye Birlik kabotajına dâhil olacaktır. AB üye devletleri gibi bir takvime ve muafiyetlere bağlı olarak kabotaj uygulamasına geçilmesi mümkün olmakla birlikte şimdiden gerekli önlemler alınmalı ve çalışmalara başlanmalıdır.
- Denizcilik Bakanlığı kurulmalıdır.

Deniz emniyeti ve çevresinin korunmasına yönelik öneriler:

- AB, kıyılarında meydana gelen deniz kazaları sonrasında kapsamlı ve önleyici deniz güvenliği paketlerini kabul etmiştir. Bu uygulamalardan hareketle, Türkiye'nin kıyılarında meydana gelen deniz kazaları sistemli bir şekilde incelenmelidir ve deniz kirliliğine yönelik olarak önlemler yasal çerçevede hazırlanmalıdır.
- Gemi kaynaklı emisyonları azaltmak için yeni düzenlemeler yapılmalıdır.
- Avrupa Yeşil Mutabakatı hedeflerine uyum konusunda hazırlıklar yapılmalı ve gerekli altyapı oluşturulmalıdır.
- Gemi operasyonlarında çevreye duyarlı alternatif yakıtların kullanımı yaygınlaştırılmalıdır.
- Deniz emniyeti ve güvenliğinin korunması için dijital sistemlere yatırım yapılmalı ve gemi denetimleri sistematik bir şekilde gerçekleştirilmelidir.
- Türk deniz ticaret filosu geliştirilmeli ve AB ile rekabet edecek düzeye getirilmelidir. İklim değişikliği ile mücadele kapsamında IMO ve AB tarafından kabul edilen kuralların uygulanmasına yönelik çalışmalara başlanmalıdır.

Limanlara yönelik öneriler:

- Limanlarda idari iş yükü ve bürokrasi azaltılmalı, liman işleri, gemi ve konteyner takibi tek bir sistemden yapılmalıdır. Sistemin kullanımı, gemi acenteleri, gümrük idareleri ve freight forwarderlere açılmalıdır.
- Yeşil limanların artmasına yönelik teşvikler uygulanmalıdır. Limanlarda çevreye zararlı ekipmanların kullanımı azaltılmalıdır.
- Limanlarda otonom ve akıllı sistemlere geçilerek limandaki iş gücü hafifletilmeli ve verimlilik artırılmalıdır.

Uluslararası kuruluşlara yönelik öneriler:

- Denizcilikte uluslararası ve AB standartlarına erişmek amacıyla IMO ve EMSA gibi uluslararası örgütlerle iş birliğinde bulunulmalı, periyodik aralıklarla eğitimler planlanmalıdır.
- IMO ve AB'nin kabul ettiği kurallar ya da mevzuat değişiklikleri hızlı bir şekilde incelenerek ulusal mevzuatın uyumlaştırılması konusunda çalışmalar yapılmalıdır.

Dijital denizciliğe yönelik öneriler:

- Deniz araçlarında ve limanlarda dijital sistemlere geçilmesi için gerekli altyapı hazırlıkları tamamlanmalıdır.
- Otonom gemilerin kullanımı için gerekli teknik ve idari altyapı oluşturulmalı ve ar-ge çalışmaları desteklenmelidir.
- Deniz haberleşme sistemleri arasında modernizasyon sağlanmalıdır.
- Akıllı liman uygulamaları için Hamburg ve Rotterdam gibi dijital teknolojileri limanlarına entegre eden liman idareleri ile iletişim üst düzeye çıkarılmalıdır.

Eğitim ve istihdama yönelik öneriler:

- Denizcilik sektöründe nitelikli personelin yetiştirilmesi için üniversitelerle iş birliği yapılmalıdır.
- Limanlarda ve gemilerde çalışma koşulları iyileştirilmelidir.
- Sektörde kadın çalışanların istihdamının artırılmasına yönelik çalışmalarda bulunulmalıdır.
- Dijitalleşmenin getirdiği yeniliklere uyum sağlanması konusunda gemi insanlarının eğitimleri üst seviyede tutulmalı ve deniz çalışanlarının bu eğitimlere katılımı teşvik edilmelidir.
- IMO ve EMSA gibi önemli kuruluşlarla ortak eğitimler düzenlenerek başarılı gemi insanlarının uluslararası projelerde istihdamı sağlanmalıdır.

Tüm bu önerilerin hayata geçirilmesi finansal destekle doğru orantılıdır. Denizcilikte dönüşümün gerçekleşmesi için altyapı ve finansal destek sağlanmalıdır. AB'nin aday devletlere yönelik mevzuatları uyumlaştırma konusunda mali destekleri mevcuttur. Hedefe yönelik projeler geliştirilerek mali yardımdan faydalanılabilir.

Sonuç olarak Türkiye, denizcilik sektörünün tüm bileşenleri ile birbirine bağlantılı, etkin ve sürdürülebilir bir politika benimseyerek uluslararası ticaretteki pazar payını artırılabilir ve deniz ticaret filosunu güçlendirerek dünya ülkeleri ile rekabet edebilir. AB denizcilik politikalarına uyum konusunda getirilen öneriler bağlamında, mevcut politikaların revize edilmesi ya da iyileştirilmesi, Türkiye'nin hem uluslararası rekabet seviyesini artıracak hem de AB üyelik sürecindeki konumunu güçlendirecektir.



KAYNAKLAR

- AKÇT Kurucu Antlaşması.** (1951). Erişim: 10 Kasım, 2022, <https://www.ikv.org.tr/images/files/A1-tr.pdf>.
- Amsterdam Antlaşması.** (1997). Erişim: 12 Mart, 2022, <https://www.ikv.org.tr/images/files/A6-tr.pdf>.
- Anastasopoulos, D., Kolios, S. & Styios, C.** (2011). How will Greek ports become green ports. *Geo-Eco-Marina*, 17, 73-80.
- Arslan, A.** (2011). *Avrupa Birliği Uyum Sürecinde Türkiye’de Denizyolu Konteyner Taşımacılığı ve Limanların Ekonomideki Yeri*. Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Asyaport.** (2023). Asyaport Türkiye’nin ilk Ecoport Pers sertifikalı limanı oldu. Erişim: 20 Nisan, 2023, <https://www.asyaport.com/tr-TR/news-detail/asyaport-turkiyenin-ilk-ecoport-pers-sertifikali-limani-oldu/627918/24>.
- Aşıcı, A.A. & Acar, S.** (2022). Channels of cooperation between the EU and Turkey on green transformation. *Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi*, 21(1), 43-67.
- Ata, Ç.** (2009). Otomatik tanımlama sistemi ve gelecekteki uygulamaları. *Elektrik mühendisliği*, 435, 52-45.
- ATLAS.** (2022). Avrupa Birliği müktesebatına uyum sürecinde Türkiye’nin ulaştırma mevzuatının analizi projesi. Erişim: 14 Mayıs, 2023, <https://atlas.uab.gov.tr/anasayfa>.
- Ayaz, Ö. & Bakan, S.** (2022). Türkiye’de ulaştırma sektörünün sosyo-ekonomi politiği. *Akademik İzdüşüm Dergisi*, 7(1), 22-46.
- Aygün, C.A.** (2012). *Türkiye ile Avrupa Birliği’nde Uygulanan Deniz Ulaştırma Politikaları Ve Ekonomiye Etkileri* (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.
- Balkan, D.** (2020). Maritime 4.0 and expectations in maritime sector. *Akademik İncelemeler Dergisi*, 15(1), 133-170. DOI: 10.17550/akademikincelemeler.660651.
- Bendkowski, J.M. & Bendkowski, J.M.** (2020). Development of freight transport in the European Union- selected issues. *Silesian University of Technology Publishing House*, 145, 23-45.
- Blair, A.** (2005). *The European Union since 1945*. Harlow: Pearson Education Limited.
- Cansevdi, H.** (2004). *Avrupa Birliği’nin Enerji ve Ulaştırma Politikaları ve Türkiye’nin Uyumunu*. İstanbul: İktisadi Kalkınma Vakfı.

- Carpenter, A.** (2016). European Maritime Safety Agency activities in the Mediterranean sea. A. Carpenter, A.G. Kostianoy (eds.), *Oil Pollution in the Mediterranean Sea:Part I The International Context*, (Vol. 83, pp. 191-213). Switzerland: Springer.
- Cebeci, Y.** (2019). *Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye Üzerine Etkileri*. Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Ceyhun, G.Ç.** (2014). The impact of shipping accidents on marine environment: A study of Turkish seas. *European Scientific Journal*, 10(23), 10-23.
- Ceyhun, G.Ç.** (2019). Turkish marine transportation corridors and prominent port statistics. *International Research Journal of Engineering and Technology (IRJET)*. 6(12), 2814-2818. e-ISSN: 2395-0056.
- Chlomoudis, C.I. & Pallis A.A.** (2005). The EU port policy in a historical perspective. *European Research Studies*, 8(1-2), 21-42.
- Civitas.** (2022). Introducing the Civitas initiative. Erişim: 20 Haziran, 2022, <https://civitas.eu/about#about>.
- Cura, F. & Demir, S.** (2022). Possible impacts of the European Green Deal on Turkey's logistics industry. *Hamburg International Conference of Logistics (HICL)*,33, 827-337. DOI: 10.15480/882.4697.
- Czech, M.** (2021). Pan-european transport corridors in the policy of the European Union, *Inzynieria Bezpieczenstwa Obiektów Antropogenicznych*, 1, 1-8. DOI: 10.37105/iboa.100.
- Çalık, S.** (2008). *Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye'nin Uyumunu* (Yüksek Lisans Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Çaylan, D. Ö. & Kişi, H.** (2011). Avrupa Birliği ortak ulaştırma politikası ve Türkiye. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 3(2), 79-100.
- Çetin, Ç.K. & Çaylan, D.Ö.** (2012). The place of ports in development plans of Turkey: a strategic analysis for the years 1985-2010. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 14(1), 27-49.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT).** (1963). *Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı*. Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT).** (1968). *İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı*. Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT).** (1973). *Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı* (Rapor no: DPT:1272). Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT).** (1979). *Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı* (Rapor no: DPT:1664). Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT).** (1984). *Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı* (Rapor no: DPT:1974). Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT).** (1989). *Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı* (Rapor no: DPT:2174). Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT).** (1995). *Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı*. Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı.

- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT).** (2000). *Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı*. Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT).** (2007a). *Dokuzuncu Kalkınma Raporu Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyon Raporu* (Rapor no: DPT:2725). Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT).** (2007b). *Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı*. Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı.
- Duda, D. & Wawruch, R.** (2017). The impact of major maritime accidents on the development of international regulations concerning safety of navigation and protection of the environment. *Scientific Journal of Polish Naval Academy*, 211(4), 23-44.
- ECSA.** (2020). Position paper a green deal for the European shipping industry. Erişim: 12 Nisan, 2023, <https://www.ecsa.eu/sites/default/files/publications/2020%20ECSA%20Position%20Paper%20-%20A%20Green%20Deal%20for%20the%20European%20shipping%20industry.pdf>.
- EFTA.** (2022). Lisbon strategy. Erişim: 28 Aralık, 2022, <https://www.efta.int/eea/lisbon-strategy>.
- EMSA.** (2023a). The EU maritime profile – the maritime cluster in the EU. Erişim: 06 Ocak, 2023, <https://www.emsa.europa.eu/eumaritimeprofile/section-2-the-eu-maritime-cluster.html#eu>.
- EMSA.** (2023b). European maritime single window environment (EMSWe). Erişim: 02 Mart, 2023, <https://www.emsa.europa.eu/emsw.html>.
- Erdogan, O. & Demirel, E.** (2017). New technologies in maritime education and training, Turkish experiment. *Universal Journal of Educational Research* 5(6), 947-952, DOI:10.13189/ujer.2017.050606.
- Erdönmez, E.S. & İncaz, S.** (2016). 2018 yılına kadar AB denizyolu taşımacılığının stratejik hedefleri ve önerilerinin Türkiye'ye yansımaları. *Journal of Emerging Economies and Policy*, 1(1), 111-125.
- Erturgut, R. & Coşkun, A.E.** (2019). Bir lojistik merkez okuması: Hamburg limanı ve hinterlandı. *Euroasian Conference on Language&Social Sciences*. (pp. 178-186). Antalya, Turkey, April 26-28.
- Esmer, S.** (2019). *Liman ve Terminal Yönetimi*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.
- European Commission.** (1985). Completing the internal market white paper from the commission to the European Council. Brussels, 14.06.1985, COM(85) 310 final. Erişim: 12 Mart, 2022, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:51985DC0310&rid=3>.
- European Commission.** (1992). the future development of the common transport policy. Brussels, 02.12.1992, COM(92) 494 final. Erişim: 12 Mart, 2022, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:51992DC0494&from=EN>.

- European Commission.** (1995a). Common transport policy action programme 1995-2000, Brussels, 12.07.1995, COM(95) 302 final, Erişim: 12 Mart, 2022, http://aei.pitt.edu/1115/1/transport_action_plan_COM_95_302.pdf.
- European Commission.** (1995b). Towards fair and efficient pricing in transport policy options for internalising the external costs of transport in the European Union, Green Paper, Brussels, 20.12.1995, COM(95) 691 final. Erişim: 14 Mart, 2022, http://aei.pitt.edu/1232/1/fair_pricing_gp_COM_95_691.pdf.
- European Commission.** (1996a). Towards a new maritime strategy. Brussels, 13.03.1996, COM(96) 81 final. Erişim: 03 Ocak, 2023, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:1996:0081:FIN:EN:PDF>.
- European Commission.** (1996b). Shaping Europe's maritime future - a contribution to the competitiveness of Europe's maritime industries. Brussels, 13 March 1996, COM (96) 84 final, Erişim: 03 Ocak, 2023, <http://aei.pitt.edu/3988/>,
- European Commission.** (2000a). On the safety of the seaborne oil trade. Brussels, 21.3.2000 COM(2000) 142 final, Erişim: 20 Ocak, 2023, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2000:0142:FIN:EN:PDF>.
- European Commission.** (2000b). Communication from the Commission to the Council and the European Parliament of 6 December 2000 on a second set of Community measures on maritime safety following the sinking of the oil tanker Erika. COM (2000) 802 final. Erişim: 20 Ocak, 2023, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52000DC0802>.
- European Commission.** (2001a). White Paper, European transport policy for 2010: Time to decide, Brussels, 12.09.2001, COM(2001) 370 final, Erişim: 14 Mart, 2022, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52001DC0370&from=en>.
- European Commission.** (2001b). First railway package of 2001. Erişim: 13 Ağustos, 2022, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/first-railway-package-2001_en.
- European Commission.** (2003). Programme for the promotion of short sea shipping. Brussels, 07.04.2003, COM(2003) 155 final, Erişim: 03 Ocak, 2023, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52003DC0155&from=EN>.
- European Commission.** (2004). Second railway package of 2004. Erişim: 13 Ağustos, 2022, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/second-railway-package-2004_en.
- European Commission.** (2006). Green Paper towards a future maritime policy for the union: a European vision for the oceans and seas. Brussels, 7.6.2006, COM(2006) 275 final. Erişim: 05 Ocak, 2023, https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b2e1b06a-6ca9-4e24-ac15-60e1307f32e2.0003.03/DOC_1&format=PDF.

- European Commission.** (2007a) Third railway package of 2007. Erişim: 13 Ağustos, 2022, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/third-railway-package-2007_en.
- European Commission.** (2007b). Communication on a European ports policy, Brussels, 18.10.2007, COM(2007) 616 final, Erişim: 01 Mart, 2023, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007tC0616&from=EN>.
- European Commission.** (2009a). Progress of the EU's integrated maritime policy. Brussels, 15.10.2009, COM(2009) 540 final. Erişim: 05 Ocak, 2023, <https://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0540:FIN:EN:PDF>.
- European Commission.** (2009b). Strategic goals and recommendations for the EU's maritime transport policy until 2018, Brussels, 21.1.2009, COM(2009) 8 final, Erişim: 05 Ocak, 2023, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009DC0008&from=EN>.
- European Commission.** (2011). Roadmap to single european transport area- towards a competitive and resource efficient transport system. Brussels, 28.3.2011, COM(2011) 144 final, Erişim: 08 Kasım, 2022, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:en:PDF>.
- European Commission.** (2012, February 28). EU support to the Europe- Caucasus- Asia transport corridor. Erişim: 10 Ekim, 2022, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_12_141.
- European Commission.** (2013). The Marco Polo programme - results and outlook. Brussels, 14.5.2013, COM(2013) 278 final, Erişim: 18 Haziran, 2022, <https://eur-ex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013DC0278>.
- European Commission.**(2015).Questions and answers: a new aviation strategy for Europe. Erişim: 28 Ağustos, 2022, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_15_6146.
- European Commission.** (2016a). A european strategy for low –emission mobility. Brussels, 20.07.2016, COM(2016) 501 final, Erişim: 05 Haziran, 2022, https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:e44d3c21-531e-11e6-89bd-01aa75ed71a1.0002.02/DOC_2&format=PDF.
- European Commission.** (2016b). Fourth railway package of 2016. Erişim: 13 Ağustos, 2022, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/fourth-railway-package-2016_en.
- European Commission.** (2017). The port of future. Erişim: 02 Mart, 2023, https://cordis.europa.eu/programme/id/H2020_MG-7-3-2017.
- European Commission.** (2018a). Maritime transport fitness check. Erişim: 21 Şubat, 2023, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/safety-and-environment/maritime-transport-fitness-check_en.

- European Commission.** (2018b). Maritime transport fitness check of the legislation on flag state responsibilities, accident investigation, port state control, the vessel traffic monitoring and information system and, the reporting formalities for ships arriving in and/or departing from ports of member states. Brussels, 16.5.2018 SWD(2018) 228 final, Erişim: 18 şubat, 2023, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2018-05/swd20180228-fitness-check.pdf>.
- European Commission.** (2018c). Turkey 2018 report. Strasbourg, 17.4.2018, SWD(2018) 153 final. Erişim: 14 Nisan, 2023, <https://www.ab.gov.tr/siteimages/kapbtablolar/20180417-turkey-report.pdf>.
- European Commission.** (2018d). Digital transport and logistics forum (DLTF). Erişim: 06 Nisan, 2023, https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/digital-transport-and-logistics-forum-dtlf_en.
- European Commission.** (2019a). The European green deal, Brussels, 11.12.2019, COM(2019) 640 final. Erişim: 23 Ocak, 2023. https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0002.02/DOC_1&format=PDF.
- European Commission.** (2019b). Turkey 2019 Report. Brussels, 29.5.2019, SWD(2019) 220 final, Erişim: 14 Nisan, 2023, [https://www.ab.gov.tr/siteimages/resimler/20190529-turkey-report\(1\).pdf](https://www.ab.gov.tr/siteimages/resimler/20190529-turkey-report(1).pdf).
- European Commission.** (2020a). Sustainable and smart mobility strategy putting European transport on track for the future. Brussels, 09.12.2020, COM(2020) 789 final. Erişim: 05 Haziran, 2022, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020SC0331&rid=1>.
- European Commission.** (2020b). Turkey 2020 Report. Brussels, 6.10.2020, SWD(2020) 355 final, Erişim: 14 Nisan, 2023, https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2020-10/turkey_report_2020.pdf.
- European Commission.** (2021a, December 20). Why is the TEN-T regulation being revised. Erişim: 15 Haziran, 2022, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_6725.
- European Commission.** (2021b). 2020 annual report on CO2 emissions from maritime transport. Brussels, 17.8.2021, SWD(2021) 228 final, Erişim: 12 Ocak, 2023, <https://european-accreditation.org/wp-content/uploads/2022/06/2020-Annual-report-from-the-Commission.pdf>.
- European Commission.** (2021c). Development of a methodology to assess the “green” impacts of investment in the maritime sector and projects. Erişim: 20 Ocak, 2023, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/15341>.
- European Commission.** (2021d). Turkey 2021 report. Strasbourg, 19.10.2021, SWD(2021) 290 final/2, Erişim: 14 Nisan, 2023,

<https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2021-10/Turkey%202021%20report.PDF>.

- European Commission.** (2022a). A fundamental transport transformation: Commission presents its plan for green, smart and affordable mobility. Erişim: 11 Haziran, 2022, https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en.
- European Commission.** (2022b, December 22). Marco Polo. Erişim: 18 Haziran, 2022 <https://ec.europa.eu/inea/en/node/198>.
- European Commission.** (2022c, December 22). Connecting Europe facility. Erişim: 30 Kasım, 2022, <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility>.
- European Commission.** (2022d, December 22). CEF transport. Erişim: 30 Kasım, 2022, <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport>.
- European Commission.** (2022e). Promoting efficient, safe and green land transport, Erişim: 16 Temmuz, 2022, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road_en.
- European Commission.** (2022f). What do we want achieve. Erişim: 15 Ağustos, 2022, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air_en.
- European Commission.** (2022g). Single European sky. Erişim: 28 Ağustos, 2022, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/single-european-sky_en.
- European Commission.** (2022h). Statistical Pocketbook 2022 Transport in Figures. Erişim: 04 Nisan, 2023, https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2022_en.
- European Commission.** (2022i). Turkey 2022 report. Brussels, 12.10.2022, SWD(2022) 333 final, Erişim: 14 Nisan, 2023, <https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2022-10/Türkiye%20Report%202022.pdf>.
- European Commission.** (2023a). Shipbuilding sector. Erişim: 06 Ocak, 2023, https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/maritime-industries/shipbuilding-sector_en.
- European Commission.** (2023b). Safety and environment. Erişim: 20 Ocak, 2023, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/safety-and-environment_en.
- European Commission.** (2023c). European maritime safety agency (EMSA). Erişim: 20 Şubat, 2023, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/european-maritime-safety-agency-emsa_en.
- European Commission.** (2023d). Ports. Erişim: 02 Mart, 2023, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports_en.
- European Commission.** (2023e). International cooperation and coordination. Erişim: 04 Mart, 2023, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/international-cooperation-and-coordination_en.

- European Commission.** (2023f). Maritime autonomous ships and shipping. Erişim: 05 Mart, 2023, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/maritime-autonomous-ships-and-shipping_en.
- European Commission.** (2023g). The Union maritime information and exchange system (SafeSeaNet). Erişim: 05 Mart, 2023), https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/eu-wide-digital-maritime-system-and-services/union-maritime-information-and-exchange-system-safeseanet_en.
- European Commission.** (2023h). Towards a European maritime single window environment. Erişim: 05 Mart, 2023, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/eu-wide-digital-maritime-system-and-services/european-maritime-single-window-environment_en.
- European Commission.** (2023i). e-maritime. Erişim: 05 Mart, 2023, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/eu-wide-digital-maritime-system-and-services/european-maritime-single-window-environment_en.
- European Commission.** (2023j). Seafarers. Erişim: 08 Mart, 2023, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/seafarers_en.
- European Commission.** (2023k). Education and training. Erişim: 08 Mart, 2023, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/seafarers/education-and-training_en.
- European Commission.** (2023l). Maritime Labour Convention and the European Union. Erişim: 08 Mart, 2023, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/seafarers/employment-and-working-conditions_en.
- European Commission.** (2023m). Internal market-services (cabotage). Erişim: 10 Mayıs, 2023, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/internal-market/internal-market-services-cabotage_en.
- European Council.** (1986a). 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. Erişim: 14 Ocak, 2023, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31986R4055&from=EN>.
- European Council.** (1986b). Council Regulation (EEC) No4056/86 of 22 December1986 laying down detailed rules for the application of Articles 85 and 86 of the Treaty to maritime transport. Erişim: 15 Ocak, 2023, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31986R4056&from=EN>.
- European Council.** (1986c). Council Regulation (EEC) No4057/86 of 22 December 1986 on unfair pricing practices in maritime transport. Erişim: 15 Ocak, 2023, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31986R4057&from=EN>.
- European Council.** (1986d). Council Regulation (EEC) No 4058/86 of 22 December 1986 concerning coordinated action to safeguard free access to cargoes

in ocean trades. Erişim: 16 Ocak, 2023, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31986R4058>.

European Council. (1992). Council Regulation (EEC) No 3577/92 of 7 December 1992 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (maritime cabotage). Erişim: 14 Ocak, 2023, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31992R3577&from=EN>

European Council. (2022). improving rail connectivity in the EU, Erişim: 13 Ağustos, 2022, <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/single-eu-railway-area/>.

European Environment Agency (EEA). (2020, February 3). Transport: increasing oil consumption and greenhouse gas emissions hamper EU progress towards environment and climate objectives. Erişim: 08 Kasım, 2022, <https://www.eea.europa.eu/publications/transport-increasing-oil-consumption-and>.

European Environment Agency (EEA). (2021). European maritime transport environmental report 2021. Erişim: 23 Şubat, 2023, <https://www.eea.europa.eu/publications/maritime-transport/>.

European Parliament. (2020, February 20). Transport policy briefing eu policies-delivering for citizens. Erişim: 14 Haziran, 2022, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/646177/PRS_BRI\(2020\)646177_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/646177/PRS_BRI(2020)646177_EN.pdf).

European Parliament. (2022a). The treaty of Lisbon, Erişim: 10 Kasım, 2022, https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/en/FTU_1.1.5.pdf.

European Parliament. (2022b, March 3). Common transport policy: overview. Erişim: 05 Haziran, 2022, <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/123/common-transport-policy-overview>.

European Parliament. (2022c). Revision of the trans european transport network guidelines. Erişim: 16 Haziran, 2022, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/729314/PRS_BRI\(2022\)729314_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/729314/PRS_BRI(2022)729314_EN.pdf).

European Parliament. (2022d). Road traffic and safety provisions. Erişim: 16 Temmuz, 2022, <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/129/road-traffic-and-safety-provisions>.

European Parliament. (2022e). Rail Transport. Erişim: 13 Ağustos, 2022, <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/130/rail-transport>.

European Parliament. (2022f). Air transport: market rules. Erişim: 13 Ağustos, 2022, <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/131/air-transport-market-rules>.

European Parliament. (2022g). Maritime transport: strategic approach. Erişim: 12 Ocak, 2023, <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/124/maritime-transport-strategic-approach>.

- European Union.** (2006). Regulation (EC) No336/2006 of The European Parliament and of the Council of 15 February 2006 on the implementation of the international safety management code with in the Community and repealing Council Regulation(EC)No3051/95. Erişim: 11 Mayıs, 2023, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006R0336>.
- European Union.** (2009a). Directive 2009/21/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on compliance with flag state requirement. Erişim: 19 Şubat, 2023, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0021&from=EN>.
- European Union.** (2009b). Regulation (EC) No 391/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on common rules and standards for ship inspection and survey organisations. Erişim: 19 Şubat, 2023, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0011:0023:EN:PDF>.
- European Union.** (2009c). Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on Port State Control. Erişim: 20 Şubat, 2023, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0057:0100:EN:PDF>.
- European Union.** (2009d). Directive 2009/17/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 amending Directive 2002/59/EC establishing a community vessel traffic monitoring and information system. Erişim: 20 Şubat, 2023, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0101:0113:EN:PDF>.
- European Union.** (2009e). Directive 2009/18/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 establishing the fundamental principles governing the investigation of accidents in the maritime transport sector and amending Council Directive 1999/35/EC and Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council. Erişim: 20 Şubat, 2023, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0018&from=EN>.
- European Union.** (2009f). Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents. Erişim: 20 Şubat, 2023, <https://eurlex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R0392&rid=1>.
- European Union.** (2009g). Directive 2009/20/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the insurance of shipowners for maritime claims. Erişim: 20 Şubat, 2023, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0128:0131:EN:PDF>.
- European Union.** (2014). Regulation (EU) No 911/2014 of the European Parliament and of the Council of 23 July 2014 on multiannual funding for the action of the European Maritime Safety Agency in the field of response to

marine pollution caused by ships and oil and gas installations. Erişim: 20 Şubat, 2023, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0911&from=EN>.

European Union. (2019). Regulation (EU) 2019/1239 of the European Parliament and of the Council of 20 June 2019 establishing a European maritime single window environment and repealing Directive 2010/65/EU. Erişim: 02 Mart, 2023, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R1239&from=EN>.

EUROSTAT (European Statistical Office). (2022a). Freight Transport Statics. Erişim: 06 Ağustos, 2022, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Freight_transport_statistics_-_modal_split.

EUROSTAT (European Statistical Office). (2022b). International trade in goods for the EU - an overview. Erişim: 04 Şubat, 2023, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_trade_in_goods_for_the_EU_-_an_overview#International_trade_in_goods_-_an_overview.

EUROSTAT (European Statistical Office). (2022c). EU ports still recovering from pandemic disruptions. Erişim: 01 Mart, 2022, <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/ddn-20221116-3>.

EUROSTAT (European Statistical Office). (2023, February 7). Six million people working in EU transport in 2021. Erişim: 08 Mart, 2023, <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20230207-1>.

Eyit, B., Yorulmaz, M. & Taş, A. (2022). Konteyner Limanlarında Kullanılan Teknoloji Uygulamalarının Değerlendirilmesi. *The Journal of Social Science*, 6(11), 43-59. DOI: 10.30520/tjsosci.1051735.

Fidan, A. (2014). Dünden bu güne kabotaj ve Türk denizciliğindeki yeni ivmeler. *Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi*, 7(2), 61- 69.

Gall, M., Gall, J., & Borg, R. (2007). *Educational research: An introduction* (8th ed.). New York, NY: Pearson Education.

Gelgeç, A. (2021). Maritime Safety in Europe A Comparative Approach. Nawrot, J., Dabrowska, Z. (Eds), *Maritime Safety in Europe* (Vol.1, pp. 252-267). Oxford: Routledge, London/New York.

Giorgi, L. & Schmidt, M. (2002). European transport policy- a historical and forward looking perspective. *The Interdisciplinary Centre for Compariative Research in the Social Sciences*, 2 (4), 1-19.

Göksu, S. (2014). *Türk Deniz Ticaret Filosunun Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC) 2006 Koşullarına Uygunluğunun Analizi* (Yüksek lisans tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Göktepe, H. (2007). Hava taşımacılığı sektöründe rekabet hukuku kurallarının uygulanması, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(1), 213-240.

- Gülirmak, E.T** (2020). *AB Ortak Ulaştırma Politikası Çerçevesinde Türkiye’de Deniz Ulaşımı ve Güvenliğinin İncelenmesi* (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi, Deniz Ulaşımı ve Güvenliğinin İncelenmesi, İstanbul.
- Güneysu, G. & Tabanlı, F.** (2020). Erika ve Prestige kazalarının oluşan hukuk kurallarına etkisi. *Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 15(1), 109-137.
- Hamburg Port Authority (HPA).** (2023). Smart port- the intelligent port. Erişim: 20 Nisan, 2023, <https://www.hamburg-port-authority.de/en/hpa-360/smartport>.
- Ilić, M., & Orešić, D.** (2004). Pan-European transport corridors and transport system of Croatia. *Hrvatski Geografski Glasnik* 66/2, s. 5-22. DOI: 10.21861/HGG.2004.66.02.01.
- IMO.** (2023a). The international safety management (ISM) code. Erişim: 06 Nisan, 2023, <https://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/ISMCode.aspx>.
- IMO.** (2023b). Vessel traffic services. Erişim: 12 Nisan, 2023, <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/VesselTrafficServices.aspx>.
- İktisadi Kalkınma Vakfı.** (2005). *Avrupa Birliği’nin Ulaştırma Politikası*. İstanbul: Muka.
- İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası (DTO).** (2022). *Denizcilik sektör raporu*. İstanbul: DTO.
- İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası (DTO).** (2020). *Turkish maritime sector economic value and employment inventory*. İstanbul: DTO.
- İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası (DTO).** (2017a). *2017-2020 stratejik plan*. İstanbul: DTO.
- İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası (DTO).** (2017b, Ekim 5). GKRY bayraklı ve GKRY bağlantılı gemiler hakkında. Erişim: 14 Mayıs, 2023, <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sirkuler/gkry-bayrakli-ve-gkry-baglantili-gemiler-hakkinda-9569>.
- İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası (DTO).** (2023). Hakkımızda. Erişim: 22 Nisan, 2023, <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sayfalar/hakkimizda>.
- İstikbal, C.** (2016, Temmuz 1). Türkiyede ve dünyada kabotaj hakkı. *Deniz Gazete*. Erişim: 04 Nisan, 2023, <https://www.denizgazete.com/yazarlar/cahit-istikbal/turkiyede-ve-dunyada-kabotaj-hakki/101018/>.
- Janic, M.** (2006). Sustainable transport in the European Union: a review of the past research and future ideas. *Transp. Rev*, 26, 81-104.
- Jović, M., Tijan, E., Brčić, D. & Pucihar, A.** (2022). Digitalization in maritime transport and seaports: bibliometric, content and thematic analysis. *J.*

Mar. Sci. Eng. Journal of Marine Science and Engineering 10, 1-24.
<https://doi.org/10.3390/jmse10040486>.

- Karahan, C.B.** (2011). *Avrupa Birliği Denizcilik Politikaları ve Tarihsel Olarak Denizcilik ile İlgili Geliştirilmiş Olan Hukuksal Mevzuat* (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Karataş, Z.** (2017). Sosyal bilim araştırmalarında paradigma değişimi: nitel yaklaşımın yükselişi. *Türkiye Sosyal Hizmet Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 68-86.
- Karayolları Genel Müdürlüğü.** (2022). Avrupa ulaştırma koridorları ve alanları. Erişim: 04 Kasım, 2022, <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/PanAvrupa.aspx>.
- Karlı, H., Öztaş Karlı, R.G. & Aydın, H.** (2021). Rotterdam, Antwerp ve Hamburg Limanlarının Akıllı Liman Bağlamında Değerlendirilmesi. *Global Journal of Economics and Business Studies*, 9(18), 1-16.
- Karluk, R.** (2011). *Avrupa Birliği*. İstanbul: Beta.
- Keçeli, Y.** (2011). A proposed innovation strategy for Turkish port administration policy via information technology. *Maritime Policy and Management*, 38 (2), 151-167.
- Keser, H.Y.** (2011). *Lojistik Sektörünün Rekabet Gücü Yönüyle Analizi: Türk Lojistik Sektörü İçin Bir Çalışma*. (Doktora tezi). Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa.
- Keser, I.** (2011). The common maritime transport policy of the european union – the protection and preservation of the marine environment, *Poredbeno Pomorsko Pravo*, 50, 269-304.
- Koban, E. & Keser, H.Y.** (2021). *Dış Ticarete Lojistik*. Bursa: Ekin.
- Kocijan, I.** (2009). Revisiting the formative years of European transport policy, *Zbornik PFZ*, 59(2-3), 529-547.
- Kuşçu, S.** (2011). Avrupa Birliği ulaştırma politikası ve Türkiye'ye yansıması. *Akademik Bakış*. 5(9), 77-91.
- Liman Devleti Denetimi Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik.** (2013). *T.C. Resmi Gazete*, 28821, 14 Kasım 2013.
- Long, D.** (2019). *Uluslararası Lojistik- Küresel Tedarik Zinciri Yönetimi*. (Tanyaş, Mehmet; Düzgün, Murat, Çev.) Ankara: Nobel.
- McCormick, J.** (2007). *Understanding the European Union: A Concise Introduction*. Basingstoke: Plagrave Macmillan Press.
- Mitroussi, K.** (2008). Employment of seafarers in the EU context: challenges and opportunities. *Marine Policy* 32(6), 1043-1049.
- Moussis, N.** (2004). *Avrupa Birliği Politikalarına Giriş Rehberi* (Ahmet Fethi, Çev.). İstanbul: Mega.

- Muslu, A.** (2018). Türk gemi adamlarının uluslararası deniz iş gücü piyasalarında istihdamı için özel istihdam bürolarının önemi. *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, 17(1), 291-302. DOI:10.21547/jss.345040.
- Novo-Corti I. & Gonzalez-Laxe F.** (2009). Maritime transport and trade: the impact of european transport policy: an overview of maritime freight transport patterns, *European Research Studies Journal*, 12(1), 131-147.
- Onur, E.** (2006). *Avrupa Topluluğu'nun Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye için Ulaştırma Faslında Katılım Müzakereleri Süreci* (Yüksek Lisans Tezi). Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Oral, C. & Kıpkip, E.** (2019). Ulaştırma sektörünün önemi üzerine kavramsal bir yaklaşım. *Oğuzhan Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(1), 58-64.
- Oral, E.Z., Kişi, H., Cerit, A.G., Tuna, O. & Esmer, S.** (2007). Research in transportation economics, Brooks, M., Cullinane, K. *Devolution, Port Governance and Port Performance* (pp. 171-184). Elsevier: Oxford University Press.
- Oroglu, A.** (2003). European union common transport policy. *Nase More*, 50(5-6), 197-2003.
- Özdemir, C.** (2019). *Avrupa Mantiğı*. İstanbul: Boğaziçi.
- Özen, C.** (2007). *Avrupa Birliğine Giriş Sürecinde Avrupa Denizcilik Politikaları ve Türkiye'nin Uyumu*. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Özer, D. & Kişi H.** (2011). Avrupa Birliği ortak ulaştırma politikası ve Türkiye. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 3(2), 79-100.
- Özeroğlu, A.İ.** (2012). AB ulaştırma politikaları ve bölgesel projelerde Türkiye'nin yeri. *Anadolu Bil Meslek Yüksekokulu Dergisi*, (26), 41-59.
- Özkanlı, A. & Denizhan, B.** (2020). Digitalization roadmap for Turkish seaports. *Avrupa Bilim ve Teknoloji Dergisi*, (Özel Sayı), 358-363.
- Paixao, A.C. & Marlow, P.** (2001). A review of the European Union shipping policy. *Maritime Policy & Management*, 28(2), 187-198. DOI:10.1080/03088830118389.
- Pallis, A. A.** (2017). *The common EU maritime transport policy: Policy Europeanisation in the 1990s*. London: Routledge.
- Paris MoU.** (2023). Organisation. Erişim: 10 Nisan, 2023, <https://www.parismou.org/about-us/organisation>.
- Parlak, Z. & Yıldırım, E.** (2006). Labour markets for and working conditions of Turkish seafarers: an exploratory investigation. *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, 55(1), 87-104.
- Reçber, K.** (2016). *Türkiye-Avrupa Birliği Ortaklık Hukuku*. Bursa: Dora.
- Reçber, K.** (2021). *Avrupa Birliği Hukuku ve Temel Metinleri*. Bursa: Dora.
- Saatçioğlu, C. & Çelikok, K.** (2017). Avrupa Birliği ortak ulaştırma politikası çerçevesinde Türkiye'de uygulanan ulaştırma politikalarının değerlendirilmesi. *İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi*, 5(2), 80-90.

- Saatçioğlu, C.** (2006). *Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları Türkiye-Avrupa Birliği Uygulamaları*. Ankara: Gazi.
- Saatçioğlu, C. ve Çelikok, K.** (2019). Uluslararası ulaştırma politikaları çerçevesinde Avrupa Birliği ve Türkiye'nin ulaştırma politikaları. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 24(3), 513-524.
- Saygılı, M.S. & Erdal, M.** (2013). *Küresel Lojistik*. İstanbul: Dünya.
- Schmidt, M. & Giorgi, L.** (2001). Success failures and prospects for the common transport policy innovation. *The European Journal of Social Science Research*, 14(4), 293-313.
- Sefara, A.A.** (2014). Achieving access to the maritime transport services market in the european union: a critical discussion of cabotage services, *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs*, 6(2), 106-110. DOI: 10.1080/18366503.2014.919704.
- Servantie, D.** (2015). AB ve Türkiye'nin deniz taşımacılığı politikasının karşılaştırmalı analizi. Erişim: 05 Ocak, 2023, <https://www.ikv.org.tr/ikv.asp?id=977>.
- Sevgili C. & Töz A.C.** (2022). Comprehensive Analysis of port state control on turkish flagged ships through the association rule mining, *The European Journal of Social Science Research*, 14(4), *Maritime and Marine Sciences* 8(2), 104-114. DOI: 10.52998/trjmms.1069268.
- Statista.** (2022a). Maritime industry in the European Union (EU)- statistics&facts. Erişim: 18 Aralık, 2022, <https://www.statista.com/topics/9606/maritime-industry-in-the-eu/#topicOverview>.
- Statista.** (2022b, September 30). Number of ships in European Union (EU-28) shipping industry's fleet from 2010 to 202. Erişim: 18 Aralık, 2022, <https://www.statista.com/statistics/1313279/fleet-size-european-union/>
- Stopford, M.** (2016). *Denizcilik ekonomisi* (Okan Duru, Çev.). İstanbul: Nobel Yayın.
- Şahin, G., Taksim, M.A. & Yitgin, B.** (2021). Effects of the european green deal on Turkey's electricity market. *İşletme Ekonomi ve Yönetim Araştırmaları Dergisi*, 1, 40-58.
- Şamlı, Y.K.** (2013). *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.
- T.C. Başbakanlık AB Genel Sekreterliği.** (2011). Twinnig mekanizması ve Türkiye. Erişim: 11 Mayıs, 2023, https://www.ab.gov.tr/files/ardb/evt/3_ab_bakanligi_yayinlari/twinnig_mekanizmasi.pdf.
- T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı.** (2019). *On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023)*. Ankara: T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı.
- T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı.** (2023a). Çevre ve şehircilik alanında taraf olunan uluslararası sözleşmeler. Erişim: 06 Nisan, 2023. <https://ab.csb.gov.tr/sozlesmeler-i-98916>.

- T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı.** (2023b). Ulaştırma türüne göre sera gazı emisyonu. Erişim: 12 Nisan, 2023, <https://cevreselgostergeler.csb.gov.tr/ulastirma-turune-gore-seragazi-emisyonu-i-85790>.
- T.C. Dış İşleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı.** (2022). Fasıl 21- Trans Avrupa ağları, Erişim: 10 Mart, 2022, <https://www.ab.gov.tr/86.html>.
- T.C. Dışişleri Bakanlığı.** (2001). 2001 yılı ulusal programı. Erişim: 11 Mayıs, 2023, <https://www.ab.gov.tr/195.html>.
- T.C. Dışişleri Bakanlığı.** (2023a). Ülkemizin taraf olduğu başlıca çevre anlaşmaları. Erişim: 06 Nisan, 2023, <https://www.mfa.gov.tr/data/DISPOLITIKA/Anlasmalar.pdf>.
- T.C. Dışişleri Bakanlığı.** (2023b). Küresel ısınma BM İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi ve KYTO Protokolü. Erişim: 11 Nisan, 2023, <https://www.mfa.gov.tr/kuresel-isinma-bm-iklim-degisikligi-cerceve-sozlesmesi-ve-kyto-protokolu.tr.mfa>.
- T.C. Kalkınma Bakanlığı.** (2013). *Onuncu Kalkınma Planı 2014-2018*. Ankara: T.C. Kalkınma Bakanlığı.
- T.C. Kalkınma Bakanlığı.** (2018). *On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023) ulaştırma özel ihtisas komisyonu raporu*. Ankara: T.C. Kalkınma Bakanlığı.
- T.C. Ticaret Bakanlığı.** (2021). Yeşil mutabakat eylem planı 2021. Erişim: 11 Nisan, 2023, <https://ticaret.gov.tr/data/60f1200013b876eb28421b23/MUTABAKA T%20YEŞİL.pdf>.
- T.C. Ticaret Bakanlığı.** (2022). *Yeşil mutabakat çalışma grubu yıllık faaliyet raporu*. Ankara: T.C. Ticaret Bakanlığı.
- T.C. Ticaret Bakanlığı.** (2023). Yanıbaşımızdaki dev pazar Avrupa Birliği. Erişim: 06 Ocak, 2023, <https://ticaret.gov.tr/dis-iliskiler/avrupa-birligi/yanibasimizdaki-dev-pazar-avrupa-birligi>.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.** (2020b). Ulaşan ve erişen Türkiye. Erişim: 12 Mayıs, 2023, <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/ulasan-ve-erisen-turkiye-2020.pdf>.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.** (2021). *12. Ulaştırma ve haberleşme şurası sektör raporları*. Ankara: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.** (2022a). Temel Çok Taraflı Anlaşma (MLA). Erişim: 06 Ekim, 2022, <https://traceca.uab.gov.tr/temel-cok-tarafli-anlasma-mla>.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.** (2022b). *2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı*. Ankara: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.** (2022c). *2021 Yılı ulaştırma ve altyapı bakanlığı faaliyet raporu*. Ankara: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.** (2023a). Denizcilikte endüstri 4.0. Erişim: 23 Nisan, 2023, <https://denizcilik.uab.gov.tr/denizcilikte-endustri-4-0?PageSpeed=noscript%2003.05.2023>.

- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.** (2023b). Deniz trafiğini takibe yönelik kurulmuş olan sistemler. Erişim: 24 Nisan, 2023, <https://denizcilik.uab.gov.tr/deniz-trafigini-takibe-yonelik-kurulmus-olan-sistemler>.
- Tezcan, Ö., Kan, E. & Atik, O.** (2020). A study on working and living conditions of Turkish seafarers. *Journal of ETA Maritime Science*, 8(1), 22-37.
- Togan, S.** (2016). *The Liberization of Transportation Services in the EU and Turkey*. Newyork: Oxford.
- TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği.** (2022). Erişim: 10 Ekim, 2022, <https://traceca.uab.gov.tr/haritalar>.
- Tsou, M.C.** (2018). Big data analysis of port state control ship detention. *Journal of Marine Engineering & Technology*. 1-9. DOI: 10.1080/20464177.2018.1505029.
- Türk Dil Kurumu.** (2023). Erişim: 30 Mayıs, 2023, <https://sozluk.gov.tr>.
- Türk Loydu.** (2023a). Türk Loydu Vakfı. Erişim: 22 Nisan, 2023, <https://turkloydu.org/tr-tr/hakkimizda/turk-loydu-vakfi.aspx>.
- Türk Loydu.** (2023b). Türk Loydu Uygunluk Değerlendirme Hizmetleri A.Ş. Erişim: 22 Nisan, 2023, <https://turkloydu.org/tr-tr/hakkimizda/turk-loydu-vakfi.aspx>.
- Türk Standartları Enstitüsü.** (2017). Yeşil liman. Erişim: 12 Mayıs, 2023, <https://statik.tse.org.tr/upload/tr/dosya/icerikyonetimi/7844/20062017101007-2.pdf>.
- Türker, A.** (2020). *Hukuki Açıdan Gemi Trafik Sistemi* (Yüksek lisans tezi). Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Türker, Y.Ö. & Aydın, A.** (2022). How ready is the Turkish legislation for the green deal?. *Energy and Climate Change*, 3, 1-10. DOI: 10.1016/j.egycc.2022.100084.
- Türklım.** (2022). *Türkiye limancılık sektörü 2022 Raporu*. İstanbul: Türklım.
- Türklım.** (2023a). Sektör istatistikleri. Erişim: 14 Nisan, 2023, <https://www.turklim.org/sector-istatistikleri/>.
- Türklım.** (2023b). Çevre dostu yeşil liman sertifikaları sahiplerini buldu. Erişim: 20 Nisan, 2023, <https://www.turklim.org/cevre-dostu-yesil-liman-sertifikalari-sahiplerini-buldu/>.
- Ubillos, B.J., Azkue, P.R. & Sainz, B.A.** (2021). State aid, EU maritime transport policies and competitiveness of EU country fleets. *European Transport Research Review*, 13(7), 2-15. DOI: /10.1186/s12544-020-00463-1.
- Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik.** (2009). *T.C. Resmi Gazete*, 27389, 27 Ekim 2009.
- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (Utikad).** (2021). *Lojistik sektör raporu 2021*. İstanbul: Utikad.
- UNCC (United Nations Climate Change).** (2023a). What is the Kyoto Protocol. Erişim: 11 Nisan, 2023,

https://unfccc.int/kyoto_protocol#:~:text=In%20short%2C%20the%20Kyoto%20Protocol,accordance%20with%20agreed%20individual%20targets.

- UNCC (United Nations Climate Change).** (2023b). Key aspects of the Paris Agreement. Erişim: 11 Nisan, 2023, <https://unfccc.int/most-requested/key-aspects-of-the-paris-agreement#:~:text=The%20Paris%20Agreement's%20central%20aim,further%20to%201.5%20degrees%20Celsius.>
- Utikad.** (2022, Aralık 22). Türk sahipli deniz ticaret filosunda büyüme hızlandı. Erişim: 08 Nisan, 2023, <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/34359/turk-sahipli-deniz-ticaret-filosunda-buyume-hizlandi.>
- Ülgen, S., Guerin Sarısoy, S. & Tekçe M.** (2007). Second Generation Structural Reforms: De-Regulation and Competition in Infrastructure Industries, The Evolution of Turkish Communications, Energy and Transport Sectors in Light of EU Harmonization. Erişim: 19 Aralık, 2022, www.edam.org.tr/images/pdf/projeler/edam_report.eng.pdf.
- Yıldırım Keser, H. & Ceyhun, G.Ç.** (2023). Avrupa Yeşil Mutabakatının denizyolu taşımacılığı kökenli hava kirliliği yönünden incelenmesi. *Tesam Akademi Dergisi*, 10(1), 53-72. <http://dx.doi.org/10.30626/tesamakademi>.
- Yorulmaz, M. & Patruna, E.** (2022). Sürdürülebilir yeşil liman algısının ve yönetiminin değerlendirilmesi. *IJAR*. 7(13), 148-168.

ÖZGEÇMİŞ

Ad-Soyad : Nisa Parıldar Yılmaz

Doğum Tarihi ve Yeri :

E-posta :

ÖĞRENİM DURUMU:

- **Lisans** : 2014, Uludağ Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası İlişkiler.
- **Yüksek Lisans** :2018, Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası İlişkiler (Tezsiz).

MESLEKİ DENEYİM VE ÖDÜLLER:

- Kınay Taşımacılık ve Lojistik A.Ş (2019- Günümüze)
- Netlog Global Forwarding (2017- 2019)
- MSC Gemi Acenteliği (Ocak 2016- Mayıs 2017)
- Sönmez Bustaş & Lojistik (2015- 2016)

DİĞER ESERLER, SUNUMLAR VE PATENTLER:

- 4.Ulaştırma ve Lojistik Ulusal Kongresi, “Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi: Hamburg Limanı Örneği” başlıklı özet bildiri.