

T.C.  
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ  
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

DENİZCİ BİR ULUS OLABİLME HEDEFİNE YÖNELİK OLARAK  
TÜRKİYE'NİN UYGULAMASI GEREKEN DENİZCİLİK STRATEJİLERİ

DOKTORA TEZİ

Oktay ÇETİN

Deniz İşletmeciliği Ana Bilim Dalı

Danışman  
Prof. Dr. Ertuğrul DOĞAN

Haziran 2009

**T.C**  
**İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ**  
**DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ**

OKTAY ÇETİN tarafından hazırlanmış ve sunulmuş “DENİZCİ BİR ULUS OLABİLME HEDEFİNE YÖNELİK OLARAK TÜRKİYE’NİN UYGULAMASI GEREKEN DENİZCİLİK STRATEJİLERİ” başlıklı tez Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalında, Deniz Ekonomisi Bilim Dalında DOKTORA Tezi olarak kabul edilmiştir.

**Tez Danışmanı**  
Prof. Dr. Ertuğrul DOĞAN

**Jüri Üyesi**  
Doç. Dr. Hüseyin YÜCE

**Jüri Üyesi**  
Doç. Dr. Sezer ILGIN

**Jüri Üyesi**  
Doç. Dr. Z. Selmin BURAK

**Jüri Üyesi**  
Doç. Dr. Cem GAZIOĞLU

**Tez Savunma Tarihi: 23.06.2009**

## İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ	v
ÖZET .....	viii
ABSTRACT.....	ix
TABLO LİSTESİ.....	x
ŞEKİL LİSTESİ.....	xi
KISALTMA LİSTESİ .....	xii
<b>I. GİRİŞ.....</b>	<b>1</b>
1.1. Öncesi.....	1
1.2. Araştırmanın Amacı .....	2
1.3. Araştırmanın Önemi.....	2
1.4. Araştırmanın Kapsamı .....	2
1.5. Araştırma Yöntemi.....	3
1.6. Verilerin Toplanması, Çözümlemesi ve Yorumlanması.....	3
1.7. Yurt İçinde Konu ile İlgili Yapılan Araştırmalar.....	4
1.8. Yurt Dışında Konu ile İlgili Yapılan Araştırmalar .....	4
1.9. Araştırmada Kullanılan Temel Kavramların Tanımları.....	4
<b>II. KAYNAK TARAMASI.....</b>	<b>19</b>
2.1. Tanıtım .....	19
2.2. Türkiye’de Denizciliğin Politika ve Ekonomi ile İlişkisi .....	19
2.2.1. 60’ıncı Hükümet Programındaki Denizcilikle İlgili Hususlar .....	19
2.2.2. 9’uncu Beş Yıllık Kalkınma Planında Yer Alan Denizcilikle İlgili Hususlar .....	20
2.2.3. Denizciliğin Türkiye İçin Önemi .....	24
2.3. Denizci Ülkelerin Denizcilik Ekonomileri, Politikaları ve Eğitimlerinin İncelenmesi ..26	
2.3.1. Genel .....	26
2.3.2. İngiltere .....	31
2.3.3. Amerika Birleşik Devletleri (ABD)’nin Denizcilik Stratejileri .....	42
2.3.4. Çin .....	52
2.3.5. Rusya .....	62
2.3.6. Yunanistan.....	76
2.3.7. Almanya .....	83
2.3.8. İspanya.....	94
2.3.9. Japonya.....	104
2.4. AB Denizcilik Politikalarının Türkiye’nin Denizlerdeki Hak ve Çıkarlarına Etkileri ..111	
2.4.1. AB Denizcilik Politikalarının Tarihi Gelişimi ve Politikanın Ana Hatları .....	111
2.4.2. AB’nin Deniz Güvenliği Politikaları ve Türkiye’ye Etkileri .....	126
2.5. Türkiye’de Denizcilik Ekonomisi, Politikaları ve Eğitimi .....	130
2.5.1. Osmanlı İmparatorluğunda Denizcilik Stratejisi.....	130
2.5.2. Bahriye Vekâleti (Deniz Bakanlığı) Dönemi .....	148
2.5.3. Cumhuriyet Döneminde Denizcilik Sektörü .....	154
2.5.4. Günümüzde Denizciliğimizin Durumu .....	156
2.6. Türkiye’de Denizcilikle ilgili Kurumsal Yapı .....	163

2.6.1. Genel Hususlar .....	163
2.6.2. Denizcilikle İlgili Görev Yapan Kamu Kurum ve Kuruluşları .....	164
2.6.3. Denizcilikle İlgili Sivil Kurum ve Kuruluşlar .....	175
2.6.4. Kabotajdan günümüze denizcilik faaliyetleri ve denizcilik stratejisindeki bazı eksiklikler .....	181
2.6.5. Türkiye'de Denizcilik Bakanlığı Kurulması Gerekli midir? .....	184
2.7. Türkiye'de Denizciliğin Sorunları ve Alınması Gerekli Tedbirler .....	190
2.7.1. Türk Ekonomisinde Yeni Bir Aktör: Denizcilik .....	190
2.7.2. Kullanmadığımız zenginliğimiz denizlerimiz .....	193
2.7.3. Türkiye'de Kıyı Yapıları ile İlgili İşlemlerin Hızlandırılması Çalışmaları Kapsamında kıyı yapıları izin prosedürü için “Yuvarlak Masa Modeli” .....	198
2.8. Türkiye'de Denizcilik Eğitimi, Sorunlar ve Çözüm Önerileri .....	200
2.8.1. Denizcilik Öğretim ve Eğitim Kuruluşları .....	200
2.8.2. Denizcilik Öğretimi, Eğitimi ve Sertifikalandırılmasından Sorumlu Kuruluşlar .....	206
2.8.3. Denizcilik Eğitim Kuruluşlarının Mevcut Durumu .....	207
2.8.4. Eğitim Kalitesinin Arttırılması .....	209
2.8.5. Denizcilik Eğitiminde STCW Sözleşmesine Uyum .....	211
2.8.6. Denizcilik Eğitiminde Geleceğe Yönelik Politikalar .....	212
2.8.7. Denizcilik Eğitimi ve Öğretiminde Sorunlar ve Çözüm Önerileri .....	220
2.9. Halka Denizciliğin Tanıtılması, Sevdirilmesi ve Denizcilik Bilincinin Yerleştirilmesi İhtiyacı .....	224
2.9.1. Osmanlı'dan Günümüze Türkiye'nin Denizci Devlet Olamamasının Nedenleri .....	224
2.9.2. Türkiye'de Denizci Devlet Olma Hedefine Yönelik Faaliyetler .....	230
<b>III. BULGULAR VE TARTIŞMA .....</b>	<b>236</b>
3.1. Tarihsel Süreç İçinde Denizci Devletler ve Günümüzdeki Durumları .....	236
3.2. Geçmişten Günümüze Türk Denizciliği .....	249
3.2.1. Osmanlı İmparatorluğu Dönemi .....	249
3.2.2. Cumhuriyet Dönemi Türk Denizciliği .....	252
3.3. Türkiye'de Denizcilik Eğitimi .....	261
3.4. Deniz Kültürü, Birikimi ve Korunması .....	263
3.5. Denizci Devletlerin Denizcilik Bilinci Oluşturma Faaliyetleri .....	265
3.6. Denizci Ülkelerin Denizcilik İdari Yapıları .....	268
3.7. Ülkelerin Denizcilikteki Seviyelerini Değerlendirmek İçin Bilimsel Bir Model .....	269
<b>IV. SONUÇLAR VE TEKLİFLER .....</b>	<b>286</b>
4.1. Sonuçlar .....	286
4.1.1. Cumhuriyet Dönemi Türk Denizciliğine Bakış .....	286
4.1.2. Günümüzde Türk Denizciliğinin İhtiyaçları .....	288
4.1.3. Barbaros HAYRETTİN: “ Denizlere Hâkim Olan Dünyaya Hâkim Olur” .....	292
4.1.4. Türk Denizciliğinde Kurumsal Yapı ve Denizcilik Bakanlığı İhtiyacı .....	292
4.1.5. Avrupa Birliği Denizcilik Politikalarının Türkiye'ye Olası Etkileri .....	299
4.1.6. Türkiye'de Denizcilik Eğitiminin Geliştirilmesi İhtiyacı .....	301
4.1.7. Denizciliğin Tanıtılması, Sevdirilmesi ve Yaygınlaştırılması (DTSY) .....	303
4.1.8. Türkiye'de Denizciliğin Tanıtılması, Sevdirilmesi ve Yaygınlaştırılması Amacıyla Yapılması Gereken Faaliyetler .....	305

4.1.9. Türkiye’de Amatör Denizciliğin Canlandırılması.....	310
4.1.10. Türkiye Gemisinin İzlemesi Gereken Rota .....	311
4.2. Teklifler.....	311

## ÖNSÖZ

Avrupalıların 15'inci ve 16'ncı yüzyıllardan itibaren denizlerdeki artan faaliyetleri denizcilik alanında büyük buluş ve keşifleri beraberinde getirmiş, denizleri sürekli kullanma geleneğini benimseyen ve yerleştiren İngiltere, ABD ve Rusya gibi denizci devletler güçlerini ve zenginliklerini artırmıştır. Kurulduğu andan itibaren sürekli denizle iç içe olan ve “üzerinde güneş batmayan imparatorluk” olarak nitelendirilen İngiltere, denizcilik gücünü de bu ihtiyacı doğru şekilde görüp bu yönde doğru adımlar atarak geliştirmiştir. Kraliçe I.Elizabeth'in (1533-1603) 1587'de Amirallerine ifade ettiği “... ne düşman, ne dost, ne de tarafsız bir millet, deniz ticaret ve kuvvetinde İngiltere'den daha kuvvetli hale gelmeyecek ...” vasiyeti ile temelleri atılan bu güçlü denizcilik geleneği, sonraki dönemlerde de deniz ticaretine verilen önemle artarak daha da güçlenmiştir. Ticari bahriyenin gelişimi ve korunması ile ilgili teşvik ve düzenlemeler İngiliz tarihinde hiçbir zaman eksik olmamıştır. Bu geleneği sürdüren İngiltere'nin denizci bir ulusa ve yüksek denizcilik bilincine sahip olarak bugün hala dünya denizciliğinde önemli bir rol oynadığını ve büyük ekonomik kazançlar elde ettiğini görüyoruz. Tarihsel açıdan bakıldığında gelişmiş ve zengin ülkelerin neredeyse tamamının ortak özelliğinin denizciliği tam anlamıyla benimsemiş olmaları olduğu değerlendirilmektedir.

İngiltere'nin uyguladığı denizcilik stratejisi; yaşamın tüm alanlarında bireyden devlete denizciliğin kavranması ve uygulama alanı bulması itibariyle dikkat çekicidir. Devletin ve milletin denizci sıfatını kazanabilmesi için bireysel ve toplumsal yaşantıda denizlerin “bir yaşam aracı ve vazgeçilmez geçim kaynağı olarak görülerek denizlerin fiilen ve sürekli kullanılması” durumunun gerçekleşmesi gerekir. Denizlerin getireceği sayısız avantajların ve zenginliğin bilincinde olarak öncelikle bireyin müteakiben milletin denizci kimliğinin geliştirmesiyle toplumun ihtiyaçlarına yasal düzenlemelerle cevap verecek denizci devlet kimliğinin de geliştirilebileceğine inanılmaktadır.

Çaka bey kumandasındaki ilk Türk filosunun 19 Mayıs 1090 tarihinde Sakız adası civarında güçlü Bizans Donanmasına karşı kazandığı “Koyun Adaları Muharebesi” Denizcilik Tarihimizde ilk Türk deniz zaferi olarak kabul edilmektedir.

Tarihsel süreç içinde denizler Türkler tarafından askeri maksatların yanı sıra ticaret ve korsanlık faaliyetlerinde de dönemselsel olarak sınırlı şekilde kullanılmaya başlanmış, özellikle

Osmanlı devleti döneminde denizcilikle ilgili çok önemli başarılar elde edilmiş, ancak, neredeyse tamamı askeri saha ile sınırlı olan bu başarılar sürekli olmamıştır. Cumhuriyet döneminde bir şeyler yapılmaya çalışılmışsa da yine başarılı olunamamıştır. Her iki dönemde de denizciliğin ticari yönüne yeterince önem verilmeyerek adeta ihmal edilmiş, denizci bir ulus yaratmaya yönelik toplumsal bir denizcilik kültürü oluşturulması için yeterli çaba gösterilmemiş ve denizcilikte istenilen seviyeye bir türlü ulaşamamıştır. Ancak, bu noktada toplumsal alışkanlıkların kısa bir zaman içerisinde değiştirilmesinin zor bir iş olduğu gerçeği de kabul edilmektedir.

1950’li yıllarda Türkiye’de Et ve Balık Kurumunda çalışan Japonların bir değerlendirmesi oldukça dikkat çekicidir. Ne diyorlardı Japonlar: “Türkler denize karşı çok ilgisizler. Muhtemelen Ege Denizindeki adaları da bu nedenle kaybetmişlerdir.” Eğer bu ilginç tespiti katılıyorsak “Denizci bir ulus olabilmek için neler yapılması gerekir?” sorusuna cevap aramamız gerekmektedir.

Türk denizciliğinin geliştirilmesi ve dünya çapında söz sahibi olunabilmesi için ekonomi, politika ve eğitim alanlarında gerekli çalışmaların planlı ve programlı bir yaklaşım içerisinde, doğru ve zamanında yapılabilmesi maksadıyla gerekli düşünce altyapısını oluşturacak araştırma, inceleme ve tez gibi üniversite çalışmalarının denizciliğe yönelik isabetli devlet politikalarının oluşturulmasına önemli bir katkı sağlayacağına inanmaktayım. Bilimsel çalışmaların; yüzyılların kültürel birikimi ile yerleşen toplumsal karakteri denizci olmayan Türk ulusundan denizci bir ulus yaratabilme ve dolayısıyla Türk denizciliğinin günümüzdeki ve özellikle yakın gelecekteki sorunlarına çözüm üretme yönünde faydası olacağını düşünüyorum. Türk denizciliğinin, ulusumuzun denizlerden gerektiği şekilde yararlanması ve denizlerdeki çıkarlarımızın korunması konusunda gerekli atılımları zamanında yapabilmesi ve hızla gelişerek dünyada Türkiye’nin denizci bir ülke olduğu anlayışını benimsetecek duruma gelmesini sağlamak ulus olarak ortak hedefimiz olmalıdır. Bu düşüncelerle “denizci bir ulus olabilmek için hedefine yönelik olarak Türkiye’nin uygulaması gereken denizcilik stratejileri” konusunu tez olarak seçtim.

Bu çalışmada tarihi perspektif içinde bugüne kadar neden denizci bir ülke olamadığımız araştırılmış, gelişmiş ülkelerin denizcilikle ilgili politikaları ve faaliyetleri de incelenerek denizcilik konusunda alınabilecek tedbirler irdelenmiştir.

Tezimin hazırlanması sırasında her aşamada değerli yardımlarını esirgemeyen başta tez danışmanım Prof.Dr. Ertuğrul DOĞAN olmak üzere Doç.Dr. Cem GAZİOĞLU'na ve Doç.Dr. Hüseyin YÜCE'ye, Denizcilik Müsteşarı Hasan NAİBOĞLU'na, Tümamiral Cem GÜRDENİZ'e, (E) Deniz Ulaştırma Genel Müdürü Ali KURUMAHMUT'a, Deniz Ticareti Genel Müdürü Kaptan Mehdi GÖNÜLALÇAK'a, Dr. Nejat TARAKÇI'ya, Dr. Ömer LİVVARÇİN'e ve ayrıca, fikirlerinden ve araştırmalarından yararlandığım pek çok değerli arkadaşşıma ve büyüklerime sonsuz teşekkürlerimi ve şükranlarımı arz ederim.

Tezimle Türk denizciliğinin geleceğine küçük bir parça dahi olsa ışık tutabilirsem kendimi çok mutlu hissedeceğim...



## ÖZET

### **Denizci bir ulus olabilme hedefine yönelik olarak Türkiye'nin uygulaması gereken denizcilik stratejileri**

**Oktay ÇETİN**

Denizci bir ulus olabilme hedefine yönelik olarak Türkiye'nin uygulaması gereken denizcilik stratejileri konulu tezim literatür taramasına dayalı bir araştırmadır.

Kıyılarının toplam sınırlara oranı yaklaşık %75 olan ve toplam ithalat ve ihracatının % 88'ini deniz yoluyla yapan Türkiye, aslında bir deniz ülkesidir. Ancak, ülkemizin coğrafi konumu nedeniyle sahip olduğu önemli denizcilik potansiyeli ve olanaklardan yeteri kadar yararlanabildiğimizi söylemek mümkün değildir. Bu durum; denizlerdeki hak ve çıkarlarımızın devletimiz ve ulusumuz tarafından yeterince kavranamamış olmasının bir sonucudur.

Türk Denizciliğinin Büyük Amiralı Barbaros HAYRETTİN'in asırlar önce söylediği "Denizlere hâkim olan Dünyaya hâkim olur." özdeyişinin içerdiği anlamın askeri güçten daha çok ekonomik güç olduğunun bilincinde olan ve tarih boyunca refah içinde yaşayan neredeyse tüm ulusların ortak özelliği denizi ve denizciliği tam anlamıyla benimsemiş olmalarıdır.

Büyük önderimiz Atatürk'ün "Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız" ifadesinde yer alan milli ülküyü aradan 70 yıldan fazla bir zaman geçmesine rağmen hala kavrayamamış olmak üzücü ve düşündürücüdür.

Tarihi ve gelenekleri ağırlıklı olarak kara yaşamı ve savaşları ile dolu olan bir ulusu denize yönlendirmek kolay bir iş değildir. Alışkanlıklardan vazgeçmeyi sağlayarak denizci bir ulus oluşturabilmek ancak eğitim ve ekonomi ağırlıklı bilinçli denizcilik politikalarıyla sağlanabilir.

## **ABSTRACT**

### **Maritime strategies to fulfill Turkey's aim to become a maritime nation**

**Oktay CETIN**

My thesis is a literature survey of the maritime strategies to fulfill Turkey's aim to become a maritime nation.

Having three-quarters of its borders in the seacoast and transporting its export and import goods via sea lines, Turkey is indeed a mariner country. However, it is not quite possible to assert that we can fully exploit the significant maritime potential and facilities of our country derived from its outstanding geographical position. This is the consequence of not comprehending our maritime rights and benefits by the government and the people.

Many centuries ago, the great Turkish Admiral Barbaros Hayrettin (Barbarosso) put forward the following idea : "The one who dominates the seas, dominates the world." Throughout the history, the common characteristic of almost all prosperous nations is to adopt the idea of this saying as to be an economical power rather than a military power.

It is very disappointing and worrying that even after 70 years we have yet achieved to perceive the national goal that our great leader Atatürk pointed out in his famous saying : "We should consider maritime as our great national goal and we should achieve this goal very soon."

It is not very easy to render a nation whose history and traditions are full of land life and land wars into a mariner nation. Becoming a mariner nation via relinquishing these old habits can only be accomplished by emphasizing educational and economical maritime policies.

**TABLO LİSTESİ****Sayfa**

Tablo 1.	Türkiye'nin ve komşu ülkelerin deniz ticaret filoları .....	78
Tablo 2.	Gemi Makinistlerinin eğitim sistemi .....	91
Tablo 3.	Almanya'da lise mezunları için çarkçıbaşı eğitim sistemi .....	92
Tablo 4.	Almanya'da yüksek okul mezunları için çarkçıbaşı eğitim sistemi .....	92
Tablo 5.	Almanya'da gemi kaptanı eğitim sistemi .....	93
Tablo 6.	Dünyada toplam balıkçılık ürünleri yıllık üretimi (ton) .....	97
Tablo 7.	AB'de toplam balıkçılık ürünleri yıllık üretimi (ton) .....	97
Tablo 8.	AB ülkelerinin kruvaziyer sektöründeki payı .....	100
Tablo 9.	AB ülkelerine kruvaziyer turizmiyle gelen yolcu oranları .....	101
Tablo 10.	AB ülkelerinin kruvaziyer turizmine yaptıkları harcamalar .....	101
Tablo 11.	Yat turizminde Akdeniz çanağı ülkelerinin payı .....	102
Tablo 12.	Akdeniz çanağı ülkeleri yat bağlama kapasiteleri .....	102
Tablo 13.	20'nci yüzyıl başlarında Ege adalarındaki nüfus durumu .....	143
Tablo 14.	Dünya Deniz Ticaretinin İlk 25 Ülkesi .....	157
Tablo 15.	Bilimsel model değerlendirme ölçeği .....	272
Tablo 16.	Dünya deniz endüstrileri .....	277

## ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1.	Denizcilik Gücü Sistemi (DHA, 2005).....	10
Şekil 2.	İngiltere’de denizcilik sektörü ile diğer sektörlerin istihdam .....	41
Şekil 3.	İngiltere’de 2005 yılı ihraç hizmetlerinde 5 lider sektör .....	41
Şekil 4.	Avrupa Birliği’nin Politika Belirleme ve Karar Alma Süreci .....	247
Şekil 5.	Gemi inşa arz ve talep dengesi .....	259
Şekil 6.	Denizciliğin dayandığı temeller.....	270
Şekil 7.	Denizciliğin değerlendirilmesi için bilimsel bir model .....	279
Şekil 8.	Türk denizciliğinin model kullanılarak değerlendirilmesi.....	280
Şekil 9.	Türk denizciliğinin model kullanılarak yorumlanması.....	282
Şekil 10.	İngiltere’nin denizciliğinin model kullanılarak yorumlanması .....	283
Şekil 11.	Denizci ülkelerin bilimsel model kullanılarak kıyaslanması.....	285
Şekil 12.	Önerilen Denizcilik Yönetimi ve Danışma Kurulu (DYDK) Teşkilatı .....	298

## KISALTMA LİSTESİ

<b>AB</b>	: Avrupa Birliği
<b>BIMCO</b>	: Baltic and International Maritime Council (Baltık ve Uluslararası Denizcilik Komitesi)
<b>CMI</b>	: Committee Maritime International (Uluslararası Denizcilik Komitesi)
<b>DEDK</b>	: Denizcilik Eğitimi Denetleme Kurulu
<b>DHA</b>	: Deniz Harp Akademisi Komutanlığı
<b>DPT</b>	: Devlet Planlama Teşkilatı
<b>DTO</b>	: Deniz Ticaret Odası
<b>DTSY</b>	: Denizciliğin Tanıtılması, Sevdirilmesi ve Yaygınlaştırılması
<b>DWT</b>	: Dead Weight Ton
<b>EC</b>	: European Communities (Avrupa Topluluğu)
<b>EDI</b>	: Electronic Data Interchange (Elektronik Veri Değişimi)
<b>EFTA</b>	: European Free Trade Association (Avrupa Serbest Ticaret Birliği)
<b>EMSA</b>	: European Maritime Safety Agency (Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı)
<b>EUROS</b>	: Avrupa Birliği Gemileri İçin Tek Bayrak
<b>FRONTEX</b>	: The European Agency For The Management Of Operational Cooperation At The External Borders Of The Member States Of The European Union (AB Dış Sınırları Yönetimi Ajansı)
<b>GASM</b>	: Gemi Adamları Sınav Merkezi
<b>GATT</b>	: General Agreement on Trade and Tariffs (Ticaret ve Tarifeler Genel Anlaşması)
<b>GİSBİR</b>	: Gemi İnşa Sanayiciliği Birliği
<b>GT</b>	: Gross Ton
<b>HAK</b>	: Harp Akademileri Komutanlığı
<b>IAPH</b>	: International Association of Ports and Harbors (Uluslararası Rıhtım ve Limanlar Derneği)
<b>ICC</b>	: International Chamber of Commerce (Uluslararası Ticaret Odası)
<b>ICS</b>	: International Chamber of Shipping (Uluslararası Deniz Ticaret Odası)
<b>ILO</b>	: International Labour Organization (Uluslar Arası Çalışma Örgütü)
<b>IMO</b>	: International Maritime Organization (Uluslar Arası Denizcilik Örgütü)
<b>IMPA</b>	: Uluslararası Deniz Kılavuz Kaptanlar Derneği
<b>INTERTANKO</b>	: Uluslararası Bağımsız Tanker Sahipleri Derneği
<b>ISM</b>	: International Safety Management (Uluslar Arası Güvenlik Yönetimi)
<b>ISPS</b>	: International Ship And Port Facility Security Code (ISPS) (Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu)
<b>ITF</b>	: International Transport Worker's Federation (Uluslar arası Taşıma İşçileri Federasyonu)
<b>İDO</b>	: İstanbul Deniz Otobüsleri
<b>KEİ</b>	: Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (The Black Sea Economic Cooperation)
<b>LPG</b>	: Liquefied Petroleum Gas (Sıvılaştırılmış Petrol Gazı)
<b>LRS</b>	: Lloyds Register of Shipping
<b>LNG</b>	: Liquefied Naturel Gas (Sıvılaştırılmış Doğal Gaz)

<b>MARAD</b>	: U.S. Department of Transportation Maritime Administration (ABDUlaştırma Bakanlığı Denizcilik İdaresi)
<b>MARPOL</b>	: The International Convention for the Prevention of Pollution From Ships (Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine Yönelik U/A Sözleşme)
<b>MEGM</b>	: Maliye Bakanlığı, Milli Emlak Genel Müdürlüğü
<b>OECD</b>	: Organization for Economic Co-Operation and Development (Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı)
<b>PSC</b>	: Port State Control (Liman Devleti Kontrolü)
<b>REMPEC</b>	: Regional Marine Pollution Emergency Response Center For The Mediterranean Sea (Akdeniz İçin Bölgesel Deniz Kirliliği Acil Müdahale Merkezi)
<b>RO-RO</b>	: Roll On- Roll Off
<b>SOLAS</b>	: Denizde Can Güvenliği Uluslar Arası Sözleşmesi
<b>STCW</b>	: The International Convention of Standarts of Training and Watch-Keeping for Seafarers (Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslar Arası Sözleşme)
<b>TÜDAV</b>	: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı
<b>TÜDEV</b>	: Türk Deniz Eğitim Vakfı
<b>TEU</b>	: Twenty Equivalent Unit (Standart 20 feet uzunluğundaki konteynır birimi)
<b>TDİ</b>	: Türkiye Denizcilik İşletmesi
<b>UNCTAD</b>	: United Nations Conference on Trade and Development (Birleşmiş Milletler (Ticaret ve Kalkınma Konferansı)
<b>WTO</b>	: World Trade Organization (Dünya Ticaret Örgütü)

## **I. GİRİŞ**

### **1.1. Öncesi**

Köklü devlet geleneğine sahip olan ve dünya siyasetine yön veren Türklerin denizlerle dost olmasının yaklaşık bin yıllık geçmişinde kara kökenli başarılı devlet geleneklerini denizcilik tabanına yaymayı başaramadığını görüyoruz. Türkler, denizcilik gücünün askeri kanadını oluşturan deniz kuvveti oluşturma ve geliştirmede önemli başarılar elde etmelerine rağmen aynı başarıyı halkının ilgisini denizlere çekmekte ve deniz ticaretinde gösterememişlerdir.

Devrinin en büyük imparatorluklarından biri olan ve bazı dönemlerinde dünyanın en güçlü donanmalarına sahip olan Osmanlı Devleti, denizlerdeki üstünlüğünde süreklilik sağlayamamıştır. İmparatorluk yıkıldığında geride denizcilik adına gelenek, altyapı ve sanayi olarak hiç bir şey bırakmamıştır. Cumhuriyet döneminde devralınan enkaza rağmen önemli gelişmeler göstererek günümüze geldiğinde güçlü bir deniz kuvveti yaratmayı başaran Türkiye Cumhuriyeti, denizciliğin ticari boyutunda ve denizci bir ulus yetiştirme hususunda Atatürk'ün mirasına gereğince sahip çıkamamıştır.

Günümüzde, coğrafyanın denizci bir ülke olmayı emrettiği Türkiye, gerekli toplumsal ve yönetim bilincinin oluşmamış olması nedeniyle denizcilik konusunda hak ettiği yere gelememiştir. Bu gerçekten hareketle; tarihsel süreçten alınan dersler, bu alanda elde edilen tecrübeler, küreselleşme, coğrafi ve ekonomik zorunluluklar çerçevesinde ülkede denizcilik bilinci oluşturmak, denizcilik kültürünü geliştirmek ve tüm yurt sathına yaygınlaştırmak suretiyle denizcilik alanında dünyada söz sahibi bir ülke haline gelebilmek yönünde atılım yapılmalıdır. Denizlerdeki ulusal hak ve menfaatlerimizden gereken şekilde yararlanabilmek maksadıyla devlet adamından eğitimcisine, kamu görevlilerinden özel sektördeki girişimcilere kadar herkese görev ve sorumluluklar düşmektedir.

## **1.2. Araştırmanın Amacı**

- a. Denizcilik politikası, denizcilik stratejisi, denizcilik gücü ve deniz gücünün tanımlarının ışığında denizciliğin önemini ortaya koymak ve denizci bir toplumun genel özelliklerini açıklamak,
- b. Türk Denizcilik Tarihini genel olarak incelemek suretiyle denizcilikte yapılan hataları ortaya koymak,
- c. Gelişmiş ülkelerin denizci geçmişlerini ve denizcilik kültürü oluşturmak amacıyla izledikleri politikaları, denizcilik ekonomilerini ve denizcilik eğitim sistemlerini incelemek,
- ç. Tarihsel süreç içinde Türkiye’de denizcilik kültürünün oluşturulamamasının sebeplerini irdeleyerek denizci bir ulus yaratılması yolunda alınabilecek tedbirleri belirlemek.

## **1.3. Araştırmanın Önemi**

Bu çalışma ile Türk Denizcilik Tarihinde yapılan hatalardan alınan dersler kapsamında Türkiye’nin neden hala denizci bir ülke olamadığı hususunda tespitlere ulaşılması hedeflenmiştir.

Ayrıca, ülkemizin bu yöndeki eksikliklerinin giderilmesi açısından, denizcilikte yüksek standartlara ulaşmış devletlerin deniz ekonomileri ve denizcilik gücünün irdelenmesi ile uygulanması gereken denizcilik politikaları belirlenmeye çalışılmıştır. Bu kapsamda “herşeyin temeli eğitimidir” kavramından hareketle özellikle denizcilik eğitim sistemleri üzerinde durulmuştur.

Ülkemizin denizcilik altyapısı ve potansiyelinin ortaya konularak denizciliğin sevdirmesi, benimsetilmesi ve yaygınlaştırılması çerçevesinde icra edilebilecek faaliyetler belirlenmiştir.

## **1.4. Araştırmanın Kapsamı**

Bu araştırma kitap, makale, inceleme yazıları ve internet kaynaklarından yararlanılarak yapılmış ve aşağıdaki hususlar kapsamıştır.

- a. Denizcilik ve denizcilikle ilgili tanımlar,



- b. Denizci devletin ve toplumun özellikleri,
- c. Türk denizciliğinin tarihsel gelişimi ve denizci bir toplum olunamamasının nedenleri,
- ç. Denizci devletlerin denizcilik politikaları, deniz ekonomileri ve denizcilik eğitim sistemleri,
- d. Denizci bir ulus yaratılabilmesi için yapılması gereken faaliyetler.

### **1.5. Araştırma Yöntemi**

Bu tez çalışmasında araştırma yöntemi olarak literatür tarama yöntemi kullanılmıştır.

### **1.6. Verilerin Toplanması, Çözümlemesi ve Yorumlanması**

Veriler toplanırken, Deniz Ticaret Odası, Deniz Müzesi, Harp Akademileri Komutanlığı ve Deniz Harp Akademisi Komutanlığı kütüphanelerinde mevcut, konu ile ilgili kitap ve makalelerden faydalanılmıştır. Bunların yanı sıra yabancı kaynaklı yayınlar ve özellikle İnternet sitelerindeki bilgiler de dikkate alınmıştır.

Araştırmada, tümden gelim metodu uygulanmış ve araştırma konusunun çözümlenmesi aşamasında; Osmanlı İmparatorluğu döneminden başlayarak Türk Denizcilik Tarihi, denizcilik kültürü ve gelenekleri açısından incelenmiştir. Denizcilikte söz sahibi İngiltere, ABD, Rusya, Çin, Almanya, İspanya, Yunanistan ve Japonya gibi ülkelerin denizcilik ekonomileri, politikaları ve eğitimleri ele alınarak karşılaştırma yapmak suretiyle yapılan hatalar ortaya konulmuş ve neden denizci bir ulus olunamadığı sorusuna cevap aranmıştır. Bu paralelde Türkiye’de denizcilik ekonomisi, politikaları ve eğitimine yer verilerek denizciliğin sorunları ve alınması gerekli tedbirler açıklanmaya çalışılmıştır. Ayrıca, AB denizcilik politikalarının Türkiye’nin deniz alaka ve menfaatlerine etkileri incelenmiştir.

Araştırma konusunun yorumlanması aşamasında ise denizcilik eğitimi, deniz ekonomisi ve denizcilik politikalarının ışığında denizciliğin tanıtılması, sevdirmesi ve yaygınlaştırılması faaliyetlerinin önemi vurgulanarak denizci bir ulus yaratabilme hedefine yönelik çalışmalar ortaya konulmuştur.

### **1.7. Yurt İçinde Konu ile İlgili Yapılan Araştırmalar**

Araştırma konusuyla doğrudan örtüşen bir çalışmaya yurt içinde rastlanmamakla birlikte denizcilik tarihi ve denizci toplumların genel özellikleri konusunda yayınlanan basılı kaynaklardaki bazı önemli bilgilere çalışmada yer verilmiştir. Özellikle Doç.Dr. Nejat TARAKÇI tarafından hazırlanarak 2005 yılında yayımlanan ‘‘Sömürgecilikten 21’inci Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi’’ isimli kitap önemli bir kaynak olarak değerlendirilmiştir. Ayrıca, 2004 yılında Deniz Harp Okulu tarafından Tuzla’da icra edilen ‘‘Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu’’nda sunulan bildiri ve makalelerden de istifade edilmiştir.

Araştırma konusunun denizci bir ulus olabilme hedefine yönelik stratejileri içermesi nedeniyle Deniz Kuvvetleri Komutanlığınca yürütölmekte olan ‘‘Denizciliği Tanıtma, Sevdirme ve Yaygınlaştırma’’ faaliyetleri kapsamındaki çalışmalar ile araştırma konusu arasında paralellik saptandığından bu çalışmalar da dikkate alınmıştır.

Araştırma konusunun çok geniş olması nedeniyle farklı alt başlıklarla kısmen ilgili kaynaklarla İnternet üzerinde de karşılaşılmıştır.

### **1.8. Yurt Dışında Konu ile İlgili Yapılan Araştırmalar**

Araştırma konusuyla direkt ilgili olarak yabancı literatürde de herhangi bir çalışmaya rastlanmamıştır. Bununla birlikte özellikle denizci devletlerin karakteristikleri konusunda Amiral Alfred Thayer Mahan tarafından yazılan ‘‘The Influence of Sea Power Upon History’’ adlı eserden kaynak olarak yararlanılmıştır. Ayrıca, yabancı İnternet sitelerinden araştırma konusu ile kısmen ilgili bilgilere ulaşılabilmektedir.

İngiltere, ABD, Rusya, Çin, Almanya, İspanya, Japonya ve Yunanistan gibi denizci olarak nitelendirilebilecek ölkelerin deniz gücü stratejilerinin tarihsel gelişimleri ve denizcilik konusunda da yabancı literatürde kaynaklar mevcuttur.

### **1.9. Araştırmada Kullanılan Temel Kavramların Tanımları**

Denizcilik:

‘‘Denizcilik’’ teriminin ölkemiz tarafından genel kabul görmüş bir tanımı bulunmamakla birlikte, 2’nci Ulusal Denizcilik şurası Raporunda, denizcilik sektörü; yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ile canlı ve

cansız doğal kaynakların üretimi gibi yönleriyle başlı başına bir endüstri alanı olduğu kadar aynı zamanda bir ticaret ve hizmet dalı olarak ifade edilmiştir.\*

*Denizcilik Sektörü:*

Deniz Taşımacılığı (yük ve yolcu taşımacılığı), Gemi İnşa Sanayi (gemi inşa, gemi bakım onarım ve gemi söküm sanayi), Limancılık Faaliyetleri (liman hizmetleri), Deniz Turizmi, Su Ürünleri ve Balıkçılık (canlı ve cansız doğal kaynakların üretimi, su ürünleri istihali), Derin Deniz Kumculuğu gibi ana başlıkları içeren pek çok alt kolları olan başlı başına bir endüstri alanı olduğu kadar aynı zamanda bir ticaret ve hizmet dalıdır (Koç, 2007).

*Doktrin:*

Hedefin elde edilmesinde, gücün kullanılmasına yön veren ve bağlayıcı olmakla beraber uygulamada inisiyatife imkân tanıyan temel esaslardır. Elde mevcut yeteneklere dayanır.

*Konsept:*

Belirlenen hedefin elde edilmesinde izlenecek hareket tarzlarının seçimine ışık tutacak ana fikir ve düşüncelerdir. Çok kesin olmayıp, gelecek zamanla ilgilidir. Gelecekte ortaya çıkabilecek fırsatlardan yararlanmayı, yeni yöntem ve yetenekleri geliştirmeyi öngörür. Zaman geçtikçe ve şartlar hakkında bilgiler daha kesin hale geldikçe, konsept, doktrin haline dönüşür.

*Strateji :*

Genel anlamda strateji, tespit ve tayin edilmiş olan hedeflerin elde edilmesinde eldeki vasıta ve kuvvetleri kullanma sanatıdır (DHA, 1998).

Bugünkü yaygın anlamı ile Strateji; bir amaca ulaşmak için veya bir hedef erişmek, onu ele geçirmek için, sahip bulunulan bütün olanakları, güç ve kaynakları, araç ve gereçleri bilimsel usul ve kurallar ile planlı bir şekilde yürütmek bilim ve sanatıdır (DHA, 1998).

---

\* T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'nın 30.10.2006 tarih ve B.02.1.DNM.0.65.SGDB.4.041.02 sayılı yazısından alınmıştır.

*General Carl von CLAUSEWITZ (1831)* : Strateji, harbi kazanmak için muharebeleri kullanma sanatıdır.

*Liddle HART (1929)* : Strateji, siyasi amaçlara ulaşmak için askeri imkânların dağıtımını ve uygulanması sanatıdır.

*General Andre BEAUFRE (1959)* : Strateji, siyasi ilkelerle saptanan amaçlar doğrultusunda en etkin katkıda bulunacak biçimde kuvvet uygulama sanatıdır.

*Amiral Robert CARNEY* : Strateji, gayelere ulaşılması yolunda kaynaklardan en mükemmel bir şekilde istifadeyi sağlayan bir hareket planıdır (DHA, Deniz Stratejisi, 1998).

Strateji, mücadelede hamleleri en iyi şartlarla hazırlamak ve oluşturmak olduğu kadar kullanılan vasıtalar arasında uyum sağlamak ve onları tümleştirerek en zor şartlar altında başarıyı kazanmak sanat ve ilmidir (HAK, Strateji Kavramı ve Milli Stratejinin Tayini, 1976).

Harekâtın amacına ve/veya milli/çokuluslu hedeflere ulaşmak için milli güç vasıtalarının birbirleriyle uyumlu bir şekilde bir arada kullanılmasını öngören sağduyulu fikir ya da fikirlerdir (ABD, Department of Defense Dictionary of Military and Associated Terms, JP 1-02 Dokümanı, 2001).

Kavram olarak strateji; sonuçlar, yöntemler ve araçlar arasındaki ilişkidir. Sonuçlar, ulaşılmak istenen hedef veya amaçlardır. Araçlar, bu hedeflerin peşinden gitmek için kullanılacak mevcut kaynaklardır. Yöntemler ise kaynakların düzenlenme ve tatbik edilme şeklidir (U.S. Army War College, Guide to Strategy, 2001).

#### *Milli Strateji :*

Milli Strateji; milli siyasetin seçtiği vasıta ve yolların ne şekilde kullanılacağını, yöntemlerini, ara hedeflerini, safhaların ve faaliyetlerin ana hatlarını tayin ve tespit ederek dinamik ve yapıcı karakterini ortaya koyar (U.S. Army War College, Guide to Strategy, 2001).

Milli Strateji çok uzun vadelidir. Stratejik anlayışa sahip ülkelerde büyük ölçüde rejim değişiklikleri hatta coğrafi değişimler olsa bile hedeflerine erişinceye kadar sabit kalır. Ancak ondan sonra yeni hedeflere yönelik biçimde kendini yeniler (DHA, Deniz Stratejisi, 1998).

Milli strateji, milli menfaatleri sağlamak maksadıyla hazırlanan milli politika, plan ve programların heyeti mecmuasıdır. Barışta ve savaşta milli hedeflerin elde edilmesi için milletin politik, ekonomik ve psikolojik gücünün silahlı kuvvetlerle birlikte geliştirilmesi ve kullanılması sanatı ve ilmidir (HAK, Strateji Kavramı ve Milli Stratejinin Tayini, 1976).

Milli strateji bir devlet sorumluluğudur, hükümet tarafından oluşturulur ve yönetilir. İdare şekli ne olursa olsun, devletçe, devletin bütün kaynak ve kuvvetlerini kapsayacak şekilde ve uzun vadeli olarak hazırlanır (Cömert, 2000).

#### *Milli Menfaat:*

Bir milletin kendi güvenlik ve refahı için zorunlu olan hususlardır. Hükümetin, milletin bekası (yaşamını sürdürmesi) için önemli olduğuna inandığı hususlardır. Milli menfaatin kaynağını, devletin var oluş nedeni oluşturur. Buna uygun olarak tespiti gerekir (Bayat, 1986).

Genel olarak Milli Menfaat; bir devletin ve o devlet halkının milli varlığının devamı ve gelişmesi için her zaman bulunmasının şart olduklarına inandıkları hususlar olarak kabul edilir. Milli Menfaat; bir ulusun ve devletin, bekası, refahı ve mutluluğu için zaruri gördüğü ve inandığı hususlardır. Milli Menfaatler bir ülkenin devamlı ve sabit emellerini yansıttığı gibi milli hedeflerin ve dolayısıyla milli stratejinin tayininde bir kaynak teşkil eden milli değerlerin toplamını ifade eder. Bu değerler bir milletin genel ve devamlı çıkarlarıdır.

Milli Menfaatler belirli bir durum ve döneme ve uluslararası ilişkilere bağlı olarak değişmedikleri gibi genellikle devamlılık gösterirler. Milli gayeleri ihtiva edecek derecede kapsamaları geniştir, devamlıdırlar ve sayıları azdır. Milli hedef ve politikaların ortaya konmasında bir hareket noktası ve bir çerçeve vazifesi görürler (DHA, 1998).

ABD’li Amiral A.T. MAHAN Milli Menfaatleri şöyle tanımlamaktadır: “Milli menfaatler, milli politikanın yalnız meşru değil aynı zamanda esas nedenidir. Hükümetlerin görevi milli menfaatleri gerçekleştirmektir” (DHA, 1998).

#### *Denizcilik Politikası:*

Denizcilik Politikası (Maritime Policy); deniz alaka ve menfaatleri ile ilgili milli hedeflerin elde edilmesinde hükümetler tarafından kabul ve takip edilen genel mahiyette ve

kati hareket tarzları olup, düzenleyici ve sınırlayıcı bir rehber vazifesini görür. Milli siyasetin bir parçası olmakla beraber aynı zamanda onun etkileyicisidir/destekleyicisidir.

Denizcilik Politikası; denizlere çıkış ve onu azami verimle kullanmayı sağlayacak sivil tedbirlerin tümüdür. Gemi inşa, tersane, deniz ürünleri, deniz içi ve dibi araştırmalar, devletlerarası deniz hukuku çalışmaları gibi bu faaliyetlerin geliştirilmesi ve sürekliliğinin sağlanması maksadıyla ortaya konacak program ve planlar dizisi, gerekli yöntemlerin saptanması, kaynakların tahsisi, bu konularla ilgili yapılacak anlaşmalar, hepsi bu siyasetin unsurlarıdır (DHA, 1998).

#### *Denizcilik Stratejisi:*

Denizcilik Stratejisi (Maritime Strategy), deniz alaka ve menfaatlerinin elde edilmesinde deniz gücünün planlı olarak geliştirilmesi ve kullanılması ilim ve sanattır. Mili Stratejinin bir parçası olup, hükümet seviyesindedir. İcra vasıtası “Denizcilik Gücü”dür.

Diğer bir deyimle Denizcilik Stratejisi, milli stratejinin bir unsuru olup, tamamen askeri uygulaması olan deniz stratejisinden daha geniş bir anlamı ifade eder, ayrıca milli stratejinin denizlerin kontrolü için öngördüğü hedeflerin ele geçirilmesinde; politik, ekonomik, psiko-sosyal güçler ile Deniz Kuvvetleri’nin kullanılmasını tayin eder (DHA, 1998).

#### *Denizcilik Stratejisinin Unsurları:*

Amiral MAHAN denizcilik stratejisinin unsurlarını şu şekilde sıralamıştır:

- a. Savaşta düşmanın deniz ulaştırmasını kesmek ve kendi deniz ulaştırmamızı devam ettirmek açısından muhtemel/mümkün muhasım devletlerin coğrafi mevkileri ve deniz üsleri,
- b. Ulaştırmaya taarruz ve savunma açısından her tip harp gemi, silah ve araçlarını kapsayan fiziki güç,
- c. Milli gücün ekonomik unsuru yönünden muhtemel/mümkün muhasım devletlerin büyüklüğü,
- ç. Denizde görev alacak insan sayısı açısından nüfus,

d. Denizciliğe uygun kabiliyet, denizcilik ile ilgi, denizden sağlanan menfaatlere bağlılık oranı yönünden nüfusun karakteri,

e. Hükümetin; deniz alaka ve menfaatlerini anlamış olması, önem vermesi, milli denizciliği genişletmesi, denizci siyaset uygulaması, devlete ve özel kişilere ait ticaret filosu, deniz endüstrisi, yan endüstri, limanlar ile vatandaşları denizle ilgilendirecek sosyal kuruluşları yönünden hükümet karakteri ve milli kuruluşlar (DHA, 1998).

#### *Denizcilik Gücü:*

a. Denizcilik gücü, bir milletin, denize ve denizciliğe ilişkin imkan ve kabiliyetlerinin, milli menfaatler yararına, değerlendirilmesi, kullanılması, korunması ve geliştirilmesi amacıyla harcanan; bilimsel, teknolojik, fikri, duygusal ve fiziki çabaların; coğrafi, demografik, siyasi, askeri ve ekonomik alanlarda oluşturduğu etkinliklerin toplam verimliliğidir.

b. Denizcilik Gücü; bir ulusun, denize ve denizciliğe ilişkin olanak ve yeteneklerinin ulus yararına kullanılması, değerlendirilmesi, korunması ve evrimleştirilmesi amacıyla harcanan düşünsel, duygusal, bilimsel, fiziksel, ekonomik, askeri ve politik çabaların toplam verimliliğidir (DHA, 1998).

Denizcilik Gücü, bünyesinde maddi ve manevi çeşitli güç ve kuvvetleri bulunduran ve bunların toplam verimini milli güce aktaran karmaşık bir güç sistemidir (HAK, 1997). Tanımlardan da anlaşılacağı üzere Denizcilik Gücü milli güç unsurlarının pek çoğunun doğrudan veya dolaylı olarak içinde bulunur ve milli hedeflere ulaşmada, milli menfaatlerin tahakkuku için katkıda bulunur. Genel anlamda bu güç, Deniz Gücü ve Deniz Kuvvetini içine alan bir sistemin bütünüdür.

Denizcilik Gücü Sistemi olarak da adlandırılan bu sistem Şekil 1'deki gibi gösterilebilir. Buna göre Deniz Gücü, Denizcilik Gücünün denizde bulunan bölümü ile onunla doğrudan bağlantılı bulunan kıyı kurum ve kuruluşlarından oluşan güçtür. Bu güç, ticaret, balıkçı, bilimsel araştırma filoları ve donanma ile bunların bağlantılı olduğu üs ve limanlar, gemi yapım, bakım ve onarım tesisleri gibi sivil ve askeri kıyı kurum ve kuruluşları ile bunların iç ve dış temasları ile buralarda görev yapanları kapsar (Koç, 2007).



Şekil 1. Denizcilik Gücü Sistemi (DHA, 2005)

Kısaca Deniz Gücü; “Denizcilik Gücünün denizde bulunan bölümü ile onunla doğrudan bağlantılı bulunan kıyı kurum ve kuruluşlarından oluşan güçtür” (Güngen, 2000).

Başka bir ifade ile Deniz Gücü; denizin ekonomik yönlerinin kullanılmasının yanı sıra bir milletin deniz savaşlarını icra eden, deniz alaka ve menfaatlerini koruyan, denizlerde uluslararası etki kazanmasını sağlayan askeri ve sivil denizcilik kapasitesinin toplamıdır. Şekil 1’de en iç daireyi oluşturan Deniz Kuvveti ise Deniz Gücünün sadece askeri unsurlarını teşkil eder.

Deniz Gücünün alt birimi olan Deniz Kuvveti, alt sistem olarak, yalnızca harp bahriyesini ifade eden sistemdir ve idari-lojistik kuruluşlar da dâhil olmak üzere bütün komutanlık kademelerini, bütün deniz harp silâh ve araçlarını kapsamına alır. Deniz Kuvveti; “Deniz Gücünün askeri unsuru olup, harp ve yardımcı gemiler, amfibi nakliye ve çıkarma gemi ve araçları, deniz piyade birlikleri, askeri tersaneler ile üs, liman ve tesisleri, deniz-hava birlikleri ve eğitilmiş personelden oluşan bir kuvvettir” (Güngen, 2000).

Ticaret gemileri, limanlar, gemi inşa ve onarım tesisleri, denizci personelin denizciliğe karşı ilgi ve yetenekleri ile planlı ve gelişen deniz politikası Deniz Gücü kapsamı içerisindedir. Deniz Gücü, barışta ve savaşta denizde kurtarma faaliyetlerine yardımcı olabilir, balıkçılığı ve denizdeki petrol alanlarını koruyabilir, kamu ve özel sektörle işbirliği yaparak milli ekonomiye katkıda bulunabilir. Savaş döneminde Deniz Gücü denizlerin kontrolünü sağlar ve bunu sürdürür, düşmanı caydırır ve deniz savaşlarını icra eder (DHA, 2005).

c. Bir ülkenin denizcilik gücünün oluşumu, genellikle iki esasa dayanır. *Bunlardan birincisi*; ülkenin coğrafi özelliklerinin sağladığı ve denizcilik gücü kapsamına giren



potansiyel güç kaynakları ve imkânların, kişileri (milleti), onları işler duruma getirip menfaat ve geçim sağlamaya yöneltmesi veya buna zorunlu kalmasıdır. *İkincisi ise*; devletin içinde bulunduğu siyasi, ekonomik, askeri (stratejik), coğrafi ve demografik koşulların, onun bir denizcilik gücü oluşturmasını gerekli kılmasıdır (Bayat, 1986).

Yukarıda açıklanan denizcilik gücünün oluşumu hakkındaki temel esas bireysel gereksinme ve zorunlulukların oluşturduğu bir durum olup, tabandan yukarıya doğru başka bir deyimle bireylerden devlete doğru gelişir. Yani bireyler kişisel çabaları ile deniz ve denizcilikle ilgilenip ilişki kurarak çıkar sağlama yoluna giderler ve devlet, bireylerin bu alandaki eylemlerini düzenlemek ve korumak için gerekli tüm tedbirleri alır.

İkinci temel esas ise, tepeden tabana, yani devletten bireylere doğru bir gelişim çizgisi izler. Ülkenin siyasi, ekonomik, bilim ve teknoloji, psiko-sosyal, askeri, coğrafi ve demografik durumu ve sorunları, devleti denizlerle ilgilenip bu ortamla ilişki kurmaya ve denizlerden ulusal çıkarlar yönünde yararlanmaya yöneltir veya zorunlu kılar. Bu da ancak bir denizcilik gücünün oluşturulması ile gerçekleşebileceğinden, devlet bu iş için gerekli eylemlere ve yatırımlara girişir, yasal ve tüzel esasları düzenler. Ekonomi, teknoloji, bayındırlık, endüstri, eğitim vb. alanlardaki örgütleri ve kurumları gerçekleştirir. Bireylerin denizciliğe özendirilmesine ve millette denizcilik gücü bilincinin oluşturulmasına çalışır.

Aslında ayrı olarak açıklanan bu iki ayrı oluşum, günümüzde bir ideal olarak bir arada işlemekte, devlet ve fertler, kendi düzeylerindeki sorunlar ve ihtiyaçların bir gereği olarak denizlerle ilgilenip menfaat sağlamaya yönelmektedirler. Bu amaçla, fertlerden devlete ve devletten millete olmak üzere, karşıt yönlerde başlayıp gelişen bu iki hareket, sonuçta, mili menfaatler doğrultusunda birleşerek denizcilik gücünün oluşumu ve gelişimini gerçekleştirmektedir.

#### *Deniz Gücü :*

a. Deniz gücü terimi ilk olarak ABD'li Amiral Alfred T. Mahan tarafından kullanılmıştır. Deniz stratejisini, devrinin teknolojik gelişmesine uygun bir biçimde formüle eden Mahan; milli servetin denizlere hâkimiyet sayesinde sağlanabileceği tezini savunarak, büyük bir deniz gücü ile deniz aşırı üsler teminini öngören deniz stratejisini ortaya koymuş ve ayrıca deniz gücünün kullanılması suretiyle harpte deniz ulaştırması ile ekonomik harbin

önemini belirtmiştir. Mahan'dan asırlarca önce yaşamış olan Kaptanı Derya Barbaros Hayrettin Paşa'nın "Denizlere Hâkim Olan Cihana Hâkim Olur" sözü onun deniz gücünün önemini Mahan'dan önce ortaya koyduğunu göstermektedir (DHA, 2005).

b. Denizcilik gücünün, denizde bulunan bölümleri ile bunların doğrudan bağlı oldukları kıyı kuruluşlarını kapsar. Örneğin; deniz ticaret filosunu oluşturan yük ve yolcu gemileri ile bunları yönetimini yapan kamu ve özel teşebbüs kuruluşları, bilimsel araştırma ve kurtarma (tahlisiye) gemileri, liman hizmet araçları, benzerleri ve bunları yöneten kıyı tesisleri gibi (Bayat, 1986).

c. Deniz Gücü (Sea Power); ticaret gemilerini, gemi inşa ve tamir tesislerini, ticaret müesseseleri ve temasları, ehliyetli personeli ve nihayet her şekliyle harp bahriyesini kapsayan bir sistemdir.

ç. Deniz gücü hiçbir zaman yalnızca harp gemileri demek değildir. Deniz gücü, bir milletin harp zamanında denizler üzerindeki ulaştırmayı kontrol etmesini sağlayan silahlar, tesisler ve coğrafi şartların toplamı demektir (Brodie, 1965).

d. Geniş anlamıyla modern deniz gücü; karada cereyan eden olayları deniz kuvvetleri vasıtasıyla etkilemek için ticaret ve çatışma sahalarında deniz kontrolü maksatlarıyla denizin bir bölümünden diğer bir bölümüne askeri güç aktarımı kabiliyetine ilave olarak bir ulus-devletin uluslararası deniz ticareti ile okyanus (deniz) kaynaklarını kullanma kapasitesinin bir kombinasyonu olarak tanımlanabilir (Tangredi, 2002).

#### *Türkiye'nin Deniz Alaka ve Menfaatleri:*

Türkiye'nin deniz alaka ve menfaatleri\* aşağıdaki şekilde tespit edilmiştir.

a. Ülkemiz denizlerinde deniz ürünlerinden ve deniz dibi kaynaklarından fayda sağlanması ve bu faydanın geliştirilmesi,

b. Deniz yolu ile yapılan ihracat ve ithalatın geliştirilmesi ve devamlılığının sağlanması,

---

\* Deniz alaka ve menfaatleri; "Bir ulus ve devletin, denizlerle, denizciliği ilgilendiren veya denizciliğe dolaylı, dolaysız katkıda bulunan alanlarla ilişkileri ve bunlardan sağladığı çıkarlardır. (Güngen, 2000)"

- c. Kabotaj hattı ulaştırmamızın idame edilmesi,
- ç. Türkiye üzerinden gerçekteştirilen transit taşımacılığa ait deniz ulaştırmasının idamesi ve geliştirilmesi,
- d. Türk bayrağı taşıyan gemilerin, üçüncü ölkeler arasındaki ulaştırma faaliyetlerinin (cross trade) ve bu şekilde ölkemize döviz kazancı sağlanması ve geliştirilmesi,
- e. Turizm amaçlı ulaştırmanın ve yat turizminin idamesi ve geliştirilmesi,
- f. Ege Denizi'nde deniz dibi kaynaklarından istifade imkânı sağlayan kıta sahanlığı uygulamasının ölkemiz aleyhine olacak şekilde değiştirilmemesi,
- g. Uçuş malumat bölgesi (FIR) ve arama kurtarma uygulamasının bir komşu devlet tarafından egemenlik hakkı şekline dönüştürölmemesi,
- ę. Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile boğazlar üzerinde sağlanan egemenliğimizin ve Karadeniz'deki ekonomik bölge uygulamasının aleyhimize olacak şekilde değiştirilmemesi,
- h. Karasuları rejiminin ölkemiz aleyhine olacak şekilde değiştirilmemesi,
- ı. KKTC'ye yönelik ticari ve askeri nakliyatın idamesi,
- i. Barış, gerginlik ve harp zamanında ölkemize müteveccih deniz ulaştırmasının idamesi,
- j. Yeni limanların inşası (DHA, 1998).

*Türkiye'nin Denizcilik Stratejisi:*

Türkiye'nin denizci bir devlet olabilmesi için yapılacak işleri kademeli olarak şu şekilde sıralayabiliriz:

- a. Her şeyden evvel Türkiye'nin deniz alaka ve menfaatlerinin bugünkü ve gelecekteki durumu açık olarak tespit edilmeli, milli menfaatler içindeki rolü ve önemli yeri ortaya çıkartılmalıdır.
- b. Deniz alaka ve menfaatleri ile ilgili milli hedeflerin elde edilmesinde kabul ve takip edilecek genel mahiyette ve kati hareket tarzlarını ihtiva eden denizci siyaset, milli siyasetin bir parçası olarak tespit ve tayin edilmelidir (DHA, 1998).

### *Denizci Devletin/Toplumun Özellikleri:*

#### *a. Genel*

Denizci devlet sıfatı kazandıkları kabul edilen devletlerin özellikleri açısından, denizcilik güçlerinin oluşumunun iki temel esasa dayandığı belirtilmektedir (Bayat, 1986). Bunlar:

\* Devlet ülkesinin coğrafi özelliklerinin sağladığı ve denizcilik gücü kapsamına giren potansiyel güç kaynakları ve imkânların, kişileri (milleti), onları işler duruma getirip menfaat ve geçim sağlamaya yöneltmesi veya buna zorunlu kılması,

\* Devletin içinde bulunduğu siyasi, ekonomik, askeri (stratejik), coğrafi ve demografik koşulların, onun bir denizcilik gücü oluşturmasını gerekli kılmasıdır.

Birinci durum, kişisel ve bireysel gereksinme ve zorunlulukların oluşturduğu bir durum olup, tabandan yukarıya doğru, başka bir deyişle bireylerden devlete doğru gelişir. Yani bireyler kişisel çabaları ile deniz ve denizcilikle ilgilenip ilişki kurarak çıkar sağlama yoluna giderler ve devlet, bireylerin bu alandaki eylemlerini düzenlemek ve korumak için gerekli tüm tedbirleri alır.

İkinci durum ise, tepeden tabana, yani devletten bireylere doğru bir gelişim çizgisi izler. Ülkenin siyasal, ekonomik ve askeri durumu ve sorunları, devleti denizlerle ilgilenip bu ortamla ilişki kurmaya ve denizlerden ulusal çıkarlar yönünden yararlanmaya yöneltir veya zorunlu kılar. Bu da ancak bir denizcilik gücünün oluşturulması ile gerçekleşebileceğinden, devlet bu iş için gerekli eylem ve yatırımlara girişir, yasal ve tüzel esasları düzenler. Ekonomi, teknoloji, bayındırlık, endüstri, eğitim vb. alanlardaki örgütleri ve kurumları gerçekleştirir. Bireylerin denizciliğe özendirilmesine ve millette denizcilik gücü bilincinin oluşturulmasına çalışır.

Yukarıda arz edilen birinci durum kişisel ihtiyaç ve zorunluluklardan oluşurken, halk kendi ihtiyacı için devleti zorlayacak ve gerekli önlemlerin alınmasını sağlayacak, ikinci durumda ise birinci oluşumun aksine devletin mevcut siyasi ortamda bekasını sağlamak amacıyla, devletten tabana bir akış izlenerek, devlet demografik gücü denizciliğe yöneltmek için kolaylıklar (eğitim gibi) sağlayacak ve mevzuat düzenlemelerinde bulunarak, diğer güç unsurlarını bu gücün geliştirilmesi için yönlendirecektir (Koç, 2007).

*b. Deniz Gücü Etkenleri*

Deniz gücü üzerine otorite olan ve 1890 yılında Albay rütbesiyle yazıp, yayınladığı “Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi” olarak çevrilebilecek, “The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783” isimli kitabında Amiral Alfred Thayer Mahan, denizcilik gücünün oluşumuna katkıda bulunan 6 etkenden bahseder (Mahan, 1987). Ünlü stratejist ve Deniz Hâkimiyeti Teorisinin kurucusu Amiral Mahan’a göre, bir ülkenin Deniz Gücüne ilişkin bu altı etken; ülkenin coğrafi konumu, ülkenin fiziki yapısı, ülkenin büyüklüğü, ülkenin nüfusu, milli karakter, hükümetin karakteri ve milli kuruluşlardır. Mahan tarafından sayılan ve deniz stratejisinin temelini oluşturan bu altı etken kısaca şu şekilde açıklanabilir.

*Ülkenin Coğrafi Konumu:*

Ülkenin, deniz trafiğinin yoğun olduğu bölgede, ulaştırma yolları üzerinde, yakınlarında bulunması, çevre denizlerdeki meteorolojik şartların her mevsimde seyrüsefere müsait olması, deniz yolu ile ithalat ve ihracat yapan devletlere yakın olması, balıkçılık sahalarına ve günümüzde deniz dibi petrol kuyularına yakın bulunması, fertleri ve hükümetleri deniz alaka ve menfaatleri ile ilgilenmeye iter ve bu ilgi bir deniz gücünün meydana gelmesine olumlu yönde etken olur.

Devletin ve ulusun deniz ilişkileri, denizden yararlanmada zorluk ve kolaylık bulması, denize ve karaya dönük bir çaba göstermesi gibi hususlarda etkendir. Savaşta ve barışta ekonomi ve milli savunma bu etkene büyük oranda bağlıdır.

Ülkenin coğrafi konumu değişmeyen en önemli faktördür. Bu durum hem ekonomik hem de savunma açısından doğrudan etki yaratır. Bir ülkenin, karadan savunulması ya da karadan genişlemesi mümkün değilse, ülke iki büyük deniz arasında değilse, ticaret yollarına yakın limanlara sahipse, düşmana karşı merkezi konumda bir üsse sahipse denizcilik sistemi çemberini oluşturan denizcilik gücü, deniz gücü ve deniz kuvveti açısından avantajlı konumdadır.

*Ülkenin Fiziki Yapısı:*

Ülkenin fiziki yapısı genellikle ulusun deniz gücünü yaratmasını teşvik eder. Örneğin, kıyı hattının karakteri ve kıyıya erişimin kolaylığı, insanların denizle kaynaşmasına yardımcı

olur. Arazinin verimli veya verimsiz olması milleti denize itebilir veya karaya (tarıma) çekebilir.

Bir ülkenin, deniz hududu varsa ve seyir yapılabilen nehir ağızlarındaki limanları çoksa dünya ile teması artmaktadır. Ülke topraklarının verimli olmaması, iklimin tarıma uygun olmaması gibi hususlar da ülkeyi denizcilik gücü açısından avantajlı bir konuma sokar.

#### *Ülkenin büyüklüğü:*

Ülkenin büyüklüğü, nüfus, fiziki kaynaklar ve diğer güç kaynaklarınca desteklenme derecesine göre denizcilik gücüne etken bir güçlük veya zayıflık kaynağı oluşturur.

Ülkenin büyüklüğü basit anlamda ülkenin kapladığı alan değil, ülke nüfusunun, kıyı uzunluğu ile limanlarının karakterine oranıdır.

#### *Ülkenin Nüfusu:*

Nüfus çokluğu denizcilikle ilgili alanlarda çalışacak insan bulmakta zorluk çekilmesini önler. Deniz kıyılarındaki nüfus fazla ise denizciliğe ilgi artar.

Denizcilik gücü açısından incelendiğinde ülke nüfusu faktöründe önemli olan toplam nüfus değil, denizcilik sektöründe istihdam edilen denizle ilgili işlerde çalışanların, genel nüfusa oranıdır.

#### *Milli Karakter:*

Milletin karakteri, gelenekleri, denizcilik, ticaret ve silahlı kuvvetlerle ilgili değer yargıları deniz gücünün oluşumunu büyük ölçüde etkiler.

Halkın ticarete yönelmesi, Denizcilik Gücünü olumlu etkileyen, en önemli karakteristiktir.

#### *Hükümetin Karakteri ve Milli Kuruluşlar:*

Hükümet, deniz alaka ve menfaatlerinin milli ekonomideki önemini anlar, deniz gücünün iç ve dış politikadaki olumlu etkilerini kavrar; kamu ve özel sektörü denizcilik konularında teşvik eder ve destekler, vatandaşı bu alanlara yöneltir, sonuçta devlet daha kısa zamanda Deniz Gücüne sahip olur. Hükümet tarafından Deniz Gücüne verilen önem ve

geliştirici yönde izlenen politika, Deniz Gücünü oldukça etkilemektedir. Mahan tarafından dile getirilen bu altı unsurun sağlayacağı imkânlardan faydalanabilmek, Denizci Stratejisinin temelini oluşturur.

Denizci bir devlet tutarlı bir denizcilik siyaseti belirlemelidir. Burada bahse konu denizcilik siyasetinin veya bir başka deyişle denizcilik politikasının tanımı şu şekilde yapılabilir; “Deniz alaka ve menfaatleri ile ilgili milli hedeflerin elde edilmesinde hükümetler tarafından kabul ve takip edilen, genel mahiyette ve kati hareket tarzları olup; düzenleyici ve sınırlayıcı bir rehber vazifesi görür. Milli siyasetin bir parçası olmakla beraber, aynı zamanda onun etkileyicisi/destekleyicisidir” (DHA, 1998).

Denizcilik siyaseti çerçevesinde ise; “Deniz alaka ve menfaatleri ile ilgili milli hedeflerin elde edilmesinde denizcilik gücünün planlı olarak geliştirilmesi ve kullanılması ilim ve sanattır (DHA, 1998).” şeklinde tanımlayabileceğimiz bir denizcilik stratejisinin devlet tarafından benimsenmesi önem arz eder. Denizci devletlerin/toplumların genel karakterleri incelendiğinde bunların deniz alaka ve menfaatlerini son derece etkili bir biçimde kullandıklarını görmekteyiz. Dolayısıyla denizci bir toplumun özelliklerini belirlerken bu menfaatlerin irdelenmesi de önem arz etmektedir.

Deniz alaka ve menfaatleri pek çok farklı şekilde tanımlanabilmektedir. Denizci bir devletin yapısına etki eden tanımlardan bir kısmı şöyledir. Deniz alaka ve menfaatleri; “Bir ulus ve devletin, denizlerle, denizciliği ilgilendiren veya denizciliğe dolaylı, dolaysız katkıda bulunan alanlarla ilişkileri ve bunlardan sağladığı çıkarlardır (Güngen, 2000).” Başka bir ifade ile “Denizlerin ve denizle ilgili bütün unsurların millete sağladığı ekonomik, politik, psiko-sosyal ve askeri menfaatlerdir (DHA, 1998).” Dinamik bir süreç (Güngen, 2000) olarak karşımıza çıkan deniz alaka ve menfaatleri; “Bir ulus ve devletin denizlerle, denizcilikle ve denizciliği ilgilendiren ve denizciliğe dolaylı – dolaysız katkıda bulunan alanlarla ilişkileri ve bunlardan sağladığı çıkarları ve bu ilişki ve çıkarların ulusal güce, ulusal amaçlara uygun ve ulusal sorunların isteklerini karşılayacak bir doğrultuda katkıda bulunması için, gerekli yöntemlerin ve politikanın saptanmasıyla ilgili çalışmaları da kapsayan bir işlemdir (Bayat, 1997).”

Denizci devletlerin genel karakterleri incelendiğinde bu devletlerde denizciliğin milli bir hedef olarak ele alındığı ve devlet politikası haline getirildiği görülür. Denizci devlet fikri,

toplum bilinci haline gelmiştir. Ticari açıdan güçlü bir denizcilik gücü oluşturulmuş olup bu devletler uluslararası hukukun tanıdığı haklar doğrultusunda her türlü deniz kaynaklarından sonuna kadar yararlanmaktadır. Ayrıca bu devletler etkin bir deniz kuvvetine sahiptir.

Sonuç olarak; denizci bir toplumun en önemli özelliği bu toplumda hem ulus olarak hem de devlet olarak *denizcilik gücü bilincinin* oluşması ve bu bilincin toplumun tümüne mal edilmesidir.



## **II. KAYNAK TARAMASI**

### **2.1. Tanıtım**

Genel olarak denizcilikle ilgili çok sayıda kaynak bulunmakla birlikte denizciliği tüm sektörleriyle bir bütün olarak ele alan kaynak sayısı yok denecek kadar azdır. Bu nedenle farklı kaynaklardan derlenen bilgiler denizciliğin bütünselliği göz önünde bulundurularak harmanlanmış ve yorumlamayı müteakip teze ilave edilmiştir. Bu çerçevede Türkiye’de denizcilik ve ekonomi ilişkisi kapsamında hükümet programları ve beş yıllık kalkınma planlarını içeren kaynaklar araştırılmış, İngiltere, ABD, Rusya, Çin, Almanya, Yunanistan, İspanya ve Japonya gibi denizci ülkelerin denizcilik ekonomileri, politikaları ve eğitimlerine yönelik olarak özellikle internet sitelerinden istifade edilmiş, AB denizcilik politikalarının Türkiye’nin deniz alaka ve menfaatlerine etkilerini içeren kaynaklar araştırılmış, Osmanlı İmparatorluğundan günümüze Türkiye’de denizcilik ekonomisi, politikaları ve eğitimi ile Türkiye’de denizcilik alanındaki kurumsal yapıyı içeren kaynaklara ulaşılmış, Türkiye’de denizcilik eğitimiyle ilgili kaynaklardan yararlanmayı müteakip halka denizciliğin tanıtılması, sevdirmesi ve denizcilik bilincinin yerleştirilmesi için uygulanması gereken faaliyetler araştırılmıştır. Yukarıda sayılan kaynaklardan elde edilen bulgular ışığında sonuçlar çıkarılmış ve teklifler hazırlanmıştır.

### **2.2. Türkiye’de Denizciliğin Politika ve Ekonomi ile İlişkisi**

#### **2.2.1. 60’ıncı Hükümet Programındaki Denizcilikle İlgili Hususlar**

Türkiye’nin denizcilikle ilgili konulardaki politikalarını, planlarını ve uygulamalarını anlayabilmek için öncelikle 60’ıncı Hükümet Programını ve 9’uncu Beş Yıllık Kalkınma Planını incelemek gereklidir. 60’ıncı Hükümet Programında yer alan denizcilikle ilgili ifadeler aşağıya çıkarılmıştır. :

“Türkiye coğrafi konumu itibarıyla tüm ulaşım türlerinin rahatça kullanabileceği bir ülke olmasına rağmen, geçmişte uygulanan politikalar nedeniyle neredeyse tek tür taşımacılığın yapıldığı bir ülke haline gelmişti. Yurt içinde karayolu taşımacılığına yüzde 90 düzeyinde bağımlı hale gelen ulaşım sistemimizin bu haliyle sürdürülebilmesi artık mümkün

değildir. Bu nedenle Hükümet, göreve geldiğinde ilk iş olarak ulaşım sistemlerinin dengeli bir şekilde gelişimini sağlayacak bir Ulaştırma Ana Plan Stratejisi hazırlamıştır. Bu planda hedef gelecek on yıl için; kara, deniz, demiryolu ve hava taşımacılığının birbirine paralel gelişimini sağlamak, gerçekleştirilecek projelerle deniz ve hava taşımacılığı ile demiryolu öncelikli olmak üzere tüm ulaşım türleri arasındaki dengeyi sağlamaktır.

Denizcilik sektöründe özellikle gemi inşa sanayinde büyük atılımlar yapılmış, Türkiye sayılı gemi üreticisi ülkeler arasına girmiştir. Bu sektörlerdeki atılımlar artarak devam edecektir. Önümüzdeki dönemde ülkemizdeki liman altyapısı gözden geçirilecek, Ege ve Marmara başta olmak üzere kamu-özel sektör işbirliğiyle, lojistik merkezlerin bulunduğu büyük kapasiteli yeni liman projeleri hazırlanacaktır. Limanların demiryolu bağlantıları geliştirilecektir. Ulaştırma sektöründe, özel sektör dinamizmini de içine alan politika ve atılımlara yeni dönemde hız verilecektir. Kamu kaynağını daha az, alternatif finans modellerini daha fazla kullanarak, havaalanları ve deniz yapılarında başarıyla uyguladığımız modellerin diğer altyapı projelerine de tatbik edilmesi önceliklerimiz arasında olacaktır.”

Her ne kadar önümüzdeki dönemde ülkemizdeki liman altyapısının gözden geçirileceği, büyük kapasiteli yeni liman projelerinin hazırlanacağı ve limanların demiryolu bağlantılarının geliştirileceği yönündeki ibareler olumlu olsa da genel olarak 60’ıncı Hükümet Programında denizcilikle ilgili olarak yer alan ifadeler denizciliği bir bütün olarak ele almaktan uzak ve yetersizdir. Hükümet programında özellikle denizcilik eğitimi ve deniz turizmi yönünde herhangi bir ifadenin yer almaması ilginçtir.

### **2.2.2. 9’uncu Beş Yıllık Kalkınma Planında Yer Alan Denizcilikle İlgili Hususlar**

Bugüne kadarki Beş Yıllık Kalkınma Planlarında denizcilikle ilgili hususlara genel olarak az da olsa yer verilmiş, ancak, denizcilik hiçbir planda ayrı başlık altında ve bir bütün olarak ele alınmamıştır. Bugün yürürlükte olan 9’uncu Beş Yıllık Kalkınma Planında da durum öncekilerden farklı değildir. Planda yer alan denizcilikle ilgili hususlar aşağıya çıkarılmıştır ([www.dpt.gov.tr](http://www.dpt.gov.tr)).

#### *Ulaştırma*

*138. Dünyada ticaretin giderek serbestleşmesine paralel olarak rekabetin artması ve küresel ve bölgesel ölçekte organizasyonların ağırlık kazanmasıyla taşıma mesafelerinin uzaması, hız*

unsurunu öne çıkarmıştır. Bu durum, hammadde ve işlenmiş ürünlerin alıcılara düşük maliyetle ve zamanında ulaştırılmasının önemini artırmış, lojistik hizmetler ile desteklenen kombine taşımacılık sistemlerinin kullanımını yaygınlaştırmıştır.

139. Ülkemizde başta karayolları olmak üzere trafik güvenliğinin yeterli olmaması önemli bir sorun olmaya devam etmiştir.

140. Türkiye’de artan ulaşım talebine uygun olarak demiryolu ve denizyolu fiziki altyapısının yeterince geliştirilememesi ve kapıdan kapıya taşımacılık için en uygun ulaştırma türünün karayolu taşımacılığı olması, yük ve yolcu taşımalarının ağırlıklı olarak karayolu ağına yüklenmesine yol açmıştır. Bu durum taşıma türleri arasında dengesiz ve verimsiz bir ulaşım sisteminin oluşmasına sebep olmuştur.

141. VIII. Plan döneminde yurt içi yük taşımacılığında karayollarının payı 2000 yılında yüzde 88,7’den 2005 yılında yüzde 90 seviyesine ulaşmıştır. Sektörde küçük bir paya sahip olan deniz yolu yük taşımalarının payı daha da azalarak 2005 yılında yüzde 2,8 seviyesine gerilemiştir. Demiryolu ve boru hattı taşımaları paylarını korumuştur. Bu dönemde yurt içi yolcu taşımalarının yüzde 95,2’si karayolu ile gerçekleştirilmiştir. Yurt dışı yük taşımaları denizyolu, yolcu taşımaları ise havayolu ağırlıklı yapısını korumuştur.

142. Sektör içindeki kuruluşlar arasındaki koordinasyon eksikliği ve sektörün bütününe dengeli bir yapıda ele alan politikaların oluşturulamaması sorunu bu dönemde de devam etmiştir. Bu sorunların giderilmesi amacıyla başlatılan Ulaştırma Ana Planı Stratejisi çalışmaları 2005 yılında tamamlanmıştır. (Sf.26)

#### *Denizyolu*

146. Liman gelişim kararlarının sağlıklı bilgi ve verilere dayandırılmasını sağlamak üzere 1999 yılında başlatılmış olan Limanlar Ana Planı çalışması 2001 yılında tamamlanmıştır.

147. Dünya sıralamasında 2000 yılında 18. sırada yer alan Türk deniz ticaret filosu, son yıllarda daha da belirgin olarak yaşanan finansman sorunları ve bayraktan kaçış nedenleri ile 2005 yılında 24. sıraya gerilemiştir.

148. VIII. Plan dönemi sonunda limanlarımızdaki konteynır elleçlemesinin 1,9 milyon TEU’ya (Twenty-feet Equivalent Unit) ulaşması beklenirken 2,3 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir. Yap-İşlet-Devret (YİD) modeli ile gerçekleştirilmesi planlanan Kuzey

*Marmara Limanı ve İzmir Limanı Tarama ve Tevsii Projeleri ile Derince Konteynır Limanının inşaatı başlatılmamıştır. Kuzey Ege Liman Etüdü sonuçlandırılmıştır.*

*149. Türkiye’de deniz emniyetinin güçlendirilmesi konusunda AB müktesebatına ve uygulamalarına uyum amacıyla İspanya ile ortaklaşa yürütülen çalışmalar tamamlanmıştır. (Sf. 27)*

#### *Adalet Sisteminin İyileştirilmesi*

*318. Türkiye Adalet Akademisi ile aile, tüketici, denizcilik, fikri ve sınai haklar mahkemeleri gibi ihtisas mahkemeleri kurulmuştur. İlk derece mahkemeleri ile Yargıtay arasında görev yapmak üzere ikinci derece adli yargı mahkemeleri olarak bölge adliye mahkemelerinin (istinaf mahkemeleri) kurulmasına dair kanun yürürlüğe girmiştir. Adalet hizmetlerinde etkinliği sağlamak ve verimsizliği önleyebilmek için 137 ilçede adli teşkilat ile 120 ceza infaz kurumu kapatılmıştır. (Sf. 52)*

*336. Plan dönemi sonuna gelindiğinde özelleştirme işlemleri sonucunda kamunun hava ve deniz ulaşımı ile lokomotif ve vagon üretimi; şeker, tütün ve çay ürünlerinin işlenmesi; petrokimya sanayi; malzeme alımı; elektrik dağıtım ve toptan ticareti faaliyet alanlarından tamamen çekilmesi; bunun yanı sıra, elektrik üretimi, doğalgaz piyasası, kömür ve diğer maden işletmeciliğindeki payının azalması hedeflenmektedir. Buna karşın tahıl alımı, tohumluk üretimi, demiryolu ulaşımı alt yapısı, elektrik iletimi, petrol arama, hava meydanlarının işletilmesi, posta hizmetleri ile kıyı emniyetinin sağlanması alanlarında faaliyet gösteren KİT’lerin plan döneminde özelleştirilmesi öngörülmemektedir (Sf. 57)*

*418. Demiryolu ve denizyolunun karayolu ile rekabet edebileceği koridorlarda taşıma üstünlüğünü sağlayacak bir yatırım ve işletmecilik anlayışıyla koridor bazında belirli tonaj potansiyelini aşan yüklerin demiryolu ve denizyolu ile taşınması özendirilecektir. (Sf. 70)*

#### *Denizyolu*

*425. Limanların yükleme-boşaltma yapılan noktalar olmalarının yanı sıra, kombine taşımacılık yapılabilen birer lojistik merkezi haline getirilmeleri hedefi doğrultusunda tüm ana limanların karayolu ve demiryolu bağlantıları tamamlanacaktır.*

426. Başta İzmir Yöresi, Marmara ve Akdeniz Bölgesi olmak üzere liman kapasiteleri artırılabacaktır. Bu kapsamda Akdeniz Bölgesinin Doğu Akdenizin önemli bir lojistik merkezi olması desteklenecektir.

427. Denizyolunda kısa mesafe denizyolu taşımalarını artıracak gemi ve liman yatırımlarına ağırlık verilecektir.

428. Deniz güvenliğinin artırılması kapsamında Bayrak, Liman ve Kıyı Devleti kontrolü iyileştirilecektir. Bu çerçevede; Gemi Trafik Hizmetleri projeleri deniz trafiğinin yoğun olarak yaşandığı liman, körfez ve bölgelerde hayata geçirilecektir.

429. Askeri ve ticari gemilerin Türk tersanelerinde tasarımı, yüksek yerli katkı oranıyla üretilmesi ve Türk Deniz Ticaret Filosunun yenilenmesi amacıyla, başta Ceyhan yöresi olmak üzere, Türkiye Tersaneler Master Planının sonuçları da göz önüne alınarak yeni tersaneler kurulacaktır. (Sf.71)

#### *Ticaret Hizmetleri*

559. Ticaret hizmetlerinde etkinliğin artırılması amacıyla, yük taşımacılığına yönelik olarak; toplama ve dağıtım aşamalarında ilgili tüm tarafların bir araya geldiği, konteynırların depolanması, tasnif edilmesi ve ulaştırma türleri arasında aktarımının sağlandığı, bürokratik işlemlerin tek bir mekanda basitleştirilerek çözümlendiği, yük başlangıç ve bitiş noktaları olarak tanımlanabilecek lojistik merkezler vasıtasıyla kombine taşımacılığa geçilmesi sağlanacaktır. Öncelikle, önemli limanlardan başlamak üzere belirli merkezlerde lojistik merkezler kurulacaktır. “ (sf. 83)

Görüldüğü gibi 9’uncu Beş Yıllık Kalkınma Planındaki denizcilikle ilgili hususlar denizciliği bir bütün olarak ele almaktan uzaktır. Sadece “Denizcilik” başlığı altında olacak şekilde geleceğe yönelik planlamalara yer verilmemiştir. Tıpkı 60’ıncı Hükümet programında olduğu gibi 9’uncu Beş Yıllık Kalkınma Planında da özellikle denizcilik eğitimi ve deniz turizmini gündeme getiren herhangi bir ifade yer almamıştır. Hükümet programlarında ve beş yıllık kalkınma planlarında denizciliğin öneminin kavranamamış olduğunu görmek üzücüdür. Türk toplumuna denizcilik bilincinin aşılması ve bu konuda adeta bir eğitim seferberliği ilan edilmesinin önünü açabilecek herhangi bir plan ve politika olmayışı geleceğe yönelik ümitleri de zayıflatmaktadır. Bu durumda önce yapılması gereken denizcilik sektöründe

akademik anlamda aydınlanmayı yakalayabilecek bir bilim ordusu yaratmak ve daha sonra eğitilecek gençler vasıtasıyla toplumu bilinçlendirmeyi sağlamak olmalıdır.

### **2.2.3. Denizciliğin Türkiye İçin Önemi**

Denizcilik Türkiye için, birinci derecede önemli ekonomik sektördür. Çünkü coğrafi konum avantajımız, sahillerimizin çokluğu, nüfusun ve sanayinin büyük bir bölümünün sahillerde yer alması nedeniyle Türkiye'nin kaynak ihtiyacını sağlayıcı potansiyeli bünyesinde barındırmaktadır. Ekonomik zorluklarımız, teknolojik ve sermaye birikimimizin azlığı, doğal kaynaklarımızın halen verimli olarak kullanılmayışı, Türkiye'ye bulunduğu stratejik konumda, denizcilikten yararlanmayı dikte etmektedir.

Bu konunun önemini vurgulamak için, Yunanistan ve Güney Kore misalini ele almak yeterli olacaktır. Dinamik bir nüfus yapısı olmayan, yüzölçümü ve nüfusu Türkiye ile kıyaslanamayacak ölçüde, doğal kaynakları ve sanayisi yeterince gelişmemiş, bizden daha az coğrafi konum avantajına sahip Yunanistan; denizciliğe verdiği önem sayesinde Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY) bayraklı ve Yunanlı işleticilerin kontrolündeki gemilerle birlikte dünya deniz taşımacılığının % 20'sini kontrolünde tutmaktadır.

Güney Kore ise 1980 yılından sonra gemi inşa sanayine verdiği önemle hem deniz ticaret filosunu geliştirmiş, hem de diğer endüstri kollarının teknolojik gelişimini sağlamış, böylelikle bugün yılda 100 milyar doların üzerinde ihracat yapan ekonomiye ulaşmıştır. Ekonomik açıdan denizciliğin Türkiye için önemini aşağıdaki ana başlıklarda sıralayabiliriz:

\* Ulaştırma maliyetlerini düşürerek ürün maliyetlerinin rekabet edebilir düzeye çekilmesini sağlar.

\* Yurt içi deniz taşımacılığının gelişmesi ile tüketilen akaryakıt miktarından tasarruf sağlar, tasarruf sağlanan akaryakıt dışa bağımlı kaynak ihtiyacını ve dış borç yükümüzü azaltır.

\* İç taşımacılığın denizyoluna kaymasıyla karayollarının bakım, onarım, idame ve yenileme masraflarından tasarruf sağlanır.

\* Ülkenin en büyük ekonomik sorunlarından olan kayıt dışılık azalır, zira limanlardan yüklenen, boşaltılan bütün mallar gözetim altındadır.

\* Yine dış taşımacılıkta Türk bayraklı gemilerin payının artırılmasıyla yabancı bayraklı gemilere verilecek dövizin yurttan kalması sağlanır, böylelikle ödemeler dengesine ve kaynak sağlama ihtiyacında iyileşmeler hayata geçer.

\* Denizcilik endüstrisinin temeli olan deniz taşımacılığının canlanmasıyla başta gemi inşa sanayi olmak üzere limanlarımız gelişir, ülke denizcilik potansiyelinin faaliyete geçmesiyle birlikte transit taşımacılık canlanır.

\* Deniz turizmi ve balıkçılık bugün elde ettikleri gelirin üstünde girdiyi Türk ekonomisine sağlar (Deniz Ticareti Dergisi, Şubat 2003).

\* Ekonomi ile birlikte aşağıda belirtilen diğer yönlerden de bakıldığında denizciliğin Türkiye için önemi büyüktür.

a. Türkiye Karadeniz'den, Adriyatik'ten ve Süveyş'ten gelen ulaştırma yollarının keşiştiği merkezdedir. Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili ve yeterince kıyı şeridine sahip olmasına rağmen, su ürünleri ve balıkçılıktan elde ettiği menfaat dünya ortalamasıyla karşılaştırıldığında ihmal edilebilecek seviyededir (DHA, 1998).

b. Bugün Türkiye, ihracatının % 72'sini, ithalatının ise % 95'ini deniz yoluyla yapmaktadır. Deniz yoluyla yapılan bu ihracat ve ithalatın büyük kısmı ise Doğu Akdeniz limanlarında gerçekleştirilmektedir. Bu durum askeri malzeme çıkışı için de geçerlidir. Bugün Türkiye'nin ithal ettiği askeri malzemelerin % 97'si deniz yoluyla taşınmaktadır (DHA, 1998).

c. Türkiye, üç tarafı denizlerle çevrili, denizciliğe elverişli kıyı, iklim ve liman durumlarına sahip, kara sınırlarının genellikle ulaştırmaya az müsait oluşu, dünyanın belli başlı ticaret bölgelerine ve deniz ticaret yollarına uygun mesafede bulunuşu dolayısıyla ekonomik, siyasi ve askeri açılardan denize çok fazla bağlanmıştır.

(1) Deniz ticaret yolları Türkiye'nin milli ve harp ekonomisi için hayati önem taşımakta olup, gelecekte iktisaden gelişmiş bir Türkiye için de iktisadi gelişme siyasetinde deniz en önemli rolü oynayacaktır.

(2) Türkiye, başka devletler hesabına deniz ticareti yaparak ekonomik kazançlar sağlayabilir.

(3) Türk milleti, beslenme problemleri ve iktisadi açıdan deniz ürünlerine muhtaçtır ve önemli bir potansiyele de sahiptir.

(4) Türkiye'nin kıta sahanlığı, yeraltı madenleri, özellikle petrol bakımından ümit vermektedir.

(5) Sahip olduğu boğazlardan geçen uluslararası deniz ticaretinden kurtarma, kılavuz gibi hizmetlerden gelir sağlamakta olup kuvvetli bir Türkiye bu gelirleri artırabilir.

(6) Türkiye'nin en hassas bölgeleri, özellikle Boğazlar, denizden gelecek istila tehditlerine açıktır. Bu tehlikenin kıyılardan uzakta Deniz Kuvveti ile önlenmesi gereklidir.

(7) Türkiye barışta ve soğuk harpte, deniz kuvvetine dayanarak anavatanın çok uzak bölgelerindeki olaylarda bile diplomasisine kuvvet kazandırıp başarılı sonuçlar elde edebilir.

(8) Muhtemel ittifaklar içinde deniz kuvvetine dayanarak itibar ve nüfuz sağlayabilir.

Bütün bu sebepler dolayısıyla Türkiye, denizlerde çok kuvvetli bulunmak mecburiyetindedir. Tarihten aldığımız dersler de göz önüne alınırsa bu durum bir Türkiye için var olmak veya olmamak sorunudur. Denizcilik, Türkiye'nin milli menfaatleri içinde hem refah ve hem de güvenlik açısından mümtaz bir mevki işgal etmelidir. Türkiye'nin deniz alaka ve menfaatleri yalnızca mevcut durumu değil, bununla birlikte istifade edilmesi mümkün olan bir potansiyeli de ifade etmektedir. Türkiye bu potansiyelden faydalanmayı bilmeli, denizde sözü geçen *denizci bir devlet* olmalıdır (DHA, 1998).

## **2.3. Denizci Ülkelerin Denizcilik Ekonomileri, Politikaları ve Eğitimlerinin İncelenmesi**

### **2.3.1. Genel**

Roma İmparatorluğu döneminden başlayarak gerek Çin-Hindistan-Basra Körfezi-Kızıldeniz-Süveyş- Kuzey Afrika ve Avrupa limanları arasındaki ticarete gerekse Basra-Halep-Suriye veya Kızıldeniz'in iki yakasında, Arabistan ve Afrika sahillerinde gerçekleştirilen doğu-batı ticaretinde doğunun zengin kaynaklarını batıya taşıyanlar Asyalı denizciler oldu. İslam öncesi dönemden başlayarak Arap denizcilerinin yoğun olarak ticari



faaliyette buldukları bu coğrafyada, İslam'ın yayılmasıyla birlikte Müslüman tüccarlar bölgedeki ticari faaliyetleri devam ettirdiler. Böylece 9'uncu yüzyıla gelindiğinde, Müslüman denizcilerin hâkimiyet alanları en geniş sınırlarına ulaştı. 10'uncu yüzyılda Arap tüccarların Kanton'da önemli bir azınlık grubunu oluşturmaları bu gelişmenin bir sonucudur. Arap, Hintli, İranlı tüccarların yanı sıra, Selçukluların tarih sahnesine çıkmasıyla Türk kökenli tüccarlar da bu sularda kendilerine yer buldular. Bu ticaretten hâsıl olan gelir, Ortadoğu'ya akmaya başladı. Osmanlı Devleti'nin kuruluşuyla birlikte bu sürecin artarak devam ettiği ve gelirin önemli bir bölümünün Osmanlı topraklarında birikmeye başladığı görülür. Venedik ve Cenevizli tüccarlar, doğudan gelen ticari metaları Osmanlı limanlarından alarak ikinci bir kârla Avrupa'ya satıyordu. Böylece söz konusu ticarete iştirak eden ülkeler giderek zenginleşiyordu. Deniz yolunun yanı sıra, Mezopotamya'daki gibi önemli suyolları da İran Körfezi'nin Bağdat'la temasını sağlıyordu (<http://www.tumgazeteler.com>). Böylece Hint Okyanusu dünya ticaretinin önemli merkezlerinden biri haline geldi. Bu ticarete iç suyolları devreye girerek Akdeniz ile bağlantı yolu açılmış oldu (Özay, 2008).

15'inci yüzyılda ekonomik buhrandan çıkmanın yollarını arayan Avrupa devletlerinin deniz keşifleri çağını başlatması bir tesadüf değildir. Batılı devletler Ümit Burnu'nu dolaşmak suretiyle, Hint coğrafyasına ulaşarak, burada üretilen başta baharat olmak üzere diğer değerli meta Avrupa'ya taşımak arzusundaydılar. Baharatın niçin bu kadar önemli bir meta olduğunu ortaya koymak için bir benzetme yapmakta fayda var. Bu anlamda, modern dönemde petrolün rolü ne ise, o devirde de baharat, sanayi için son derece önemli bir hammaddeydi. Avrupa'da baharat üretimi yapılmaması tamamıyla doğudan getirilecek metaya bağımlılığı artırıyordu. Bu ticaret yolunun aktarma noktaları olan İskenderiye, İstanbul, Venedik son derece önemli zenginlik elde etti. Doğu'nun zengin metalarının pek çok el değiştirerek Avrupa piyasalarına ulaşması nedeniyle fiyatlar oldukça yükseliyordu. Avrupa'da dönemin ekonomik koşulları dikkate alındığında Avrupalı ulusların bu metaları uzun dönemli olarak Müslüman tüccarlardan almasını beklemek imkânsızdı. Batı'nın doğuya ulaşma arzusu, Marco Polo gibi Ortaçağ boyunca çok sayıda Avrupalı seyyahın ziyaretlerine ve doğunun gizemli dünyasını konu alan anlatılarına kadar eskiye gider. Söz konusu bu anlatılar Avrupa'da büyük bir hayranlık ve merak kaynağı oldu. Ancak, gerek teknolojik yetersizlikler, gerekse de Avrupa ile Uzakdoğu arasında siyasi ve coğrafi bir engel olarak İslam'ın ve Müslümanların varlığı Avrupalıların bu topraklara ulaşmalarına mani oldu. Bu

zenginliğe ulaşacak teknolojik gelişmeleri beklemek zorunda kalan batılı denizciler, nihayetinde Avrupa'daki sosyo-ekonomik ve politik krizlerin de etkisiyle, işittikleri doğunun zenginliğini paylaşmak için denizlere açıldılar. Ekonomik nedenlerin yanı sıra, 16'ncı yüzyılda Avrupa'daki önemli güçlerle Osmanlı Devleti arasındaki mücadele Osmanlılar lehine gelişme gösterdi. Osmanlı tarafından gerek Akdeniz'den gerekse Doğu Avrupa'dan çevrilen Avrupalı uluslar bekalarını garanti altına almak amacıyla alternatifler aramaya başladılar. Bu alternatiflerden en önemlisi, Atlantik Okyanusu'na kıyısı olan devletlerin deniz seferleri oldu. Portekizliler dini, siyasi ve ekonomik olmak üzere çeşitli nedenlerle Avrupa kıtasından doğuya sefer yapan ilk devlet oldu (Özay, 2008).

15'nci yüzyılda keşiflerle birlikte denizler üzerinden kolonileşme süreci başlamış, kolonileştirilen bölgeler sınırsız bir şekilde sömürülmüş ve ucuz insan gücü ile hammadde, denizleri kullanan devletlerin anavatanlarına getirilmişti. Batılı ülkelerin Güneydoğu Asya'daki sömürgecilik tarihi Portekiz (1511) Hollanda (1598), İngiltere (1600) ve Fransa (1602) tarafından yazıldı. Avrupalı devletlerin doğuya gerçekleştirdikleri deniz seferlerinde, bu coğrafyanın baharat ve ipek gibi kıymetli mallarının ticaretine hâkim olma arzusu yatıyordu. Bu ilgi zamanla bölgedeki diğer yeraltı ve yer üstü kaynaklarının sömürülmesine kadar gitti. Bu süreç, aynı zamanda, Avrupalı sömürgeci devletlerin ekonomilerinin giderek düzelmesi nedeniyle dünya tarihinde önemli değişikliklere neden olmasıyla modern zamanlarda ayrı bir öneme sahip olmuş, denizi kullanan devletlerin ekonomilerinin dünyadaki diğer devletlere nazaran daha fazla gelişmesini sağladığı bütün açıklığıyla ortaya çıkmıştı.

16'ncı yüzyılda ve sonrasında Avrupa devletleri üretici güdümlü ekonomiler ve Merkantilist politikaların yönlendirmesiyle, ticaret şirketlerini koruyarak ekonomik enerjilerini yoğunlaştırmaya ve ticari etkinliklerini artırmaya başlamışlardı. Endonezya ve Hindistan'a yalnızca tüccar olarak değil, yönetici olarak da yerleşen Batı Avrupalılar, *denizdeki güçleri sayesinde* baharat ve başka önemli ürünlerin Afrika ile Asya arasındaki ticaretine hâkim olmuşlar, böylelikle ticari etkinliklerinin kapsamı önemli ölçüde büyümüşü. 17'nci yüzyılda Hıristiyan ve Müslüman dünyalarında askeri ve siyasi güç dengesindeki değişiklik oldukça yavaş olduğu için derslerin çıkarılması, anlaşılması ve uygulanması zaman almıştır. Ekonomik eşitsizlik hemen kavranmamıştı. Ancak kavranışı çok derin ve kesin

olmuştur. *Avrupa'nın ticaret merkezleri, dolayısıyla da güç merkezleri okyanuslardaki keşiflerin sonucunda Akdeniz'den Atlantik'e, Orta ve güney Avrupa'dan Batılı denizci devletlere kaymıştır.* Batılılar, Ortadoğu'da ve başka bölgelerdeki İslam devletleriyle olan alışverişlerinde önemli üstünlüklere sahipti. Atlantik fırtınalarına dayanacak şekilde yapılan gemileri, Müslümanların Akdeniz ve Hint okyanuslarındaki gemilerinden oldukça ağır ve büyüktü. Gemi yapımcılarının tasarladığı, Atlantik'te eğitim almış kaptanların yönettiği bu gemilerin manevra yetenekleri çok daha fazlaydı ve çifte avantaja sahipti. Barış zamanında daha fazla yükü daha uzaklara taşıyorlardı. Batı Avrupa'daki *denizci devletler*, Güney ve Güney Doğu Asya ile Orta Amerika'daki tropik ülkeleri sömürgeleştirip önceden hiç bilinmeyen ya da Avrupa'da yetişmeyen ürünler yetiştirmişlerdi. Bu devletler, ekonomilerindeki gelişmeler ve Amerika'dan gelen altın sayesinde, Ortadoğu pazarlarına oldukça geniş bir ürün çeşidi sunmaya başlamışlardı (Lewis, 2007).

#### *Denizcilikte Söz Sahibi Ülkeler:*

Kolonleşmenin başladığı 15'inci yüzyıldan itibaren dünya denizciliğinde söz sahibi olan ve bu durumlarını asırlar boyunca devam ettirebilen, aynı zamanda bugün de dünya denizciliğinde söz sahibi olan ülkelerin incelenmesinin faydalı olacağı değerlendirilmektedir. Bu bakış açısıyla ele alındığında ilk göze çarpan, denizciliği gelenek haline getirmiş bir ülke olan İngiltere'dir.

Tıpkı İngiltere gibi bir ada devleti olan Japonya, her ne kadar 1850'li yıllara kadar denizlerde boy göstermese de bu yıllardan itibaren dışa açılmış, denizcilik gücü sayesinde yayılmacı ve sömürgeci bir devlet niteliğine bürünerek kendi imparatorluğunu oluşturmuştur.

Çin, tarih boyunca denizcilik bilimine pek çok katkıda bulunmuş, pusuladan taş havuzların kullanımına, topların gemilerde kullanımı dâhil birçok konuda denizcilikte öncü adımlar atmıştır. Bugün de dünyada gemi inşaada bir numaradadır.

Ticari boyutunun yanı sıra askeri açıdan da denizleri kullanan devletler dünya politikasında söz sahibi olmuşlardır. Gerek askeri gerekse ticari yönden denizlerde varlık göstermek ülkelere itibar kazandırmanın yanında ekonomilerini de güçlü kılmaktadır. Tarih sahnesine çıkışı diğer devletlere nazaran biraz daha geç olsa da denizcilik gücü açısından aldığı mesafe ve bugün geldiği nokta itibarı ile ABD, özellikle rakipsiz deniz gücü sayesinde

süper güç konumunu devam ettirmektedir. ABD'nin denizcilik stratejisinin egemen unsuru dünya okyanuslarının denetlenmesidir.

Osmanlı gibi denizcilik geleneğini deniz kuvvetleri üzerine kurmuş, bunu ekonomik ve ticari zemine oturtma ihtiyacı hissetmemiş olan Rusya, dünya denizciliğinde ilk akla gelen ülkelerdendir. Batı dünyası, tarih boyunca denizlerde de güçlü bir Rusya'yı, her zaman dünya kaynaklarının paylaşımı ve kontrolünde en büyük siyasi ve askeri rakip güç olarak algılamış ve onun denizlerdeki gücünü azaltmayı kendisine birinci hedef olarak seçmiştir.

Yunanistan, coğrafi konumu nedeniyle denizcilik alanında kilit bir rol üstlenmiş, 1774 Küçük Kaynarca anlaşması ile Osmanlı Bayrağı yerine Rus bayrağı ile ticaret yapma imkânı bulduğu günden bugüne Yunan denizciliği, modern ve güçlü bir gelenek haline gelmiş, Yunanistan için denizcilik sektörü, en önemli ekonomik gelir kaynağı olmuştur. Yunanistan açısından dünya çapında söz sahibi olduğu deniz taşımacılığı ülke ekonomisi ile coğrafi ve sosyal bütünlüğü için hayati önemi haiz bir alandır.

Devlet olma sürecini 19'uncu yüzyılın son çeyreğinde tamamlamış olan Almanya, diğer Avrupalı devletlere nazaran sömürge yarışında daha öne geçmek üzere denizciliğe ve donanmaya büyük önem vermiş, 20'nci yüzyılın başlarında üretimini iç pazarında tüketemediğinden, dış pazarlarını ve dış ticaretini üretimiyle doğru orantılı olarak genişletmek istemiş ve deniz ticaretinde İngiltere ile rekabet etmek suretiyle 1'inci Dünya Savaşı'nın önünü açmıştır. Dünya Savaşları hitamında imzalanan barış anlaşmaları neticesinde Almanya, sadece sivil denizcilik ile ilgilenebilir hale getirilmiştir. Hali hazırda, denizciliği bir devlet politikası haline getirmiş olan Almanya'nın deniz ticaret filosu yaklaşık üç bin gemi ile dünyada Yunanistan ve Japonya'nın ardından üçüncü sırada yer almaktadır.

Tarih boyunca İspanyol Donanması birçok başarılar elde etmiştir. Bu başarıların temelinde; Amerikan kolonilerinden altın ve gümüş transferi ve Avrupa, Amerika, Asya ve Afrika'da İspanyol İmparatorluğunu ayakta tutmak yatmaktadır. İspanyol denizciliği iyi günlerini yaşadığı dönemde; denizcilik bilimine ve coğrafya bilgisine yaptığı katkılarla, Atlantik ve Pasifik Okyanusuna açılan yolları keşfetmeleriyle hatırlanır. İspanya denizciliğinin gelişmesinde öne çıkan belki de en önemli olay Kristof Kolomb'un 1492 senesinde Amerika'yı keşfidir. Günümüzde İtalya'dan sonra en çok turistin gemi yoluyla gelerek ziyaret ettiği İspanya, ekonomik gelirinin önemli bir kısmını kruvaziyer

endüstrisinden sağlamaktadır. Dünyanın en büyük balıkçılık limanına sahip olan Vigo şehrine sahip olan İspanya, kültür balıkçılığı alanında da dünyada söz sahibidir.

Denizci ülkeler olarak bilinen İngiltere, ABD, Çin, Rusya, Yunanistan, Almanya, İspanya ve Japonya'nın denizcilik ekonomileri, politikaları ve eğitimleri ülke bazında incelenerek aşağıya çıkarılmıştır.

## 2.3.2. İngiltere

### 2.3.2.1. İngiltere'nin denizcilik stratejileri

#### a. Genel

İngiltere'nin denizci stratejisinin temeli, Kraliçe I. Elizabeth'in (1533-1603) 1587'de Amirallerine hitaben vasiyet olarak bıraktığı denizciliğe yönelik emridir. Bu emir özet olarak şu cümleleri içerir (Tarakçı, 2005): *“Ey Amiraller! İngiltere savaşa girdiği zaman, öyle bir deniz savaşı yapacaksınız ki; neticede ne düşman, ne dost, ne de tarafsız bir millet, deniz ticaret ve kuvvetinde İngiltere'den daha kuvvetli hale gelmeyecektir.”* İngiltere bundan sonraki denizcilik politikaları ve faaliyetlerini bu vasiyet doğrultusunda belirleyerek icra etmiştir.

*Elizabeth'in bu vasiyetinde Türk Denizcilik Tarihi açısından ders alınacak en önemli husus deniz ticaretinin deniz gücünden önce vurgulanmasıdır. Oluşturulacak deniz kuvveti bu ticareti koruyacak ve devamlılığını sağlayacak nitelikte olacaktır. Denizci devlet geleneğini benimsemesinin ve günümüzde bunu sürdürmesinin en büyük etkeni, İngiltere'nin asırlar öncesinden beri denizciliğin ticari yönüne verdiği önemde yatmaktadır.*

#### b. İngiltere'nin Denizci Stratejisinin Esasları

Britanya İmparatorluğu kurulduğu andan itibaren denize yönelik politikalar izlemeye başladı ve kısa zamanda bir deniz imparatorluğu haline geldi. Bunun en önemli işareti; 1897'de okyanuslarda dolaşan buharlı gemilerin yarısından fazlasının Britanya ticaret filosunun bayrağını taşımasıydı. Bu denli büyük bir ticaret filosunu çalışır durumda tutmak için Britanya, dünyanın her yanında ticaret limanları, kömür istasyonları kurmuştu. En önemli ticaret yolu, İmparatorluğun can damarı; Akdeniz'den ve Süveyş Kanalı'ndan geçerek doğuya Hindistan ve Çin'e giden yoldu. Britanya'nın bu dönemde izlediği politika

kapsamında Cebelitarık ve Singapur gibi Boğazlar ile Malta ve Aden gibi denizin dar olduğu bölgelerde kaleler inşa edildi. Fakat doğal olarak çok geniş sınırlara yayılan böyle bir İmparatorluğu bir arada tutan yine deniz kuvvetleri idi. Hangi kalede İngiliz bayrağı yükseliyor ve ticaret filosunun kırmızı bayrağı dalgalanıyorsa, orada koruyucu, savunucu, zorlayıcı unsur olarak Britanya Deniz Kuvvetlerinin beyaz bayrağı da eksik olmuyordu (Tarakçı, 2005).

İngiliz deniz stratejisinin dayandığı esas fikir “İyi savunulmuş ve donatılmış üslere dayanarak harekâta bulunan, kuvvetli ve iyi dengelenmiş bir savaş ve ticaret filosunun kullanılması”dır (Tunstall, 1947).

Britanya İmparatorluğunu ayakta tutan ve savunmasını sağlayan deniz kuvvetleri olmuştur. Ancak güçlü bir donanma ile ticaret gemilerinin korunması sağlanabilmiş, kalelerin korunması mümkün olmuş ve sömürgelerin elden çıkması önlenmiştir. Ticaret gemilerinin çokluğu ve güçlü donanması ile kıtlık dönemlerinde ithal yiyeceklerle İngiliz halkının hayatı idame edilmiş, bu donanma sayesinde küçük bir ada devleti olan İngiltere, Avrupa’nın güçlü orduları karşısında ülkesini korumayı başarabilmiştir.

İngiltere, denizlerin hâkimiyeti maksadıyla farklı stratejiler izlemiştir. Bunlardan en önemlisi, güçlü ve tehlikeli düşmanlara karşı zayıf olanların bir araya getirilerek desteklenmesi şeklinde olmuştur. Bu yolla deniz aşırı çıkarlarını sürekli korumayı başaran İngiltere, denizlerdeki üstünlüğü ile diplomatik bir serbestliğe de sahip olmuştur. Denizlere çıkabilmek ve bu alandaki hâkimiyetini sürdürmek için büyük çabalar sarf eden İngiltere; İspanya’nın Büyük Armadasını 1588’de, Osmanlı Donanmasını 1770’te (Çeşme), Fransız Donanmasını 1805’te (Trafalgar), Osmanlı Donanmasını 1827’de (Navarin), imha/nötralize ederek saf dışı bırakmıştır. İngiltere, Manş Denizi’nden, Türk Boğazları’na büyük deniz savaşları vererek yaklaşmıştır. Manş-Boğazlar arası bu eksen, Akdeniz’in tamamını kapsıyor ve Cebelitarık - Malta - Kıbrıs - İskenderiye kalelerinin inşası ile eksenin birleşme noktaları şekilleniyordu.

1805 yılında yapılan Trafalgar Savaşı öncesi İngiliz Donanması, iki yıl boyunca Avrupa limanları açıklarında nöbet tutmuştur. Bu zorlu dönemde Amiral Nelson, Amiral Gemisi Victory’den çıkmadan iki yıl geçirmiştir. Sancak gemisi 22 ay boyunca bir kez bile

demir atmadan bölgede bulunmaya devam etmiştir. Bu donanmanın gücünü göstermesi açısından önemli bir örnektir.

Birinci Dünya Savaşı'na kadar, Deniz Kuvvetlerini savunma vasıtası olarak görmeyen tek devlet olan İngiltere, bu kuvvete, savaşı besleyici bir varlık olarak bakmıştır. *İngiliz görüşüne göre denizler, milletlerin hayatını refah ve saadete ulaştıran bir üretim sahasıdır. Zira barış ekonomisi, yerini savaş ekonomisine bıraktığı zaman, karacı devletler bütün kazançlarını deniz devletlerine terk ediyorlardı. Neticede bu durumdan en karlı çıkan da bu gerçeği bilip büyük donanmalar yaptığı için, İngiltere idi. On yedinci yüzyıl ortalarından başlayarak, yirminci yüzyıl başlarına kadar, üç yüz yıldan fazla, dünya denizlerinin tek hâkimi olan İngiltere; savaş gemileri, ticaret gemileri, üs ve limanlar olmak üzere Denizci Stratejinin üç esas unsuruna dayanıyordu (Tarakçı, 2005).*

İngiltere'nin kalıcı bir denizcilik gücü oluşturması kolay olmamıştır. Osmanlı Devleti ve İngiltere, Deniz Güçlerinin yaratılması bakımından tamamen aksi yönde bir gelişme göstermişlerdir. Osmanlı Devleti karadaki fetihleri için donanmaya ihtiyaç duyarken, İngiltere denizden gelen istilaya karşı koymak ve deniz ticaretini korumak için donanma oluşturmak zorunda kalmıştır. Ancak İngiltere'nin en büyük avantajı bu deniz gücünü deniz ticaret filosu ile hem doğrudan hem de dolaylı olarak desteklemesi olmuştur.

#### c. Ortak Refah Ülkeleri (Common Wealth Countries) Kuruluşu

*İngiltere, rakip deniz güçlerini bertaraf ettikten sonra, her şeyi emrinde bulmuştur. Eksik olan şey, İngiltere'nin hazır bulduklarını koruyacak maddi gücüdür. Özellikle insan gücü ve dolayısıyla askeri personel sayısı, imparatorluğa kıyasla çok yetersizdir. Bu durum İngiltere'yi manevi ve fikir alanında hâkimiyet vasıtaları aramaya sevk etmiştir. Milli kültür alanına ağırlığını koyan İngiltere, dünyanın deniz ortamındaki toplumlarını, silah tesiri ile değil, kültür yolu ile eğiterek, deniz ortamını, menfaatlerin ve güvenliğin paylaşıldığı bir devletler camiası haline getirmeyi başarmıştır. Bundan, İngiliz servet ve refah ortaklığı (British Commonwealth) politikası doğmuştur. Böylece İngiliz idealleri hem genişlik, hem de büyük bir güç kazanmıştır. (Koç, 2007)*

Üç yüz milyonluk Hindistan'ı, 70 bin kişilik bir ordu ile yönetmeyi başaran İngiltere bunu, İngiliz dili ile konuşan devletler üreterek, deniz ortamını onlar ile doldurmaya ve bu devletleri kollektif bir ticaret sistemi ile zenginleştirmeye, serveti; deniz ortamının müşterek

mülkiyeti ve diğer ortamları bu mülkiyetin düşmanları durumuna getirmeye çalışarak başarmıştır. Görüldüğü gibi İngiltere, tarihsel süreçte denizci devlet niteliğini çok iyi değerlendirmiş ve sömürgeler elde etmenin yanı sıra kendi vatandaşlarına başka topraklarda ülkeler kurdurarak ve deniz gücü sayesinde bu politikasını destekleyerek büyük kazanımlar elde etmiştir.

İngilizce lisanı ile başlatılan kültür emperyalizmi sayesinde yaklaşık 50 yılda eski İngiliz sömürgeleri “Ortak Refah Ülkeleri” olarak adlandırılan büyük bir ekonomik ve politik birliğe dönüştürülmüştür. Bu sayede İngiltere dünya ticaretinin beşte birini kontrol edebilmektedir. 53 ülkenin oluşturduğu bu topluluk, aynı zamanda dünya nüfusunun % 30’unu oluşturan büyük bir pazardır. Görüldüğü gibi, İngiltere, kültürel emperyalizm sayesinde, 50 yıl önce stratejik kaynaklarını sömürdüğü ülkelerin bugün politik ve ticari rantından da yararlanmayı sürdürebilmektedir. Sömürge döneminde, Alman Genelkurmayı 300 milyonluk Hindistan’ı İngiltere’nin 70.000 askerle nasıl kontrol ettiğini araştırıyor ancak cevabını bir türlü bulamıyordu. Oysa cevap çok basitti, kontrol, İngiliz dili vasıtasıyla yapılan kültürel soykırımla sağlanmıştı (Tarakçı, 2007).

#### *d. İngiltere Deniz Gücünün Yükselişi*

İngiliz deniz gücünün gelişmesinde önemli katkıları olan Kraliçe I. Elizabet, İngiliz tüccarlarını denizaşırı bölgelere sevk etmek için büyük bir gayret sarf etmiş; İngiliz Hükümetleri de tüm İngiliz milletini denizci yapmak için her çareye başvurmuştur. Milli gemicilik, devamlı çıkarılan denizcilik kanunları ile teşvik edilmiştir. Elizabeth saltanatının ilk evresinde kabul edilen bir kanunla, kıyı nakliyatının yalnız İngiliz gemileri ile yapılması (Kabotaj hakkı) sağlanırken, bunu, yabancı ülkelere deniz ticareti için elverişli gemi inşaatını ve navlunla yük taşıyan şirketlerin kurulmasını destekleyen kanunlar takip etmiştir. I. Elizabeth tarafından konulan diğer gemicilik kanunları denizcilerin artmasına önemli katkılarda bulunmuştur (Tarakçı, 2005).

İngiltere’de denizcilik geleneğinin sağlam temellere oturması uzun yüzyıllar almıştır. 1540’ta çıkarılan ve seyir sanatı ve biliminde uzmanlaşmış çok sayıda kaptan, denizci ve deniz adamı yetiştirilmesi gereğini ortaya koyan “Donanmanın İdamesi Yasası” İngiliz denizcilik gücünün temellerini göstermesi bakımından önemlidir (Jourdin, 1993).



İngiliz ticaret filusunun personel mevcutları dikkate alındığında, denizaşırı sömürgelerden İngiltere'ye akan zenginliğin büyüklüğü hakkında fikir edinmek mümkündür. Denizden gelen nimetlerin sağladığı yüksek refah ve zenginliğe alışan İngiltere, takip eden iki yüzyıl süresince kazanılan refah seviyesinin korunması için, kesintisiz ve tavizsiz biçimde dünya denizlerinde üstünlük mücadelesi vermek zorunda kalmış; denizciliğin en sağlam temelleri de bu vesileyle atılmıştır.

Mart 1801'de, Britanya stratejisinin haklılığını savunan devlet adamı Dundas, tarafından Parlametoda: "Mevkiimizin bir ada oluşundan, büyük kara harekâtı yapmaya yeterli nüfusa sahip olmadığımızdan ve *ticaret trafiğimizi genişletmeye çok fazla ihtiyacımız olduğundan*, harbin sebepleri ne olursa olsun, başlıca hedefimizin deniz üstünlüğümüzü devam ettirmek olduğu. aşikârdır. *Ticaret ve ticaret gemileri, ayrılmayacak surette birbirlerine bağlıdır ve sahilleri en uzun olan millet, en kuvvetli denizci olmalıdır.*" denilmiştir (Tarakçı, 2005).

*Kurulduğu andan itibaren sürekli denizle iç içe olan İngiltere, denizcilik gücünü de bu ihtiyacını doğru şekilde görüp bu yönde doğru adımlar atarak geliştirmiştir. Kraliçe Elizabeth'in "... ne düşman, ne dost, ne de tarafsız bir millet, deniz ticaret ve kuvvetinde İngiltere'den daha kuvvetli hale gelmeyecek ..." vasiyeti ile temelleri atılan bu güçlü denizcilik geleneği, sonraki dönemlerde de deniz ticaretine verilen önemle artarak daha da güçlenmiştir. Ticari bahriyenin gelişimi ve korunması ile ilgili teşvik ve düzenlemeler İngiliz tarihinde hiçbir zaman eksik olmamış, Britanya Donanmasına verilen " Britanya Adalarını bir düşman çıkarmasına karşı savunmak, ticaret yollarının güvenliğini sağlamak ve İmparatorluğun sömürgelerini korumak" görevleri de bu merkezde şekillenmiştir. İngiliz denizcilik tarihi ile ilgili bilgilere bakıldığında burada Türk Denizcilik Tarihinin hemen hemen hiçbir döneminde görülmeyen deniz ticaretinin önemli bir yer kapladığı ve tüm stratejilerin bu ekseninde belirlendiği görülmektedir.*

### **2.3.2.2. İngiltere'nin denizcilik eğitim sistemi**

Tarih perspektifi ışığında bir ada devleti olan İngiltere'nin gerek ticari gücü gerekse askeri gücü göz önüne alındığında denizin ve denizciliğin ülke için ne kadar önemli olduğunu ve denizcilik sektörüne insan yetiştiren eğitim kurumlarının da ne kadar hayati ve elzem olduğunu anlamış oluruz. İngiltere'nin denizcilik sektörü, 250.000'den fazla istihdam ve

havacılık ve tarım sektörünün birleşiminden daha büyük, 37 milyar pound'luk bir sermaye döngüsü ile Avrupa'daki en büyük denizcilik sektörüdür (<http://www.seavision.org>). İngiliz denizcilik sektörünün insan kaynağını oluşturan Deniz Kolejleri ve Denizcilik Akademileri ile ilgili bilgiler aşağıdadır.

### **2.3.2.3. İngiltere'deki deniz okulları ve denizcilik akademileri**

İngiltere'de devlet destekli veya özel olarak 20'den fazla sivil deniz okulu veya denizcilik akademisi mevcut olup, bu okullar aşağıda belirtilmiştir (<http://en.wikipedia.org>).

#### *Devlet Denizcilik Üniversiteleri:*

Aberdeen College, Glasgow College of Nautical Studies, Kilkeel College of Further Education, Lewis Castle College, London Guildhall University - Centre for International Transport Management, University of Glasgow, University of Plymouth - Institute of Marine Studies, University of Ulster, Fleetwood Nautical Campus.

#### *Özel Denizcilik Üniversiteleri:*

London Institute of Shipping and Transport, Bournemouth University Business School, Cambridge Academy of Transport, Jewel & Esk Valley College, National Sea Training College, North Atlantic Fisheries College, Orkney College - Nautical Department, Southampton Institute - Warsash Maritime Centre, The Centre for Advanced Maritime Studies, University of Southampton Institute of Maritime Law, University Of Newcastle, Wray Castle, South Tynside College, UKSA Maritime Academy ([www.uksa.org](http://www.uksa.org)), Lloyd's Maritime Academy.

#### *Gemi Adamı Eğitime Genel Bir Bakış*

Günümüzde gemi adamları eğitimi konusunda en iyi modeller IMO'nun STCW'de yer alan standartları ışığında ABD ve İngiltere tarafından geliştirilen modellerdir. Diğer ülkeler kendi sistemlerini bu modeller üzerine inşa etmektedirler. Doğu Bloku ülkeleri ise modellerini SSCB modeline göre tasarlamışlardı. Ancak SSCB'nin çöküşünden sonra, gerçekte IMO standartları ile pek uyumlu olmayan bu model değiştirilmeye başlanmıştır. Rusya Federasyonu, Ukrayna ve Beyaz Rusya mevcut modellerini IMO standartlarına uygun hale getirmek üzere çalışmaktadırlar. Bugün AB'ye üye olan ülkeler ise İngiliz normlarına göre yeni eğitim modellerini geliştirmektedirler.

### *İngiltere’de Gemi Adamı İstihdam ve Eğitimi*

İngiltere’de sivil denizcilik sektörü özel armatörlerin filolarına dayanır. Gemilerin donatımından armatörler sorumludur. Ancak bu sistemin içerisinde işçi sendikaları da yer almaktadır. “Part time” veya sadece yaz aylarında çalışma mümkün değildir. Gemi adamlarının istihdamına ilişkin esaslar, dünya çapında standartlar ve İngiltere’nin özel ihtiyaçları göz önüne alınarak devlet tarafından belirlenir. İngiltere’de gemi adamlarının istihdam ve eğitiminden Ulaştırma Bakanlığı (Ministry of Transportation)’na bağlı olan “Denizcilik ve Sahil Güvenlik İdaresi (MCA- Maritime and Coast Guard Agency)” düzenleyici ve denetleyici organ olarak yeterlilik belgesi (ehliyet) verme ve bununla ilgili dökümantasyondan sorumlu birimdir. Başlıca denizcilik istihdam kategorileri açık deniz, açık deniz petrol ve mineral platformlarını içermektedir. Diğer istihdam alanları ise; denizcilik işletmeleri, gemi inşa sanayi ve gemi bakım onarım işleri, yük elleçleme ve yük istifi, liman işletmeciliği ve intermodal lojistikdir.

İngiliz Donanmasına mensup Kraliyet Yardımcı Filosu (RFA-Royal Fleet Auxilary) sivil mürettebat ile donatılmış birçok ticaret gemisi işletmektedir. RFA bünyesinde çalışan sivil mürettebatın maaşları ticari denizcilik şirketlerindeki ücretlendirme ile benzerdir.

Lise mezunları denizcilik sektöründe aşağıdaki yollardan birini izleyerek denizcilik sektöründe istihdam edilebilir;

\* Denizcilik sektörüne bağlı şirket veya sendikalara başvurarak, gerekli temel STCW eğitimlerini aldıktan sonra miço statüsünde mesleğe yönelik bir iş bulabilirler,

\* Üniversitelerin 4 yıllık Güverte ve Makine Lisans programlarına (BSc Navigation Engineering veya BSc Marine Engineering) başlayabilirler,

\* 2-3 yıllık Denizcilik Kolejlerin Güverte ve Makine Ön Lisans (Yüksek Milli Diploma) programlarına (HND Navigation Engineering veya HND Marine Engineering) başlayabilirler,

\* Miço olarak başladıkları denizcilik hayatına, bilahare yukarıda belirtilen eğitimleri görerek zabıt olarak devam edebilirler.

Bütün bu okullar BTEC (İş ve Teknoloji Eğitim Kurulu) tarafından yayınlanan eğitim programlarını uygulamak, EDEXCEL (Yüksek Öğretim Denetleme Kurulu) tarafından

denetlenmek zorundadırlar. Ayrıca deniz öğrencileri MNTB (Deniz Ticaret Bahriyesi Eğitim Kurulu) tarafından belirlenen şartlarda deniz stajlarını tamamlamak, “NVQ/SVQ (Milli Mesleki Yeterlilik Kurumu)” tarafından denetlenmek zorundadır. Bu esaslara göre yapılan eğitim sonunda Mesleki yeterlik Sertifikaları (CoC) MCA (Denizcilik ve Sahil Güvenlik Kurumu) tarafından yapılan yazılı ve sözlü sınav sonrasında yapılır. Bu sınavlar denizcilik eğitimi veren Kolejlere yapılır. Tüm gemi adamları sertifikalarının yayınlandığı tarihten itibaren 5 yıllık süre zarfı sonunda yenilenmesi mecburidir.

Halen İngiltere’de her yıl 2000-2500 civarında yabancı öğrenci Denizcilik eğitimi görmektedir. Bu yabancı öğrenciler iyi bir İngilizce alt yapısına sahiptir. Genelde Hindistan, Pakistan, Bangladeş gibi İngiliz dilinde eğitim yapan okulların bulunduğu ülkelerden gelen bu öğrencilerin ilk 3 sömesterlik okul ücreti (12,600 - 14,000 Sterlin) kendi ülkelerince ödenmektedir. Bu eğitimin sonunda firmalar uygun gördükleri öğrencileri kendi gemilerinde staja götürmekte ve başarısına göre kontrat imzalayarak bundan sonraki eğitim ücretini kendileri ödemektedir.

Gemi adamları belirli hizmetlerde belirlenmiş sürelerde hizmet yapmak ve belirli eğitim ve sınavlardan geçerek üst yeterlik derecelerine yükselmektedir. Mevcut sistemde okuldan mezun bir Güverte mezunu zabitanın Kaptan olabilmesi için asgari sekiz buçuk yıl gereklidir. İngiltere denizcilik sektörü gemilerinde mükemmel ödeme, çalışma imkânı ve iyi yaşam koşulları sağlamaktadır. Gemi adamları çalışma ücretleri ABD ile hemen hemen aynıdır.

Başlıca okullar; Plymouth Üniversitesi, Glasgow College of Nautical Studies, South Tyneside Üniversitesi, Glasgow University ve Strathclyde Üniversitesi’dir.

İngiltere’de “Özel Denizde Güvenlik Kursları” genel olarak Denizcilik Kolejlerinde veya firmaların Özel Eğitim Merkezlerinde verilmektedir. Bu eğitimler, denizde yangınla mücadele, çatışmayı önleme, seyir, radar, gemi denge kurslarını ve acil durum tıbbi bakım konularını kapsamaktadır.

#### **2.3.2.4. İngiltere denizcilik eğitim sistemi hakkında genel değerlendirme**

Bir ada devleti olan ve tarihinde üzerinde güneşin batmadığı imparatorluk olarak anılan İngiltere’nin hali hazırda gerek ekonomik gücünü idame ettirmesi ve gerekse dünya politik

arenasında söz sahibi olabilmesi, denizciliğini sürekli geliştirmesine ve ihtiyaçlarını karşılayabilecek ehliyetli deniz adamı yetiştirmesine bağlıdır. Halen denizcilik sektörü 250.000'den fazla istihdam sağlamaktadır.

İngiltere, askeri okullarının dışında gerek devlet destekli gerekse özel sektörde yirmiden fazla okula, üniversiteye ve koleje sahiptir. Denizcilik eğitimi veren üniversite ve kolejlerin eğitim sistemleri ve programları incelendiğinde eğitim kurumlarının denizcilik sektörüne ehliyetli insan gücü yetiştirmede ne kadar hassas oldukları görülmektedir. İngiltere'de denizciliğe yönelik eğitim veren devlet okulları genellikle gemi tasarımı, teknolojisi, mimarisi ve mühendisliği ile ilgili programlar uygulayarak çoğunlukla sektörün mühendis ve teknisyen ihtiyacını karşılamakta, gemi adamları ise özel üniversite ve kolejlerden yetişmektedir. İngiltere'de faaliyet gösteren özel üniversite ve kolejler, kurbağa adam kurslarından gemi kaptanlığı kurslarına kadar geniş bir yelpazede eğitim vermektedir. Denizcilik sektörünün yetişmiş personel ihtiyacı, özel kolejlere genç yaşta alınan öğrencilere, yelken ve kürek eğitimi ile temel denizde hayatta kalma teknikleri, ilk yardım, yangından korunma ve yangınla mücadele eğitimlerinden başlayarak makine mühendisleri ve vardiya subayları için ayrı olmak üzere uzun ve ayrıntılı bir eğitim verilmektedir. Bununla birlikte özel üniversiteler öğrenci kazanmak için eğitimlerinin bir kısmını Avustralya veya Fransa gibi başka ülkelerde verebilecek kadar geniş olanaklara sahiptir.

Sonuç olarak; ithalat ve ihracatının neredeyse tamamı deniz yoluyla yapılan ve Avrupa'daki en büyük denizcilik sektörüne sahip olan İngiltere'de, denizcilik alanında eğitim veren çok sayıda üniversite ve kolej, deniz adamlarını küçük yaşlardan itibaren eğitmekte ve hemen hemen tüm öğrencileri kürek ve yelken dâhil her sahada bilgi ve tecrübe sahibi kılarak, denizciliği bir kültür olarak aşılama ve geleceğini garanti altına almaktadır.

### **2.3.2.5. İngiltere'nin denizcilik politikaları ve uyguladığı denizcilik ekonomisi programları**

#### *a. İngiltere için Denizcilik Sektörünün Önemi:*

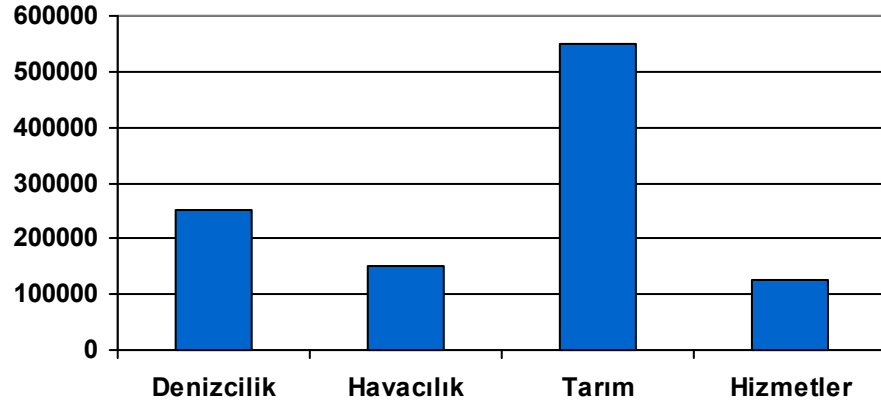
Bir ada devleti olması nedeniyle İngiltere için denizcilik sektörü son derece önemlidir. İngiliz ekonomisi dünyanın dördüncü büyük ekonomisidir. Bunda ithalat ve ihracatının % 95'inin yapıldığı İngiliz limanları hayati bir rol oynar. İngiliz limanlarının 2005 yılındaki

ticari değeri 336 milyar pound'dur. Aynı zamanda limanlar buldukları bölgelerde istihdam sağlamaları açısından da büyük öneme sahiptir. 2005 yılı liman işletme faaliyetlerine ilişkin bilgiler etkileyicidir. İngiliz limanlarında 2005 yılında yaklaşık 600 milyon ton yük ve 67 milyondan fazla kişi taşınmıştır (<http://www.seavisionuk.org/home>). İngiliz liman işletme sektörü çoğunlukla konteynır ve ro-ro trafiğine odaklansa da yolcu taşımacılığı ve petrol endüstrisi de önemli bir yere sahiptir. 2005 yılında yaklaşık 95 milyon ton petrol ürünü ve sıvılaştırılmış doğal gaz İngiliz limanlarından hareket etmiştir. Kuruyük taşımacılığı ise esas olarak kömür ihracındaki artıştan dolayı 1990'dan beri % 40 oranında büyümüştür.

İngiliz limanları dünyanın en iyi çalışan ve en rekabetçi limanlarıdır. Diğer bazı ülkelerin aksine İngiliz limanları devlet tarafından işletilmemektedir. 1980'li yılların başında "Milli Limanlar Konseyi"nin kaldırılmasını müteakip, özelleştirme ve hükümetten bağımsız hale gelme seçeneği, endüstrinin kuvvet ve yaşamsallığına en büyük katkıyı yapmıştır. Son zamanlarda yapılan bir hükümet araştırmasına göre limanlarda doğrudan yaklaşık 73.500 kişi çalışmaktadır (British Port Association, 2007).

Geleneksel kargo ve yolcu taşımacılığına ek olarak, liman endüstrisi diğer sektörlerle ikmal, enerji taşımacılığı ve adalara feribot seferleri sağlaması nedeniyle hizmet etmektedir. Bazı limanlar balıkçı gemilerine açık artırma ile ürünlerini satma imkânı tanırken, diğer bazı limanlar hızlı bir şekilde gelişen eğlence sektöründe uzmandır. Son yıllarda uzun hat yolcu gemilerinde toptan büyük bir gelişme vardır. Turizm sektörü gelişirken, bu sektöre mükemmel tesisler sunan birçok liman, ülkenin çoğu yerinde mevcuttur (British Port Association, 2007). İngiliz Denizcilik Sektörü içerisindeki alt sektörlerin iş hacmi ve istihdam durumlarını incelendiğinde en büyük payın petrol ve gaz taşımacılığı ile yolcu taşımacılığında olduğu görölmektedir.

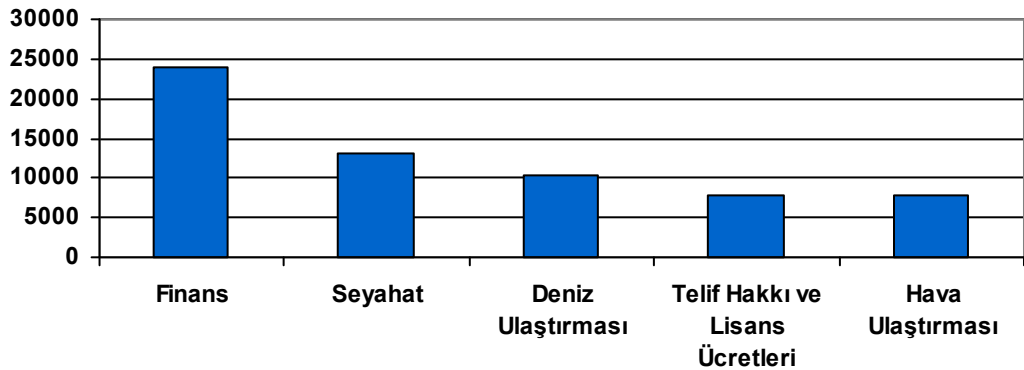
İngiltere'de denizcilik sektörü diğer lider sektörlerle kıyaslandığında sağladığı 36 milyar pound gelir ile 45 milyar pound'luk hizmetler sektöründen sonra ikinci sıradadır. Denizcilik sektörünü 16 milyar pound ile havacılık sektörü ve 15 milyar pound ile tarım sektörü takip etmektedir (British Port Association, 2007).



Şekil 2. İngiltere’de denizcilik sektörü ile diğer sektörlerin istihdam açısından karşılaştırılması (British Port Association, 2007)

b. *Denizcilik sektörünün gelişimi:*

İngiltere’de birçok sektörde süregelen sağlıklı gelişim, denizcilik sektöründe de gelişmeyi ve toptan yenilenmeyi cesaretlendirmiştir. 2006 yılında İngiliz denizcilik tonajı % 6’dan daha fazla büyüyerek 18,2 milyon Groston’a ulaşmıştır. Bugün İngiliz Denizciliği 2000 senesine göre % 152 büyümüş durumdadır. Bu süregelen büyüme, üretilen ciroyu da artırmış ve böylece deniz taşımacılığının İngiliz ödemeler dengesine olan katkısı artmıştır. 2005 yılında hükümet tarafından açıklanan verilere göre *denizcilik gelirleri de 1,5 milyar Pounddan, 11,6 milyar Pounda yükselmiştir. Deniz taşımacılığı sektörü, İngiliz hizmet sektöründe, ihraç kazanımları olarak üçüncü durumdadır. Deniz taşımacılığı sektörü hava taşımacılığı sektörünü geçmiştir* (The Chamber of Shipping Annual Review, 2006).



Şekil 3. İngiltere’de 2005 yılı ihracat hizmetlerinde 5 lider sektör (Kaynak: The Chamber of Shipping Annual Review, 2006)

c. *İngiliz denizciliği hakkında genel değerlendirme:*

Denizcilik sektörünün İngiltere için önemi büyüktür. İngiliz denizcilik sektörü ile diğer sektörler iş hacmi açısından karşılaştırıldığında denizcilik sektörünün hizmet sektöründen sonra ikinci sırayı aldığı görülmektedir. Sadece finans sektörü ve turizm sektörü deniz taşımacılığını geride bırakmıştır. Görüldüğü gibi denizcilik sektörü İngiliz ekonomisine büyük bir kaynak sağlamaktadır.

İngiltere asırlar boyunca büyük deniz gücü sayesinde bir süper güç olmuş ve güçler dengesinde her zaman üst basamaklarda yer almış; her ne kadar dünya liderliğini 2'nci Dünya Savaşını müteakip A.B.D.'ye bırakmış olsa da, kendisi için hayati önemi haiz denizcilik sektörünü her zaman güçlü tutmayı başarmıştır.

### **2.3.3. ABD**

a. *Amerika Birleşik Devletleri (ABD) Deniz Gücünün Doğuşu*

ABD'nin tarih sahnesine çıkışı diğer devletlere nazaran biraz daha geç olmuştur. Ancak ne kadar geç de olsa denizcilik gücü açısından aldığı mesafe ve bugün geldiği nokta çok önemlidir.

ABD'nin denizlerde ilk faaliyetleri 1783 yılında ticari amaçlarla başlamıştır. Ancak, ilk yirmi yılda 15 civarında ABD ticari gemisinin Türkler tarafından ele geçirilmesi üzerine ABD Kongresi, 27 Mart 1794'te, Türk korsanlarına karşı koyacak güçte harp gemileri inşa edilmesi veya satın alınması için, Başkan George Washington'a 688.888 altın dolar harcama yetkisi vermiştir. Böylece ABD donanmasının temelleri Türk korsanları sayesinde atılmıştır. Cezayir Donanması ile baş edemeyeceğini anlayan ABD, başa çıkacak bir deniz gücü oluşturana kadar, Cezayir'le anlaşmaya varmayı daha uygun görmüştür (Tarakçı, 2005).

*ABD ile Osmanlı Devleti arasında imzalanan 5 Eylül 1795 anlaşması ile ABD, Cezayir'deki esirlerin iadesi ve gerek Atlantik'te, gerekse Akdeniz'de ABD sancağı taşıyan hiç bir tekneye dokunulmaması karşılığında, 642.000 altın dolar ve yılda 12.000 Türk altını (216.000 dolar) ödeyecekti. Türkçe ve 22 madde olan Anlaşmayı, Başkan George Washington ve Beylerbeyi Hasan Dayı imzalamışlar ve böylece ABD yıllık vergiye bağlanmıştır. Bu, iki asrı geçkin ABD tarihinde, yabancı bir dille imzalanan tek anlaşma olduğu gibi, yabancı bir devlete vergi ödemeyi de kabul eden tek ABD vesikasıdır. ABD*



gemileri, bu sayede Doğu Akdeniz'e ve Anadolu limanlarına da gelebilmişlerdir. Henüz Pasifik'le en küçük bir ilgisi olmayan ABD, Atlantik ve Akdeniz'de bol bol sancak gösterme fırsatı bulabilmiştir. 1812'de ABD'nin Cezayir Konsolosu Lear, Cezayir Beylerbeyine yıllık vergi olarak 216.000 altın dolarını ödemiştir. Bu, ABD'nin Türklere ödediği son vergi olmuştur (Öztuna, 1977).

b. ABD Deniz Gücünün Gelişmesi

Ticareti gittikçe artan ABD, Birinci Dünya Savaşı'na kadar deniz ticaret filosuna önem vermiş değildi. Sadece üretim yapıyor; üretiminin Avrupa'ya naklini alıcı devletlere bırakıyordu. Böylece, ABD için denizyollarını koruma diye bir sorun ortaya çıkmamış ve bu devlet, sadece kıyılarını koruyacak bir donanma yapmakla yetinmiştir. Bu dönemde İngiltere, ABD'nin başlıca deniz taşımacısı durumuna girmiş ve bu hizmetten büyük servet kazanmıştır. Birinci Dünya Savaşından sonra ABD, tecrit politikasını siyasi alanda devam ettirirken, büyük bir ticaret filosu oluşturarak dünya denizlerine açılmıştır. Böylece, ABD, denizyollarına sahip olunca, İngiltere Donanmasının gücüne eşit bir donanma yapma ihtiyacı duymuş, Pasifik ve Atlantik için iki ayrı donanma inşa etmiştir. Bu gücün oluşturulmasında, Mahan'ın ortaya koyduğu doktrin ve prensiplerin büyük etkisi olmuştur.

ABD, Birinci Dünya Savaşı gibi, İkinci Dünya Savaşı'na da geç girmiş, fakat denizdeki kudreti ve çok yüksek sanayi gücü ona, kısa zamanda Demokrat Cephenin liderliğini kazandırmıştır. İkinci Dünya Savaşı'nı deniz gücünün üstünlüğü ile kazanan ABD, savaş sonrası politikasında da bu güce önem vermiştir. ABD'nin resmen İkinci Dünya Harbi'ne dâhil oluşunun ilk tepkileri, Alman denizaltı gemilerinden kuvvetli bir grubun, kuzey Amerika'nın doğu kıyılarına ve Karayipler Denizi'ne gönderilmesi olmuştur (Tarakçı, 2005).

Deniz ticaretine duyulan ihtiyaç paralelinde bu ticaretin korunması için kurulan deniz gücü kısa sürede dünyanın en etkin gücü haline gelmiştir. Bu etkinlik de her iki dünya savaşında bu donanmanın kullanımıyla ortaya konulmuştur. Denizcilik gücünün diğer unsurları tarafından deniz kuvvetine sağlanan destek ise bu gücün sürekliliğini sağlayarak dünya çapında başarılar kazanmasına olanak vermiştir.

c. *ABD Deniz Gücününün Stratejik Hale Gelmesi*

Amerikan deniz gücü halktan aldığı destekle kısa sürede çok önemli mesafeler kat etmiştir. Sağlanan bu halk desteği ile ABD Deniz Kuvvetleri, Amerikanın stratejik gücünün ve denizci strateji ilkelerinin her zaman en önemli parçası olmuştur. Bu stratejinin egemen unsuru dünya okyanuslarının denetlenmesidir. Nükleer silahlar ortaya çıkmadan önce, heybetli zırhlılara ve uçak gemilerine sahip Deniz Kuvvetleri, ABD'nin gerçek stratejik kuvveti idi. Deniz Kuvvetleri İkinci Dünya Savaşında, ABD'nin Japonya'ya karşı mücadelesinde ve kuzey Afrika, İtalya ve Normandiya'daki çıkarmalarla büyük bir etkiye sahip olmuştur (Tarakçı, 2005).

ç. *ABD'nin Okyanus Politikası*

Coğrafi faktörler ABD'yi bir okyanus politikası geliştirmesi hususunda zorlamıştır. Büyük Tecrit politikasından sonra dünyanın diğer bölgelerine yönelik stratejiler geliştiren ABD, zorunlu olarak okyanuslara yönelmiştir. Ancak ABD'nin okyanuslara yönelik politikaları sadece askeri taktiğin gerektirdiği zorunluluklarla sınırlı değildir. Çevresini saran okyanusların ekonomik ve ticari önemleri diğer yönlendirici hususlar olarak karşımıza çıkmaktadır. 1974'te Senato Kararı ile başlatılan Milli Okyanus Politikası Çalışması sonunda tespit edilen, ABD'nin uzun vadeli okyanus politikasının ana unsurlarından bazıları şunlardır (Tarakçı, 2005).

\* *Denizlerin rekabetçi özelliği en önemli unsurdur. Milli Politika, hem dünya çapındaki ticari taşımacılıkta, hem de değişken olan denizcilik endüstrisinde başı çekmek için, iş imkânları ve üretimi geliştirerek, ekonomiyi hızlandırmalı, hâli hazır gemi inşa endüstrisinin dirayetli ve istekli ABD vatandaşlarınca yönetilmesini sağlamalıdır.*

\* *ABD, dünya pazarlarındaki uzun vadeli refahını sağlayacak, kendi rekabetçi tutumunu yeniden canlandırmak, kritik ticari dengeleri değiştirmek, Doları istikrara kavuşturmak, ekonomiyi canlandırmak için okyanusların toplam ekonomik potansiyelini araştırmalıdır. Bu, okyanusların tamamının kullanılmasını ve denizin kaynaklarının yeniden tespitini kapsamaktadır.*

\* *ABD, okyanusların, insanlığın ilerlemesindeki payının kendi vatandaşlarınca anlaşılmasını sağlamak için, her seviyedeki ABD okullarında, genel okyanus eğitimi*

*programlarını yürürlüğe koymalıdır.*

*\* ABD halkının büyük bir kısmı, su ile ilgili eğlencelerden hoşlanmaktadır. Küçük tekne üretimi 8 milyar dolarlık bir iş potansiyeli oluşturmaktadır. Deniz eğitimi yoluyla bu ana sahada yaratılacak çalışmalar milli politika ile özendirilmelidir.*

*ABD'nin denizcilik politikası, yukarıda bir kısmı sıralanan okyanus politikasının ana unsurları tarafından şekillendirilmiştir. Bu yaklaşımın temelinde ise; denizi daima halkın düşünce alanında tutabilmek için zorunlu bir halk eğitimi öngörülmektedir. Çünkü ancak, asırlar boyu deniz deneyimi ve bilincine sahip olarak yetişmiş ABD'li zihinler, bu politikayı en iyi şekilde sürdürebilirler. Bahse konu Okyanus Politikasının esasları içinde en önemlisi ve dikkati çeken, halkın denizcilik bilincine sahip olması gerçeğinin çok iyi tespit edilmiş olması ve bu konudaki eğitimin her kademedede devlet eliyle verilmesinin önerilmesidir.*

### **2.3.3.1. ABD denizcilik politikaları**

Bir gündem maddesi olarak değerlendirildiği zaman “Denizcilik Gücü” çoğunlukla hem sivil denizcilik gücünü hem de askeri deniz gücünü kapsayan bir husus olarak algılanmaktadır. Ancak kurumsal olarak kelimenin kullanımına bakıldığı zaman yani yaşantımızda fiiliyata geçen hali ile denizcilik teriminin ağırlıkla sivil deniz gücünü ifade ettiği görülmektedir.

#### *a. ABD'nin Sivil - Askeri Denizcilik Gücü*

Tarihi süreç içerisinde kıyı devletlerinin ekonomik refahları büyük oranda denizdeki etkinlik payları ile bağlantılı olmuştur. 16'ncı yüzyılda Portekiz ve İspanya, 17'nci yüzyılda Hollanda, 18'inci yüzyılda Fransa, 19'uncu yüzyılda İngiltere ve 20'nci yüzyılda ABD'nin ekonomik zenginlikleri, sömürgelerini etkileri altına almada ve bu topraklardaki kaynakları ülkelerine aktarmada en önemli araçlar olan güçlü donanmaları ve deniz ticaret filoları sayesinde gerçekleşmiştir. Aynı zamanda bu ülkelerin dünya sahnesindeki etkinlikleri denizcilik güçleriyle paralel olmuştur. Ancak 20'nci yüzyılın ikinci yarısından itibaren ve 21'inci yüzyılın ilk çeyreğinde bu eğilimde bazı değişikliklerin meydana gelmeye başladığı değerlendirilmektedir. Her ne kadar bugüne kadar sivil denizcilik gücü ile askeri deniz gücünün birbirleriyle ayrılmaz ve paralel şekilde büyümesi söz konusu olmuşsa da, günümüz itibarıyla istatistikî veriler, gelişmelerin bu şekilde olmayabileceğini de göstermektedir.

Örneğin dünyanın en büyük donanmasına sahip ABD'nin sivil denizcilik gücüne baktığımız zaman dünya ticaretinin sadece % 2'sini kapsamaktadır. Diğer taraftan gemi inşa sektöründe en ön plana çıkmış iki ülke olan Japonya ve Güney Kore'nin veya ticaret filoları arasında DWT olarak en büyük ilk üç ülke olan Panama, Liberya ve Yunanistan'ın (farklı farklı nedenleri olsa da) sahip oldukları sivil denizcilik güçleri ile askeri deniz güçleri arasında büyük orantısızlıklar vardır (U.S. Department of Transportation Maritime Administration, 2008). Bu orantısızlığın sebeplerinden biri olarak küresel anlamda ülkelerin denizcilik politikalarında meydana gelen değişiklikler gösterilebilir ([www.marad.dot.gov/MARAD\\_statistics.pdf](http://www.marad.dot.gov/MARAD_statistics.pdf)).

*b. ABD'nin Deniz Taşımacılığında ABD bayraklı gemilerin payı*

Küresel bir ekonomik güç olarak ABD de bu değişikliklerden olumsuz yönde büyük ölçüde etkilenmiştir. Örneğin 1980 yılında Amerikan mallarının % 27,3'ü Amerikan bayraklı gemiler tarafından taşınırken, 1990 yılında bu rakam % 18,6'ya düşmüştür. Diğer bir örnek olarak, 1960 yılında Amerikan gemilerinde çalışan 100 000 deniz adamı varken 1990 yılında bu rakam 27 000'e düşmüştür. Daha güncel bilgi olarak, 1956 yılında Amerika dış ticaretinin % 20,7'si Amerikan şirketleri tarafından yapılırken, bu rakam 2003 yılında % 1,9'lara kadar düşmüştür. Elimizdeki bu veriler en azından 2'nci Dünya Savaşı'ndan sonra ABD'nin denizcilik sektöründe kan kaybetmeye başladığını göstermektedir.

*ABD, 21'inci yüzyılın problemlerine karşı yeni bir denizcilik politikası uygulamayı hedeflemektedir. Bu kapsamda ABD, ulusal savunmasını sağlamak ve ekonomik büyümesini artırmak için iç ve dış ticaretinin büyük çoğunluğunu kendi gemileriyle yapabilecek yeterli sayıda ve en iyi şekilde donatılmış ticaret filolarına sahip olmak istemektedir. Ayrıca gemilerin sahiplerinin ve çalışanlarının Amerikan vatandaşı olması gerekmektedir. Bu gemiler ile ABD savaş zamanında silahlı kuvvetlerine destek sağlayabilecek ve gemilerden ulusal kriz durumlarında faydalanabilecektir. Bu özelliklerdeki bir ticaret filosunun oluşturulması ve bunun devam ettirilmesi ABD'nin denizcilik politikası olarak belirlenmiştir (MARAD, 2008) (<http://en.wikipedia.org>).*

*c. Amerikan Denizcilik Politikasının Temelleri*

Amerikan Denizcilik Kongresine (American Maritime Congress) göre Amerikan denizcilik politikasının üç temel ayağı vardır. Bunlar; Kabotaj Kanunu (The Jones Act),

Öncelikli Kargo Hakkı (Cargo Preferences) ve Denizcilik Güvenlik Programıdır (www.americanmaritime.org/issue).

### 2.3.3.2. ABD denizcilik eğitim sistemi

Birleşmiş Milletler tarafından 1998 yılı “Uluslararası Okyanus Yılı (International Year of the Ocean)” olarak ilan edilmiştir (<http://ioc.unesco.org/iyo/>). Bu bize okyanusların önemine yönelik uluslararası bilincin giderek arttığını göstermektedir. ABD için de okyanuslar hem milli ekonomi, hem de askeri güvenlik açısından oldukça önemlidir. ABD’de devlet politikası, özel girişimlerin de desteğiyle ulusal ekonominin gelişimi ve küresel güvenliğin korunması konularında denizlerin önemini ön plana çıkaracak biçimde şekillenmiştir.

ABD kendi sahillerinde eğitim görecekle ve sonrasında görev alacak zeki insanlara cazip şartlar sağlamak maksadıyla denizcilik eğitime büyük yatırımlar yapmaktadır. Geniş bir spektruma dağılmış olan eğitim kurumları profesyonel denizciler yetiştirmeyi amaçlamaktadır. ABD’deki bu kurumlar Harp Okullarını (Military Service Academies (Naval Academy ve Coast Guard Academy)), Ticari Deniz Akademisi’ni (Merchant Marine Academy) ve ülke genelinde çeşitli üniversitelerde yer alan Eyalet Deniz Akademileri’ni (State Maritime Academy) (Maine, Massachusetts, New York, Texas, California ve Michigan) içermektedir. Bahse konu eğitim kurumları ve eğitim sistemleri ile ilgili ayrıntılar aşağıya çıkarılmıştır.

#### a. *Amerikan Ticari Deniz Akademisi (Merchant Marine Academy):*

Amerikan Ticari Deniz Akademisi, öğrencilerine, dört yıllık bir lisans eğitimi ve mezuniyet sonrası üçüncü kaptan (vardiya subayı) veya üçüncü yardımcı mühendis olarak görev yapmalarına imkân sağlayacak ticari denizci ehliyeti vermektedir. Ayrıca okula asteğmen olarak kayıt olan öğrenciler, mezun olduklarında Amerikan Deniz Kuvvetleri emrine teğmen olarak atanırlar. Denizcilik eğitiminde dünyaca ünlü bir enstitü olan bu Akademi’nin önemi küçümsenemez. Ticari Deniz Akademisi ticaret gemileri için yüksek eğitim kalitesinde personel yetiştirmenin yanı sıra ABD Deniz Kuvvetlerinde aktif olmayan görevler için subay yetiren başlıca kaynaktır. Barış zamanında, Akademi mezunları denizcilik taşıma sistemlerinin tasarım ve yapımı ile uğraşırlar. Gerginlik dönemlerinde ise Akademi

mezunları Amerikan Silahlı Kuvvetleri'ni desteklemek üzere gemilerde görev yaparlar (Almanac Of Seapower, 2003).

1943'te kurulan Amerikan Ticari Deniz Akademisi senede yaklaşık 180 mezun veren, dünyaca tanınmış bir denizcilik eğitim kurumudur. Akademi, Amerikan Ulaştırma Bakanlığı (U.S. Department of Transportation) Denizcilik İdaresi tarafından işletilen, öğrencilerden harç ücreti alınmayan 4 yıllık bir üniversitedir. Eğitim için başvuracak kişiler bir parlamento üyesi ya da senatör tarafından okula aday olarak gösterilmeli ve Kongre'de adayın yaşadığı eyaletin temsil edilme oranında ayrılmış kontenjan için diğer aday öğrenciler ile rekabet etmelidir. Hâli hazırda Akademi'ye kayıt sayısı 950'dir. 1974 yılındaki bayan alımı ile Akademi bayan öğrenci kabul eden ilk federal akademi olmuştur. Tüm Akademi mezunlarına mezuniyetten sonraki sekiz yıl içinde olası bir savaş veya ulusal tehlike durumunda Amerikan Deniz Kuvvetleri (U.S. Naval Reserve) için çalışma zorunluluğu getirilmiştir. Ayrıca Akademi mezunlarının ticari deniz subayı ehliyeti alabilmeleri için 5 yıllık deniz hizmetlerinin bulunması gerekmektedir. Amerikan ticari gemilerinde veya Amerikan Denizcilik İdaresi'nin izini ile gemide çalışma imkânı olmayan bir denizcilik taşıma şirketinde yapılan görev bahse konu 5 yıllık hizmet süresine sayılmaktadır. Ayrıca silahlı kuvvetlerin herhangi bir bölümünde yapılan aktif askerlik görevi de bu 5 yıllık hizmet süresine sayılmaktadır (Almanac Of Seapower, 2003).

Akademi eğitim programını Amerikan denizcilik endüstrisi ve ulusal güvenlik ihtiyaçları çerçevesinde hazırlamış ve 4 yıllık üniversite eğitim programına dâhil etmiştir. Mezun olan öğrenciler aşağıdaki dallardan üniversite diploması almaktadırlar;

Deniz Ulaştırmacılığı, Deniz Mühendisliği, Deniz Mühendislik Sistemleri, Deniz Harekât ve Teknoloji Programı (Deniz taşımacılığı için bazı temel mühendislik yetenekleri kazandırır), Çift lisans programı (deniz taşımacılığı ve mühendislik müfredatını birleştirir), Lojistik ve Taşımacılık, Tersane Yönetim Programı.

*b. Eyalet Deniz Akademileri (State Maritime Academies):*

Eyalet Deniz Akademileri, Amerikan Ticari Deniz İşletmeleri için yüksek seviyede eğitilmiş güverteci ve mühendis personel yetiştirmek için akademik eğitim vermektedir. Mühendis ve güverteci personel yetiştirmenin yanı sıra, bazı okullar deniz liman yönetimi, denizcilik bilimi, uluslararası işletmecilik, lojistik ve diğer denizcilik ile ilgili konularda

uzmanlaşmıştır. 1980 yılındaki Denizcilik Eğitim Hareketi'nin etkisi ile günümüzde “Denizcilik İdaresi (MARAD)” öğrencilere yıllık para yardımında bulunmakta, okul gemilerinin bakım ve onarımını yaptırmakta ve mümkün olduğu takdirde altı eyaletteki akademilerin eğitim gemilerine akaryakıt temin etmektedir. Eyalet Deniz Akademilerinden bazılarıyla ilgili bilgiler aşağıdadır.

(1) *Kaliforniya Denizcilik Akademisi (California Maritime Academy):*

San Francisco körfezinde Kaliforniya Eyalet Üniversitesi'nin bir kampüsü olan Kaliforniya Denizcilik Akademisi İş İdaresi, Deniz Ulaştırmacılığı, Mühendislik Teknolojisi, Deniz Mühendislik Teknolojisi ve Mekanik Mühendislik dallarında eğitim vermektedir (The California Maritime Academy) (<http://www.csum.edu/about/index.asp>).

Öğrenciler lisans diplomasının yanında “üçüncü kaptan (vardiya subayı) veya üçüncü yardımcı mühendis, Amerikan Sahil Güvenlik personeli, taşımacılıkta profesyonel sertifika, yönetim, uluslararası iş ve lojistik” dallarında profesyonel ehliyet alırlar; Okulda verilen entelektüel eğitim programı, teknoloji uygulamaları ve liderlik gelişimi mezunları denizcilik, lojistik, taşımacılık ve mühendislik alanlarında önemli sorumluluklar alabilecekleri görevlere hazırlamaktadır. Öğrenciler aynı zamanda mezun olduktan sonra Amerikan Deniz Kuvvetlerine veya Sahil Güvenlik birimlerine geçmek yönünde tercihte bulunabilirler (Almanac Of Seapower, 2003).

(2) *Michigan Denizcilik Akademisi (Great Lake Maritime Academy):*

Michigan Üniversitesinin bir parçası olan Michigan Denizcilik Akademisi, Amerikan Denizcilik İdaresi tarafından kurulmuştur ve Michigan Gölü Denizcilik Endüstrisi tarafından maddi olarak desteklenmektedir. Güverteci olarak mezun olan öğrenciler, mezuniyeti müteakip resmi olarak Michigan Gölündeki en büyük yük gemilerinde görev yapabilmektedirler. Makineci olarak mezun olan öğrenciler ise özellikle bu endüstriye özel donanım/cihazların ve dünya genelindeki gemilerdeki sistemlerin bakım ve onarımını yapabilecek şekilde eğitilirler (Almanac Of Seapower, 2003). 4 yıllık akademik program süresince, İş İdaresi dalındaki lisans programına ilişkin dersler Ferris Eyalet Üniversitesi ile birlikte verilmekte, denizcilik eğitimi programına dâhil olan dersler ise Michigan Üniversitesi dâhilinde devam etmektedir. Akademiye girmek isteyen üniversite mezunu öğrenciler için de

eğitim imkânı sağlanmaktadır (Great Lakes Maritime Academy, 2008) (<http://www.nmc.edu/maritime>).

(3) *Maine Denizcilik Akademisi (Maine Maritime Academy):*

Maine Denizcilik Akademisi, lisans ve yüksek lisans seviyelerinde okyanus ve deniz üzerine ihtisas programları sunan bir üniversitedir. Ders programları mühendislik, taşımacılık, yönetim ve okyanus bilimleri üzerinde yoğunlaşmıştır. Maine Denizcilik Akademisi, Amerikan Ticari Denizcilik İşletmeleri ve Deniz Kuvvetleri için personel yetiştirir. Maine Denizcilik Akademisi 700'den daha fazla öğrencisi ile karma eğitim veren bir devlet üniversitesidir. Üniversite hâli hazırda 12 dalda eğitim vermektedir. Başlıca lisans programları: Uluslararası iş ve lojistik, Deniz Mühendisliği, Deniz Mühendisliği Teknolojisi, Deniz Sistemleri Mühendisliği, Deniz Ulaştırmacılığı, Deniz Biyolojisi, Deniz Bilimi, Enerji Mühendisliği Teknolojisidir (Almanac Of Seapower, 2003).

Maine üniversitesinin bir parçası olan Ocean Enstitüsü (Ocean Institute) Kastine (Castine)'deki kampüsünde üniversitedeki öğrenciler için profesyonel denizcilik dersleri vermektedir (Maine Maritime Academy, 2008) ([www.mainemaritime.edu](http://www.mainemaritime.edu)).

(4) *Massachusetts Denizcilik Akademisi (Massachusetts Maritime Academy):*

1981 yılında kurulan Massachusetts Denizcilik Akademisi öğrencilerini hem denizde ve hem sahilde yapacakları görevlere hazırlayan 4 yıllık karma eğitim veren bir üniversitedir (State University of New York Maritime College) ([www.mma.mass.edu](http://www.mma.mass.edu)). Üniversite; Deniz Mühendisliği, Deniz Ulaştırmacılığı, Tesis ve Çevre Mühendisliği, Uluslararası Denizcilik ve Deniz Güvenliği ve Çevre Koruma olmak üzere 5 akademik alanda öğrencilere eğitim vermektedir.

Üniversitede verilen 5 yıllık eğitim programı ile hem deniz mühendisliği, hem de deniz taşımacılığı dallarında lisans diploması almak mümkündür. Üniversite ayrıca 6 konuda akademik ihtisas sağlamaktadır: iş yönetimi, elektrik enerjisi, tesis ve çevre mühendisliği, deniz balıkçılığı, deniz taşımacılığı ve mekanik mühendisliği (Almanac Of Seapower, 2003).



(5) *Suny Denizcilik Üniversitesi (State University of New York (SUNY) Maritime College):*

SUNY Denizcilik Üniversitesi, 1874 yılında, New York'ta St. Mary Eğitim Gemisinde kurulmuş olup, ABD'nin en köklü ilk ve 1 numaralı Denizcilik Üniversitesidir. 1934 yılında şu andaki 56.000 m<sup>2</sup> lik Fort Schuyler Kampüsüne taşınmıştır. SUNY Denizcilik Üniversitesi, New York Eyalet Üniversiteleri sistemine 1948 yılında katılan ilk Üniversitelerden biri olup, yine ABD'de Denizcilik Eğitime 1972 yılında ilk kız öğrenci Kabul eden üniversitedir. Üniversitenin ana gayesi Amerikan ticari denizciliği için üçüncü kaptan (vardiya subayı) veya üçüncü yardımcı mühendis olarak görev yapacak personel yetiştirmektir (SUNY Maritime College) (<http://www.sunymaritime.edu>).

ABD'nin en gelişmiş Açık Deniz Eğitimi Gemisi Empire State VI (173m, 17.000 ton) ile 4 yıl boyunca her yaz yarıyılında ikişer ay dünya denizlerinde açık deniz eğitimi gerçekleştirilir. Köprü üstü, elektronik seyir, uydusal haberleşme, yük elleçleme simülatörlerini içeren Simülatörler Merkezi çağdaş denizcilik eğitiminde ağırlıklı olarak kullanılır.

Yatılı ve üniformalı bir eğitim düzeninde mezunları 4 yılın sonunda “Deniz Ulaştırma” ve “Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği” BS/BE diplomalarının yanı sıra US Coast Guard (ABD Sahil Güvenlik) Gemi Adamları Sınavlarına katılarak Uzak yol Gemi Adamı (Kaptan/Baş Mühendis ve Yüksek Lisans) ehliyetlerini de alırlar (İTÜ Denizcilik Fakültesi, 2008) (<http://www.df.itu.edu.tr>).

İstanbul Teknik Üniversitesi, SUNY Denizcilik Üniversitesi ile uluslararası ortak lisans programları uygulamaktadır. 2003-2004 akademik yılında başlamış olan bu girişim, “Deniz Ulaştırma” ve “Gemi Makineleri İşletme Mühendislikleri” bölümlerinden oluşmaktadır. Bazı yıllar Türkiye, bazı yıllar ABD’deki kampüslerde dönüşümlü eğitim görerek 4 yıllık lisans eğitimine denk krediler alınarak her iki üniversiteden de lisans diploması alınmaktadır (İTÜ Uluslararası Ortak Lisans Programları, 2008) (<http://www.uolp.itu.edu.tr>).

Üniversitede eğitim verilen akademik programlar: Deniz Mühendisliği, Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği, Denizcilik, Tesis Mühendisliği, Deniz Mimarisi, İnsan Bilimi, Deniz Ulaştırmacılığı, Deniz Çevre Bilimidir (Almanac Of Seapower, 2003).

(6) *Teknas Denizcilik Akademisi (Texas Maritime Academy):*

Teknas Üniversitesinde okyanusla sınıf iç içe gibidir. Okyanus yolculukları, Galveston Körfezindeki seyirler, sahil tecrübeleri ve bağımsız çalışmalar sınıf ortamına ayrı bir tecrübe katmaktadır (Texas A&M University at Galveston, 2008) (<http://www.tamug.edu>).

Teknas Üniversitesi akademik seviyede tamamen okyanus tabanlı kampüs eğitimi ve deniz bilimi, mühendislik, iş dünyası ve taşımacılık üzerine kamu hizmeti veren ve sürekli bir eğitim programı sunan bir üniversitedir. Teknas Üniversitesi aşağıdaki deniz ve deniz ile ilgili program dallarında lisans eğitimi vermektedir: Deniz Biyolojisi, Deniz Bilimi, Deniz Mühendislik Teknolojisi, Deniz Ulaştırıcılığı, Deniz Balıkçılığı, Deniz Sistem Mühendisliği, Deniz İdaresi, Okyanus ve Sahil Kaynakları, Deniz Çalışmaları (Almanac Of Seapower, 2003).

### **2.3.3.3. ABD denizciliği hakkında genel değerlendirme**

ABD'nin sivil denizcilik gücü askeri deniz gücüne kıyasla, kendinden önceki egemen deniz güçlerinin aksine geri planda kalmıştır. ABD bu durumu sadece ekonomik bir sorun olarak algılamamakta aynı zamanda bir güvenlik meselesi olarak konuya yaklaşmaktadır. Bu nedenle ABD iç ve dış ticaretinin büyük çoğunluğunu kendi gemileriyle yapabilecek, Amerikan vatandaşlarının çalıştığı, yeterli sayıda, en iyi şekilde donatılmış ticaret filolarına sahip olmak istemektedir. Bu sayede hem artan küresel ticarete paralel olarak ekonomik gelir elde etmeyi, hem de savaş / kriz zamanlarında faydalanabileceği ticaret filolarını oluşturmayı hedeflemektedir.

### **2.3.4. Çin**

#### **2.3.4.1. Tarihten günümüze Çin denizciliği ve denizcilik ekonomisi**

20'nci yüzyıl öncesinde; denizler Çin'in defalarca işgal edilmesinde kilit rol oynamıştır. Buna karşın, bilindiği üzere, tarih boyunca Çin'in denizcilik bilimine katkıları çok olmuş, pusuladan taş havuzların kullanımına, topların gemilerde kullanımını dâhil birçok konuda Çin denizcilikte öncü adımlar atmıştır. Fakat bu gelişmelerin aksine, Çin'in denizcilik alanındaki atılımları birçok defalar sekteye uğramış veya harcanan emekler basiretsiz yöneticiler tarafından ziyan edilmiştir.

Öncelikli olarak, hanedanlıkların gayretlerinden ibaret olan İmparatorluk Dönemi (M.Ö. 549 – M.S. 1911)' ne ait gelişmeleri şöyle sıralayabiliriz; Han Hanedanlığı (M.Ö. 206- M.S.220) döneminde; Çinli denizciler Güney ve Batı Asya için ilk ticaret yollarını teşkil etmişler ve gemilerini dümen ve yelkenle kontrol ederek bir ilke imza atmışlardır.

TANG Hanedanlığı (M.S. 618-907) döneminde gemilerin karinalarını boyamak suretiyle denize dayanıklılığını artırmışlar, taş havuzu ilk olarak kullanmışlar ve yine ilk olarak donanma için sahil kolaylıkları oluşturmuşlardır.

SONG Hanedanlığı döneminde (M.S. 960-1279) Çin'de sabit bir ulusal donanma teşkil edilmiş, deniz ticareti Çin ekonomisinin en büyük gelir kaynaklarından biri haline gelmiştir. 1132 senesinde sahil güvenliği ve kontrolü için teşkil edilen imparatorluk komiserliğinin 52 bin kişiyi yönettiği de bilinmektedir. Aslında, bu dönemde yaşanan başarının kaynağı Çin ekonomisinin deniz ticareti, taşımacılık ve balıkçılık sayesinde genişlemesidir. Deniz gücünün genişlemesi liman kolaylıklarının, lojistik merkezlerin, tersanelerin ve ilgili personelin daha iyi eğitilmiş olarak yetiştirilmesini sağlamıştır. (Cole, 2001).

YUAN Hanedanlığı döneminde (M.S. 1279-1368) toplar gemilerde kullanılmaya başlamıştır.

MING Hanedanlığı dönemi (M.S.1368 - 1644) Çin Deniz Gücünün zirveye çıktığı ve aynı zamanda çöküşe geçtiği dönemdir. 15'inci yüzyıl başlarında Zheng He, Orta Doğu ve Afrika'ya yaptığı seyirlerle Çin gemi inşa ve seyir yeteneğinin geldiği iyi noktayı dünyaya ispatlamıştır. Çinlilerin deniz yolculuklarını ekonomik, ideolojik ve politik nedenlerle durdurmaya başladığı bu dönem, Avrupalıların deniz aşırı seferlere yeni başladığı döneme rast gelmektedir. Bu dönemde Çin gibi büyük bir deniz gücünün gerilemesine neden olan sebepler arasında; gemi gezdirmenin maliyetinin yüksek olması, deniz ticaretine destek sağlayan şirketlerin çok büyümeye başlaması, Konfüçyüs öğretisinin ticaret ve dış ülkelerle iletişim kurmaya karşı olması ve en önemlisi, Moğol ve diğer Asya ülkelerinden gelen tehlikelerin Çin'i içine dönük bir siyaset izlemeye itmesi sıralanabilir.

QING Hanedanlığı döneminde (M.S. 1644 -1911) Çinliler her ne kadar kendi sahillerini korumayı başarsa da, iyice gerileyen ve teknolojik olarak standartların altına düşen denizcilik güçleri nedeniyle 18'inci yüzyılın sonu ile 19'uncu yüzyıl başlarında Çin'e gelen emperyalistler karşısında başarısız olmuşlardır. Çin'de çıkan 1864 ayaklanmasından sonra

tekrar modernleşme hareketleri başlamış ve bunlardan en önemlisi ise Şangay’da buharla çalışan gemi üretimi için bir tersane inşa edilmesi olmuştur. Özetle, İmparatorluk dönemi (M.Ö. 549 – M.S. 1911) Çin Denizciliği bazı olumlu atılımlar yapsa da sonuçta çoğunlukla ihmal edilmiştir.

Cumhuriyet döneminde (1911-1948) ise, savaşlar/iç savaşlar ve Japon istilası ülkeyi yıpratmıştır. Çin, 1940’lı yıllardan başlayarak, Sovyet ihtilalinin batılı değerlere galip geldiğini düşünüp, ona benzemeye ve hatta onu geçmeye çalışmıştır. Bu doğrultuda Çin Deniz Kuvvetlerinin oluşmasında Rusya en etkin rolü oynamıştır (Cole, 2001).

1948’den günümüze Komünizm döneminde denizcilik ikinci plana itilmiştir. 1950’li yıllarda Mao’nun başlattığı çaba; Kore Harbi ve iç politik nedenlerle terk edilmiş ve Mao yönetiminde 1950 ve 1960’lı yıllarda maddi olanaklar nükleer güçle çalışan denizaltılar ve nükleer silahlara ayrılmıştır. 1960’lı yıllar ile Kültür Reformu yılları (1966-1976) süresince gelişmeler duraklamıştır. 1970’li yılların sonunda, Kültür Reformunu takiben Deniz Gücüne önem verilmiş, 1980’li yıllarda ise ABD ile ilişkiler önem kazanmıştır. Çin, 1980’lere geçmişten üç önemli ders çıkarmış bir şekilde girmiştir;

- \* Kara ülkesini korumak için güçlü bir donanma gereklidir,
- \* Okyanus ve denizlerin önemini anlayamayan bir milletin geleceği olamaz,
- \* Deniz alaka ve menfaatlerini koruyamayan bir deniz kuvveti uzun süre ayakta kalamaz.

Çin, son 25 yıl boyunca ise denizci bir devlet haline gelmiş ve bu doğrultuda dünyanın en büyük üçüncü deniz kuvvetine sahip olmuştur. Günümüzde, 9000 mil sahil şeridine ve 6000’nin üzerinde adaya sahip bir ülke olarak Çin, deniz alaka ve menfaatlerinin korunması doğrultusunda denizciliğe ayrı bir önem vermeye başlamıştır. Aslında Çin tarihinde deniz kuvvetlerine ulusal güvenlik/menfaatler açısından hiç bu kadar önem verilmemiştir. Çin’in denizcilik bilincine ulaşmasındaki en büyük etkenlerden biri; Tayvan, Güney Çin Denizi ve deniz ulaşım yolları ile ilgili anlaşmazlıkların çözümünde güçlü bir deniz gücüne ihtiyacı olacağını anlaması, diğeri ise, özellikle zengin ekonomik değerlere sahip okyanus ve deniz alanlarına egemen olabilmenin deniz sahasına hâkim olmaktan geçtiğini kavramasıdır.

Çin 1949 yılından günümüze kadar denizcilik ekonomisi ile ilgili olarak ilk somut adımı 1998 yılında yayınlanan “Development of China’s Economy” adlı program ile atmıştır (Sakhuja, 2001). Gelişen bir ülke olarak Çin, denizcilikte gelişme ve denizciliğin korunmasını uzun soluklu hedefleri arasına almıştır. Çin denizcilik ekonomisi 20’den fazla sektörü içermektedir, bunların arasında; deniz taşımacılığı, balıkçılık, tuz endüstrisi, offshore (kıyıdan uzak deniz alanlarındaki) deniz ürünleri (canlı/cansız) ve deniz turizmi önde gelenlerdir. 1997 yılında elde edilen deniz ürünleri miktarı 13,85 milyon tonu bulmuş ve böylece Çin dünyada birinci sıraya yerleşmiştir.

Kısaca; ülkenin ulusal güvenlik ve ekonomik ihtiyaçları doğrultusunda denizcilik politikaları ve denizcilik ekonomisinin önemi artmıştır. Çin’in offshore enerji kaynaklarına olan ihtiyacı her geçen gün arttığından söz konusu enerji kaynaklarına ulaşmada yaşanacak anlaşmazlıkların çözümü için, güçlü bir donanmaya ihtiyacı vardır. Ayrıca, Çin, ticaretinin büyük bir bölümünü deniz aşırı ülkelerle yaptığından deniz ulaştırma hatlarının emniyete alınması zorunluluğu ortaya çıkmaktadır (Sakhuja, 2001).

#### **2.3.4.2. Günümüzde Çin denizciliği ve ekonomisi**

Çin’in günümüzde, denizciliğe ve denizcilik ekonomisine verdiği önemin anlaşılması için Çin’in deniz alaka ve menfaatlerinin iyice anlaşılması gerekmektedir. Çin’in deniz kuvvetlerini denizlerdeki ekonomik çıkarlarını koruyabilecek şekilde dereceli olarak güçlendirmesi, ekonomik çıkarların ulusal güvenlik konuları ile çakıştığına da bir göstergesidir. Günümüzde Çin’in denizcilikle ilgili vurgu yaptığı hususların başında, ekonomik gelişme, deniz sahasının kontrolü, enerji ve besinlerin emniyet altına alınması, ticaret ve adalar gelmektedir (Kaneda, 2005).

Çin’in denizcilik ekonomisinde patlama yapmasının altındaki sebeplerin başında SSCB’nin ve Rus Donanmasının dağılması, ABD donanmasında gidilen kısıtlamalar ve gelişmeler doğrultusunda Çin’in işbirliğine mecbur olmasını anlaması yatmaktadır. Şu anda Çin açık denizlerin hâkimiyetinin sınırlandırılması ile ilgili tüm çalışmalara aktif katılmakta ve ülke tanımlamasını yaparken, içine; kara, hava, deniz sınırlarını, deniz yatağını ve içindeki tüm kaynakları dâhil etmektedir. Görüldüğü gibi denizcilik felsefesi ülke sınırlarının tarifine bile etki etmektedir (Singh, 1999).

Çin BM Deniz Hukuku Sözleşmesine taraf ülkelerden biri olup, karasuları olarak 12 deniz milini esas alır. Münhasır Ekonomik Bölge uygulaması yapan ülkelerden biridir. Çin, 2,6 milyon km<sup>2</sup> açık deniz alanlarına ve iç sular hariç 3 milyon km<sup>2</sup>, iç sular dâhil yaklaşık 4,7 milyon km<sup>2</sup> deniz alanına sahiptir. Dolayısıyla Çin’de denizciliğin ekonomideki yeri de büyüktür. Çin sahil şeridindeki üretim ülkenin toplam iç üretiminin % 60’ını ve nüfusun % 40’ının geçim kaynağını teşkil eder. Denizcilik ekonomik olarak ülkedeki yaşam standartlarının yükselmesinin temel dayanak noktasıdır. Ayrıca, Çin, Asya-Pasifik bölgesinde denizcilikle ilgili birçok anlaşmazlıklarla da karşı karşıyadır (Singh, 1999).

Çin’in “9’uncu Beş Yıllık (1996-2000) Kalkınma Planı”nda denizcilik endüstrisi öncelikli konulardan biri olarak açıklanmış ve bu kapsamda yatırımlar yapılmıştır. Günümüzde uygulanan denizcilik ekonomisine ait göstergeler işaret etmektedir ki, Çin, denizcilik gücü yüksek bir ülke olma hedefine ulaşmak üzere saldırgan bir politika uygulamaktadır. Bu kapsamda, Çin tersanelerinde, limanlarında, ticari deniz filosunda, deniz ticaretinde, balıkçılıkta ve deniz turizminde büyük atılımlar gerçekleştirmiştir. Çin’de 1999 senesinde “ocean agenda 21” adı altında denizcilik teknolojisine yönelik bir proje geliştirmiştir. Bu projenin içeriğinde; ulusal denizcilik menfaatlerinin korunması, akılcı olarak, deniz kaynaklarının korunması, denizden elde edilen kaynakların etkin kullanımı vardır (Sakhuja, 2001).

*a. Çin Gemi İnşa Sanayi:*

Çin gemi inşa sanayi uluslar arası pazara 1980’li yıllarda girmiş ve üçüncü sıraya kadar yükselmiştir. 1992 senesinde 1,2 milyon grt olan ürün çıkışı 1999 senesinde 4,8 milyon grt’a ulaşmıştır. 1986 yılında 523 tersane, 160 fabrika, 540,000 çalışan ve 80 Araştırma Enstitüsü varken bu rakam 1250 tersane/gemi onarım tesisine yükselmiştir. Bu tesislerin 285’i devlete ait, 857’i kolektif şirket ve 78’i yabancı yatırımdır. Çin’deki ucuz işçilik sayesinde, Japonya’da 90 milyon dolara üretilen bir VLCC Çin’de 60-70 milyon dolar karşılığında üretilmektedir. Bu durum Çin’e verilen sipariş miktarını artırmaktadır (Sakhuja, 2001).

1998 yılında Çin’de ithal çelik tekne imal eden en az 30 tersane vardı. Bunlardan 9 tanesi China State Shipbuilding Corp. (CSSC)’a, 4 tanesi China Shipbuilding Industry Corp. (CSIC)’a bağlı ve 17 tanesi de bağımsız tersanelerdi. 1982 yılından beri hizmet veren CSSC 1999 yılında CSIC’ı da bünyesine alarak 95,000 kişilik çalışan ve 58 müessese ve kurumdan

ibaret dev bir şirket haline gelmiştir. Bu reform ile sivil ve askeri gayretler başarı ile bir araya toplanmıştır. Yani eskiden sadece savaş gemisi üreten bir tersane aynı zamanda ticari teknelerin üretimine de başlamış hale gelmiştir. Bugün CSSC; ABD, Almanya, Norveç, Fransa, İsviçre, İran, Kanada, Hong Kong, Singapur ve Malezya dâhil 40'dan fazla ülkeye gemi ihraç etmektedir. Çin, gemi inşa sanayinde düşük işçilik gideri ve düşük teknolojisi ile ulaştıkları kabul edilebilir kalitedeki ürünleri ile rekabet yaratmaktadır (<http://www.globalsecurity.org>).

Çin, 8 km deniz kıyısına sahip dünyanın en büyük tersanesini Şangay'daki Changxing adasında inşa etmektedir (<http://english.peopledaily.com>). Tersanenin inşasına Haziran 2005 ayında başlanmış olup 8-10 yılda tamamlanması beklenmektedir. Çin'in halen mevcut olan iki büyük tersanesini (Jiangnan ve Hudong Tersaneleri) de bu adaya taşımayı planladığı ve Şangay'da yapılacak 2010 World Expo için alan yaratacağı öğrenilmiştir. Bu gelişmelerin sonucunda Çin, yıllık 15 milyon ton üretim kapasitesi ile 2015 yılı itibari ile dünyanın en büyük tersanesine sahip olacaktır. Ayrıca Şangay'ın bir özelliği de dünyanın en büyük altı konteynir limanından biri olmasıdır.

*b. Çin Deniz Taşımacılığı ve Deniz Ticaret Filosu:*

Çin'de kara ve demir yolları iyi durumda olmadığı için deniz taşımacılığı her zaman önemli bir yere sahip olmuştur. Dolayısıyla Çin'deki ekonomik dinamizm denizcilik faaliyetlerine bağımlı olup, 400'ün üzerinde ulusal ve uluslararası deniz taşımacılık şirketi bulunmaktadır. Bu durum Çin'i BM Denizcilik Örgütü'nün A sınıfı üyesi haline getirmiştir. Bugün Çin'de, ihraç ürünlerinin % 90'ı denizcilik yolu ile taşınmakta olup, bu durum denizcilik sektörünü ekonomik gelişmenin lokomotifi konumuna getirmektedir. Çin'de taşımacılık konusundaki en büyük iki şirket China Ocean Shipping Corporation (COSCO) ve China Shipping Corporation (CSCO)'dır (Sakhuja, 2001).

ABD'de bulunan "U.S Department of Transportation Maritime Administration"ın 2005 yılı kayıtlarına göre Çinliler sahip oldukları gemi sayısı ve inşa edilen gemi sayısı olarak dünyada 3'üncü sıradadır. Buna karşın Çin bandralı gemi sayısı göz önünde bulundurulduğunda Çin 10'uncu sırada yer almaktadır. Bunun bir nedeni ticari avantajlar nedeniyle bazı Çinlilerin diğer devletlerin bayraklarını tercih etmesidir.

Bugün itibari ile Çin'in okyanuslarda seyir yapan yaklaşık 1920 adet gemisi vardır. Okyanuslarda seyir yapan gemiler, Çin gibi dış ticaret taşımacılığının % 90'nın deniz yoluyla yapıldığı bir ülkede, temel taşımacılık araçlarıdır. Aynı zamanda gemi sayılarındaki bu artış Çin ekonomisinin ulusal gücünü ve rekabet kapasitesini gösteren bir nevi barometredir (<http://chinaelections.org>).

Çin'de iki önemli nehir bulunmakta olup bunlardan birisi Sarı Nehir, diğeri Yangtze Nehri'dir. Sarı Nehir seyir için uygun olmamasına karşın içme suyu ve sulama suyu ihtiyaçlarını karşılamaktadır. Yangtze Nehri ise gemilere denizden itibaren ülkenin içine doğru yaklaşık 1000 mil ilerleyerek seyir yapma imkânı tanımakta, sulama suyu sağlamakta ve tamamlanması halinde "Three Gorges Dams" adı verilen baraj projeleri ile ülkenin dokuzda birlik elektrik enerjisini üretebilecek kapasitedir. Yangtze Nehrine ait trafik düzenlemesi de seyir yapılabilir diğer nehirleri de kapsayacak şekilde gerçekleştirilmiştir. Ayrıca Çin'de kurulan kurumlar sayesinde, deniz güvenliği, deniz kaynaklarının yönetimi, balıkçılığın korunması gibi konularda kurumsallaşmaya gidilmiştir (Cole, 2007). Bütün bunların yanında, "International Maritime Forum 2003" ve "World Shipping Summit 2007" organizasyonlarının Çin'de yapılması Çin'in denizcilik alanında uyguladığı başarılı politikaların ve isabetli yatırımlarının bir göstergesidir.

*c. Çin Denizcilik Politikaları ve Enerji:*

Çin'in, 1,3 milyarlık dünyanın en kalabalık nüfusu ve sürekli büyüyen ekonomisi ile enerjiye olan ihtiyacı her geçen gün artmaktadır. Şu anda ABD'den sonra dünyanın en fazla enerji tüketen ikinci ülkesi olan Çin, 2030 yılında ABD, Japonya, Kanada ve Almanya'nın toplamda ürettiği kadar elektrik enerjisi üretecek şekilde düzinelerce nükleer santral kurmayı da düşünmektedir (<http://www.kobifinans.com.tr>).

Büyüyen ekonomisi ile enerjiye olan ihtiyacı her geçen gün sürekli olarak artan Çin'in, bu enerjinin ülkesine emniyetle gelmesini sağlayacak olan deniz ulaştırma hatlarının güvenliğine verdiği önem artmaktadır. Ayrıca, offshore kaynakları arasında yer alan ve Kore ile Vietnam arasında 4000 km uzunlukta olan doğalgaz ve petrol rezervlerinin varlığı Çin için ulusal bir güvenlik sorunu olarak ta görülmektedir. Çin, bu offshore kaynaklarının öne çıkarılmasında yabancı şirketlerle çalışmaktadır. Çin bugün deniz alanlarının paylaşımı ile ilgili olarak 6 sorunla karşı karşıyadır. Bunlar; Tayvan sorunu, (Japonya ile) Senkaku Adaları



/Diaoyutai sorunu, (Tayvan, Vietnam, Filipinliler, Brunei, Malezya ile) Güney Çin Denizindeki kara ve deniz alanları sorunu, Vietnam deniz sınırı sorunu, (Kuzey Kore, Güney Kore, Japonya, Vietnam, Filipinler ile) balıkçılık bölgesi ve kotaları problemi, Japonya ile deniz sınırı sorunlarıdır (Cole, 2007).

*d. Çin balıkçılığı ve Çin besin ihtiyacı:*

1.3 milyar kişilik nüfusu ile dünyanın % 22'lik nüfusunu teşkil eden Çin'de her geçen gün yiyecek tüketimi artmaktadır. 2030 yılında Çin nüfusunun 1,6 milyara ve ihtiyaç duyulan yiyecek miktarının 500 milyon tondan 640 milyon tona çıkması beklenmektedir. Çin ise, zengin su kaynakları ile bu ihtiyacı karşılayabileceğini düşünmektedir. Balık, Çin ekonomisinde önemli bir yere sahip olup, halkın yemek ihtiyacını karşılamada da önemli bir besin maddesidir. Çin, denizlerinde 2500 civarında değişik balık çeşidine sahip bir ülkedir. Son 25 yılda Çin balıkçılık sanayi; balık avlamayı, balık işleme tesislerini, pazarlamayı, balıkçı teknelerini, tekne üretimini, balıkçı limanlarını ve bilimsel araştırmaları kapsayacak şekilde gelişme sağlamıştır. Bu gelişmeler ışığında *Çin dünyadaki balıkçılık üretiminin beşte birini tek başına sağlamaktadır. 9'uncu Beş Yıllık Kalkınma Planında balıkçılık liste başı konulardan biri olarak ortaya çıkmış, hatta bir Çinli yetkili: "Çin'in balık avlama ve balık yetiştirmede süper bir güç olması için hükümet her saniyeyi hesaplamaktadır" demiştir.* Çin, balıkçılık konusunda yerli ve yabancı sektöre yatırım yolunu açmıştır. Bu liberal politika balıkçıların mallarını istedikleri yerde satmalarını dolayısıyla uluslararası pazarda rekabet edebilmelerine de imkân tanımıştır. Açık sularda balık avlama Çin için yeni olmakla birlikte bu konuda ortak yatırımlar yapılarak deniz kaynaklarının gerçekçi kullanımı hedeflenmektedir. Yeni üretilen balıkçı teknelerinde balıklar işleme dahi tutulabilmektedir (Sakhuja, 2001).

*e. Çin deniz turizmi:*

Çin sahilleri doğal güzelliklerin beşiğidir. Kurulan eğlence merkezlerinde; su sporları, sualtı sporları vb. aktiviteler de eklenmiştir. Çin turizmi 1990'larda büyük bir atılım yapmıştır. 1993-1995 yıllarında Çin, turizm geliri olarak dünyada 10'uncu sıraya dahi yerleşmiştir (Sakhuja, 2001). Çin'e gelen turist sayısında her geçen gün büyük artış yaşanmaktadır. Yapılan yatırımlarla bu sayının artması beklenmektedir.

#### 2.3.4.3. Çin’de ve dünya denizcilik eğitim sisteminde gelişmeler

Dünyada denizcilik eğitiminin asgari koşulları IMO tarafından STCW 78/95 kuralları doğrultusunda belirlenmiştir. Bu kapsamda 160’dan fazla ülkenin 500’den fazla eğitim kurumunda değişik eğitim seviyesindeki kişilere değişik sürelerde denizcilik eğitimi verilmektedir. Bu eğitimler IMO Model Course 7.01, 7.02, 7.03 ve 7.04 kapsamında verilen süreli eğitim programlarından başlamak üzere, sırasıyla lise, lise ile yüksekokul arası, yüksekokul ve üniversite düzeyine kadar değişik seviyelerde verilmektedir. Lise ile yüksekokul arası seviyesindeki eğitimler; İngiltere, Kanada ve Avustralya gibi ülkelerde liseden sonra bir yıllık OND veya iki yıllık HND dereceleri ile verilen “College of Further Education” diye bilinen eğitim şeklidir.

IMO/STCW kararları doğrultusunda 1 Şubat 2004 tarihinden itibaren ülkelerden denizcilik eğitim kuruluşlarının kalite seviyesi hakkında “Devlet Raporları” talep edilmiş ve önümüzdeki yıllarda denizcilik eğitiminde kaliteye büyük önem verileceği gösterilmiştir. IMO’daki bu gelişmeleri titizlikle takip eden ve denizcilik eğitimini üniversite düzeyinde yapan dünyanın 5 kıtasından yaklaşık 38 ülkenin denizcilik üniversite veya fakülteleri 1999 yılında Japonya’nın Nippon Vakfı maddi desteği ile bir araya gelerek “*Dünya Denizcilik Üniversiteleri Birliği’ni (IAMU)*” kurmuştur. IAMU üyesi olabilmek için en az 4 yıllık lisans ve en az 1 yıllık yüksek lisans eğitimini denizcilik alanında verebilme koşulunu yerine getiren bir yüksek eğitim kuruluşu olabilme şartı bulunmakta ise de IAMU üyesi denizcilik üniversite veya fakültelerinin eğitim süre ve şablonunda aşağıda belirtilen bazı farklar gözlenmektedir.

\* Doğu Avrupa ülkelerinde (Rusya, Ukrayna, Polonya, Romanya, Bulgaristan) denizcilik eğitimi liseden sonra 5 yıl olup doğrudan yüksek lisans (4E) düzeyindedir.

\* Uzakdoğu ülkelerinde ve Amerika kıtasında ise (Çin Halk Cumhuriyeti, Japonya, Kuzey Kore, Tayvan, ABD) denizcilik eğitimi liseden sonra 4 yıl olup, lisans / B. Eng – BSc. düzeyindedir.

Diğer yandan, ülkelerin Denizcilik İdarelerinde görevli personelin denizci kökenli olması, denizcilik eğitimine gereken önem verebilecek bilinçli kadroların görevde olması açısından büyük önem taşımaktadır. Denizcilik Müsteşarlığı’nın Ocak 2006’da yapmış olduğu bir araştırmaya göre bu oran Çin Halk Cumhuriyetinde % 63,4’tür. Dünya

ortalamasının % 60,5 olduğu ve Çin'in dünya sıralamasında bu alanda 6'ncı sırada bulunduğu düşünülürse tatmin edici seviyede olduğu kabul edilebilir (Devlet Planlama Teşkilatı, 9'uncu Kalkınma Planı (2007-2013), 2006).

Çin'in denizcilik eğitim kurumları; Sivil Denizcilik Eğitim Sistemleri (Yüksekokul/Fakülte) ve Askeri Eğitim Sistemleri (Çin Deniz Harp Okulu)'dir.

Çin önümüzdeki dönemde Dünya sahnesinde en aktif aktörlerden biri olacaktır. Buna paralel olarak dünya standartlarında eğitim veren Denizcilik Eğitim Kurumları kalitelerini artırmaktadır. Bu eğitim kurumlarındaki eğitimin kalitesi, modern eğitim araç gereçlerine sahip olmaları ve uluslararası geçerliliği olan sertifikaları verebilmeleri Çin'in önlenemez yükselişine pozitif katkı sağlayacaktır.

#### **2.3.4.4. Çin denizciliği hakkında genel değerlendirme**

Çin Halk Cumhuriyeti'nde 1978-1994 arası dönemde ülkenin ortalama reel ekonomik büyüme hızı % 9 oranında gerçekleşmiş, milli hâsılası iki katına çıkmış, yurt dışı ticareti ise 1982'den beri yılda % 15 artmıştır. 1987'de Çin'in ihraç malları % 15 artmış ve yurt dışı ticareti 80 milyar dolara çıkararak 1978'deki seviyesinin dört katını bulmuştur. Teknolojik gelişimini ise özellikle silah satışlarındaki artış yansıtıyordu. İran-Irak Savaşı yıllarında ivme kazanan silah satışlarıyla Çin 1986-1990 arası dönemde dünyada beşinci büyük ihracatçı konumuna gelmiştir. Ülkenin muazzam gelişmesine adeta doping yapan diğer bir gelişme ise 1997 yılında Hong Kong'un Çin'e devriydi. *Çin, Hong Kong'la birleşme sonrası ABD, Almanya ve Japonya'nın ardından 650 milyar dolar seviyesine ulaşan dış ticaret hacmiyle dünyada dördüncü sıraya gelmişti. Açıkçası Hong Kong, Çin için adeta yakalanan büyük bir balık niteliğindedir.* Buna ek olarak ülke 1995'te GATT'a katılarak WTO'nun kurucu üyeleri arasında yer aldı. Bu gelişmelerin ifade ettiği mana, karşılıklı bağımlılığa dayanan küresel ekonomiyle Çin'in gittikçe bütünleşmesiydi.

Eldeki veri ve gözlemlerden çıkan sonuç, Çin'in çok yakında ABD'den sonra dünyanın ikinci büyük askeri gücü olacağıdır. Gelecek 10-20 yıl içerisinde lider ülkelerden biri konumunda bulunacak olan Çin'in her alanda olduğu gibi sivil ve askeri denizcilik alanlarında da etkili olmaya çalıştığı ve bu kapsamda yetişmiş denizci personel sayısını artırmayı hedeflediği gözlemlenmektedir (Çin Deniz Kuvvetleri Tanıtım Broşürü, 2008). Her

şeyden önce, bugün olduğu gibi, gelecekte de Çin ekonomisinin sağlıklı büyüebilmesinde akılcı denizcilik politikaları ve buna uygun deniz ekonomisi önemli bir rol üstlenecektir. Asya-Pasifik bölgesi deniz üzerine rekabetin en yoğun yaşanacağı bölge olacağından Çin denizciliğinin büyümeye devam edeceği ve Çin'in bir küresel güç olarak dünya sahnesindeki yerini alması yolundaki çabalarına önemli katkı sağlayacağı, ayrıca, Çin'in denizcilik ekonomisi açısından, gemi inşa sanayi başta olmak üzere, deniz ticaret filusunun genişlemesi ve limanlar konusunda yatırımlara devam edeceği ve deniz ticaretini desteklemek için yeni projeler geliştireceği değerlendirilmektedir.

### **2.3.5. Rusya**

#### **2.3.5.1. Rus Denizcilik Tarihine Genel Bir Bakış :**

##### *a. Genel*

Denizcilik gücü stratejileri açısından Rusya'nın da önemli açılımları olmuştur. Tarihi perspektif içinde farklılık arz eden denizcilik politikalarının süreklilik arz edememesi ve tutarlı olmaması Türk Denizcilik tarihindeki eksikliklere benzer bir görünüm çizmektedir. Kuruluşundan itibaren bir kara devleti hüviyetini taşıyan Rusya, ülke güvenliğinin ihtiyaçları paralelinde deniz kuvvetine ihtiyaç duymuştur. Buradaki asıl hedef kendisine denizden gelecek saldırılara karşı koymak olmuştur.

Çok kısıtlı bir donanmaya sahip olan Rusya, Birinci ve İkinci Dünya Savaşında bu donanmayı sadece geniş ülke sınırlarını denizden koruyabilmek maksadıyla kullanmıştır. 1771'de Çeşme'de, 1827'de İngiliz ve Fransız Donanmaları ile birlikte Navarin'de Osmanlı Donanmasını yakan, 1905'te Akdeniz, Kızıldeniz, Hint Okyanusu ve Pasifik'i kat ederek Coşima'da Japon deniz gücü ile çarpışan Rus deniz gücü fonksiyonel bir deniz gücüdür. 1917'de Komünist rejime geçen Rusya, uzun zaman alan "Denizci Devlet (Maritime State)" olma geleneğini sürdürememiş, Kızıl Donanma Sovyet Sistemi içinde geri plana düşmüştür. 20'nci yüzyıl boyunca Rusya'nın Batı ile olan ilişkilerinin odak noktasını deniz gücü dengeleri oluşturmuştur. 1960'lı yıllardan itibaren Sovyet Deniz Gücü, komünist ideolojinin dünya üzerinde bir yayılma vasıtası olarak kullanılmaya başlanmış ve Rusya yeniden denizci bir devlet haline gelmiştir.

*Batı, denizlerde de güçlü bir Rusya'yı, her zaman dünya kaynaklarının paylaşımı ve kontrolünde en büyük siyasi ve askeri rakip güç olarak algılamış ve onun denizlerdeki gücünü azaltmayı kendisine birinci hedef olarak seçmiştir. Rusya'nın denizcilik stratejisi İngiltere'nin stratejilerinden farklı bir şekilde gelişmiştir. Rusya da, Osmanlı gibi denizcilik geleneğini deniz kuvvetleri üzerine kurmuş, bunu ekonomik ve ticari zemine oturtma ihtiyacı hissetmemiştir. Aynı Osmanlı Devletinde olduğu gibi deniz kuvvetinin çok güçlü olduğu dönemler yanında zayıf olduğu dönemler de yaşanmış, güçlülük yaygın bir hale getirilememiştir. Rusya'nın denizcilik stratejisindeki en büyük avantajı çok geniş topraklarında hammadde ihtiyacı hissetmemesi olmuştur (Koç, 2007).*

*b. Rus deniz gücünün oluşumu*

Rusya'nın denizcilik tarihi ve geleneği Çar Petro ile başlamıştır. Kuvvetli bir komutan olan Çar Petro, teorilerini tatbik hususunda çok aceleci davranmıştır. Büyük Petro "Kara ordusu bir koldur, fakat bir ordu ve bir donanmaya sahip olan hükümet iki kollu bir vücuttur" demiştir. Petro, İmparatorluğa bir bahriye kazandırmak için büyük çabalar sarf etmiştir.

Büyük Petro'nun birinci hedefi, "Baltık'a bir pencere açma"sını engelleyebilecek olan İsveç'i kuşatmaktı. Bir başka hedefi de, Karadeniz'e açılarak Akdeniz'e inmekti. Bunun için sabırlı olması gerekiyordu, zira Rus politikası, Osmanlı Devletine ve İngiliz ticari çıkarları ile Fransızlar ve Türkler arasında kurulmuş olan ittifaka dayanıyordu (Jourdin, 1993).

Rusya; 18'inci yüzyıl süresince Baltık Filosunu, Danimarka ve İsveç'e karşı hazırladı. Ancak, bu filo hiç bir zaman Baltık geçidini zorlayabilecek bir güce erişemedi. Bunun yanında, kışın Baltık Denizinin bir kısmının donması ve limanların kapanması nedeniyle, Rusya için hayati önem taşıyan bu kuvvet hiç bir zaman deniz sorunlarını çözemedi. Büyük Petro'nun kurmuş olduğu İmparatorluk Donanması hiçbir zaman caydırıcı bir askeri güç haline gelemedi. Bunun sebebi kısmen coğrafya ve iklim bakımından güçlükler bulunması ve kısmen de İmparatorluk rejiminin değişmeyen verimsiz karakteri idi. İlk zamanlarda subayların çoğu İngiliz'di (Tunstall, 1947).

Petro 1721'de İsveç'i yenerek 150 yıllık mücadele sonunda Baltık Denzine ulaşmıştı. Baltık'ta 48 savaş gemisi ve 787 küçük gemiden oluşan bir donanma ile denizlerde iddialı hale geldi. Petro'nun hayallerinde ilk önce ele alınacak işler arasında Baltık Denizi, Karadeniz'in yerini aldı. Çünkü onun nazarında Baltık, Moskof Çarlığının Batı ile yakın ve

engelsiz irtibatını sağlama özelliği ile Rusya'nın İmparatorluğa dönüşmesinin gerekli vasıtasıydı. Nitekim 1725 yılına gelindiğinde güç dengesi Rusya'nın lehine döndü (Sumner, 1993).

Beyaz Deniz ile Baltık Denizi'ni, Volga ile Don nehirlerini ve Hazar ile Aral Denizlerini kanallarla bağlayarak ticari ve askeri bir sistem vücuda getirmeyi ilk defa Petro düşünmüştü. Büyük Petro, Pasifik Okyanusunu da göz önünde tutmuştu. 1720'de Pekin'e bir büyükelçi gönderdikten sonra Japonya ile derhal diplomatik temaslara geçmişti. Kamçatka Yarımadası, Petro'nun Kazakları tarafından 1697'de işgal edilmişti. Asya ile Amerika Kıtalarının karadan birleşip birleşmediklerini keşfetmek üzere Kaptan Vitüs Bering'in idaresinde bir sefer tertip ederek göndermiş ve 1732'de denizci Fedorov, Alaska'ya ayak basmıştı. Büyük Petro, Hindistan'a da bir deniz yolu açmaya teşebbüs etmişti.

Rusya, kendisine lazım olan kereste, bakır ve diğer deniz malzemesine sahipti. Bu büyük ülke, öz yeterlik yapısından uzak olarak, her zaman hububat, kereste ve kürk ihraç etmeye ve fabrika eşyası ithal etmeye muhtaçtı. Karadeniz'de ise 18'inci yüzyıl başlarına kadar Osmanlı Devleti için rakip bir deniz gücü mevcut değildi. Çar I. Petro tarafından 1700'lü yıllardan itibaren Azak Denizi bölgesinde oluşturulmaya çalışılan donanma ise, hiç bir zaman Osmanlı Deniz Gücü ile baş edebilecek bir düzeye erişemedi. Burada dikkati çeken husus, bu donanmanın hazırlanmasındaki yabancı desteğidir. Petro'nun 1767'de batıya yaptığı "Büyük Seyahat"ın bir önemli hedefi de, Azak Filosu için gemi yapımcıları ve denizciler kiralamaktı. Bunda başarılı oldu. Hollandalı, İtalyan ve İngiliz ustaların nezaretinde ve birçok yabancının işe alınmasıyla çok büyük bir inşa programı hazırlandı. *Petro'nun donanmaya yaptığı bu yatırımlar, onun, Rusya'nın geleceğinin denizlere bağlı olduğu gerçeğini ne kadar önceden gördüğünün bir göstergesidir.*

1699 yılı sonunda en büyüğü 62 topluk on dört harp gemisinden oluşan bir filo denize indirilmişti. Denizin ve denizciliğin önemini anlayan Büyük Petro'nun en büyük hatası denizcilik gücünü sadece Deniz Kuvvetine dayandırması olmuştur. 1700 yılında Ruslar, Azak kalesini almalarına rağmen Karadeniz'de faaliyette bulunmamakla Karadeniz'in bir Türk iç denizi olduğunu kabul etmiş oluyordlardı. Rusların Karadeniz'de başarısızlığa uğramalarında, 16'ncı yüzyıldan beri Türk karasularında ve bilhassa Türk gemilerinin himayesinde ticaret yapan İngiltere ve Felemenklerin rolü inkâr edilemez.

c. *Çar I. Petro'nun vasiyeti*

Deli Petro diye de anılan ancak Rusya tarihinde çok büyük önemi olan ve Rusya'nın Rusya olmasını sağlayan Büyük Petro'nun vasiyetnamesinde Denizci Strateji ile ilgili yer alan hususlar şunlardır (Tarakçı, 2005):

“Devraldığımız Rusya bir dereceye benziyordu; biz onu şimdi ırmak halinde bırakıyoruz, bizim haleflerimize ise onu deniz haline getirmek kalıyor. Öyle ki, fakirleşmiş Avrupa'yı yeniden verimli hale getirsin, onun dalgaları zayıf eller tarafından kendisine karşı kurulmuş olan bütün setleri aşsın. İşte onun içindir ki, biz kendi haleflerimize aşağıdaki talimatı bırakarak, onların dikkatlerini üzerine çekiyor ve onu her zaman gerçekleştirmeye davet ediyoruz. Şöyle ki;

\* Ticareti geliştirmek için İngiltere'nin ittifakını aramalı, bu devlete, bahriyesinden dolayı ihtiyacımız vardır; aynı zamanda o, donanmamızı geliştirmek bakımından da, yardımcımız olabilir. Kereste ve başka Rus mallarını ona vererek altınını almalı ve onun tacir ve denizcileri ile bizimkiler arasında daimi teması sağlamalıdır.

\* Rusya'nın sahası, kuzeyde aralıksız olarak, Baltık Denizi kıyıları boyunca ve güneyde Karadeniz kıyıları boyunca genişletilmelidir.

\* Mümkün olduğu kadar, İstanbul'a ve Hindistan'a yaklaşmalı. *Her kim İstanbul'u ve Hindistan'ı ele geçirirse, dünyanın hâkimi olur. Bunun için Rusya sürekli olarak Türkiye ile sonra da İran ile harp etmelidir.*

\* Karadeniz sahillerinde askeri limanlar kurmalı; bu denizle beraber Baltık Denizi'ne sahip olmalıdır. İran Körfezi'ne ulaşabilmek için İran'ın çökmesi hızlandırılmalıdır.

\* İsveç parçalandıktan, İran yenildikten, Lehistan (Polonya) boyunduruk altına alındıktan, Türkiye istila edildikten, ordularımız birbirine kavuştuktan, Karadeniz'le Baltık, Donanmamız tarafından muhafaza altına alındıktan sonra, dünya hâkimiyeti yolu açılacaktır.”

Fakat Petro'dan sonra gelen Çarlar, deniz kuvvetini veya onun ticari ve askeri faydalarını idrak edemediklerinden, Rusya'nın denizcilik emellerinin duraklamasına sebep olmuşlardı. Hâlbuki Rusya, ancak bu emellerin destek ve yardımı ile teknolojik yönden

geriliğini telafi edebilecek ve İngiltere'nin büyüyen deniz gücüne karşı bir denge oluşturacaktı.

1769 yılında Karadeniz Ruslara kapalı olduğundan, burada deniz güçleri yoktu. Ancak Don ve Dinyeper'de bazı hafif gemilerin inşasına başlamışlardı. Fakat asıl Baltık Denizi'nde, Çariçe II. Katerina tarafından İngilizlerin yardımı ile güçlü bir donanma oluşturulmuştu. Modern Rus Donanmasını İngilizler ve ordusunu da Almanlar kurmuştu. Bu dönemde bile Rus ordusunda pek çok Alman vardı ve Rus donanmasını da gerçekte İngilizler idare ediyorlardı. Rus deniz gücünün yükselişi temelde Osmanlı odaklı olarak gelişmiştir (Saray, 1998).

Çarın donanması 1770 yılında, binlerce deniz mili kat ederek Çeşme'de Osmanlı Donanmasına büyük bir darbe vurdu. Rusya 21 Temmuz 1774 yılında imzalanan Küçük Kaynarca Anlaşması ile ilk defa Karadeniz ve Akdeniz'de seyir serbestliğine resmen sahip oluyordu. Ruslar, Karadeniz'de seyrüsefer serbestisini ilk talep edenler değildiler. Aynı şeyi İngilizler, Hollandalılar ve Venedikliler de istemişlerdi. Fakat Rusya'nın bir Karadeniz ülkesi olarak talebi farklılık arz etmekteydi (Sumner, 1993).

#### ç. *Rusların Karadeniz'e çıkması*

Rusların Çeşme'de Osmanlı Donanmasını yok etmeleri tarihi açıdan kendileri için bir dönüm noktası olmuştur. 1783'te Türklerle yaptığı savaşta, Kırım'ın zaptı ile başlayan Rus zaferleri serisi, Dinyester Nehri ağzına yakın bir yerde olan Azak kalesinin Rusların eline geçmesine sebep olmuştu. Eğer Rus Deniz Kuvvetleri, Marmara Denizi'ne Sivastopol'dan daha yakın bir üs elde ederse, Türkiye'nin fethi kolaylaşır. Çünkü denizden yapılacak istila, Moldovya gibi geçilmesi güç memleketler üzerinden yapılacak olana göre daha kolaydı.

Zamanın yazarlarından biri şöyle yazıyordu (Akad, 1995): “Deniz, Türkiye'nin zayıf tarafı idi. Denizdeki kati bir harekât, Türk İmparatorluğunun emniyetine, karadaki yarım düzine muharebeye nazaran daha fazla tesir edebilir. Ruslar 1784'de Sivastopol'da tersane kurmuşlar, savaş ve ticaret gemileri yapımına hız vererek Tuna'dan gelen ticaret yolu üzerinde de denetim imkânı elde etmişlerdi. Böylece Balkanlar'daki stratejik konumları güçlendi. Uygun diplomatik koşulları oluşturdukları an bölgeye müdahale edebilecek bir pozisyon elde ettiler. *Ruslar bir kara devletine sahip olmalarına rağmen deniz devleti olmak*



*için çarpınırlarken, zaten bir deniz devleti olan Osmanlılar bir anlamda denize sırtlarını dönerek imparatorluklarını yitirdiler.*

Osmanlı Devletinin gerileme döneminde, Rusya'nın, Osmanlı Devletine karşı uyguladığı politikalar, hem Çar Petro'nun vasiyetine, hem de günün koşullarına çok uygundu. Bunlar özetle (Tarakçı, 2005);

\* Osmanlı Devleti ile harp yaparak, kendilerini İstanbul'dan ve Akdeniz'den ayıran engelleri ortadan kaldırmak,

\* Osmanlı İmparatorluğunda menfaatleri olan devletlerden Avusturya, Fransa ve İngiltere ile fırsat buldukça işbirliği yaparak Osmanlı topraklarını paylaşmak,

\* Mümkünse diğer devletlerden önce, Osmanlı Devletinin koruyuculuğunu üstlenmek idi.

*Rusya, Osmanlı Devleti gibi Karadeniz'in sadece kıyıdaş devletlerce kullanılması stratejisinin önemini anlamış, bu tutumunu, bugünkü Boğazlar rejimini düzenleyen Montrö Sözleşmesine kadar sürdürmüştür.*

13 Temmuz 1841'de Londra'da toplanan ilgili devletler, Boğazların statükosunu kararlaştırdılar. Buna göre, Osmanlı Devleti, Boğazlar üzerindeki egemenliğini serbestçe kullanabilme hakkını tekrar elde ediyordu. Bu anlaşma ile Rusya Boğazların kapalılığı prensibini devam ettirerek, Karadeniz'de kendi güvenliğini garantiye alıyordu. İngiltere Dışişleri Bakanı Lord J. Russel: "Eğer Rusya'yı Tuna üzerinde durduramazsak günün birinde İndus kıyılarında durdurmak zorunda kalacağız." O devrin meşhur diplomatlarından White ise: "Eğer İstanbul ve Boğazlar başka bir devletin eline geçerse, Britanya'nın menfaatleri bundan zarar görecektir. Bu takdirde yalnız bizim ticaretimiz sekteye uğramış ve yakın doğuda bizim siyasi nüfuzumuz gömülmüş olmakla kalmayacak, üstelik donanma için yapmış olduğumuz masraflar da önemli ölçüde artacaktır" demiştir (Tarakçı, 2005). Burada ilginç olan husus Britanya'nın tek kaygısının deniz ticaretine yönelik olmasına rağmen bu tip kaygıların Rusya tarafından hemen hemen hiç hissedilmemiş olmasıdır.

*Rusya için önemli olan güvenliğe yönelik tehditler olmuş, denizin ekonomik yanları her zaman geride kalmıştır. Bu durum da Rusya'nın uzun süreli denizcilik geleneği oluşturmasına sürekli engel olacaktır.*

*Rusya'nın Karadeniz politikaları ve Akdeniz'e açılma çabaları, İngiltere ve Fransa'ya birlikte hareket etmeye yönelen ana etkenlerdendir. Osmanlı yanında savaşa giren İngiltere ve Fransa, Kırım'ı hedef alan bir strateji tespit etmişlerdir. Son derece isabetli olan bu stratejiye göre, Akdeniz'e çıkış için bir üs vazifesi gören Kırım ele geçirilirse, Rusya barışa zorlanabilirdi. 1855'te Kırım Harbi'ni kazanan Batılı devletler Rusya'yı barış masasına oturtular. Kırım Harbi'nin neticesi, Batılı tarihçiler tarafından "bürokratik ve otokratik Rusya hükümetinin yayılma siyasetinin, Avrupa teknolojisi karşısında yenilgisi" olarak açıklanmıştır.*

1856 yılında, savaş sonunda yapılan anlaşma ile 1841'de Londra Boğazlar Antlaşması teyit edilirken, Karadeniz tarafsız hale getiriliyor ve askerden arındırılıyordu. Karadeniz'de hiç bir devletin donanması bulunmayacağı gibi, mevcut tersaneler de yıkılacaktı. Karadeniz'in uluslararası yasalar gereğince 1856'dan 1871'e kadar 15 yıl askerden arındırıldığı dönemde, Rusya burada savaş filosundan yoksun kalmıştı. Osmanlı ise tam aksine, açık denize çıkmaya elverişli 13 tekne ve dokuz kıyı ya da nehir savaş gemisinden oluşan bir zırhlı filoya sahipti (Tarakçı, 2005). Bu durum, 1871 Paris Anlaşmasına kadar devam etmiş, bu anlaşma ile Karadeniz'de donanma ve tersane bulundurma yasağı sona ermiş ve Karadeniz bütün ticaret gemilerinin serbestçe dolaşımına açılmıştır.

#### *d. Rusya'nın Boğazlar Stratejisi*

Rusya'nın temel hedefi Karadeniz'de etkin bir güç olabilmektir. Karadeniz'de hâkimiyet peşindeki Rusya'nın buraya hâkim olabilmesi için İstanbul'u ele geçirmesi gerekmektedir. Ancak özellikle İngiltere ve Fransa'nın Osmanlı politikaları Rusya'yı her zaman tedirgin etmiştir. Rusya'nın İstanbul'u ele geçirerek Akdeniz'e açılma imkânını ele geçirmesi bu iki devleti zorunlu olarak Rusya aleyhinde birlikte olmaya zorlamıştır.

Rus Devlet politikasının genel gidişatını Rus bürokrasinin fikirleri, düşünceleri ve raporları içinde de bulabilmek mümkündür. Rusya'nın İstanbul Büyükelçisi Nelidof, Çar III. Aleksandr'a 1882'de gönderdiği bir raporda, Rusların Boğazlara hâkim olma ihtiyaçlarını belirtmiş ve bunun için takip edilecek yol üzerinde bir öngöründe bulunmuştur. Bu öngörüye göre: dâhili karışıklıklardan istifade edilerek İstanbul'a denizden yapılacak bir baskınla veya Osmanlı Devletinin sıkışık bir anında isteyebileceği Rus yardımı ve ittifakı bahanesiyle Boğazların ele geçirilmesi gereklidir (Tarakçı, 2005). Osmanlı tarihinin genel gidişatı

incelendiğinde Rusya ile olan ilişkilerin de genelde bu temelde şekillendiğini görmek mümkündür. Rusya, dış politikasının ana eksenini, Türk Boğazlarının ele geçirilmesi üzerine inşa etmiştir. Ancak tüm gayretlerine rağmen İstanbul’u ve Boğazları ele geçiremeyen Rusya’da Türk düşmanlığı gittikçe artmış, bunun acısı doğudaki vatandaşlarımızdan çıkarılmıştır. Türk düşmanlığı, Rusya’yı yönetenlerin milli politikası haline gelmiştir. Nihai amacı sıcak denizlere inmek olan Ruslar tarihleri boyunca, Akdeniz’in üç tapasından biri olan Türk Boğazları ile ilgilenmiştir. 1900 yılında Rusya Savaş Bakanı olan General A. N. Kropotkin “Boğazların alınması Rusya’nın 20’inci yüzyıldaki en büyük hedefidir” diyerek bunu açıkça ortaya koymuştur.

*Rusya’nın, coğrafi olarak sürekli bir deniz kuvvetine sahip olma ihtiyacı vardır. Kuzeydeki, batıdaki ve doğudaki limanlarının yılın çoğunluğunda buz tutması ve trafiğe kapanması nedeniyle deniz konusunda dikkatini Türk Boğazlarına çevirmiştir. Fakat Rusya için Karadeniz’in asıl önemi ticaretten daha farklıdır. Birbirinden uzakta üç ayrı donanma yapmak mecburiyeti, Rusya’yı daima düşündürmüştür. Bundan dolayı Ruslar, Türk Boğazlarını ele geçirdikleri takdirde, tek donanma ve tek ticaret filosu ile bütün çıkarlarını sağlayabileceklerini düşünmüşlerdir. Onların, Baltık ve Pasifik’te ayrı donanma yapmaları da Boğazları düşürmek zorluğundan ileri gelmektedir.*

Bolşevik devrimi ile topyekûn bir değişim geçiren Rusya’da değişmeyen hususların başında Boğazlara yönelik stratejiler gelmiştir. Soğuk Savaş döneminde Rusya, 90 yıl önceki bu stratejiye sadık kalarak en büyük amfibi gücü Karadeniz’de oluşturmuş, böylece Boğazlar ve Türkiye üzerindeki tehdit ve baskısını SSCB’nin dağılmasına kadar, 40 yıl boyunca sürdürmüştür. Türk Boğazları, Birinci Dünya Savaşı’nda büyük rol oynamıştır (Tarakçı, 2005).

*Tarihi akışından görüldüğü gibi Rusya da deniz siyasetine büyük önem vermiştir. Ancak, Rusların denizcilik politikası daha çok deniz kuvveti üzerinde yoğunlaşmıştır. Özellikle sıcak denizlere inme hayalleri Rusların taze bir deniz kuvveti ihtiyaçlarını sürekli körüklemiştir. Ayrıca, Türk Boğazlarının stratejik konumu da Rusya’yı hem askeri hem de ticari açıdan etkilemiş ve politikaların belirlenmesinde rol oynamıştır. Çar I. Petro’nun denizcilik konusundaki vasiyetinde deniz ticareti konusunda değindiği hususlara rağmen denizcilik politikalarını deniz kuvveti üzerinde şekillendiren Rusya, sahip olduğu sınırsız*

kaynaklar nedeniyle deniz ticaretinin getirilerine fazla ihtiyaç duymaması nedeniyle genelde de bu eğilimini fazla değiştirmemiştir.

### **2.3.5.2. Rusya Federasyonu'nda denizcilik hamleleri**

Rusya Federasyonu, doğu Avrupa ile kuzey Asya'ya yayılmış ve 17.075.400 km<sup>2</sup>'lik yüz ölçümü ile dünyanın en geniş ülkesidir. Nüfus olarak ise sıralamada sekizincidir. Rusya'nın okyanus ve denizlere ilgisi tarihsel bir biçimde politik, askeri, ekonomik ve bilimsel alanların tümünü kapsadığı gibi içdenizlere, karasularına, münhasır ekonomik bölgesine ve hatta yargı hakkının bulunduğu kıyı sularının da dışına uzanmaktadır (Koruyedov, 2006).

Rus liderler günümüze kadar, deniz kuvvetlerinin gelişimine, bu gücün ülkenin denizlerdeki çıkarlarının elde edilmesinde anahtar görevi gördüğünü düşündükleri için öncelik vermişlerdir. Deniz kuvvetleri, gemi inşası, ticari deniz taşımacılığı, seyir sistemleri ve feribot filosundaki gelişmelerde olduğu gibi dünya okyanuslarındaki gelişmeler de liderlerin fikirlerine katkı sağlamaktadır. O nedenle Rusya'nın denizcilik ve deniz kuvvetleri aktiviteleri direkt olarak olmasa da genellikle denizcilik makamları daha sonra da deniz kuvvetlerinin denetimi ve gözetimi altındadır. Bununla beraber deniz taşıma filosu, birleşik gemi şirketleri, limanların taşımacılık kapasitelerindeki gelişmeler ve kıyılardaki altyapı gelişmeleri denizcilik sektörünün merkezi bir sistemle yönetilmesi ihtiyacını doğurmaktadır.

1856'da Deniz Kuvvetleri himayesinde "Deniz Ticareti Geliştirme Komitesi" kurulmuştu. 20'nci yüzyılın ilk dönemlerinde Ticari Denizcilik Komisyonu Amiral Alexander Mikhaylikoviç tarafından yönetiliyordu. Bu tarihten sonra da denizcilik sektörünün yönetimi ile ilgili gelişmeler olmuştur. 1902'de "Ticari Taşımacılık ve Limanlar Genel Yönetimi" ticari filonun sorumluluğunu üstlenmiş en üst organdı. 1905'te Ticaret ve Tarım Bakanlığı genel yönetimde pay sahibi oldu. Ticaret ve Tarım Bakanı tarafından idare edilen Ticari Denizcilik Komitesi danışma makamı oldu. Bu komitenin üyeleri finans, savunma, Deniz Kuvvetleri, Adalet ve Demiryolları Bakanları ve ticaretle uğraşanlardan oluşuyordu. Bu yapı 1917'ye kadar sürdü.

*Sovyet çağı boyunca denizcilik aktivitelerinin gelişimi, özel bir denizcilik doktrinine ihtiyaç duymayan, ulusal ekonomik plan, savunma programları ve genel ekonomik*

*gelişmelerin bir parçası olarak kalmıştı. Bütün bunlara rağmen uzun bir dönem boyunca Sovyetler Birliği kendini dünyanın önde giden denizci ülkesi olarak ileri sürmüştü.*

Fakat deniz ile ilgili jeolojik, biyolojik, fiziksel ve kimyasal herhangi bir çalışma yapılmıyordu. İkinci olarak denizler ve okyanuslar ile bunlarla ilgili araştırmalar uluslararası kurallar gereğince değil kendi yargı kuralları altında yapılmıyordu. Sonuç olarak ta birçok doğal araştırmanın gelişiminin teknik ve teknolojik anlamı ülke için çok önemli ve ekonomik gelişim için çok gerekliydi. Dolayısıyla bu tür, kendi kuralları gereğince yapılan denizcilik aktivitelerinin uluslararası arenada herhangi bir önemi olmadığından ülkenin uluslararası pozisyonunun belirlenmesinde önemli bir faktör olarak öne çıkamıyordu. *Dolayısıyla denizcilik alanındaki büyük çaplı gelişmelere rağmen Sovyetler Birliği birleşik, bilimsel temellere dayanan ulusal sistemler içerisinde yer alamadı.* Hatta günümüzde Rusya bile yeni sistemler yaratma da zorluklarla karşılaştı. Dünya denizlerinin ve kıyısız alanların olduğu bölgelerdeki anlaşmalarda Rusya'nın pozisyonu ve yerinin tespitindeki tutarlılık eksikliği, artarak büyük ekonomik kayıplara neden oldu.

### **2.3.5.3. Rusya Federasyonu'nun denizciliği geliştirme arayışları**

Bugün Rusya Federasyonu ilgi sahalarında deniz kapasitesini ve etkinliğini arttırmak için geniş bir uzun vadeli denizcilik yönetimi, organizasyonu ve deniz ile ilgili aktivitelerini geliştirici stratejilerini belirlemeye başlamıştır. Bu stratejilerini belirlerken ana maddelerin ileriye yönelik, geniş kapsamlı, birleşme temelli, uzun vadeli ve kendi menfaatlerini karşılayacak unsurlardan oluşmasına önem vermektedir. Rusya Federasyonu bir deniz gücü olarak daha önceleri kaybettiğini düşündüğü pozisyonunu tekrar geri kazanmak için denizcilik stratejilerinde farklı yaklaşımlara başlamış, 1997'de Birleşmiş Milletler Deniz Kuralları Belgesi'ni onaylamıştır. Bununla başlayan deniz etkinliğini arttırıcı faaliyetlerini 1998 yılında ulusal bir program oluşturup (*World Oceans*) yürürlüğe koyarak devam ettirmiştir (Koruyedov, 2006). 1999 yılında Rusya Federasyonu "Okyanuslara Barış Patentini"ne katılarak aslında kaybettiğini düşündüğü imajını geri kazandırıcı faaliyetler içerisine girmiştir. Rusya Federasyonu'nun bu tür faaliyetler içerisinde kendine yer bulması aslında eski Sovyet ülkesinin kendisine bırakmadığı bir emaneti geri alma çalışmaları olarak değerlendirilebilir. Yeni yükselen ekonomik güçlerin enerji açıkları Rusya'ya, Avrupa piyasası dışında Asya piyasasına ulaşarak enerji kaynaklarının ihracatını teminat altına

almasına imkân tanımaktadır (www.tusam.com.tr). Çünkü bölgede zaten Rus enerji potansiyelinin getirmiş olduğu ekonomik ve jeopolitik avantajlar mevcuttur. Avrupa ülkeleri üzerinde enerji kaynaklarının merkezi ve yönetimi açısından da bir üstünlüğe sahiptir. Bu üstünlüğünü Asya kıtasının her tarafına yayarak kendine yeniden büyük güç etiketi kazandırmaya çalışmaktadır.

Rusya Federasyonu'nun denizcilik ilgi ve alakasını arttırıcı bu faaliyetlerin ardından bazı dokümanlar ülke çapında yayınlanarak yürürlüğe konulmuştur. Bu belgeler Rusya Federasyonu'nun denizcilik aktivitelerini geliştirici emirler ve *Denizcilik Doktrini*'dir (Koruyedov, 2006). *Bu dokümanlara göre 2010'a kadar geçecek süreyi kapsayan ve Rusya Federasyonu başkanı tarafından onaylanıp geliştirilen "RF Denizcilik Doktrini" ülkenin dünya denizlerindeki, okyanuslarındaki ve bitişik bölgelerindeki beklentilerini, gerekli unsurlara yüklenmesi gereken görevleri, ekonomik olarak yapılması gerekenleri ve diğer aktiviteleri ortaya koymaktadır. Rusya Federasyonu başkanı tarafından derlenip geliştirilen Denizcilik Doktrininin uygulamalarını gerçekleştirmek ve planlamak için 2001 yılında Denizcilik Bakanlığı kurulmuştur (Koruyedov, 2006). Bu doktrin ve kurulan Bakanlık ile Rusya Federasyonu ilk defa ülke seviyesinde denizcilik faaliyetlerini içeren ve Rusya'nın dünya okyanusları ile ilgili iç ve dış sahalardaki beklentilerini ortaya koyan ulusal denizcilik politikasını oluşturmuştur.*

Rusya Federasyonu'nun denizcilik alanında yapmış olduğu bu çalışmaların ötesinde yürürlüğe koymuş olduğu "Denizcilik Doktrini"nin gelişmesi ve benimsenmesinde en önemli faktörler; Rusya Federasyonu'nun gelişimi için dünya okyanuslarının önemini, ülkenin vazgeçilemeyecek ulusal ilgi alanlarının belirlenmesi ve bu alanlara duyulan ihtiyacı belirlemekle birlikte halkta denizciliği ve denizci ülke olma kültürünü oluşturmaktır. Dolayısıyla doktrin, ülkenin denizlerde ve okyanuslardaki başarı eksikliğinin farkına varılması ve bu eksikliğin giderilmesi açısından gerekli hale gelmiştir.

#### **2.3.5.4. Rusya Federasyonu'nun denizcilik politikası (denizcilik doktrini)**

Rusya Federasyonu'nun denizcilik kapasitesinin yeniden düzenlenmesi; politik-ekonomik, diplomatik, enformasyonel ve askeri olmayan konulardaki görüş farklılığını gidermek açısından çok önemli bir rol oynamaktadır. Bu nedenle oluşturulan "Denizcilik Doktrini" ülkenin deniz alaka ve menfaatlerinin elde edilmesine yönelik yapılması gereken

faaliyetleri içermektedir. Rusya Federasyonu'nun denizlere ilgisini oluşturan başlıklar; İç deniz ve karasuları ile üzerindeki hava sahası, deniz dibi ve kaynaklarla ilgili araştırmalar, münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığındaki yargı hakları, deniz mineralleri ile ilgili araştırmalar, petrol araştırmaları, rüzgâr enerjisi, deniz araştırma projeleri, açık denizlerin serbestliği, seyir, denizcilik, hava uçuşları, deniz altı kablo döşenmesi, balıkçılık, arama kurtarma faaliyetleri, ülke için başarılı bir denizcilik ekonomisi oluşturmaktan meydana gelmektedir.

Ulusal denizcilik politikası bölgesel ve fonksiyonel alanlarda koordine edilen görevlerle sürdürülmektedir. Fonksiyonel alanlar, deniz taşımacılığı, seyir, deniz ve okyanus araştırmacılığı ve bu tür faaliyetlerin geliştirilmesi, deniz bilimi, deniz kuvvetleri ve denizcilik aktiviteleridir. Bölgesel alanları ise karasuları, diğer su alanları, Rusya Federasyonu için hayati bir öneme sahip fiziksel, ekonomik, politik, askeri ve jeografik sahalardır. Bu sahaları da ülke etrafındaki ve ilgi alanındaki Atlantik, Kuzey Buz Denizi, Pasifik Okyanusu, Hazar, Karadeniz, Hint Okyanusu gibi alanlar oluşturmaktadır (Koruyedov, 2006).

Rusya Federasyonu'nun ulusal denizcilik politikası ülkenin jeopolitik öneminden ve şu temel prensibe uygun olarak formüle edilmiştir; Rusya Federasyonu'nun imzalamış ve taraf olduğu uluslararası kural ve anlaşmalara uygun, denizcilik aktiviteleri ile bağlantılı, ulusal ilgi alanları ile orantılı seviyede, ülkenin deniz gücünün uzak denizlerdeki parçalarının faaliyetlerini de kapsayacak şekildedir.

*Rusya'nın denizcilik faaliyetlerine yön veren denizcilik doktrinine göre, ülke güçlerinin ve niteliklerinin toplamı ve bunların denizcilik politikasını yerine getirmede kullanılma olasılığı Rusya Federasyonu'nun denizcilik kapasitesini oluşturur. Bunu oluşturan elementler ise; Deniz Kuvvetleri, RF Kıyı Servisi (FPS) ve olduğu birimler, sivil denizcilik filosu, denizcilik ekonomisi ve deniz kuvvetleri aktivitelerini sağlayan altyapılardır. Denizcilik Doktrini aynı zamanda deniz taşımacılığı, deniz dibi araştırmacılığı, biyolojik, enerji araştırmaları, deniz bilimi gibi alanlarda ülkenin özel politikalarına yön vermede temel kaynak görevi görmektedir. Dokümandaki özel bölüm Deniz Kuvvetlerine ayrılmıştır. Çünkü Deniz Kuvvetleri ülkenin savunma ve güvenliği için dünya denizlerini kullanır. Askeri doktrin gibi denizcilik doktrini de Deniz Kuvvetlerinin aktiviteleri gibi, ülkenin denizlerde ve*

okyanuslarda ulusal çıkarlarına yönelik prensip, uygulama ve önceliklerini içermektedir (Koruyedov, 2006).

Rusya Federasyonu'nun varlığını ve ülkenin ilgi alanlarını, çıkarlarını ve güvenliğini sağlayan Deniz Kuvvetlerinin faaliyetleri hükümet için diğerlerinin üzerinde bir önceliğe sahiptir. Rusya Federasyonu'nun ve müttefiklerinin denizlerde ve okyanuslarda kendilerine karşı oluşması muhtemel olan tehditlere karşı etkin bir şekilde karşılık verme yeteneği Deniz Kuvvetleri için etkili bir kapasite gerektirmektedir. *Denizcilik Doktrinine göre Deniz Kuvvetleri, Rusya Federasyonu'nun denizcilik kapasitesinin en önemli elemanı, dış politikasının şekillenmesinde önemli bir unsur, ülkenin denizlerdeki çıkarlarının en önemli koruyucusudur.* Doktrin, Deniz Kuvvetlerini Rusya Federasyonu'na karşı olan askeri gücün ve tehdidin caydırıcısı, karasularında, münhasır ekonomik bölgesinde ve kıta sahanlığında sahip olduğu hak ve menfaatlerini güvenli bir şekilde kullanmasının teminatı olarak görmektedir.

Rusya Federasyonu'nun operatif ve stratejik olan Deniz Kuvvetleri unsurları ülkeyi çevreleyen birçok denizde bulunmaktadır. Ülke sınırlarının, iç suların, karasularının, münhasır ekonomik bölgesinin, kıta sahanlığının korunması ve savunması ile deniz dibi araştırmaları şunları içermektedir.

- \* Bireylere saygılı sınır koruma rejimi sağlamak,
- \* Karasuyu, iç sular, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge korunması,
- \* Federal Sınır Servisi ile icracı kuvvetler arasında sınırlarda, karasuyu, iç sular, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge korunmasında aralarında bağ oluşturulması,
- \* Uyuşturucu trafiği, kaçakçılık, yasa dışı göç konularında bilgi paylaşımı ve iki veya daha çok taraflı anlaşmalar yapmak,
- \* Sınırların gözetlenmesi.

Denizcilik Doktrini ülkenin ekonomik gelişim ve güvenliği konusunda ulusal denizcilik politikaları doğrultusunda izlenmesi gereken yolları ortaya koymaktadır.



### **2.3.5.5. Rusya'nın denizcilik eğitim sistemi**

Merkezi Japonya'nın Kobe şehrinde bulunan ve dünya çapında faaliyet gösteren birçok denizcilik fakültesinin de üyesi olduğu "International Association Of Maritime Universities (IAMU)"e üye olan Rusya Denizcilik fakülteleri;

- \* Admiral Makarov State Maritime Academy,
- \* Admiral Ushakov Maritime State Academy,
- \* Baltic Fishing Fleet State Academy,
- \* G.I. Nevelskoy Maritime State University'dir (<http://www.iamu-edu.org>).

Belirtilen denizcilik fakültelerine ait web adreslerinin hiçbirisi işler durumda değildir. Bu fakültelerin, yurt dışından öğrencileri kabul etmelerine rağmen, okulları yabancı öğrencilere tanıtmak için fazla çaba harcamadıkları değerlendirilmektedir.

### **2.3.5.6. Rus denizciliği hakkında genel değerlendirme**

1999'da dönemin Başkanı Putin, deniz kuvvetlerinin canlandırılacağı konusunda işaret verse de, 2000'de nükleer denizaltı Kursk'un batışı, Putin'in ilk başkanlık döneminin ve Rus Deniz Kuvvetleri'nin çöküşünün adeta bir simgesi haline gelmiştir. Ne var ki, Putin'in başkanlığı sırasında çöküş trendi gerçekten kırılmış veya en azından durdurulmuştur. Rusya'da iyileşen ekonomik duruma paralel olarak askeri harcamalar artış göstermiştir. 2004 yılına gelindiğinde Deniz Kuvvetleri'ne ayrılan kaynakların yüzde 40'ı yenilenme için kullanılıyordu. Rusya'nın tekrar bir güç haline gelmesini amaçlayan Putin, okyanuslarda milli çıkarlarını savunmak amacıyla yeniden Deniz Kuvvetleri'ne önem vermeye başladığını göstermektedir (Somuncuoğlu, 2007).

Bütün bunlar Rusya Federasyonu'nun tekrar büyük güç olma amacını gerçekleştirme yolunun denizcilik politikalarının başarısından geçtiğini göstermektedir. Bu aslında Rusya'nın bulunduğu coğrafyaya bakıldığında rahatlıkla görülmektedir. Etrafını saran su kütlelerinin Rus ülkesine sağladığı avantajlar ve bu su alanlarından beklenenlerin kazanılabilmesi için Rusya Federasyonu denizcilik sektörünün uluslararası arenadaki oluşumlarında pay sahibi olması gerekmekte ve faaliyetlerini uluslararası kurallar çerçevesinde belirlemek zorundadır.

Rusya Federasyonu'nun, Avrasya coğrafyasındaki stratejik konumu, köklü tarihi, zengin kültürü, sahip olduğu ekonomik, bilimsel, teknik ve askeri olanakları nedeniyle, dünya siyasetinde önemli rol oynamaya devam etmesi doğaldır. Rusya Deniz Kuvvetleri Komutanının da bir konuşmasında belirttiği gibi Rusya özellikle Deniz Kuvvetleri açısından eskisinden daha iyi olma yolunda hızla ilerlemektedir.

Rusya'da denizcilik alanında eğitim veren okullar incelendiğinde;

- a. Rusya'nın denizcilikte üniversite eğitiminin bilincinde olduğu ve imkânlarını etkin şekilde kullandığı,
- b. Denizcilik eğitiminde, diğer ülkeler ile bilgi mübadelesine önem verildiği,
- c. Yeni öğretim metotları ile gelişmiş simülasyon sistemlerinin yakından takip edildiği ve okullarda fiili olarak kullanıldığı,
- ç. Denizcilik alanında çok sayıda akademisyenin bulunduğu,
- d. Bunlara karşın internet veya diğer teşhir vasıtaları ile okulların reklamının etkin olarak yapılmadığı,
- e. Dünya çapında eğitilmiş denizci sayısının çok azaldığı günümüzde, denizcilik eğitimine önem vererek Rusya Federasyonunun gemi adamı ihtiyacını karşılamaya yönelik çalışmalar yapıldığı değerlendirilmektedir.

### **2.3.6. Yunanistan**

#### **2.3.6.1. Yunanistan'ın denizcilik politikaları ve uygulamakta olduğu denizcilik ekonomisi programları**

##### *a. Genel*

Geçmişinde deniz taşımacılığı en önemli başarı alanlarından biri olan Yunanistan, coğrafi konumu nedeniyle denizcilik alanında kilit bir rol üstlenmiş, 1774 Küçük Kaynarca anlaşması ile Osmanlı Bayrağı yerine Rus bayrağı ile ticaret yapma imkânı bulduğu günden bugüne Yunan denizciliği, modern ve güçlü bir gelenek haline gelmiştir. Bu anlaşma ile Karadeniz ve Akdeniz'de ticari bürolar açan Yunanistan için denizcilik sektörü, 19'uncu yüzyılın en önemli ekonomik gelir kaynağı olmuştur. Her iki dünya savaşı boyunca sekteye

uğrayan sektör devlet teşvikleriyle yeniden düzeltilmiştir. Aristotle Onassis gibi zengin armatörler tarafından da desteklenen sektör küresel alanda üçüncü büyük olmayı başarmıştır. Güney Kıbrıs Rum Kesimi'nin sağladığı vergi indirimleri nedeniyle bir miktar Yunan deniz ticari filosu GKRY üzerine kaydedilmiştir (Economic History of Greece, 2008) (<http://en.wikipedia.org>).

Dünya deniz ticaretinin % 16'sına sahip olan Yunanistan için deniz taşımacılığı en enerjik sektördür. Aynı zamanda Yunanistan dünya ticaretinin % 95'inin gerçekleştiği deniz ticaret filoları içerisinde lider konuma sahiptir (<http://www.ethniki.gr>).

*b. Yunanistan tarafından denizcilik alanında uygulanan politikalar*

Yunanistan açık bir politika ile dünya denizlerinde icra edilen bütün faaliyetlerde çevre ve insan güvenliğini destekleyecek uygulamalar yaptığını beyan etmekte, Birleşmiş Milletler (BM) Deniz Hukuku Sözleşmesi ve IMO sözleşmeleri ile AB deniz politikasını uluslararası ticaretin temeli olarak uygulamayı planlamaktadır. AB ortak denizcilik politikası aşağıda ana başlıklarla gösterilen müktesebat çerçevesinde belirlenmektedir:

*1. Hizmetlerin Serbest Dolaşımı, 2. Yerleşim Hakkı, 3. İşgücünün Serbest Dolaşımı, 4. Rekabet Kuralları, 5. Dış İlişkiler, 6. Deniz Emniyeti, 7. Çalışma Koşulları, 8. Deniz Yolu ile Demir-Çelik Taşınması.*

Atlantik ve Akdeniz'de ikişer adet olmak üzere dört ana taşımacılık bölgesi mevcuttur. Bu bölgeler birlik ekonomisine oksijen getiren ana ulaştırma bölgeleridir. Deniz taşımacılığının tüm ülkeler için istenen yer ve zamanda ulaşım sağlayacak şekilde düzenlenmesi birliğin hedefleri arasındadır. Ancak ulaşım yolları üzerinde kurulması gereken liman ve sahil kolaylıkları için kamu ve özel sektörün gerekli çabaları göstermesi gerekmektedir. Avrupa Ortak Deniz Alanı projesi kapsamında deniz taşımacılık alanlarının güvenliğinin sağlanması ve ihtiyaç duyulan liman kolaylıklarının tesis edilmesi faaliyetleri birlik ülkelerini hedeflenen ekonomik gelişmelere daha da yaklaştırmaktadır (Karamitsos, 2006). 2009 yılı için hedeflenen e-denizcilik sistemi Avrupa Ortak Deniz Alanı projesinin aktif hale getirilmesini sağlayacaktır. Yunanistan bir deniz devleti olarak deniz taşımacılığı, deniz alanlarında güvenlik, balıkçılık, turizm ve çevre konularında AB Lizbon ekonomi zirvesi paralelinde ve müktesebat çerçevesinde gelişmeler göstermektedir.

(1) Deniz taşımacılığı

Deniz taşımacılığı Yunanistan ekonomisinin anahtar alanlarından biridir. Dünya çapında bakıldığında genel ekonomik gidişin güven verici olduğu görülmektedir. Denizcilik piyasalarından çoğundaki, özellikle de dökme kuru yük ve konteynır taşımacılığı alanındaki karlılık düzeyleri, Çin'deki gelişmelerle sıkı sıkıya ilişkilidir (DTO 2005 Deniz Sektörü Raporu). Yunanistan deniz ticaret filosu Hindistan ve Çin'in uluslararası finansal aktörler olarak ortaya çıkmasından sonra yeni bir canlanma için tedbir alma yoluna gitmektedir. Hindistan ve Çin'in artan ithalat ve ihracat faaliyetleri deniz üzerinden yapılan taşımacılığı etkileyici bir şekilde artırmaktadır. Bu durum ise Yunanistan'da yeni ticaret filolarının kurulmasına neden olmaktadır ([http://en.wikipedia.org/wiki/Greek\\_shipping](http://en.wikipedia.org/wiki/Greek_shipping)).

Yunanistan'ın deniz ticaret filosu dünya liderliğini sürdürmektedir. Deniz ticaretinin Yunanistan'ın toplam istihdamının % 4'ü olan 160,000 kişiyi istihdam ettiği görülmektedir. Taşımacılık Kurumu verilerine göre Yunan armatörlerin sahip olduğu ticari filo, dünya ticari filo kapasitesinin % 18'ine tekabül eden 3079 gemi ile dünyanın en büyük filosudur.

Tablo 1. Türkiye'nin ve komşu ülkelerin deniz ticaret filoları (01.01.2006)  
(300 grt ve üzeri) (DTO 2005 Deniz Sektörü Raporu)

DÜNYA SIRA	ÜLKE	GEMİ SAYISI	1000 DWT	DÜNYA %	DEĞİŞİM %
3	YUNANİSTAN	1110	52474	5,6	-5,2
10	G.KIBRIS R.Y.	892	30134	3,2	-11,8
21	İRAN	196	8950	0,9	-0,5
24	<b>TÜRKİYE</b>	<b>840</b>	<b>7572</b>	<b>0,8</b>	<b>5,6</b>
30	RUSYA	1385	6602	0,7	-6,6
46	MISIR	110	1494	0,2	-3,4
52	BULGARİSTAN	77	1288	0,1	13,4
57	UKRAYNA	234	931	0,1	1,1
70	SURİYE	146	595	0,1	-8,3
84	ROMANYA	44	277	0,0	-32,0
95	IRAK	16	105	0,0	-25,2

Yunanistan deniz ticaret filosu için önemli bir sorun ise gemi yaşlarının büyük olmasıdır. Hukuki zorlamalar, ikinci el fiyatlarındaki yüksek maliyet gibi bir takım faktörler Yunanistan deniz ticaret filosunun modernizasyonunu hızlandırmıştır. 2000 yılında 20,3 yaş ortalamasına sahip petrol tankerlerinin yaş ortalaması 2006 yılında 15,3'e indiren Yunanistan'ın 1998 yılında dünya ortalaması ile 3,4 olan yaş farkı 2006 yılında 0,4'e düşmüştür.

Yunanistan'da deniz ticaret filoları çoğunlukla aile şirketi şeklinde kalmış, bu durum Yunanistan ekonomisi için zayıf halka yaratmıştır. Birincisi Yunan vatandaşı gemi adamlarının sayısı azalmış, Filipinler, Doğu Avrupa ve Hindistan'dan gelen gemicilerin ucuz istihdamı bu durumu desteklemiştir. 2004 yılında Emekli Gemi Adamları Derneği tarafından yapılan bir araştırmaya göre Yunan bayraklı gemilerde çalışan Yunan gemi adamları oranı 1986 yılında % 85 iken bu rakam 2004 yılında % 57'ye gerilemiştir.

1999 yılında ulusal gelire % 2,5 katkı sağlayan deniz taşımacılığı ücret oranlarının artması ve modernizasyona önem veren gemi sahipleri sayesinde 2005 yılında bu oranı % 4,6'ya çıkarmıştır. Ancak, burada önemli bir husus bulunmaktadır. Her ne kadar deniz ticaret filosu olarak dünyada lider olmasına rağmen Yunanistan limanları ithalat ve ihracat alanında uğrak limanları değildir. Limanların altyapı yetersizliği limanlarda yürütülen iş hacmini diğer Avrupa ülkelerine göre azaltmakta, gemi işletmecisi AB ülkeleri arasında % 29 ile en büyük paya sahip olan Yunanistan'ın AB denizcilik endüstrisine geri dönüşümü sadece % 3 olmaktadır (Coustas, 2007). Yunanistan, limanlarını modernize etme ve bu durum yeni iş alanları olarak ülke ekonomisine katkı sağlamasını beklemektedir. Yunanistan tersanelerinin birçoğu kapanmış, gemi inşa sanayi Türkiye gibi ülkelere kaymıştır (DTO 2005 Deniz Sektörü Raporu).

## (2) Kıyı güvenliği

Yunanistan için kıyı güvenliği konusu üzerinde tartışılan bir husustur. Denizde yapılan organize suç, silah ve insan kaçakçılığı ile terör ülke ekonomisine büyük zarar vermektedir. Yunanistan "Avrupa Sınır Kontrolü Ajansının (FRONTEX)" faaliyetlerine iştirak etmektedir. Yunanistan Sahil Güvenliği yasadışı göçle mücadele kapsamında diğer ülkelerle birlikte müşterek harekâta katılmıştır. Bu faaliyetler caydırıcılık sağlamıştır.

Avrupa Birliği Sahil Güvenlik Teşkilatı tesis çalışmaları devam etmektedir. Teşkilat için altyapı hizmeti sağlayacak VTMIS (Vessel Traffic Monitoring System) sistemi 2008 itibariyle tamamlanmıştır (Hellenic Republic-Ministry of Mercantile Marine, 2008) (<http://egov.yen.gr>). Yunanistan kıyı güvenliği konusunda uluslararası organizasyonlardan destek almaya gerek duymuştur. Yunanistan'da yapılan Olimpiyat oyunlarına ve Özürlüler Olimpiyatlarına NATO AWACS uçakları ve deniz devriyesi sağlamış ve Yunanistan'ın

kimyasal, biyolojik, radyolojik ve nükleer savunma yeteneklerine destek vermiştir (NATO Review, Autumn 2004, <http://www.nato.int>).

AB Denizcilik Politikasının BM Deniz Hukuku Sözleşmesi ile uyumlu olmasını dile getiren Yunanistan'ın denizcilik politikalarına ilişkin görüşlerini ifade eden Miltiadis Varvitsiotis, Avrupa Sahil Güvenlik Teşkilatı'nın kurulma sürecinin memnuniyet verici olduğunu belirttiği konuşmasında; *Avrupa Sahil Güvenlik Teşkilatı'na dâhil olmak sadece kıyı güvenliği, yasadışı göçün engellenmesi ve denizlerdeki hak ve menfaatlerimizin korunması anlamına gelmemekte, daha etkin sonuçlarla çevrenin korunması üzerinde etki yapmaktadır. Sahil Güvenlik teşkilatlarımızın deniz kazaları ve kıyı kontrolüne yönelik reaksiyonlarda standartlaşmayı sağlaması durumunda ortak çabalarımız daha etkili olacaktır* (Varvitsiotis, 2006) diyerek AB içerisinde bu konunun sonuçlandırılmasını beklediklerini ifade etmiştir.

### (3) *Denizciliğin ülke ekonomisine katkısı*

Denizcilik Endüstrisi ülke ekonomisi için hayati öneme sahiptir ve yaklaşık 20.000 Yunanlı denizci bu sektörde çalışmaktadır. Bu sayı Yunanistan iş gücünün % 3'ünü oluşturmaktadır. Aynı zamanda gemi sahipleri denizciliğin yanında bankacılık, gemi inşa ve gemi tamiri gibi işler de yapmaktadır. Bunlar da ilave edildiğinde denizcilikle ilgili faaliyetlerde çalışan insan sayısı ülke nüfusunun yaklaşık % 4,5'ini oluşturmaktadır ve bu oran dünyadaki en yüksek orandır.

### (4) *Deniz güvenliği – deniz çevresinin korunması*

Yunanistan, deniz emniyeti ve deniz çevresinin korunması ile ilgili olarak uluslararası seviyede IMO kapsamında alınması gereken bütün tedbirlerin, uygun ölçütlerin uygulanabilmesi ve adaptasyonu için zorunlu olduğuna inanmaktadır (<http://egov.yen.gr>). Ulusal seviyede Deniz Ticaret Bakanlığına bağlı dört Müdürlük bu konu ile ilgilenmektedir.

Denizde Güvenlik Seyir Müdürlüğü; milli kuralların uluslararası kurallarla uyumlu hale getirilmesi, İlgili kuralların taslağının hazırlanması, denizde arama ve kurtarma faaliyetlerinin icrası, Yunan limanlarındaki yabancı bayraklı gemilerin kontrolü ve Yunanistan FIR (Flight Information Region) hattı içerisindeki seyir güvenliği ile ilgili teknik altyapının geliştirilmesi gibi seyir güvenliği ile ilgili konularla ilgilenir.

ISM ve ISPS (İnternational Ship and Port Facility Security = Uluslararası Gemi Ve Liman Hizmetleri Güvenliği) Müdürlüğü, SOLAS 1974'ün eklerine göre “gemiler ve taşımacılık firmalarının denetimi ve sertifikalandırılması ile ilgili yetkilendirilen kuruluşların yetkilendirilmesi ve tarifi” gibi hususlarla ilgili ISPS anlaşmasına göre gemiler, taşımacılık firmaları ve limanların yeni emniyet standartlarına ve zorunluluklarına uyup uymadıklarını denetler.

Ticari Gemiler Denetim Müdürlüğü; bütün Yunan limanlarındaki tüm çalışanların kaliteli olduğunu ve uluslararası ve milli deniz emniyet kurallarının uygulandığını kontrol eder. Buna ilave olarak dünyadaki büyük limanlardaki Yunan bayraklı gemilerin denetimi ve sertifikalandırılması gibi konulardan sorumlu dünyaca ünlü sınıflandırma kuruluşları Yunanlı yöneticiler tarafından yetkilendirilirler.

Deniz Çevresi Korunması Müdürlüğü; deniz çevresinin korunması ve deniz kirliliğine sebep olan kazalara tepki gösteren ve cevap veren ana kuruluştur. Personelin eğitiminden, deniz çevresini koruyucu malzemelerin satın alınmasından, kullanımından ve işe alımlardan sorumludur. Aynı zamanda deniz çevresinin korunması ile ilgili milli kanunların güncellenmesinden, uluslararası gelişmelerin takibinden ve uluslar arası kuruluşlarla işbirliği yaparak deniz kirliliğine sebep olan kazaların önlenmesi ve sürecin yönetimi ile ilgili gayret ve faaliyetleri koordine eder.

##### (5) *Deniz Ticaretinin Yönetimi*

Yunanistan deniz ticareti ile ilgili tüm konulardan sorumlu özel bir Bakanlığı olan dünyadaki birkaç ülkeden biridir. Bünyesinde 27 müdürlük barındıran ve “Deniz Ticaret Bakanlığı” olarak isimlendirilen bu bakanlığın geniş sorumluluk alanları aşağıdadır.

\* Organizasyondan, çağa ayak uydurmadan, denizciliğin korunması ve geliştirilmesinden, milli ekonomi ile bağlantı kurulmasından, turizmin desteklenmesinden, deniz taşımacılığının düzenlenmesinden, denizde mal ve can güvenliğinin sağlanmasından, arama ve kurtarmadan, seyir emniyetinden, milli denizcilik politikalarının uygulanmasından sorumludur.

\* Denizcilik eğitimlerini denetler ve organize eder, deniz çalışanları ile ilgili düzenleme yapar ve sorunları çözer, organizasyonları ve sigorta kuruluşlarını denetler.

\* Ülke limanlarının işletimi, yönetimi ve kuruluşlarını, kılavuz hizmetlerinin yönetimi ve kuruluşlarını, limanlardaki uygulamaların işleyişini denetler.

\* Denizde ve limanlardaki gemicilik politikalarını milli ve uluslararası kurallar çerçevesinde denetler ve organize eder.

Bu kurallar gemi ve gemicilerin nerede ve ne zaman olursa olsun karşılaşacakları sorunların etkili ve uygun bir şekilde çözüleceğini garanti eder. Bunlara ilave olarak 168 adet bölgesel liman yönetimi Yunanistan topraklarında kurulmuş ve Yunan sahil güvenlik personeli tarafından donatılmıştır.

Dünyadaki büyük limanlarda (Londra, Rotterdam, Tokyo, New York Vancouver, Sydney, Singapur, Hamburg, v.b.) bulunan Yunanistan elçilik ve konsoloslukları ile işbirliği halindeki Yunan denizcilik sisteminin ana görevi dış ülkelerde bulunan Yunan gemileri ve denizcilerine rızaları ile deniz güvenliği ve deniz çevresinin korunması konularındaki denetim hususlarında yardım etmektir.

*(6) Yunanistan'ın IMO faaliyetlerine katkısı*

IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü)'nun hali hazırda deniz güvenliği ve deniz çevresinin korunması konularında çok önemli başarıları olan tek uluslararası kuruluş olması nedeniyle Yunanistan IMO'nun amaç ve gayretlerini tamamen desteklemektedir (The Greek Ministry of Mercantile Marine, 2007, (www.yen.gr)). Yunanistan, Uluslararası Denizcilik Örgütüne üye olan ilk ülkelerdendir. Halen IMO Başkanlığını emekli bir Yunanlı Amiral olan Eftimios MİTROPOULOS yürütmektedir.

*c. Yunanistan'ın denizcilik politikaları ve uygulamakta olduğu denizcilik ekonomisi programları hakkında genel değerlendirme*

Son yıllarda ekonomik alanda atılım gösteren Yunanistan reform politikaları ile her alanda olduğu gibi denizcilik alanında da gelişmeler göstermeye başlamıştır. Yunanistan özellikle deniz ticaret filosunu güçlendirmeye devam ederken coğrafi konumu ile Balkanlar ve Ortadoğu arasında bir transit ülke olmak niyetindedir. Yunanistan için en önemli sektör olan deniz taşımacılığı dışında istikrarlı bir faaliyet görülmemektedir. AB müktesebatı gereği uygulanması zorunlu düzenlemeler gerçekleştirilmekte, ancak, örneğin gemi inşa sanayinin,



tersanelerin kapanmasıyla yok olmaya yüz tuttuğu görülmektedir (DTO 2005 Deniz Sektörü Raporu).

### **2.3.6.2. Yunanistan denizcilik eğitim sistemi**

AB denizcilik endüstrisi sadece STCW’de belirtilen minimum eğitim gereksinimlerine sahip kaptanlar değil, aynı zamanda iyi eğitim görmüş, denizcilik tecrübesi olan, denizcilik dilini iyi bir şekilde bilen ve kullanan, yönetim ve yöneticilik kabiliyetleri olan kaptanlar istemektedir. Yunanistan hükümetinin geleceğe yönelik denizcilik eğitimi ile ilgili stratejileri; Yunanistan bayraklı gemilerin desteklenmesi, Yunan denizcilerin desteklenmesi, uluslararası kanunlarla uyumluluk, ciddi miktarda parasal destek vermek ve yüksek seviyeli eğitim imkânı sunmaktır (The Greek Ministry of Mercantile Marine, 2007, (www.yen.gr)).

Dünyanın 1 numaralı ticaret filosuna sahip olan Yunanistan için denizcilik eğitiminin çok büyük önemi bulunmakta olup, hali hazırdaki durum itibari ile yetiştirilen denizciler talebi karşılamamaktadır. Bu nedenle Yunanistan denizcilik eğitimi konusuna daha ciddi eğilmeye başlamıştır. Bu maksatla eğitim kurumlarının sayısını artırmaya ve insanların ilgisini çeken, denizciliği sevdiren reklam ve propagandalara yönelmektedir.

### **2.3.7. Almanya**

#### **2.3.7.1. Almanya’nın denizcilik politikaları ve denizcilik ekonomisi programları**

Devlet olma sürecini 19’uncu yüzyılın son çeyreğinde tamamlamış olan Almanya, diğer Avrupalı devletlere nazaran sömürge yarışında daha öne geçmek üzere denizciliğe ve donanmaya büyük önem vermiştir. Bu dönemde tahtta bulunan II. Wilhelm’in Almanya’nın dünyayı kavrayan bir dış politika izlemesi gerektiğine inanması sebebiyle güçlü bir donanmaya sahip olmak Almanya için kaçınılmaz bir sonuç olarak ortaya çıkmıştır.

20’nci yüzyılın başlarında üretimini iç pazarında tüketemeyen Almanya, dış pazarlarını ve dış ticaretini üretimiyle doğru orantılı olarak genişletmek istemiş ve deniz ticaretinde İngiltere ile rekabet etmek suretiyle 1’inci Dünya Savaşı’nın önünü açmıştır (Miller, 1991). Birinci Dünya Savaşı sırasında İngiliz donanması tarafından uygulanan abluka, Almanya’nın denizcilik politikasını tekrar gözden geçirmesi gerektiği ortaya çıkarmış ve 2’nci Dünya Savaşında Almanya tarafından denizaltılara dayalı bir politika tercih edilmiştir.

Dünya Savaşları hitamında imzalanan barış anlaşmaları neticesinde Almanya, sadece sivil denizcilik ile ilgilenebilir hale getirilmiştir. Hali hazırda, Alman deniz ticaret filosu yaklaşık üç bin gemi ile dünyada Yunanistan ve Japonya'nın ardından üçüncü sırada gelmektedir. Sadece konteynır gemileri söz konusu olduğunda ise Almanya dünya sıralamasında en önde gelen ülkedir (<http://www.german-foreign-policy.com>). Almanya'nın denizcilik politikaları ve ekonomik teşvikleri hiç şüphesiz Dünya Savaşları sonrasında yeniden yapılanmada önemli bir yer tutmuştur.

### **2.3.7.2. Alman denizcilik politikası**

Günümüzde, Alman denizciliği dendiğinde akla dünyada üst sıralarda yer alan ticaret filosu sebebiyle deniz taşımacılığı gelmektedir. Almanya Başbakanı Angela Merkel'in 5 Aralık 2006'da yapmış olduğu konuşmada belirttiği üzere, Almanya deniz taşımacılığını bir "*ulusal görev (Nationale Aufgabe)*" olarak görmekte ve bu doğrultuda sağlamış olduğu devlet sübvansiyonları ve vergi indirimleriyle gemi üretimi ve deniz taşımacılığını desteklemektedir (Die Welt, 05.12.2006). Anılan konuşmada Merkel aynı zamanda Alman tersanelerinin, toplam 11 milyar avroyu bulan gemi yapım sözleşmeleriyle 2009 yılına kadar tam kapasite ile çalışacaklarını bildirmiştir.

Gemi üretiminde dünyada söz sahibi olan Almanya'da, Çin Halk Cumhuriyeti tarafından icra edilen gemi üretim faaliyetleri endişeyle izlenmektedir. Bu alandaki üstünlüğünü kaptırmak istemeyen Alman hükümeti finansal desteğin yanı sıra limanların geliştirilmesi maksadıyla 5,1 milyar avroluk bütçe ayırmıştır.

Hali hazırda yüksek draftlı gemilerin kullanabilmeleri maksadıyla Hamburg, Bremerhaven ve Wilhelmshaven limanlarında derinleştirme çalışmaları devam etmektedir. Büyük gemilerin diğer Avrupa limanlarından ziyade Alman limanlarını kullanmaları neticesinde Almanya'nın deniz taşımacılığında alacağı pay da artmış olacaktır. Avrupa'nın ulaşım yönünden kalbi durumunda bulunan Almanya'da 1992 senesinde Ren, Maine ve Tuna nehirlerini bağlayan kanalın ulaşımına açılmasıyla Karadeniz ile Kuzey Buz Denizi birleştirilmiştir. Böylece Kuzey Buz Denizindeki bir limandan kalkan bir gemi, Ren-Maine-Tuna kanalıyla Karadeniz'e ulaşabilmektedir.

Limanlar ile bağlantılı olan diğere bir proje de Alman nehirlerinden Weser ve Elbe'nin derinleştirilmesidir. Limanların etkinlikle kullanılabilmesi için taşımacılıkta kullanılan bu nehirlerin de derinleştirilmesi gerekmektedir. Çevreci örgütlerin karşı çıkmalarına rağmen nehirlerin derinleştirilme çalışmaları devam etmektedir.

### **2.3.7.3. Alman denizcilik ekonomisi**

Alman denizcilik endüstrisi, ekonominin en önemli ve gelecek vaat eden kollarından biridir. Dış ticaretinin büyük bölümünü deniz yoluyla gerçekleştiren Alman ekonomisi için denizcilik, diğere ekonomi dalları ile de yakından ilişkilidir. Almanya'da yaklaşık 220.000 kişi denizcilik endüstrisinde çalışmaktadır. Sırasıyla deniz taşımacılığı, denizcilik üretim endüstrisi ve gemi yapımı denizciliğin alt sektörleri olarak yer almaktadır. Almanya'da denizcilik sadece kıyı bölgeleri ile sınırlı bulunmamakta, denizcilik üretim sektörü ile birlikte tüm eyaletlerde faaliyette bulunmaktadır.

Almanya, deniz ticareti alanında rekabet gücünü artırmak maksadıyla devlet bazında mali desteklere önem vermektedir. Alman gemi sahiplerinin teşviki amacıyla, 1999 yılı başından itibaren yeni vergi teşvikleri getirilmiştir. Bu amaçla 1998 yılında çıkarılan "Denizcilik Uyum Yasası" ile Alman armatörlerine bir seçme hakkı tanınmıştır. Bununla normal Kurumlar Vergisi yerine Tonaj Vergi Sistemi seçilebilecektir. Buna ilaveten, Alman bayraklı gemiler için bir özel gelir vergisi mahsup sistemi getirilmiştir. Bu sistemde de, Avrupa Komisyonu kararları ile diğere Avrupa ülkeleri mevzuatı örnek alınmıştır. Böylece, Alman bayraklı gemilerin işletme giderleri azalmakta, filonun rekabet gücü ve istihdam korunmuş olmaktadır.

*Tonaj Vergisi geminin tonajına bağlı bir götürü kazanç belirleme sistemidir. Zarara değil, kazanca bağlıdır. Zarar mahsubuna değil, uzun vadeli piyasa karına yönelik yatırımlara dayanmaktadır. Amaç, düşük işletme ve yatırım maliyetidir. Arzulanan yatırımın seçimini, teşvik dağıtan makam değil, piyasa belirlemektedir. Önemli olan; tek tek gemi yatırımlarının değil, şirket kazançlarının ve Alman denizcilik endüstrisinin uluslararası rekabette kazanacağı sermaye rantının vergilendirilmesidir. Böylece sadece gemiler değil, denizcilik şirketleri ön plana çıkarılmakta ve armatörlük firmalarının ve faaliyetlerinin kuruluş yeri olarak Almanya'yı seçmesi amaçlanmaktadır. Burada gemiler dolaylı olarak rol*

oynamaktadır. Normal Kurumlar Vergisi yerine Tonaj Vergisi sistemine geçilmesiyle, Alman denizciliğinin uluslararası rekabet gücünün artması hedeflenmiştir.

Deniz taşımacılığında ve özellikle konteynır taşımacılığında dünyada en üst sıralarda yer alan Almanya, deniz ticaretine ilişkin birçok ikili ve çok taraflı anlaşmaya imza atmıştır. Hali hazırda uluslararası deniz taşımacılığı alanında en önemli konular arasında deniz taşımacılığı güvenliği, çevre koruma ve terörün önlenmesi yer almaktadır. Çevre koruma faaliyetleri kapsamında IMO tarafından, Baltık denizinde yer alan özel yaşam türlerinin yoğun deniz taşımacılığından etkilenmemesi amacıyla Baltık Denizi, “Özel Hassas Deniz Alanı” (Particularly Sensitive Sea Area) olarak ilan edilmiştir.

Denizde çevre temizliğine ilişkin olarak müteakip hususlar özel önem arz etmektedir: Çevreye zararlı maddelerin denize boşaltılmasının yasaklanması, toksik kaplamaların yasaklanması, ağır akaryakıt tankerleri için çift gövde zorunluluğu, tankerler için güvenli trafik rotalarının belirlenmesi ve özellikle hassas ve korunması gereken bölgelerin tespiti.

Alman Ulaştırma Bakanlığı tarafından ayrıca deniz ticaretine ilişkin terörizm ve deniz haydutluğu ile mücadele etmek için Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve G-8 ülkeleri tarafından geliştirilen tedbirleri uygulamak amacıyla özel çalışma grubu oluşturulmuştur. Müteakip dönemde deniz trafiğinin düzenlenmesi ve limanların daha efektif bir şekilde çalıştırılması için “Deniz Trafik Programı-2025 (Seeverkehrsprognose 2025)” yürürlüğe sokulmuştur. Anılan program kapsamında; belirlenen limanlarda 2004 yılında 793 milyon ton olan yük hacmi 2025 yılında 1658 milyon tona çıkarılacaktır. Alman limanları özellikle daha fazla gelişme kaydedecek ve yük hacmi 2004-2025 yılları arasında 294 milyon tondan 759 milyon tona çıkarılacaktır. Aynı dönem içerisinde Alman limanlarında taşınan konteynır miktarı 10,8 milyondan 45,3 milyona çıkacak ve Doğu Alman limanları olan Lübeck, Rostock ve Sassnitz/Mukran’da Doğu Avrupa ülkelerine yakın olmaları sebebiyle faaliyet hacminde artış olacaktır.

Limanlardaki gelişmelere paralel olarak, limanları karaya bağlayan yollarda da aynı ölçüde iyileştirme sağlanacaktır. 2006-2010 yılları arasında karayolları için öngörülen altyapı harcamasının 5 milyar avroyu aşacak olması sebebiyle denizcilik sektörü haricindeki diğer endüstrilerde de gelişme yaşanacaktır. (<http://www.bmvbs.de/Verkehr/Wasser>).

Son yıllarda büyük bir ivme kazanan gemi yapım endüstrisi, Alman denizciliğinin diğer önde gelen sektörü konumundadır. Müteakip üç yıl içerisinde Alman tersanelerine yaklaşık 5300 gemi siparişi verilmiş olup bu siparişlerin toplam değeri 264 milyar dolar değerindedir. Bundan birkaç yıl öncesine kadar gemi yapım endüstrisinin sadece devlet desteği ile ayakta durduğu düşünüldüğünde, bu gelişmelerin büyük oranda Çin Halk Cumhuriyetinin ekonomik büyümesiyle ilgili olduğu söylenebilmektedir. Uzak Doğu ülkelerinde işçilik ve diğer bazı maliyetlerin Almanya'dakinden daha avantajlı olduğu bilinmektedir. Hâlihazırda inşa edilen konteynır gemilerinin büyüklüğü göz önüne alındığında, Alman tersanelerinin bu gemilerin üretimi için yeterli kapasiteye sahip olmadıkları görülmektedir. Bununla birlikte, Alman tersaneleri lüks yatlar ve seyahat gemileri gibi kalite düzeyi yüksek, karmaşık ve nispeten küçük boyutlu tekneler üzerine yoğunlaşmaktadır (Der Spiegel, 17.02.2007).

Yüksek teknoloji gerektirmesi sebebiyle, Batı Avrupa'da askeri gemilerin % 75'i Alman tersanelerinde inşa edilmektedir. Almanya'da en önde gelen askeri gemi yapım tersanelerinden HDW, Blohm-Voss ve Thyssen Nordsee-Werke, 2004 yılı itibariyle birleşerek rekabet güçlerini artırmışlardır.

#### **2.3.7.4. Almanya'da denizcilik eğitim sistemleri**

##### *a. Genel*

Denizcilik sektörü ülkelerin dünyaya açılımını ve entegrasyonunu sağlayan en önemli sektörlerden biridir. Bu açılım ve entegrasyon ne derecede güçlü olursa ülkelerin ekonomik gücü de o derece yüksek olmaktadır. Denizlerdeki ekonomik potansiyelin artması ve uluslararası hukuki düzenlemeler nedeni ile dünya ülkeleri denizlerdeki çıkarlarını korumaya yönelmiş ve denizi etkin olarak kullanan ülkeler dünya ticaretine de hakim olmuşlardır. Almanya bu duruma paralel olarak, denizcilik sektöründe uluslararası platformda hak ettiği yere gelebilmek yönünde dünya standartlarına ve teknolojik gelişmelere uygun limanlara sahip olarak, gelişen taşımacılık ve liman teknolojilerine ayak uydurmuş, ulusal ve uluslararası denizcilik politikalarını oluşturmuş, dış ticaret taşımalarında payını yükseltmiş, deniz turizmi ve yatçılığa, balıkçılığa önem vermiş ve uluslararası platformda saygınlığının artması için liman ve bayrak devleti kontrol mekanizmasını kurmuş bir devlettir. Almanya'da, Denizcilik Bakanlığı bulunmamaktadır.

Ancak, denizcilik faaliyetlerinden başta Ekonomi Bakanlığı olmak üzere, alt sorumlular olarak ülke çapında, 1949'da kurulan ve merkezi Kiel'de bulunan "Almanya Deniz ve Denizcilik İdaresi (Wasser und Schiffahrtsdirektion)" ([www.wsd-nord.de](http://www.wsd-nord.de))\* ve Hamburg'da bulunan "Almanya Denizcilik ve Hidrografi İdaresi (Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie)" ([www.bsh.de](http://www.bsh.de)) görev yapmaktadır. Deniz ve Denizcilik İdaresi'nin görevleri arasında iç ve dış sularda deniz taşımacılığı, deniz trafiğinin kontrol ve denetimi, deniz sağlığı ve benzeri konular bulunmaktadır (Almanya Deniz ve Denizcilik Resmi İdaresi 2007 Yılı Basın Yayın Arşivi).

Denizcilik ve Hidrografi Devlet İdaresi görevleri arasında ise;

- \* Denizcilikle ilgili talep ve ihtiyaçları tespit etmek ve planlamak,
- \* Deniz araçlarının teknik nitelik ve yeterlilikleriyle, bunlarda çalışan deniz adamlarının yeterlilik şartlarının belirtilmesi hususlarında temel prensip ve politikayı tespit etmek, bahse konu hususları diğer kuruluşlar ile koordine etmek,
- \* Uluslararası seviyedeki denizcilik ile ilgili hukuki, ekonomik, siyasi ve benzeri konularda ilgili kuruluşlarla koordineli çalışmak,
- \* Gemilerin gemi adamlarının sicillerini tutmak,
- \* Seyir, hidrografi ve oşinografi hizmet ve ürünlerini temin etmek

bulunmaktadır (Ehlers, 1999). Görüldüğü üzere denizcilik eğitime referans teşkil edecek deniz adamlarının yeterlilik şartlarına yönelik standartların belirlenmesi ve koordinesi konusunda Almanya Denizcilik ve Hidrografi İdaresi görev yapmaktadır. Almanya'nın dünya denizcilik sektöründe söz sahibi ülke olmasında büyük pay sahibi olan deniz eğitim ve öğretim kurum ve kuruluşlarının eğitim ve öğretim standartları; Almanya'da bulunan denizcilik yüksek okul ve meslek liselerinin uygulamakta oldukları eğitim sistemleri ve her bir deniz adamı görevi kapsamında icra edilen eğitim standartları olmak üzere iki kısım halinde incelenebilir.

---

\* Almanya Deniz ve Denizcilik Resmi İdaresi (Wasser und Schiffahrtsdirektion)'nin ayrıca Aurich, Hannover, Münster, Mainz, Würzburg ve Magdeburg şehirlerinde olmak üzere toplam 6 yardımcı şubesi bulunmaktadır.

b. Almanya'daki önemli denizcilik yüksek ve meslek okullarına ait eğitim sistemleri

Almanya'da yüksek sivil denizcilik eğitimleri başta Bremen olmak üzere benzeri birçok liman şehrinde (Flensburg, Rostock vb.) bulunan üniversite/meslek yüksek okullarında verilmektedir. Bu kapsamda, Almanya'da bulunan önemli denizcilik okullarına ait eğitim sistemlerine ilişkin bilgiler müteakip maddelerde belirtilmiştir.

(1) *Bremen Denizcilik Yüksek Okulu*

Bremen Yüksek Okulu, Denizcilik branşı yanında, Gemi İnşa, Deniz Teknik Mühendisliği ve “Shipping and Cartering (ISSC)” konularında da fakültelerde eğitim vermektedir (<http://www.nautik.hs-bremen.de>). Yüksek Okulda Denizcilik branşında 15'i bayan olmak üzere toplam 365, ISSC branşında ise ortalama 70 öğrenci bulunmaktadır. Bremen Denizcilik Yüksek Okulu'na bağlı olarak 2004 yılından itibaren bir Simülasyon Enstitüsü (ITMS) görev yapmaktadır. Bahse konu enstitüde 6 öğretim elemanı ve yaklaşık 15 asistan bulunmaktadır. Enstitü, denizcilik, radar, köprüüstü, yük istif (sıvı yükler dâhil), makine kontrol, muhabere ağı gibi konularda simülatörler ile eğitim vermektedir. Bremen Denizcilik Yüksek Okulunda öğrenime başlamak için; Yüksek Öğrenim Yeterlilik Belgesi, Denizcilik Görevi İçin Uygunluk Belgesi, Temel Yara Savunma ve İlk Yardım Kursu Sertifikasına sahip olmak gerekmektedir.

(2) *Flensburg Meslek Yüksek Okulu*

Flensburg Meslek Yüksek Okulu Almanya'nın en köklü yüksek okullarından biri olarak denizcilik alanında “Denizcilik İşletmeciliği, Teknik Denizcilik ve Gemi Makineleri” branşlarında yüksek eğitim vermektedir. Bu okulu belirtilen dallarda başarı ile bitiren öğrenciler, yeterlilik belgelerini alarak mesleki hayatlarına gemi makinisti, çarkçıbaşı, vardiya zabiti veya kaptan olarak devam edebilmektedirler ([fh-flensburg.de](http://fh-flensburg.de)).

(3) *Flensburg Meslek Okulu*

Flensburg Meslek Okulunda “Denizcilik (Notik) ve Gemi Teknisyenliği” konularında meslek eğitimi verilmektedir. Flensburg Meslek Okulunda görülen eğitim sonunda A, C, A-500, C-750 ve BK olmak üzere beş ayrı çalışma patentini alınabilmektedir. A Patentini Notik Denizciliği içermekte olup Vardiya Zabiti, Birinci Kaptan veya Kaptan olabilmek amacıyla alınması gerekmektedir. Eğitim süresi normal olarak 2 yıldır. C-Patentini Makine-Teknik

konuları içermekte olup Gemi Makinisti olabilmek maksadıyla verilmektedir. C-Patentinin eğitim süresi de 2 yıldır. A-500 Patenti, A-Patentinin kısa yol kaptanlığı halidir. A-500 Patenti bir yıl eğitim gerektirmektedir. C-750 Patenti de C-Patentinden farklı olarak 750 Kw'a kadar olan gemilerde geçerli olmakta ve 320 ders saati (yaklaşık 1,5 dönem) gerektirmektedir. BK-Patenti ise Seyir Zabitliği maksadıyla görülmektedir. Eğitim süresi bir yıldır ([www.fs-seefahrt.fh-flensburg.de](http://www.fs-seefahrt.fh-flensburg.de)).

(4) *Wismar Meslek Yüksek Okulu*

Rostock'da bulunan Wismar Meslek Yüksek Okulunda diğer üniversitelerden farklı olarak Denizcilik Lojistiği ve Deniz Trafiği İşletmesi konularında da eğitim verilmektedir ([www.t3-hwi-sf.rz.uni-greifswald.de](http://www.t3-hwi-sf.rz.uni-greifswald.de)).

(5) *Wismar Meslek Okulu*

Wismar Meslek Okulu, Meslek Yüksek Okulu ile aynı okul alanında koordineli olarak çalışmaktadır. Eğitim sistemi ve patentleri Flensburg Meslek Yüksek Okulu ile aynıdır.

c. *Almanya Gemi Adamları Eğitim Standartları*

Almanya'da sivil denizcilikte görev yapan muhtelif gemi adamlarının görevleri ve bahse konu gemi adamlarının yetişmesinde takip edilen eğitim sistemleri müteakip maddelerde belirtilmiştir.

(1) *Gemi Makinisti Eğitimi*

Sivil Ticaret Gemilerinde Gemi Makinisti olarak görev yapmak üzere en az Temel Eğitim Okulundan (Hauptschule) mezun ve minimum 16 yaşında olmak gerekmektedir. Henüz reşit olmayan öğrenciler için, ebeveynleri tarafından imzalanmış onay formu da başvuru esnasında talep edilmektedir. Gemi Makinistlerinin eğitiminde takip edilen eğitim sistemi aşağıda belirtilmiştir ([www.berufsbildung-see.de](http://www.berufsbildung-see.de)).



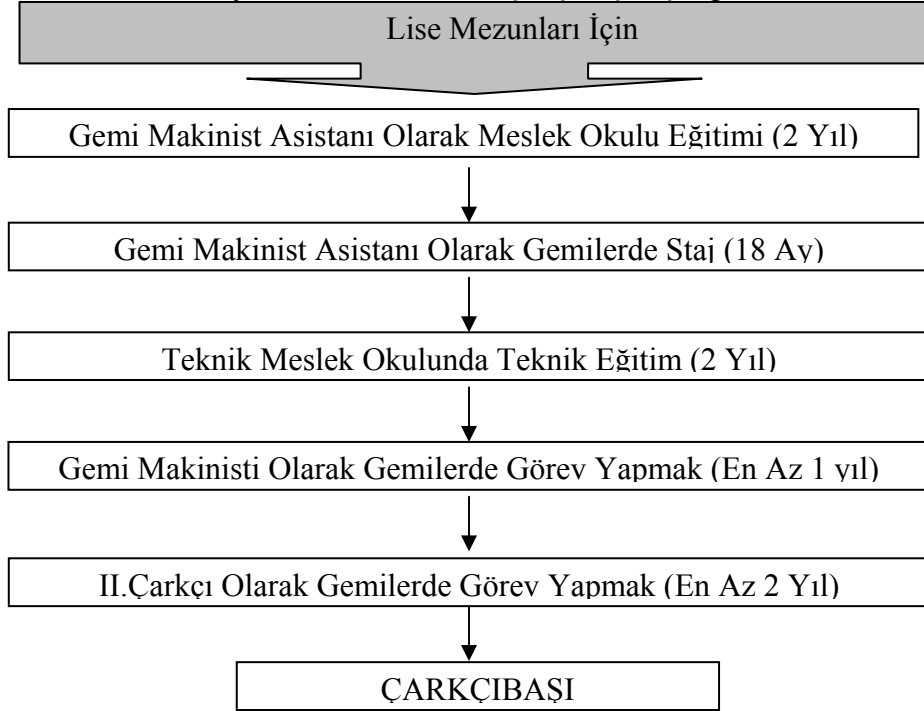
Tablo 2. Gemi Makinistlerinin eğitim sistemi

1. Eğitim Yılı	Denizcilik Meslek Okulu (1.Eğitim Safhası )	10 Hafta Süreli
	Gemilerde Eğitim	49 Hafta Süreli
2. Eğitim Yılı	Metal İşleri Eğitimi	7-11 Hafta Süreli
	Yara Savunma Eğitimi	3 Hafta Süreli
	Denizcilik Meslek Okulu (2.Eğitim Safhası ) (Eğitim Sonunda Ara Sınav Yapılmakta)	10 Hafta Süreli
3. Eğitim Yılı	Gemilerde Eğitim	68 Hafta Süreli
	Denizcilik Meslek Okulu (3.Eğitim Safhası ) (Eğitim Sonunda Final Sınavı Yapılmakta)	10 Hafta Süreli

(2) *Çarkçıbaşı Eğitimi* :

Sivil Ticaret Gemilerinde Çarkçıbaşı olarak görev yapmak üzere en az Genel veya Mesleki Orta Öğretime Hazırlayan Okul (Realschule)'dan mezun olmak ve minimum 4 sömestr Meslek Yüksek Okuluna devam etmek gerekmektedir ([www.berufsbildung-see.de](http://www.berufsbildung-see.de)). Ayrıca gemilerde en az 6 ay süre ile gemi makinisti olarak çalışmayı müteakip gerekli yüksek öğrenime devam ederek çarkçıbaşı olunabilmektedir. Çarkçıbaşı olabilmek için takip edilen eğitim sistemi aşağıda belirtilmiştir.

Tablo 3. Almanya’da lise mezunları için çarkçıbaşı eğitim sistemi



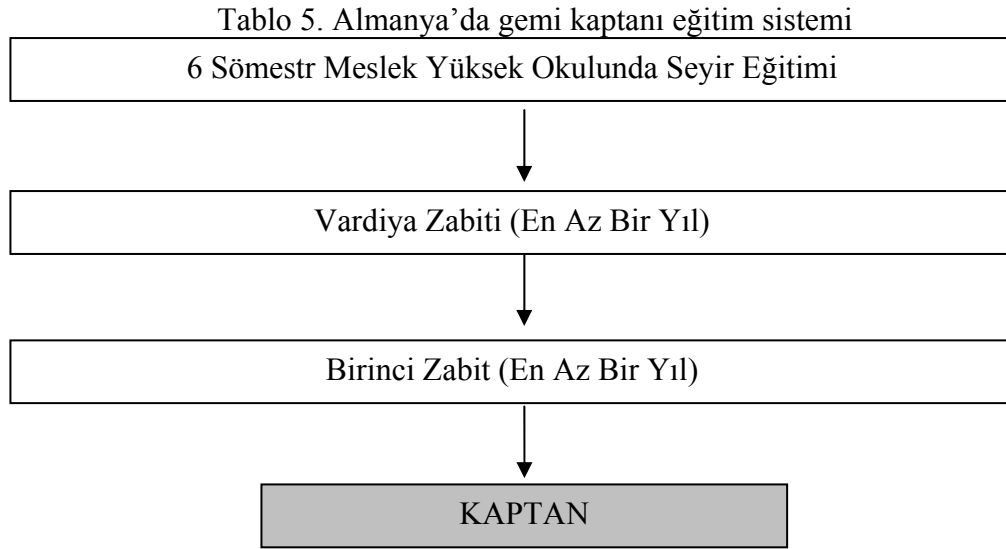
Tablo 4. Almanya’da yüksek okul mezunları için çarkçıbaşı eğitim sistemi



(3) *Kaptan Eğitimi* :

Sivil Ticaret Gemilerinde kaptan olarak görev yapmak için en az Genel ve Mesleki Orta Öğretime Hazırlayan Okul (Realschule)’dan mezun olmak gerekmektedir. Kaptanlığa kadar giden sürece başlamak üzere başvurulduğunda öncelikle adaylara Gemi Makinist

Asistanı denizcilik okullarında eğitim verilmektedir. Ayrıca daha öncesinde Gemi Makinisti olarak gemilerde görev yapan personel de kaptan olmak üzere başvuruda bulunma hakkına sahiptir. Kaptan olabilmek için bir yol da öncelikle 12 ay süreliğine gemilerde seyir zabiti yardımcısı olarak görev yapmaktır. Kaptan olabilmek için takip edilen eğitim sistemi aşağıda belirtilmiştir (www.berufsbildung-see.de).



### 2.3.7.5. Almanya’nın denizciliği hakkında genel değerlendirme

Almanya, denizcilik sektöründe uluslararası platformda hak ettiği yere gelebilmek yönünde dünya standartlarına ve teknolojik gelişmelere uygun limanlara sahip olarak, gelişen taşımacılık ve liman teknolojilerine ayak uydurmuş, ulusal ve uluslararası denizcilik politikalarını oluşturmuş, dış ticaret taşımalarında payını yükseltmiş, deniz turizmi ve yatçılığa, balıkçılığa önem vermiş ve uluslararası platformda saygınlığının artması için “Liman ve Bayrak Devleti Kontrol Mekanizması”nı kurmuş olan bir devlettir.

Denizcilik endüstrisinin önemli bölümlerinden gemi inşa sektöründe, Uzak Doğu ülkeleri ile rekabet etmek maksadıyla kalite ve teknoloji seviyesi yüksek gemilerin yapımında uzmanlaşmaktadır. Aynı zamanda, Avrupa’daki en büyük tersanelerden HDW, Blohm-Voss ve Thyssen NordseeWerke’nin birleşmesi neticesinde, Almanya gemi inşa sektöründe rekabet gücünü artırmıştır.

Atatürk döneminde Türkiye’de demiryolu taşımacılığına verilen önem, Almanya’da hali hazırda denizyolu taşımacılığına verilmektedir. Başbakan Merkel’in ifade ettiği üzere

deniz taşımacılığı “ulusal görev” olarak algılanmıştır. Bu hedef doğrultusunda Alman hükümeti mali destek ve sübvansiyonlarla denizciliğe verdiği önemi göstermektedir.

Almanya, denizciliğin ihtiyaç duyduğu iş gücü gereksinimini, uluslararası deneyimlerden de yararlanarak kendi dinamiklerine göre oluşturduğu meslekî teknik eğitim yöntemleri ile karşılamakta, bu amaçla okul-işyeri (denizcilik firmaları) temeline dayalı eğitim sistemi uygulamaktadır. Alman denizcilik meslekî eğitim sisteminde, denizcilik firmalarının kiralanarak kullanılması sistemi başarılı bir şekilde sürdürülmektedir. Özellikle denizcilik sektöründe eğiten ve eğitilenler yeterli ve becerikli olmakla birlikte, *firmalar ve okullar arasındaki düzenli bir iş birliği mevcuttur. Millî standartları korumak ve denizcilik firmalarının taleplerini yerine getirerek eğitim yapmak*, bugüne kadar Almanya’daki denizcilik meslekî eğitim sisteminin başarısında önemli rol oynayan faktörlerdir.

Almanya, artan ticaret hacminin meydana getirdiği kaliteli gemi adamı açığını kapatmak üzere denizcilik eğitimi veren kuruluşların da bir taraftan kapasitelerini artırma, diğer taraftan eğitimin kalitesini yükseltme çalışmalarını başarıyla icra etmektedir. Hali hazırda Almanya, sahip olduğu yüksek düzeydeki akademik ve uygulamalı denizcilik eğitim ve emniyet yönetimi ile bu alanlarda dünyanın önde gelen ülkeleri arasında yer almaktadır.

### **2.3.8. İspanya**

#### **2.3.8.1. Tarih boyunca İspanyol denizciliği**

Tarih boyunca İspanyol donanması (Armadası) birçok başarılar elde etmiştir. Bu başarıların temelinde; Amerikan kolonilerinden altın ve gümüş transferi ve Avrupa, Amerika, Asya ve Afrika’da İspanyol İmparatorluğunu ayakta tutmak yatmaktadır. İspanyol denizciliği iyi günlerini yaşadığı dönemde; denizcilik bilimine ve coğrafya bilgisine yaptığı katkılarla, Atlantik ve Pasifik Okyanusuna açılan yolları keşfetmeleriyle, korsanlığın ve kaçakçılığın önlenmesini sağlamasıyla hatırlanır. Modern İspanyol donanmasının kökleri ise; Amerika’nın 1492 senesinde Kristof Kolomb komutasındaki üç gemi ile keşfine kadar dayanmaktadır. Daha sonra Hernán Cortés, Pizarro ve diğer kâşifler tarafından birçok insan Amerika’ya İspanyol Donanması tarafından taşınmıştır.

Tarihte görkemli bir denizcilik gücüne sahip olmuş İspanya’nın deniz ticaret filosuna göz atıldığında, her ne kadar eskisi kadar görkemli olmasa da her geçen yıl denizciliğe ait

birçok sektörde İspanya'nın lider bir rol üstlendiği görülmektedir. İspanya, 2005 senesi itibarıyla, dünya sıralamasında genel değerlendirmede 11,6 milyon DWT ile 9'uncu sırada bulunmaktadır. Tanker filosu olarak 6,2 milyon DWT ile ise dünyada 6'ncı sırada yer almaktadır (<http://www.marad.dot.gov>).

### **2.3.8.2. AB denizcilik politikaları ve İspanya**

AB küresel bir strateji geliştirmek suretiyle daha rekabetçi bir deniz ticaret filosu yaratmaya çalışmaktadır (<http://ec.europa.eu>). Lizbon'da kurulmuş olan AB Deniz Güvenliği Örgütü (European Maritime Safety Agency-EMSA), AB üyesi ülkelere; deniz güvenliği, çevrenin kirletilmesi, eğitim standartları ve denizcilerin yetişme süreci gibi konularda AB standartlarının uygulanması yönünde destek sağlamaktadır. Özellikle Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Uluslararası İş Örgütü de AB'nin uluslararası boyuttaki önemli rolünü kabul etmiş durumdadır.

İspanya diğer AB üyesi ülkelerde olduğu gibi politikalarını AB'ye uygun olarak düzenlemek zorundadır. *İspanya'da denizcilik otoritesi olarak özel teşkil edilmiş bir bakanlık bulunmamaktadır. Ulaştırma, turizm ve İletişim Bakanlığına bağlı "Ticari Denizcilik Departmanı" denizciliğe yönelik konularda yetkili kılınmış tek makamdır.*

### **2.3.8.3. İspanya gemi inşa sanayi**

İspanya için gemi inşa sanayi olgunlaşmış, gelenek haline gelmiş ve devletin sahipliği altında yürütülen işgücü yüksek bir sektördür. İspanya 1960 ve 1970'lerdeki ekonomik patlama sonucu gemi inşa sanayinde dünyanın en önde gelen ülkelerinden biri olmuştur. 1974 senesinde dünya sıralamasında 3'üncü sıraya kadar yükselmiştir. 1974 senesindeki önemli enerji krizini takiben 1970'lerin sonunda gemi inşa sanayindeki talepler ciddi ölçüde kesilmiştir. Bu bağlamda, bu dönemde gemi inşa sanayi, İspanya'da personel azaltılmasından iş yeri kapatmalarına kadar pek çok ciddi olumsuzluklar yaşayan sektörlerin başında gelmiştir. Hatta 1975 senesinde 43 olan çelik gövdeli gemi inşa edebilen tersane sayısı 30'a kadar düşmüştür.

İspanya'daki gemi inşa sektörünün en önemli özelliği ülkede yabancı sermaye kullanmayan birkaç sektörden biri olmasıdır. Gemi inşa sanayisinde birçoğu INI grubuna bağlı 2 devlet firması ön plana çıkmaktadır. Bunların her birinin 1986 senesindeki çalışan

sayısı 12.000 civarındaydı. Bu firmalardan ilki askeri gemiler inşa eden “Empresa Nacional Bazan de Construcciones Navales Militares” adlı tersane diğeri ise sivil gemiler inşa eden “Astilleros Espanoles, SA (AESAs)” tersanesidir. Müteakip 3 büyük firmada ise toplam 4000 kişi çalışmaktadır. OECD’nin verilerine göre 2005 senesi itibarıyla, İspanya aldığı siparişler doğrultusunda 41 adet gemi (toplam tonajı 376,782 CGT) teslim etmiştir. Bu dönem içinde 258 gemi (toplam tonajı 8,447,432) ile Güney Kore birinci olurken İspanya 8’inci sırada yer almıştır.

#### **2.3.8.4. İspanya balıkçılığı**

İspanya Batı Avrupa’nın balıkçılık konusundaki lider ve dünyanın en büyük balıkçılık filosuna sahip ülkesidir. İskandinav ülkeleri hariç, İspanyollar Avrupa’da kişi başına en çok balık tüketen halktır. 1980’lerde İspanya’da avlanan balık miktarı yıllık ortalama 1,3 milyon tona ulaşmış ve milli gelirin % 1’i haline gelmiştir. Avlanan balıkların çoğu Atlantik Okyanusundan elde edilmektedir. Balıkçılık özellikle Galicia, sonrasında ana balıkçılık limanları “Vigo”, kuzeybatıdaki “La Coruna”, güneyde Huelva, Cadiz, Algeciras ve Kanarya adalarında ise; Las Palmas de Grand Canaria ve Santa Cruz de Tenerife için hayati bir gelir ve beslenme kaynağıdır.

AB’nin yüksek kalite istatistikî bilgi sağlayan istatistik ofisi EUROSTAT’ın verilerine göre (Fishyearbook) 2005 yılı itibarıyla İspanya, AB ülkeleri arasında Danimarka’dan sonra 990 bin ton balıkçılık ürünü ile ikinci sıradadır. İspanya’nın yıllara göre balıkçılık ürünleri üretimi incelendiğinde 1990’lı yıllardan 2005 yılına kadar azalan bir eğim gösteren grafik 2005 yılından sonra tekrar artmaya başlamıştır (EUROSTAT, “Fishery Statistic”, 2007, (<http://ec.europa.eu/eurostat>)).

Tablo 6. Dünyada toplam balıkçılık ürünleri yıllık üretimi (ton)

Ülke	1990	1995	2000	2005	2006
AB-27		9.237.714	8.195.931	6.904.500	
AB-25		9.193.490	8.168.180	6.882.569	
AB-15	7.194.484	8.336.744	7.462.014	6.238.959	
İSPANYA	1.330.094	1.402.906	1.382.039	990.194	1.005.788
DÜNYA	102.296.540	124.547.940	142.344.700	156.772.990	

2006 yılı kayıtları dâhil, Avrupa'nın balıkçılık konusunda lider ülkesi konumunda olan İspanya, 1990'ların başında Danimarka'ya kaptırdığı birinciliği 2006 yılı itibarıyla geri almıştır. Ayrıca, 27 AB ülkesinin toplam üretimlerinin yaklaşık altıda birini tek başına karşılayabilmektedir. AB'nin 27 ülkesinin toplam üretimi ise 6.904.500 olup, bu üretimin % 90'ı ise 15 AB üyesi ülke tarafından sağlanmaktadır. 156.772.990 olan toplam dünya üretiminin ise yaklaşık 150'de birini oluşturmaktadır.

Tablo 7. AB'de toplam balıkçılık ürünleri yıllık üretimi (ton)

Ülke	1990	1995	2000	2005	2006
AB-27					
AB-25				2.016.995	1.995.879
AB-15		2.084.621	2.022.901	1.834.138	1.782.686
İSPANYA	745.085	607.493	521.838	487.556	480.509

İspanya bugün halen Avrupa'nın en büyük balıkçılık filosuna sahip olup, tüm 27 Avrupa Birliği ülkesi içinde toplam tonajın yaklaşık dördte birine sahiptir. Balık ürünleri tüketiminde ise kişi başına düşen miktar 2000 senesinde yapılan ölçümlere göre; Dünya ortalaması 19 kg, 27 AB ülkesinin ortalaması 20,3 kg olarak tespit edilmiştir. İspanya'da bu değer 43,3 kg ile dünya ortalamasının çok üstündedir. İspanya kültür balıkçılığı alanında dünyada söz sahibidir. Dünyanın en büyük balıkçılık limanına sahip olan Vigo şehri de

İspanya'dadır. 250 bin nüfuslu Vigo kentinin, bu küçük nüfusuna karşın balıkçılık sektöründeki yerinin önemi çok büyüktür. Vigo sadece İspanya için değil aynı zamanda AB ülkeleri içinde bir merkez konumundadır. Dünyanın en büyük balıkçılık şirketi Pescanova'nın merkezi de Vigo'da bulunmaktadır. İspanya'da halkın deniz ve deniz ürünlerine sahip çıktığının en önemli göstergelerinden biri de kentte yer alan heykellerdir. Vigo kentindeki heykellerin neredeyse tamamında deniz figürlerine rastlamak mümkündür.

### **2.3.8.5. İspanya deniz turizmi**

Günümüzde İspanya, AB Yeşil Kitabına uygun olarak, turizmin güçlendirilmesi, kültürel kimliğin ön plana çıkarılması, kalite, yaratıcılık, talep odaklılık, rekabetçilik, halk servisi, tüm sezonlara hitap etmek ve işbirliği ölçütlerine uygun olarak turizmini yönetmektedir. İspanya'nın oldukça yüksek bir turizm geliri elde etmesinin sebebi sadece "deniz, kum ve güneş" üçgeni değildir. Deniz turizminin etkileri aşağıda açıklanmıştır.

#### *a. Festivaller/Fuarlar*

İspanya festivaller ülkesi olarak bilinir ve tüm dünyada festival turizminin uğrak yerlerinden birisidir. İspanya'da festival heyecanını yaşamak dört mevsim boyunca mümkündür. İspanya'nın ortak birçok festivalinin yanında yöresel ve bölgelere ait birçok festivalleri de bulunmaktadır. Bu festivallerin bir kısmı deniz turizmi kapsamında icra edilmektedir. Bunlar sırasıyla; Ibiza'da devamlı düzenlenen parti ve festivaller, her yıl Şubat ayında Kanarya Adaları'nda düzenlenen dünyanın en önemli ve en büyük 2'nci festivali ile Barcelona'da düzenlenen festivallerdir.

İspanya, yılın belirli aylarında her sene düzenli olarak düzenlenmekte olan dünyanın en önemli fuarlarına da ev sahipliği yapmaktadır. Bunların içinde turizm fuarları da yer almaktadır. Ayrıca, fuarlara olan talebin her sene artması ülkeye olan ilginin de bir göstergesidir. Bunun yanı sıra Türkiye'nin Balık Fotoğrafı konusunda altın madalya aldığı 10'uncu "Dünya Sualtı Fotoğraf Şampiyonası" da İspanya'da yapılmış olup, İspanya'nın deniz turizmine yönelik her türlü aktivitede isminin geçmesi için sergilediği gayret ortadadır (<http://www.alptekinbaloglu.com>).



*b. Adaların turizme etkisi*

Kanarya Adaları, Afrika'nın batı kıyılarına yakın 7 takımadadan oluşmaktadır. Kanarya Adaları, yaşanabilirlik açısından dünyanın 2'nci en önemli bölgesi konumundadır. Kanarya Adaları, Büyük Kanarya, Fuerteventura, Lanzarote, Tenerife, Palma, Gomera ve Hierro olmak üzere 7 ana ada ve bunun yanında La İsla Virgen (Bakire Adası) başta olmak üzere keşfedilmeyi bekleyen adalarla doludur. Kanarya Adaları, başta başkenti Gran Canaria olmak üzere dünyanın en önemli ve eşsiz plajlarını barındırmaktadır. Bütün bu özellikleri ile balayı turizminde en önemli merkezlerden biri konumundadır. Yaşanılabilirliği ile tam bir cennet olan Kanarya Adaları, 4 mevsim güneşli ve denize girilebilir havası ile tam bir dalış ve balık merkezidir.

*c. İspanya kruvaziyer sektörü*

Avrupa kruvaziyer sektörüne baktığımızda ve özellikle gemi inşası, gemi bakım-onarımı ve kruvaziyer ile gelen yolcuları baz aldığımızda, İtalya'nın kruvaziyer sektörünün gelişim talebini en hızlı karşılayan ülkelerden biri olduğunu görmekteyiz (<http://www.izto.org.tr>). Kruvaziyer sektörü Avrupa'da ekonomik aktiviteler anlamında oldukça dinamik bir tablo çizmektedir. European Cruise Council'e (Avrupa Kruvaziyer Konseyi) göre, 2005 yılında 3,3 milyon Avrupalı tatilini kruvaziyer turizmi ile yapmıştır. 2005 yılında Avrupalı turistler, tüm dünyadaki kruvaziyer turizmiyle yola çıkan turistlerin % 23'ünü oluşturmaktadır. 2,8 milyon yolcu Avrupa'daki limanlardan biniş yapmıştır. Kruvaziyer turizmini kullanan İspanyol turist sayısı ise 379.000 olup, bu rakamla İspanya 4'üncü sıradadır. 2005 yılında yaklaşık 13 milyon yolcu Akdeniz, Baltık ve Avrupa bölgelerini ziyaret etmiştir. 2008, 2009 ve 2010 yıllarına kadar dolu olan Avrupa tersanelerinde inşa edilen gemiler son yıllara oranla, yolcu sayılarında büyük bir artışa sebep olacaktır. 2010 yılında Akdeniz çanağında kruvaziyerle gelecek yolcu sayısının 20,6 milyonu bulacağı tahminler arasındadır. Aynı şekilde 2010 yılında 4,1 milyon Avrupalı turist kruvaziyerlerle yolculuğa çıkacakları yine başka bir tahmindir. Konuyu dünya genelinde inceleyecek olursak, 2005 yılında, tüm dünyada 14,5 milyon yolcunun kruvaziyer turizmini tercih ettiği görülecektir (<http://www.izto.org.tr>).

Tablo 8. AB ülkelerinin kruvaziyer sektöründeki payı  
(Kaynak: Avrupa Kruvaziyer Konseyi 2007 Şubat Raporu)

Ülke	Yolcu	Payı
İngiltere	1.071,000	% 32,2
Almanya	639,000	% 19,4
İtalya	514,000	% 15,6
İspanya	379,000	% 11,5
Fransa	233,000	% 7,1
Avusturya	46,343	% 1,4
Hollanda	43,450	% 1,3
İsviçre	42,559	% 1,3
G. Kıbrıs	38,068	% 1,2
İsveç	28,430	% 0,9
Belçika	27,345	% 0,8
İrlanda	22,978	% 0,7
Yunanistan	20,000	% 0,6
Portekiz	17,945	% 0,5
Danimarka	17,186	% 0,5
Finlandiya	16,495	% 0,5
Norveç	14,538	% 0,4
Diğer	115,388	% 3,5
Toplam	3,286,725	% 100

2005 yılında Akdeniz çanağında hangi ülkeye ne kadar yolcunun gittiğini inceleyecek olursak, İspanya'nın 2,627,726 kişi ile İtalya'dan sonra Avrupa'da ikinci ülke olduğunu görebiliriz. İspanya'nın Avrupa'da ise toplam % 20'lik bir paya sahip olduğu görülmektedir. Bu bağlamda *İspanya'nın ekonomik gelirinin önemli bir kısmını kruvaziyer endüstrisinden sağladığı aşikârdır*. İtalya'ya yılda 3 milyon turist gelirken, İspanya'ya 2,6 milyon turistin gemi yoluyla gelerek ülkeyi ziyaret etmesi de kruvaziyer turizmi açısından İspanya'nın güçlü bir konumda bulunduğunu gözler önüne sermektedir (<http://www.izto.org.tr>).

Tablo 9. AB ülkelerine kruvaziyer turizmiyle gelen yolcu oranları  
(Avrupa Kruvaziyer Konseyi, 2007 Şubat Raporu)

Ülke	Gelen Yolcu	Payı
İtalya	3.028.224	% 23
İspanya	2.627.726	% 20
Yunanistan	2.069.767	% 15.7
Fransa	1.034.092	% 7.9
Norveç	691.209	% 5.3
Portekiz	498.431	% 3.8
Malta	336.400	% 2.6
İngiltere	322.000	% 2.4
İsveç	301.826	% 2.3
Estonya	249.102	% 1.9
Finlandiya	240.000	% 1.8
Almanya	201.738	% 1.5
Hollanda	169.105	% 1.3
G. Kıbrıs	151.866	% 1.2
Danimarka	116.101	% 0.9
Polonya	88.723	% 0.7
Belçika	67.172	% 0.5
Diğer	952.543	% 7.2
Toplam	3.286.725	% 100

Tablo 10. AB ülkelerinin kruvaziyer turizmine yaptıkları harcamalar/istihdam/yolcu sayısı  
(Kaynak: Avrupa Kruvaziyer Konseyi 2007 Şubat Raporu)

Ülkeler	Finlandiya	Fransa	Almanya	İtalya	İspanya	İngiltere
Direkt harcamalar (milyon €)	€ 621	€ 536	€ 1,073	€ 2,501	€ 683	€ 1,686
Toplam İstihdam	10,205	7,625	19,969	61,445	13,940	37,319
Kruvaziyer seyahatine çıkan yolcu sayısı	16,495	233,000	639,000	514,000	379,000	1,071,000

Kruvaziyer turizmi açısından İspanya'daki önemli limanlar Barcelona, Palma de Mallorca, Santa Cruz, de Tenerife ve Malaga olmaktadır. *Limanlara gelen her yolcu günde ortalama 45 avro harcama yapmaktadır.* Birkaç yıl önce kruvaziyer turizmde iddiası olmayan İspanya'nın Barcelona kenti bugün kruvaziyer turizmi için ana limanlardan birisi haline gelmiştir. *2006 sezonunda 1,5 milyon yolcuyla ağırlayan Barcelona'nın ulaştığı rakam Türkiye'ye gelen kruvaziyer yolcularından daha fazladır* (<http://www.referansgazetesi.com>).

ç. İspanya Yat Turizmi

Türkiye için dahi en fazla gelir getiren turizm çeşitlerinden biri olan yat turizminde, Akdeniz çanağında başı çeken ülkeler İspanya, Fransa, İtalya, Hırvatistan ve Yunanistan'dır. Deniz Turizm Birliği verilerine göre Akdeniz çanağında yat sektöründe lider ülke İtalya'dır. İspanya ise sektördeki % 26'lık payı ile ikinci sırada yer almaktadır (<http://www.48700.net>).

Tablo 11. Yat turizminde Akdeniz çanağı ülkelerinin payı

Ülke	İtalya	İspanya	Fransa	Hırvatistan	Tunus	Yunanistan	Türkiye	Diğer
Sektördeki Payı (%)	28	26	18	9	7	4	4	4

Akdeniz ülkelerine ait yat bağlama kapasitelerine ait veriler aşağıdaki tabloda sunulmuştur. İspanya 107 bin olan bağlama kapasitesi ile Fransa ve İtalya'dan sonra üçüncü sırada yer almaktadır. Türkiye ise turizm belgeli marinalarda yaklaşık 10 bin, toplamda ise yaklaşık 25 bin bağlama kapasitesine sahiptir. Ayrıca, Avrupa'daki yat turizmi konusunda gelişmiş ülkeler olan Fransa, Yunanistan, İspanya ve İtalya'da toplam 750 bin yat bulunmaktadır. Türkiye'deki yat sayısı ise 1022'dir (<http://enm.blogcu.com>).

Tablo 12. Akdeniz çanağı ülkeleri yat bağlama kapasiteleri

Ülke	Fransa	İtalya	İspanya	Türkiye
Yat Bağlama Kapasitesi	227.000	128.000	107.000	25.000

İspanya yat turizmine 1940'larda başlamış olmasına ve ülkesindeki kıyıların kanıksanmış olmasına rağmen yürüttüğü olumlu politikalarla ülkesindeki yat turizmini başarılı bir seviyede tutabilmektedir. Avrupa'da yat turizmi Fransız Riviyerası'nda daha önce başlamış olmasına rağmen, İspanya zaman içinde İtalya ile birlikte Fransa'yı geride bırakmıştır (<http://www.mehmettastan.com>).

### 2.3.8.6. İspanya ve Türkiye arasında denizcilik alanındaki işbirliği faaliyetleri

Türk denizcilik sektörünün AB müktesebatına uyumu, güçlendirilmesi ve Türk denizciliğinin AB standartlarına uygun ve dünya ile rekabet edebilir seviyeye ulaştırılabilmesi amacıyla hazırlanan ve 2002 yılı AB mali işbirliği programı içinde yer alan "Türkiye'de deniz güvenliğinin güçlendirilmesine destek projesinin" uygulanmasında

“Twinning” mekanizmasından yararlanılması uygun görülmüştür. Bu kapsamda Türkiye’nin eş ülkesi (Twinning Partner) olarak İspanya seçilmiştir. İspanya Denizcilik İdaresi ile Türkiye Denizcilik Müsteşarlığı arasında 17 Kasım 2003 tarihinde “Eşleşme Anlaşması” onaylanmış, kurulan ortaklık ile 21 ay boyunca yürütülen proje sayesinde Türk bayraklı gemilerin yurt dışında tutulma oranları 2001 yılında % 24,5 iken, 2006 yılı sonunda % 7,21'e düşürülerek, ekonomik kayıpların azalması sağlanmış, kara listeden gri listeye geçme başarısı elde edilmiştir (Denizcilik Müsteşarlığı Bilgi Edinme Servisi, 2008).

### **2.3.8.7. İspanya denizciliği hakkında genel değerlendirme**

İspanyollar daha 13’üncü yüzyıldan itibaren denizciliğin önemini fark etmiş bir millettir. O dönemde deniz gücü olmadan ülkelerinin genişlemesinin ve zenginliklere ulaşabilmenin mümkün olamayacağını, ülke savunması ve askeri amaçlara ulaşmada deniz gücünün bir mecburiyet olduğunu anlamışlardır. İspanyol denizciliğinin asıl ismini duyurması ise Kristof Kolomb’un yaptığı keşiflerle olmuştur. Bu keşifler İspanya’nın zenginliğine zenginlik katmıştır.

Günümüzdeki İspanyol denizciliğine bakarsak; gemi inşa sanayinde 1973 senesinde 3’üncü sıraya kadar yükselen İspanya 1975’ten sonra gerilemeye başlamış ve bugün 9’uncu sıraya kadar düşmüştür. Ama İspanyol tersanelerinin her ne kadar üretim miktarı olarak gerilediği bir gerçek olsa da tersanelerin tam kapasiteyle çalıştıkları unutulmamalıdır.

Balıkçılık sektöründe ise, 1990’lı yıllardan 2005 yılına kadar azalan bir grafik çizen İspanya balıkçılık üretimi 2005 yılından sonra tekrar artan bir grafik sergilemeye başlamıştır. Bugün İspanya, 27 AB ülkesi içinde toplam balıkçılık tonajının yaklaşık dörtte biri ile AB’nin en büyük balıkçılık filosuna sahip ülkesidir. Balıkçılık için kullanılan gemi sayısı olarak ise İspanya, AB üyesi ülkelere 25’inin toplam tonajı olan 87.004 ton’luk kapasitesinin yaklaşık % 15’ine sahiptir. Balık ürünleri tüketiminde ise kişi başına düşen miktar, 43,3 kg ile AB ülkelerinin ve dünya ortalamasının çok üstündedir. Dünyanın en büyük balıkçılık çiftliğinin Vigo/İspanya’da kurulmuş olması ve "Avrupa Balık Çiftlikleri Kontrol Kuruluşu"nun merkezinin Vigo’da teşkil edilmesi İspanya’nın bu sektörde ne kadar ileri seviyede olduğunu göstermektedir.

İspanya deniz turizmi de yürütülen festivaller, yarışmalar ile her geçen gün daha fazla turist çekmektedir. Dünyanın en güzel plajları ile dünyada yaşam için en uygun 2'inci yeri olan Kanarya Adaları gibi yerlere sahip ülkesi olarak İspanya turistler için bir cazibe noktası olmaktadır. İklimi ve dalışa müsait ve ilgi çekici sualtı alanları olması nedeniyle İspanya, Avrupa'da dalış için en uygun alanlardan biridir ve dalış turizminin İspanyol deniz turizmine katkısı büyüktür.

Kruvaziyer turizminde AB ülkeleri arasında en önde gelen ülkelerden biri yine İspanya'dır. Kruvaziyer turizmini kullanan İspanyol turist sayısı göz önünde bulundurulduğunda İspanya 4'üncü sıradadır. Kruvaziyer turizmiyle İspanya'ya gelen turist sayısı olarak ise İspanya 2'nci sırada yer almaktadır. Akdeniz çanağında, yat turizminde İspanya'nın sektördeki payı % 26'dır. Bu oranla İspanya AB ülkeleri içinde İtalya'dan sonra ikinci sırada yer almaktadır.

Görüldüğü gibi denizin ve denizciliğin önemini kavramış bir ülke olarak İspanya, denizcilik sektöründe AB ülkeleri arasında en önde gelen ülkelerden biridir. İspanya'nın tecrübelerinden faydalanılması ve bu konuda bugüne kadar sadece "Türkiye'de deniz güvenliğinin güçlendirilmesine destek projesi" ile sınırlı kalan "Eşleşme (Twinning Partner)" uygulamasının diğer denizcilik alanlarında uygulanmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

### **2.3.9. Japonya**

#### **2.3.9.1. Tarihsel Gelişimi İçinde Japon Denizciliği**

Japonya Asya kıtasının kuzeydoğusunda irili ufaklı adalardan oluşan bir adalar topluluğudur. Batı kıyıları Japon Denizi, diğer kıyıları ise Pasifik Okyanusu ile çevrilidir. Yüzölçümü 377,873 km<sup>2</sup> olup, Türkiye'nin yarısından küçük bir alanı kapsamına rağmen, 127 milyonu bulan nüfusu ile dünyanın en kalabalık 9'uncu ülkesidir (www.tr.emb-japan.gov.jp). Nüfusuna oranla sınırlı olan kara alanının % 68'e ulaşan büyük kesiminin ormanlarla kaplı olması ve dağlık alanlarının da çokluğu, ülkeyi tarım ve iskân alanları açısından büyük sorunlara sokmuştur.

Japonya'nın jeopolitik ve jeostratejik konumu bu ülkenin tarih boyu askeri önem ve kaderini sembolize etmektedir. Japon tarihi incelendiğinde başlıca iki döneme ayrıldığı

görülmektedir. Birinci dönem başlangıcından 19'uncu yüzyılın ortalarına kadar süren Japonya'nın kendi iç tarihidir. İkinci dönem ise 1850 yılından sonra, Japonya'nın dışa açılmasıdır ki, bu dönem ciddi bir yayılcı ve sömürgeci dönemdir. 1870 yılından sonra bu yayılcılık, çevre ülkelerinde kalıcı bir yapıya doğru yönelmiş ve Japonya bu dönemde kendi imparatorluğunu oluşturmuştur. Bu yıllarda başlayan fetih ve yayılcılık, 2'nci Dünya Savaşının sonuna kadar sürmüş, Kore, Mançurya, Moğolistan, Hindini yarımadası, Filipinler, Endonezya'nın kuzey bölgeleri ve Doğu Asya kıyıları yaklaşık yetmiş yıllık bir süre içinde Japon imparatorluğunun yayılma alanları olmuştur. Adalarda sağlanan birlik sınır dışına taşınca, bölgede yer alan tüm ülkeler Japon yayılcılığının hedefleri arasına girmiştir. Meiji restorasyonu ile kendi içinde önemli bir devrim yapan Japonya, Batı'nın sömürge ülkelerine karşı Doğu'nun büyük gücü olarak dünya sahnesine çıkmıştır (www.tjv.org.tr).

Meiji yönetimi, batılı devletlere Asya kıtası üzerinde tanınmış olan tüm ayrıcalıklara son vermeyi hedefleyen bir dış politika uygulamış, doğu bölgelerinden tüm batılı emperyalistlerin sürülmesi amaçlanmıştır. Batılı emperyalistler Çin'i Japonya'ya karşı kışkırtınca bu yüzyılın başlarında Çin-Japon savaşı çıkmış, bu savaşı Japonya kazanmıştır. Bunun üzerine Rusya kışkırtılmış ve Japonya'ya saldırmış, Japonya bu savaşı da kazanarak Doğu Asya'daki askeri dengeyi kendi lehine çevirmiştir. Uzun süren Meiji dönemi Japonya'nın güçlenmesini sağlamış, bunun sonucunda da hem savaşlar kazanılmış, hem de etkinlik ve egemenlik alanları genişletilmiştir. Japonya'nın Asya'daki yayılması batılı emperyalistleri korkutmuş ve onları bir araya getirmiştir. ABD, İngiltere ve Fransa, Japonya'ya karşı işbirliği yaparak, ortak baskı uygulamaya başlamışlardır. İkinci Dünya Savaşı yıllarında emperyalizminin en son aşamasına gelen Japonya, diğer batılı ülkelerden daha çok, Pasifik Okyanusu'nda ABD ile karşı karşıya gelmiştir. Pasifik Okyanusunu ele geçirdikten sonra Avustralya kıtasını işgale hazırlanan Japonya'nın İkinci Dünya Savaşı sonunda kaybedenler safında yer alması, yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur. Artık askeri bir devlet yapılanmasına ABD zoru ile son verilmiş ve bu aşamadan sonra ekonomik devlet uygulamasına geçilmiş olup, elli yıllık Soğuk Savaş döneminde ülke askeri güç olmaktan çıkarılmış, barış antlaşmaları ile daha çok ekonomik güç olmaya yönlendirilmiştir.

Japonların inanılmaz çalışma enerjisi ve ileri teknik yetenekleri, 2'nci Dünya Savaşının yenik Japonya'sının ekonomik zafere geçişini sağlamıştır. Savaş sonunda zayıf düşmüş bir ülke olan Japonya, 25 yıl içinde dünyanın en büyük gemi inşa eden, yine dünyanın ikinci büyüklükte ekonomik ve endüstriyel gücü ve çok büyük ihracatı ile dünya ticaretinin lideri haline gelmiştir. Japonya, savunma giderleri bakımından oldukça avantajlı bir savaş sonrası dönemi yaşamış ve bu avantajı da ticari alanda oldukça iyi değerlendirerek büyüme hızını ve potansiyelini artırmıştır. Japon ekonomisinin savaş sonrası geçirdiği evreler ihracata dayalı kalkınma modelinin büyük başarısını açıkça ortaya sermektedir. Günümüz Japonya'sı tarım ve enerji hariç hemen her alanda dünyanın en güçlü ülkelerinden biri durumundadır. Bir ada devleti olarak Japonya, tutulan balık açısından Çin ve Peru'nun ardından 3'üncü sırada gelmektedir. Buna karşın ülke tüketiminin çok oluşu nedeniyle balıkçılık ürünlerinde de % 61 ile kendine yeterli değildir.

Japonya'nın dünyada en fazla dış yatırımlara girişen bir ülke olduğunu belirtmekte yarar vardır. Üretim faktör fiyatlarının aşırı yüksek, hammaddenin yetersiz olduğu Japonya hemen yakın bölgesinde büyüyen pazarları, ucuz işgücü ve hammaddeyi fark etmekte gecikmemiş ve hızla yatırımlara girişmiştir. Bu ülkelerde Japon sermayesi ve teknolojisi ile üretilen ürünler, kalite kontrolünden sonra gerek Japon iç pazarında, gerekse dış pazarlarda satışa sunulmaktadır. Bugün Japonya eğitimli nüfusu, 30.000 doları aşan kişi başına geliri, sürekli fazla veren bütçesi ve yüksek teknolojisiyle dünya ekonomisinin en büyük güçlerinden biridir. Japon kalkınmasının bugünkü hızı ve gelecekteki potansiyelinin temelinde ise bir yüzyıl boyu gelişerek bugünkü aşamaya gelen Japonya'nın sosyal ve ekonomik yapısı yatmaktadır.

Japonya hem ABD ile kurduğu yakın ilişkiler ve hem de bölgesindeki komşularına taşıdığı ekonomik yapı ile doğu bölgesinde kapitalizmin kalesi düzeyine gelmiştir. Küçük Japonya'nın dünyanın en büyük kara ülkesine sahip olan Rusya'yı geride bırakması, Sovyetler Birliği'nin yıkılmasına ve sosyalist sistemin çökmesine giden yolu açmıştır. Japonya'nın adalardan meydana gelen küçük ülkesi ile Sovyetler Birliği'nin milyonlarca kilometrekarelik alana yayılan dünyanın en büyük kara ülkesi karşılaştırıldığında, artık ülkeler arasındaki üstünlük yarışında, ülke büyüklüğünün eskisi kadar önem taşımadığı ortaya çıkmıştır.



Japonya'nın kara ülkesi küçük olmakla birlikte deniz ülkesi fazlasıyla geniştir. Asya kıtasının Büyük Okyanusa açılan kısmında başlıca dört büyük adadan oluşan Japonya tam anlamıyla bir deniz ülkesidir. Kara ülkesindeki eksikliğini geniş deniz ülkesi ile doldurmaya çalışan Japonya, dünyanın en ileri denizci ülkeleri arasında yer almaktadır. Denizcilik ve deniz ile ilgili yan işler Japon toplumundaki insanların geçim kaynağıdır. İngiltere ve ABD gibi güçlü bir deniz filosuna sahip olan Japonya deniz ile ilgili her alanda oldukça ileri gitmiştir. Eski dönemlerden kalma emperyalist alışkanlığı ile deniz alanında geniş bir bölgeyi kontrol eden Japonya, tarım ve beslenme alanlarında deniz faktörünü öne çıkarmıştır. Gelecek yüzyılın deniz tarımının öncüsü Japonya olmuştur. Sahip olduğu yüksek teknolojiyi bu alanda da kullanan Japon devleti, denizler çağının öncülüğünü yapmaktadır. Daha önceleri denizlerde askeri güç olarak varlığını sürdüren Japonya, şimdilerde ekonomik ve teknolojik güç olarak deniz ülkesinde egemenliğini sürdürmektedir (Çetin, 2008).

### **2.3.9.2. Japonya'nın denizcilik politikaları ve deniz ekonomisi**

Son zamanlarda ortaya çıkan deprem, tsunami, yüksek süratli deniz vasıtalarının meydana getirdiği kazalar ve deniz haydutluğundaki artışlar, denizlerde öncelikle güvenlik endişesini doğurmuştur. Bunlara ilave olarak; çevre kirliliğinin her geçen gün biraz daha artması, atmosfere salınan karbondioksit miktarındaki artış ve deniz vasıtalarından boşaltılan atıklarla denizin kirlenmesi yüksek değerlere ulaşmıştır. Bu gelişmelerin ışığında, denizcilik politikasının güvenlik ve emniyet üzerine inşa edilmesi kesinlik kazanmaktadır.

2005 yılındaki okyanus taşımacılığına baktığımızda 6,8 milyar ton ile önceki yıllara göre rekor seviyeye ulaştığı görülmektedir. Bu büyük pastadan Japon nakliye gemileri 950 milyon tonluk pay almıştır. 2005 yılında Japon ticaret gemilerinin sayısı bir önceki yıla nazaran % 113'lük artış göstererek 2009'a, tonajları ise % 14'lük artış göstererek 117 660 grostona ulaşmıştır. Japon ticaret gemilerinden Japon bayraklı olanların sayısı 95, tonajı 9580 groston, kolay bayrak ülkelerindekilerin sayısı 1914, tonajı ise 108 080 grostondur. 2005 yılında kabotaj seferi yapan gemiler ile yerli malların % 38,4'ü, Japonya ekonomisini ve hayatını destekleyen petrol, çelik, çimento gibi temel endüstri maddelerinin % 80'i nakledilmiştir. 1 Nisan 2006 itibarı ile kabotaj seferi yapan kayıtlı gemi sayısı 3183 adet olup, bunların % 99,6'sı orta büyüklükte ya da küçük gemilerdir. Tüm bu gemilerin Gayri

Safi Milli Hâsılaya katkısı 300 milyon yen civarında olup çalışan sayısı 300'den azdır (www.mlit.go.jp).

Asya, Kuzey Amerika ve Avrupa'ya yapılan liman konteynır taşımacılığı 1990 yılında 11 milyon TEU\* olmasına rağmen, bu rakam 2004 yılında 35 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir. Hali hazırda konteynır taşımacılığı maksadıyla ana limanlar olan Chiba, Keihin, Shimizu, Nagoya, Yokkaichi, Osaka, Kobe ve Hakata limanları başta olmak üzere toplam 94 liman kullanılmaktadır.

Gemilerde çalışan personel sayısına baktığımızda, 278 bin ile 1974 yılında en yüksek rakama ulaştığını, her yıl okyanus ötesi sefer yapan gemiler ile balıkçı gemilerinde çalışan denizcilerin azaldığını, buna ilave olarak kabotaj seferi yapan gemilerde ise son yıllarda çok küçük bir artış olduğunu söyleyebiliriz. Okyanus ötesi sefer yapan gemiler ile balıkçı teknelerindeki personel sayısındaki azalmanın sebebi, teknolojik gelişmelerin artık insan gücüne gereksinimi azaltması, uluslararası taşımacılığın ve balık avlamanın kurallarının katılaşmasıdır (www.mlit.go.jp).

2007 yılı rakamlarına göre ülke bazında gemi yapım sipariş sayısı esas alındığında Çin 2526 gemi ile birinci, Güney Kore 1876 gemi ile ikinci, Japonya ise 1347 gemi ile üçüncü sıradadır. Türkiye'nin 220 gemi yapım sipariş sayısı ile 226 gemilik Hollanda'nın ardından dünya beşincisi olduğu sıralamada Japonya'nın uzun yıllar boyunca en azından mevcut durumunu muhafaza edeceği değerlendirilmektedir.

### **2.3.9.3. Japonya'nın denizcilik eğitim sistemi**

Japonya'nın ekonomisi ithal edilen hammaddeye ve ihraç edilen üretim maddeleri ile bunların deniz aşırı taşınmasına bağımlıdır. Japonya'daki deniz taşımacılığı politikası denizlerin serbest kullanımı ilkesi üzerine inşa edilmiştir. Bu nedendir ki çok yoğun deniz ticaret trafiği olan bu denizlerde denizcilik eğitimlerinde standart usullerin kullanımı hayati önemi haizdir.

---

\* Twenty-foot Equivalent Unit (TEU), Standart genişlik ve yüksekliğe sahip (2.4m x 2.6m) konteynırın uzunluğunu belirten bir ölçü birimidir.

Japonya’da eğitimciler, yabancı ülkelerde okuyan öğrencilerin okul sonrası Japon sistemine adapte olmalarının imkânsız olduğunu, bu nedenle de Japon sistemi içinde başarılı olamayacaklarını savunurlar. Denizcilik alanında üniversite eğitimlerini Japonya dışında tamamlayan öğrencilerin kamu sektöründe iş bulmaları oldukça zordur. Özel sektöre eleman yetiştiren ve bu yolla Japon şirketlerinin beyin takımını oluşturan “KEİO Üniversitesi”nin en önemli bölümü ise denizcilik alanında eleman yetiştiren bölümleridir. Bilhassa deniz işletmeciliği ve tersanecilik konularında dünya liderliğini elinde bulundurmaktadır.

Japonya’da 66 özel üniversitede denizcilikle ilgili bölümler ön sırada yer almaktadır. Bu üniversitelerde Gemi İnşa, Gemi Makineleri ve Mekanik, Tersane İşletmeciliği ve Planlama bölümleri bulunmaktadır. Ayrıca, 3 üniversite sadece denizcilikle ilgili Gemi Lojistik ve Taşıma eğitimi vermektedir. Bunun yanında uzakyol gemi zabiti ve gemi personeli yetiştiren 29 Denizcilik Yüksek Okulu bulunmaktadır. Ayrıca balıkçılık için personel yetiştiren 200’ün üzerinde Meslek Yüksek Okulu bulunmaktadır ([www.mlit.go.jp](http://www.mlit.go.jp)).

Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün desteğiyle, 13 Eylül 1996’da 9 farklı ülkeden 20 Denizcilik Eğitim ve Öğretim Kurumunu temsil eden 30 temsilci Hong Kong’da toplanmış; toplantı sonucunda denizcilik eğitim ve öğretimi konusunda bir birlik kurulması hususunda anlaşılmış, bunun sonucunda “Asya-Pasifik Denizcilik Eğitim ve Öğretim Kurumları Birliği (Association of Maritime Education and Training Institutions in Asia Pacific (AMETIAP))” kurulmuştur. AMETIAP, denizcilik eğitiminde kaliteyi artırmak ve standartlaşmayı sağlamak amacıyla kurulmuş olup, Japonya’dan Tokyo Denizcilik Üniversitesi önemli rol oynamıştır. Daha sonra Kobe Ticari Denizcilik Üniversitesi’nin öncülük yaptığı ve İstanbul Teknik Üniversitesi’nin de içinde bulunduğu “Uluslararası Denizcilik Üniversiteleri Birliği” kurulmuş, kıyı tesisleri ile gemide çalışanlar için en son teknoloji kullanılan lisans ve lisansüstü eğitim programları sağlanmıştır (Lewarn, 2007).

1 Nisan 2004’te açılan Japon Deniz ve Toprak Bilimleri ve Teknoloji temsilciliği daha sonra yeniden yapılandırılarak ve bağımsız bir yönetime kavuşturularak “Japon Deniz Bilim ve Teknoloji Merkezi (JAMSTEC)” adını almıştır. JAMSTEC’in ana amacı, deniz bilim ve teknolojileri konusunda akademik araştırmalar yaparak, denizciliğin gelişimine katkı sağlamak ve denizlerden elde edilen faydaları artırmaktır ([www.jamstec.go.jp](http://www.jamstec.go.jp)). JAMSTEC, kendisine bağlı olan Balıkçılık Araştırma Merkezi, Okyanus Veri Merkezi vb. birçok alt

bölümle çevre deniz/okyanuslarında araştırmalar yapmakta ve elde edilen verilerle denizcilik politikasına yön vermektedir (Lewarn, 2007).

Gemicilere eğitim veren “Deniz Teknik Eğitim Ajansı” 1 Nisan 2006’da açılmış, “Deniz Teknik Koleji ve Denizcilik Eğitim Merkezi” bünyesine bağlanmıştır. Bu kurumun açılmasıyla eğitim faaliyetleri aynı çatı altında toplanabilmiş, denizcilere güncel gelişmeler ve oryantasyon eğitimleri verilmeye başlanmıştır.

Japonya, denizlerdeki emniyetli seyrin önemli faktörleri olan kaptanların eğitimine ve seyir emniyet sistemlerine yönelmiş, 2006 yılında limanlar kanununda ve deniz nakliyatının esaslarında kuvvetlendirici kısmi değişiklikler yapmıştır. Aynı şekilde 2006 Haziran ayında denizcilerin eğitimi maksadıyla; İçişleri ve Ulaştırma Bakanlığına bağlı Denizcilik Müsteşarlığı altında “Denizcilik Emniyet Sisteminin Araştırılması ve Denizcilik Sendikası” bölümü kurulmuştur (Japan Maritime Bureau, 2006).

Ayrıca, bireysel eğitim kapsamında çocuklara yönelik olarak “Deniz Uzmanları Eğitim Okulu (Marine Experts Training Schools)” 18 yaş altındaki Japon gençlerine denizcilik ve sahip olunan limanlar hakkında bilgi vermektedir. Bu okulda tüplü dalıştan balıkçılığa kadar birçok farklı konuda öğrenciler eğitilmektedir.

Japonya’nın denizcilik alanında yaptığı AR-GE (araştırma-geliştirme) çalışmaları denizlerin korunması, denizlerden enerji elde edilmesi, deniz alanlarının kullanımı, biyolojik kaynaklar, deniz dibi zenginlikleri gibi konuları kapsamaktadır. Bu alanda yapılan çalışmalar da tıptan enerjiye, gıda sanayinden genetiğe kadar birçok alana katkı sağlamaktadır. Japonya deniz ve okyanus araştırmaları konusunda da dünyanın önde gelen araştırmacı ülkeleri arasında yer almayı sürdürmektedir (Çetin, 2008).

#### **2.3.9.4. Japonya’nın denizciliği hakkında genel değerlendirme**

Ekonomik kalkınmasını devletçilikle başlatan, tarım kesiminden tasarruflar ve vergilendirmeye sanayi kesimine kaynak aktaran, özel kesimin yetiştiği yerde devletin elini çeken bir ekonomik sistem içinde çağdaşlaşma hareketlerini gerçekleştiren Japonya, Soğuk Savaş sonrasında politik-askeri-ekonomik fırsatları çok iyi değerlendirerek, uyguladığı akılcı ulusal stratejisi kapsamında, güçlü bir ekonomiyi tesis etmiş, uluslararası ilişkilerde dışa açılmış ve ABD ile güvenlik ittifakı dâhilinde batı demokrasileri ile bütünleşmeyi başarıyla

gerçekleştirmiştir. Birçok adadan oluşan modern Japonya dünyanın en büyük 15 bankasına sahip güçlü ekonomisi, 350 milyar dolarlık dış yatırım potansiyeli ile küresel bir süper ekonomik güç olarak karşımıza çıkmıştır.

Bir dünya devleti olan Japonya sahip olduğu yüksek teknoloji ve know-how birikimini denizcilik sektörüne de uygulayarak bu sektörünün gelişmesini sağlamaktadır. Bir ada devleti olan Japonya'nın, denizlere olan ilgi ve alakasının artarak devam edeceği, gemi inşa sektöründeki dünya üçüncülüğünü orta vadede en azından muhafaza edeceği, taşımacılıkta daha ileri düzeye çıkabileceği, AR-GE faaliyetlerini daha da yoğunlaştıracağı, balıkçılıkta ulaştığı seviyeyi daha ileri taşıyacağı ve genel olarak denizcilik sektörünün gelişeceği değerlendirilmektedir.

## **2.4. AB Denizcilik Politikalarının Türkiye'nin Denizlerdeki Hak ve Çıkarlarına Etkileri**

### **2.4.1. AB Denizcilik Politikalarının Tarihi Gelişimi ve Politikanın Ana Hatları**

#### **2.4.1.1. AB'nin denizcilik alanındaki genel faaliyetleri**

Avrupa Birliği (AB) oldukça karmaşık bir yapıya sahip özel bir siyasî oluşumdur. AB'nin en önemli özelliği ve onu başka uluslararası siyasî yapılardan çok farklı kılan, kurumları vasıtası ile diğeri uluslararası hukuki işlemlere benzemeyen hukuki işlemler yapabilme özelliğidir. AB hukuku, üye devletler ve üye devletlerdeki gerçek ve tüzel kişiler açısından doğrudan uygulanabilir ve bağlayıcı niteliktedir. Bu durum, Konsey'de kararın aleyhinde oy veren ülkeler için de geçerlidir. Üye devletlerin bağımsızlıklarını, millî çıkarlarını veya herhangi bir başka konuyu bahane ederek çekince koyma, ortak kuralları tanımama hakları yoktur. AB düzeyindeki bir hukuki işlem bir kez kabul edildikten sonra bunun üye devletlerin hukuki sistemine aktarımı, yorumlanması ve uygulanması, kararları yüksek mahkeme kararları gibi tüm AB'de doğrudan etki yaratan ve üye devletlerde anayasa mahkemeleri dâhil hiçbir mahkeme tarafından sorgulanamayan Adalet Divanı'nın yargı yetkisindedir. Uzmanlar bu oluşumu "uluslar üstü (supranational)" olarak adlandırmaktadırlar. AB'nin herhangi bir konuda politika üretmesi ve ortaya konulan politikanın tüm üye devletleri bağlayıcı bir yapıya dönüşmesi belli başlı usullerin izlenmesi sonucunda gerçekleşmektedir. AB yasamasının oluşması için tekliflerin yapıldığı ilk kurum

AB Komisyonu'dur. Komisyon teklifini ortaya koymadan evvel ilgili kurum ve kuruluşlarla irtibata geçmekte ve onların fikirlerini almaktadır. Komisyon konu hakkında açık bir danışma süreci de başlatabilmektedir. Açık danışma süreci genellikle konu hakkında “Yeşil Kitap” diye adlandırılan belgenin yayınlanması ile başlamaktadır. Söz konusu belge ile politika oluşturulması hedeflenen alanla ilgili tüm kurum ve kuruluşların fikirlerini ileri sürmesi ve kapsamlı tartışmaların gerçekleşmesi hedeflenmektedir (<http://www.scottish.parliament.uk>). Yeşil Kitap, AB Komisyonu'nun bir “niyet göstergesi” olup, mevcut politikalar açısından uyulması zorunlu bir belge değildir. Ancak, “Beyaz Kitap” haline dönüşmesi durumunda bağlayıcı olabilmektedir. Yine de gelecekteki politikaların oluşumuna basamak teşkil eden en önemli belge olarak Yeşil Kitap süreci önemli bir süreç sayılmaktadır.

Yeşil Kitap üzerindeki tartışmaların tamamlanmasının ardından tartışmaların sonucunda ortaya çıkan sonuçlar ve alınması gereken tedbirler ve hayata geçirilmesi gereken eylemlerin yer aldığı “Mavi Kitap” AB Komisyonu tarafından yayınlanmaktadır. Mavi Kitap üzerinde yapılan tartışmaların ardından AB'nin söz konusu alandaki politikasının tüm ayrıntılarının yer aldığı “Beyaz Kitap” yayınlanmakta ve ilgili alandaki politika böylece ortaya çıkmaktadır. Konseyin onayının ardından tüm üye devletler ilgili alandaki politika kapsamında belirlenen tüm kurallara uymakla yükümlüdürler. Benzer şekilde AB üyesi olmaya aday devletler de üyelikleri öncesinde ilgili politika kapsamında belirlenen yükümlülüklerini yerine getirmek zorundadırlar (Türker, 2008).

#### *Avrupa Birliği ve Denizcilik Politikası*

2007 yılı başında Romanya ve Bulgaristan'ın da katılımıyla sınırları Karadeniz'e ulaşan 27 üyeli AB'nin etrafı iki okyanus ve dört denizle çevrilerek, ABD'nin yedi, Rusya Federasyonu'nun ise dört katı bir kıyı uzunluğuna ve tonaj olarak da dünyanın en büyük ticaret gemisi filosuna sahip olmuştur. Ayrıca AB üyesi 27 devletin 22'sinin denize kıyısı bulunmaktadır. AB'nin dış ticaretinin % 90'ı, iç ticaretinin ise % 40'ı deniz yoluyla yapılmaktadır. Dünya toplam filo tonajının % 40'ına sahip olan AB devletlerinin bu küresel endüstrideki liderliği tartışılmaz niteliktedir. AB limanlarında yılda 350 milyon yolcu ve 3,5 milyar ton yük taşınmaktadır. AB ülkelerinde 350 bin kişi limanlarda ve limanlarla ilgili hizmet sektöründe çalışmakta, söz konusu iş gücü yıllık 20 Milyar Euro tutarında bir katma değer yaratmaktadır (<http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf>). *Görüldüğü gibi denizler ve*

*denizcilik AB açısından çok ciddi bir öneme sahiptir. Buna rağmen hali hazırda AB'nin onaylanmış bir denizcilik politikası bulunmamaktadır.*

Avrupa'nın refahı ayrılmaz bir biçimde denizle ilintilidir. Gemi inşa ve deniz ulaştırması ile limanlar ve balıkçılık temel denizcilik faaliyetleri durumundadır. Bununla birlikte, denizden sağlanan enerji (petrol, doğalgaz ve yenilenebilir enerji) ile sahil ve deniz turizmi de yüksek miktarda gelir sağlamaktadır. Limanlar ve deniz ulaştırması Avrupa'nın hızla büyüyen uluslararası ticaretten yararlanması ve küresel ekonomide öncü rol oynamasına olanak sağlamaktadır. Bunun yanında mineral kaynaklardan yararlanma, kültür balıkçılığı, mavi biyoteknoloji ve yeni ortaya çıkan deniz dibi teknolojileri önemli iş imkânları sunmaktadır. Bununla birlikte, denizlerin eğlence, estetik ve kültürel kullanımı ile bunların sağladığı ekosistem hizmetleri de eşit seviyede öneme sahiptir. Bahse konu endüstrilerin rekabetçi yapısının korunabilmesi için denizlerin kullanımının sürdürülebilirliğinin sağlanması bir ön koşul olarak ortaya çıkmaktadır. Sahil bölgelerinin artan kırılganlığı, sahillerin aşırı kalabalıklaşması, okyanusların iklim sistemindeki kilit rolü ve deniz çevresinde devam eden bozulma okyanus ve AB denizleri üzerine güçlü bir biçimde odaklanmayı gerekli kılmaktadır. Günümüzde okyanusların sürdürülebilirliği, iklim değişikliğiyle yakından ilişkisi bulunan küresel bir sorun olarak kabul edilmektedir.

Deniz alanları için artan rekabet ve deniz ekosistemi üzerinde gittikçe artan insan etkisine karşı denizcilik alanında günümüzün bölünmüş yapıdaki karar alma mekanizmaları yetersiz kalmış ve bu da daha işbirlikçi ve bütüncül bir yaklaşımı gerekli hale getirmiştir. Örneğin, uzun süredir deniz ulaştırması, balıkçılık, enerji, denizlerin gözetlenmesi, denizde denetim, turizm, deniz çevresi ve deniz araştırmaları üzerine yürütülen politikalar farklı biçimlerde ilerlemiş ve politikaların farklılıkları zaman zaman verimsizlik, tutarsızlık ve kullanım çatışmaları sorunlarına yol açmıştır. Bu kabulden hareketle bütünleşmiş bir denizcilik politikasının oluşturulması ihtiyacı ortaya çıkmıştır (AB Parlamentosu Komisyonu Raporu, 2007).

AB denizcilik politikası oluşturma girişimleri, 1970'li yılların başlarında gündeme gelmeye başlamış, ancak 1983 yılı başından itibaren yürütülen Ortak Balıkçılık Politikasının gölgesinde kalmıştır. Bu nedenle, ayrı bir ortak politika olarak ele alınması yerine çevre, turizm, orman, ulaştırma ve diğer ilgili sektörlerle etkileşimi dikkate alınarak geliştirilmeye

çalışılmıştır. Ancak, bugün gelinen noktada *AB denizcilik politikasının ayrı bir politika olarak oluşturulmasının zaruri hale geldiği AB kurumları tarafından kabul edilmiştir. Bu çerçevede AB Denizcilik Politikası oluşturulması çalışmalarına 2006 yılında yayınlanan Yeşil Belge ile başlanmıştır (Türker, 2008).*

#### **2.4.1.2. Yeşil belge**

AB Komisyonu 2005-2009 Stratejik Hedeflerinde AB'nin kapsamlı bir denizcilik politikasına duyduğu ihtiyacı vurgulamış ve 2 Mart 2005 tarihli tebliğinde AB'nin gelecekte oluşturmayı hedeflediği Denizcilik Politikası için bir Yeşil Belge'nin oluşturulmasına ve söz konusu belgenin 2006 yılının ilk yarısında yayınlanmasına karar verdiğini ifade etmiştir. Bu çerçevede 7 Haziran 2006 tarihinde “Birlik için Denizcilik Politikası’na Doğru” başlığı ile Yeşil Belge yayınlanmıştır (Green Paper: Towards a future Maritime Policy for the Union, 7.6.2006) (<http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>).

Yeşil Belge oluşturuluncaya kadar; AB içerisinde deniz taşımacılığı, denizcilik sanayi, sahil bölgeleri, açık denizde üretilen enerji, balıkçılık bölgeleri, deniz çevresi, sosyo-ekonomik uyum ve diğer benzeri alanlar için üretilen politikalar birbirinden bağımsız olarak geliştirilmekteydi ve bu politikaların birbirine destek olacak şekilde nasıl bir araya getirileceği konusunun incelenmesine yönelik bir çalışma da mevcut değildi. Yeşil Belge; AB'nin okyanusları ve denizleri bir bütünü birbirleri ile iletişimde olan organik parçaları şeklinde görerek gelecekteki denizcilik politikalarını şekillendirmesi için bir tartışma ortamı ortaya koymayı amaçlamıştır. Yeşil Belgede temel olarak denizcilik konularında AB'nin lider rolünün devam ettirilmesi, kıyı bölgelerindeki yaşam kalitesinin en üst düzeye çıkartılması, AB'nin okyanus ve denizlerle ilişkisini yönetecek araçları ortaya koymak, denizcilik idaresi ve Avrupa'nın denizcilik mirasına sahip çıkmak suretiyle denizcilik kimliğinin ön plana çıkarılması konuları yer almıştır.

Yukarıda sayılan tüm bu hususlar çerçevesinde AB kurum ve kuruluşları ile denizcilikle ilgili çevrelerde yaşanan danışma ve tartışma süreci sonunda 10 Ekim 2007 tarihinde AB Komisyonu tarafından denizcilik politikasının oluşumunun ikinci ayağını teşkil eden “Mavi Kitap” yayınlanmıştır (AB Komisyonu Belgesi, 2007).



### 2.4.1.3. Mavi kitap

“Avrupa Birliği İçin Entegre Denizcilik Politikası” ismini taşıyan Mavi Kitap ile Avrupa’da ilk defa, denizin ve denizciliğin tüm boyutlarını dikkate alan entegre bir yaklaşımla hazırlanmış bir denizcilik politikasının geliştirilmesi için somut bir adım atılmıştır. Komisyon, “Mavi Kitap” ile birlikte, entegre bir denizcilik politikasının alt bileşenlerine ilişkin detay çalışmalarının yapılması için bir eylem planı da hazırlamıştır. Belge ve eylem planı bu aşamada AB Konseyi ve AB Parlamentosu’na sunulmuş bir teklif niteliğindedir. Konsey ve Parlamento tarafından onaylanmasını müteakip, üye devletler ve ilgili AB organları tarafından uygulanması için yürürlüğe girecektir.

Mavi Kitap, denizi ve denizciliği Avrupa’nın bugün yüz yüze olduğu; iklim değişikliği, istihdam yaratılması, uluslararası rekabet, ticaret, ulaştırma, enerji, çevrenin korunması ve bazı diğer boyutları ile ele almıştır. Bu yaklaşımda boyutların hiçbirini tek başına düşünülmemekte, birbirine etkileri ile bütünleştirilmiş bir çerçeve oluşturulmaktadır. Genel olarak, AB Denizcilik Politikası sadece ekonomik büyüme ve denizlerin ekonomik amaçlı kullanılması veya sadece deniz çevresinin korunması değil, her ikisinin aynı anda, birlikte ve orantılı olarak geliştirilmesi stratejisi olarak ortaya konulmuştur. Bu strateji; “denizleri koruyarak denizcilik faaliyetlerinin ekonomik potansiyelinin tam olarak kullanılmasının garanti edilmesi” olarak özetlenebilir. AB denizcilik politikasının belirlenmesi gelecekte Avrupa ve dünya denizlerinin kullanılması ve yönetilmesinde önemli bir gelişme olarak görülmektedir.

### 2.4.1.4. AB entegre denizcilik politikası ile gerçekleştirilmesi hedeflenen faaliyetler

AB Entegre Denizcilik Politikası ile gerçekleştirilmesi hedeflenen faaliyetler çeşitli başlıklar altında aşağıda listelenmiştir:

#### 1. Genel

a. Üye devletleri, diğer paydaşlarla yakın işbirliği içinde çalışarak kendi milli entegre denizcilik politikalarını oluşturmaya davet etmek,

b. Ülkelerin milli entegre denizcilik politikalarını oluşturabilmeleri için kılavuz olabilecek ilkeleri 2008 yılı içinde ortaya koymak ve 2009 yılından itibaren AB ve üye devletlerin bu çerçevedeki faaliyetlerini yıllık olarak raporlar halinde yayınlamak,

- c. Denizcilik politikasının gelişimine katkı sağlamak ve en iyi uygulamaların karşılıklı paylaşımına olanak sağlayacak bir “paydaşlar arası danışma mekanizması”nı oluşturmak,
- ç. Üye devletlerin Sahil Güvenlik Komutanlıkları ve ilgili kurumları arasında gelişmiş bir koordinasyonun oluşturulmasını teşvik etmek,
- d. Denizcilik Mükemmeliyet Sertifikası geliştirmek,
- e. Bilim çevreleri, sanayi ve politika yapımcılar arasında uyumlu bir diyalogun sağlanması için “Avrupa Denizcilik Bilim Ortaklığı”nın oluşturulmasını desteklemek,
- f. En dıştaki bölgeler ve adaların denizcilik potansiyellerinin gelişimini sağlamak,
- g. Ortak deniz mirasını belirginleştirmek üzere eğitim yardımcısı bir Avrupa Deniz Atlası oluşturmak.

## 2. *Deniz taşımacılığı*

Avrupa’da deniz taşımacılığı verimliliğini artırmak ve uzun dönemli rekabet edebilme gücünü korumak amaçlarıyla; engellerin olmadığı bir Avrupa Deniz Taşımacılığı Bölgesi önermek ve 2008-2018 dönemi için kapsamlı bir deniz taşımacılığı stratejisi hazırlamak.

## 3. *Limanlar*

- a. Limanların çeşitli rolleri ve Avrupa lojistiğinin daha geniş bağlamını dikkate alarak yeni bir liman politikası önermek,
- b. Sahilden alınan elektrikteki vergi olumsuzluklarını kaldırmak gibi, limanlarda bulunan gemilerin sebep olduğu hava kirliliği seviyesini azaltacak öneriler getirmek,
- c. Limanların geliştirilmesi için ilgili Topluluk çevre kanunlarının uygulanmasına yönelik esasları yayınlamak.

## 4. *Deniz turizmi*

- a. Yakında çıkacak olan turizm inisiyatifi çerçevesinde kıyı ve denizcilik turizminin geliştirilmesini sağlamak,

b. Denizcilik ilişkilerinin görünürlüğünü artırmak ve deniz arkeolojisi organizasyonları ile deniz müzeleri arasındaki irtibatı kuvvetlendirmek maksadıyla 2008 yılından itibaren kutlanmak üzere bir Avrupa Denizcilik Günü tespit etmek.

#### 5. *Balıkçılık*

a. Yasa dışı, izinsiz ve gayri nizami balıkçılığı engellemek üzere ciddi önlemler almak,

b. Avrupa’da çevreye duyarlı bir kültür balıkçılığı sanayinin geliştirilmesini teşvik etmek,

c. Deniz dibindeki hassas doğal ortama zarar veren açık denizlerde trol avcılığı yöntemlerine yönelik sıkı tedbirler almak.

#### 6. *Çevre ve deniz kirliliğini önleme*

a. Gemilerin sebep olduğu hava kirliliğini azaltıcı uluslararası çabaları aktif bir şekilde desteklemek ve bu tür çabaların gelişimindeki aksaklıklara Avrupa seviyesinde öneriler getirmek,

b. Gemilerden yayılan sera gazlarının etkilerini azaltmaya yönelik uluslararası çabaları aktif bir şekilde desteklemek, bu tür çabaların mevcut olmaması durumunda, bu çerçevede AB’nin alabileceği tedbirler kapsamındaki muhtemel seçenekleri değerlendirmek,

c. Uluslararası seviyede devam eden çalışmaları gerektiği gibi dikkate alarak, eski gemilerin etkin, güvenli ve çevre açısından sürdürülebilir bir yolla parçalanmaları için öneriler getirmek,

d. Sahil kesimlerindeki iklim değişikliğine uyum sağlayacak ve bu değişikliğin etkilerini azaltacak pilot uygulamaları başlatmak,

e. Atıkların yok edilmesine yönelik sıkı tedbirler almak,

f. İklim değişiminin, denizcilik faaliyetleri, deniz çevresi, kıyı bölgeleri ve adalar üzerindeki etkilerinin tahmin edilmesi ve azaltılması ile bu çerçevede önlem alınmasını sağlayacak araştırmaları desteklemek.

#### 7. *Deniz gözetleme sistemi*

a. Hâli hazırda denizde emniyet ve güvenlik, deniz çevresinin korunması, balıkçılığın kontrolü ve dış sınırların kontrolü için kullanılan görüntüleme ve izleme sistemlerinin bir araya getirilmesi ile daha birlikte çalışabilir bir gözetleme sisteminin oluşturulması için gerekli adımları atmak,

b. 2008 yılı içinde bir Avrupa Deniz Gözetleme ve Veri Ağı'nın kurulması yönünde adımlar atmak ve yüksek kalitedeki veriye ulaşımı geliştirmek maksadıyla Üye Devlet denizlerinin çok boyutlu haritalama (mapping) faaliyetlerini teşvik etmek.

#### 8. *Kıyı bölgelerinin geliştirilmesi*

a. Denizcilik projeleri ve kıyı bölgeleri konusundaki projeler için kullanılabilir durumdaki Topluluk fonlarının bulunduğu bir veri tabanı hazırlamak ve 2009 yılına kadar denizcilik sektörü ve kıyı bölgelerinin sosyo-ekonomik yapısı konusunda bir veri tabanı geliştirmek,

b. Kıyı bölgelerinin ön plana çıkarıldığı bir Topluluk Afet Önleme Stratejisi'ni teklif etmek.

Yukarıda ana başlıklar altında sıralanan tüm bu faaliyetlerin Mavi Kitap ile birlikte hazırlanan eylem planında, belirlenmiş takvime göre hayata geçirilmesi öngörülmektedir (AB Komisyonu Belgesi, 2007).

#### **2.4.1.5. “AB İçin Entegre Denizcilik Politikası”nda yer alan önemli hususlar**

Bu kapsamda “Avrupa Birliği İçin Entegre Denizcilik Politikası” ismini taşıyan Mavi Kitapta yer alan hususlardan önemli olanlar ile ilgili bir özet aşağıya çıkarılmıştır;

##### *a. Deniz gözetlemesi için bir Avrupa ağı*

Deniz gözetlemesi, denizlerin emniyetle kullanımının sağlanması ve Avrupa'nın deniz sınırlarının emniyete alınması açısından en yüksek önemi taşımaktadır. Avrupa için deniz gözetleme faaliyetlerinin en uygun şekilde sokulması, geliştirilmesi ve tüm Avrupa çapında birlikte çalışabilirliğin sağlanması hususu; deniz ulaştırmasının güvenliği, deniz kirliliği, denizde kanunların uygulanması ve genel güvenliğin sağlanması kapsamındaki risklerle başa çıkabilmek açısından çok önemlidir.

Gözetleme faaliyetleri üye ülkeler tarafından icra edilmektedir. Ancak bu faaliyetlerin ilgi alanı ve ortaya çıkan tehditler doğası gereği uluslararası yapıdadır. Üye devletlerin çoğunda, balıkçılık, çevre, yasadışı göçün önlenmesi gibi faaliyetleri ilgilendiren gözetleme faaliyetleri birbirlerinden bağımsız hareket eden değişik kurumların sorumluluk alanına girmekte bu da kısıtlı kaynakların verimsiz şekilde kullanımı sonucunu doğurmaktadır. Bu sebeple, deniz gözetlemesi alanında üye devletlerin Sahil Güvenlik Komutanlıkları ve diğer ilgili kurumları arasında daha derin işbirliği ile üst seviyede koordinasyona ihtiyaç duyulmaktadır. Ayrıca, Avrupa kıyı suları ve açık denizleri için kademeli olarak uydu gözetlemesi ve uzun menzilli tanımlama ve takibini (LRIT) de içeren “Entegre Bir Gemi Takip ve Elektronik Seyir Sistem Ağı”na sahip olunması, kamu kurumlarına paha biçilmez bir veri kaynağı sağlayacaktır (AB Komisyonu Belgesi, 2007). Hali hazırdaki AB Denizcilik Güvenliği kanunları baz alınarak, Avrupa Denizcilik Güvenlik Ajansının (EMSA) ekonomik yardımlarıyla AB sularında gemilerin tanımlama ve trafik gözetlemelerine ilişkin çalışmalar yapılmaktadır.

AB'nin Güney Deniz Sınırının Yönetiminin Güçlendirilmesi ile ilgili evrakta, Komisyon, daimi bir Kıyı Devriye Ağı ve Avrupa Sınırlarının Gözetleme Sisteminin kurulmasını teklif etmiştir. Avrupa Konseyi'nin 14/15 Aralık 2006 kararlarının ardından, AB'nin Dış Sınır Güvenlik Kurumu (FRONTEX), Akdeniz'in ve Atlas Okyanusunun belli sahalarını kapsayan ve Mayıs 2007'den beri yürürlükte olan “Avrupa Karakol Ağı (EPN)”nın kurulmasını koordine etmiştir. Şubat 2008'de Komisyon “Avrupa Sınır Güvenlik Sistemine (EUROSUR)” ilişkin yeni bir uygulamayı yürürlüğe koymuştur. Birçok aşamadan oluşan bu sistemde öncelikle üye devletlerarasında gözetleme ve rapor sistemleri birbirine bağlanacaktır. İlk aşamada Akdeniz ve Karadeniz'i kapsayan bir bilgi dağıtım sistemi kurulacaktır. Bu çeşit bir sistem sayesinde üye devletlerarasında işbirliği geliştirilecek ve yasa dışı göçün engelleneceği iç güvenlik sistemi tesis edilecek ve yasa dışı göçler esnasında yaşanan insan kayıpları asgariye indirilecektir (Avrupa Toplulukları Komisyonu, 2007).

*b. Okyanusların ve denizlerin sürdürülebilir kullanımının en üst seviyeye çıkarılması ve deniz taşımacılığı*

Deniz ulaştırması Avrupa'nın uluslararası ve iç ticareti için hayati önemi taşımakta olduğu gibi denizcilik, sanayinin belkemiğini oluşturmaya devam etmektedir. Deniz

taşımacılığı her ne kadar hava kirliliği ve karbondioksit üretiminin esas kaynağı olsa da hala kara taşımacılığına kıyasla enerji verimliliği açısından çok daha iyi konumdadır. Avrupa'nın yoğun araç trafiğindeki kamyon sayısını azaltma ihtiyacı da eklendiğinde, Entegre Deniz Politikasının emniyetli ve güvenli deniz taşımacılığını kuvvetli bir şekilde teşvik ettiği görülmektedir. Mevcut AB programları (TEN-T ve MARCO POLO) "Uzun/Kısa Yol Deniz Taşımacılığı Ağları Otoyolları"nın oluşturulmasını desteklemeye devam edecektir. TEN programı geliştirilirken gelecekte enerji alanında denizlerin kullanımının artacağı hususu hesaba katılacaktır. Bununla birlikte, deniz taşımacılığı hala diğer taşımacılık araçlarına kıyasla dezavantajlı konumda bulunmakta, diğer taşımacılık sektörleri kamu kaynaklarından daha fazla yararlanmaktadır. Dahası, henüz Avrupa'da deniz taşımacılığı için gerçek anlamda bir iç pazar bulunmadığından iki AB limanı arasında seyreden bir deniz aracı bir TIR'dan daha karmaşık ve uzun süren işlemlere maruz kalmaktadır. Avrupa'nın deniz taşımacılığı sektöründeki potansiyelini tam olarak ortaya çıkarmak için diğer taşımacılık çeşitlerine göre deniz taşımacılığının bu dezavantajlı durumu, AB denizcilik hizmetleri arasındaki idari ve gümrük formalitelerinin basitleştirilmesi yoluyla ortadan kaldırılmalıdır (AB Komisyonu Belgesi, 2007).

Avrupa, kendisini çevreleyen denizler ve okyanuslarla derinden bir bağına sahiptir. Bu sadece deniz ulaştırması veya balıkçılık faaliyetleri değildir. Aynı zamanda, gemi inşa ve liman tesisleri, denizcilik araç ve gereçleri, açık deniz enerji kaynakları, denizcilik ve kıyı turizmi, su kültürü, denizaltı haberleşmesi ve deniz çevresinin korunmasını da içermektedir. Bu faaliyetlerin çoğu Avrupa'yı küresel denizcilik ekonomisinde dünya lideri yapacak kadar hızlı gelişmektedir. Bu kapsamdaki faaliyetler, geniş ticaret filosu, üstün teknolojiye sahip kruvaziyer seferleri ve birçok limanını içermektedir. Bununla birlikte, günümüz kıyasıya rekabet ortamında, Avrupa'nın liderliğinin devamlı olacağı düşünülmemelidir. Avrupa, bu sebeple sadece denizcilik endüstrisindeki rekabet gücüne odaklanmakla kalmamalı, aynı zamanda uzun vadede aktif olarak bu faaliyetlerin gelişmesini ve yeni işgücü alanlarının açılmasını sağlamalıdır. Lizbon stratejisi paralelinde, Komisyon'un ulaşmak istediği amaç Avrupa'nın denizleri ve okyanusları en üst seviyede kullanımını sağlamaktır. İyi yönetim ve entegre yaklaşım, denizcilik faaliyetleri ve çevre politikasını birleştiren daha üst bir stratejiyi gerekli kılmaktadır. Denizlerin ve okyanusların uzun vadeli kullanımını sağlamaya yönelik olarak Komisyonun teklif edeceği raporda, deniz taşımacılığı, liman ve lojistik hususları,

farklı sektörlerin geliştirilerek Avrupa'nın rekabet gücünün artırılması, denizcilik sektöründeki kariyer imkânlarının geliştirilmesi, sürdürülebilir denizcilik turizmi, gemilerden kaynaklanan hava kirliliğinin azaltılması, gemilerin sökülmesi, iklim değişikliğine adaptasyon ve açık denizlerin korunması hususları bulunacaktır. Bu faaliyetler aynı zamanda denizcilik uygulamaları ve balıkçılık sektöründe ekosistem yaklaşımı ile birlikte yürütülecektir. Deniz taşımacılığına stratejik olarak bakmak, taşımacılığın gelişmesine bakıldığında, liman ve limanlarla ilgili sektörleri kısa, orta ve uzun vadede değerlendirmek özellikle deniz taşımacılığına rakip alternatiflerin gelişmesi gerekli olduğu bir zamanda hayati öneme sahiptir. Kısa mesafe deniz taşımacılığı ile kara taşımacılığında olduğu kadar yurt dışına açılım olmamaktadır. Buna rağmen kısa mesafe taşımacılığı, Avrupa'nın teknolojik gelişimi ve Avrupa denizcilerine iş imkânı sunması bakımından büyük potansiyele sahiptir (Avrupa Toplulukları Komisyonu, 2007).

*c. AB Liman politikası*

Limanlar ve liman ülkeleri dünya lojistik zincirinin birer parçalarıdır. Bunlar aynı zamanda işletmelere de zarar veren, yetersiz servis kalitesi, yetersiz iç bağlantılar, idari sıkıntılar veya yeni taşıma organizasyonlarına adaptasyonda eksiklik gibi hususlarla karşı karşıyadır. Büyüme için, limanlar ve liman şehirleri de adapte olmalı ve kapasitelerini artırmalıdır. Bu bu zor bir iş fakat aynı zamanda bir fırsattır. İlerlemenin planlanması, kamu politikaları ve kanunlar devam eden bir şekilde limanların gelişmesini kolaylaştırmalı ve Avrupa liman ağının hızla büyüyen liman haricindeki rakiplerine göre daha iyi kullanımını sağlamalıdır. Liman ve liman şehirlerinin çevre ile uyumlu bir şekilde gelişmesi için turizm ve çevrenin korunması hususları da göz ardı edilmemelidir. Bunun yanında birçok liman lojistik faaliyetler gereği yapılacak genişlemede bir rol almayacak fakat bunlar daha çok balıkçılık gibi diğer hususlara önem verecektir. Burada anlatılan eylemler liman şehirlerinin turizm potansiyeli ve kültürün geliştirilmesi gibi hususlarla da bağlantılı olacaktır. Limanların bu çok fonksiyonlu rolü görüşünün, hisse sahipleri ile yakın irtibat halinde geliştirilmesine ihtiyaç vardır (Avrupa Toplulukları Komisyonu, 2007).

Avrupa Limanları, Avrupa ekonomisinin dayandığı lojistik zincirinde önde gelen bağlantı noktaları ve kilit rol oynayan ekonomik faaliyet merkezleridir. Küreselleşme sayesinde uluslararası ticaretin görülmemiş orandaki büyümesine şahit olmaktayız.

Avrupa'nın dış ticaretinin % 90'ının ve iç ticaretinin % 40'a yakın bir bölümünün limanlar vasıtasıyla gerçekleştiği göz önüne alındığında, artan talebi karşılamak için Avrupa limanlarının ileride büyük zorluklarla karşılaşacağını tahmin etmek zor değildir. Bahse konu limanların kapasitelerinin geliştirilmesi Avrupa'nın iç ve dış ticaretinin büyümesi ile uyumlu olmalı ve başta çevre ve rekabet hedefleri olmak üzere Avrupa'nın ilgili hedeflerine uygun biçimde gerçekleşmelidir. Bu çerçevede, Avrupa Toplulukları Komisyonu;

\* Limanların çeşitli rolleri ve Avrupa lojistiğinin daha geniş bağlamını dikkate alarak yeni bir liman politikası önerecek,

\* Sahilden alınan elektrikteki vergi olumsuzluklarını kaldırmak gibi, limanlarda bulunan gemilerin sebep olduğu hava kirliliği seviyesini azaltacak öneriler getirecek,

\* Limanların geliştirilmesi için ilgili Topluluk çevre kanunlarının uygulanmasına yönelik esasları yayınlayacaktır (Türker, 2008).

#### *d. Güçlendirilebilir deniz turizmi*

Deniz ve sahil turizminin çevre, ulaştırma, istihdam veya araştırma gibi diğer politikalar ile çeşitli bağlantıları vardır. AB, denizcilik ekonomisinde temel sektör olarak turizmin gelişimi, turist ekonomisi ve diğer ekonomik sektörler arasında olumlu bağlantıların kurulmasını, çevresel ihtiyaçların tam olarak kapsanmasını gerekli kılarak, muhtemel çatışmaları pratik faydalara çevirmeyi hedeflemektedir. Güçlendirilebilir ve mücadeleci Avrupa turizmi için oluşturulan gündem kapsamında, Komisyon; bilgi paylaşımını artırmayı, güçlendirilebilir hedefleri teşvik etmeyi, AB'nin finansal araçlarını ve farklı seviyelerde aktörleri seferber etmeyi ve Komisyon politikalarında mücadeleyi ortaya koymayı hedeflemektedir. Entegre denizcilik politikasının içeriğinin dikkate alındığı girişimlerle birlikte, deniz araştırmasının teşviki, deniz alanları planlaması veya denizcilik kimliği ve mirasının artması gibi turizm politikaları denizcilik ve sahil turizm sektöründe mücadeleyi teşvik edecektir. En iyi uygulamaya yönelik bilgi paylaşımının teşvik edilmesi, özellikle entegre kalite yönetiminde, turizm ürünleri ve hizmetlerinin çeşitliliği sahil ve ada hedeflerinin mücadelesinde önemli bir katkı sağlayacaktır. Bu konu ayrıca turizm sezonunu uzatmaya katkı sağlayacaktır.



Komisyon kaliteli sahil turizminin gelişmesini teşvik etmeye yönelik çabalarını sürdürecektir. Örneğin, seyahat endüstrisi son zamanlarda büyük oranda büyümüş ve Avrupa ekonomisine önemli katkı sağlayan bir sektördür. İlk adım olarak, Komisyon sahil bölgelerinde kara ve denizin kullanımı arasında mücadeleyi içeren diğer konuların yanında seyahat endüstrisi, yat limanları, limanlar, deniz endüstrileri arasındaki bağlantıyı değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Bu tür değerlendirmeler aynı zamanda altyapıya yatırım yapmak için fayda analizinin yapılması ve seyahat turizmi kapsamında gelen turistlere sunulacak hizmetlerin analizinin yapılmasını da içermelidir. Deniz ve sahil ortamı, limanların gelişimi, sahil bölgelerindeki hayat kalitesi ve turizm arasında birçok bağlantı vardır. Denizcilik ve sahil turizminin artan gelişimi her seviyede (mahalli, bölgesel, ulusal, sınır ötesi ve Avrupa) planlanmalıdır. Komisyonun bu alanda kolaylaştırıcı rol oynayabileceğine hiçbir şüphe yoktur. Sürekli gelişim ulusal ve kısmen mahalli politikalar ve kararlar tarafından şekillendirilecektir (Avrupa Toplulukları Komisyonu, 2007).

*e. Denizci Avrupa'nın görünürlüğünü artırmak kapsamında Avrupa denizcilik günü, yıllık rapor, ödüller ve farkındalık kampanyaları*

Bu entegre projelerin amacı, denizcilik sektörlerinin daha fazla görünür olmasını sağlamak ve denizcilik işlerine entegre bir yaklaşımın ilerideki gelişimini desteklemek amacıyla en iyi uygulamaları oluşturmaktır. İkinci bir amaç ise katılımcı firmaların müzakerelerini ve temaslarının sürekliliğini temin etmektir. Bu görünürlüğü elde etme metodları; en iyi pratik usulleri geliştiren ve karşılaştıran yıllık bir konferansı, denizcilik sektörünün imajının gelişmesine ve görünürlüğünün artmasına katkıda bulunanlara verilecek yıllık ödülleri, denizcilik işlerindeki gelişmeleri vurgulayacak yıllık bir raporu, meslek hayatı gibi çeşitli denizcilik konularında özel farkındalık kampanyalarını ve en iyi uygulamaları bir araya getirecek bir seri müsabakayı kapsayacak şekilde bir "Avrupa Denizcilik Günü" ilanını içermektedir. Bir diğer amaç deniz kültür organizasyonlarını, müzeleri ve akvaryumları tecrübe paylaşımı amacıyla bir araya getirmektir. Tüm bu faaliyetler birbirleriyle irtibatlanacak ve azami görünürlük ve medya desteğini sağlamak üzere aynı zaman periyodunda yapılacaktır. Bu inisiyatiflerin denizcilik faaliyetlerinin profilini artırmadaki başarısı, diğer AB enstitüleri, üye ülkeler ve bu yıllık faaliyete kendilerini adapte eden katılımcı firmalar tarafından geniş manada belirlenecektir. Avrupa'da bir araya gelmesi

gereken, denizcilik birliğidir. Komisyonun rolü bunu kolaylaştırmaktır (Avrupa Toplulukları Komisyonu, 2007). Bu maksatla ilk Avrupa Denizcilik Gününün 20 Mayıs 2008 tarihinde kutlanması kararı üzerinde anlaşmaya varılmıştır.

#### **2.4.1.6. AB ortak balıkçılık politikası**

Denizleri ve deniz mahsullerini önemli bir ekonomik kaynak olarak gören AB, balıkçılık başlığı altında kendi bünyesinde birçok düzenlemede bulunmuş, ayrıca AB'ye komşu ülke ve organizasyonlarla da anlaşmalar yapmıştır. Birliğin genişlemesiyle birlikte nüfuz edebildiği denizler de artmış ve böylece Avrupa bir yandan yeni kaynaklar elde ederken diğer yandan bu kaynakları tehdit eden küresel ısınma, düzensiz avlanma ve deniz çevresinin kirletilmesi gibi risklerle karşı karşıya kalmıştır. Böylece bu konuda bir politika geliştirilmesi ihtiyacı duyulmuş ve bu kapsamda “AB'nin Ortak Balıkçılık Politikası” yayınlanmıştır. AB, bu politika ile üye ülkelerini çevreleyen denizleri Avrupa Birliği suları olarak algılamakta ve bu sulardan elde edilecek kaynakları eşit şartlar altında tüm üye ülkelerin kullanımına sunmaktadır. Böylece bir Alman balıkçık teknesine, Karadeniz'de Bulgaristan'ın münhasır ekonomik bölgesinde avlanabilme imkânı doğmaktadır. Bununla birlikte, av sahalarındaki kapasitenin üzerinde balıkçılık yapılmamasını sağlamak amacıyla OBP, koruyucu tedbirler olarak, toplam avlanma miktarı, balıkçılık faaliyetlerinin kısıtlanması, teknik önlemler (avlanma teçhizatları vs.) ve av miktarlarının kayıt ve raporları hakkında kurallar koymaktadır. Bu kurallar aynı zamanda o bölgede avlanacak üçüncü ülke balıkçıları için de bağlayıcı olmaktadır. Kısaca Avrupa Birliği, “1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)”nde yer alan münhasır ekonomik bölgede kıyı devletinin kaynaklar üzerindeki egemen haklarını, Avrupa Birliği'ni çevreleyen tüm denizler için tek elden kullanmaya çalışmaktadır (Gürsoy, 2009).

#### **2.4.1.7. AB denizcilik politikaları hakkında genel değerlendirme**

“Avrupa Birliği İçin Entegre Denizcilik Politikası” ismini taşıyan Mavi Kitap, Avrupa Birliği'ne uyum süreci içerisinde bulunan Türkiye açısından da büyük önem taşımaktadır. Türkiye, bugüne kadar “AB İçin Entegre Denizcilik Politikası” oluşturma çalışmalarını yakından izlemiş ve belgenin ilk taslağına Deniz Ticaret Odası koordinasyonunda yapılan çalışmalarla görüş bildirmiştir. Deniz çevresinin korunması, deniz emniyetinin sağlanması ve denizlerin ekonomik amaçlarla yoğun kullanımı, Türkiye'nin de giderek artan sorunlarıdır.

Bu sorunların, tüm etkenlerin ele alınması ile belirlenecek politika ve stratejilerin uygulanarak azaltılması Türkiye'nin de öncelikleri arasındadır. Bu kapsamda, "Avrupa Birliği İçin Entegre Denizcilik Politikası" ve bu çerçevede yapılan çalışmaların Türkiye'nin kendisine özgü şartları ve özellikleri dikkate alınarak benimsenmesi, geliştirilmesi ve uygulanması, AB'ye aday ülke olmanın gereklerinden biri olmanın ötesinde bir zorunluluktur.

Türkiye'nin kıyıdaş olduğu Akdeniz ve Karadeniz, AB'nin son yıllardaki genişleme politikası paralelinde en fazla etkilenecek bölgelerdir. Bu çerçevede;

\* Denizde güvenlik ve emniyet, deniz çevresinin korunması; deniz canlılarının korunması ve türlerin muhafaza edilmesi,

\* Türk Boğazlarının güvenli ve emniyetli bir geçiş yolu niteliğinin muhafaza edilmesi,

\* Deniz trafiğinin izlenmesi ve gözetim altında tutulması; bu amaçla AB'nin "Uydudan Küresel Konumlama Sistemi"nden (GALILEO) ve kurulacak gemi trafik sistemleri ve entegre uzun menzilli "Otomatik Takip Sistemleri"nden faydalanılması,

\* Kıyı bölgelerinde refahın sağlanması ve sahil turizminin geliştirilmesi,

\* Halen diğer taşımacılık araçlarına kıyasla dezavantajlı durumda bulunan deniz taşımacılığının teşvik edilmesi ve geliştirilmesi,

\* Limanların kapasitelerinin artırılması, ilerlemenin planlanması, kamu politikaları ve kanunlar ile limanların gelişmesinin kolaylaştırılması, liman şehirlerinin turizm potansiyeli ve kültürünün çevrenin korunmasını da sağlayacak şekilde geliştirilmesi,

\* Deniz turizmine özel önem ve ağırlık verilerek güçlendirilmesi,

konularının ön plana çıkacağı değerlendirilmektedir. Bunun yanı sıra ortaya çıkabilecek siyasi ve askeri konular kapsamında;

\* Yunanistan ile Türkiye arasında mevcut deniz yetki alanlarına ilişkin sorunlarda Yunanistan'ın AB Entegre Denizcilik Politikasını kullanabileceği, Yunanistan'ın deniz yetki alanlarını AB'nin deniz yetki alanları olarak ifade ederek Türkiye ve AB'yi karşı karşıya getirebileceği,

\* AB Entegre Denizcilik Politikasının kabul edilmesi ile birlikte GKRY bandıralı gemilere Türk limanlarının açılması sorununun daha fazla ön plana çıkacağı ve Türkiye'nin üzerindeki baskının daha da artacağı değerlendirilmektedir.

AB Denizcilik Politikasının denizciliğe ilişkin konulara yönelik entegre bir yaklaşıma sahip olması nedeniyle başta Yunanistan ve GKRY olmak üzere Bulgaristan ve Romanya'nın da içinde bulunduğu ve Akdeniz ve Karadeniz'e kıyısı bulunan AB üyesi devletlerle ilgili her türlü sorunda AB ile karşı karşıya kalınacak ve Türkiye'nin üzerindeki baskı artacaktır. Bu çerçevede, AB'ye aday bir devlet olarak Türkiye proaktif bir politika izleyerek, AB denizcilik politikasının oluşturulmasında aktif bir tutum sergilemeli ve başarabildiği ölçüde denizlerdeki milli hak ve menfaatlerimizin aleyhine gelişebilecek hususların söz konusu AB Entegre Denizcilik Politikasında yer almasını engellemeli ve her ortamda AB'ye aday üye statüsündeki Türkiye ve AB'nin denizlerdeki çıkarlarının çatışmadığı, aksine ortak noktalarda bulunduğu sürekli olarak vurgulanmalıdır. Ayrıca, Türkiye, çıkarlarının denizlerle yakından ilgili olmaktan geçtiğinin bilincinde olan bir ülke olarak, deniz çevresinin korunması ve denizlerden faydalanılması arasındaki optimum dengeyi gözeterek şekilde AB entegre denizcilik politikası belirleme çalışmalarını bundan sonra da yakından takip etmeli, gereken hususlarda katkı sağlamalı ve kendi şart ve çıkarlarına uygun olanları belirleyerek yayınlamalı, uygulamalı ve kontrol etmelidir.

#### **2.4.2. AB'nin Deniz Güvenliği Politikaları ve Türkiye'ye Etkileri**

Tüm kıtalara hizmet veren dünya çapında bir iş alanı ve dünyanın en büyük ticaret alanı olan deniz taşımacılığı, AB ekonomisi ve refahı için ciddi boyutlarda önem taşımaktadır. AB'nin, 2005 yılı verilerine göre, dış ticaretinin yaklaşık % 90'ının ve üyeleri arasındaki ticaretin % 42'den fazlasının su yoluyla yapıldığı göz önünde bulundurulduğunda denizcilik, AB'nin siyasi ve iktisadi gücü açısından vazgeçilmez bir unsur olarak kendini göstermektedir. Bu durum AB ile üye ülkelerin idari makamlarının aktif bir küresel politika yaklaşımına sahip olmalarını gerektirmektedir (Karamitsos, 2005).

##### **2.4.2.1. AB denizcilik politikası oluşturma girişimleri**

AB denizcilik politikası oluşturma girişimleri, 1970'li yılların başlarında gündeme gelen ve 1983 yılı başından itibaren yürütülen Ortak Balıkçılık Politikasının gölgesinde

kalmış, ayrı bir ortak politika olarak ele alınması yerine çevre, turizm, orman, ulaştırma ve diğer ilgili sektörlerle etkileşimi dikkate alınarak geliştirilmeye çalışılmıştır.

1999 yılında Fransa kıyıları açıklarında meydana gelen Erika ve 2002 yılında İspanya'nın Galiçya kıyısı açıklarında meydana gelen Prestige isimli ham petrol yükü taşıyan tanker kazaları ile 11 Eylül 2001 terör olayları sonrasında beliren güvenlik ihtiyacı, AB'yi deniz güvenliğini artırmaya yönelik bir dizi kararlar almaya sevk etmiştir. Böylece AB, mevcut Denizcilik gücünün küresel ve stratejik niteliğini daha iyi değerlendirmek için pazardaki gelişmeleri takip eden güçlerle başa çıkmak, teknolojik ilerlemelere katkıda bulunmak, değişen hukuki çerçeve ile mücadele etmek, dünya çapında deniz ulaştırmasının güvenliğini sağlamak ve deniz emniyet ve güvenliğini artırmaya yönelik bir dizi karar almak zorunda kalmıştır. Bu kapsamda, deniz trafiğinin, güvenlik ile seyrüsefer ve çevre emniyeti maksatlarıyla izlenmesi ve düzenlenmesi faaliyetlerine yönelik olarak *EMSA (European Maritime Safety Agency)* kısa adıyla “Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı” 2003 yılında kurulmuştur (Sevi, 2007).

#### **2.4.2.2. AB deniz güvenlik politikaları**

AB, deniz güvenlik politikalarını öncelikle EMSA vasıtasıyla yürütmektedir. AB Çapında deniz trafiğinin monite edilmesi; dolayısıyla Gemi Trafik İzleme ve Bilgi Sistemi (VTMIS) ve Otomatik Gemi Teşhis (Automatic Identification System – AIS) projelerinin AB çapında koordine ve takip edilmesi ve hayata geçirilmesi EMSA'nın sorumluluk alanı içerisindedir. Denizde emniyetin sağlanması adı altında AB bünyesinde her geçen gün etkinliğini artıran EMSA, dünyada Uluslararası Denizcilik Örgütü gibi etkili ve yetkili bir kurum olma yolunda çabalarına devam etmektedir. Bu kapsamda;

\* Uluslararası organizasyonların iştirak ettiği bir dizi toplantılar düzenlenmekte, bu toplantılarda Avrupa'yı çevreleyen kıyı bölgelerde karşılaşılan zorluklar ele alınmakta,

\* Lizbon zirvesi öngörülerinde yer alan “sürdürülebilir gelişme ve istihdam yaratma” amacıyla denizcilik sektörü üzerinde durulması çerçevesinde AB ülkelerine çağrılarda bulunulmakta ve projeler geliştirilmekte,

\* Kazalar nedeniyle denizin kirlenmesinin önüne geçilmesine yönelik denizcilik güvenlik paketleri hazırlanmakta,

\* AB'nin denizcilik siyaseti üzerinde önemli yönlendirici kararlar alınmaktadır.

Bu çerçevede çevre denizlerde seyreden gemilerin izlenmesi ve güvenliğinin sağlanması amacıyla AB fonları ile Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) ve Gemi Trafik Hizmetleri (VTS) sistemlerinin 2007 yılı içerisinde kurulumu EMSA koordinatörlüğünde tamamlanacak ve 2008 yılında üye ülkeler arasında bilgi paylaşımına başlanacaktır. Böylece AB ilgi sahasındaki denizleri ve bu denizlerde seyreden gemileri güncel olarak izleyebilecektir. Avrupa Parlamentosu (AP), gemilerin neden olduğu kirlilikle mücadele edebilmek üzere, 2007–2013 yılları arasında geçerli olacak şekilde EMSA'nın toplam 154 milyon Euro'luk bütçesine onay vermiştir (DTO AB Bülteni, Ekim 2006).

AB bünyesinde, EMSA'nın yanında, AB'ye yönelik yasadışı göç ile mücadele amacıyla kurulan “AB Dış Sınırları Yönetimi Ajansı (The European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union-FRONTEX)” 2005 yılında faaliyete geçirilmiştir. FRONTEX Ajansı organizasyonu kapsamında tesis edilen Baltık ve Batı Akdeniz'den sorumlu olan “Batı Deniz Sınırı Merkezi” Madrid'te, Doğu Akdeniz'den sorumlu olan “Doğu Deniz Sınırı Merkezi” Pire/Yunanistan'da bulunmaktadır. Kara ve deniz sınırlarından sorumlu olan Ajansın görevleri arasında AB dış sınırlarının korunması amacıyla icra edilecek harekâtların üye ülkeler arasında koordine edilmesi, dış sınırların gözlenmesi amacıyla araştırma/geliştirme faaliyetleri icra edilmesi ve üye ülkeler tarafından icra edilecek müşterek harekâtlara destek sağlanması hususları yer almaktadır. Ayrıca, İtalya, İspanya ve Fransa tarafından “Denizlerde SCHENGEN Anlaşması (SCHENGEN of the Sea)” olarak adlandırılan bir anlaşma 2006 yılında imzalanmıştır. Bu anlaşma ile özellikle Afrika ülkelerinden AB ülkelerine yönelik denizde yasadışı göç, terörizm ve diğer yasadışı faaliyetler ile mücadeleyi güçlendirmek amaçlanmaktadır. Anlaşma öncelikle Akdeniz'i kapsamakta olup, gerektiği takdirde Atlantik'e genişletilebilecektir. Bu girişimlerle, AB'nin kara sınırlarında olduğu gibi, dış deniz sınırını Ege ve Doğu Akdeniz'de Türk karasularına dayandırmayı amaçladığı, böylece AB kara ve deniz sınırı entegrasyonunun tamamlanmasına çalışıldığı değerlendirilmektedir.

AB ülkeleri tarafından denizde güvenliği sağlamak üzere aktif olarak denizde güç bulundurarak denizleri kontrol etmek amacıyla çeşitli deniz kuvvetleri oluşturma çabaları olmuştur. Bu kapsamda EUROMARFOR, 1995 yılında Batı Avrupa Birliği-NATO eksenli

olarak Avrupa'nın deniz gücünü oluşturma hedefiyle İtalya, Fransa ve İspanya'nın katılımıyla kurulmuştur. Son olarak da Mayıs 2006'da İngiliz Daily Telegraph gazetesi tarafından AB Sahil Güvenlik gücünün kapalı kapılar ardında kurulmaya çalışıldığı ve bu oluşumun ileride kurulması muhtemel olan AB deniz kuvvetleri için bir adım olabileceği ifade edilmiştir. Ancak, EMSA yetkilileri tarafından bu haberin gerçek dışı olduğu bildirilmiştir (www.telegraph.co.uk).

#### **2.4.2.3. AB deniz güvenlik politikalarının Türkiye açısından önemi**

##### *a. Türkiye'nin deniz güvenliği*

Dünyanın, stratejik önemi gittikçe artan üç bölgesi olan Balkanlar, Kafkaslar ve Orta Doğu'nun kesiştiği yerde bulunan Türkiye, tarihin bütün dönemlerinde dünyanın odaklandığı krizlerin merkez bölgesinde yer almıştır. Bugün de bu durum değişmediğinden Türkiye, bulunduğu zor coğrafyada birçok risk ve tehditle karşı karşıyadır. Bu coğrafyada ancak güçlü devletler varlıklarını sürdürebilmişlerdir. Bu nedenle Türkiye de güçlü politik, ekonomik, teknolojik, sosyo-kültürel ve askeri güç unsurlarına sahip olmak ve kendisini çevreleyen denizleri kontrolü altında bulundurmaya zorundadır.

Ülkenin denizlerden savunulması kapsamında Türk Deniz Kuvvetleri tarihten çok büyük dersler çıkarmıştır. Osmanlı İmparatorluğunun çöküşü, denizlerdeki hâkimiyetin kaybedilmesi ile başlamış, 20'nci yüzyılın başında Osmanlı'nın denizlerdeki lojistik nakliyatı kontrol edememesi ve denizlerden gelecek tehditlere karşı koyacak gücünü kaybetmesiyle çok iyi bilinen ve Türkiye'ye büyük kayıplar verdiren Ege adalarının Türkiye'nin elinden çıkışı ve Çanakkale Savaşları sonuçlarını doğurmuştur. Ancak, yine de deniz harekâtının bir unsuru olan mayın harbi Çanakkale'de savaşın kaderini değiştirmiştir. Tarihin tekerrürden ibaret olduğu dikkate alındığında bu ve benzeri durumlara bir daha düşmemek için Türkiye'nin güçlü Deniz Kuvvetlerine ihtiyacı vardır. Türkiye'nin ticaretinin % 90'ı deniz yoluyla yapıldığından çevre denizlerinin ulaşımına açık bulundurulması en önemli önceliklerinden biridir ve bu durum da Türkiye için güçlü bir Deniz Kuvvetini zorunlu kılmaktadır. Jeostratejik gerçekleri dikkate alarak, Türk Deniz Kuvvetleri'nin en önemli vazifesi, Türkiye Cumhuriyeti'nin denizlerdeki hak ve menfaatlerinin korunması ve kollanmasıdır.

*b. AB deniz güvenlik politikalarının Türkiye'ye olası etkileri*

AB fonları ile EMSA koordinatörlüğünde icra edilen çalışmalar kapsamında; Ege denizinde 9 adaya VTS sistemi kurmaya hazırlanan ve bu konuda ön çalışmaları tamamlayan Yunanistan, bu proje ile Ege Denizi'ndeki gemi trafiğini kendi kontrolüne almaya çalışmaktadır. Yunanistan, Ege'de belirlediği Limni, Midilli, Sakız, Sisam, İstanköy, Girit ve Rodos adalarına kurmaya başladığı VTS ağı ile Ege Denizi'ndeki mevcut limanları ve yaklaşma sularını da kontrol altına alacaktır. Hali hazırda Yunanistan'ın Korfu, Patras ve Pire'de VTS istasyonları bulunmaktadır. Bu projenin faaliyete geçirilmesi neticesinde Doğu Ege Adaları bölgesindeki deniz trafiği ile Ege Denizine güneyden yapılabilecek tüm giriş ve çıkışlar Yunanistan tarafından izlenebilecek, Ege Denizi ile bu denizdeki Türk limanlarındaki tüm deniz trafiği kontrol edilebilecektir ([www.denizhaber.com](http://www.denizhaber.com)).

Romanya ve Bulgaristan'ın 1 Ocak 2007 tarihinden itibaren AB'ye üye olması ile birlikte Karadeniz'e kıyıdaş olan AB'nin Karadeniz'e yönelik deniz güvenlik politikaları, Karadeniz'de Türkiye'nin inisiyatifi ile kurulan oluşumları etkileyebilecektir. Ancak, Türkiye'nin AB denizcilik politikalarına aktif bir şekilde katılması durumunda olumsuz neticeler doğurabilecek hususlar için zamanında tedbir alınabileceği değerlendirilmektedir.

## **2.5. Türkiye'de Denizcilik Ekonomisi, Politikaları ve Eğitimi**

### **2.5.1. Osmanlı İmparatorluğunda Denizcilik Stratejisi**

*a. Denizci Stratejinin Unsurları*

Osmanlı İmparatorluğu denizci stratejinin üç ana unsurundan biri olan savaş gemileri üzerinde yoğunlaşmış, diğer ana unsurlardan ticaret gemileri ve deniz ticareti ile hemen hemen hiç ilgilenmemiş, üs ve liman temin ve tesisinde ise yeterli düzeye erişememiştir. Bu durumun, tarihi, siyasi ve ekonomik nedenleri ne olursa olsun, denizci strateji sadece savaş gemilerine münhasır kalmış, bir bütünlük oluşturulamamış, bu nedenle deniz gücünden ülkenin zenginleşmesi ve dış politikanın uygulanmasında etkin ve verimli bir düzeyde yararlanılamamıştır. Osmanlı İmparatorluğunun deniz ticaretini tamamen yabancılara bırakması, gerileme ve yıkılma nedenlerinin önemli bir hususunu teşkil etmektedir. Kendi ticaret gemileri olmayan, yani deniz ticaretinin getireceği refah ve maddi imkânları yeterince



değerlendiremeyen Osmanlı İmparatorluğunun, ticaretin denetlenmesi, ticaret yollarının korunması, limanların işletilmesi gibi kaygıları olmadığından, denizcilik kavramı;

- \* Deniz üzerinde işe yarayan (gelir getiren) toprak parçalarının ele geçirilmesi,
- \* Kara ordusunun harekâtının desteklenmesi,
- \* Topraklarının ve gemilerinin denizden gelecek tehlikelere karşı korunmasından ibaretti. Bu hedefleri öngören bir strateji için, sürekli denizde gezecek, bölgesel kontrol sağlayacak, yaygın üs/liman ve tesislere sahip bir donanmaya ihtiyaç yoktu. Yani, Osmanlı topraklarına denizden bir saldırı olmadıkça, Donanma'nın sadece yaz aylarında Akdeniz'in batısına doğru bir gövde gösterisi yapmaktan, maddi kazanç sağlamak amacıyla bir kısım seferlerden başka denize yönelik bir fonksiyonu yoktu (Kızıldağ, 2007).

Deniz siyaseti, kara siyaseti gibi sınırlara dayanan statik bir siyaset değildir. İleri görüşlülük ve önceden hazırlık gerektiren ve gelişen teknolojiyi uygulayan dinamik bir karaktere sahiptir. Çünkü deniz kuvvetini oluşturmak ve idame etmek, zaman ve paraya dayanan pahalı bir iş olup, her devletin altından kalkacağı bir iş değildir. Özellikle çeşitli ırk, din, mezhep ve milletlerin bir arada yaşamasını sağlamak bakımından da Osmanlı Devletine deniz gücü lazımdı. Devlet, bu kudretin muhafazasını ihmal etmiş ve karşılaşacağı iç ve dış sorunları sadece kara kuvveti ile çözebileceğini düşünmüştü. Osmanlı Devleti, deniz gücünü hiç bir zaman gerçek savaş mekanizmasının bir parçası, esas unsuru olarak görmemiştir. Akdeniz'de deniz üstünlüğünün sağlandığı, jeopolitik, ekonomik ve askeri durumun en uygun olduğu devirde bile, Girit, Kıbrıs, Malta gibi çok stratejik adaların ele geçirilmesi düşünülmemiş, karadan Avrupa içlerine olan fetihlere öncelik verilmiştir.

Denizcilik gücüne ilişkin genel tarihi akış içinde görülen hatalar tüm dönemlerde devam etmiştir. *Denizciliğin ekonomik yönleri dikkate alınmamış, deniz ticareti diğer devletler eliyle yapılmış ve tutarlı denizcilik politikaları geliştirilememiştir (Koç, 2007).*

*Osmanlı İmparatorluğu, Deniz Kuvvetlerini;*

- \* *Toprak fethetme,*
- \* *İmparatorluğa yapılan olumsuz bir hareketi cezalandırma, intikam alma, güç gösterme,*

- \* *Topraklarını denizden gelecek olan saldırılara karşı koruma,*
- \* *Kara ordusunu nakletme ve denizden destekleme,*

*amacıyla kullanmış, sürekli olarak bir bölgenin kontrolünü elde bulundurarak, denizin ticaret yolu ile sağladığı maddi olanaklardan hiç bir zaman istifade edememiştir. Maliyesini de, tamamen ele geçirilen topraklardaki vergi ve ürünlere dayandırmıştır (Tarakçı, 2005).*

*b. Deniz gücünün kurumsallaşamaması*

İstanbul'un fethinden sonra sürekli güçlenen ve büyüyen Osmanlı Kara Gücü; toprak sistemine dayalı olarak ordu (eyalet, sancak, tımar, has, zeamet) ve hazineye dayalı (hassa ordusu) ordu şeklinde kurumsallaşırken, Osmanlı Deniz Gücünün aynı kurumsallaşmayı gösteremediğini görmekteyiz. Osmanlı Ordusunun, (Hassa Birlikleri hariç) dünyanın hiç bir ülkesinde görülmemiş bir şekilde, tek kuruş harcanmadan beslenmesine rağmen, İmparatorluğun kurucularının, Deniz Kuvvetlerinin masrafları için bir çare düşünmemeleri nedeniyle donanma giderlerinin devletin servetini önemli ölçüde azalttığı görülmektedir.

Diğer yandan, Osmanlı Devletinin kıyılarla ilgisinin, ülkenin savunması ve buna bağlı olarak. Devletin hükümlerlik hakkı gereği ülkenin diğer kısımları üzerinde kullandığı bir denetim ve gözetim yetkisinin kullanılmasından öteye geçmediği ve kıyıların ekonomik ve sosyal önemini anlayamadığı görülmektedir.

*Ordunun personel ve lojistik ihtiyaçları, Osmanlı Eyalet ve Tımar sistemi içinde karşılanırken, Donanmanın kaptan ve gemici ihtiyaçları usta çırak usulü ve para karşılığı sağlanıyordu. Özellikle gemici personel Rum'lardan oluşuyordu. Donanma personeli başta Barbaros olmak üzere korsanlıktan yetişmiş, bir nevi lejyoner özellikleri taşımaktadır ve bu personelin devamı süresince Osmanlı Deniz Gücü başarı sağlamıştır. İmparatorluk yükselme devrinde Osmanlılar Kaptan paşayı karadaki eşit unvan sahibinden daha üstün tutmalarına rağmen Deniz Gücü her zaman kara stratejisi içinde ilave bir kuvvet olarak kabul ediliyordu.*

Başta Garp Ocakları Donanması olmak üzere, birçok filo ve gemi adeta kiralanmak suretiyle Osmanlı Deniz Gücüne katılmıştır. Deniz üsleri, ikmal noktaları, deniz eğitim kurumları oluşturulmamıştır. Denizci komutanlar, Osmanlı Devleti karar mekanizması içinde yer almamıştır. *Karacı komutanlar için Enderun gibi saray içi eğitim kurumları, sancak*

*beylikleri, eyalet valilikleri gibi kurumlar varken, denizci personel için sadece usta çırac geleneği mevcuttu. Barbaros'tan sonra, Osmanlı Donanmasının başına getirilecek korsan sınıftan dahi personel bulunamadığından, Osmanlı Deniz Gücü, Osmanlı Devletinden daha hızlı bir çöküş süreci içine girmiş, böylece kendi kendinin sonunu hazırlamıştır.*

*c. Türkün milli karakteri ve denizcilik kültürü*

*Ordu ve karada savaşmak Türk'ün karakter ve antropolojik yapısında ve milli kültüründe çok eskiden beri yer alırken; denizcilik ve denizde savaşmak Türklere çok yabancıydı. Bu nedenle Osmanlı Donanması gemi inşa tekniği ve gemi silahları bakımından çok gelişmesine ve hatta kısa bir dönem çağın en gelişmiş devleti olmasına rağmen, bu gemileri kullanacak denizci personel konusunda her devirde büyük sıkıntılar yaşamıştır. Gelibolulu Mustafa Ali Efendi'nin bir sözü, Osmanlıların denize bakış açısını bir kısmıyla da olsa gözler önüne seriyor: Ona göre, "aklı başında bir insanın, şeriatın ya da aklın buyruğu ile bir adaya geçmek dışında, gemiye binmesi ve deniz yolculuğu yapması doğru değildir ve zaten topraktan yaratılmış olan insan ile koca dalgalı ve kudurmuş deniz arasında bir ilişki kurulması da mümkün olamaz."*

Deniz, Osmanlı Devletindeki sistemlere karşı çıkıyordu; değişken ve aldatıcı idi; zalim rüzgârların, ani sağanakların ve tahmin edilemeyen değişikliklerin alanıydı. Topkapı bir tür çadırdı, bir gemi değil. Padişahın kendisi havanın, düşmanların, korsanların keyfine ya da nasıl bir savaş gemisinin saldırılarına maruz bırakılamazsa, onun tartışılmaz emirleri de denizin kaprislerine bırakılamazdı. Osmanlılar kendi aralarında itiraf ediyorlardı: *"Allah, dünyayı Osmanlıların dominyonu olsun ve keyfini çıkarınsınlar diye, denizleri ise sadece Hıristiyanlar için yaratmıştır. Müslüman gemiciler, Patrik baharda denizi kutsayınca kadar denize açılmazlardı"* (Goodwin, 1998).

Osmanlı'da denizcilik kültürünün gelişmemesinin en önemli nedenlerinden biri de, hiç şüphesiz, Türklerin denizlerden gelecek gelire fazla muhtaç olmamalarıdır. Geçim şartları ve denize bağımlılık İngiltere ve kuzey Avrupa'daki birçok ülkeyi denizci devlet olmaya itmiş ve denizcilik kültürü buralarda yeşermiştir. Türklerde ise denizcilik kültürü Boğaz'da ve Sadabad'daki kayık sefalarından ileri gidememiştir. Bu arada başta Barbaros Hayrettin Paşa olmak üzere ünlü Türk denizcilerinin Adalarda doğup büyüdükleri ve ada kültürü ile yetiştikleri unutulmamalıdır (Tarakçı, 2005).

d. *Deniz Ticaretinden Yoksunluk*

(1) *Osmanlı Devletinin Ekonomik Konsepti*

Ortadoğu devlet ve toplumunun ana konseptine bağlı olan Osmanlı ekonomik zihniyetine göre, Devletin asıl hedefi, Padişahın gücünün sağlamlaştırılarak genişletilmesidir. Bu nedenle, toplumun tüm sınıfları ve tüm zenginlik kaynakları bu amaç için kullanılmalıdır. Padişah'ın ekonomik gücünün tam olabilmesi için de, hiç kuşkusuz, aşırı servet sahibi kişi ve grupların bulunmaması gerekmektedir. Üstelik böylesine servet sahibi kişi ve gruplar, adil bir yönetimi de engelleyebileceklerdir. Oysa tüccar ve zanaatkârlar, sistemin devamlılığını tehdit edebilecek boyutlarda sermaye biriktirebilirlerdi ve gerektiğinden fazla mala sahip olmak, bir takım fena girişimlere neden olabilirdi.

Gerçekten de, başta ganaim olmak üzere, kendilerine tekel ayrıcalığı sağlanan Saray'a yakın bölgesel ve uluslararası ticaretle uğraşanlar tarafından, önemli miktarda büyük sermaye birikimi sağlanabilmiştir. Devlet, tüccarların elindeki sermaye birikimine karşı olmamakla birlikte, bu tür girişimleri her zaman şüphe ile izlemiştir. Devletin müdahaleci olduğu ve üretimi sıkı sıkıya düzenlediği, fiyatları saptadığı, el emeğine, mala ve hatta sermayeye el koyduğu, ticari akımların bir bölümünü yönlendirdiği ve dış satımları yasakladığı bir ekonomide, sermaye sürekli olarak güven altına alınamamış ve Devlet, yetkisini kullanarak zaman zaman sermayeye el koymuştur. Bu durum, sermayenin ticaretten çok daha fazla gayrimenkule ve değerli eşyaya yatırılmasına neden olmuştur.

Bu şartlarda, tehlikeli deniz koşulları ve korsanlık gibi tehditlere açık olan deniz ticaretine sermaye yatırmak oldukça riskli bir yatırım olarak görülmekteydi. Ancak, ne derece güçlü sermayeleri olursa olsun, çok daha kolay denetlenebilecek olan Hıristiyan ya da yabancı uyrukluların, gerek bu ticaretle ve gerekse diğer mali konularla uğraşmasının Devlet tarafından yeğlenmesi ise doğal görülmektedir. Özetle, yeterli girişim gücünden yoksun bireylerin oluşturduğu, büyük sermaye birikimi önünde çeşitli engellerin bulunduğu ve toprağın öncelik aldığı Osmanlı toplumunda, denizcilik gibi bunların tam tersi nitelikler gerektiren bir uğraşının kök salmasının son derece zor olduğu söylenmelidir (Güngen, 1997).

Türklerin ticaretten genel olarak hoşlanmayışları, bir yandan limanlarda yabancı ticarethanelerin gelişimi ve diğer yandan da Rum, Ermeni ve Yahudi aracılardan rollerinin artmasını teşvik etmiştir. *Türk, düşmanının ayağına, hatta barış halinde olduğu düşmanının*

*ayağına mal satmaya gidecek kadar alçalamaz. Osmanlı zihniyeti içinde, kâfir, onun ülkesinde ticaret yapabilmek için yalvarmakta ve Türk, yüceliği içinde ona bu işi yapabilmek için iznini vermektedir* ve bu izin, iki taraf arasındaki anlaşmanın ürünü olmak yerine, yalnızca Türk tarafından, sınırları iyice belirli serbestliklerin tanınması halinde tecelli etmektedir. En azından başlangıçta bu kapitülasyonların sınırları belirlidir. İstanbul'un fethinin ertesinde Türklerin, Cenevizli ve Floransalılara, sonra da Venedikliklere ticari ayrıcalıklar tanıdıkları, ama Karadeniz'deki deniz ticaretini kendilerine ayırdıkları bilinmektedir. Osmanlılar askeri güçlerine rağmen, ticaret alanında yeteri kadar güçlü değillerdi ve bu alanda sağlam bir şekilde örgütlelenememişlerdi. Tüccar ve toptancı ağına sahip değillerdi (Tarakçı, 2005).

*Zamanın Türk denizcileri, kıyıları vurmakla yetinmekte ve deniz ticaretine egemen olmayı hiç düşünmemekte, doğu ticaretinin geçiş yollarını ellerinde bulunduran Osmanlılar, aslında yalnızca geçiş ve gümrük vergilerini kendilerine saklayarak mal ticaretini Batılı kişi, gemi ve sermayelerine bırakmak zorunluluğunu duymakta ve savaş alanlarında yenilen Batılılar, ekonomik baskılarını korumayı her zaman becermektedirler* (Güngen, 1997).

## (2) Osmanlı'nın deniz ticaret kayıpları ve yabancılara tanınan ayrıcalıklar

İmparatorluk yöneticileri, denizi yalnız askeri yönden görmüşler ve değerlendirmişlerdir. Buna karşılık yabancılar, Osmanlı himayesi ve kapitülasyonlar sayesinde, devletin deniz ticaretinin çok büyük bir kısmını ele geçirmişlerdir. Fransa 1535'te kapitülasyon elde etmiş, bunlar 1569, 1581 ve 1604'te yenilenmiştir. İngilizler benzeri avantajları 1579 ve 1597'de elde etmişler ve 1581'de Levant Company'i kurmuşlar, Hollandalılar ise aynı kolaylıklara 1612'de kavuşmuşlardır (Tarakçı, 2005). 16'ncı yüzyılda Akdeniz ticareti neredeyse tamamen Türklerin kontrolündeydi. Osmanlı ile dost olmayan bir bayrağın, Akdeniz'de dolaşması son derece tehlikeli ve vahim bir şeydi. 15'inci yüzyılda Venedik ve Cenevizlilere verilen deniz ticareti imtiyazı, 16'ncı yüzyılda Fransa'ya, 17'nci yüzyılda Avusturya, Rusya, İsveç, İspanya ve sonra da Prusya'ya verilmiştir. 1670'te imzalanan barış antlaşması Venedikli tüccarlara, Osmanlı İmparatorluğu'nda ticaret yapma serbestisini yeniden sağlamıştır. 1673'te Fransızlar, sonra da 1674'te İngilizler ve Hollandalılar padişahın gümrük vergilerini % 3 olarak ödeme hakkını elde etmişlerdir.

Fransız ticareti ve denizciliği 1685'ten itibaren doğu ve orta Akdeniz'de üstünlüğü ele geçirmiştir.

*Osmanlı İmparatorluğunun o günün usulleriyle bir deniz ticaret filosu meydana getirmemesi, çok büyük bir stratejik hata idi. Osmanlı Devleti, deniz savaş gücü kadar, ülkelere büyük varlıkları sağlayan deniz ticaretine önem vermemiştir. Durup dururken Venedik, Fransa ve İngiltere'ye bu konuda ayrıcalıklı haklar vermenin nedeni başka türlü açıklanamazdı. Mesela Venedik, İspanya ve Portekiz Devletleri denizlere hâkim iken bütün devletleri, kendilerinin izni olmadan denizlerde ticaret gemisi dolaştırmaktan men etmişlerdi. Devletler, ticaret mallarını ya çok yüksek taşıma ücretleri ödeyerek bu devletlerin ticaret gemilerine taşıtacak, ya da çok ağır haraçlar vererek denizlerde kendi bayraklarını dolaştırabileceklerdi. Osmanlı İmparatorluğu da bu usullere uygun olarak büyük bir ticaret filosu meydana getirebilir ve ticaret yoluyla yüksek kazanç sağlayabilirdi. Hâlbuki o, bilek kuvvetiyle haraç almayı, denizde ticaret yapmaya tercih etmişti.*

*Ticaret filosuna önem veren İngiliz Deniz İmparatorluğunun ömrünün uzun olmasına karşılık, Osmanlı İmparatorluğunun ömrü kısaldıkça kısaldı ve nihayet tükendi. İngiliz denizciliğinin büyük bir ananeye bağlı olarak hala yaşamasına karşılık, Osmanlı denizciliği her hangi bir anane bulamadı. Donanmaların Selim Donanması, Abdülaziz Donanması ve Meşrutiyet Donanması diye isim alması ananesizlikten kaynaklanıyordu. Gerçekten de bu donanmalar, kendisine isim veren hükümdarın ömrü kadar yaşıyor, sonra ölüveriyordu. İtalyan Amiralî Fioravano: "Türkler hiç bir zaman denizlere sahip çıkmak istemediler. Tam tersi yabancılara bol bol deniz ticaret imtiyazı vermekten başka, kendi mallarını da çok büyük navlunlar vererek onlara taşıttılar. Bu yüzden imparatorluklarını kaybettiler." demektedir (Tarakçı, 2005).*

Deniz ticareti ile ilgilenmeyen Osmanlı'nın diğer deniz faaliyetleri de sadece kendisini çevreleyen denizlere münhasır kalmış, Okyanuslara açılmamış ve okyanus aşırı ülkelerle ilişkilerini geliştirememiştir. 1776'da bağımsızlığını yeni kazanan ABD'ye ait ticaret gemilerinin 1780'li yıllarda Akdeniz'de faaliyet gösterdiğini görmek bile, Osmanlı yöneticilerinin denize bakış açılarını değiştirememiştir. Kanuni devrinden beri Avrupa'da en iyi ilişkilerin sürdürüldüğü ve her alanda geniş ayrıcalıklar tanınan Fransa'nın, Napolyon zamanında Mısır'a saldırmasının altında yatan jeopolitik gerçeğin, Denizci Strateji ve deniz

ticaret yollarının kontrolü mücadelesi olduğunun farkına varamayan Osmanlı yönetimi, ihanete uğrandığını, bu hareketin dostluğa sığmadığını haykırıyordu.

16 Ağustos 1838'de imzalanan Osmanlı-İngiliz Ticaret anlaşması ile Osmanlı Devleti deniz sınırlarını tamamen kaldırmıştır. Buna göre, yabancı malları Boğazlardan serbestçe geçecek, Osmanlı limanlarında bir gemiden öbürüne aktarma yapılabilecek, transit serbest olacak, bu işlemlerden ayrıca hiç bir vergi alınmayacaktı (Tarakçı, 2005).

Deniz ticareti ile uğraşmak, hem ticari gemi faaliyetlerinin sürekliliği, hem de bu ticaretin korunması için savaş gemileri faaliyetlerinin sürekliliği anlamına gelmektedir. *Osmanlı Devleti, ticaret yapmak, en azından kendi ürettiği mallarını kendisi taşımak yerine, fethettiği topraklar üzerinde uyguladığı “karacı stratejisini” denizlerde de uygulamaya çalışmış, ticaret gemilerinden, limanlardan, mallardan gümrük ve vergi almayı, yani kolay ve kalıcı olmayan yolu tercih etmiştir.* Böylece, bir yandan denizlerden yeterince gelir temininden yoksun kaldığı gibi, ticaret gemilerinin denizci personel potansiyelinden de mahrum kalmıştır. *İnebahtı'da kaybettiği gemilerin yerine kısa sürede yenilerini inşa etmiş, ancak kaybettiği 30.000 denizci personeli bir daha yerine koyamamıştır. Osmanlı Devleti ayrıca ticaret bahriyesine de sahip olsaydı, böyle bir durumla karşılaşması söz konusu olmayacaktı.*

Bugün ve geçmişte geçerli olan ve gelecekte de geçerli olacak denizcilik kurallarından biri ve en önemlisi şudur: *Ticaret gemilerinin sayısı ve tonajı bir şey ifade eder. Çünkü bu, onun kullanma amacının fonksiyonel bir göstergesidir. Oysa savaş gemilerinin tonajı, sayısı ve silahları fazla bir şey ifade etmez. Çünkü onu amaca yönelik olarak kullandıracak vizyon sahibi devlet adamları ve kullanacak eğitilmiş ve disiplinli personel daha önceliklidir. O nedenle donanmadaki personel kalitesi, en az silah ve gemi kalitesi kadar önemlidir.*

*Osmanlı Devleti güçlü donanmaların oluşturulmasında önemli başarılar sağlamaktadır. Ancak alınan yenilgiler sonunda toparlanmak uzun süreler gerektirmektedir. Bunun da en önemli sebebi denizciliğin askeri ihtiyaçlar kapsamında tali bir iş olarak ele alınmasıdır. Denizci personel yetiştirilmesi konusunda uzun dönemli ve köklü politikaların benimsenmemesi ve denizciliğin ticari avantajlarının, yapılan anlaşmalarla diğer devletlere bırakılması en önemli sorunlar olarak karşımıza çıkmaktadır (Koç, 2007).*

### (3) Osmanlı denizciliğine genel bir bakış

Osmanlı deniz gücü yükselme döneminde çağın en güçlü denizci devleti olan Venedik'e yetişerek geçmiş, Ceneviz ise evvelden beri geniş bir sömürge imparatorluğu kurmuş olduğu Karadeniz ve Ege'den atılarak güçsüz bir duruma sokulmuştur. Dolayısıyla denizde Osmanlı devletinden zayıf duruma düşen Venedik bundan sonra artık tek başına Osmanlı Devleti ile başa çıkamayacağını anlayarak başta Papalık olmak üzere Akdeniz'deki diğer Latin devletlerinden de yardım aramaya başlamıştır. Osmanlı devleti bundan sonra denizlerde karşısında bir tek devlet değil, bir Haçlı donanması bulmuştur. Bu dönemde Doğu ticaretinin hemen tamamı, Türklerin eline geçmiştir. Dolayısıyla tüm Akdeniz devletleri, özellikle bu sıralarda gittikçe güçlenen İspanya, bundan böyle kaderlerini artık Akdeniz'de değil de açık denizlerde aramak zorunda kalmıştır. Böylece Batı'da "Keşifler Çağı" oluşmaya başlamıştır. Nitekim artık Atlantik'e açılmak zorunda kalan Batılı denizcilerden Kabral 1431'de Azor adalarını, Tristae 1441'de Beyaz Burnu, Peçenko 1445'de Senegal kıyılarını, Santeren 1471'de Gine Körfezini, Kam 1472'de Kongo kıyılarını, Bartelomeo Diaz 1487'de Ümit Burnunu keşfederek buralarda ticarete başlamıştır (Koç, 2007).

*Osmanlı Devleti bu yıllarda deniz kuvveti açısından dünyanın en güçlü devleti olmasına rağmen denizciliği halka mal etmemiş ve denizcilikle ilgili tutarlı politikalar belirlememiştir. Donanma ile kazanılan tüm büyük başarılarla rağmen deniz kuvveti kara ordusunun yardımcı bir kolu olarak görülmeye ve tali olarak kalmaya devam etmiştir. Bu dönemde deniz ticareti konusunda ise önceki dönemlerde benimsenen pasif tutuma devam edildiği görülmektedir (Koç, 2007).*

İspanya, 1587'de, 125 harp gemisinden oluşan bir donanma ile İngiltere'nin istilası seferine çıkmıştır. Ancak, bütün seyri boyunca ve özellikle Manş'a girdikten sonra devamlı İngiliz korsan gemilerinin taarruzlarına uğrayan bu Armada sarsılmıştır. İstiladan vazgeçerek geri dönmek istemiş, ancak, Manş kanalı kapanmış olduğundan İngiltere adalarının kuzeyinden dolaşarak anavatanına dönerken yakalandığı büyük bir fırtınada ise tamamen yok olmuştur. Bu büyük donanmanın yok olmasından sonra Batı Denizciliği kürek dönemini kapatmış ve yelken dönemini açmıştır. Zira İngiliz korsan gemilerinin büyük çoğunluğu yelkenliydi ve başarıyı yelken kazanmıştı. Zaten 1571 Singin savaşında özellikle Batı Donanmalarında çekirtili sınıfı azami büyüklüğüne ulaşmış ve bundan böyle daha da büyütülmeleri olanağı kalmamıştı. Gerek bunun etkisi ve gerekse harekâtın Atlantik'e intikali



ile açık deniz gemisi tipine olan ihtiyaç, artık çektiri devrini kapatmış ve yelken devrini açmıştır.

Osmanlı Devleti, gemi tiplerinde oluşan bu değişim ve gelişimi zamanında fark edememiş, özellikle Akdeniz'de kendisine rakip büyük denizci bir devletin kalmamış olması, inşası çok daha ucuza mal olan çektirilerle Akdeniz güvenliğinin henüz sağlanabiliyor olması, ayrıca, artık Osmanlı deniz gücünün başına stratejik görüşlere sahip amirallerin geçmemesi gibi nedenlerle kürek döneminde direnmiştir. Böylece Devlet kürekte yelkene geçişte bir yüzyıl kadar gecikecek, sonra da büyük çabalara rağmen aradaki açığı bir türlü kapatamayacaktır.

*Özellikle yabancı devletlere verilen ayrıcalık ve kapitülasyonlar nedeniyle Osmanlı tebaası denizciliğin ticari olanaklarına eğilme imkânı bulamamış ve denizcilik neredeyse sadece deniz kuvveti ile sınırlı kalmıştır. Osmanlı Devleti bu dönemde denizdeki ticareti daha çok yabancı devletler eliyle yürütmüştür. Böylece diğer devletler denizcilik tabanında güçlü ekonomik temeller atarken Osmanlılar bu alanda geride kalmışlardır. Dünyanın en güçlü donanmasına rağmen deniz kuvvetinden denizciliğin diğer unsurlarına herhangi bir etkileşim olmaması, denizcilik konusunda belirgin ve tutarlı politikaların bulunmaması gibi nedenler denizciliğin ekonomik yanını sürekli zayıflatmıştır. Askeri alanda yaşanan personel zafiyetlerine rağmen devlette bu yönde gereken adımlar atılmamış, kurumsal bir temele oturtulamayan yapı nedeniyle başarılar genelde bireysel olarak kalmıştır. Devletin denizcilik konusundaki menfi tutum ve eğilimi duraklama döneminde de devam edecektir (Koç, 2007).*

#### *(4) Rumların Osmanlı deniz ticaretini ele geçirmesi*

18'inci yüzyılın ortalarından itibaren Rum tüccarlar, öbür Müslüman olmayan grupları da geride bırakarak, İmparatorluğun Batı ile ticaretinde söz sahibi oldular. Bunların yükselişinde, artan ticaret ve zayıflayan devlete ek olarak diğer bazı etmenler de rol oynadı. Batı'da ve Karadeniz'de nüfus olarak Rumların avantajı vardı; yeni oluşan göçlerle bu avantaj daha da belirgin hale gelmişti. İstanbul'daki Rumların, hem Patrik aracılığıyla ve hem de Galata bankerleri arasındaki ayrıcalıklı konumları sayesinde, bu sürece önemli katkıları oldu. Avrupa'yla ticaretin artmasına katkıda bulunan devletlerarası ilişkiler Müslüman olmayanların, özellikle de Rumların durumlarının iyileşmesine yardım etti. Spekülasyon ve kaçakçılık kuşkusuz karadaki tüccarların işine yaramıştı. Ama asıl önemli gelişme, birbiri

ardına gelen savaş ve benzeri karışıklıkların Rum ticaret filosuna, doğu Akdeniz ticaretinin büyük kısmını ele geçirme olanağı sağlamasıydı. Küçük Kaynarca Anlaşması sonrasında, Karadeniz ve Tuna Nehri'nin uluslararası denizciliğe açılması Rumlara çok büyük fırsatlar yarattı. Rusya'nın Karadeniz'de ticaret filosu olmadığı için Rus bayrağı çeken Rum gemiciler, Rusya'nın güney kıyılarının ticaretini ele geçirdiler. Bu düzenlemeye göre Rumlar, Ruslar tarafından korunmakla kalmıyor, Osmanlı İmparatorluğunda normal olarak yalnız yabancılara tanınan bir dizi ayrıcalıktan da yararlanma fırsatı buluyorlardı (Yavi, 2001).

20'nci yüzyılın başlarında, 1909 yılında, henüz denizaşırı geniş topraklara sahip olan Osmanlı İmparatorluğunun deniz ticaret filosu, pek çoğu küçük tonajlı tekneler olmak üzere, toplam 272,049 tondan ibaretti. Buna karşılık, aynı tarihlerde henüz küçük bir devlet olan ve Ege Adaları'nın büyük bir kısmından mahrum olan Yunanistan Deniz Ticaret Filosu 835,857 tona, yani üç mislinden biraz fazlasına ulaşmış idi (Tarakçı, 2005).

Osmanlı Devleti'nin farklı ırk, din ve kültüre sahip vatandaşlarının denetimindeki zafiyet ve başıbozukluk, devleti içinden kemiren çok tehlikeli bir hastalığa dönüşmüştür. Adalardaki idari boşluk Rumlara geniş bir hareket serbestisi sağlamış, deniz ticareti ile gelen zenginlik ve mali güç, çok kısa zamanda politik güç kazanmalarını sağlamıştır. Yunan İsyanının hem ideolojik hem de örgütsel yönden odak noktası olan Filiki Eteryaya Örgütü, Odesa'daki Yunan tüccarları tarafından kurulmuştur. Osmanlı toprakları dışında, deniz ticaretinin sağladığı serbestlik ile bizzat Osmanlı vatandaşları olan Rumlardan tarafından ihanet çalışmaları rahatlıkla yapılabilmektedir.

##### (5) *Derya Kaptanlığının önemi*

Kanuni'nin deniz siyaseti övgüye layıktır. Dehasını gösterdiği başlıca alanlardan biri de bu konudur. Barbaros'a verdiği mevki ve onu en yakın danışmanı derecesine yükseltmesi unutulamaz. Ancak, Barbaros'un ölümüyle, Piyale Paşa'nın Donanmanın başına geçmesi arasındaki 8 yıl içinde Derya Kaptanlığının Sokullu Mehmed ve Sinan Paşalar gibi iki generale verilmesi, doğru değildi. Bu yıllarda, Turgut, Salih, Barbaros zade Hasan Paşalar gibi çok büyük denizciler hayattaydı. *Türk denizciliğinin haşmet devrinde, derya kaptanına vezir (büyük amiral) rütbesi verilmiyordu.* Kanuni, bu rütbeyi, Barbaros Hayrettin Paşa'dan bile esirgedikten başka, çok sevdiği Piyale Paşa'ya dahi, sadrazamın Piyale hakkında vezir rütbesi teklif etmesine rağmen, vermemek için onu torunu ile evlendirip damat yapmıştır.

Derya Kaptanlarına vezir rütbesi verilmesi 17'nci yüzyılın son yıllarında görülmüştür. *Padişah ve Divan, karadaki vezir (mareşal) rütbesine eşit bir rütbeyi denizciler için vermek istemiyorlardı. Doğrusu niçin vermek istemediklerinin de makul bir sebebini söylemek mümkün değildir. En akla gelen sebep, binlerce yıllık gelenekle, kara ordusunun üstün durumda olmasına alışılmasıdır.* Bir de Derya Kaptanlarının çoğunun leventlikten yetişmesi, Enderun'dan yetişmemesi, Saray protokolünü iyi bilmemeleri önemli bir sebeptir. Derya Kaptanı, emri altındaki denizcileri görevden alma ve atamaya yetkili idi. Kararlarının, üyesi olduğu Divan ve Divanın başı olan Sadrazam tarafından tasdiki lazımdı. Deniz ve donanma siyasetinden, imparatorluğun her türlü meselesinde olduğu gibi, doğrudan doğruya Sadrazam mesuldü (Öztuna, 1997).

Osmanlı Donanmasının en güçlü durumunda bile, denizciler devlet yönetiminde ve siyasetinde söz sahibi olamamışlardır. Bu durum, İnebahtı'dan sonra (1571) Avrupalıların denizlerde üstünlüğü ele geçirerek, Osmanlı topraklarına ve onun ticari çıkarlarına saldırmaya ve zarar vermeye başlayınca kadar devam etmiştir. Denizlerden gelen tehlikeler artmaya ve devleti tehdit etmeye başlayınca, donanmanın önemini biraz da olsa anlamaya başlayan Osmanlı yönetimi, Derya Kaptanlarını da "Kubbe Altında" dinlemeye ve görüşlerini almaya başlamıştır. Ancak, bunun için çok geç kalınmıştır. Gemi inşa ve silah teknolojisinde, deniz ticaretinde Avrupa, Osmanlıyla kapanamayacak bir ara ile mesafeyi açmıştır.

Özellikle gerileme ve çöküş devrinde kişisel gelir derdine düşen devlet yöneticileri için Derya Kaptanlığı cazip bir makam haline gelmiştir. Akdeniz adalarıyla bir kısım kıyı sancaklarının geliri (Has) adı ile Derya Kaptanlarına verilir, ayrıca gemi komutanlıklarından da Caize ismi ile bir para alınır. Barbaros'tan önce ve sonra Derya Kaptanlığı makamının önemi, Osmanlı Hanedanı tarafından hiç bir zaman gerektiği gibi anlaşılamamıştır. Bu makam, ya gözden düşmüş vezirlere sürgün yeri, ya damat vezirlere ikbal makamı olarak liyakatsiz ellere tevdi edilmiştir. 1498'de donanmanın sevk ve idaresi Kemal Reis'e verildiği halde Derya Kaptanlığı makamı kendisinden esirgenmiştir (Tarakçı, 2005).

e. *Adalardaki yönetim hataları*

*Osmanlı İmparatorluğunun Denizci Strateji açısından en önemli hatalarından biri de, Ege Denizindeki Limni, Midilli, Sakız, Sisam, Nakşa, İstanköy, Kalimnos, Sömbeki gibi*

*Anadolu Yarımadası'nı batıdan örten ve denizden gelecek tehlikelere karşı ikaz ve savunma sağlayacak adalarda, Türk nüfus çoğunluğunu sağlayacak politikalar uygulamamasıydı. Şöyle ki; Osmanlı İmparatorluğu dinsel temeller üzerine dayanmakla beraber, İslam'ın devlet anlayışı ile çatışmadığı sürece, topraklarına kattığı yerlerdeki eski uygulamaları, yasaları, vergileri sürdürmeye çalışmış ve Müslüman olmayan tebaaya belli sınırlar içinde ibadet ve eğitim-öğretim serbestliği tanımıştır. Yükselme döneminde toplulukların yönetime alışmaları bakımından yararlı olan ve Müslüman olmayanlara ulusal birliklerini koruma olanağı sağlayan bu hoşgörülü uygulama, 18'inci yüzyıldan başlayarak, İmparatorluğun aleyhine işlemiş ve büyük devletlerin de etkisi ve desteği ile İmparatorluğun çökmesini hızlandıran etkenlerden biri olmuştur.*

*Osmanlı Devleti, biraz da çok uluslu imparatorluk kavramından doğan bir yaklaşımla egemenliği altındaki yerlerde, iç barışı sağlamaya öncelik vermiş ve bu nedenle de sistemli bir İslamlaştırma ve Türkleştirme siyaseti gütmemiştir. Bu anlayışın doğal bir sonucu olarak Ege Adaları'nda gerekli sayıda resmi görevliler ve koruma birlikleri dışında Türk nüfusu yerleştirmek için özel bir çaba harcanmamıştır. Bunun içindir ki, Ege Adaları'nda nüfus yönünden Türk ve Müslümanlar hiç bir zaman çoğunluğu sağlayamamıştır (Tarakçı, 2005).*

20'nci yüzyıl başlarında Ege Adalarının nüfus durumu aşağıdadır:

Tablo 13. 20'nci yüzyıl başlarında Ege adalarındaki nüfus durumu

Adanın Adı	Rum	İslam	Yahudi
Semadirek	3.700	-	-
Gökçe Ada	9.207	-	-
Taşoz	14.940	98	103
Limni	25.434	954	-
Bozca Ada	5.420	1.200	-
Midilli	125.753	14.376	320
Sakız	71.724	850	950
Nikarya	14.761	-	-
Sisam	50.277	300	340
İstanköy	14.550	2.020	-
Rodos	37.777	4.854	2.445

Rakamlardan da anlaşılacağı üzere Güney Ege Adaları'nda, Rodos ve İstanköy dışında, nüfus Rumlardan oluşmaktadır. Kuzeyde ise bir tek Midilli'de kayda değer Türk nüfusu vardır. Türklerin yaşadığı adalarda da, kırsal kesimde Rumlar oturmakta ve çoğunluğu teşkil etmektedirler. Türkler ise şehirde ikamet etmekte ve azınlıkta bulunmaktadır. Bu durum, İmparatorluğun diğer bölgelerinden adalara sistemli bir iskân politikasının uygulanmayışından ve Türklerin adaların yaşam koşullarına uyum sağlayamamalarından ileri gelmektedir. Osmanlı yöneticileri adalardaki çoğunluğu sağlamaya önem vermezken, Yunanistan ise başından beri "Megali İdea"sını gerçekleştirmek için nüfus üstünlüğünü kullanmış ve bu amaçla adalardaki Hıristiyanların sayısını artırmaya çalışmış ve Türkleri ise buradan göçe zorlamıştı. Nitekim Balkan Savaşı sırasında Midilli'yi işgal ettiğinde buradaki Türklerin kayıklarla Anadolu'ya göç etmelerine izin vermesi aslında bir lütüfkârlık değil, politikasının bir sonucu idi. Rumlar Osmanlı nüfusu içinde, gemi inşa, onarım, donatım alanlarında olduğu kadar, tekne yönetimi ve tayfa kitlesi alanlarında da çoğunluğu meydana getirmektedirler (Tarakçı, 2005).

Osmanlı'nın Ege'deki hatalı denizci stratejisi, son derece gelişmiş ve yüksek inşa kapasitesine sahip Gelibolu Tersanesinin kapanmasına neden olmuştur. Şöyle ki; Ege Adaları'ndaki Rumların, büyük kayık ve gemi yapmalarına müsaade edildiğinden sağlam ve yüksek trandiller (balıkçı/süngerli teknesi) türemiş, doğu Akdeniz'de Rum gemiciliği rekabet unsuru olmuştur. Demircilik, çilingirlik ve gemi doğramacılığı, Rumların tekeline geçmiş ve adalarda yüzlerce Rum tersanesi yapılıncaya, büyük çoğunluğu Gelibolu Tersanesinde çalışan Rum zanaatkarlar göçe başlamıştır. Yerlerine gelen Ermeniler gereken kudret ve liyakati gösteremedikleri için, gereken levazım İstanbul'dan getirilmeye başlanmıştır. Böylece Gelibolu'daki mahalli zanaatlardan birkaçı daha sönmüş ve bu durum, Gelibolu Tersanesi için bir zayıflık nedeni olmuştur (Tarakçı, 2005).

Osmanlı İmparatorluğu ele geçirdiği kıyılar ve adalardaki halkı bir tebaa olarak görmüş, ekonomik ve ticari faaliyetlerine karışmamış, hatta adalarda ada halkının oluşturduğu 12 kişilik bir meclisin çalışmasına bile izin vermiş, sadece yıllık vergi almış, devlet olarak onları, ekonomik ve ideolojik olarak İmparatorluğa bağlayacak bir mekanizma geliştirememiştir. Bu bağlamda, Osmanlı Devletinin, adalar dışındaki topraklarda, sadece güvenlik, ekonominin kontrolü ve idari fonksiyonun gerektirdiği kadar Türk nüfusu yerleştirerek egemenliğini güvence altına aldığı, ancak bu uygulamanın, adalar üzerinde yapılmadığı görülmektedir (Kızıldağ, 2007).

Yunanlı tarihçi Svonoros, Osmanlı İmparatorluğu hakkında şu değerlendirmeyi yapmıştır (Yavi, 2001): “Osmanlılar, işgal ettikleri ülkelerin ticaretini, zanaatını ve ekonomisini yerli halka bıraktılar. Bu ayrıcalığın bir burjuva sınıfı yaratacağını göremediler. Helenler, ticaretle zenginleşerek Batı ile ilişki kurdular, kültürlerini geliştirdiler, bağımsızlığa hazırlandılar. Osmanlılar içinse haraç toplamak, güçlü olmak için yeterliydi.” Svonoros'un da işaret ettiği gibi adaların halkının kontrolsüz kalması ve zenginleşmesine sebep olan faktörler; Adalardaki Türk nüfusun azlığı, vergi ve gümrük kaçakçılığından doğan kayıplar, taşımanın yabancılara yaptırılmasından doğan navlun kaybı, Rum denizciliğinin gelişmesi ve tersanelerinin çoğalmasındır.

*Eğer uygun ve kararlı bir nüfus ve asimilasyon politikası ile birlikte yeterli bir ekonomik sistem kurulabilseydi, Ege adalarında, 1522 yılından, Yunan isyanının başladığı*

*1821 yılına kadar geçen 300 yıl içinde 5 ayrı Türk nesli yetiştirilebilir ve bu kritik konumdaki adaların, donanmanın yetersizliğine rağmen kolaylıkla elden çıkması önlenebilirdi.*

Osmanlı, bu adalardaki yönetimin otorite ve güvenliğini, İstanbul'daki ana donanmasına ve adalardaki Beylik Donanmalarına dayandırmıştı. Herhangi bir olumsuz durumda Anadolu'dan bu adalara asker sevk ediliyor ve isyanlar bastırılıyordu. Donanmanın güçlü ve deniz üstünlüğünün elde bulundurulduğu sürece, bu pahalı strateji başarı ile uygulanmıştır. 17'nci yüzyıldan itibaren gücünü kaybeden Osmanlı Donanması, Anadolu'ya en yakın adaları bile gerektiğinde takviye edemez ve koruyamaz hale gelmiştir. *Binbir zorlukla ve çok sayıda şehitle alınan bu adalar, Osmanlı Donanmasının Çanakkale Boğazından çıkamadığı Balkan Harbi'nde iki ayda elden çıkmıştır. Neden? Çünkü adalardaki Rum nüfus Türk nüfusuna göre kat kat fazlaydı. Sakız Adası'nda isyan başladığında, 80.000 Rum'a karşı 2.000 bin Türk bulunuyordu. Diğer adalarda da durum aynıydı (Öztuna, 1997).*

Ege Adaları, öteki Osmanlı eyaletlerinden farklı olarak, Kaptan Paşa'ya bağlanmıştı. Osmanlı Donanması, arada bir adalara şöyle bir uğramakla yetiniyordu. Adalılar kendi işinde, gücünde ticaretindeydi. Bu elverişli koşullarda Rum deniz ticareti geliyordu. Fener Rumları Osmanlı bürokrasisine giriyorlar, Mora ve Adalar Rumları da kendilerini deniz ticaretine veriyorlardı. Osmanlı yönetimi, deniz ticaretini adeta Rumların tekeline bırakmış, bir Rum ticaret filosu, bir Rum tüccar sınıfı yaratmak için elinden geleni yapmıştı. Yunanistan'ın bağımsızlığına varan ayaklanma, Mora Yarımadası'nda 6 Nisan 1821'de patlak vermiş ve çabucak diğer adalara da sıçramıştır. 15 Nisan'da Spetsai (Suluca), 3 gün sonra Psara (İpsara) ve 28 Nisan günü de Hidra (Çamlıca) Adaları Moralı İsyancılara katılmıştır. Yetenekli ve yürekli denizciler yetiştiren bu üç ada, aynı zamanda Yunan ihtilaline en çok gemi sağlayan adalar olmuştur. Hidra'lı kaptan Yakoumais Tombazis komutasında bir ihtilal filosu kurulmuştur. Yunan ihtilalinin daha ilk haftalarında böyle bir filonun kurulmasıyla, Ege Denizi'nde Osmanlı-Yunan egemenlik savaşı başlamıştır. Osmanlı'ya baş kaldıran, Ege'de egemenlik iddiasına kalkışan bu filo, Rum ticaret filosunun bir parçasıydı ve bir bakıma Osmanlı yönetiminin eseri idi. Osmanlı Devleti, Fatih Sultan Mehmet zamanından başlayarak doğu Akdeniz'deki Ceneviz ve Venedik deniz ticaretine ezici darbeler indirmiş, bunlardan boşalan yerin öncelikle Osmanlı Rumlarınca doldurulması yolunu açmıştı. Dördüncü haçlı

seferinden beri Ege’de üstünlük, Doğu Roma’dan Venedik tüccar devletine geçmiş bulunuyordu. Yerli Rumlar, Katolik Venediklilerce eziliyor, sömürülüyorlardı. Osmanlılar, Rumlar için bir kurtarıcı olarak Ege’ye çıkmışlar ve birçok yerlerde Rumların çağrısı üzerine adaları Venedik’ten almışlardır. Osmanlı yönetimi savaşlarda Türk-Müslüman halkını kullanmış, ticaret işlerini ise daha çok Rumlara bırakmıştır (Tarakçı, 2005).

f. *Korsanlık stratejisi ve zararları*

*Osmanlılar İstanbul ve Trabzon’un fethi ile büyük deniz sınırlarına ulaşınca süratle gemiler yapmalarına rağmen aynı hızla denizci personel bulamamışlar ve II. Bayezit zamanına kadar denizci personel tedariki konusunda hiç bir çalışma yapılmamıştır. İngiltere’nin yaptığı gibi en kolay ve süratli çözüm olan Anadolu beyliklerindeki korsan ve denizci personelden yararlanma yolu seçilmiştir. Bunlar, devlet gemilerinde resmi olarak görevlendirilmiş veya devlete katılmışlar; ancak, hiç bir zaman sürekli bir kontrol altında tutulamamışlardır. Bu, bazen resmi bir devlet politikası haline de gelmiştir. Bu nedenle bazen hukuk dışı tanımı içinde korsan, bazen de hukuki ismi olan deniz akıncısı veya deniz komandosu olarak nitelendirilmişlerdir.*

15’inci ve 16’ncı yüzyıl başlarındaki en meşhur Türk korsanları Hayri Bey (1521’de Osmanlı Devleti adına Suriye-Mısır kıyılarını denetliyor), Kara Hasan (1497’de Osmanlıya katılıyor), Piri Reis’in amcası Kemal Reis (1495’te Osmanlıya katılıyor), Kurdoğlu Muslihiddin (1517’de Osmanlıya katılıyor), Kara Mahmud (1521’de Osmanlıya katılıyor) ve Kara Durmuş’tu (Tarakçı, 2005). Anadolu’daki korsanların büyük çoğunluğu Sığacık, Foça, Didim bölgesinde konuşlanmışlardı. Batı Akdeniz’de ise Türk korsanlarının büyük merkezi Cezayir’di. Cezayir, yalnız batı Akdeniz’de değil, Atlas Okyanusu’nda da donanma bulundurmaktaydı. Cezayir Donanması, 16’ncı ve 17’nci yüzyılda İspanya ve Venedik’ten sonra dünyanın en kudretli deniz gücüydü. Korsanlar, Türk ticaret gemilerini ve ticaret yollarını himaye eder, emir alınca Donanma-yı Hümayun’a katılıp sefere çıkar ve açık deniz muharebesine katılırlardı. Devletin sulh halinde bulunduğu, padişah tarafından “aman” verilmiş Hıristiyan devletlere ve Müslüman devletlere ait gemilere hiç bir şekilde dokunamazlardı (Öztuna, 1977).

Osmanlı Devleti, en geniş sınırlara ulaştıktan sonra da resmi korsanlığı devam ettirmiştir. Bu bir yerde, Donanmanın sadece yaz aylarında kullanılmasından doğan,



sınırların ve toprakların korunmasındaki yetersizlik ve zafiyetin giderilmesine yönelik bir meydan okuma veya dehşet yaratma ihtiyacından kaynaklanıyordu. Ancak, daha sonraları süratle maddi çıkar amacına dönüşmüştür. Genel stratejik düşünce içinde, Girit ve Kıbrıs Adaları çok geç fethedilmiş, Rodos ve Ege Adaları gibi önemli hedefler ele geçirilmekle beraber, Avrupa'nın yumuşak karnını teşkil eden Malta hariç; Sicilya, Korsika, Sardunya, Minorca gibi adaların ele geçirilmesine yönelik hiç bir harekât icra edilmemiştir. Bu adalara sadece yağma maksatlı akınlar yapılmıştır.

Denizde, Korsan Harekâtı'nı bir strateji olarak seçmek, zayıflık ve yetersizlik göstergesi olup, küçük çaplı deniz kuvvetlerinin, kendilerinden daha güçlü deniz kuvvetlerine karşı zorunlu olarak uyguladıkları bir stratejidir. Denizlerde üstünlük sağlamak isteyen büyük deniz güçleri, doğrudan düşmanın deniz gücü unsurları olan savaş gemileri, üs ve limanları ile ticaret gemileri üzerinde kuvvet konsantrasyonu sağlayarak, taarruzi ve kesin sonuç alıcı bir strateji izlemek zorundadırlar. Korsanlık gibi; talan, yağma, esir alma, yakıp yıkmayı esas alan bir strateji, tarihte hiç bir zaman kalıcı başarı sağlayamamıştır. Osmanlı Devletinin Korsanlık Stratejisi uygulama zorunluluğu, Osmanlı İmparatorluğunun idari yapısının sağlamlığına rağmen mali ve ekonomik yapısının fetihlere ve savaşlara dayanmasının bir sonucudur. Mali ve ekonomik sistem ağırlıklı olarak üretime ve ticarete dayanmış olsaydı, Korsanlık Stratejisine bu derece ihtiyaç duyulmayabilirdi.

Karadaki fetihlerin tamamlanması ve 1683 yılında Viyana kapısından geri dönülmesinden sonra, Osmanlı Donanmasının icra ettiği harekâtın tamamı resmi korsanlık stratejisine dayalı ganimet elde amacına yönelik olmuştur. Başlangıçta kara muharebelerinin taşıma ve ateş destek vasıtası olan Osmanlı Donanması, sonradan yöneticilerin ve Hassa Ordusunun gelir kapısı haline gelmiştir. Büyük kara seferleri, jeostratejik ve idari sistemdeki şartların zorlamasıyla 10–15 yılda bir yapılırken, deniz seferleri her yıl Nisan-Ekim ayları arasında yapılmaktaydı. Bu olanak deniz kuvvetlerinin seyyal (mobil) olma özelliğinden kaynaklanmaktaydı. Girit, Kıbrıs, Malta, Korfu gibi büyük adalara yönelik fetihlerin, yükselme devri sonu gerileme devri başlarına gelmesi tesadüfi olmayıp, kara savaşlarının tükenen gelir ve ganimetinin denizlerde aranma ihtiyacıdır. *Osmanlı Devleti de yeni düşmanlarını ve ganimet elde etme yollarını bu adalarda bulmuştur. Coğrafi, lojistik ve teknolojik şartlardan kaynaklanan Osmanlı Ordusunun kara harekât yarıçapı, İstanbul'dan*

*çok uzaklara gidilmesini ciddi şekilde engelleyince, yeni düşman ve hedefler denizlerde aranmıştır. Böylece Osmanlı Devleti gibi bir cihan devleti 17'nci yüzyıl ortalarından itibaren resmi korsanlık stratejisine teslim olmuştur.*

## **2.5.2. Bahriye Vekâleti (Deniz Bakanlığı) Dönemi**

### *a. Deniz Bakanlığı (Bahriye Vekâleti) 'nın kurulması*

Türkiye Cumhuriyeti Deniz Kuvvetleri Komutanlığının çekirdeği İstiklal Harbi döneminde 1920 yılında “Umur-u Bahriye Müdürlüğü”nün kurulması, 1921 yılında da bu müdürlük teşkilatının “Bahriye Dairesi Reisliği” adı altında genişletilmesi ile oluşmaya başlamıştır. 11-21 Eylül 1924 tarihleri arasında Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK, Hamidiye kruvazörü ile çıktığı Karadeniz gezisinde deniz meselelerini daha yakından inceleme fırsatını bulmuş, Deniz Kuvvetlerinin Milli Savunma Bakanlığına bağlı küçük bir daire ile idare edilemeyeceğini anlamış ve bu gezi, Bahriye Vekâletinin doğması için büyük bir vesile olmuştur. Karadeniz gezisinin ardından ise ATATÜRK, Türk Deniz Kuvvetlerine önem verilmesi lüzumunu 2 Kasım 1924 günü TBMM'nin 2'nci Dönem, 2'nci toplantı yılını açış nutkunda şöyle ifade etmiştir; “Efendiler! Bahriye'yi esaslı ve ciddi bir biçimde geliştirip, düzenlemek düşünülmelidir. Bu konuda başlangıç noktası özellikle seçkin elemanları hak ettikleri gibi yetiştirip, onlardan memleketin ivedi gereksinimlerinde yararlanmak ve herhalde memleketin gücünün üzerinde hayallerden de uzak durmak olmalıdır.”

ATATÜRK gerçekçi bir lider olarak, Donanma gibi çok pahalı yatırım gerektiren bir kuvvetin bir anda oluşturulamayacağına farkında olmuştur. Ancak, Deniz Kuvvetlerinin daha iyi çalışabilmesi için özerk bir vekâletin kurulmasının gerekliliğini de ortaya koymuştur. Nitekim, 30 Aralık 1924 tarihinde Kastamonu Milletvekili Ali Rıza Bey tarafından Bahriye Vekâleti'nin teşkili hakkındaki kanun önergesi Büyük Millet Meclisi'ne sunulmuş, “Bahriye Vekâleti Yasası” çıkarılmıştır (Dz.K.K.lığı Yayını, “Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri”, 2002). Böylelikle, *Türkiye Cumhuriyetinin Bahriye Vekâleti 14 Ocak 1925 gün ve 82 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanmak üzere bu tarihte kurulmuş ve Milli Müdafaa Vekâleti'nden ayrı bir kuruluş olarak görev yapmaya başlamıştır.* 4 Mart 1925 tarihinde göreve başlayan İsmet Paşa Hükümeti'nin Bahriye Vekili ise Cebel-ü Bereket (Osmaniye) Milletvekili Topçu İhsan ERYAVUZ olmuştur.

Bahriye Vekâleti'nin kuruluşu için TBMM'ye verilen önergede şu gerekçeler yer almıştır; “Mondros Mütarekesinden sonra Donanmamız silahlarından arındırılmış, subay ve erat görevden uzaklaştırılmış ve Donanma Haliç'te gözaltında tutulmuştur. Yalnızca, iki gambotumuz Karadeniz kıyılarında güvenliği sağlamak amacıyla serbest bırakılmıştır. Bu iki gambotun personeli ile Anadolu'ya geçen Donanma personeli, Kurtuluş Savaşı süresince Milli Müdafaa Vekâleti emrinde vazife görmüş ve bu Vekâlet bünyesinde kurulan bir şube, barış anlaşmasının imzalanmasına kadar Bahriye görevlerini yürütmüştür. Donanmamız ancak İstanbul'un işgal kuvvetleri tarafından boşaltılmasından sonra serbest kalmış ve yabancı kontrolünden kurtulmuştur. Üç tarafı denizlerle çevrili ve binlerce mil uzunluğundaki kıyılara sahip ülkemizin deniz savunması ve tesisleri ile deniz ticaretimizin gelişmesi ve ilerlemesinin gerektiği görüşünden hareketle, Bahriyemizin yeniden kurulmasına ve Donanmamızın düzenlenmesine acilen gerek vardır. Bundan sonra Bahriye, Milli Müdafaa Vekâleti'ne bağlı bir şube ile idare edilmez. Ülkenin deniz savunması ile Donanmamızın yeniden kurulması ve düzenlenmesi gibi önemli hususların uzmanlık çerçevesinde yürütülebilmesi, ancak Bahriye Vekâleti'nin kurulmasına bağlıdır.

Böylelikle, 1925 yılında kabul edilen bu yasa ile Bahriye Vekâletinin Milli Müdafaa Vekâleti'nden ayrı bir teşkilat olarak görev yapmasına karar kılınarak, söz konusu Vekâlet doğrudan Genelkurmay Başkanlığına bağlanmıştır. Ayrıca, *yeni kurulmuş olan Bahriye Vekâleti, Ticaret-i Bahriye Müdürlüğünü (Günümüz Denizcilik İşletmeleri) de bünyesi içine alarak Bahriye işlerini iki başlıktan kurtarmıştır* (Dz.K.K.lığı Yayını, “Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri”, 2002).

*b. Bahriye Vekâleti Merkez Teşkilatı ve Kuruluşu:*

Vekâlet işleri, bir müsteşarın emrinde çalışan altı şube tarafından yürütülmüştür. Bunlar sırasıyla;

- \* Personel ve okulları idare eden Personel Şubesi,
- \* Kadro, erat, kanun, gemi satın alınması, yaptırılması ve harekât ihtiyaçlarını idare eden Donanma Şubesi,
- \* Silah işlerini idare eden Teçhizat Şubesi,
- \* Gemi yaptırılması ve tamir işleri ile ilgili İmalat Şubesi,

\* Levazım ve ikmal işleri ile ilgili Levazım Şubesi,

\* Koruyucu hekimlik ve tedavi işlerini ifa eden Sıhhiye Şubesinden ibaret olmuştur. Bütün deniz okulları da merkezi İstanbul'da bulunan "Deniz Okullar ve Kurslar Müdürlüğü"ne bağlanmıştır. Ayrıca, Ankara'da Bahriye Vekâleti kuruluşu dışında Genelkurmay Başkanlığına bağlı olarak bir "Deniz Kurmay Başkanlığı" görevi de oluşturulmuştur. Bu başkanlığın emrine, Harekât, İstihbarat ve Eğitim olmak üzere üç şube verilmiştir. Bununla birlikte, harekât ve idare bakımlarından Bahriye Vekâleti ve Genelkurmay Başkanlığı emrinde İstanbul Bahriye Komutanlığı, Marmara üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevkii Komutanlığı, Karadeniz Bahriye Komutanlığı (Samsun'da) ve Akdeniz Bahriye Kumandanlığı (İzmir'de) olmak üzere dört komutanlık bulunmuştur. Yeni düzenlemeye göre, İzmir ve Amasra Bahriye Komutanlıklarının adları Akdeniz ve Karadeniz olarak değiştirilerek, Amasra Bölge Komutanlığı Samsun'a nakledilmiştir. Akdeniz Bahriye Komutanlığı ise, yine İzmir Körfezi'nin mayın işleriyle ilgili olarak çalışmıştır. Emrinde İNTİBAH mayın gemisi ve bir de mayın motoru bulunmuştur.

*Bahriye Vekâleti döneminde karşılaşılan problemler ve ifa edilen hizmetler*

Bilindiği üzere, Bahriye Vekâleti Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK'ün direktifleri üzerine kurulmuştur. Bu kuruluşun karşılaştığı en önemli problemler, ülkenin mali imkânları doğrultusunda bir Donanma meydana getirilerek, kara tesislerini Donanmanın ihtiyaçlarına cevap verecek bir şekle sokmak ile eğitim kuruluşlarını yeniden düzenleyerek, yeterli ve güçlü bir hale getirmek olmuştur. Ancak, Deniz Kuvvetleri bütçesinin çok sınırlı olmasından dolayı, yeni bir Donanma meydana getirmek çok uzun vadeli ve kademeli bir program yapmaya dayanmıştır. Bu nedenle ilk yıllarda yeni gemi alımından ziyade, altyapı yatırımlarına ağırlık verilmiştir. Bu esaslar dâhilinde Bahriye Vekâleti'nin aldığı kararlar;

\* YAVUZ muharebe kruvazörünün tamir ettirilmesi,

\* Donanmanın, Turgutreis zırhlısı, Hamidiye, Mecidiye kruvazörleri, Peyk-i Şevket ve Berk-İ Satvet torpido kruvazörleri ile Samsun, Basra ve Taşoz muhriplerinden meydana gelecek şekilde teşkil edilmesi,

\* İki adet denizaltı gemisinin temin edilmesi,

\* Gölcük'te bir tersane kurulması,

\* Yabancı bir heyet getirilerek, personele nitelik kazandırılması olmuştur (Dz.K.K.lığı Yayını, “Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri”, 2002).

İlk olarak, Yavuz’un tamiri için bir Fransız şirketi ile anlaşma yapılmıştır. Ancak, İstanbul’da Yavuz zırhlısını havuzlayacak kapasitede büyük bir havuz olmadığından öncelikle, bir Alman şirketinin Gölcük bölgesinde Yavuz’u kaldırmaya elverişli bir yüzer havuz yapmasına sonra da Fransız şirketinin gemiyi tamir etmesine karar verilmiştir. Bu suretle, Gölcük ilk defa ciddi bir biçimde Donanmaya tahsis olunmuştur. Burada havuzu yapan Alman Flender şirketi, çeşitli tamir atölyeleri ve barınma barakaları kurmuştur. Bununla birlikte, aynı şirket tarafından bir mayın, akümülatör ve torpido fabrikası inşa ettirilip, faaliyete geçirilmiştir. Bu tesisler, bugünkü Donanma Komutanlığının Gölcük’teki ilk askeri tesislerini oluşturmuştur. Bu şekilde, yerinde zamanında büyük bataklık, bir göl ve fındık tarlaları bulunan Tersane ve Poyraz Rıhtımının bulunduğu alan 20’nci yüzyılda Türk Deniz gücünün ağırlık merkezini oluşturacak Gölcük Deniz Üssü’nün nüvesini teşkil edecektir. Böylece Lozan Antlaşmasının Boğazlar bölgesini askersizleştirmiş olması nedeniyle İstanbul’da Haliç’te ve İstinye’de bulunan Bahriye’ye ait altyapının çoğu ilerleyen yıllar içinde Gölcük’e aktarılacaktır.

Bundan başka, Donanma personelinin eğitimi, sevk ve idaresi için Gölcük’e yabancı uzman heyetleri getirilerek, bu konudaki çalışmalara hız verilmiştir. Böylelikle, atış talimlerine hız kazandırılmış ve personelin bilgi ve becerisi de artırılmıştır. Bununla birlikte, 1925 yılı sonunda Türkiye Cumhuriyeti ilk denizaltı gemisi siparişini Hollanda’ya vermiş ve Hollanda tezgâhlarında “I. İnönü ve II. İnönü” adı verilen iki denizaltının inşasına başlanmıştır. 1926 yılında ise, Deniz Kuvvetleri personelinin eğitim düzeyini yükseltmek ve savaş kifayetini artırmak amacıyla Alman müşavir heyetinin verdiği rapor doğrultusunda, Donanmadaki mühendis teğmenler yeniden uygulamalı kurslara alınmışlardır. Gemilerde top, telsiz ve torpido subay kursları açılarak, gemi personeli sistemli eğitime başlamıştır. En önemlisi de, Donanmanın çalışmaları senelik bir programa oturtulup, düzensizlikten kurtarılmıştır. Gölcük’te Yavuz’un onarımı için başlanılan 25.000 tonluk havuzun yapımı da yine 1926 yılında tamamlanmıştır. Bütün bu olumlu ve hızlı gelişmelerin yanı sıra, 1926 yılı sonlarında Türk Deniz Kuvvetleri Ege’de, Kara ve Hava Kuvvetlerinin iştiraki ile ilk müşterek tatbikatını da başarıyla icra etmiştir. Tuzla ile Adalar arasında yaralı bir halde yatan

Yavuz, 1927 yılında yedeklenerek Gölcük'e getirilmiş ve havuzlanmak suretiyle tekrar onarıma alınmıştır. Bu dönemde Yavuz'un modernizasyon işlemleri için Gölcük'te bir Fen Müşavirliği (Yavuz Tamirat Komisyonu Başkanlığı) teşkil edilmiştir.

Ancak, çok kısıtlı bir bütçe ile ülkenin en sıkıntılı zamanlarında büyük atılımlar gerçekleştirmiş olan Bahriye Vekâleti 16 Ocak 1928 tarihinde lağvedilmiştir. Lağvedilen Bahriye Vekâletinin üç yıl gibi kısa bir süre içerisinde Türk Deniz Kuvvetlerine sağladığı gelişme zamanın imkânlarına göre oldukça büyük olmuştur. Bu dönemde;

- a. Darıca Müstahkem Mevkii, Marmara Üssü Bahri Komutanlığına bağlanmış,
- b. İsa Reis tipi gambotlar gümrük idaresine devredilmiş,
- c. Yavuz'un tamiri için bir havuz yaptırılmış ve Gölcük'te onarımına başlanmış,
- ç. Hollanda'ya iki denizaltı gemisi yaptırılmış,
- d. Kasımpaşa havuz ve tersaneleri 27.12.1927'de Seyr-i Sefain idaresine devredilmiş,
- e. Turgutreis, Hamidiye, Mecidiye, Peyk-i Şevket, Berk-i Satvet, Samsun Basra ve Taşoz gibi gemilerin onarım ve bakımları yapılmış,
- f. Alman danışma heyeti getirilmiş,
- g. Talimnameler ve Donanma Emirnameleri oluşturulmuş,
- ğ. Yurt dışına kursa personel gönderilmiş,
- h. Hamidiye savaş gemisi Odessa'ya gönderilmiş,
- ı. Şapka, ilk olarak Bahriye Vekili ve Bahriyeli subaylarca giyilmiş,
- i. Modern ve güçlü Türk Donanması yolunda büyük adımlar atılmış,
- j. 1 Temmuz 1926 tarihinde Kabotaj hakkı elde edilmiş ve böylece Türk armatörlüğünün doğması sağlanmıştır.

Cumhuriyet döneminde sadece 3 yıl gibi çok kısa bir süre faaliyet gösteren Deniz Bakanlığının lağvedilmesiyle ilgili olarak İsmet İNÖNÜ'nün yorumları ilginçtir. İsmet İNÖNÜ'ye göre Türkiye Cumhuriyeti Silahlı Kuvvetleri şöyle kurulmuştu. "Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak Türk Silahlı Kuvvetleri"nin yeniden teşkilatlandırılmasından

tek sorumlu olacak, onun işine ne Cumhurbaşkanı, ne Başbakan, ne Hükümet, ne de Büyük Millet Meclisi karıştırılmayacaktır.”

Demokrasi kuralları dışında denebilecek olan bu yetki Mareşale, kuşkusuz, Silahlı Kuvvetler mensuplarını politikadan uzaklaştırmak için verilmişti. Eğer Mareşal, çalışmasını “Türkiye Cumhuriyetine dengeli bir silahlı kuvvet hazırlamak” hedefine yöneltseydi, kuşkusuz ayrı bir “Bahriye Vekâleti” kurmaya hiç lüzum kalmayacaktı. Fakat o, büyüklerimizin anlattıklarına ve yazdıklarına göre, mayın ve denizaltı dışında deniz kuvveti tanımıyor, ilk önce kara kuvvetlerini düzene sokup deniz ve hava kuvvetlerini sonradan düşünmek istiyor ve daha ziyade bu fikirlere hizmet edecek denizcilere iltifat ediyordu. Onun bu şekilde düşünce ve hareketleri Atatürk ile İsmet İNÖNÜ’yü rahatsız etmiş olacak ki, sonradan İsmet İNÖNÜ şunları söylemişti: “ATATÜRK ile beni en çok meşgul eden endişe, rütbesiz olan denizcilerin İstiklal Savaşının kahraman generalleri muvacehesinde nasıl söz sahibi olabilecekleri konusuydu. Bahriye Vekâleti’ni bundan açmıştık. Ama Mareşal, bu Vekâleti kapatmak için daha başlangıçtan itibaren çabaya başlamıştı. Bahriye Vekâleti’nin kapanmasının nedeni ne benimle İhsan Bey arasındaki geçimsizlik, ne de Yavuz-Havuz sorunu idi. Bahriye Vekâleti, Mareşal Fevzi ÇAKMAK istemediği için kapandı” (Büyüktuğrul, 2005).

*c. Bahriye Vekâleti hakkında genel değerlendirme*

14 Ocak 1925 tarihinde kurulan ve 16 Ocak 1928 tarihinde lağvedilen Türkiye Cumhuriyetinin Bahriye Vekâleti (Deniz Bakanlığı) döneminde, üç yıl gibi kısa bir süre içinde, özellikle Deniz Kuvvetlerimizin kalkınmasının temellerinin atılması sağlanmış, önemli görevler icra edilmiş ve kabotaj kanunu çıkarılmıştır.

Deniz Bakanlığının Milli Savunma Bakanlığından ayrı bir teşkilat olarak doğrudan Genelkurmay Başkanlığına bağlanması suretiyle görev yapması Bakanlığın icra ettiği görevlerin askeri boyutla sınırlı kalmasına yol açtığı yorumunu ortaya çıkarmaktadır. Her ne kadar Bahriye Vekâletinin, Ticaret-i Bahriye Müdürlüğünü (Günümüz Denizcilik İşletmeleri) de bünyesi içine alarak Bahriye işlerini iki başlıktan kurtardığı ifade edilmişse de Deniz Bakanlığı döneminde ülkenin içinde bulunduğu yokluklar nedeniyle de ticaret bahriyesi ile ilgili faaliyetlerde önemli bir yoğunluk göze çarpmamaktadır.

### 2.5.3. Cumhuriyet Döneminde Denizcilik Sektörü

Denizcilik sektörü Cumhuriyet döneminde kendi başına ayrı ve önemli bir sektör olarak gelişme göstermiştir. Türk denizcilik tarihinde bu döneme kadar denizcilik ile deniz kuvveti birlikte ele alınırken artık denizcilik sektörünün sivil unsurlarına önem verilmeye başlanmış ve denizin ekonomik faydalarından yararlanmak için girişimlerde bulunulmuştur. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından sonra yapılan en önemli yenilik ulu önder Atatürk'ün Cumhurbaşkanlığı döneminde Kabotaj Kanununun kabul edilmesidir. TBMM'de 19 Nisan 1926 yılında kabul edilen 815 sayılı Kabotaj Yasası 29 Nisan 1926'da Resmi Gazete'de yayımlanmış ve 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe girmiştir. 815 sayılı Kabotaj Yasası'nın resmi adı "Türkiye sahillerinde nakliyatı bahriye (kabotaj) ve limanlarla karasuları dâhilinde icrayı sanat ve ticaret hakkında kanun"dur.

Cumhuriyet döneminin başında Atatürk'ün yönlendirmeleri ile önemli adımlar atılmasına rağmen müteakip dönemlerde bu adımların devamı getirilememiş, köklü bir denizcilik politikası ele alınmadığı gibi bu sektörde yapılacaklar temenniden öteye gidememiştir. Denizcilik sektörü bir bütün halinde ele alınmamıştır. Cumhuriyet döneminin başlangıcında Atatürk tarafından belirlenen "denizciliği Türkün milli ülküsü olarak ele alma" hedefi hiç bir hükümet programında belirtilmemiş, alınan tedbirler sadece ekonomik boyutlu olmuştur. Bu tedbirlerde gününbirlik düzenlemelerle kısa vadeli ve kolay çözümler üretilmiştir. Bazen de bunlar sadece hükümet hedefi olarak belirlenmiş, ancak, somut hiçbir faaliyet yapılmamıştır.

1923-1937 yılları arasındaki programlarda, harp sonrasında yeniden yapılanma kapsamında altyapı geliştirilmesine ve eğitime önem verileceği belirtilmiş, 1937 yılında Celal Bayar hükümeti (55'inci Hükümet) 3 Kasım 1937 tarihli programında; "*Muhtelif usul ve şekillerde idame edilen mevcut deniz müesseselerimizi bir elde toplamak ve bir plan dâhilinde çalışmaya sevk etmek esastır... Ekonomi Bakanlığı toplu bir deniz programı üzerindedir*" şeklindeki hedefleriyle, ilk kez denizcilikle ilgili birimlerin bir Bakanlık altında toplanması konusunu gündeme getirmiştir (Koç, 2007). İlk defa 1937 yılında gündeme gelen deniz ve denizcilikle ilgili birimlerin bir bütün halinde bir çatı altında toplanması hedefi, aradan 72 yıl geçmesine ve farklı hükümet programlarında tekrarlanmasına rağmen halen



gerçekleştirilememiştir. Ancak, bu yönde yeterli olmasa da sınırlı adımların da atıldığını göz ardı etmemek gerekmektedir.

1948–1970 yılları arasındaki hükümet programlarında limanların ve deniz ulaştırması vasıtalarının bakımsız ve yetersiz olduğu, kaynak ayrılması gerektiği vurgulanmıştır. Müteakiben 53'üncü hükümet programında denizcilik konularına ilişkin hedefler: “Deniz ticaret filomuzun, üçüncü ülkelerle ilgili taşımalardan yeterli pay almasını sağlayacak tedbirlerle, içe dönük taşımalardan aldıkları payın yükseltilmesini sağlayacak tedbirler alınacaktır. Deniz yoluyla yapılan taşımalardan aldığımız payın, tonaj bazından ziyade, navlun bazında genişletilmesi hedef alınacaktır. Deniz ticaret filomuz, modern taşıma türlerini kapsayacak bir gençleştirmeye yöneltilecektir. Boğaz geçiş ve seyir güvenliği konusundaki çalışmalar hızlandırılıp geliştirilecektir. Telekomünikasyon ve haberleşme alanında dünya ile entegrasyon çalışmalarına devam edilecektir” şeklinde belirtilmiştir.

*55'inci Hükümet Programında* ise: “Küresel ekonominin gelişme sürecinde atılım yapmakta olan Türk deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ve rekabet gücünün artırılması şarttır. Bu maksatla ikinci sicil konusunda gerekli yasal düzenlemeler yapılarak gemi yapımı ve filo yenilenmesi için gereken teşvik sağlanacaktır. İstanbul ve Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nde seyir güvenliği en üst düzeye çıkarılarak can, mal ve çevre güvenliğini sağlayacak teçhizat dâhil her türlü gerekli tedbir alınacaktır. Deniz kirliliğini önleyecek önlemler alınacaktır. Yurt içi ulaşımında deniz taşımacılığı teşvik edilecektir. *Denizcilik Bakanlığı kurulacaktır” ifadeleri ile denizciliğe ilişkin hedefler belirtilmiştir.*

1982 yılında Türkiye genelinde “İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası (DTO)” kurulmuş ve bünyesinde Yatçılık, Marina İşletmeleri, Sualtı ve Su üstü Sporları ve Yat İmalat ve Çekme Yerleri Meslek Komiteleri oluşturulmuştur. Yaşanan diğer bir gelişme de; ülkemizde denizcilik sistem ve hizmetlerinin ülkenin deniz ilgi ve çıkarlarına ve ihtiyaçlarına uygun olarak tahsisi ve geliştirilmesi maksadıyla 1993 yılında 491 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Başbakanlığa bağlı olarak Denizcilik Müsteşarlığı'nın kurulmasıdır.

Denizciliğin geliştirilmesi ile ilgili hükümlerin de kapsandığı ve halen yürürlükte bulunan ve fiili durumu oluşturan Denizcilik Müsteşarlığı hakkındaki Kanun Hükmünde Kararnameye ilave olarak denizcilik sistem ve hizmetlerinin; ülkenin menfaatleri ve

ihtiyaçlarına uygun olarak tesisi, geliştirilmesi, kıyıların amaca uygun korunup, kullanılması, deniz kirliliğinin önlenmesi, deniz kaynaklarından (deniz ürünleri dışında) azami ölçüde yararlanmak üzere gerekli tedbirlerin alınması konusunda ilgili Bakanlıklarla koordineli çalışmalar yapmak, ilgili kuruluşuna kendi kuruluş kanunları ile verilmiş iş ve hizmetlerin uyumlu bir biçimde yürütülmesini temin etmek amacıyla *Denizcilik Bakanlığının kurulması için bir kanun tasarısı hazırlanmıştır*. Hazırlanan bu tasarı ile 491 sayılı “Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname”nin yürürlükten kaldırılması öngörülmüştür. Ancak bu tasarı, tasarı olarak kalmaktan öteye geçememiştir (Koç, 2007).

Görüldüğü gibi Türkiye Cumhuriyetinin kuruluşundan bu yana iktidara gelen hükümetlerin programlarının incelenmesi sonucunda; köklü bir denizcilik politikasının ele alınmadığı ve bu sektörde yapılacakların (hedeflerin) temenniden öteye gidemediği gözlenmektedir. Problem “denizcilik” başlığı altında bir bütün halinde ele alınmamıştır. Ayrıca, hiç bir hükümet programında denizcilik bir milli ölkü olarak belirtilmemiş, alınan tedbirler sadece ekonomik boyutuyla, cari getirileri açısından ele alınmıştır. Ülke savunması açısından ise Cumhuriyetin ilk yıllarında Deniz Kuvvetlerinin geliştirilmesi gerekliliği ortaya konulmuştur. Kısacası, halktan bir talep gelmediği için devlet sadece kendi yeterli gördüğü kadarını programına dâhil etmiştir. Ancak, olumlu bir hususu da yeri gelmişken belirtmekte fayda vardır. Cumhuriyet döneminin denizcilik gücü açısından en önemli özelliği, Osmanlı döneminin aksine, artık denizciliğın sadece deniz kuvvetinden ibaret olmayıp bunun dışında ekonomik olarak da pek çok farklı dalları olduğunun anlaşılması olmuştur. Dönemin kısıtlı imkânlarına rağmen denizcilik alanında önemli atılımlar yaşanmış, 21’inci yüzyılın modern ve rekabetçi denizcilik anlayışı bu dönemde filizlenmiştir.

#### **2.5.4. Günümüzde Denizciliğimizin Durumu**

##### **2.5.4.1. Dünya Denizciliğinde Türkiye’nin Konumu**

500 GRT’den büyük (43.000 gemi) gemiler dikkate alındığında Dünya deniz ticareti filosunun toplam tonajı 800 milyon DWT, denizcilik sektörünün finansal hacmi ise 300 milyar ABD dolarıdır.

Tablo 14. Dünya Deniz Ticaretinin İlk 25 Ülkesi (Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2006)

SIRA NU.	BAYRAK	GEMİ SAYISI	1000 GT	1000 DWT	1000 TEU	DÜNYA FİLOSU %	YILLIK DEĞİŞİM %
1.	PANAMA	5704	140.120	210.234	1845	22,3	7,6
2.	LİBERYA	1560	58134	91010	1286	9,6	8,6
3.	YUNANİSTAN	1110	30774	52474	181	5,6	-5,2
4.	HONG KONG	1013	29977	50713	398	5,4	18,3
5.	BAHAMA	1192	36797	49573	373	5,2	9,1
6.	M.ISLAND	735	28700	47741	349	5,1	29,5
7.	SİNGAPORE	1131	29784	47463	423	5,0	19,8
8.	MALTA	1178	22785	36948	220	3,9	-0,1
9.	ÇİN	2326	21139	31936	313	3,4	10,8
10.	G. KIBRIS	892	18802	30134	342	3,2	-11,8
11.	İNGİLTERE	845	18936	25084	543	2,7	14,7
12.	NORVEÇ	964	16031	22022	88	2,3	-13,7
13.	JAPONYA	2551	11380	14010	35	1,5	-6,3
14.	KORE	976	8582	13876	106	1,5	25,1
15.	ALMANYA	473	11276	13408	912	1,4	55,6
16.	HİNDİSTAN	407	7547	12855	17	1,4	9,7
17.	AMERİKA	513	9918	11858	289	1,3	-11,5
18.	İTALYA	751	11173	11766	125	1,2	7,0
19.	DANİMARKA	387	7865	9547	397	1,0	8,1
20.	A&BARBUDA	996	7140	9404	566	1,0	7,4
21.	İRAN	196	5161	8950	55	0,9	-0,5
22.	S.VİNCENT	658	5536	8364	79	0,9	-7,4
23.	BERMUDA	121	7198	8263	58	0,9	18,6
24.	<b>TÜRKİYE</b>	<b>840</b>	<b>4941</b>	<b>7572</b>	<b>53</b>	<b>0,8</b>	<b>5,6</b>
25.	MALEZYA	443	5433	7481	59	0,8	-11,4

11 milyon nüfuslu ve kıyı uzunluğu yaklaşık olarak ülkemizin sahip olduğu kıyı uzunluğuna eşdeğer Yunanistan, toplam 151 milyon DWT'luk deniz ticaret filosu ile dünya deniz ticaretinden yıllık olarak 60 milyar ABD doları; 4.000.000 nüfuslu Norveç, 68 milyon DWT'luk deniz ticaret filosu ile deniz ticaretinden yıllık olarak 37 milyar ABD doları; Güney Kıbrıs, 35 milyon DWT'luk deniz ticaret filosu ile deniz ticaretinden yıllık olarak yaklaşık 15 milyar ABD doları kazanmaktadır. 70 milyon nüfuslu Türkiye ise, toplam 8 milyon DWT'luk deniz ticaret filosu ile dünya deniz ticaretinden yıllık olarak % 1 yani 3 milyar ABD doları gelir elde etmektedir.

Deniz ticaretinde sektöre yön verebilecek politikaların veya asıl stratejilerin belirlendiği idarenin mevcut organizasyonel yapısı ve yeterliklerinin incelenmesi önem arz etmektedir. Türkiye’de İdare, kadro sayısı bakımından gelişmiş ülkeler içinde üçüncü büyük idari organizasyona sahiptir. İdarenin toplam personel sayısı; yaklaşık 1010 kişi civarındadır. Ancak bu kadrolardan 115 kişiye kadar olanı, Gemi İnşa ve Deniz Teknolojisi Mühendisliği, Gemi Makineleri Mühendisliği ve Uzakyol Kaptanlığı formasyonuna sahip kişilerden oluşmaktadır. Özet olarak, 2003 yılı itibarı ile deniz kökenli çekirdek personel toplam organizasyonel kadronun % 11,3 civarını teşkil etmektedir. 2007 yılına gelindiğinde ise uygulanan doğru politikalar sonucunda Denizcilik Müsteşarlığında çalışan denizci personelin oranı % 24’e çıkmıştır ([www.transport.com.tr](http://www.transport.com.tr)).

Denizcilik sektörünün, çok farklı mesleki disiplinleri bir bütün halinde eleğinde tutan, oldukça rekabetçi bir sektör olduğunun unutulmaması gerekmektedir. Bu sebeple böyle bir organizasyon içerisinde doğal olarak; Endüstri Mühendisleri, Çevre Mühendisleri, İşletme Mühendisleri, Hukukçular ve hatta dil bilimcilerin de bulunması gerektiği açıktır. Benzer organizasyonlar, dünyada Liman ve Bayrak Devlet Kontrolleri’nde Kara Listede bulunmayan veya gelişmiş ülkeler için özetle irdelendiğinde aşağıdaki çarpıcı sonuçlar karşımıza çıkmaktadır.

ABD’de İdari organizasyon tüm alt birimleriyle 1486 kişiden oluşmaktadır. Mevcut kadronun, denizcilik kökenli kısmı (Gemi İnşa Mühendisliği, Gemi Makineleri Mühendisliği, Seyir Mühendisliği, Kaptanlık, Liman Mühendisliği, Deniz Hukukçuları, Deniz Endüstrisi Analistleri), söz konusu 1486 kişilik kadronun 914’ünü oluştururken, 157 Çevre Mühendisi, 85 Endüstri Mühendisi, 66 Sistem Mühendisi, 24 Strateji Analisti ile geri kalan bölüm teknik ve idari hizmet personelinden oluşmaktadır. O halde belirtilen bu rakamlardan çıkarılabilecek sonuç, öncelikli deniz kökenli çekirdek kadronun bütünü % 62’sini teşkil ettiği gerçeğidir. İngiltere için aynı yapı analiz edildiğinde, toplam organizasyonel yapının 814 kişiden oluştuğu, mevcut kadronun denizcilik kökenli asıl motor kuvvetinin 419 kişilik bölümü yani % 51,4’ünü oluşturduğu gözükmektedir. Benzer durum Fransa için incelendiğinde, toplam idari kadronun 725 kişiden meydana geldiği ve bu kadroların 512’sinin çekirdek kadro olarak yani % 70,1’lik kısmını teşkil etmektedir. Norveç, İsveç ve Danimarka’da bu oranların sırasıyla % 66,7, % 58,9 ve % 44,6 olduğu görülmektedir. Kanada İdare teşkilatında ise bu

oranın % 76,4, Rusya'da % 56,7 olduğu, Avustralya, Güney Kore, Japonya ve Çin açısından benzer durum ele alındığında sırasıyla çekirdek kadroların % 69, % 61,8, % 57,9 ve % 63,4 olduğu gözükmemektedir. Aynı kıyaslama İtalya için % 41,4, Yunanistan'da ise % 66 değerindedir. Söz konusu analiz sırasında göze çarpan bir diğer husus ise, diğer mesleki disiplinlerin, denizcilik kökenli nüve gruplarla, harmoni içinde çalışmasını sağlayacak hizmet içi eğitim kategorilerinin her bir departman bazında nasıl zenginleştirilip, tezsiz yüksek lisans programlarına kadar çıkabildiği ve her kadro için eğitim ve gelecek planlama çalışmalarının aktif düzeylerinin belirlendiğidir.

Tarihsel açıdan incelenebilecek bir başka perspektif ise oldukça çarpıcı sonuçlar ortaya koymaktadır. Türkiye 23.03.1958 tarihinde, zamanın Dışişleri Bakanı başkanlığında, IMO'nun 9 kurucu üye ülkesinden birisi olarak, yıllar sonra gemilerin teknik işletmeciliğindeki tüm kararların alınacağı en büyük hâkim güç içerisinde yerini almıştır. Ancak, zaman içerisinde kurulması ihtiyaç haline gelen, bir seri uzman birikimi ve becerisi gerektiren komite ve alt komitelerde Türkiye, daha ziyade dinleyici veya zaman zaman temsilci bulunduran pasif üye rolü içinde kalmıştır. Hatta bu zaman içinde kendi deniz alaka ve menfaatleri doğrultusunda çeşitli devletler tarafından çok iyi organize edilerek ve uzun sürelerde planlanarak önerilen küresel projelerin taslak kurallarının, taslak metinlerini daha önceden incelemeksizin alınacak kararlarda nerede, ne zaman ve nasıl iştirak etmesi gerektiği üzerinde fazlaca düşünmeyen, sadece toplantılar sırasında anladığı kadarı ile aktivitelerden haberdar olan bir katılımcılık sergilenmiştir. Benzer yaklaşımla üzerinde durulacak bir başka husus ise, tüm idari bölümleri ile uluslararası memur sayısı 280 olan IMO'da, ülkemiz kimliğini taşıyan ve sürekli istihdam edilen bir memur veya temsilcimizin bulunmamasıdır (Aras ve Er, 2004).

#### **2.5.4.2. Türkiye'de Gemi İnşa ve Tersanecilik Sektörünün Durumu**

\* 21'inci yüzyılda denizcilik gücünün diğer unsurlarını oluşturan ekonomik ve ticari sektörün durumu da yine dünya çapında göz ardı edilemeyecek bir seviyeye ulaşmıştır. Günümüzde Türk tersaneleri, küçük tonajlı kimyasal tanker inşasında Avrupa'da birinci, Mega Yat inşasında ise dünyada dördüncü konumdadır.

\* Gemi inşa ve tersanecilik sektörü emek yoğun ve yüksek katma değer oluşturabilme niteliği olan ve ülkeye kısa vadede döviz girdileri sağlayabilen bir sektördür.

Türk tersaneleri kimyasal tanker, asfalt tankeri, konteynır gemisi ve mega yatlar inşa edip ihraç etmektedir. Türk gemi inşa sanayi, özellikle, yüksek kalitede ve ileri teknikli mega yatları rekabetçi fiyatlarla inşa etme yeteneğine sahiptir. Dünya gemi inşa sanayinin 2005 yılı gemi teslim miktarı içerisinde Türkiye'nin payı % 0,67, 2005 yılı sonu sipariş defterleri itibarıyla ise % 0,75'tir.

\* Küçük ölçekli olanlar da dâhil, ülkemizde faaliyette olan tersanelerin sayısı 57'dir. 41'i Tuzla tersaneler bölgesinde olmak üzere 46'sı Marmara Bölgesi'nde, 10'u Karadeniz'de ve küçük ölçekli bir tersane de İskenderun limanı içerisinde yer almaktadır. Bu sayıya 3 askeri tersane (İstanbul Tersanesi, Gölcük Tersanesi, İzmir Tersanesi) ile Kocaeli serbest bölgesindeki 4 tersane dâhil edilmemiştir. Halen Türkiye'nin en büyük tersanesi, 17 Ağustos 1999 depremi öncesinde sivil sektörün hizmetinde olan Pendik Tersanesi'dir.

\* Türk armatörlerinin yaklaşık 7 milyon DWT gemi siparişi olmasına rağmen, bu rakamın ancak 1,3 milyon DWT'u ülkemiz tersanelerine verilmiştir. Bunun en büyük sebebi büyük tonajlı gemi siparişini karşılayabilecek tersanelerimizin bulunmamasıdır. Özel sektör tersanelerimizde 25.000 DWT'luk gemiler inşa edilebilmektedir. Pendik Tersanesi (İstanbul Tersanesi Komutanlığı) 170.000 DWT'luk gemi inşa edebilecek kapasiteye sahiptir. Yapılacak hukuki ve idari düzenlemelerle bu kapasiteden istifade edilebilmelidir.

\* Türk gemi inşa sanayinde istihdam edilen insan sayısı 28.500 kişi civarındadır. 2005 Yılında gemi inşa sanayi ürünü olarak 1,25 milyar dolarlık ihracat gerçekleştirilmiştir. Bu rakamın % 45-55'ini ithal ürünü teçhizat oluşturmaktadır. Yaklaşık 750 milyon dolarlık bakım-onarım ihracat rakamları da dâhil edildiği zaman gemi inşa sanayimizin gerçek ihracat hacminin 1,5 milyar dolar olduğunu ifade edebiliriz. Diğer taraftan yurt içi hizmetler toplamı olarak da yaklaşık 1,5 milyar dolarlık bir hacmi eklersek gemi inşa sanayimizin toplam ticari hacmi yaklaşık 3 milyar dolar civarındadır.

\* 2008 yılında tüm dünyayı sarmaya başlayan küresel ekonomik kriz öncesinde dünya gemi inşa piyasası, tüm tahminleri aşan olağanüstü bir dönem yaşamıştır. Tersanelerdeki doluluk ve iş yoğunluğu nedeniyle sipariş alınamamıştır. 300 milyar doları aşan dünya gemi inşa pastasından azami pay almak üzere birçok ülkede gemi inşa yatırımlarına önemli ölçüde hız verilmiştir. Bu dönemde, dünya gemi inşa pastasının yaklaşık % 90'ını paylaşan ve büyük ölçekli tersanelere sahip olan Güney Kore, Japonya ve özellikle

Çin olağanüstü bir büyüme gösterirken; Vietnam, Tayvan, Romanya, Hırvatistan, Hindistan ve Brezilya başta olmak üzere diğer bazı devletler pazar kapma gayreti içindedirler. Türkiye küçük ve orta ölçekli tersane projeleriyle, bu büyük pastadan daha fazla pay alabilmelidir.

#### **2.5.4.3. Türkiye’de balıkçılık**

\* Dünyadaki su ürünleri üretimi 2002 FAO verilerine göre yaklaşık 133 milyon ton olarak belirlenmiştir. Bu üretimin 93,2 milyon tonu avcılık, 39,8 milyon tonu yetiştiricilik yoluyla sağlanmaktadır. Dünya su ürünleri üretiminde en büyük pay 8,8 milyon ton ile Çin’e aittir. Çin’i, 6,6 milyon ton ile Peru, 4,5 milyon ton ile Endonezya, 4,4 milyon ton ile Japonya ve 4,3 milyon ton ile Şili izlemektedir. Türkiye ise son yıllarda 600 bin ton civarındaki toplam üretim ile 30’uncu sırada yer almaktadır.

\* Türkiye’de üretilen su ürünlerinin % 70’i deniz, % 13’ü yetiştiricilik, % 17’si ise diğer su ürünlerinden oluşmaktadır. Deniz balıklarının % 75’i Karadeniz, (% 49’u Doğu Karadeniz, % 26’sı Batı Karadeniz), % 15’i Marmara, % 8’i Ege Denizi ve % 2’si Akdeniz’den elde edilmektedir.

\* Türkiye’de balıkçılık sektöründe 216 kıyı tesisinden yararlanılmaktadır. Bunların 145’i balıkçı barınağı, 57’si çekek yeri ve 14’ü balıkçı limanı ve küçük tersanedir. Bu tesislerin % 45’i Karadeniz, % 23’ü Marmara, % 22’si Ege Denizi ve % 10’u Akdeniz sahil şeridinde bulunmaktadır.

\* Türkiye balıkçılık sektöründe fiilen denizde çalışan tayfa sayısı yaklaşık 10.000’dir. Açık deniz balıkçılığına geçilmesi ile bu sayı artarak ilave istihdam sağlanacaktır. Türkiye’nin balıkçılık kaynaklarını verimli kullanmak amacıyla açık deniz balıkçılığına geçmesi gerekmektedir. Bunun için yeterli altyapı, tekne, teknik donanım ve bilgi, sektörde vardır.

\* Mevcut barajları, iç suları, karasuları ve münhasır ekonomik bölgesi ile Türkiye balıkçılık açısından büyük bir potansiyele sahiptir. Türkiye’nin tarihî mirası, kültür ve turizm değerleri korunarak kıyı şeridinde potansiyel balık üretim alanlarının belirlenmesine yönelik yapılacak bir çalışmadan sonra yetiştiricilik yoluyla yapılacak üretim önemli ölçüde artırılabilir. Yetiştiricilik yoluyla yapılan üretim Türkiye kıyı şeridinde yayılmalı ve sahip olunan coğrafi avantaj ekonomik avantaja dönüştürülmelidir.

\* Türkiye'nin halen denizlerde yetiştirdiği balık türlerini çeşitlendirmesi ve en az Yunanistan kadar (200.000 ton) balık yetiştirmesi hem gıda güvenliği hem de kalkınma amaçları açısından zorunluluk arz etmektedir. Mevcut potansiyel değerlendirilerek iki yıl içerisinde bu hedefe ulaşılabilecektir.

\* En az 10.000 ton balık üretiminin yapılabileceği Atatürk barajında halen üretim yapılmamaktadır. Oysa bu üretim yoksulluk, işsizlik ve terörün önlenmesi için zorunludur. Bu konuda teşvik verilerek üreticiler özendirilmeli, barajlar ve diğer iç sular iyi değerlendirilmelidir.

\* Türkiye balıkçılık kaynaklarına sahip çıkarak ve sürdürülebilir bir üretimle bu sektörde hızla gelişme sağlayarak milli ekonomiye çabuk katkıda bulunabilecek bir fırsata sahiptir. Alınacak tedbirlerle, 1- 2 yıllık bir zaman diliminde, balıkçılık sektöründe 1 milyar dolarlık ilave katma değer ve yeni istihdam imkânları sağlanabilecektir. Yaklaşık 400.000 tonluk kayıt dışı üretimin kayıt altına alınması ile balıkçılık sektörünün ticaret hacmi daha da büyüyecektir.

\* Türkiye, orkinos avcılığında dünyada otorite olan “Uluslararası Atlantik Ton Balıklarını Koruma Komisyonu (ICCAT)”na uzun yıllara dayanan ihmaller nedeniyle ancak 2003 yılında üye olmuştur. ICCAT, 1999 yılında Akdeniz’de orkinos avcılığında kota uygulaması başlatmış ve bu kota uygulaması sonucunda, Doğu Atlantik Okyanusu ve Akdeniz’de avlanacak orkinos av miktarının 1999 yılında 32,000 ve 2000 yılında 29,500 ton olmasına karar verilmiştir. Her ülke için orkinos avcılık kotası, ülkenin 1994-1995 yıllarına ait av miktarları temel alınarak tespit edilmiştir. ICCAT’a henüz yeni üye olan Türkiye, 2006 yılına kadar planlanan avcılık kotasından yararlanamamıştır. Bu nedenle, Akdeniz’de ICCAT’a üye olmayan 7 ülke gibi, “diğer ülkeler” kategorisinin avcılık kotasını kullanmaktadır. Gelişmiş bir balıkçı filosu ve yeni kurulan orkinos çiftlikleri göz önüne alındığında, düşük olan bu kota miktarının artırılmasına çalışılmalıdır.

\* “AB İlerleme Raporu”na göre Türkiye, balıkçılık konusunda AB’ye uyum sağlamak için gerekli adımları atmamıştır. AB, “Balıkçılık Ürünleri Genel Müdürlüğü” kurulmasını istemektedir. Bu çerçevede balıkçı teknelerinin kayıt altına alınması ve balıkçı limanlarında devletin kontrol maksatlı olarak balıkçılıkla ilgili personel bulundurması gerekecektir. Ayrıca, AB kurallarına göre balığın karaya çıkarılacağı limanların belirlenerek,



bunların AB sağlık kurallarına uygun olarak donatılması ve seyyar balıkçı tezgâhlarının kapatılarak, balık satışının paslanmaz çelikten soğutuculu tezgâhlarda yapılması gerekmektedir. AB standartlarına uygun tedbirlerin uygulamaya geçirilmesi için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.

## **2.6. Türkiye’de Denizcilikle ilgili Kurumsal Yapı**

### **2.6.1. Genel Hususlar**

Deniz alaka ve menfaatlerimizi korumak, denizlerimiz ve denizciliğimiz hakkında gerekli düzenlemeleri yaparak usul ve esasları belirlemek amacıyla, çeşitli zamanlarda çıkarılmış çok sayıda kanun, kanun hükmünde kararname ve benzeri mevzuat bulunmaktadır. Çeşitli Bakanlık ve kurumlarca yayınlanan söz konusu mevzuat, denizcilik konularında çok sayıda kamu kurum ve kuruluşunun faaliyet göstermesine neden olmakta ve bazı faaliyet alanlarında birden fazla birimin görevlendirilmesi neticesinde karşılıklı müdahale ve yetki karmaşasına yol açmaktadır. Denizcilikle ilgili hali hazırda 57 kanun, 2 KHK, 29 tüzük, 41 yönetmelik ve 18 kararname ile bu mevzuata dayalı olarak görev yapan 11 Bakanlığa bağlı toplam 18 Kamu Kurum ve Kuruluşu bulunmaktadır (Donanma Komutanlığı Yayını, 2002).

Genel bir değerlendirme yapıldığında, Boğazlardan uğraksız geçiş yapacak ve/veya Türk limanlarına uğrayacak herhangi bir gemiye;

- \* Sağlık Bakanlığınca sağlık denetimleri,
- \* Gümrük Müsteşarlığınca gümrük denetimleri,
- \* Türkiye Denizcilik İşletmeleri Anonim Şirketince Kılavuzluk Hizmetleri,
- \* Büyükşehir Belediye Başkanlıklarınca, Belediye deniz sınırları içinde kirliliğin denetlenmesi ve cezai takibat yapılması,
- \* Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünce gemi kurtarma ve seyir yardımcıları hizmetleri,
- \* Denizcilik Müsteşarlığı Bölge Müdürlükleri ve Liman Başkanlıklarınca bazı liman hizmetleri (yola elverişlilik belgesi, yanaşma ordinosu vb.), Bayrak ve liman devleti kontrolü uygulamaları,

- \* Deniz Polisince liman güvenliği hizmetleri,
- \* Trafik Kontrol İstasyonlarınca boğaz geçiş düzeninin sağlanması hizmetleri verilmektedir.

Ancak, değişik kurum ve kuruluşlar tarafından farklı iç hukuk mevzuatına göre verilen bu hizmetlerin icrasında;

- \* Büyük oranda ihtiyaç duyulmasına rağmen, birimler arasında koordine yapılamadığı veya çok az yapılabildiği,

- \* Çeşitli kurum ve kuruluşların bir merkezden idare edilmemesi nedeni ile bazı görevlerin mükerrer veya gecikmeli olarak yapıldığı ve bir kısım görevlerin ise hiç yapılamadığı,

- \* İlgili kurum ve kuruluşlarca meselelere ayrı açılardan bakıldığı için, farklı çözüm tarzları ve buna bağlı olarak farklı yapılanmaların ortaya çıktığı; bu hususun ise kıt olan kaynakların aynı hedefe yönlendirilememesi ve bazen de zayi olmasına veya atıl kalmasına sebep olduğu,

- \* Mevzuatın değişik kurum ve kuruluşlarca farklı olarak yorumlanması nedeniyle icraatta farklı uygulamalarla karşılaşıldığı,

- \* Denizcilik sorunlarına belli bir düzen ve bir bütün halinde çözüm getirilemediği, görülmektedir (Donanma Komutanlığı Yayını, 2002).

Türkiye'de denizcilik ile ilgili görev yapan kamu kurum ve kuruluşları ile bunların dışında yine denizlerimiz ve denizciliğimiz ile ilgili konularla ilgilenen çeşitli Oda, Dernek, Vakıf vb. sivil kurum ve kuruluşlar hakkında özet bilgiler müteakip maddelerde sunulmuştur.

## **2.6.2. Denizcilikle İlgili Görev Yapan Kamu Kurum ve Kuruluşları**

### **a. Ulaştırma Bakanlığı Bağlısı Denizcilik Müsteşarlığı**

10 Ağustos 1993 gün 491 sayılı "Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri" hakkındaki Kanun Hükmünde Kararname (KHK) ile "Denizcilik sistem ve hizmetlerinin ülkenin deniz ilgi ve çıkarlarına ve ihtiyaçlarına uygun olarak tahsisi ve geliştirilmesi" amacıyla Başbakanlığa bağlı Denizcilik Müsteşarlığı kurulmuştur.

Denizcilik Müsteşarlığının kuruluşu ve görevleri ile ilgili KHK'nın önemli maddeleri aşağıdadır (www.denizcilik.gov.tr):

*Madde 1 – Bu Kanun Hükmünde Kararnamenin amacı, denizcilik sistem ve hizmetlerinin ülkenin deniz ilgi ve çıkarlarına ve ihtiyaçlarına uygun olarak tahsisi ve geliştirilmesi için, Başbakanlığa bağlı Denizcilik Müsteşarlığının kurulmasına, teşkilat ve görevlerine ilişkin esasları düzenlemektir. Başbakan bu Müsteşarlığın yönetimi ile ilgili yetkilerini gerekli gördüğü takdirde bir Devlet Bakanı eliyle kullanabilir.\**

*Madde 2 – Denizcilik Müsteşarlığının görevleri şunlardır:*

*a) Deniz ticaretini, deniz ticaret filosu ve gemi sanayiini teşvik edici tedbirleri almak, denizcilik endüstrisinin, deniz ve içsular potansiyelinin geliştirilmesini ve işletilmesini sağlamak,*

*b) Denizcilikle ilgili talep ve ihtiyaçları tespit etmek ve planlamak,*

*c) (Değişik: 2/3/2005 – 5310/1 md.) "Bayrak Devleti", "Liman Devleti" ve "Kıyı Devleti" yetkilerini haiz olarak denizlerde seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak ve deniz kirliliğini önlemek amacıyla gerekli tedbirleri almak, bayrak devleti denetim ve uygulama hizmetleri ile liman devleti kontrol hizmetlerini yapmak, yaptırmak, kılavuzluk, römorkörcülük ve benzeri hizmetleri belirleyeceği esaslar çerçevesinde yaptırmak, arama kurtarma faaliyetlerini düzenlemek ve en üst düzeyde koordinasyonu sağlamak ve bu maddedeki görevlere ilişkin denetimleri yapmak,*

*d) (Değişik: 2/3/2005 – 5310/1 md.) Gemi ve deniz araçlarının teknik nitelikleri, yeterlikleri ve donatılmaları ile ilgili standart ve esasları belirlemek, bunlara uygunluğunu takip etmek, denetlemek, belgelendirmek, gerektiğinde denetleme ve belgelendirme faaliyetlerini yerine getirmek üzere kamu veya özel kuruluşları yetkilendirmek; amatör denizcilerin yeterlik şartlarıyla, eğitim, sınav ve belgelendirilmelerine ilişkin esasları belirlemek, bunların belgelendirilmelerine ilişkin işlemleri yapmak,*

---

\* Denizcilik Müsteşarlığı, Cumhurbaşkanlığının 26/11/2002 tarihli ve D-1-2002-792 sayılı onayı ile Ulaştırma Bakanlığına bağlanmıştır. Bu karar 27/11/2002 tarihli ve 24949 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

e) *Devletin denizcilikle ilgili hedef ve politikalarının tespiti ve uygulanması amacıyla gerekli araştırmaları yapmak ve yaptırmak,*

f) *(Değişik: 2/3/2005 – 5310/1 md.) Devletin millî denizcilik politikasını ilgili kurum ve kuruluşlarla koordine etmek suretiyle belirlemek, uygulamak, talep ve ihtiyaçları tespit etmek ve belirlenen millî politika doğrultusunda plânlamak, deniz ve denizcilikle ilgili konularda hizmet gören kurum ve kuruluşları, belirlenmiş millî denizcilik politikası ve stratejisi doğrultusunda yönlendirmek ve koordine etmek,*

g) *(Değişik: 2/3/2005 – 5310/1 md.) Denizcilikle ilgili tanınmış güvenlik kuruluşları ile acentelik, brokerlik ve komisyonculuk işlerini yapan veya yapacak olan gerçek ve tüzel kişilerin yeterlik şartları ile hizmet esaslarını belirlemek, tarifesine göre alınacak bedel karşılığında izin belgelerini vermek, bunları denetlemek,*

h) *Müsteşarlığın kendi görev ve sorumluluk alanına giren konularda, deniz ortamının bozulmasını ve deniz kirlenmesini önlemek amacıyla her türlü tedbiri almak, izlenmesini ve denetlenmesini sağlamak, bu konu ile ilgili diğer kuruluşlarla işbirliği yapmak,*

i) *Deniz sigortacılığı ile ilgili çalışmalar yapmak, bu çalışmaları koordine etmek ve izlemek,*

j) *Uluslararası seviyedeki denizcilik ile ilgili hukuki, ekonomik, siyasi ve benzeri konularda ilgili kuruluşlarla koordineli çalışmak,*

k) *Toplumda deniz sevgisini yerleştirmek ve deniz kültürünü yaygınlaştırmak için gerekli çalışmaları yapmak,*

l) *(Değişik: 2/3/2005 – 5310/1 md.) Gemilerin ve gemi adamlarının sicillerini tutmak, gemi adamlarının eğitim, sınav ve belgelendirilmelerine ilişkin esasları belirlemek ve gemi adamlarının belgelendirilmesi işlemlerini yapmak,*

m) *(Ek: 2/3/2005 – 5310/1 md.) Deniz ve iç sularda liman sınırlarını ve buna ilişkin koordinatları belirlemek, bu sınırlar içerisinde faaliyette bulunan kamu kurum ve kuruluşları ile özel kişilerin yerine getireceği denizcilik ve limancılık hizmetlerine ilişkin tüm faaliyet izinlerini vermek, koordine etmek, denetlemek ve izinsiz faaliyetleri durdurmak,*

*Madde 3 – Denizcilik Müsteşarlığı, merkez teşkilatı ile taşra teşkilatından oluşur.*

*Madde 4 – (Değişik: 7/2/2002-4745/1 md.)*

*Merkez teşkilâtı, ana hizmet birimleri ile danışma, denetim ve yardımcı hizmet birimlerinden meydana gelir. Taşra teşkilatı 7 Bölge Müdürlüğü ile bunlara bağlı 70 liman Başkanlığından oluşmaktadır.*

*Madde 6- (Değişik: 7/2/2002-4745/2 md.) Denizcilik Müsteşarlığının ana hizmet birimleri şunlardır:*

- a) Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü.*
- b) Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü.*
- c) Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü.*
- d) Dış İlişkiler Dairesi Başkanlığı.*

*Madde 7- (Değişik: 7/2/2002-4745/3 md.) Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğünün görevleri şunlardır:*

*a) Deniz ve içsular ulaştırmasını ülkenin genel ulaştırma ihtiyaçlarına göre düzenlemek, denetlemek ve gereken tedbirleri almak.*

*b) Türk gemileri ile ulusal ve uluslararası sularda yapılacak ulaştırmaları ülkenin ihtiyaçlarına göre düzenlemek, bu maksatla kanun ve yönetmelik değişikliklerinin hazırlanmasına yardımcı olmak, gemilerin can ve mal güvenliği bakımından denetimini yapmak.*

*c) Gemi adamlarının belgelendirme ve kütükleme faaliyetlerini düzenlemek.*

*d) Gemilerin ve yatların haberleşme alanında denetimlerini yapmak, gemilerle yapılan sahil konuşmalarını kolaylaştırıcı tedbirler almak, deniz işletmelerinin, acentelerin ve benzerlerinin uyması gereken teknik ve idarî hususları ilgili kuruluşlarla birlikte haberleşme kurallarına uygun olarak düzenlemek.*

*e) Deniz ulaştırması ile liman ve iskelelerin çalışmaları ve boğazlardaki deniz trafiği hakkında istatistikler tutmak.*

f) Deniz ekolojisini bozacak ve deniz kirlenmesine neden olacak her türlü faaliyetin izlenmesini ve denetlenmesini yapmak, bu konuda diğer kuruluşlarla işbirliğinde bulunmak, gerekli tedbirleri almak.

g) Liman tesislerinin ve ulaşım alt sistemlerinin çok noktalı taşıma sistemlerine uygunluğunu sağlamak için kara, hava ve deniz yolu ulaşım sistemlerine entegre olabilecek tesisleri planlamak, yapmak veya yaptırmak.

h) Müsteşarlıkça verilen benzer görevleri yapmak.

Madde 7/A- (Ek: 7/2/2002-4745/4 md.)

Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nün görevleri şunlardır:

a) Millî denizcilik politikasına uygun olarak deniz ticaret politikaları ve uygulama esaslarını belirlemek, Türk deniz ticaret filosunun, ülkenin ihtiyaçlarına ve milletlerarası şartlara göre gelişmesi, milletlerarası rekabet gücü kazanmasını teşvik edici tedbirleri almak.

b) Dünyadaki ve ülkemizdeki deniz taşımacılığı ve ticaret filosu hakkındaki istatistikleri tutmak, gelişme eğilimlerini izleyerek raporlar, planlar hazırlamak ve uygulamak.

c) Gemi kiralamalarında Türk ve yabancı bayrak çekilmesine ilişkin talepleri değerlendirmek ve ilgili mevzuatı uyarınca izin vermek.

d) Düzenli gemi seferlerinin esas ve usullerini belirlemek ve uygulanmasını takip etmek, denetlemek.

e) Deniz acente, brokerlik ve komisyonculuğu gibi işleri yapacak olan gerçek ve tüzel kişilerin yeterlilik, çalışma usul ve esaslarını tespit etmek, belgelendirmek ve denetlemek.

f) Deniz sigortacılığı ile ilgili çalışmalar yapmak, bu çalışmalarını diğer kuruluşlarla koordine etmek ve izlemek.

g) Her türlü gemi sicillerini tutmak. Denizde hareket imkânı bulunan ve ticari bir gayeye tahsis edilmiş olan, ancak tahsis edildiği gaye denizde seyri seferi gerektirmeyen deniz araçlarının, belirlenen deniz ticaret politikaları ve uygulama esasları doğrultusunda, Türk deniz filosunun gelişimi ve milletlerarası rekabetin sağlanması ve ülke ekonomisinin ihtiyaçlarına yönelik olarak gemi sicillerine kaydını yapmak.

*h) İthalat ve ihracat yüklerinin taşınmasında Türk deniz ticaret filosunun daha fazla pay almasını sağlamak için gerekli tedbirleri almak, bu hususta ilgili kurum ve kuruluşları koordine etmek.*

*ı) Müsteşarlıkça verilecek diğer görevleri yapmak.*

*Madde 8 – Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü'nün görevleri şunlardır:*

*a) Gemi, inşa, onarım, söküm ve yan sanayi teşvik edici tedbirleri almak,*

*b) Ülke kıyıları ölçüğünde tersane ve gemi söküm yerlerini belirlemek, planlamak, tahsis etmek ve izin vermek, gerektiğinde iptal etmek, denetlemek,*

*c) Kamu ve özel sektör tersanelerinin ve gemi söküm tesislerinin kapasitesini ve verimini artırmak için, tevsi ve modernizasyonuna izin vermek, modern üretim, yönetim ve pazarlama metotlarının hâkim kılınmasını sağlayacak tedbirleri almak, uygulamasını takip etmek ve ilgili kuruluşlarla koordinasyonu sağlamak,*

*d) Ticaret gemilerinin ve yatların yapılışını nitelik ve güvenlik bakımından denetlemek,*

*e) Gemi inşa ve yan sanayinin ihracata yönelmesi için yurtdışı gelişmeleri izlemek ve gerekli tedbirleri almak, ilgili ulusal ve uluslararası kuruluşlarla işbirliği yapmak,*

*f) Ulusal ve yabancı klâs kuruluşlarıyla ilgili işleri yapmak,*

*g) Müsteşarlıkça verilen benzeri görevleri yapmak.*

*Madde 9 – Dış İlişkiler Dairesi Başkanlığı'nın görevleri şunlardır:*

*a) Taraf olduğumuz uluslararası denizcilik kuruluşlarında, ülkemizin hak ve menfaatlerini korumak, etkin ve sürekli bir biçimde katılımı sağlayacak önlemleri almak, bunları koordine etmek,*

*b) Üyesi olduğumuz uluslararası denizcilik kuruluşlarının zaman cetvellerinin gündemlerini takip etmek, değerlendirmek, ilgili birimlere sürekli bilgi sunmak, uluslararası kuruluşların toplantılarına ait kitap, rapor, belge ve sair yayınları takip ve tedarik etmek, arşivlenmesini sağlamak, bunlarla ilgili raporlar ve yayın sirkülerini hazırlamak,*

*c) Uluslararası iki veya çok taraflı denizcilik ilişkilerinde ortaya çıkan meseleler hakkında inceleme ve araştırma yapmak ve yaptırmak, bunları değerlendirmek,*

*d) Müsteşarlıkça verilen benzeri görevleri yapmak.*

*Denizcilik Müsteşarlığı Liman Başkanlıkları;*

Denizcilik Müsteşarlığının kuruluş ve görevleri hakkında 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve 10 Haziran 1946 gün ve “4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun“ uyarınca tüm Türkiye’de 70 liman başkanlığı teşkil edilmiştir.

*b. İçişleri Bakanlığı Bağılı Kurum ve Kuruluşlar;*

*(1) Sahil Güvenlik Komutanlığı;*

Sahil Güvenlik Komutanlığı, 2692 sayılı Kanunla bütün sahillerimizin, karasularımızın, iç sularımız olan Marmara Denizi, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının, liman ve körfezlerimizin korunması, güvenliğinin sağlanması, ulusal ve uluslar arası hukuk kuralları uyarınca hükümlerine haklarına sahip olduğumuz denizlerde bu hak ve yetkilerin kullanılması, deniz yoluyla yapılan kaçakçılığın önlenmesi amacıyla kurulmuş ve 1 Eylül 1982 tarihinden itibaren fiilen göreve başlamıştır (www.sgk.tsk.mil.tr). Sahil Güvenlik Komutanlığı denizlerimizde söz konusu idari görevlerin icrası bakımından bazı kanunların uygulanmasında genel yetkili kılınırken, bazı kanunlar bakımından sadece liman sınırları dışında yetki verilmiştir (Donanma Komutanlığı Yayını, 2002).

*(2) Jandarma Genel Komutanlığı, Kıyı/Göl Kontrol Timleri*

2803 sayılı "Jandarma Teşkilat, Görev ve Yetkileri Kanunu"na göre polis görev sahası dışında; il ve ilçe belediye hudutları haricinde kalan alanlarda görevli bulunan Jandarma Genel Komutanlığınca, sorumluluk alanında bulunan göller, barajlar ve suüstü ulaşımına imkân veren akarsular ile denize kıyısı bulunan mülki sorumluluk alanlarınının kıyı çizgisi ve kara parçasında asayişin temini için, 01 Haziran 2000 tarihli "Jandarma Kıyı/Göl Kontrol Ve Müdahale Timleri Yönergesi" uyarınca Jandarma Kıyı/Göl Kontrol Timleri oluşturulmuştur.

*(3) Emniyet Genel Müdürlüğü, Deniz Polisi*

4 Haziran 1937 tarih ve 3201 sayılı "Emniyet Teşkilatı Kanunu"nun 16'ncı maddesi uyarınca çıkartılan 8 Ağustos 1996 onay tarihli "Emniyet Genel Müdürlüğü Deniz Şube Müdürlüğü ve Deniz Büro Amirliklerinin Kuruluş, Görev, Çalışma, Yetki ve



Sorumluluklarına Dair Yönetmelik" ile sahildar illerde Deniz Şube Müdürlüğü, ilçelerde ise Deniz Büro Amirliği kurulması öngörülmüştür (Donanma Komutanlığı Yayını, 2002). Yönetmeliğin 5'inci maddesine göre Deniz Şube Müdürlüğü ve Deniz Büro Amirliklerinin görevleri "www.egm.gov.tr" sitesinde yer almaktadır.

(4) *Mülki Makamlar, Çevre Müdürlükleri*

9 Ağustos 1983 gün ve 2872 sayılı Çevre Kanununun 24'üncü maddesinde Büyükşehir Belediye hudutları dışında kalan liman sınırları içindeki deniz alanlarında, gemilerden ve deniz vasıtalarından yapılan kirletmelerde mülki amirlerin ceza kesme yetkisi saklı tutulmuştur.

c. *Gümrüklerden Sorumlu Devlet Bakanlığı Bağlı Kurum ve Kuruluşlar*

Gümrük Müsteşarlığı, Gümrükler Muhafaza Genel Müdürlüğü;

2 Temmuz 1993 gün ve 485 Sayılı "Gümrük Müsteşarlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname" uyarınca, gümrük teşkilatı bulunan deniz limanları, serbest bölgeler ve gümrük sahalarında kaçakçılığın men ve takibi görevi "Gümrükler Muhafaza Genel Müdürlüğüne" verilmiştir (www.gumruk.gov.tr). Hali hazırda botlar vasıtasıyla belirtilen görevler icra edilmektedir.

d. *Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı Bağlı Kurum ve Kuruluşlar*

(1) *Koruma Kontrol Genel Müdürlüğü*

7 Ağustos 1991 gün ve 441 sayılı "Tarım ve Köy İşleri Bakanlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname"nin 10'uncu maddesine göre, "Su ürünleri avcılığının esaslarını belirlemek ve liman sınırları içinde kalan deniz alanlarında bu esaslara aykırı davranışlar hakkında yasal işlem yapmak" görevi "Koruma Kontrol Genel Müdürlüğüne" verilmiştir (www.kkgm.gov.tr).

(2) *Tarımsal Araştırmalar Genel Müdürlüğü*

Aynı KHK'nin 12'nci maddesine göre su ürünlerinin gelişimini sağlamak ve bu istikamette çalışmalarını yönlendirmek gayesiyle uygulama araştırmaları yapmak, yaptırmak görevi "Tarımsal Araştırmalar Genel Müdürlüğüne" verilmiştir.

e. *Turizm Bakanlığı Bağlı Kurum ve Kuruluşlar*

*Turizm İl Müdürlükleri*

24 Ocak 1989 gün ve 355 Sayılı "Turizm Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında KHK" ve 12 Mart 1982 gün ve 2634 Sayılı "Turizmi Teşvik Kanunu" uyarınca Yat limanı ve yat işletmeciliği için Turizm Bakanlığından izin alınması zorunludur (Donanma Komutanlığı Yayını, 2002). Ayrıca, "Turizm Amaçlı Sportif Faaliyetler Yönetmeliği" uyarınca Turizm işletmesi niteliği taşıyan kuruluşlarca, denizde sportif faaliyetlerde bulunabilmesi için Turizm Bakanlığından "Sportif Faaliyet İzin Belgesi" alınması gerekmektedir ([www.kultur.gov.tr](http://www.kultur.gov.tr)).

f. *Ulaştırma Bakanlığı Bağlı Kurum ve Kuruluşlar*

(1) *Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları Genel Müdürlüğü*

30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı ÖYK kararı ile Ulaştırma Bakanlığı ile ilgili bir Kamu İktisadi Teşebbüsü olan "TCDD Genel Müdürlüğü" tarafından işletilmekte olan Haydarpaşa/İstanbul limanı dışındaki Samsun, Derince, Alsancak/İzmir, Mersin, Bandırma ve İskenderun limanları özelleştirme programına alınmış olup, Mersin limanının devri gerçekleştirilmiştir ([www.ubak.gov.tr](http://www.ubak.gov.tr)). Diğer limanların özelleştirme süreçleri devam etmektedir ([www.tcdd.gov.tr](http://www.tcdd.gov.tr)).

(2) *Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü*

9 Nisan 1987 gün ve 3348 sayılı "Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında KHK" uyarınca Devlet veya kamu kurum-kuruluşları, belediyeler, özel idareler, gerçek ve tüzel kişilerce yaptırılacak liman, barmaklar ile bunlarla ilgili teçhizat ve tesislerin inşaatı, bakım ve onarımından Ulaştırma Bakanlığına bağlı Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü sorumludur ([www.dlh.gov.tr](http://www.dlh.gov.tr)).

(3) *Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü*

Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) bünyesinde bir müdürlük olarak yer alan Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Genel Müdürlüğü, 1997 yılında Özelleştirme Yüksek Kurulunun 97/12 sayılı kararıyla "Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü" adıyla T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığına devredilmiştir ([www.tdi.gov.tr](http://www.tdi.gov.tr)).

*g. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Bağlısı Kurum ve Kuruluşlar*

*Maden İşleri Genel Müdürlüğü*

19 Şubat 1985 tarih ve 31154 sayılı "Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun" ile 4 Haziran 1985 gün ve 3213 sayılı "Maden Kanunu" uyarınca, karasuları, iç sular ve bunların dibinde yapılacak faaliyetler için maden hakları ile ilgili ruhsat vermek ve sahalardaki madencilik faaliyetlerini takip etmekten Bakanlığa bağlı "Maden İşleri Genel Müdürlüğü" sorumludur.

*h. Kültür Bakanlığı Bağlısı Kurum ve Kuruluşlar*

*Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü*

21 Temmuz 1983 gün ve 2863 sayılı "Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu" ile 24 Ocak 1989 gün ve 354 sayılı "Kültür Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında KHK" uyarınca; kültürel varlıkların tahribi, kaçırılması ve yok edilmesinin önlenmesi için su altında korunması gerekli kültür ve tabiat varlıklarının bulunduğu bölgelerin tespiti ile bu bölgelerde araştırma amacıyla yapılacak dalışlara izin verme, görevleri, Kültür Bakanlığının Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğüne verilmiştir.

*1. Sağlık Bakanlığı Bağlısı Kurum ve Kuruluşlar*

*Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü*

24 Nisan 1930 gün ve 1593 Sayılı "Umumi Hıfzıssıhha Kanunu" uyarınca Yabancı ülkelerden deniz, yoluyla gelebilecek salgın ve bulaşıcı hastalıklardan memleketimizi korumak, bu amaçla gemi ve deniz araçlarını sıhhi yönden denetlemek görevi Sağlık Bakanlığına bağlı olarak görev yapan "Hudutlar ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğüne" aittir.

*j. Milli Savunma Bakanlığı Bağlısı Kurum ve Kuruluşlar*

*Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı*

30 Mayıs 1973 gün ve 1738 sayılı "Seyir ve Hidrografi Hizmetleri Kanunu" uyarınca Türkiye hudutları dâhilinde;

\* Askeri, ekonomik ve bilimsel amaçlarla hidrografi, oşinografi ve jeofiziksel yönlerden mesaha, araştırma ve inceleme işleri yapmak,

\* Resmi ve özel kurum ve şahıslar tarafından özel vasıtalarla yaptırılacak hidrografi, oşinografi ve jeofiziksel mesaha ve araştırmalarına ait olup birer nüshalarını kuruma vermek zorunda buldukları her türlü data, plan ve haritaların arşivlenmesini yapmak,

\* Resmi ve özel kurum ve şahıslar tarafından yapılacak hidrografi, oşinografi ve jeofiziksel mesaha ve araştırmalarına koordinatörlük yapmak,

\* Seyir emniyeti ve kolaylığı bakımından tesis edilecek, değiştirilecek veya kaldırılacak yardımcılarının mevki ve nitelikleri üzerinde ilgililerce hazırlanacak tasarı ve teklifler için Kurumun mütalaasına başvurmak,

\* Seyir emniyeti ve kolaylığının sağlanması bakımlarından ilgililerce yapılacak veya yaptırılacak her türlü tesislere ait proje ve planlarla deniz trafiği, liman ve suollarına ait mevzuatın hazırlanmasında, denizde can ve mal emniyetini sağlayacak tetkiklerde bulunmak ve mütalaa vermek,

\* Denizde ve deniz üzerinde can ve mal emniyetini sağlamak üzere Kuruma gelen bildirimleri incelemek, tespit etmek ve düzeltilmesini müteakip yayınlamak,

\* Milletlerarası seyir, hidrografi oşinografi ve jeofiziksel yönlerden milletlerarası kurum ve antlaşmaların Türkiye için uygulama hükümlerini, Bakanlar Kurulu kararı ile yerine getirmek,

görevleri Deniz Kuvvetleri Komutanlığına bağlı Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı tarafından yürütülmektedir ([www.shodb.gov.tr](http://www.shodb.gov.tr)).

*k. Çevre ve Orman Bakanlığı Bağlı Kurum ve Kuruluşlar*

*(1) Çevre Kirliliğini Önleme ve Kontrol Genel Müdürlüğü*

9 Ağustos 1991 tarih ve 443 sayılı Çevre Bakanlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında KHK uyarınca, çevrenin korunması, iyileştirilmesi ile her türlü çevre kirliliğinin önlenmesi sorumluluğu Çevre Bakanlığına aittir. 2872 sayılı Çevre Kanunu uyarınca çevre kirliliğinin önlenmesi konusunda görev verilen özel ve kamu kurum ve kuruluşları arasındaki işbirliği ve koordinasyonu sağlamak, bu konuda faaliyette bulunan gönüllü kuruluşları yönlendirmek ve desteklemek, Bakanlıklar arası işbirliği esaslarını belirlemek görevi de Çevre Bakanlığına aittir. Deniz Kirliliği ile ilgili olarak gemilere verilen cezaların kesilmesinde Çevre Bakanlığı

tarafından bastırılan makbuzlar kullanılır ve söz konusu cezalar "Çevre Kirliliğini Önleme Fonu"na gelir olarak kaydedilir (Donanma Komutanlığı Yayını, 2002).

(2) *Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı*

\* 2872 Sayılı Çevre Kanununun verdiği yetkiye istinaden Bakanlar Kurulunun 12 Haziran 1988 tarih ve 88/13019 sayılı kararı ile Köyceğiz, Fethiye, Göcek ve Gökova'daki belirli kara ve deniz alanları "Kıyı ve deniz kaynaklarının verimliliklerinin korunması, kirlenmesinin önlenmesi" amacıyla "Özel Çevre Koruma Bölgesi" olarak tespit edilmiştir.

\* 19 Ekim 1989 tarih ve 383 sayılı K.H.K. uyarınca, Özel Çevre Koruma Bölgesi olarak ilan edilen bölgelerde yetkili bulunan Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığının doğrudan doğruya cezai yaptırım uygulama yetkisi bulunmamakla birlikte, kendisine verilen denetim görevlerinin icrasına yönelik olarak 3 adet botu bulunmaktadır.

1. *Büyükşehir Belediye Başkanlıkları Bağlı Kurum ve Kuruluşlar*

*Çevre Koruma ve Kontrol Müdürlükleri*

9 Ağustos 1983 gün ve 2872 Sayılı "Çevre Kanunu"nun 24'ncü maddesi ile Büyükşehir Belediye Hudutları içinde kalan sahillerimiz, boğazlarımız, liman ve körfezlerimizde, kanunda belirtilen idari para cezalarını kesme yetkisi "Büyükşehir Belediye Başkanlıkları"na verilmiştir.

**2.6.3. Denizcilikle İlgili Sivil Kurum ve Kuruluşlar**

a. *Odalar*

8 Mart 1950 gün ve 5590 sayılı "Ticaret ve Sanayi Odaları", "Ticaret Odaları", "Sanayi Odaları", "Deniz Ticaret Odaları", "Ticaret Borsaları" ve "Türkiye Ticaret, Sanayi, Deniz Ticaret Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği" Kanununa göre; ticaret ve sanayi odaları, ticaret odaları, sanayi odaları ve deniz ticaret odalarının deniz ve denizciliğe yönelik görevleri özetle şunlardır;

\* Deniz ticaretinin kamu yararına, milli ulaştırma ve deniz ticareti politikasına uygun şekilde gelişmesine çalışmak,

\* Milli ve milletlerarası deniz ticaretine ait incelemeler yapmak ve bu konudaki bilgileri sağlamak, limanlarımız arası ve yurt dışı navlun, acente komisyonu ve ücretleri ile

liman masrafları gibi bilgileri toplamak ve bunları mümkün olan vasıtalarla en seri şekilde yaymak, dünya deniz ticaretindeki en son gelişmeleri izlemek, istatistikler tutmak ve ilgililere duyurmak,

\* Deniz ticaretine ait ticari örf, teamül ve uygulamaları tespit etmek, navlun anlaşmaları, konşimento ve benzeri evraka ait tip formları hazırlamak,

\* Yabancı gemi sahip ve donatanları ile denizcilikle ilgili müesseselere Türkiye limanlarının imkânları, çalışma şekilleri, tarifleri ve liman masrafları hakkında bilgi vermek ve onlardan aynı bilgileri sağlamak,

\* Deniz ticareti ile ilgili milletlerarası kuruluşlara asli üye olmak ve delege bulundurmak, ilgililerin talebi üzerine deniz ticareti ile ilgili ihtilaflarda hakemlik yapmak,

\* Deniz acenteliği hizmet ücret tarifelerini hazırlamak ve Sanayi ve Ticaret Bakanlığının tasdikine sunmaktır.

Ticaret siciline kayıtlı tacir ve bu kanuna göre sanayici sıfatına haiz tüm gerçek ve tüzel kişilerle şubeleri ve fabrikaları, buldukları yerin bu kanun gereğince mensup olacakları odalarına veya ajanlıklarına kaydolanmaya mecburdurlar. Deniz ticareti ile uğraşan aşağıda yazılı ticaret siciline kayıtlı gerçek ve tüzel kişiler;

\* Gemi sahipleri, donatanlar ve donatma iştirakleri, gemi işletenler, Gemi acenteleri,

\* Gemi alım satım navlun komisyoncuları, forvarderler, Stevedor ve puantaj firmaları,

\* Gemi klas müesseseleri, deniz sigorta müesseseleri ve acenteleri ile deniz ekspertiz kuruluşları ve sörveyörleri,

\* Deniz malzemesi, kumanyacılar ve sanayi malzemesi alım satımı yapan firmalar, bunker işiyle uğraşan firmalar,

\* Marina ve liman işletme firmaları, Balıkçılıkla ilgili gemi işleten firmalar,

\* Deniz ticareti ile uğraşan, sermayesinin tamamı Devlete, belediyelere veya özel idare yahut bunların ortaklığına ait olan iktisadi müesseselerle, özel kanun veya sözleşme ile

kurulmuş olup, Devletin, İktisadi Devlet Teşekküllerinin özel idare veya belediyelerin iştiraki bulunan tüzel kişiliği haiz müesseseler

buldukları ilin Deniz Ticaret Odasına kaydolmakla mükelleftirler.

(1) *İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası (İMEAK DTO)*

Kısaca Deniz Ticaret Odası olarak belirtilmekte olup amacı; Deniz ticaretinin kamu yararına, milli ulaştırma ve deniz ticareti politikasına uygun şekilde gelişmesine çalışmak, ulusal ve uluslararası deniz ticaretine ait incelemeler yapmak, istatistik tutmak ve bunları yayımlamak ve üyelerinin sorunlarına ve ortak ihtiyaçlarına çözüm getirmektir ([www.denizticaretodasi.org](http://www.denizticaretodasi.org)).

(2) *Mersin Deniz Ticaret Odası, (3) TMMOB Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası, (4) TMMOB Gemi Mühendisleri Odası, (5) İstanbul Yolcu Taşıyan Küçük Nakil Vasıtaları Esnaf Odası,*

b. *Vakıflar*

(1) *Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV)*

18 Şubat 1997 tarihinde Beykoz/İstanbul'da kurulan vakfın amacı; Türkiye denizleri, kıyıları, iç suları ve göllerinde bilimsel, ekonomik, sosyal ve kültürel araştırmalar yapılmasını sağlamak, bu araştırmaların sonuçlarını toplantılar ve yayınlar yoluyla kamuoyuna sunmak, sayılan alanlarda kirliliğin önlenmesi araştırma ve çalışmalarına katkıda bulunmak, biyolojik çeşitliliği korumak, su ürünleri avcılığı, üretimi ve çevre etki değerlendirmesi konularında araştırma ve projeler yapmak, Türk Boğazları Bölgesinde doğal dengenin korunması için bilimsel ve teknik araştırmalar yapılmasını, tüm bu araştırmalarla ilgili olarak toplantılar düzenlenmesini, yayın çıkarılmasını, su altında çalışan armatör ve profesyonel dalcıların sağlık sorunlarıyla ilgilenilmesini sağlamaktır ([www.tudav.org](http://www.tudav.org)).

(2) *Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV)*

7 Ocak 1993 tarihinde Beyoğlu/İstanbul'da kurulan vakfın amacı, Türk deniz taşımacılığının ileri ülkeler seviyesine erişmesi, denizcilik politikalarının oluşturulması ile hedeflerin belirlenmesi için gerekli çalışmalar yapmak, yaptırmak ve Türk Denizciliğine hizmet

etmek maksadıyla elemanların yetiştirilmesi ve meslek sahibi olmaları için özel eğitim kurumları açmak ve geliştirmektir. 2008 yılı itibari ile yakın gelecekte Türkiye'nin tek denizcilik üniversitesi (Piri Reis Üniversitesi) olarak hizmet vermek üzere YÖK nezdinde girişimlerde bulunulmuştur ([www.tudev.com.tr](http://www.tudev.com.tr)).

### (3) *Türk Loydu Vakfı*

Amacı; inşa edilecek gemilerin ulusal ve uluslararası normlara göre hazırlanmış projelerini onaylamak ve inşaatın projeye uygunluğunu denetlemek, bu suretle gemilerde can ve mal güvenliğinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesini gerçekleştirmek ve bunu belgelemek, gemi servise girdikten veya başka bir klâs kuruluşunun kontrolünde inşa edilip Türk Loydu klâsına geçtikten sonra klâs kuralları gereği periyodik kontroller ile inşaat aşamasında sağlanan koşulların devam edip etmediğini denetlemek ve belgelemek, IMO'nun oluşturduğu anlaşmalara göre Türk Loydu klâslı gemilerin, bayrak devletlerinin verdiği yetki ile inşaat aşamasında ve servise girdikten sonra periyodik kontrollerini yapmak ve belgelemek, kamu ve özel sektör kuruluşlarına teknik danışmanlık yapmak, kara endüstrisi imalatını denetlemek ve belgelemektir ([www.turkloydu.org/tr](http://www.turkloydu.org/tr)).

(4) *Su Altı Sporlarını ve Su Altı Değerlerini Koruma Vakfı*, (5) *Türkiye Denizcilik Vakfı*, (6) *Amiral Vehbi Ziya DÜMER Eğitim Vakfı*, (7) *Piri Reis Denizcilik ve Deniz Kaynaklar, Araştırma, Geliştirme ve Eğitim Vakfı (Piri Reis Vakfı)*, (8) *Piri Reis Denizcilik Vakfı*.

### c. *Dernekler*

#### (1) *Türkiye Liman İşletmecileri Derneği*

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği, alanında faaliyet gösteren tek dernektir. Liman işletmeciliğinin çok boyutlu bir iş olması, pek çok kurum ile koordinasyon içinde çalışmayı zorunlu hale getirmektedir. Bu yapı içinde dernek, Türkiye Liman İşletmelerinin çoğunluğunu oluşturan üye liman işletmeleri ile ilgili devlet birimleri ve yurt dışındaki ilgili sektör kuruluşları arasında bilgi akışını sağlamakta ve liman işletmelerinin yürürlükteki mevzuata uyumlu ve etkin bir şekilde çalışmalarına katkıda bulunmaktadır ([www.turklim.org/tr](http://www.turklim.org/tr)).



(2) *Deniz Hukuku Derneği*

Amacı; Türk Deniz Ticaret Hukukunu geliştirmek, deniz hukukunda birlik sağlamak için yapılan çalışmalarla ilgili yayımları izlemek ve deniz hukukuna ilişkin yasal düzenlemelerin yapılmasına bilimsel açıdan katkıda bulunmaktır.

(3) *Denizciler Dayanışma Derneği*

Amacı; üyeleri arasındaki sosyal ve kültürel dayanışmayı sağlamak ve geliştirmek, Atatürkçü çağdaş ve ilerici görüşler çerçevesinde, deniz örf ve adetlerini ön planda tutarak, denizcilikle ve deniz sektörünün gelişimi ile ilgili her türlü faaliyet ve girişime katılım ve destek sağlamaktır. Dernek 1999 yılından bu yana “denizlerimizi daha çok kullanalım” şeklindeki ülkesel amaca uyumlu olarak “Kıyıda Ufka Emniyet” adını verdiği bir proje geliştirmektedir. Özellikle DAK/SAR inisiyatifi ile sadece denizcilere değil denizleri sosyal ve sportif maksatlarla kullanan herkese dil, din, cins, ırk vb ayrımcılık yapmaksızın ticari ve siyasi değerlere itibar etmeksizin evrensel nitelikli hizmet veren gerek mali ve gerekse de yönetim açısından bağımsız bir örgüttür (www.ddd.org.tr).

(4) *Denizciler Yardımlaşma Derneği*, (5) *Deniztemiz Derneği (TURMEPA)*, (6) *Doğa ile Barış Derneği*, (7) *Doğal Hayatı Koruma Derneği*, (8) *Ege Balıkçıları Su Ürünleri Koruma Derneği*, (9) *İstanbul Kumcular Derneği*, (10) *İTÜ Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği*, (11) *Marina Yatırım ve İşletmecileri Derneği (MARYAT)*, (12) *Su Ürünleri Mühendisleri Derneği (SÜMDER)*, (13) *Aktif Balıkadamlar Kulübü Derneği*, (14) *Telsiz Operatörleri Derneği*, (15) *Türk Denizcilik Cemiyeti*, (16) *Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği*, (17) *Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği*, (18) *Uluslararası Lisanslı Radyo Elektronik ve Radyotelgraf Operatörler Derneği (UROD)*, (19) *Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği*.

d. *Sendikalar*

(1) *Türk Amatör İşverenler Sendikası (TAİS)*, (2) *Türkiye Denizciler Sendikası (TDS)*, (3) *Türkiye Liman Dok ve Gemi İnşa Sanayi İşçiler Sendikası (Türkiye Dok, Gemi-İş)*, (4) *Türkiye Liman ve Kara Tahmil Tahliye İşçileri Sendikası (Liman - İş)*.

e. *Birlik ve Kulüpler:*

(1) *Gemi İnşa Sanayiciliği Birliği (GİSBİR)*

Amacı; tersanelerin ortak problemlerini ilgili merciler nezdinde sonuçlandırmak, kamu ve diğer kurum ve kuruluşlar nezdinde birliğin tüzel kişiliğini temsil etmektir.

(2) *Türk Armatörler Birliği*

Amacı; Türk Deniz Ticaret Filosunun güçlenmesine çalışmak, birlik üyelerinin ortak dilek ve ihtiyaçlarının karşılanmasına yardımcı olmaktır.

(3) *Türkiye Açık Deniz Yarış Kulübü (TAYK)*

Amacı; Türkiye’de denizciliğin ve yatçılığın gelişmesine katkıda bulunmak, yurt içinde uluslararası yat yarışları düzenlemek, yurt dışında düzenlenen yarışmalara Türk yatçıların katılımını sağlamak, Türkiye’nin tanıtılmasına yardımcı olmaktır (www.tayk.org.tr).

f. *Denizcilik Şirketleri*

(1) *Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) A.Ş.*

10 Ağustos 1993 gün ve 93/4693 sayılı Bakanlar Kurulu kararı uyarınca özelleştirilme kapsamına alınan Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. iç ve dış sularda taşımacılık işlerini yürütmenin yanı sıra kendisine verilen liman, iskele ve rıhtımlarda yükleme, boşaltma, kılavuzluk ve römorkörlük gibi hizmetlerin yürütülmesinden sorumludur. Özelleştirme Yüksek Kurulunun kararları ile TDİ'ye bağlı işletmelerden Tekirdağ, Hopa, Giresun, Sinop, Ordu ve Rize Liman İşletmeleri 1997 yılında, Antalya Liman İşletmesi 1998 yılında, Marmaris ve Alanya Liman İşletmeleri 2000 yılında, Çeşme, Kuşadası, Trabzon ve Dikili limanları ise 2003 yılında “işletme hakkının verilmesi” yöntemi ile özelleştirilerek ilgili firmalara devredilmiştir (www.tdi.com.tr).

(2) *Belli Başlı Özel Denizcilik Şirketleri*

Aksay, DİTAŞ, Kalkavan, Cerrahgil, Zihni, Martı, Kaptanoğlu, Bayraktar, Cevahir, Denak, Koçtuğ, STFA, Denizcilik ve Ticaret Anonim Şirkettir (Donanma Komutanlığı Yayını, 2002).

#### g. Meslek Grupları

Ülkemizde denizcilik sektörüne hizmet veren yaklaşık 16 meslek grubu bulunmaktadır. Bu meslek gruplarının faaliyet alanları ise şunlardır: (1) Armatörler (Donatanlar), (2) Acentalar, (3) Brokerler, (4) Bunker-Kumanya ve Diğer Deniz Levazımatçıları , (5) Forwarder-Expeditor, (6) Stevedor, (7) Puantaj, (8) Gemi İnşa Sanayi, (9) Yat İnşa Sanayi, (10) Gemi ve Yat İnşa Yan Sanayi, (11) Gemi Söküm Sanayi, (12) Yardımcı Hizmet Gemiciliği, (13) Klâs Kurumları, (14) Deniz Ekspertiz ve Gözetim Firmaları, (15) Gemi Sigortacıları, “P and I” Kulüp Sigortacıları, (16) Yat ve Turistik Amaçlı Yolcu Taşımacılığı Marina Liman İşletmeciliği (Donanma Komutanlığı Yayını, 2002).

#### 2.6.4. Kabotajdan günümüze denizcilik faaliyetleri ve denizcilik stratejisindeki bazı eksiklikler

Türkler, denizcilik alanında yüzyıllardır bir denizcilik stratejisi takip edememiştir. Osmanlı’da “denizcilik gücü“ konsepti hiçbir zaman devletin yüksek stratejisi olmamıştır. Belirli dönemlerde denize ve denizciliğe önem veren devlet adamları sayesinde özellikle askeri anlamda denizcilikte kalkınma sağlanmış ve beraberinde önemli başarılar elde edilmiş, ancak, bu durum belirlenmiş bir denizcilik stratejisine bağlı olmadığından devamlılık sağlanamamıştır. Cumhuriyet dönemine bakıldığında en önemli olayın “Kabotaj hakkının elde edilmesi” olduğu görülmektedir.

##### 2.6.4.1. Kabotaj kanunu

Kabotaj (Cabotage) sözcük anlamıyla bir devletin karasuları, gölleri, nehirleri ve iç suları ile bunların kara sınırlarında (liman - iskele) yapılan deniz ticareti demektir. Gelişen tekniklerle yeni kazanç ortamlarının doğması, buharın gemi hareketlerinde, demirin tekne yapımında kullanılması, deniz ticaretine yeni boyutlar getirmiştir. Tonajları, süratleri, manevra kabiliyetleri artan gemiler, hem taşıdıkları yüklerin tonajlarını arttırıyor, hem de yüklerini varış noktalarına daha hızlı ulaştırıyorlardı. Bu da denizlerdeki sermayenin büyümesi, dolayısıyla risk faktörünün artması demektir.

İngiltere, Fransa, İtalya gibi Avrupa ülkelerinin Osmanlı Devleti'nin müttefiki olarak 1854 yılında Karadeniz'de Rusya'ya karşı yaptıkları Kırım Savaşı, Osmanlı İmparatorluğu için pek çok yönden sınav olmuştu. İstanbul'a deniz yolu ile gelen Avrupa devletleri

Limancılık, Tahlisiye (Can Kurtarma) Gemi kurtarma, Römorkörcülük, Yükleme-Boşaltma, Yakıt ve Su Dağıtım, Onarım ve Fenercilik gibi pek çok kıyasal faaliyeti yetersiz bulmuşlardı. Osmanlı, bu faaliyetleri yabancı uyruklu kişi/kuruluşlara vermekle denizlerine uluslararası standartları getirmek istemişti. Karadeniz, Akdeniz, Kızıl Deniz ve Hint Okyanusu'ndaki hükümler alanlarında yabancılara/yabancı kuruluşlara yeni imtiyazlar verildi. Bu yolla ülkenin deniz ticaret trafiği arttı. Ancak denizcilik ihtisas işiydi. Yabancılar kuruluşlarında, kendi sermayeleriyle, kendi vatandaşlarını çalıştırıyorlardı. Osmanlılardan aldıkları imtiyazla, onların otoritesinde çalışan bu kurumlar, ülkeden kopuk, ayrı birer kumpanya oluyorlar, denizler Osmanlılara yabancılaşıyordu. Kırım Savaşı'yla başlayan "Kabotaj Hakkının Osmanlı'nın elinden alınışı", 20'nci yüzyıl başında büyük bir sorun haline gelmişti (Hergüner, 2007).

Lozan Antlaşması Ticari Sözleşmeler bölümündeki 9, 10 ve 11'inci maddeler, Türkiye'nin kendisine ait deniz, göl, akarsularda hükümlerini ve bu alanlardaki ticaret hakkını teslim ediyordu. Ancak, Osmanlı Devleti'nden devralınan zayıf "Denizcilik Mirası", bu hakkın yeterince ve hemen kullanılmasına olanak vermiyordu. Denizcilikle ilgili kuruluşların hemen tamamı yabancı kökenli, sermaye, bilgi birikimi, teşkilat ve piyasa, yabancı uyrukluların elindeydi. Yasal düzenlemelerde boşluklar vardı, altyapı yoktu. Cumhuriyetin ilk yıllarındaki bu zor durum Türkiye'nin denizcilik yönünden köklü atılımlar yapmasını gerektirdiğinden, Lozan Barış Antlaşmasından itibaren Türkiye en büyük gayretlerinden birini "deniz gücünün yapılandırılması"na harcamıştır.

11 Nisan 1926'da kabul olunan 815 sayılı kanunla; "Karasularında, limanlarda, göller ve akarsularda yapılacak her türlü ticari faaliyetlerin Türk vatandaşları tarafından ve Türk Sermayesi ile yapılması" kabul edildi. 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu ile Türkiye, hâkimiyeti altındaki deniz ülkesinde hükümler olurken, kara ülkesinin içindeki göllerini, nehirlerini, akarsularını milli bir anlayış içinde değerlendiriyordu. Türkiye, böylelikle Türk sermayesinin güvenliğini ve Türk vatandaşının ekonomik yönden güçlenmesini sağlayabilmiştir. Türk deniz ticaretinin yapılanmasının temeli olan yasa, Türk Armatörlüğünün doğmasını sağlamış, kıyı denizciliği (Kılavuzluk, Can Kurtarma, Gemi Kurtarma, Römorkörcülük, Fenercilik, Acentecilik...) ulusal kimlik kazanmıştır. Türkiye, Osmanlı'dan kalan imtiyazlardan kurtulmuş, denizler millileştirilmiştir. Lozan Antlaşması ile

kurulan Boğazlar Komisyonu, uluslararası deniz trafiğinin emniyetinde yabancı sermayeyi dışlarken, Kabotaj Kanununu yasal dayanak göstermiştir. Kıyı denizcilik kuruluşları, Türk Boğazlarından geçen gemilere hâkim olmuştur. 1930'ların ortalarına gelindiğinde, karasuları ve Türk Boğazları teknik açıdan tamamıyla millileşmiştir. 1936'da imzalanan Montreux Boğazlar Sözleşmesi, bir anlamda Kabotaj Kanununun uzantısıdır.

Boğazların statüsündeki değişiklik, Hatay ve İskenderun Körfezinin anavatana katılması Türkiye'nin deniz alanlarına stratejik boyutlar eklemiştir. Karasuları 3 milden 12 mile çıkmış, bitişik bölge, ekonomik bölge, kıta sahanlığı gibi yeni standartlarla Türkiye kıyılarını yıkayan dört denizde *377 bin km<sup>2</sup>'lik deniz ülkesi ortaya çıkmıştır*. İçişleri Bakanlığı'na bağlı Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın Türkiye'nin denizlerinde 377 bin km<sup>2</sup>'lik sorumluluk alanı vardır (Hergüner, 2007).

#### **2.6.4.2. Türkiye'nin AB'ye üye olması durumunda Kabotaj**

Türkiye AB'ye girdiğinde topluluğa üye ülkeler/ülkelere karşı kabotaj hakkı Roma Antlaşması'nın 76'ncı maddesine göre otomatikman sona erecektir. Aynı anlaşmanın 75'inci maddesine göre, üye ülke taşıyanlarının AB'ye ait herhangi bir ülkede taşıma yapmaları hakkı bulunmaktadır. Bu suretle ülkelere çok geniş bir alanda denizcilik faaliyeti yapma imkânı doğacaktır. *Bunun için Türkiye'nin çok etkili bir "denizcilik gücüne" ihtiyacı vardır* (Hergüner, 2007).

“Karasuları”, “Bitişik Bölge”, “Kıta Sahanlığı”, “Münhasır Ekonomik Bölge” gibi deniz hukuku kavramları ülkelerin denizlerini büyötmüştür. Kıyısı olmayanlara denizlerden yararlanma hakkı vermiştir. Suyun taşıdığı stratejik önem ülkelere yeni sorumluluklar getirmiştir. Türkiye denizleriyle golleriyle, nehirleriyle yeni stratejiler geliştirmeli, yeni jeostratejik boşluklarda süratle yerini almalıdır. Uluslararası Deniz Hukuku veya denizcilik konvansiyonları ülkelerin bu gereksinimlerinden kaynaklanan yeni parametreler geliştirmesine hak tanımaktadır (Hergüner, 2007).

#### **2.6.4.3. Denizcilik stratejisinin oluşturulması ile ilgili değerlendirme**

Kabotaj Kanunu yeni bir perspektifle yeniden yorumlanmalıdır. Türkiye denizcilik mevzuatında, mevzuatın yorumlanmasında günün koşullarına, uluslararası denizcilik konvansiyonlarına yeterince cevap verememektedir. Bu durum Türkiye'nin denizcilikle ilgili

potansiyelini küçültmektedir. Bunun için en uygun ortam, yıllardır yapılmayan III. Deniz Şurası olacaktır. Denizcilik Bakanlığı gereklidir. Ancak bilinmelidir ki denizle ilişkisi olmayan Bakanlık hemen hemen yoktur. Türk Mahkemelerinde İngiltere Deniz Hukukundan kaynaklanarak icraat yapılmaktadır. Dolayısı ile her Bakanlıkta denizcilikte ehil olmuş yetkililer bulunmalı, Denizcilik Bakanlığı bu birimleri yatay biçimde koordine etmelidir (Hergüner, 2007).

Son 30 yılda çok ciddi bir sanayileşme atılımı gerçekleştiren ve tarım toplumundan sanayi toplumuna geçen Türkiye, bu hızlı değişimin sıkıntılarını yaşamaktadır. Bu çerçevede, zaten köklü bir denizcilik stratejisine sahip olmayan ve doğru hükümet politikaları ile denizciliğe yeni bir kimlik ve ülkeyi geleceğe taşıyan lokomotif sektör özelliğini kazandıramayan Türkiye, denizcilikte ekonomik gelişme açısından çağın gerisinde kalmaya başlamıştır. Türkiye, artık daha fazla zaman kaybetmeden denizcilik stratejisini oluşturmalı ve bu paralelde denizcilikte yeni bir yapılanmaya gitmelidir.

#### **2.6.5. Türkiye'de Denizcilik Bakanlığı Kurulması Gerekli midir?**

Gelişen teknolojilere bağlı olarak denizlerdeki ekonomik potansiyelin artması, uluslararası hukuki düzenlemelerle dünya ülkelerinin denizlerdeki hak ve menfaatlerinin giderek genişletilmesi, tüm ulusların dikkatlerini denizlerdeki ekonomik çıkarlarını korumaya yönlendirmiş ve bu durumun sonucu olarak da denizlerdeki ekonomik potansiyel uluslararası çıkarların çatıştığı bir alan haline dönüşmüştür. Türkiye ise gelişmiş ve gelişmekte olan devletlerle doğrudan veya dolaylı olarak komşu ve ikili ilişkilerde bulunmakta; Karadeniz ve Akdeniz'deki kıyıları ile Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarını birleştiren ve uluslararası deniz ulaşım yollarının kavşağında, 8333 Km.lik sahil şeridiyle stratejik bir konumda yer almaktadır.

Denizlerdeki hak ve menfaatler; Türk deniz ticaret filosunun gemi, yat ve diğer deniz araçlarının inşa, bakım, onarım ve yan sanayinin gelişmesi, ulusal ve uluslararası yük ve yolcu taşımalarından alınan pay, liman kapasiteleri ve teknolojileri, deniz ulaşımı ve taşımacılığı ile entegre olmuş ulaşım ve taşımacılık sistemleri, yat turizmi ve yatçılık, denizlerde can ve mal güvenliğinin sağlanması için gerekli seyir güvenlik sistemleri, deniz ürünlerinin artırılması, korunması ve değerlendirilmesi, deniz kirliliğinin önlenmesi, deniz dibindeki maden ve petrol yataklarının çıkartılması, gemi inşa-deniz bilimleri ve teknolojisi

alanındaki araştırma ve geliştirme faaliyetleri olarak özetlenebilir. Tüm bu hususlar uluslararası kuruluşlar tarafından alınan karar ve kuralların anında izlenmesi ve uygulamaya konulması ile yakından ilgili bulunmaktadır.

AB, süratle tüm konuları kapsayacak şekilde oluşturulan organizasyonu vasıtasıyla, deniz ticareti ve denizcilik konularında OECD ve diğer uluslararası kuruluşlara paralel olarak, uyulması zorunlu ve Türk denizciliğini tümüyle etkileyebilecek politikalar ve yaptırımlar önermektedir. Bu nedenle; Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Konsey üyeliğine seçilen ve "Akdeniz Memorandumu", "Karadeniz Liman Devleti Kontrol Zaptı" gibi uluslararası memorandumlara ve sözleşmelerle, ülkeye gelen yabancı bayraklı gemilerin denetlenmesi konusunda taahhüt altına giren Türkiye'nin, bu çok önemli hususların gereklerini yerine getirmesi ve bunu yaparken çabuk ve yerinde kararlar alarak sisteme en iyi şekilde entegre olması şarttır.

Son dönemde herkesin haberdar olduğu bir kavram haline gelen küreselleşmenin, Coca-Cola, Shell, Mobil, Microsoft vb. gibi dünya çapındaki şirketler vasıtası ile başlatıldığı algılanmakta ise de, asıl küreselleşme binlerce yıl önce gemiciler vasıtasıyla başlamış ve Türk gemicileri ile tüccarları da yüzyıllarca buna katkıda bulunmuşlardır. Tarihte önemli bir ağırlığı bulunan Türk denizciliğinin özlenen konumuna yeniden ulaşması ve üç tarafı denizlerle çevrili önemli bir coğrafi mevkide bulunan Türkiye'nin ekonomik yönden gelişmiş ülkeler arasında hak ettiği yeri alabilmesi bakımından denizciliğe önem verilerek tüm dünya ile rekabet edebilen, en son teknolojileri haiz bir altyapı oluşturulması zorunludur. Atatürk'ün, "Denizciliği, Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu kısa zamanda başarmalıyız" şeklindeki ifadesi ile Türk ulusuna gösterdiği hedef doğrultusunda daha hızlı yol alınmalıdır. Denizcilik; başta Deniz Ticaret Filosu olmak üzere, gemi ve yat inşa ile onarım ana ve yan sanayileri, limanlar, rıhtım ve benzeri altyapı tesisleri, acentelik, brokerlik, bankerlik, forwarderlik, stevedor ve teknik hizmetler gibi destek unsurları, römorkaj, pilotaj, kurtarma, sigorta, klas kuruluşları ve kumanyacılık gibi destek üniteleri ile deniz ve yat turizmi, balıkçılık ve daha birçok hususta entegre bir faaliyetlerdir. Bu nedenle, sektörün verimliliği ve ekonomik olma zorunluluğu bu bütünlük içinde ele alınmalıdır.

Denizciliğin teşvik ve desteklenmesine ilişkin olarak son yıllarda yapılan mevzuat düzenlemeleri ile yurt dışından gemi alım ve satışlarında ve yurt içinde inşa ve tamir edilen

gemilerde kullanılacak malzeme ve donanımın ithalinde belli bir liberal anlayış getirilmiş olmakla birlikte, sermaye ve kredi yoğun bir yatırım olan gemi alımı ve gemi inşa konularında henüz sorunları tam olarak çözecek yasal ve finansal çözümlere ulaşamamış, bu nedenle Türk deniz ticaret filosunun yaş ortalaması dünya standartlarının çok üzerine çıkmıştır. Dünyadaki tüm denizci devletler bunun bilinciyle deniz ticaret filolarını önemli ölçülerde, doğrudan ve dolaylı şekillerde desteklemektedirler. Bunun neticesi olarak denizciliğe karşı ilgi devamlı en üst seviyelerde tutulabilmekte, özellikle yolcu taşımacılığında büyük mesafeler alınmaktadır. Türkiye’de bilhassa yolcu taşımacılığında belirgin şekilde ön plana çıkan geri kalmışlığın, alınacak acil ve yerinde tedbirlerle, kısa zamanda giderilmesi ve denizciliğin kamuoyuna tanıtılması, sevdirmesi ve yaygınlaştırılması şarttır.

Denizcilikle ilgili çok sayıda kurum ve kuruluşun bulunması ve denizcilikle ilgili kuruluşlar arasında had safhada görülen koordinasyon eksikliği nedeniyle, mevcut yapının Türk denizcilik sektörünün sevk ve idaresinde gerçekçi politikaların zamanında belirlenip hayata geçirilebilmesi için yeterli olmadığı; kaynak israfının önlenmesi ve denizcilik konularının daha etkin bir şekilde ele alınabilmesi için mevcut yapıda profesyonel denizcilere daha fazla yer verilmesi ve yetki ve sorumlulukların mümkün olduğu kadar tek çatı altında toplanması gerektiği açıktır.

Bütün bunların yapılabilmesi için bugüne kadar geniş bir yetki ve uygulama karmaşası içinde problemlerini çözmeye çalışan bir sektör yerine, yetkileri tek elde toplanmış, sorunlarını bilerek üzerine bütün imkânlarıyla giden, bürokrasiyi ve zaman kaybını önemli ölçüde azaltmış, vatandaşa hizmeti en kısa yoldan ve en rasyonel şekilde ulaştıran bir "Denizcilik Bakanlığı" kurulması kaçınılmaz bir gerçektir (Denizcilik Müsteşarlığı Hukuk Bürosu Arşivi, 2008). Amaçlanan bu yapılanmada Türk Deniz Ticaret Filosunun nicelik ve nitelik olarak taşıma talepleri ile uyumlu, dünya standartlarına ve teknolojik gelişmelere uygun bir denizcilik yapısına kavuşturulması esas alınmalı, uluslararası rekabette diğer ülkelerle başa baş mücadele edebilecek imkânları denizcilik sektörüne tanıyacak, kabotaj hatlarında ise deniz yük ve yolcu taşımacılığını cazip hale getirecek bir hizmet anlayışı sunabilecek bir kuruluş modeli benimsenmelidir.



Deniz ulaşımının sona erdiği noktalar olan limanlar Türkiye'nin dışa açılan kapılarıdır. Deniz taşımacılığında sürat, süreklilik ve ekonomiklik kavramları, Türk limanlarının bu hususlara ayak uydurabilmeleri ile mümkündür. Bugünkü durumu ile Türk limanları gerek kapasite ve teknik yeterlilik ve gerekse mevzuattan kaynaklanan nedenlerle son derece yavaş çalışmaktadırlar. Özellikle, yetkinin çeşitli kamu kurum ve kuruluşlarında dağınmış bir şekilde bulunması nedeniyle işler neredeyse durma noktasına gelmiştir. Limanların genişletilmesi, teknik yeterliliklerinin artırılması ve anında karar alabilen modern yönetim teknikleriyle yönetilmesi kaçınılmaz bir zorunluluktur.

Bunun yanı sıra limanlarda hizmet veren tüm gemi adamı, denizci ve işletme personeli ile idari personelin son derece yetişmiş, temsil ve karar verebilme kabiliyetleri bakımından üst düzeyde bulunmaları göz ardı edilmemesi gereken önemli bir konudur. Çünkü yukarıda da vurgulandığı gibi limanlar, Türkiye'nin vitrinidir. Temizlik, düzen ve işlevsellik limanlar için lüzumlu olan özelliklerdir. Bunun gerçekleştirilebilmesi ise her konuda yetkili ve etkili bir otorite ile mümkündür.

Gerek ulusal filonun yeni inşa, bakım, onarım yoluyla desteklenmesi ve gerekse kendi içinde ve yan sanayide yarattığı istihdam nedeniyle ekonomi açısından önemli bir yeri haiz olan bu sektör, emsal büyüklük ve tipteki gemilerin inşası konusunda diğer ülkelerle rekabet gücüne sahip olan bir potansiyeli haizdir. Bu potansiyelin tüm hatlarıyla hayata geçirilebilmesi için mevzuattan kaynaklanan maliyet artırıcı hususların giderilmesi, yeni tersane, bakım ve onarım yerlerinin tahsis edilmesi, faaliyette bulunacak işletmelerin günümüz koşullarına bağlı olarak hangi büyüklük ve kapsamda olacaklarının tespit edilmeleri ve finans kaynaklarının sağlanması gerekmektedir. Bu arada gemi inşa sanayinin ihracata yönelmesinde büyük bir engel olan "banka teminatları" sorununun ivedilikle çözüme kavuşturulması, gemi inşa sanayicilerinin ufkunu açacaktır. Ayrıca sektörle ilgili teşvik düzenlemelerinin kalıcı ve uzun vadeli olarak gerçekleştirilmesiyle birlikte AB ve OECD üyesi ülkelerde sağlanan mali kolaylıklar ve teşvik unsurlarından yararlandırılması, gemi inşa sektörüne rekabet gücü ortamı kazandıracaktır. Gemi yapım ve onarım sanayi ulusal filonun ana kaynağıdır. Oluşturulacak ulusal denizcilik ve sanayi politikaları doğrultusunda modern ve rasyonel yaklaşımlarla yeni tersane yerlerinin tespit edilerek, tersaneler kurdurulması,

mevcut olanların ise süratle daha verimli çalışabilecek bir büyüklük ve yapıya kavuşturulmaları gerekmektedir.

Karmaşık bir yapıya sahip denizcilik sektöründe eğitimli elemana ihtiyaç çok büyüktür. Türkiye'nin kendi ihtiyacının yanı sıra, gemi adamı ihraç etmek suretiyle hem döviz kazanmak, hem de uluslararası platformlarda ülkeyi en iyi şekilde temsil etmek mümkündür. Denizciliğin uluslararası yapısı itibariyle gemi adamlarının gerek okul içi, gerekse meslek içi eğitimlerinin uluslararası standartlarda yapılması kaçınılmaz bir zorunluluktur. Bu nedenle bugün Türkiye'de her ne kadar bazı eğitim kuruluşları bu eğitimi vermekteler ise de, tesis, araç ve gereç bakımından sıkıntılar mevcuttur. Özellikle meslek içi eğitimin bir bütünlük içerisinde planlanıp, koordineli bir biçimde yürütülmesinin temini için tüm tedbirlerin alınması şarttır. Bu kapsamda en kısa zamanda denizcilik eğitimi veren ülke genelindeki tüm eğitim kurumlarının günümüz teknolojisi ve imkânlarını haiz araç, gereç, tesis ve eğitim elemanları ile takviye edilerek, çağdaş normlarda denizciler yetiştirmesini sağlamak, uluslararası platformlarda Türkiye'nin saygınlığını artıracacağı gibi, sektöre yapılabilecek en büyük yatırımdır.

Diğer taraftan kurulacak Bakanlık bünyesinde oluşturulacak bir "Eğitim Merkezi" vasıtası ile gerek iç ve gerekse dış denizcilik çevrelerinden otorite ve bilim adamlarına verdirilecek kurs, ders ve seminerlerle, özellikle "Deniz İhtisas Mahkemeleri ve Deniz İhtisas Bankaları" konusunda yetişmiş personel kazanmak kısa sürede mümkün olabilecektir.

Dünya genelinde olduğu gibi, Türkiye denizlerinin de her geçen gün süratle kirlendiği ve buna bağlı olarak denizlerde yaşayan canlı varlıkların yaşamları ve cinslerinin azaldığı bir gerçektir. Bugün Karadeniz'de yaşayan balık türleri, 64 çeşitten 17'ye inmiş bulunmaktadır. Bu nedenle bugüne kadar uygun bir şekilde denetimi yapılamayan kirlilik kontrol ve koordinasyonunun etkin ve yetkili bir idare tarafından yapılması zorunludur. Çünkü Türkiye'yi çevreleyen denizlerin en kritik bölümünü oluşturan, Karadeniz ve Marmara denizlerinin su dolaşım seviyeleri çok düşüktür ve uzun bir zaman sürecinde gerçekleşmektedir. Ayrıca, sudaki hidrojen sülfür nedeniyle Karadeniz'de 90 metreden daha derinde canlı hayatı mevcut değildir.

Günümüzde balıkçılık, açık denizler ve hatta okyanuslara kaymıştır. Bu nedenle uluslararası rekabete açık bir faaliyet söz konusudur. Bu savaşta başarılı olabilmek için

balıkçıların ve teknelerin uluslararası kurallara uygun donatılmaları, eğitilmeleri büyük bir önem arz etmektedir. Bütün bu gereksinimleri karşılayabilmek için yetkilerin tek elde toplanması ve yeniden yapılanmaya gidilmesi kaçınılmaz bir zorunluluktur. Çünkü yetki karmaşasından dolayı ülke çapında bir birlik ve planlama maalesef zamanında yapılamamış ve çeşitli kurumlar faaliyet alanlarının tespitinde karşı karşıya geldiklerinden sıkıntılarla karşılaşmıştır.

Küreselleşen dünyamızda, önemli bir turizm vesilesi olan yatçılığın, çağdaş, süratli ve uluslararası standartlarda yapılabilmesi, neticede ülkeye döviz kazandırılması, uluslararası platformlarda Türkiye'nin tanıtımı için çok önemli bir meseledir. Yatçılık, katma değerlerinin yanında istihdam sorunu için çözümler sağlayacak olan sektörlerin en başında gelmektedir. Bu sektörün de, içinde bulunduğu aşırı mevzuat problemlerinden kurtarılması ve yatçılığın teşvik edilmesi gereklidir. Aynı zamanda sosyoekonomik ve kültürel gelişmeyi hızlandırması bakımından da gelişen bir sektör olma durumundadır. Ancak bütün bu unsurlarının katkı sağlayabilmesi için altyapının (yat limanları, yat inşa sanayi ve personel) günümüzün çağdaş teknolojileri ile uyumlu olması ve bunun için de yukarıda belirtildiği gibi yetkilerin, mevzuat ve uygulama karmaşasını önleyecek şekilde tek elde toplanması gerekmektedir.

Bu konuların dışında özellikle çağımız için hayati önemi haiz, açık deniz sondaj platformları, boru hatları, üretim platformları, yüzer oteller gibi tesislerin gerek inşası ve gerekse faaliyetlerinin de etkili ve yetkili bir idare tarafından denetlenmesi ve koordine edilebilmesini sağlamak açısından denizciliğin sahibinin net olarak belirlenmesi gerekmektedir.

Yukarıda, sadece birkaç ana dalından kesitler alınarak özetlenmeye çalışılan Denizcilik Sektörü, esas itibariyle, hizmet ağırlıklı, uluslararası bir ekonomik faaliyettir. Bu nedenle anılan faaliyetten beklenen faydanın artırılması; faaliyetin yeterlilik, etkinlik, hızlılık ve çağdaşlık olgularının birlikte gerçekleşmesi ile mümkün olacaktır. Bunun için de uluslararası standartlarda koordinasyon ve iletişim sorunlarını halletmiş, sağlıklı ve zamanında karar alabilen ve uygulayan, makro bir ulusal ve uluslararası denizcilik politikası izlenmeli ve bundan böyle sadece deniz ülkesi değil, denizci bir ülke olma yolunda gayret gösterilmelidir. Bunun yolu gemi inşa kapasitesinin artırılması ve deniz ticaret filosunun geliştirilmesine bağlıdır.

Uluslararası ilgi ve çıkarların alabildiğine çatıştığı bir alan olan ve Türkiye ekonomisinin can damarı haline gelen denizcilik; 30'a yakın kurum ve kuruluşun yetki ile donatılmasına vesile olan çok sayıda Kanun, 2 adet Kanun Hükmünde Kararname, 80'e yakın tüzük ve yönetmelikle, yaygın bir mevzuat çeşitliliği içerisinde idare edilmektedir. Her kuruluş tarafından sahiplenilen denizcilik sektörü, sorunların çözümünde sahipsiz ve geç kalmaktadır. Bu nedenlerle ve ulusal güvenlik açısından son derece özel bir önemi haiz olan Türk denizciliğinin, ekonomiye büyük katkılar yapabilmesi, güçlenmesi ve geliştirilerek uluslararası standartlara kavuşturulabilmesi için “Denizcilik Bakanlığı”nın kurulması zorunlu mütalaa edilmektedir (Denizcilik Müsteşarlığı Hukuk Bürosu Arşivi, 2008).

Denizcilik Bakanlığının ve mevcut hizmet birimlerinin görevleri esas itibariyle, 618 sayılı Limanlar Kanunu, 815 sayılı Kabotaj Kanunu, 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun deniz ticaretine ilişkin hükümleriyle, çeşitli uluslararası sözleşmeler, tüzükler ve yönetmeliklerle düzenlenmiş olup, Denizcilik Müsteşarlığınca hazırlanan, ancak, her nedense yasalaştırılamayan kanun tasarısıyla; bu mevzuatta sayılan görev ve yetkiler ile çeşitli kurum ve kuruluşlara dağıtılmış görev ve yetkilerin tek bir kanun içinde yer alması sağlanabilecektir. Bu itibarla aslında söz konusu kanun tasarısı, hizmetlerle, görev ve yetkileri tek elde toplayan bir düzenlemedir.

## **2.7. Türkiye’de Denizciliğin Sorunları ve Alınması Gerekli Tedbirler**

### **2.7.1. Türk Ekonomisinde Yeni Bir Aktör: Denizcilik**

Denizciliğimizin sorunları ve öncelikli ihtiyaçları çeşitli platformlarda ve farklı zamanlarda defalarca dile getirilmiştir. Denizcilik Müsteşarlığı tarafından 2002 yılında düzenlenen bir toplantıda denizciliğin sorunları tartışılmış ve toplantıda yapılan konuşmalar redakte edilmeksizin “Ekonomide Yeni Bir Aktör: Denizcilik” adı altında bir kitap halinde derlenerek 12 Nisan 2002 tarihinde Denizcilik Müsteşarlığı tarafından yayınlanmıştır (Denizcilik Müsteşarlığı Yayını, 2002). Denizcilikten sorumlu Devlet Bakanı, Denizcilik Müsteşarı ve Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanının söz konusu kitaptaki konuşmaları dikkate değerdir. Türkiye’nin denizcilik alanındaki sorunlarının tespiti ve alınabilecek önlemlere ilişkin olarak toplantıda gündeme getirilen hususlardan önemli olanlarla ilgili değerlendirmeler aşağıdadır.

a. *Denizcilikten Sorumlu Devlet Bakanı Ramazan MİRZALIOĞLU'nun Konuşması (Denizcilik Müsteşarlığı Yayını, 2002):*

Devlet Bakanı MİRZALIOĞLU'nun konuşmasında işaret ettiği “Devlet Bakanlığının Denizcilik Bakanlığına dönüştürülerek kurulması” önerisinin, yeni Bakanlıkta çalışacak memurların yatay geçişle veya Bakanlığın bağlısı olacak diğer kurumlardan sağlanması suretiyle devlete yeni personel yükü getirmeyecek bir öneri olarak Bakan düzeyinde dile getirilmiş olmasına rağmen kabul görmemiş olmasını anlamak zordur. Ülke ekonomisine önemli ölçüde gelir sağlayabilecek bir sektörün başsız bırakılması anlamına gelebilecek mevcut yapıda ısrar edilmesinin Türkiye'nin ulusal çıkarlarına hizmet etmeyeceği değerlendirilmektedir.

b. *Denizcilik Müsteşarı Mustafa KORÇAK'ın Konuşması (Denizcilik Müsteşarlığı Yayını, 2002):*

Denizcilik Müsteşarı Mustafa KORÇAK'ın Konuşmasında gündeme getirdiği devlet yapısında yetkilerin farklı Bakanlıklara dağılmış olması nedeniyle koordinasyonun sağlanamadığı ve adeta bürokratik bir kaosun yaratıldığı bir ortamda müteşebbise kolaylık sağlanmasının mümkün olmayacağı değerlendirmesi çok doğru bir saptamadır. Bu dağınıklığın ortadan kaldırılması için denizcilikle ilgili hususlarda yetkilerin tek elde toplanması zorunluluğu açık bir gerçektir. Yetkilerin nasıl bir yapı altında toplanarak birleştirilebileceği hususu ayrı bir tartışma konusu olabilir. İster Denizcilik Bakanlığı kurulsun isterse mevcut Denizcilik Müsteşarlığına diğer Bakanlıklardaki ilgili bölüm ve kurumlar bağlansın bugünkü durumdan çok daha iyi bir konumda bulunulacağı kesindir. Kişisel olarak bu satırların yazarının görüşü Denizcilik Bakanlığı kurulmasının ülke menfaatlerine daha fazla hizmet edeceği yönündedir.

c. *Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Erol YÜCEL'in Konuşması (Denizcilik Müsteşarlığı Yayını, 2002):*

Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Erol YÜCEL'in konuşmasında vurguladığı;

“- Coğrafi konumu nedeniyle bir deniz ülkesi olmasına rağmen, denizci ülke olmayan Türkiye'nin kaynak yaratabileceği en uygun sektörlerin turizm ve denizcilik olduğu,

- Ülkemiz yöneticilerinin denizin getireceği nimetlerin farkında olmadığı, olağanüstü stratejik konumu sayesinde Türkiye'nin denizcilikten büyük kaynaklar oluşturarak diğer alanlarda da kalkınabileceği,

- Bugün yeryüzünde gelişmiş ve yüksek teknolojiye sahip bütün ülkelerin denizciliğe verdikleri önem sayesinde bu konumlarına ulaştıkları,

- Dinamik olmayan nüfusuyla, sanayisi gelişmemiş, doğal kaynakları kısıtlı Yunanistan'ın denizciliğe verdiği önem sayesinde, denizcilik sektörünü ülke ekonomisinin adeta lokomotifine haline getirerek en az 60 milyar dolarlık bir gelir elde ettiği,

- Türkiye'de nüfusun % 60'dan, sanayiinin % 80'den fazlasının sahil kesiminde olduğu halde deniz taşımacılığının ucuzluğunun adeta görmezden gelinerek deniz ulaştırmasının, toplam taşımacılıktan çok az pay alabildiği, bunun başlıca nedeninin ülkemizde uygulanan yanlış ulaştırma politikaları olduğu; doğal olarak bulunduğumuz konumun bize deniz yolunu tercih etmemiz gerektiğini dikte etmesine rağmen, haksız rekabete yol açan ve ülkenin kıt kaynaklarının israf olmasına neden olan bir şekilde devlet eliyle karayolu taşımacılığının teşvik edildiği,

- Türkiye'nin deniz turizmi yoluyla turizmin temel prensibi olan pahalı turiste hizmet verebilecek doğal, tarihi, kültürel potansiyele sahip olmasına rağmen kruvaziyer turizminden, dalış turizminden, yat turizminden, deniz sporlarından yeterince yararlanamadığı, deniz turizmi alanında yapılacak altyapı ve idari düzenlemeler ile bu alanda elde edilecek gelirin çok kısa sürede 5 milyar doların üzerine çıkarılabileceği, bu kapsamda öncelikle kruvaziyer turizminin desteklenmesi, turistik imkânlarımızın kruvaziyer turizme elverişli şekilde dönüştürülmesi, özellikle İstanbul'da Haydarpaşa Limanının derhal yük taşımacılığına kapatılarak kruvaziyer taşımacılığa yönelik turizm alanı olarak düzenlenmesi gerektiği,

- Denizciliğin doğası gereği uzmanlık ve süreklilik isteyen bir meslek olması nedeniyle bu sektörü kamu kesiminden yönlendiren kişilerin kurumsallaşmaya önem vermesinin zorunluluk olduğu,

- Yapısal sorunların çözümünün kamu kesiminde denizcilikten sorumlu idarenin güçlü yapılanmasıyla mümkün olabileceği”

şeklindeki tespitlerine katılmamak mümkün değildir. *Bu tespitler ışığında yapılması gereken; denizcilik politikamızın yetersiz olduğu gerçeğini kabullenerek geleceğe yönelik olarak “Türkiye’nin Denizcilik Doktrini”ni oluşturmak olmalıdır. Denizcilik Doktrininde denizcilik sektörü bir bütün olarak ele alınmalı ve denizciliğin gelişmesine yönelik ana prensip ve usuller belirlenerek uygun denizcilik politikaları ile desteklenecek şekilde bir yapı oluşturulmalıdır.*

### **2.7.2. Kullanmadığımız zenginliğimiz denizlerimiz**

Dünya yüzeyinin % 71’i denizler ve okyanuslar ile kaplanmıştır. Bir başka deyişle karaların yaklaşık 2,5 katı su ile kaplıdır. Dünya yüklerinin yaklaşık % 85’i, petrolün ise yaklaşık % 98’i deniz yoluyla taşınmaktadır. Dünya ticaret merkezlerinin hemen hemen tamamının deniz sahilinde kurulmuş olduğunu, dünya nüfusunun yaklaşık % 75’inin ise sahiller ile sahile yakın bölgelerde yaşadığını görmekteyiz.

Denizin dünya ve insanlık açısından önemi kelimelerle ifade edilemeyecek kadar fazladır. Bu önem ve insanlığın gelecek kaygısı, denizlerin devletler ve insan toplulukları için vazgeçilmez hayat alanı olduğu gerçeğini her geçen gün daha fazla karşımıza çıkarmaktadır. Devletler, 2’nci Dünya Savaşının bitiminden hemen sonra başladıkları denizlerin paylaşımı ve denizin imkânlarından azami istifade etme mücadelesini, geliştirip hukukileştirdikleri iç sular, karasuları, bitişik bölge, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge gibi kavramların siyasi, hukuki ve ekonomik kazanımlarını ve garantilerini de yeterli görmemekte; gelişmiş denizci devletler, 200-350 deniz mili arasında değişebilen kıta sahanlıklarının ötesindeki deniz yatağının ve toprak altının paylaşımı mücadelesini sürdürmektedirler. Diğer bir ifade ile büyük denizci devletler tarafından, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge gibi geçmişin menfaatlerinin hak haline gelmesi yetersiz görülmekte, bahse konu devletler açık denizlerin deniz yatağının ve toprak altının kaynaklarını, diğer bir ifade ile insanlığın ortak mirasını paylaşma mücadelesini sürdürmektedirler.

Türkiye’nin yakın deniz havzasının imkânlarından, nimetlerinden ve bereketinden yeterince istifade edebildiğini söylemek iyimserlik olacaktır. Bu çerçevede, Türkiye’nin denizlerdeki haklarının, temel milli çıkarlarının, alaka ve menfaatlerinin tamamıyla farkında

olduğunu ve bunun ekonomik, hukuki ve siyasi mücadelesini yeterince yapabildiğini söyleyebilmek te mümkün değildir.

15'inci yüzyılın sonlarından itibaren bir deniz imparatorluğu olarak gelişmeye başlayan Osmanlılar, deniz hâkimiyet teorisinin temelini oluşturan ünlü Türk Amiralî Barbaros Hayrettin Paşa'nın "Denizlere hâkim olan cihana hâkim olur" özdeyişini hayata geçirerek rakipsiz bir deniz imparatorluğu olabilmiştir. Ancak, Osmanlı Devleti denize ve denizciliğe verdiği önemin azalması ölçüsünde küçülmüş ve yüzlerce yıl sonra bir gün gelmiş, başladıkları yere, Anadolu kıyılarına geri dönmüşlerdir (Bostan, 2003).

Türkiye Cumhuriyetinin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk "En güzel coğrafi vaziyette ve üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye; endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri denizci millet yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifade etmeyi bilmeliyiz. Denizciliği, Türk ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız." diyerek hem mevcut durumun bir analizini yapmış hem de "*denizci devlet ve denizci millet*" idealini ortaya koyarak, ulaşılması gereken hedefi göstermiştir. Bu hedef doğrultusunda "1 Temmuz 1926 tarihinde Kabotaj Kanunu" yürürlüğe sokulmuş ve Türk denizcilik gücünü toparlamaya ve geleceğe taşımaya yönelik önemli adımlar atılmıştır. Bununla birlikte, dünya denizciliğindeki gelişmeler paralelinde değerlendirildiği zaman, Cumhuriyet Türkiye'sinin, Osmanlı'nın bıraktığı yerde Anadolu kıyılarına hapsedilmiş vaziyette kalmaya devam ettiği, Türk Deniz Kuvvetlerindeki gelişme ve büyüme dışında 85 yılda değişen çok şey olmadığı görülmektedir. Denizle bütünleşmiş bir coğrafyada, bir deniz ülkesinde yaşamalarına rağmen Türkiye'nin denizci bir ülke olduğu söylenemez. Türkiye, kendisini çevreleyen denizleri politik, stratejik ve ekonomik bakımdan olması gereken düzeyde değerlendirememiş, Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünerek başaramamış ve denizci bir millet yetiştirememiştir.

Üç asır Türk gölü hüviyetinde olan, 1774'de Türk-Rus denizine dönüştürülen ve bugün altı devletin kıyıdaş olduğu Karadeniz'in yaklaşık yarısı bu denize kıyısı bulunan devletlerle yapılan anlaşmalarla Türkiye'nin kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesi olarak, diğer bir ifade ile Türkiye'nin belirli egemen haklara sahip olduğu alan olarak tescil edilmiştir. Bununla birlikte Türkiye, uluslararası hukuktan kaynaklanan hakları ile bu denizdeki ekonomik değerlerini nasıl koruyup kollayacağını düzenleyen bir "Münhasır Ekonomik Bölge



Kanunu”nu hazırlayıp yürürlüğe koyamamış; Karadeniz'deki Türk kıta sahanlığının araştırılması ve potansiyel kaynakların tespit edilerek işletilmesine yönelik milli bir tavır ve duruş sergileyememiş, yapılması gereken işlem ve uygulamaları 2008 yılı itibarı ile icra edememiştir.

Avrupa, Asya ve Afrika kıtaları arasında sıkışmış yarı kapalı bir deniz olan ve dünya kütesinin yaklaşık % 1'ini oluşturmasına rağmen dünya deniz taşımacılığının % 30'unun, ham petrol ve petrol ürünleri taşımacılığının ise % 28'inin gerçekleştirildiği Akdeniz'in önemli bir bölümüne Türkiye kıyıdaştır. Türkiye, bu denizde tartışmalı bir şekilde bazı bölgelerde 6 mil ve bazı bölgelerde 12 mil olarak uygulanmakta olan karasularına, ekonomik anlamda hapsedilmiş vaziyette yaşamayı sürdürmektedir. Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin anlaşmaların olmaması nedeniyle diğer devletler, bu denizdeki açık deniz serbestliklerinden ve bu bağlamda bilimsel araştırma ve avlanma haklarından istifade edebilmekte; Türkiye ise hali hazırda kendi kıta sahanlığının araştırılması ve işletilmesi hakkında mahrum yaşamaktadır.

Denizler ve okyanusların gerek doğal kaynak olarak gerekse sunduğu hizmetler açısından tüm dünyada yaklaşık 23 trilyon dolar/yıllık bir katma değer sağladığı hesap edilmektedir. Bu katma değer içerisinde deniz ulaştırmasının payı yaklaşık 300 milyar USD olup, bunun da yaklaşık % 30'u Akdeniz havzası taşımacılığından sağlanmaktadır. Toplam ithalat ve ihracatının yaklaşık % 90'ını deniz yolu ile gerçekleştiren Türkiye'nin bu pastadan aldığı pay % 1'dir. Bununla birlikte dünya yüklerinin % 3,4'ünü Türkler taşımaktadır. Bu, Türkiye'nin, dünya standartlarına göre 3,4 kat daha ucuz yük taşımakta olduğu anlamına gelmektedir. Dış ticaret taşımacılığında milli filonun payının % 25'lerin altında gerçekleşmesi, dünya sıralamasında 01 Ocak 2000'de 18'inci olan Türk deniz ticaret filosunun, 2001'de 20'nci, 2004'te 23'üncü, 2005'te 24'üncü, 2007'de ise 26'ncı sıraya düşmesi, seyir emniyeti ve deniz güvenliği bakımından geliştirilme ihtiyacı açık olan Türk deniz ticaret filosunun mevcut 20 yaş ortalaması, irdelenmesi gereken diğer önemli konulardır.

Deniz taşımacılığı ile mukayese edildiği zaman demiryolu taşımacılığının 3 kat, karayolu taşımacılığının 7 kat ve havayolu taşımacılığının 21 kat daha pahalı olduğu bilinmektedir. Türkiye kıyı şeridinin belirli bölgelerinde, özellikle Batı Karadeniz ile Doğu Akdeniz'de Gazipaşa-Silifke arasında kara ulaştırmasında ciddi sıkıntılar yaşanmaktadır.

Yüzyıllar boyunca denizle iç içe yaşamış bir coğrafyanın insanları olarak Türkler, denizin doğal otobanından yeterince istifade edememektedirler. Türkiye, karayollarında yaşanan bütün zorluklara, telafisi mümkün olmayacak düzeydeki acılara, can ve mal kayıplarına rağmen taşımacılığı denize kaydırabilme becerisini her nedense gösterememektedir. Hala deniz kıyısında, denize ve kıyı şeridinde büyük zararlar verecek, kıyıların doğal yapısını ve güzelliklerini düzeltilmeyecek şekilde bozarak yüksek maliyetli otoyollar inşa etmek için gayret sarf edilmektedir. Kara ulaştırmasının ağırlıklı ve yoğun olarak kullanılması nedeniyle yol bakım ve onarım maliyetleri çok yüksek değerlere ulaşmakta ve bu durum ülke kaynaklarının büyük ölçüde israfına sebep olmaktadır. Karayolu, demiryolu ve havayolu taşımacılığına rağmen çok daha ucuz olmasının yanında güvenli, düşük yatırım maliyetli ve çevre dostu olan deniz taşımacılığının, ülkenin ekonomik gelişmesine sağlayacağı katkı ve oluşturacağı istihdam, üzerinde önemle ve gecikmeksizin durulması ve devlet eliyle değerlendirilmesi gereken bir konudur.

Türkiye, kara ülkesini çevreleyen denizler ile yakın deniz havzasındaki katma değerden, 23 trilyon dolarlık yıllık pastadan, deniz ulaştırması, liman ve kıyı tesisleri işletmeciliği, gemi inşa ve tersanecilik, deniz turizmi, balıkçılık, denizcilik eğitimi, amatör denizcilik ve en önemlisi doğal kaynak işletmeciliği ile denizlerin canlı ve cansız kaynaklarından ve enerji imkânlarından bulunduğu coğrafyanın hak ettiği payın çok azını temin edebilmektedir. Kuşkusuz bunun birinci nedeni Türkiye'nin deniz ülkesi olmasına rağmen denizci ülke olmamasıdır. Türk ulusu, yüzünü denize dönebilmiş, deniz sevgisi ve tutkusu olan, denizcilik bilinci ve kültürüne sahip ve bunu nesilden nesile aktarabilen bir millet görünümünde değildir. Denizci devlet kimliği ile dünya güç merkezi ve bir deniz imparatorluğu olan atalarını yeterince örnek aldığını söylemek mümkün değildir. Unutulmamalıdır ki üzerinde yaşanan coğrafya, denizci olmayan devletleri ve sırtını denize dönen milletleri affetmemiştir.

Başta Türkiye Cumhuriyeti Anayasası olmak üzere yürürlükteki yasalar ile ulusal düzenlemeler Türkiye'nin idari yapısını ve işleyişini belirlemektedir. Bu yapı ve işleyiş içerisinde, denizcilik idaresi olarak 1993 yılında, Cumhuriyetin 70'inci yılında kurulan "Denizcilik Müsteşarlığı"nın yeri ve konumu; genel olarak kamu hukuku, özel olarak idare hukuku bakış açılarıyla bellidir. Bugün Türk Denizciliği çok sayıda bakanlık, kamu kurum ve

kuruluşu ile sayısı her geçen gün değişerek artan ve yüzlerle ifade edilen kanun, tüzük, yönetmelik ve diğer düzenleyici işlemlerle idare edilmektedir. Hali hazırda denizcilikte mevcut olan çok başlılık ile ulusal ve uluslar arası ölçekte ve platformlarda yaşanan görev ve yetki çatışmaları bu durumun doğal bir sonucudur. Denizcilik idaresi Türkiye Cumhuriyeti idari yapısı içerisinde hak ettiği yeri alamazsa, Türk denizciliğine ve ülkeye sağlayabileceği katkılar da sınırlı olacaktır. Denizcilik Müsteşarlığı'nın kuruluşundan bugüne kadar yaşanan süreç ve kazanılan tecrübeler bu durumu teyit etmektedir. Bu çerçevede; bazı başarılı faaliyetlere ve atılmış olumlu adımlara rağmen, denizcilikten sorumlu bir Devlet Bakanlığı uhdesinde 1993'den Kasım 2002'ye kadar yaşanan Müsteşarlık deneyimi ve önemli ölçüde harcanan 10 yıl, 2003'ten itibaren Denizcilik Müsteşarlığı'nın gayretli çalışmalarına ve önemli başarılarına rağmen Hükümetin karakteri ve denizciliği bağlı ve küçültülmüş bir idari yapı içerisinde yönetme arzusu ile Türkiye'yi çevreleyen denizleri ufuk mesafesi derinliğinde mücavir alan olarak algılayan Bakanlık, kurum ve kuruluşların aktif müdahaleleri ve denizciliği daha fazla yönetme girişimleri, Türk denizciliğinin bugünü ve geleceği üzerine konulmuş bir ipotek hüviyetini muhafaza etmektedir. Bu bakış açıları ve yaklaşımlar değişmediği ve bu bağlamda yasal değişiklik yoluna gidilerek güçlü bir denizcilik idaresi oluşturulmadığı takdirde, ehil ellerde ve gayretli çalışmalarla sağlanabilecek başarılar da sınırlı düzeyde olacaktır. Hâlbuki Türk denizciliğinin sorunu politik ve stratejiktir. Barbaros Hayrettin Paşa ve Mustafa Kemal Atatürk'ün gösterdiği hedeflere politik ve stratejik düzeyde gösterilecek irade ve kararlılıkla varılabilir.

Öncelikle güçlü bir denizcilik idaresi olmak üzere her alanda denize ve denizciliğe verilecek önem ölçüsünde Türkiye büyüyecek ve güçlenecektir. Devleti ve milletiyle denizci olması halinde üzerinde yaşanan coğrafya jeopolitik bir güç merkezi olacaktır. Türkler, henüz tam anlamıyla yüzünü denize dönememiş veya dönmesi engellenmiş, denizin nimetlerinden, ekonomik zenginliklerinden ve imkânlarından yeterince yararlanamayan bir millettir. Kara ülkesi kadar deniz ülkesine, diğer bir ifade ile kara egemenlik alanı kadar deniz egemenlik alanına sahip olan Türkiye'nin denizcilik idaresi de güçlü ve büyük olmak zorundadır. “*Denizci devlet, denizci millet ve denizci ülke*” olma yolunda en önemli ve öncelikli adım bu olmalıdır.

Önce Denizci Devlet iradesi ve sonra güçlü bir denizcilik idaresi ile denizci millet, denizci ülke hedefine ulaşılabilmesi mümkündür. Gerçekleştirilecek bir mavi devrimle, Türk milletine denizlerde ve denizler altında ikinci bir vatanları olduğu öğretilmelidir. Türkiye'nin geleceği denizlerde dir. (Kurumahmut, 2007)\*

### **2.7.3. Türkiye’de Kıyı Yapıları ile İlgili İşlemlerin Hızlandırılması Çalışmaları Kapsamında kıyı yapıları izin prosedürü için “Yuvarlak Masa Modeli”**

Çok sayıda bakanlık, kamu kurum ve kuruluşunun olumlu görüş ve iznine tabi tutulan mevcut kıyı yapıları izin prosedürü gereğince müteşebbisler, liman ve liman tesisleri ile tersane, yat limanı (marina) ve çekek yeri gibi kıyı tesisleri için gerekli yapım iznini almak amacıyla yıllarla ifade edilen uzun süreler beklerken, çoğunlukla da olumsuz netice almaktadırlar. Bu durum müteşebbislerin, kıyı tesisleri ve liman işletmeciliği ile tersanecilik faaliyetlerinden uzak durmalarına sebep olmaktadır. Netice olarak özel sektör eliyle yapılması gereken yatırımlar yapılamamakta, ülkenin denize açılan kapıları kısmen kapalı kalmaktadır. Türkiye'nin bugün içinde bulunduğu olumsuz şartlarla yakın geçmişte karşı karşıya bulunan İtalya, bu sıkıntıyı geliştirdiği “Yuvarlak Masa Modeli”ni formüle ederek yasal düzenleme ile aşmıştır. Bu modelde kıyı yapılan yatırımları için gerekli izin başvurusunda bulunan müteşebbise iznin veya olumsuz görüşün bildirilmesi 90-120 günlük makul bir zaman dilimi ile sınırlandırılmıştır. Bu düzenlemenin yürürlüğe girmesinden sonra İtalya’da kıyı yapıları yapım ve işletmeciliğinde önemli gelişmeler sağlanmıştır.

Yapılacak yasal bir düzenleme ile kıyı yapıları izin prosedürü hızlandırılabilir. Türk denizciliğinin önündeki ciddi engellerden biri aşarak, liman ve kıyı tesisleri işletmeciliği ile tersanecilik sektöründe yatırım yapacak özel sektör özendirilerek dolaylı bir şekilde teşvik edilmiş olacaktır. Yuvarlak masa modelinin Türkiye'ye kazandırılması ile denizcilik hizmet sektörlerinden gemi inşa ve tersanecilik, balıkçılık, liman ve kıyı tesisleri işletmeciliği ile deniz turizminin özel sektör eliyle kısa sürede gelişmesine önemli katkı sağlanarak Türkiye'nin bölgesel rekabet gücünü artırması sağlanmış olacaktır.

---

\* (E) Deniz Ulaştırma Genel Müdürü ve Deniz Kurmay Yarbay

### 2.7.3.1. Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Başkanlığında Hazırlanan “Kıyı Yapılarında Uygulanacak İş ve İşlemler”e İlişkin Protokol

Bayındırlık ve İskân Bakanlığının (Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü) 26 Nisan 2007 tarihli ve SAYI: B.09.0.TAU.0.17.00.00-1086/3115 sayılı yazısı ile kıyı yapılarında uygulanacak iş ve işlemler İtalya'nın uyguladığı “yuvarlak masa” modelinde olduğu gibi hızlandırılmaya çalışılmıştır. Bu yazı ile Bayındırlık ve İskân Bakanlığınca dolgu ve kıyı yapılarına ilişkin talepler, bu Bakanlık, Ulaştırma Bakanlığı, Maliye Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığının katılımı ile imza altına alınan bu Genelge ekindeki “Kıyı Yapılarında Uygulanacak İş ve İşlemler”e ilişkin protokol “3621 sayılı Kıyı Kanunu” ve ilgili yönetmeliği kapsamında çıkartılan Genelgeler ile birlikte Kıyı Kanunu ve ilgili yönetmeliği uyarınca inceleneceği hükme bağlanmıştır. Buna göre;

*1. Yatırımcı, Kıyı ve sahil şeridi, doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan arazi üzerinde yapacağı yatırıma ilişkin; yatırımın yapılacağı yeri ve mevkisini memleket koordinat değerleri, alan büyüklüğü ve özelliklerini de belirterek varsa 1/1000 veya 1/5000 ölçekli harita, yoksa 1/25.000 ölçekli harita üzerine işaretleyerek ilgili valiliğe (Bayındırlık ve İskân Müdürlüğü) başvuracaktır. Valilik (Bayındırlık ve İskân Müdürlüğü) yatırım talebinin yerini gösteren bilgi ve belgeleri Defterdarlığa bildirecek, Defterdarlığa iletilen teklif, taşınmazla ilgili gerekli bilgi ve belgelerle birlikte Maliye Bakanlığı, Milli Emlak Genel Müdürlüğü (MEGM)'ne iletilecektir. Yatırım yapılacak alana ait ön izin işlemleri ilgili mevzuata göre MEGM'nce tamamlanacaktır.*

*2. Ön izin işlemleri tamamlandıktan sonra yatırımcı, kıyı kenar çizgisi onaylanmış 1/1000 ölçekli hâli hazır harita veya kıyı kenar çizgisi işlenmiş mer'i Uygulama İmar Planı üzerine; 3194 sayılı İmar Kanunu ve ilgili yönetmeliklerinde belirtilen ve imar planına esas onaylı jeolojik etüt raporları dikkate alınarak, yapılacak kıyı yapısının tüm boyutlarını (kara ve deniz koordinatlarını da belirterek) ve özelliklerini de gösterecek şekilde hazırlanmış uygulama imar planı teklifini, yatırım teklif dosyasında bulunması gereken evraklar ile birlikte, Valiliğe (Bayındırlık ve İskân Müdürlüğü) başvuracaktır.*

*3. Valilik (Bayındırlık ve İskân Müdürlüğü) yukarıda belirtilen bilgi ve belgelere göre eksiksiz olarak hazırlanan yatırım talebini inceleyerek, 15 gün içinde gerekçeli görüşü ile birlikte yatırım teklif dosyasını Bakanlığa gönderecektir.*

4. Bakanlık, yatırım teklifini inceleyerek, uygun görülmesi halinde yatırım teklif dosyasını; 15 gün içinde ilgili kurum ve kuruluşlara görüşe gönderecektir.

5. Bakanlıkça yatırım teklifine ilişkin görüşüne başvurulmuş kurum ve kuruluşlar, görüşlerini 45 gün içinde Bakanlığa bildireceklerdir. (Ancak, Kuruluş görüşünün oluşturulabilmesi için modelleme, simülasyon çalışması ve benzeri ilave tetkike ihtiyaç duyulan tesislerde görüş verecek kuruluşun talep etmesi halinde Bakanlık ile mutabakat sağlanarak ek süre istenebilecektir.)

6. Bakanlık, ilgili kurum ve kuruluş görüşleri tamamlandıktan sonra 15 gün içinde teklifi inceleyerek uygun bulması halinde 3621 sayılı Kıyı Kanununun 7'nci maddesine göre onaylayacaktır.

7. Ayrıca, onaylı İmar Planı mevcut kıyı yapılarına yapılacak olan ilave ve dolgu kullanımları mevcut kullanımların niteliğini değiştirmeyecek nitelikte ise, bu tür konulara ilişkin imar plan teklifleri, MEGM'den ön izin alındıktan sonra yalnızca Ulaştırma Bakanlığı, Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLHİGM) ve Denizcilik Müsteşarlığının görüşleri alınarak Bakanlıkça onaylanacaktır.

Görüldüğü gibi söz konusu genelge ile yatırımcının, yatırım yapacağı ilin Valiliğine (Bayındırlık ve İskân Müdürlüğüne) başvurduğu tarihten itibaren en geç 90 gün içinde müracaatına ilişkin işlemler tamamlanmış, diğer bir ifade ile (müracaatı uygun görülür ise) onaylanmış olacaktır. İtalya'nın uyguladığı "Yuvarlak Masa" modeli herhangi bir isimle tanımlanmaksızın uygulamaya konulmuştur. Uygulama sonuçlarını görmeden değerlendirme yapmak için henüz erken olduğu değerlendirilmektedir.

## **2.8. Türkiye'de Denizcilik Eğitimi, Sorunlar ve Çözüm Önerileri**

### **2.8.1. Denizcilik Öğretim ve Eğitim Kuruluşları**

Dünya denizleri, bireylerin ya da tek tek ulusların değil, geçmişten geleceğe tüm insanlığın ortak zenginliğidir. Ayrıca Denizcilik ve Deniz Taşımacılığı, uluslararası bir uğraş alanıdır. Bir gemi adamının eğitim eksikliği ya da yetersizliğinden kaynaklanan bir olumsuz olgunun bedelini, yalnızca o gemi adamı ya da çalıştığı denizcilik kurumu değil, tüm Dünya denizleri ve gelecek kuşakları da kapsayacak biçimde tüm insanlık ödemektedir. Eğitimsizliğin sonucu olarak çeşitli kazalar meydana gelmekte, denizlerde meydana gelen

kazaların % 80'i insan hatalarından kaynaklanmaktadır (Lloyd's List Convention, 1994). 20'nci yüzyılın özellikle son 10 yılı, denizde can, mal ve çevre güvenliği ile ilgili uluslararası sözleşmelerin gerekleri ve liman devleti denetimleri giderek daha katı olarak uygulanmaya başlanmıştır. Uygulamalar ayrıntılı biçimde irdelendiğinde, olumsuzlukların hemen tümünün gemi adamlarının ya da denizcilik işletmelerinde çalışanların eğitim eksiklikleri ve yetersizliklerinden kaynaklandığı görülmektedir. Denizcilik sektörü kurumsallaştırılmış, standartlaştırılmış, uluslararası kabul görmüş, izlenebilen ve değerlendirilebilen bir denizcilik eğitime ihtiyaç duymaktadır. Bu ihtiyaçlar tüm denizcilik eğitim süreçlerinin bir kalite standartları sistemi ile izlenmesini gerekli kılmıştır (www.deu.edu.tr).

Yine bu nedenle denizde güvenliği sağlamak için SOLAS uygulamaları ve simülatörlerle eğitim zorunlulukları ile ISM (Uluslararası Güvenlik Yönetimi) kuralları düzenlemeleri, deniz kirliliğini önlemek için MARPOL kuralları ve bütünü kapsayacak biçimde denizcilik eğitiminde STCW gerekleri öncelikli ve ağırlıklı önemlerini korumaktadır. STCW 1 Şubat 2002'de tüm dünyada yürürlüğe girmiştir. 21'inci yüzyılda sadece denizcilik eğitimini başaranlar, dünya denizlerinde var olabilecek ve bayrak dolaştırabileceklerdir.

Türkiye'de sivil denizciliğe yönelik olarak eğitim vermek üzere kurulan ilk kurum, 5 Aralık 1884'de açılan "Leyli Tüccar Kaptan Mektebi"dir. Daha sonra "Yüksek Denizcilik Okulu" adını alan bu okul, çeşitli evrelerden sonra 3 Temmuz 1992'de İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'ne dönüştürülmüştür. Denizcilik Fakültesi'nde Güverte ve Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği Bölümlerinde lisans eğitimi ve değişik anabilim dallarında lisansüstü eğitim gerçekleştirilmektedir (Cerit, 1998).

İlgili yasalarla (1739 Sayılı Milli Eğitim Temel Kanunu (<http://mevzuat.meb.gov.tr>), 625 Sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu (<http://ookgm.meb.gov.tr>), 2547 Sayılı Yüksek Öğretim Kanunu (<http://www.yok.gov.tr>) vb.), ülkemizde her türlü kurumun eğitim-öğretim kurumu açma, öğretime başlama, eğitim, öğretim, yönetim, denetim ve gözetimi ile yabancılar tarafından açılmış bulunan özel öğretim kurumlarının eğitim, öğretim, yönetim, denetim ve gözetiminden ve ilgili kuruluşların çalışmaları arasındaki koordinasyonun sağlanmasından Milli Eğitim Bakanlığı sorumlu tutulmuştur.

Kalkınmanın, çağdaşlaşmanın ve dışa açılmanın esasını oluşturan eğitimin en önemli işlevlerinden biri de nitelikli insan gücünü yetiştirmektir. Belirlenen nitelikteki insanı yetiştirmek, ancak iş alanlarının gereksinim duyduğu bilgi, beceri ve alışkanlıkları kazandıracak eğitim öğretim ortamının sağlanmasıyla mümkündür. Oysa ülkemizde iş hayatının gereksinim duyduğu nitelikteki insan gücünün yetiştirilmesinde çoğu zaman sorunlar yaşandığı bilinmektedir. Özellikle kamu ve özel sektör kuruluşlarının denizcilik eğitimi alanına yeterince yönelemeyişleri, denizcilik hizmetleri açısından önemli bir sorun yaratmaktadır. Bu durum, bir yandan kamunun eğitim maliyetini artırmakta, diğer yandan da verilen eğitimin kalitesini olumsuz yönde etkilemektedir. Bu durumda ister ortaöğretim düzeyinde örgün ve yaygın öğretim yoluyla olsun, isterse yüksek öğretim düzeyinde olsun, denizcilik hizmetlerinin gereksinim duyduğu nitelikteki insan gücünün yetiştirilmesi ihtiyacı dün olduğu kadar bugün de önemini korumaktadır. Denizcilik eğitimi; ağırlıklı olarak deniz taşımacılığı uygulamaları göz önünde tutularak, gemi adamları, denizcilik işletmeleri ve tersane çalışanları ile 2547 sayılı Yüksek Öğretim Kanunu çerçevesinde fakülte niteliğinde ön lisans, lisans, yüksek lisans ve doktora eğitimleri yapan kurumlar mevcuttur. Bu fakülteler etkinliklerini bölüm, anabilim dalı, meslek yüksek okulu, yüksek okul, enstitü gibi alt birimleri ile gerçekleştirmektedirler (Özen, 1994) . Türkiye'de günümüzde gerçekleştirilen denizcilik eğitimi özetle, iki başlık altında toplanabilir.

- \* Gemi adamlarının ve Denizcilik işletmeleri ve tersane çalışanlarının eğitimleri,
- \* Lisans, yüksek lisans ve doktora eğitimleri.

*Gemi Adamlarının ve Denizcilik İşletmeleri ve Tersane Çalışanlarının Eğitimleri:*

Gemi adamlarının eğitimleri kapsamında aşağıdaki listede yer alan eğitimler verilmektedir.

Gemici / yağcı, liman kaptanı, kıyı kaptanı, yakınyol kaptanı, sınırlı vardiya zabiti, uzakyol vardiya zabiti,uzakyol birinci zabiti ve uzakyol kaptanı, deniz motorcusu, deniz makinisti, sınırlı makine zabiti, uzakyol vardiya mühendisi / makinisti, uzakyol ikinci mühendisi / makinisti ve uzakyol başmühendis / başmakinisti, amatör denizci, yat kaptanı, telsiz zabitleri, yardımcı sınıf zabitler / tayfalar, STCW-78 ve STCW-95 değişiklikleri eğitimleri, zabit / tayfa sınıfı gemi adamları, tayfa sınıfı gemi adamları, simülasyon ile seyir güvenliği eğitimleri, eğitim kurumu öğrencileri / gemi adamları, gemi tipine göre özel



güvenlik eğitimleri (2'nci Ulusal Denizcilik Şurası Eğitim Çalışma Grubu Raporu, 1998) ([www.denizce.com](http://www.denizce.com)).

*Lisans, Yüksek lisans ve Doktora Eğitimleri:*

Lisans eğitimleri “Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Lisans Programı, Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Lisans Programı, Gemi İnşa Mühendisliği Lisans Programı, Gemi Makineleri Mühendisliği Lisans Programı” olarak icra edilmektedir. Bu eğitimlerin icra edildiği eğitim kurumları;

\* İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Güverte ve Gemi Makinaları İşletme Mühendisliği,

\* İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Md.lüğü

\* İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü,

\* 9 Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu,

\* Karadeniz Teknik Üniversitesi Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi,

\* İTÜ Meslek Yüksekokulu, Denizcilik Bölümü,

\* Kocaeli Üniversitesi Karamürsel Denizcilik Meslek Yüksekokulu,

\* Yakın Doğu Üniversitesi Denizcilik Fakültesi (Lefkoşe) Gemi Adamları Eğitimi

\* TÜDEV Eğitim Merkezi İktisadi İşletmesidir ([www.yok.gov.tr](http://www.yok.gov.tr)).

Bu eğitim kurumları dışında Türk Deniz Eğitim Vakfı tarafından İstanbul'da "Piri Reis Üniversitesi" kurulmasını öngören kanun 17 Ocak 2008'de TBMM'ye sunulmuş, öneri Plan Bütçe Komisyonu'nda kabul edilmiştir ([www.egitimkilavuzu.com](http://www.egitimkilavuzu.com)).

Denizcilikle ilgili yüksek lisans ve doktora eğitimleri, son 10 yıl içinde başlatılmış olup geliştirilmeye çalışılmaktadır. Yüksek Lisans Eğitim programları; *Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Yüksek Lisans Programı, Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği Yüksek Lisans Programı, Güverte Yüksek Lisans Programı, Gemi İnşaatı Mühendisliği Yüksek Lisans Programı, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Yüksek Lisans Programı,*

*Doktora Eğitim programları;* Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Doktora Programı, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Doktora Programı, Gemi İnşa Mühendisliği Doktora Programıdır.

c. Eğitim ülke ekonomisinin, sosyal, kültürel ve siyasi hayatının itici gücüdür. Ülke ekonomisi kendi amaçlarına uygun olarak yetiştirilmiş personele ihtiyaç duymaktadır. Bu ihtiyaç dolayısıyla gelişmiş ülkelerde ülke ekonomisini yönlendiren güçler eğitim kuruluşları ile ekonomik kuruluşlar arasında ciddi bir bağ kurulmuştur ve ileri seviyede bir koordinasyon mevcuttur. Ülkemizde denizcilik eğitim ve öğretimi; Üniversitelere bağlı Denizcilik Fakülteleri veya Denizcilik Bölümleri, Üniversitelere bağlı Denizcilik Meslek Yüksek Okulları, MEB'e bağlı Denizcilik Meslek Liseleri, STCW Kursları vermekle yetkilendirilmiş Özel Eğitim Kuruluşları (kurslar), bazı kısa süreli STCW kurslarını vermekle yetkilendirilmiş firmalar tarafından yürütülmektedir. Ayrıca, Deniz Kuvvetleri Komutanlığına bağlı Deniz Harp Okulu (Fakülte düzeyinde) ve Deniz Astsubay Meslek Yüksek Okulunda da denizcilik eğitimi yapılmaktadır.

Halen ülkemizde Uzakyol (Sınırsız) Güverte ve Makina Zabitanı yetiştiren üç üniversite bulunmakta olup, bunlar; İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) bünyesinde Denizcilik Fakültesi, Karadeniz Teknik Üniversitesi (KTÜ) bünyesinde Deniz Bilimleri Fakültesi Güverte Bölümü ve 9 Eylül Üniversitesi bünyesinde Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksek Okuludur. Piri Reis Üniversitesinin 2009-2010 eğitim yılından itibaren faaliyete geçmesiyle birlikte eğitimin ivme kazanması beklenmektedir.

YÖK'e bağlı Yakınyol (Sınırlı) Güverte ve Makina Zabitanı yetiştiren iki yıllık beş meslek yüksek okulu mevcuttur. Bunlar Yalova Denizcilik Meslek Yüksek Okulu (MYO), Karamürsel Denizcilik Meslek Yüksek Okulu, Çanakkale Meslek Yüksek Okulu, İTÜ Denizcilik Meslek Yüksek Okulu ve Galatasaray Denizcilik Meslek Yüksek Okuludur. Daha önce vakıf meslek yüksek okulu statüsünde olan Mersin Denizcilik ve Ticaret MYO da Mayıs 2007'de Mersin Üniversitesine bağlanmıştır.

Halen iki Özel Kursta Uzakyol (Sınırsız) Güverte ve Makina Zabitanı kursu verilmekte olup, bunlar İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından kurulmuş olan olan TÜDEV Deniz Eğitim Merkezi ve EKOL Denizcilik eğitim Merkezidir. TÜDEV halen limitsiz (uzakyol)

vardiya zabiti yetiştirme konusunda, sayısal açıdan İTÜ Denizcilik Fakültesinden sonra gelen en önemli eğitim kuruluşudur.

Halen MEB'e bağlı 10 Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi ile 7 Anadolu meslek Lisesi ve 2 Halk Eğitim Merkezi ve Akşam Sanat Okulunda denizcilik eğitimi (Sınırlı Vardiya Zabiti) verilmektedir. 3 yeni Anadolu Denizcilik Meslek Lisesinin açılması daha planlanmaktadır. Bu okullardan mezun olanların Yakınyol (Sınırlı) Güverte ve Makina Zabitanı sınavlarına girme hakkı ve sertifika alabilmeleri için Denizcilik Müsteşarlığına bağlı "Denizcilik Eğitimi Denetleme Kurulu (DEDK)" tarafından denetlenmesi ve denetlenmeden geçmesi gerekmektedir. Bu okulların hemen tamamında IMO standartlarında ciddi eğitimci, laboratuvar ve simülatör eksiklikleri mevcuttur. Mayıs 2007 itibarıyla bu okullardan sadece İstanbul'da bulunan 3 adedi denetlenmeden geçebilmiş olup, diğer okullardan mezun olanların sertifika sınavlarına girme hakkı yoktur. Tüm bu okul ve kurslardan mezun olanlar "*Gemi Adamları Sınavları Merkezi (GASM)*" tarafından yapılan sınavlarda başarılı olmak kaydıyla "Gemi Adamları Yönetmeliği"nde belirtilen esaslar dâhilinde, eğitim seviyelerine uygun olarak yeterlilik belgesi alabilmektedirler.

4 yıllık Fakülte ve Yüksek Okul mezunları eğitimlerinin ilk üç yılını, üç yıl 6 sömestir süreli 7.03 (Güverte), 7.04 (Makina) eğitimi veren 2 özel eğitim kuruluşundan mezun olanlar, güverte için 1 yıl, makina için 6 aylık deniz stajlarını tamamladıktan ve GASM sınavından sonra sınırsız güverte/makina zabiti ehliyetini alarak her tonaj ve makina gücünde deniz vasıtasında görev yapabilmektedirler.

2 yıllık Denizcilik Meslek Yüksek Okul mezunları ile DEDK tarafından yeterliliği onaylanmış üç yıllık Anadolu Denizcilik Meslek Liselerinden mezun olanlar, güverte için 1 yıl, makina için 6 aylık deniz stajlarını tamamladıktan ve GASM sınavlarından sonra sınırlı güverte/makina zabiti ehliyetini alarak 3000 tona veya 3000 kw'a kadar makina gücüne sahip gemilerde ve deniz vasıtalarında görev yapabilmektedirler.

Bu mezunlar "Gemi Adamları Yönetmeliği"nde belirtilen tonaj ve makina güçleri belirlenmiş gemilerde belirli sürelerde çalıştıktan sonra 7.01 ve 7.02 kurslarını almak ve yine GASM sınavına girmek kaydıyla sınırlı/sınırsız Güverte 1'inci Zabit - 2'nci Mühendis /Makinist yeterliliği kazanmaktadırlar. Güverte 1'inci Zabit - 2'nci Mühendis/Makinist yeterliliği kazananlar Gemi Adamları Yönetmeliğinde belirtilen tonaj ve makina güçleri

belirlenmiş gemilerde belirli sürelerde çalıştıktan sonra yine GASM sınavına girerek, başarılı oldukları takdirde Kaptan-Uzakyol/Yakınyol (sınırlı/ sınırsız) Başmühendis/Başmakineci yeterliliği kazanmaktadırlar.

Türkiye’de denizcilik eğitimi konusunda Milli Eğitim Bakanlığı ile Yüksek Öğretim Kurumu (YÖK) ve Denizcilik Müsteşarlığı arasında istenen düzeyde olmasa da bir koordinasyon mevcuttur. Müsteşarlık ile YÖK arasında bir koordinasyon olmadığı gibi bu iki kuruluş arasında Danıştay’a dava konusu olarak akseden bir yetki tartışması mevcuttur. Denizcilik firmaları deniz eğitimi veren kuruluşlarla koordinasyon konusunda isteksizdir. Ancak, Deniz Ticaret Odası “Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV)”ni kurarak denizcilik eğitimi ile doğrudan ilgilenmeye başlamıştır. Bunun da ötesine geçerek TÜDEV Deniz Eğitim Merkezini kurmuş, 3 yıllık bir uğraşı sonucunda Türkiye’nin ilk Denizcilik Üniversitesi olan “Piri Reis Üniversitesi”ni kurmayı başarmıştır.

Deniz ticaret sektörü, ticarî açıdan olduğu kadar eğitim açısından da uluslararası kurallara bağlıdır. Bu nedenle denizcilikte başarılı olmak için insan kaynağına önem vermek öncelikli bir kuraldır. Deniz ticaretinde daha güvenli ve verimli çalışmayı sağlamak amacıyla uluslararası düzeyde birçok kuruluş görev yapmaktadır. Bu kuruluşlar dünya deniz ticaretinin vazgeçilmez müesseseleri olup, uluslararası ticaretin kolaylaştırılması ve geliştirilmesi için insan faktörünü ön plana çıkararak çalışmaktadırlar. Dünyanın denizcilikte gelişmiş tüm ülkeleri ve özellikle AB ülkeleri; IMO’nun sözleşmeleri, protokolleri ile teknik ve ticarî eğitim konularında belirlemiş olduğu yüksek düzeydeki standartlara ulaşmak amacıyla her türlü önlemi almışlar; gemilerini modern araç ve gereçlerle donatmışlar ve gemi personelinin gerek denizde, gerekse karada hizmet için geliştirilmiş eğitim programlarına göre yetiştirmişlerdir.

### **2.8.2. Denizcilik Öğretimi, Eğitimi ve Sertifikalandırılmasından Sorumlu Kuruluşlar**

Türkiye’de denizcilik öğretimi, eğitimi ve yeterlilik belgeleri verilmesinden sorumlu kuruluş 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameye göre Denizcilik Müsteşarlığıdır. Denizcilik Müsteşarlığı Türkiye’nin denizcilik politikalarını tespit etmek, denizcilik öğretimi, eğitimi ve yeterlilik belgeleri düzenlemek, eğitim ve öğretim ile ilgili programları belirlemek, eğitim ve öğretim yapacak kuruluşları belirlemek ve denetlemek yetkisine sahiptir. Müsteşarlık, merkez teşkilatı, kendisine doğrudan bağlı 7 Bölge Müdürlüğü ve bölge

müdürlüklerine bağlı 70 Liman Başkanlığı ile bu yetki ve sorumluluklarını yerine getirmektedir. STCW kurslarının diplomalarının onaylanması ve yeterlilik belgelerinin verilmesi işlemleri Bölge Başkanlıklarınca yürütülmektedir. Bölge Başkanlıkları gemi adamlarına ait sertifikaların ve bölgeleri dâhilinde eğitim ve öğretim faaliyetlerinin denetlenmesine ait faaliyetleri de yürütmektedirler.

Denizcilik Müsteşarlığı Türkiye’de STCW’nin II, III ve IV’üncü bölümlerinde yer alan yeterlilik sertifikalarının verilmesi için yetkili idare tarafından yapılacak sınavların hazırlanması ve icrasını kendi bünyesinde yer alan Gemi Adamları Sınav Merkezi (GASM) ile yürütmektedir. GASM faaliyetleri “Gemi Adamları Sınav Merkezi Kurulu” adı verilen ve bünyesinde Milli Eğitim Bakanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, denizcilikle ilgili eğitim kuruluşları, üniversitelerin denizcilik fakülte ve bölümlerinin de temsil edildiği bir organ tarafından düzenlenmektedir.

STCW’nin I/8 bölümünde denizcilik eğitiminin nasıl denetleneceği belirtilmektedir. Bu konuda Türkiye Cumhuriyeti yetkili idare olarak Denizcilik Müsteşarlığını tayin etmiştir. Denizcilikle ilgili eğitim ve öğretim kuruluşlarının denetleme faaliyetleri “Denizcilik Eğitimi Denetleme Kurulu (DEDK) (önceki adı Bağımsız Denetleme Kurulu)” tarafından yürütülmektedir. Ancak, bu konuda ciddi bir sıkıntı bulunmaktadır. 2006 yılında YÖK’ün müracatı üzerine Danıştay tarafından YÖK’e bağlı denizcilik eğitim kuruluşlarının Denizcilik Müsteşarlığınca denetlenemeyeceğine karar verilmiştir. Buna karşılık olarak, yeterlilik belgesi vermekten sorumlu Müsteşarlık ise denetleme yapamadığı kuruluşlardan mezun olacak kişilere sertifika veremeyeceğini ilan etmiştir.

Denizcilik eğitim ve öğretimi ülkemizin milli eğitim sisteminin bir parçasıdır. Denizcilik eğitim ve öğretim programları ayrıca YÖK’e bağlı okullar için Yüksek Öğretim Kurulu (YÖK) ve Milli Eğitim Bakanlığına bağlı okul ve kurslar için bu Bakanlıkça onaylanmaktadır.

### **2.8.3. Denizcilik Eğitim Kuruluşlarının Mevcut Durumu**

Bu konuda tarafsız bilgiler sunmak maksadıyla, Avrupa Birliğinin denizcilikle ilgili en üst düzey kuruluşu olan Deniz Güvenliği Ajansının (EMSA- European Maritime Safety Agency) 9-19 Ekim 2005 tarihinde Türkiye’de yaptığı denetleme sonucunda yayınladığı

Teknik Rapordan (Technical Report) istifade edilmiştir. Türkiye’de yapılan 10 günlük bir denetleme, bilgi toplama ve 8 aylık bir inceleme sonucunda hazırlanan bu raporda Türkiye’nin denizcilik eğitim sistemi titizlikle incelenmiştir. Bu denetleme ilk kez AB dışında bir ülkenin denizcilik eğitim ve öğretimi denetlemesi olup, oldukça sıhhatli gözlem ve değerlendirmelere dayanmaktadır. Bu raporda en önemli sahalar; “kalite yönetimi, denetleme ve disiplin tedbirleri, eğitim tesisleri, simülatör kullanımı ve eğitimin izlenmesi - değerlendirilmesi – denetlenmesi” olmuştur. Denizcilik Müsteşarlığında STCW’nin uygulanması konusunda; kalite yönetimi, belgelendirme ve belgelerin onaylanması, denetleme ve disiplin tedbirleri, eğitimin izlenmesi - değerlendirilmesi – denetlenmesi konularında ciddi eksiklik ve aksaklıklar bulunmuştur.

Eğitim kuruluşlarından detaylı olarak incelenen İTÜ Denizcilik Fakültesi, Yalova Denizcilik Meslek Yüksek Okulu, Karamürsel Denizcilik Meslek Yüksek Okulu, İTÜ Denizcilik Meslek Yüksek Okulu ve TÜDEV Deniz Eğitim Merkezinde kalite yönetimi, eğitim tesisleri, simülatör kullanımı konularında aksaklıklar tespit edilmiştir. Bu konuda en önemli eleştiri bu okullardaki eğitimin bir sistematik dâhilinde ve ciddi bir akreditasyon kuruluşu tarafından denetlenmemesi olmuştur. Eğitimin akreditasyonu konusunda halen İngiltere’nin eğitim akreditasyon kuruluşu EDEXCEL (Excellent Education) ile çalışan TÜDEV Deniz Eğitim Merkezi yeterli bulunmuş ve bu husus tüm eğitim kuruluşlarına tavsiye edilmiştir. Raporda çarpıcı örnekler bulunmakta olup, bunlardan biri bu okulların programlarının IMO STCW kurs programlarına uygunluğu konusudur. Denizcilik Müsteşarlığı tarafından da yayınlanan Master Ders programları ile okulların programları arasında önemli farklılıklar bulunmuştur. Özellikle Deniz Kuvvetleri bağlısı okullar, Meslek Yüksek Okulları ve Denizcilik Meslek liseleri programlarında IMO tarafından tespit edilen eğitim programlarından önemli eksiklikler olduğu tespit edilmiştir. Eğitim programlarına ait hedeflerin tespit edilmesi, bunların değerlendirmesi ile ilgili faaliyetlerin bir Toplam Kalite Yönetim (TKY) sistemine bağlanılmamış olması en fazla tenkit edilen husus olmuştur. Diğer temel kritikler eğitim tesislerinin ve öğretim kadrosunun yetersizliği olmuştur. Öğretim kadrolarının beşte dördünün İngilizce konusunda yetersiz bulunması da ciddi bir eksiklik olarak raporda yer almaktadır (Demirel, 2008).

#### 2.8.4. Eğitim Kalitesinin Arttırılması

20'nci yüzyılın son çeyreğinde süratle gelişen teknoloji ve ekonomik gelişmenin bir sonucu olarak, 1990'lı yılların başından itibaren denizcilik sektöründe çarpıcı gelişmeler ortaya çıkmıştır. Bu önemli gelişmelerin etkisiyle Uluslararası Denizcilik Örgütü 1978'de yayınlanan "Gemi Adamlarının Eğitimi, Sertifikasyonu ve Vardiya Tutma esasları"nı kapsayan STCW 78 Sözleşmesini 1995 yılında yeniden düzenlemek zorunda kalmıştır. Bunun yanı sıra artan deniz trafiğinin emniyetinin sağlanması uluslararası hayati bir konu haline gelmiş, bu amaçla "*Uluslararası Güvenlik Kodu (ISM)*" ve "*Uluslararası Gemi ve Liman Güvenliği Kodu (ISPS)*" yürürlüğe sokulmuştur. Tüm bu düzenlemeler denizcilerin eğitimi konusunun da yeniden gözden geçirilmesini zorunlu hale getirmiştir.

Bu gelişmelere ilaveten dünya deniz ticaret filosunun yapısı da değişime uğramıştır. Büyük tonajlı, yüksek otomasyona sahip, oldukça değerli ve süratli gemiler yapılmaya başlanmıştır. Bu gemiler daha nitelikli ve bu niteliği karşılayacak eğitime sahip personele ihtiyaç duymaya başlamışlardır. Refah seviyesi artan gelişmiş ülkelerde denizde çalışacak eğitilmiş personel (özellikle zabıt) bulmak zorlaşmaya başlamıştır. Bunun sonucu olarak gemilerin büyük bir kısmı farklı milletlerden oluşan personelle donatılmak durumunda kalmıştır.

Günümüzün Deniz Ticaret Filosu; uluslararası kabul görmüş bir eğitim ve sertifikaya sahip, mükemmel bir denizcilik İngilizcesine sahip gemi adamlarına ihtiyaç duymaktadır. Ortaya çıkan bu durum "Türk Deniz Ticaret Filosu"nun geliştirilmesi ve oldukça büyük bir insan gücü kapasitesine sahip olan ülkemizin gençleri için ciddi bir istihdam olanağı olarak ortaya çıkması sonucunu doğurmuştur.

Eğitim konusunda eğitim programlarının uyumu, akreditasyon alanlarını da kapsayan işbirliği Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV) tarafından gerçekleştirilmiştir. Deniz Ticaret Odasının kurduğu bir eğitim vakfı olan TÜDEV, 2000'li yılların başından itibaren; uluslararası kabul görmüş bir eğitim ve sertifikaya sahip ve mükemmel bir denizcilik İngilizcesine sahip zabıtlar yetiştirmek amacıyla yurt dışındaki denizcilik eğitimi veren kuruluşlarla işbirliği imkânları aramaya başlamıştır. Yapılan bu çalışmalar sonucunda TÜDEV denizcilik eğitimi konusunda dünyanın en gelişmiş örneklerinden biri olan İngiltere'nin eğitim ve öğretim kuruluşları ile işbirliği yapmaya karar vermiştir. Bu kapsamda

öncelikle İngiltere'nin İş idaresi, Teknoloji ve Mühendislik eğitimlerinin akreditasyon kuruluşu olan BTEC (Business Technology Engineering Council)'in Güverte ve Makina HND DİPLOMASI (Yüksek Milli Diploma-Ön lisans karşılığı) eğitim programları alınarak, bunlar Türk milli sistemine adapte edilmiştir. Bilahare uluslararası bir akreditasyon sağlamak üzere, İngiltere'nin EDEXCEL (Mükemmel Eğitim) akreditasyon kuruluşunun denetimi kabul edilmiştir. Deniz eğitimlerinin gelişmiş ülkelerdeki standartlarda yapılmasını sağlamak amacıyla İngiliz Deniz Ticaret Bahriyesi Eğitim Kurulu (MNTB) tarafından tesis edilen Deniz Stajı usulleri kabul edilmiş ve bu eğitimlerin İngiltere ve İskoçya Mesleki Yeterlilik Kurumları (NVQ/SVQ) denetiminde yapılması sağlanmıştır.

TÜDEV'in gerek eğitim ve gerekse deniz eğitimleri açısından İngiliz Akreditasyon Kuruluşlarının denetimine girmesi nedeniyle, İngiltere'de gemi adamlarının sertifikalandırılması ile yetkili Denizcilik ve Sahil Güvenlik Ajansı (MCA), TÜDEV programından mezun olan öğrencilerin, aynen İngiltere'deki diğer okullardan mezun olanlar gibi sadece sözlü sınava girerek "İngiliz Yeterlilik Belgesi" almasını kabul etmiştir. Böyle bir durum Türkiye'de ilk kez gerçekleşmektedir (Demirel, 2008).

Yine bu gelişmenin bir sonucu olarak, TÜDEV öğrencileri İmarEST (Deniz Mühendisliği ve Teknolojisi Enstitüsü)'ne üye olarak kabul edilmiştir. İmarEST, eğitimin gerektirdiği tüm şartları yerine getiren TÜDEV öğrencilerini "Incorporate Engineer (İşletme Mühendisi)" ve 1 yıl süreli ilave eğitim almaları kaydıyla da "Chartered Engineer (Proje imzalamaya yetkili Mühendis)" olarak bünyesine kaydetmeyi kabul etmiştir. Bu çerçevede TÜDEV;

\* İngiltere'deki, NORTH HUMBERIA Üniversitesi, SOUTH TYNESIDE Koleji, DE MONFORT Üniversitesi,

\* İskoçya'daki STRATHCLYDE ve GLASGOW Üniversitesi ve GLASGOW Denizcilik Koleji,

\* Norveç'deki TRÖMSÖ Üniversitesi ile işbirliğine girmiştir. Yapılan bir anlaşma sonucu Trömsö Üniversitesi ile ileri düzey eğitimler için TÜDEV öğrencilerine 15 kişilik bir burs imkânı sağlanmıştır (Demirel, 2008).



2003 yılından itibaren Güverte Bölümünde, 2004'den itibaren Makina Bölümünde seçilen birer sınıfta tüm dersler İngilizce uygulanacak şekilde HND programı uygulanmaya başlanmıştır. Güverte bölümü ilk mezunlarını 2006 Ocak ayında vermiş olup bu öğrenciler deniz eğitimlerinin son bölümünü tamamlamışlar ve İskoçya Glasgow Kolej'de 14 haftalık eğitim sonunda HND (ön lisans diploması), NVQ/SVQ deniz eğitim belgelerini ve gördükleri kısa kurslarla ilgili belgelerini almışlardır. MCA tarafından İngiltere'de yapılan sözlü sınavlar sonunda başarılı olan öğrenciler İngiltere'den "Uzakyol Vardiya Zabiti" ehliyetini almışlardır. Bu sertifika, belgeler ve ehliyet ile öğrenciler Avrupa Birliği ve tüm dünya ülkelerinde mesleklerini icra edebileceklerdir.

HND programından mezun olan öğrencilere tanınan diğer bir imkân ise; bu öğrenciler İngiltere, ABD ve Norveç'te bir üniversiteye 1 veya 2 yarıyıl devam ederek gerek kendi okuduğu dallarda ve gerekse denizcilikle ilgili "Deniz ve Liman İşletmeciliği", "Lojistik" gibi diğer dallarda lisans diploması alabileceklerdir.

2006-07 akademik ders yılından itibaren TÜDEV'de eğitimin tamamen İngilizce yapılması kararlaştırılmış olup, 15 Güverte ve 4 makina sınıfında tam HND programı uygulaması yapılmaktadır. Halen Denizcilik Müsteşarlığı tarafından belirlenmiş olan Güverte Vardiya Zabiti programı (7.03) 1983 saatlik bir programı kapsamaktadır. TÜDEV'de uygulanan BTEC HND programı ise toplam 2721 saatlik bir programa sahiptir (Demirel, 2008).

#### **2.8.5. Denizcilik Eğitiminde STCW Sözleşmesine Uyum**

Denizcilik eğitimi evrensel bir boyut kazanmış ve gemi adamları eğitiminde STCW Sözleşmesiyle milliyet ayırt edilmeksizin her ülke denizcisi için "standart eğitim" öngörülmüştür. Türkiye STCW Sözleşmesinin tarafı olarak bu kuralları ve hükümleri uygulamaktadır. Ancak, bu alanda eğitim-öğretim yapan bir çok kurumun araç-gereç, simülator vb. gereksinimi bulunmaktadır. STCW Sözleşmesinin eğitim kurumlarında aradığı bu türden teknik gereksinimler konusunda yapılanmasını tamamlayamamış eğitim kurumlarının bu gereklere tam uyumunu sağlamak ve ulusal ölçekte kaynak israfını önlemek amacıyla, yapılanmasını tamamlamış eğitim kurumlarının bu konudaki bölgesel ihtiyaçları karşılamaları sağlanacaktır. Bu kapsamda, STCW Sözleşmesi çerçevesinde denizcilik eğitimi veren kurumlarımızın önemli bir darboğazı da gemi stajıdır. Günümüzün koşullarına uygun

eğitim amaçlı bir gemi temin edilmeli, bu husus gerçekteştirilinceye kadar üniversitelerimizde mevcut gemilerden belilenecek olan/lar belli esaslar dâhilinde denizcilik eğitimi veren tüm birimlerin kullanımına açılmalıdır. Mesleki eğitimin yanı sıra, deniz ve denizciliğin gelişmesine katkıda bulunacak bilimsel eğitime ağırlık verilmeli; bu yöndeki çalışmalar desteklenmelidir.

Denizcilik sektörü, ticari açıdan olduğu kadar, eğitim açısından da uluslararası kurallara bağlıdır. Bu nedenle, denizcilikte başarılı olmak için insan kaynağı son derece önemlidir. Denizlerde artık "standart gemi adamı" dönemi başlamıştır. Denizcilik eğitimi 1978'den bu yana "standart gemi adamı" yetiştirmek üzere planlanmıştır. Gemide çalışacak her seviyedeki gemi adamı, milliyeti ne olursa olsun, dünyanın her yöresinde STCW 78/95 Sözleşmesi koşulları çerçevesinde eğitim görmek durumundadır. Türkiye de STCW 78/95 koşulları doğrultusunda adı geçen Sözleşmenin tarafı olarak denizci eğitimini planlayan bir ülkedir. İTÜ Denizcilik Fakültesi, İ.Ü. Mühendislik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü, Kocaeli Üniversitesi Karamürsel Denizcilik Meslek Yüksekokulu, Deniz Harp Okulu, Deniz Astsubat Meslek Yüksek Okulu, Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksek Okulu, TÜDEV Eğitim Merkezi v.b. ile birlikte çok sayıda yüksek öğrenim kurumu ve orta öğretim kurumunda gemi adamı ve deniz işletmecisi yetiştirme konusunda eğitim verilmektedir.

Deniz ticaretinin gelişmesinde temel rol oynayan karadaki denizcilik işletme kuruluş ve tesislerinde görev alacak kaliteli insan gücünün eğitimini üstlenmiş bulunan işletme, iktisat, hukuk ve özel mesleki alanları kapsayan çok disiplinli bir alan olan "Deniz İşletmeciliği" dalına gereken önemin verilerek, ilgili kamu dairelerinde bu bölüm mezunlarından azami derecede yararlanılması yoluna gidilmelidir. Ayrıca, deniz acente ve brokerlik açılışına ilişkin yönetmeliklerde bu eğitimin özel yeri de dikkate alınmalıdır.

## **2.8.6. Denizcilik Eğitiminde Geleceğe Yönelik Politikalar**

### **2.8.6.1. Devlet, sanayi ve eğitim kuruluşları işbirliğinin sağlanması**

Çağdaş, Türkiye'nin isteklerine, uluslararası standartlara uygun bir denizcilik eğitim ve öğretimini yönlendirecek politika ve usulleri tespit edebilmek için konu ile doğrudan ilişkili devlet, denizcilik sektörü (sanayi) ve eğitim kuruluşlarını bir araya getirecek bir

organizasyona ihtiyaç vardır. Halen gelişmiş ülkelerde bu amaçla teşkil edilmiş kuruluşlar mevcuttur. İngiltere’de MNTB (Merchant Navy Training Board – Ticaret Bahriyesi Eğitim Kurulu) mevcutlar içerisinde en iyi örneği teşkil etmektedir. “Deniz Ticaret Bahriyesi Eğitim Kurulu (DTBEK)” diye adlandırabileceğimiz bu kuruluştan beklenenler;

- a. Hangi tip okul ve kurslarda hangi tip gemi adamı eğitimi yapılacağını belirlemek,
- b. Belirlenen gemi adamı istihdam ihtiyaçları doğrultusunda, her tip gemi adamı için eğitim kuruluşlarının yıllık öğrenci kontenjanlarını tespit etmek,
- c. Eğitim ve öğretim kurumlarının müfredat konu ve kapsamalarını, deniz stajı program ve esaslarını belirlemek,
- d. Denizci eğitimci standartlarını belirlemek ve günün ihtiyaçlarına göre bu standartlarda değişiklikler yapmak,
- e. Denizcilik eğitim ve öğretimi yapan kuruluşlar için eğitimci, laboratuvar ve simülatör gereksinim ve standartlarını saptamak,
- f. Eğitim denetleme kuruluşu olan “Denizcilik Eğitimi Denetleme Kurulu (DEDK)” ve “Gemi Adamları Sınav Merkezi (GASM)” ile koordineli olarak denetleme ve sınav/sertifikalendirme işlemlerinin eğitim sistemi ile uyumunu sağlamak olacaktır.

Mevcut yasalar, devlet kuruluşları ve yasal niteliği olan özel kuruluşlar dikkate alındığında, DTBEK’in yapısında yer alması uygun olacak kuruluşlar aşağıdadır;

- \* Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı (Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü),
- \* Milli Eğitim Bakanlığı (Erkek Teknik Öğretim ve Özel Eğitim Kurumları Genel Müdürlüğü),
- \* Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı (İŞKUR),
- \* Yüksek Öğretim Kurulu (Temsilen Denizcilik Eğitimi veren fakülte/yüksek okul),
- \* Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (Deniz Harp Okulu K.lığı),
- \* İçişleri Bakanlığı (Sahil Güvenlik Komutanlığı),
- \* Mesleki Yeterlilik Kurumu (İlgili üniteleri),

- \* Deniz Ticaret Odaları,
- \* Mevcut Gemi Adamları Sendikalarının seçeceği bir temsilci,
- \* Özel Eğitim Kuruluşları tarafından seçilecek bir temsilci.

Bu kurulun en önemli fonksiyonu Denizcilik Eğitim standartlarını uluslararası standartlar (IMO STCW 78 (95), IMO Model Kursları Konu ve Kapsamları) düzeyine çıkarmak olmalıdır. Böyle bir kurulun Denizcilik Müsteşarlığının kuruluşuna dair 491 sayılı KHK'ye yapılacak bir yasa değişikliği ile 6 ay gibi kısa bir sürede yine aynı Müsteşarlık bünyesinde teşkili mümkün olabilecektir (Demirel, 2008).

#### **2.8.6.2. Denizcilik eğitimi verecek kuruluşların belirlenmesi**

Denizcilik eğitim ve öğretimi ile ilgili sorunların başında mevcut eğitim kuruluşlarının yetersizliği gelmektedir. Bu kuruluşlara ilişkin tespitler aşağıdadır;

- \* Mevcut fakülte ve yüksek okullar da dâhil olmak üzere hemen tüm eğitim kuruluşlarında ciddi denizci eğitimci, simülâtör, laboratuvar ve eğitim yardımcısı eksikliği bulunmaktadır.

- \* Eğitim Kuruluşlarının uyguladığı müfredat programları STCW 78 (95) ve bunu tamamlamak üzere yayınlanan IMO Model Kurs müfredatları ile uyumlu değildir.

- \* Gerek eğitim ve gerekse deniz stajları bir eğitim akreditasyon kuruluşu ve mesleki yeterlilik akreditasyon kuruluşu tarafından denetlenmemektedir. Bu haliyle “Türk Gemi Adamı Yeterlilik Sertifikaları”nın kolay bayrak ülkeleri haricindeki diğer bayrak ülkelerinde geçerli olması ve bu sertifikalara sahip gemi adamlarının yabancı bayraklı gemilerde istihdamı mümkün değildir.

- \* Zabıt eğitiminde şart olan “İngilizce Hazırlık Sınıfı” eğitimi gerek programların yetersizliği ve gerekse müteakip yıllarda eğitimin İngilizce yapılmaması nedeniyle Türk zabıtlarının uluslararası standartta bir İngilizceye sahip olmasına engel teşkil etmektedir.

- \* Ülkenin çeşitli yerlerinde açılmış yüksek okul, meslek yüksek okulları ve Anadolu Denizcilik Meslek Liselerine, bölgenin imkânları nedeniyle denizci eğitimci bulunamamaktadır. Yılda 24 ile 48 arasında değişen kontenjana sahip küçük kapasiteli bu okulların mevcut haliyle eğitim vermesi imkânsızdır. Bu okulların İstanbul, İzmir, Kocaeli

gibi denizci eğitimci bulma imkânı olan bölgelerde toplanması hem eğitici sorununu çözecek ve hem de simülatör, laboratuvar gibi imkânların belli merkezlerde toplanması sağlanacaktır.

Halen Yüksek Öğretim Sistemine bağlı denizcilik fakülte, yüksek okul, meslek yüksek okulları YÖK tarafından açılmakta ve kontenjanlarını YÖK belirlemektedir. Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri ile Anadolu Meslek Liseleri bünyesinde Güverte ve Makina bölümü açılmasına ve bu okulların kontenjanlarına Milli Eğitim Bakanlığı karar vermektedir. Özel denizcilik kurslarının açılması ve kontenjan belirlenmesi ise hem Denizcilik Müsteşarlığı ve hem de Milli Eğitim Bakanlığının ayrı ayrı onayı ile olmaktadır. Görüldüğü gibi birbirinden bağımsız hareket eden kuruluşlar okul ve kurslar açmakta ve kontenjanlar belirlemektedir. İstihdam ihtiyaçlarına uygun, bölgesel imkânları göz önüne alan bir denizcilik eğitimi yapılabilmesi için, eğitim ve öğretim kuruluşlarının ve kontenjanlarının belirlenmesi işlemi tek elden yapılmalıdır. Bu tespitler yapılırken Denizcilik Müsteşarlığı ve kurulduğu takdirde de “Deniz Ticaret Bahriyesi Eğitim Kurulu (DTBEK)” tarafından ortaya konulabilecek standartlar göz önüne alınmalıdır (Demirel, 2008).

### **2.8.6.3. Denizcilik eğitiminin uluslararası standartta akreditasyonu**

Günümüzün çağdaş eğitim sistemi meslekleri tanımlayan, her meslek için gerekli eğitim ve staj programlarını belirleyen, eğitimi fiilen icra eden ve eğitimle mesleki yeterliliği akredite eden kuruluşların ayrı olmasını gerektirmektedir. YÖK’ün hem yüksek öğretim programlarını hazırlayan, hem yüksek öğretim kurumlarını yöneten ve hem de bu kurumları akredite eden kurum olması nedeniyle; dünya çapında eğitim akreditasyon kuruluşlarını bir araya getiren ve karşılıklı olarak birbirlerinin akreditasyonunu tanımalarını gerçekleştiren “Washington Anlaşması (Washington Accord)”na üye olamamıştır. Bunun sonucu olarak YÖK akreditasyonunun uluslararası camiada geçerli olmaması nedeniyle bazı üniversiteler belirli dallarda uluslararası akreditasyon kuruluşları ile (ABET- American Business and Engineering, EDEXCEL- Excellent Education gibi) akreditasyon anlaşmaları yapmaya başlamışlardır. Türkiye’deki denizcilik eğitim ve öğretiminin uluslararası arenada kabul edilebilmesi için mutlak surette “Eğitim Akreditasyonu” ve “Mesleki Yeterlilik Akreditasyonu”na ihtiyaç vardır. Bugün ülkemizde bu amaçla kurulmuş ve uluslararası standartta akreditasyon kuruluşları yoktur. “Mesleki Yeterlilik Kurumu” yasası çıkmış ise de henüz kuruluşu gerçekleşmemiştir. Kuruluş gerçekleşse bile, “Türk Mesleki Yeterlilik

Kurumu”nun uluslararası mesleki yeterlilik kuruluşlarına üye olması gerekmektedir ki, bu oldukça uzun bir süreyi kapsayacaktır.

Kısa vadede uluslararası eğitim ve mesleki eğitim akreditasyonu için saygın akreditasyon kuruluşları ile süratle işbirliğine gidilmeli ve eğitim kuruluşlarının bunların denetimine girmesi sağlanmalıdır. “Mesleki Yeterlilik Kurulu”nun denizcilikle ilgili birimi derhal teşkil edilmeli ve bu birimin uluslararası standartta mesleki yeterlilik akreditasyonu yapabilecek seviyeye getirilmesi sağlanmalıdır.

YÖK Kanunu değişmediği sürece YÖK’ün akreditasyon faaliyetinin uluslararası alanda kabulünün mümkün olamayacağı değerlendirilmektedir. Bu nedenle orta vadede YÖK’den bağımsız, orta eğitim kuruluşlarını da kapsayan “Türk Eğitim Akreditasyon Kuruluşu” kurulmalıdır. Mesleki Yeterlilik Kurumu bünyesinde açılacak denizcilik biriminin çalışma metodlarını, usullerini ve standartlarını belirlemek ve bu birimi yönlendirmek üzere “Denizcilik Mesleki Yeterlilik Kurulu” teşkil edilmelidir (Demirel, 2008). Bu birimde konuyla yakından ilgili aşağıdaki kuruluşların temsil edilmesi uygun olacaktır;

- \* Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı (Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü)
- \* Milli Eğitim Bakanlığı (Erkek Teknik Öğretim ve Özel Eğitim Kurumları Genel Müdürlüğü)
- \* Yüksek Öğretim Kurulu (Temsilen Denizcilik Eğitimi veren fakülte/yüksek okul)
- \* Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (Deniz Harp Okulu K.lığı)
- \* İçişleri Bakanlığı (Sahil Güvenlik Komutanlığı)
- \* Mesleki Yeterlik Kurumu (İlgili üniteleri)
- \* Deniz Ticaret Odaları.

Bu Kurul geleceğin ihtiyaçlarını göz önüne alarak “Özel Mesleki Yeterlilik Akreditasyon Kuruluşları”nın çalışmasına izin vermeli ve denetiminden de sorumlu olmalıdır (Demirel, 2008).

#### 2.8.6.4. Denizde çalışanların durumu

Gemi adamları denizcilik sektöründe çalışan diğer insangücü unsurlarından ciddi farklılıklar arz etmektedir. Denizcilik Sektöründe çalışan insangücünü oluşturan liman ve tersane işletiminde istihdam edilen personel belirli bir ülke içerisinde görev yapmaktadır. Tamamen uluslararası çevrede görev yapan gemi adamları bu nitelikleri ile denizcilik sektörünün diğer insangücü unsurlarından farklılık arz eder. Bu durum gemi adamlarının dış dünya ile uyumlu ayrı bir hukuki statüde ele alınmasını zorunlu kılar. Yine sektördeki diğer insangücünden farklı olarak gemi adamları ‘belirli çalışma saatlerini’ değil neredeyse çalışma hayatlarının büyük bir kısmını çalıştıkları mahal olan gemide geçirirler. Sahilde çalışma imkânları ise yok denecek kadar azdır. Çok zorlu şartlar nedeniyle özellikle uzun sefer hatlarında çalışan gemi adamlarının yılın tamamını çalışarak geçirmeleri pek mümkün değildir. Bu nedenle gemi adamları yılın takriben üçte birini dinlenmede geçirirler. Bu da istihdam ihtiyacını mevcut kadrolara oranla % 30 - 40 civarında artırır.

1990’lı yılların son çeyreğinden itibaren dünya çapında kalkınma hızı % 1’den % 2’ye çıkmıştır. 2006 yılı itibarıyla dünya ekonomisi, dolayısıyla da denizcilik ekonomisi 1990’lara oranla % 66 büyümüştür. Bu büyüme gemi sayısını ve kapasitesini arttırmayı zorunlu kılmıştır. 2008’de başlayan küresel ekonomik krize kadar dünya tersanelerinde ancak beş yıl sonrası için kontrat yapılabilmekteydi. Gemilere modern teknolojilerin girmesi nedeniyle personel sayısında azalma olmakla birlikte, gemi sayılarındaki artış nedeniyle gemi adamı istihdam yerlerinde % 20 civarında bir artış olmuştur. Bu arada gelişmiş ülkelerde artan refah nedeniyle, ABD, Kanada, batı Avrupa ülkeleri ve Japonya’da denizde çalışmaya istekli insan gücü bulmakta ciddi sorunlar başlamıştır. Karada makul bir ücretle iş bulabilen kişiler artık çok ağır çalışma ve sosyal şartları olan gemi adamlığını tercih etmemektedirler. Halen bu ülkelerin gemilerinde neredeyse süvari hariç tamamen yabancı gemi adamı istihdam edilmeye başlanmıştır. Bu çok milletli çalışma ortamı da yeni sorunlar ortaya çıkarmıştır. Özellikle “Kolay Bayrak Ülkeleri”ne kayıtlı gemilerde, gelişmekte olan veya az gelişmiş ülkelerden gelen personele karşı ayrımcılık ve suistimal başlamıştır.

Halen denizcilik sektöründe ciddi bir insangücü sorunu yaşanmaktadır. Tayfa sınıfı gemi adamlarında % 50 civarında bir fazlalık varken, zabitan sınıfında ise % 20’lik bir açık bulunmaktadır. Bu durum dil bilmeyen tayfalar için iş bulma imkânını ortadan kaldırırken,

zabitan sınıfı için ise yeni imkânlar sunmaktadır. Bu gerçeği gören pek çok ülke ciddi tedbirler alma yoluna gitmişlerdir. Özellikle istihdam sorunu çeken Hindistan, Pakistan, Bangladeş, Filipinler gibi ülkeler, dış piyasalara gemi adamları pazarlama konusunda ciddi politikalar geliştirmiş; bu suretle istihdam sorunlarına kısmi çözümler getirmişlerdir. Örneğin Filipinler hükümeti özel bir yasa çıkartarak ‘Gemi Adamları Kurumu’ teşkil etmiş, ülkesi için önemli bir gelir ve istihdam kaynağı olan gemi adamları ile ilgili istihdam konularınının planlama, yönetim ve denetimini bu kurumun kontrolüne vermiştir. 2000’li yılların başından itibaren dünya ekonomisinde ortaya çıkan büyüme denizcilik sektöründe de ciddi bir büyümeye yol açmıştır. Bu büyümeye paralel olarak denizcilik sektöründe istihdam edilen personele yönelik talep de artmıştır. Bunun yanı sıra Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün gemi adamlarının niteliğine ilişkin olarak koyduğu kurallar da daha mükemmel ve daha bağlayıcı hale gelmiştir. Bu kuralların denetlenmesine ilişkin düzenlemeler de her gün daha sıkı kurallara bağlanmaktadır. Bu gelişmeler Türkiye’yi de doğrudan etkilediğinden gerekli tedbirlerin alınmasını zorunlu hale getirmiştir.

Avrupa Birliğine entegrasyon sürecinde olan Türkiye diğer konularda olduğu gibi insangücü ve istihdam konusunda hızlı bir şekilde AB standartlarını kabul etmek ve bunları uygulamaya geçirmek mecburiyetindedir. Bu husus Türkiye’nin gemi adamları ile ilgili mevcut insangücü ve istihdam politikalarını yeniden değerlendirmesini ve bu politikalara yeni bir şekil vermesini zorunlu kılmaktadır. AB entegrasyon süreci de gemi adamı istihdam ve eğitimi konusuna öncelik kazandıran bir etkidir. Bu konu gerek istihdam, gerek ulaştırma ve gerekse de eğitim konularında AB ile ilişkilerimizi düzenlerken üzerinde hassasiyetle durulması gereken konulardan bir olacaktır.

Türkiye’de denizcilik eğitimindeki sorunlara benzer şekilde gemi adamı istihdam ve eğitimi konusunda da bugün yaşanan en önemli sorun, çeşitli planlarda yer alan öncelik ve tedbirlerin herhangi bir programa yansıtılmaması, yansıtılsa bile projelendirilmemesi, bunun sonucu olarak arzu edilen uygulamaların hayata geçirilememesidir (Demirel, 2008).

#### **2.8.6.5. Gemi adamı eğitimine ilişkin değerlendirme**

Dünyada eğitilmiş gemi adamı açığı vardır. Batılı ekonomilerde gemi adamı ihtiyacı artmaktadır. Buna karşın eğitilmiş denizcilerin sayısı da azalmaktadır. Karaya kaçışın hızlanması anlamına gelen bu olgu; denizde çalışmayla karada çalışma arasında kişisel gelir



yönünden pek fark kalmayışı, dolayısıyla da denizin cazip olmaktan çıkması, rasyonel taşıma anlayışının gemileri limanda kalmaktan çok seyirde olmaya itmesi gibi nedenlere bağlanabilir. Batılı ekonomiler, gemi adamı ihtiyacını ikame yoluyla sağlamaktadır. Zaten gemi adamı standartlarının yüksek tutulmasında da bu temel etken ön sırayı almaktadır. Batılı ülkelerde gemi adamı sağlayan ekonomiler vardır. Bu ekonomiler bu amaca uygun düzeni de oluşturmuşlardır. Filipinler, Güney Kore bu boşluğu iyi saptayarak insangücü ihraç eden ülkelerin başını çekmişlerdir. Önemli döviz geliri de sağlamaktadırlar. Hatta bunlardan Filipinler dünya deniz ticaret filosunun yüzde 20'sini donatmaktadır. Eksik olan, bu artık potansiyelin değerlendirilmesi ve yönlendirilmesi konusunda organize olmaktır. Ancak, bu organizasyonun devlet müdahalesiyle değil, yönlendirmesiyle ve bilinçli olarak yapılması gerekir. Türkiye, dünya denizcilik piyasasında yaşanan bu gelişme ve değişimleri sadece izlemiş ama değerlendirememiştir. Denize insangücü ihraç eden ülkeler kendilerine ticari, ticari olduğu kadar da diplomatik katkı sağlarken Türkiye bunu başaramamıştır. Ayrıca, Türkiye'deki gemi adamı eğitim sistemi ana hatları ile IMO STCW standartlarına uygun gözükmeyle birlikte, tam bir uyum sağlanamamıştır. Uygulamada ciddi sorunlar olup, maalesef verilen eğitim standartın çok altında kalmaktadır. ISM ve ISPS uygulamaları ve AB ile olan işbirliği bizi gemi adamları eğitimi konusunda ciddi bir düzenleme yapmaya mecbur kılmaktadır. Bu konuda süratle adım atılmadığı takdirde, gemi adamlarımızın sertifikalarının kabul edilmemesi gibi çok önemli bir sorunla karşılaşmamız kaçınılmazdır. Denizcilik eğitimi evrensel bir boyut kazanmış ve gemi adamları eğitiminde STCW Sözleşmesiyle milliyet ayırt edilmeksizin her ülke denizcisi için standart eğitim öngörülmüştür. Türkiye STCW Sözleşmesi'nin tarafı olarak bu kuralların hükümlerini uygulamak zorundadır. Ancak denizcilik eğitimi ile ilgili sorunlar devam etmektedir.

Bugün dünya deniz ticaret filolarındaki zabitanın % 3,54'ü Türk vatandaşıdır. 2010 yılında dünyanın 100,000 deniz zabitine ihtiyacı olduğu hesaplanmıştır. Kaliteli bir zabitan eğitimi gençlerimiz için yurt dışında ciddi bir istihdam olanağı da yaratabilecektir.

Sonuç olarak; Türkiye, süratle STCW Sözleşmesi gereklerine tam olarak uyumlu eğitim kurumlarını teşkil etmeli, mevcut kurumlarını bu esaslara göre yeniden düzenleyerek iyileştirmeli ve batılı ekonomilerin eriyen gemi adamı kaynağını besleyecek şekilde Türk gemi adamlarına yabancı gemilerde çalışma imkânını yaratmalıdır.

### 2.8.7. Denizcilik Eğitimi ve Öğretiminde Sorunlar ve Çözüm Önerileri

Denizcilik eğitiminde bugün için sıkıntı hissedilen bazı hususlar aşağıdadır:

\* Denizcilik eğitimi konusunda Denizcilik Müsteşarlığı ile Milli Eğitim Bakanlığı arasında istenilen düzeyde koordinasyon sağlanamamıştır.

\* Deniz turizmi alanında çalışan ya da gereksinim duyulan personeli yetiştirmek üzere açılmış olan orta ve yüksek öğretim düzeyindeki eğitim kurumları yetersizdir.

\* Yaygın eğitim alanında özel sektör tarafından açılmış olan kurslarda verilen eğitimin nitelikli olduğu söylenemez.

\* Kurs açma belgesi alıp da faaliyet gösteren bazı denizcilik eğitimi kurslarının programları Milli Eğitim Bakanlığının onayından geçirilmemiştir.

\* Bilim, teknoloji ve haberleşme alanındaki gelişmeler dünyamızda mesafe kavramını ortadan kaldırmıştır. Ülkeler ve Milletler arasındaki iktisadi, sosyal ve kültürel temas ve etkiler giderek artmaktadır. Globalleşen dünyada artık hiçbir ülke içe dönük iktisadi politikalarda başarıya ulaşamaz. Ülkemiz için başarının anahtarı büyük kazançlar sağlayacak sosyo-ekonomik politikaları uygulamaya koymak, pazarlarda pay sahibi olmak ve her sahada rekabette başarı kazanmaktır. Bu yüzden iktisadi kalkınma içinde denizcilik sektöründe de yeni ufuklar açmak zorunluluğu ortadadır.

\* Bu kapsamda denizcilik sektörüne ilişkin sorun ve darboğazların tespiti amacıyla konuyla ilgili Kamu Kurum ve Kuruluşları, Bakanlıklar, Üniversiteler, Bilimsel Kuruluşlar, Vakıflar, Dernekler, İşveren ve İşçi Temsilcileri 28-30 Eylül 2000 tarihinde İstanbul'da 2'nci Ulusal Denizcilik Şurası Genel Kurulunda bir araya gelerek denizcilik sektörüne katkıda bulunan tebliğler sunmuşlardır. Şuranın Eğitim Çalışma Grubu tarafından hazırlanan raporda yer alan Türkiye'de denizcilik eğitimi ile ilgili gelişmeler, sorunlar ve çözüm önerilerini içeren hususlar aşağıya çıkarılmıştır (2'nci Ulusal Denizcilik Şurası Eğitim Çalışma Grubu Raporu, 1998) ([www.denizce.com/](http://www.denizce.com/)).

a. Ocak 2000 tarihinde yapılan IMO - 31. STW Komite Toplantısında Singapur'un verdiği "Ülkelerin Denizcilik Eğitim Kalitelerinin Denetlenmesi" önerisi oybirliği ile kabul edilmiş bulunmaktadır. Buna göre, Şubat 2002 tarihine kadar bir Ülkedeki Denizcilik Eğitimi Kurumları STCW '95 1/6 uyarınca verdikleri eğitimin kalitesini uluslararası bağımsız yetkili

kurumlarca belgelendirecekleri bir değerlendirmeden geçirecek, İdare ülkedeki tüm eğitim kurumlarının durumunu bir "Ülke Denizcilik Eğitimi Kalite Standardı Raporu" biçiminde IMO'ya sunacak, IMO, raporları "Yetkili Kişi Panelleri"ne incelettirip "Denizcilik Eğitimi Beyaz Listesi"nin oluşturulması sağlanacaktır. Yeni yüzyılın başlangıcında denizcilik eğitimi; uluslararası bağımsız yetkili kuruluşlarca denetlenebilen bir eşdeğerliğe, küreselleşmeye, standardizasyona ve belgeli akreditasyona gitmektedir. "Ülkelerin Denizcilik Eğitim Kalitelerinin Denetlenmesi" ve "Denizcilik Eğitimi Beyaz Listesi" konularındaki gelişmeler göz önüne alınarak ağırlıklı olarak vurgulanması beklenmektedir. Ülkemizdeki Denizcilik Eğitimi veren kurumların tümünün zaman yitirmeden Eğitimde Kalite Standardı sağlanması girişimlerini başlatmaları gerekmektedir.

b. 4 yıllık lisans düzeyinde Denizcilik Eğitimi yapan Üniversitelerin Fakülte / Bölümleri ile IMO Model Kurs 7.03 / 7.04 en az gerekleri çerçevesinde 2 yıllık Denizcilik Eğitimi yapan Meslek Yüksek Okulları ve kurs kuruluşları hiçbir tartışmaya yer vermeyecek biçimde birbirlerinden ayrılmalıdır (Safety of Navigation, 2007)(<http://www.oceansatlas.org>).

c. Denizcilik eğitiminin en büyük sorunlarından biri öğretim elemanı eksikliği ve yetersizliğidir. Halen "Araştırma Görevlileri" maddi sıkıntıdadır. Zamanlarını bilimsel çalışmaya ayıramamaktadırlar. Oysa araştırma görevlilerinin geçim sıkıntısı çekmeden, bütün zamanlarını bilimsel araştırmalara ayırabilmeleri için olanaklar yaratılmalıdır.

d. Denizcilik eğitimi pahalı ve altyapı yatırımı isteyen bir uzmanlık alanıdır. Tam amaçlı simülatörlerin denizcilik eğitiminde zorunlu donanımı olması yönünde son yıllarda önemli gelişmeler olmaktadır. Denizcilik eğitimi için açık deniz eğitim gemisi gerekmektedir. Özellikle deniz taşımacılığında iddialı gelişmiş her ülkenin en az bir eğitim gemisi vardır. Bunun temel nedeni, eğitim gemisinde verilen eğitim, ticari gemilerde yapılan stajdan çok farklıdır, doğrudan eğitime yönelik olduğundan çok daha verimlidir.

e. Uluslararası bir sektör olan denizcilik alanında eğitimde uluslararası standartların sağlanması esastır. Denizcilik eğitimi amacıyla yapılacak yatırımlar ülkemiz coğrafyası ve bölgesel istihdam gereksinimleri göz önünde bulundurularak yaygınlaştırılmalı ve bu hedefe yönelik çalışmalar gerçekleştirilmelidir. Son yıllarda önem kazanmaya başlayan lojistik anlayışı da denizcilik eğitimi içerisinde değerlendirilmeli ve deniz ulaştırma lojistiği eğitimindeki gelişmelere uygun tedbirler alınmalıdır. Bu bağlamda, deniz ulaştırmasının

diğer taşımacılık modları ile ilişkisini ortaya koyan eğitim stratejileri geliştirilmelidir. Gemi adamlarının eğitiminde uluslararası sözleşmelerle yükümlü olduğumuz standartların sağlanması amacıyla Yüksek Öğrenim Kurulu'na bağlı öğrenim kurumlarının ve Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlı Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri ve diğer meslek liselerinin denizcilikle ilgili birimlerinin yerleşim, yapı ve araç-gereç gereksinimlerinin karşılanması amacıyla gerekli önlemler alınmalıdır.

f. Ülkemizdeki Deniz Ticaret Filosuna gemi adamı yetiştiren örgün ve yaygın eğitim kuruluşlarının tümü Denizcilik Müsteşarlığı'nca oluşturulacak bir inceleme/denetim birimi ile yerinde incelenerek denetlenmeli, gereksinimler ve sorunlar her eğitim kurum ve kuruluşu için ayrıntılı olarak saptanmalıdır.

g. Türk ticaret gemilerine alt yeterliliklerde kaliteli gemi adamı yetiştirmek üzere ilk kez denizde çalışmaya başlayacakların eğitim önkoşulu, belirli bir tarihten sonra ortaokul hatta lise düzeyine yükseltilmelidir.

h. Mevcut deniz eğitim ve öğretim kurum ve kuruluşlarının eğitim ve öğretim standartları, uluslararası standartlara getirilene kadar yeni okul, bölüm ve program açılmasından olabildiğince kaçınılmalıdır. Denizcilik sektörümüze IMO kuralları ile uygulamalarını ayrıntılı olarak izleyebilecek denizcilik eğitilmiş, bilgili ve deneyimli üst düzey uzmanlara gereksinimi vardır ve bu tür uzmanların sabırla yetiştirilmeleri gerekir.

ı. Denizcilik eğitimi veren Fakülte / Bölüm / Yüksekokul ve Meslek Liselerinde "Liman Devleti Denetimi" dersi müfredatlara konmalı, ayrıca belli zaman araları ile kurslar düzenlenerek denizcilik işletmeleri ve gemilerde çalışan zabıtların bu konuda sertifikalandırılma zorunluluğu getirilmelidir.

i. Türk Ticaret gemilerinde en önemli sorunlardan biri, uluslararası standartlarda kaliteli zabıt yetiştirmeye yönelik Denizcilik Eğitimi kuruluşları öğrencilerinin staj yapabilme olanaklarının azlığıdır. Okul eğitim gemileri sağlanmalı, eğitim fonundan kaynak aktararak Türk Ticaret gemilerinde stajyer öğrenciler için istihdam yaratılmalıdır.

j. Milli Eğitim Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığının, Denizcilik Eğitimi veren özel ve kamu kurum ya da kuruluşları için, donanım ve eğitim standartlarını belirleyen Özel Tip Yönetmelik çıkarması ve kurumsal üst düzey eğitim olanaklarının artırılması

gerekmektedir. SAR Koordinatörü, VIS Vardiya Görevlisi, Port State Kontrol Sörveyörü ve benzeri gibi profesyonel eğitim ve kariyer olanakları üniversiteler içinde geliştirilmelidir. Eğitim müfredatlarını belirleme ve gemi adamları sınavları konu içeriklerini saptama bakımından büyük önem taşıyan, "Gemi adamlarının Eğitim, Belgelendirme, Sınav, Vardiya Tutma, Kütüklenme ve Donatılma Esasları Hakkında Yönetmelik"te Yakın Kıyısız Sefer ve Uzak Sefer tanımları için çok kesin ve hiçbir tartışmaya gerek bırakmayacak biçimde ayrımın getirilmesi gerekmektedir.

k. Son yıllarda yapılan istatistik analizleri deniz trafiğinde modern teknolojinin daha fazla kullanımına paralel olarak kazaların azaldığını (2004-2005-2006-2007 Yılları Deniz Kazaları Değerlendirme Raporu, ([www.denizcilik.gov.tr](http://www.denizcilik.gov.tr))), ancak, kazaların azalmasına rağmen bu kazaların nedenleri arasında "insan hatası" oranının arttığını göstermiştir. Kısacası genel kaza sayısı azalırken, insan hatasından kaynaklanan kazaların sayısında artma olmuştur. Bu noktada yapılması gereken denizcilik sektöründe hizmet üretiminde yerini alacak yeni insan gücü yaratarak, insan eğitim kalitesinin ülke çapında standartlarını belirleyerek bu standardın altında eğitim veren kuruluşların eleman yetiştirmesinin ve yeterlik belgesi verilmesinin engellenmesi, hem de donatanları ve gemi işletenleri kaliteli insan gücü kullanmaya özendirilecek kanuni yönlendirmelerin yapılmasıdır. Ayrıca meslek içi eğitim (on the job training) konusuna da önem vererek halen verilmiş olan yeterlilik belgesi sahiplerinin de uluslararası kabul edilebilir standartlara yükseltilmesi ve bu yüzden PSC (Liman Devleti Kontrolü) uygulamalarında zorluklarla karşılaşılmasının önlenmesi gerekmektedir ([www.denizcilik.gov.tr](http://www.denizcilik.gov.tr)).

l. Deniz ticaret filosunun her kademe ve türde gemi adamı ihtiyacı yanında Yatçılık dalında da yabancı dil ağırlıklı eğitim verilerek kalifiye eleman yetiştirilmesinin ekonomiye olumlu katkılar sağlayacağı bilinmelidir.

m. Su ürünleri alanında ve balık avcılığında görev alacak personele seyir güvenliği ve deniz çevresinin korunmasına yönelik eğitim verilmesi ile Balıkçı Gemisi Kaptanlığı yeterlilik sınavlarının konuları yeniden düzenlenmelidir.

n. Denizcilik eğitimi konusunda ilgili birimler arasında koordinasyon sağlanmalıdır.

o. Deniz turizmi alanında çalışan personeli yetiştirmek üzere orta öğretim düzeyinde resmi ve özel Anadolu meslek liseleri açılmalı, yat limanlarının bulunduğu yörelerdeki Anadolu meslek liseleri bünyesinde denizcilik eğitimi bölümleri açılmalıdır.

p. Denizcilik eğitimi veren yüksek öğretim kurumlarında yat işletmeciliği, deniz turizmi vb. alanlarda çalışacak elemanların yetiştirilmesi için gerekli bölümler açılmalıdır.

r. Yaygın eğitim alanında özel sektör tarafından açılmış olan kurslarda verilen eğitimin denizcilik sektörünün ihtiyaç duyduğu nitelikli insan gücünü yetiştirebilecek seviyede olması sağlanmalıdır.

s. Denizcilik eğitimi vermek üzere kurum açma belgesi alıp da faaliyet gösteren özel kurslara ait bütün programlar Milli Eğitim Bakanlığının onayından geçirilmelidir.

## **2.9. Denizciliğin Tanıtılması, Sevdirilmesi ve Halkın Bilinçlendirilmesi İhtiyacı**

Bu bölümdeki tespitlere geçmeden önce buraya kadar anlatılan hususların genel bir özetini yapacak şekilde Türkiye'nin denizci devlet niteliğinin ortaya konularak bu yoldaki durumunun irdelenmesi gerektiği değerlendirilmektedir.

### **2.9.1. Osmanlı'dan Günümüze Türkiye'nin Denizci Devlet Olamamasının Nedenleri**

Osmanlı'da denizcilik kültürünün gelişmemesinin en önemli nedenlerinden biri de, gelir kaynaklarının zenginliği sayesinde, Türklerin denizlerden gelecek gelire fazla muhtaç olmamalarıdır. Geçim şartları ve denize bağımlılık İngiltere ve kuzey Avrupa gibi birçok ülkeyi denizci devlet olmaya itmiş ve denizcilik kültürü buralarda yeşermiştir. Türklerde ise denizcilik kültürü yerleşmemiştir. Bu arada başta Barbaros Hayrettin Paşa olmak üzere ünlü Türk denizcilerinin Adalarda doğup büyüdüğü ve ada kültürü ile yetiştikleri unutulmamalıdır.

Deniz ticareti ile uğraşmak, hem ticari gemi faaliyetlerinin sürekliliği, hem de bu ticaretin korunması için savaş gemileri faaliyetlerinin sürekliliği anlamına gelmektedir. Osmanlı Devleti, ticaret yapmak, en azından kendi ürettiği mallarını kendisi taşımak yerine, fethettiği topraklar üzerinde uyguladığı "karacı stratejisini" denizlerde de uygulamaya çalışmış, ticaret gemilerinden, limanlardan, mallardan gümrük ve vergi almayı, yani kolay ve kalıcı olmayan yolu tercih etmiştir. Böylece, bir yandan denizlerden yeterince gelir

temininden yoksun kaldığı gibi, ticaret gemilerinin denizci personel potansiyelinden de mahrum kalmıştır. İnebahtı'da kaybettiği gemileri kısa sürede yerine koymuş, ancak kaybettiği 30 bin denizci personeli bir daha yerine koyamamıştır. Osmanlı Devleti ayrıca ticaret bahriyesine de sahip olsaydı, böyle bir durumla karşılaşması söz konusu olmayacaktı (Koç, 2007).

Osmanlı Devleti döneminde denizlerde kalıcı bir başarı sağlanamamasının nedenlerini ve denizci strateji uygulamalarındaki hata ve eksiklikleri genel olarak şu şekilde özetlemek mümkündür:

\* Osmanlı Devleti yönetimindeki kişiler denizcilik vizyon ve bilgisine sahip olamamıştır. Osmanlı Devleti, tarım ekonomisi ile savaş/haraç gelirlerine bağlı bir devlet olarak doğmuş ve varlığını bu şekilde sürdürmüştür. Denizden ve denizcilik kavramından çok uzak Osmanlı devlet adamları; denizleri de karalar gibi düşünerek, gemileri vergiye bağlamanın, vermeyenleri cezalandırmanın yeterli olacağını zannederek, denizin esas nimeti olan taşımacılıktan gelir etmeyi sağlayamamışlar, deniz aşırı kaynaklara bağımlı olmadıklarını düşünerek deniz ticareti ile ilgilenmemiş ve tamamen yabancılara bırakmışlardır.

\* Kanuni Sultan Süleyman zamanında uygulanmaya başlayan ve devletin yıkılmasına kadar sürdürülen kapitülasyonlar nedeniyle Türk denizciliği gelişme imkânı bulamamıştır.

\* Devlet çevre denizlerde sürekli faaliyet gösterememiş, buna karşılık, Avrupalılar ve Ruslar, Akdeniz'de, hem savaş hem de ticaret gemilerini sınırsız olarak dolaştırmıştır. Rakip ülkeler, deniz ticareti ve deniz yolları sayesinde zenginleşirken, tıpkı devlet gibi denize ve denizciliğe ilgi duymayan halk nedeniyle Türk denizciliği hareketsiz kalmıştır.

\* Osmanlı ekonomi anlayışına göre, devletin asıl hedefi, padişahın gücünün sağlamlaştırılarak genişletilmesidir. Bunun için aşırı servet ve güç sahibi kişilerin olmaması gerekir. Bu yaklaşım da halkın deniz ticareti yapmasının önünü tıkamıştır.

\* Osmanlı Devleti, genişlemesini büyük ölçüde kara gücüne dayandırmış ve denizcilikle ilgili kurumsal bir idari ve lojistik organizasyona sahip olamamıştır. Deniz Kuvvetleri için, önceleri Gelibolu, daha sonra İstanbul dışında, başka bir ana veya ileri üs

tesisi düşünülmemiş, özellikle Girit, Rodos, Kıbrıs, Ege Adaları gibi stratejik mevkilerde yeterli üs kurulamamış, batı ve orta Akdeniz’de yeterli üs ve limana sahip olunamamıştır. Bu durum, Donanmanın hareket kabiliyetini azalttığı gibi, Osmanlı topraklarını sürekli olarak düşman deniz tehdidine karşı açık durumda bırakmıştır. Deniz üstünlüğü için sürekli hareket ve varlık gösterilmesi zorunludur. İlbaharda denize çıkıp, kış başında İstanbul’a dönmeye dayanan bir denizci strateji ile Akdeniz’e bütünüyle hâkim olmak mümkün olamamıştır.

\* Donanmanın kurumsallaşması ve sürekli denizci personel yetiştirilmesi hiç bir zaman düşünülmemiş, soruna kalıcı bir çözüm getirilmemiştir. Turgut Reis, Barbaros Hayrettin gibi korsanlardan devşirdiği kaptanlarla Akdeniz’e bir süre egemen olmuştur. 16’ncı yüzyıldan itibaren yetenekli ve yeterli denizci personel yetiştirilememiştir.

\* Osmanlı Devleti, en güçlü olduğu dönemde dahi, deniz gücünü yanlış hedeflere karşı yönlendirerek adeta erozyona uğratmış, Donanmayı ordunun bir parçası olarak kullanmış, okyanuslara açılacak teknolojiyi geliştirememiş, devletin refahına doğrudan bir katkı sağlayamamış, sadece bekası için kullanmıştır.

\* 17’nci yüzyıldan itibaren eğitim ve teknoloji alanlarında geri kalmıştır. Bu yüzyılın son çeyreğine gelindiğinde, Osmanlılar, artık yabancı Donanmalarında esas olan “Kalyon” tipi gemilere geçememişler ve kürekli gemileri kullanmaya devam etmişlerdir. Osmanlı Donanması, Girit Savaşı sonlarına doğru kürekten yelkene geçmiş, sonraki iki yüzyıl boyunca bu teknolojinin gereklerini yerine getirememiş ve sürekli Avrupa devletlerinin gerisinde kalmıştır. Barbaros Hayrettin Paşa zamanında kurulmuş olan “Denizcilik Geleneği” bir daha geri getirilememiştir.

\* Adalardaki yanlış iskân ve yönetim politikası nedeniyle artan ve zenginleşen Rum nüfusu, bu adaların kısa sürede elden çıkmasına neden olmuştur (Koç, 2007).

Günümüz büyük devletlerinin istisnasız tümünün denizci devletler oldukları ve bu kültürü tarihsel bir süreçte elde ettikleri görülmektedir. Tüm bu toplumların, denizleri sevdikleri ve sürekli olarak kullandıkları bilinmektedir. Bu ülkelerin vatandaşları, devlet tarafından kurulan askeri, siyasi, ekonomik, kültürel, sportif ve turistik altyapı sayesinde denizle arkadaş olmuşlardır. Denizleri sevmeye ve kullanma yönünde düşünce ve eylem birliği sağlanabildiği için denizlerle iç içe toplumlar yüzyıllar boyunca varlıklarını ve refahlarını sürdürebilmişlerdir.



Türklerin tarihte uzun yıllar dünyanın en güçlü deniz kuvvetine sahip olduğu, deniz kuvveti açısından bakıldığında kısa sürelerde çok önemli Donanmalar oluşturduğu görülmektedir. Yani deniz gücünün askeri yönüyle sıkıntı olmadığı açıktır. Ancak gelenekler, denizciliğin sivil tarafı ve ticaret yönlerinde hemen hemen hiçbir girişim olmamıştır. Silahlı kuvvetlere bakan yönündeki gelişmelerle sivil yöndeki ihtiyaçlar hiçbir dönemde aynı amaca yönelik olarak değerlendirilememiştir. Denizciliğin ekonomik yönleri son yıllara kadar hep saklı kalmış, deniz kuvvetinden diğer alanlara yeterli etkileşim sağlanamamış, bu da halkın denizciliğe uzak kalmasının nedenlerinden biri olmuş, denizciliğin sadece balıkçılık ve Deniz Kuvvetleri olarak algılanması sonucunu doğurmuştur.

Toplumsal yapıda sürekli olarak tutunabilmenin anahtarı, bireylere ekonomik yönlerden katkı sağlamaktır. Kişilerin ekonomileriyle doğrudan ilgili faaliyetler toplumsal yaşamda her zaman önemli görülmüştür. Cumhuriyetin ilanından günümüze denizcilik alanında Türklerin toplum olarak belki de yaptığı en büyük hata, denizciliğin ekonomik yönlerini -balıkçılık dışında- toplumsal yaşamın bir parçası haline getirememek olmuştur (Koç, 2007).

Ekonomik ilginin dışında bir diğer husus da kültürel faaliyetler olarak düşünülebilir. Ancak bu tür faaliyetler, refah seviyesi belli bir eşiğin üzerinde olan devletler tarafından ele alınabilmekte ve sadece bu devletlerdeki ekonomik düzeyi yüksek vatandaşlar tarafından icra edilebilmektedir. Çünkü denizcilikle ilgili kültürel ve hobi temelli faaliyetler önemli maddi kaynaklara ihtiyaç duymaktadır. Refah seviyesi düşük devletlerde bu tür faaliyetler sadece çok kısıtlı bir kesim tarafından yapılabilmekte, bu da denizciliğin bu yönlerinin toplumda yaygın bir yere sahip olmasını önlemektedir.

Denizci devlet olarak günümüzde kabul gören devletlerin sahip oldukları deniz gücünün oluşumunda; söz konusu devletlerin siyasi, ekonomik, askeri, coğrafi ve demografik koşulları ile ülkelerinin coğrafi koşulları önemli rol oynamıştır. Bu koşulların sağladığı denizcilik gücü çerçevesinde ulusların, potansiyel güç kaynaklarını işletmesi ve geçimlerini bu kaynaklardan sağlamaları veya buna zorunlu olmaları şartları ortaya çıkmıştır. Devletin içerisinde bulunduğu siyasi ortamda hayatta kalabilmesi maksadıyla, devletin halkın denizciliğe yönlendirilmesi için hukuksal düzenlemelerle, ekonomik kolaylıklar sağlaması ve diğer milli güç unsurlarını denizcilik gücünün geliştirilmesinde kullanması gerektiği

değerlendirilmektedir. Bunun yanında halkın da gereksinimleri için devleti zorlayacağı ve ihtiyaç duyulan tedbirlerin alınmasında bu durumun bir baskı unsuru olacağı düşünülmelidir. Türkiye’de milli uygulamalara bakıldığında devletin deniz gücünü bir politika uygulama aracı olarak savunma maksadıyla kullandığı görülmektedir. Bu nedendir ki harp bahriyesinde gelişme kaydedilirken ticaret bahriyesinde umulan gelişme sağlanamamıştır. Coğrafyanın denizciliğin geliştirilmesine son derece müsait olmasına rağmen bu konuda istenen gelişmişlik düzeyine ulaşamamasında; hükümetlerin ve milletin bakış açısının yani karakterinin belirleyici olduğunu ifade etmek mümkündür. Ulusal denizcilik kültürü, tarihi süreç içerisinde yöneticilerin uygun politikalarla halkı yönlendirmesiyle ve halkın da geçim kaynaklarını denizlere dayalı geliştirmesiyle oluşturulabilecek bir kavramdır.

Kıyısı olmadığı halde Dünya denizlerinde ticaret filosu dolaştıran ve dünya çapında yelken yarışlarını kazanan İsviçre ve Avusturya gibi ülkelerin varlığı, halkın karakterini öne çıkarmaktadır. “Milli Karakter” kapsamında; denizci devlet bilinci taşıyan bir toplumun oluşturulamaması ise Türkiye’nin denizcilik konusundaki büyük eksikliklerini göstermektedir. Burada asıl önemli etken olan “milletin karakteri”, gelenekleri, denizcilik, ticaret ve silahlı kuvvetlerle ilgili değer yargıları deniz gücünün oluşumunu büyük ölçüde etkilemektedir. Ancak, hükümetin karakteri ile milli karakteri birbirinden tamamen ayırmak doğru değildir. Bu ikisi arasında yüksek seviyede bir etkileşim vardır. Hatta soruna en temel seviyeden yaklaşıldığında hükümetin karakterinin doğrudan milli karakterin bir yansıması olacağı görülebilir. Dolayısıyla milli karakterle ilgili yaklaşımlar uzun vadede hükümetin de denizcilik konusundaki politikalarına yansıtacaktır (Koç, 2007).

Yukarıda açıklanan hususlar paralelinde denizci bir toplum olunamamasının başlıca nedenleri aşağıda sıralanmıştır.

\* Beş Yıllık Kalkınma Planlarında, Hükümet ve Parti programlarında denizciliği geliştirmeye yönelik yeterli ve etkili politikaların yer almaması ve bu hatanın tüm kalkınma ve hükümet programlarında tekrarlanması,

\* Devletin güvenlik kaygıları gerekçesiyle, denizcilik konusundaki ihtiyacın Türk Deniz Kuvvetleri’nin geliştirilmesinden ibaret bir kavram olarak görülmesi nedeniyle denizle ilgili diğer sektörlere yeterince önem verilmemesi ve böylelikle deniz gücündeki gelişmenin orantısız olması,

- \* Devletin denizcilik politikalarının yetersizliği ve sahip olunan potansiyelin denizcilik sektörüne gereken şekilde aktarılamaması,
- \* Devleti yönetenlerin denizcilik vizyonu eksikliği nedeniyle gerekli politikaların oluşturulamaması,
- \* Denizcilikle ilgili kamu kurum ve kuruluşlarında denizcilik eğitimi almış personelin yeterli sayıda bulunmaması, denizci kökenli olanların üst yönetim kademelerinde gereken seviyede temsil edilememeleri,
- \* Denizcilikle ilgili konularda faaliyet gösteren kurum ve kuruluşların sadece kendi bünyelerinde uygulamalarda bulunarak kurumlar arası koordinasyonu tam olarak sağlayamaması ve denizciliğe bir bütün olarak bakamaması,
- \* Denizcilikle ilgili kurum ve kuruluşların yetersizliklerinin yanı sıra yeterli desteği alamamalarını gerekçe göstererek mevcut görevlerini gerektiği şekilde yapmamaları,
- \* Denizciliğin ekonomik yönlerinin halka tanıtılması hususunda yönlendirici ve destekleyici yeterli tedbirlerin alınmaması,
- \* Coğrafya Türkiye'yi denizlerle iç içe yaşamaya zorunlu bırakmasına rağmen halka, yaygın bir denizcilik kültürünün benimsetilememesinin yanında, halkın da, yaşam tarzını denizlere bağlı olmak yerine farklı alanlara dayandırması,
- \* Toplumunu denizlerden ekonomik anlamda çıkar sağlamaya yönlendirmede devletin başarılı olamaması (özellikle karayolu ulaştırmasına verilen önem ve ağırlığın deniz ulaştırmasından esirgenmesi) nedeniyle toplam nüfusun sadece % 5'inin ekonomik anlamda denizlere bağlı olması,
- \* Denizciliğin tanıtılması ve bilinçlendirme politikalarının yetersizliği, devlet tarafından sağlanan desteğin kısıtlı olması, Sivil Toplum Örgütlerinin denizciliğe yönelik faaliyetlerinin istenen düzeyde gerçekleşmemesi,
- \* Medyanın denizciliğe gerekli desteği vermeyerek halkı gereken şekilde yönlendirmemesi,
- \* Denizcilikle ilgili konularda Araştırma ve Geliştirme (AR-GE) altyapısının kurulamamış olması.

*Özetle, denizci bir toplum olunamamasının en büyük nedeninin; denizci politikaların hükümetler tarafından oluşturulamaması, halkın ekonomik anlamda denizlere yönlendirilememesi ve toplumda denizcilik bilincinin yerleştirilememesi olduğu değerlendirilmektedir.*

### **2.9.2. Türkiye’de Denizci Devlet Olma Hedefine Yönelik Faaliyetler**

Denizci devlet sıfatı kazandıkları kabul edilen devletlerin özellikleri incelendiğinde, denizcilik güçlerinin oluşumunun iki temel esasa dayandığı görülmektedir. Bu esaslar:

\* Devlet ülkesinin coğrafi özelliklerinin sağladığı ve denizcilik gücü kapsamına giren potansiyel güç kaynakları ve imkânların, kişileri (milleti), onları işler duruma getirip menfaat ve geçim sağlamaya yöneltmesi veya buna zorunlu kılması,

\* Devletin içinde bulunduğu siyasi, ekonomik, askeri (stratejik), coğrafi ve demografik koşulların, onun bir denizcilik gücü oluşturmasını gerekli kılmasıdır.

Belirtilen bu esaslardan ilki; kişisel ihtiyaç ve zorunluluklardan oluşurken, halk kendi ihtiyacı için devleti zorlayacak ve gerekli önlemlerin alınmasını sağlayacak, ikinci esasta ise birinci oluşumun aksine, devletin mevcut siyasi ortamda bekasını sağlamak maksadıyla, devletten tabana bir akış izlenerek, devlet halkını denizciliğe yöneltmek için eğitim vb. kolaylıklar sağlayacak ve mevzuat düzenlemelerinde bulunarak, diğer güç unsurlarını bu gücün geliştirilmesi için yönlendirecektir.

Deniz gücü üzerine otorite olan ve 1890 yılında Albay rütbesiyle yazıp, yayınladığı “Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi” olarak çevrilebilecek, “The Influence of Sea Power Upon History (Sagamore Press Inc. New York, 1957)” isimli kitabında Amiral Alfred Thayer Mahan, denizcilik gücünün, oluşumuna katkıda bulunan 6 etken bulunduğunu, bu etkenlerin; ülkenin coğrafi mevkii, ülkenin fiziki yapısı, ülkenin büyüklüğü, ülkenin nüfusu, millet karakteri ve hükümetin karakteri olduğunu belirtmektedir.

Bu hususlar açısından bakıldığında, denizci devlet olarak nitelendirilebilecek İngiltere’nin, özellikle bulunduğu coğrafi mevkii, onu denize ve denizden menfaat sağlamaya yöneltmektedir. İngiltere’nin, tarih sahnesinde ve bugün dünya siyasetindeki yeri de denizcilik gücünün etkin durumda bulunmasını dikte etmektedir. Dolayısıyla İngiltere için denizcilik gücünün oluşturulmasına neden olarak gösterilen yukarıda açıklanan iki temel

esasın her ikisi de geçerlidir ve devlet denizci sıfatını hem aşağıdan yukarıya, hem de yukarıdan aşağıya olan taleplerin karşılıklı etkileşimi sayesinde kazanmıştır. Bu karşılıklı menfaat dengesi, denizci devlet sıfatını haiz diğer devletler için de geçerlidir. Sadece tek nedenden ötürü denizcilik gücü oluşturan devletlerin, bu gayretleri diğer güç unsurlarından aşırı kaynak ayırma yoluyla oluşturulmuş, ancak, kısa süreli olmuştur. Bu tür gelişime uygun bir örnek olarak Almanya gösterilebilir. Bu iki örnek ışığında, Türk Tarihine ve Türk denizciliğine bakıldığında, genellikle ikinci eğilimin, yani devletin denizcilik gücünü bir politika uygulama aracı olarak kullandığını veya diğer bir deyişle savunma amaçları ile desteklediğini ve özellikle deniz kuvvetine önem verdiğini görmekteyiz. Mahan'ın denizcilik gücü etkenlerini Türkiye'yi esas alarak incelediğimizde; ülkemizin coğrafi yeri, yapısı, büyüklüğü ve devlet nüfusunun denizcilik gücü oluşumuna uygunluk arz etmesine rağmen, denizcilik gücümüzün gelişmemesinin nedenlerini milletin ve hükümetin karakterlerinde aramanın gerektiği düşünülmektedir. Bu açıdan bakıldığında ise *tarihten gelen alışkanlıklarla, halkın denizden ve denizcilikten yeteri kadar menfaat sağlamaya yönelmediği, devleti bu potansiyelden faydalanma yönünde yeteri kadar zorlayamadığı, devletin de denizcilik gücünü ekonomi aracı olarak görmemesi neticesinde Türkiye'nin denizci devlet sıfatını kazanamadığı görülmektedir* (Kaya, 2008).

Bu kapsamda Türkiye'nin denizci devlet kimliğinin geliştirilebilmesi maksadıyla ulusal politikalarında aşağıda genel hatlarıyla belirtilen bazı önlemleri hayata geçirmesi gerekli görülmektedir:

a. Denizcilik bir milli hedef haline getirilmeli, denizcilik ülküsü devlet politikasında yer almalı ve denizcilik bilincini taşıyan bir toplum oluşturmak gereklidir. Ancak, bunu herhangi bir otoritenin kısa bir sürede gerçekleştirebilmesi mümkün değildir. Denizciliğin milli hedef haline gelmesi, halkın denizden özellikle ekonomik anlamda kazanç elde etmesine bağlı olarak kendiliğinden gelişecek bir doğal süreçtir. Bu kapsamda, devletin denizciliği organize etmesi, desteklemesi ve halkı yönlendirmesi gereklidir.

b. Hükümetlerin önem verdikleri politikaların ve hususların değişiklik arz etmesi gayet doğaldır. Ancak bazı vazgeçilmeyecek hususlarda devamlılık sağlanması devlet politikalarının tutarlılığı ile mümkün olabilecektir. Bu nedenle devlet politikasında Atatürk'ün de belirttiği gibi, "Denizciliğin milli ülkü haline getirilmesi" hedefi, değişmez bir

nitelik olarak bulundurulmalıdır. Bu paralelde Hükümet Programlarında “denizcilik” ayrı bir başlık altında bir bütün olarak ele alınmalıdır.

c. Son olarak, Atatürk’ün; "Sınırlarının önemli ve büyük bölümleri deniz olan Türk Devleti'nin Donanmasının da mühim ve büyük olması gerektir. O zaman Türkiye Cumhuriyeti daha emin ve müsterih olacaktır. Mükemmel ve kadir bir Türk Donanmasına malik olmak gayedir" sözünden yola çıkılarak, denizlerimizdeki menfaatlerimizi korumak ve kollamak ve bekanın sağlanması amacıyla güçlü Deniz Kuvvetlerine sahip olunması gerekli görülmektedir.

#### *Denizciliğin Tanıtılması, Sevdirilmesi ve Yaygınlaştırılmasının (DTSY) önemi*

Türklerin anayurdu Anadolu aslında bir deniz ülkesi olmasına rağmen, Türk halkı denizci olamamış, Cumhuriyet devrimleri ile Atatürk’ün enerjisi ve yönlendirmesi de yaklaşık 400 yıl ihmal edilen denizciliği bir bütün olarak geleceğe taşımaya yeterli olmamıştır. Sadece güvenlik boyutunda, güçlü ve kurumsallaşmış bir deniz kuvveti tesis edilebilmiş, ancak, doğal olarak, bu da denizci bir ulus olmayı sağlayamamıştır. Türkiye, Atatürk’ün gösterdiği vizyon paralelinde çağdaş bir dünya devleti olabilmek için “denizciliği Türk’ün milli ülküsü” haline getirmek zorundadır. Bunun yolu da denizciliği bir bütün olarak kabul ederek, güvenlik boyutunun yanı sıra ekonomik yönüyle de ele almak ve devlet politikalarını buna göre belirleyerek uygulamaktır. Bu çerçevede Türkiye, dünyada söz sahibi olmak ve özellikle ekonomik açıdan refaha ulaşmak amacıyla denizlere yönelik, denizci bir devlet stratejisi belirleyerek halkta denizcilik bilinci oluşturmalı ve herkes tarafından ezbere bilinecek sloganlarla desteklenen bir “*Denizcilik Vizyonu*” yayınlamalıdır.

Türkiye’de artık lider bir kurumun öncülüğünde (tercihen kurulacak Denizcilik Bakanlığı vasıtasıyla) *Denizciliğin Tanıtılması, Sevdirilmesi ve Yaygınlaştırılması (DTSY)* maksadıyla devletin tüm kurumları kendi imkân ve kabiliyetleri ölçüsünde gerekli tedbirleri almalıdır. Bu yönde başlatılacak bir seferberlik, iyi planlandığı ve halkın ilgisini çekebilecek uygulamalarla desteklenerek benimsetilebildiği ve halkla bütünleştiği takdirde başarılı olacaktır. Türkiye’de denizciliğin sevdirilmesi amacına yönelik olarak çeşitli tarihlerde bazı çalışmalar yapılmış ve gelişmeler sağlanmış olmakla birlikte bu hedefe ulaşıldığını söyleyebilmek mümkün değildir. Denizciliğin Tanıtılması, Sevdirilmesi ve Yaygınlaştırılması

(DTSY) faaliyetlerine yönelik olarak Deniz Kuvvetleri Komutanlığınca kapsamlı çalışmalar yapılmıştır.

Türkiye'nin denizci devlet olması için halkın ve idarenin kültürü değiştirilmelidir. DTSY için hedef kitle, topyekün halk ve halkın içinden çıkan idaredir. DTSY'de öncelikli hedef genç nüfustur. Devlet kurum ve kuruluşlarının bilinçlendirilmesi ve davranış değişikliğine yönlendirilmesi büyük önem arz etmektedir. Bu kapsamda DTSY faaliyetleri, denizciliği: Tanıtma, sevdirmeye ve bilinçlendirme, yaygınlaştırma hedeflerine yönelik olarak teorik çalışmalar, fiili alan çalışmaları, alt yapı çalışmaları, tanıtım, bilinçlendirme ve eğitim yardımcılarını hazırlama faaliyetleri ve akademik çalışmalar başlıkları altında icra edilmelidir. Bu başlıklar çerçevesinde yer alması gereken faaliyetler aşağıdadır.

\* *DTSY için teorik çalışmalar:* izlenecek politikalar; halkla ilişkiler stratejileri; propaganda ve tanıtım faaliyet modellerinin belirlenmesi; hükümet programlarında ve DPT projelerinde deniz ve denizciliğin yer alması çerçevesinde çalışmalar vb.

\* *Fiili alan çalışmaları:* yaz ve kış denizcilik kampları; ulusal ve uluslararası deniz şenlikleri; gemi ziyaretleri; yat yarışları; deniz festivalleri; boat showlar; donanma tanıtım haftası; balıkçılık günleri; ulusal ve uluslararası gemi inşa sanayi fuarı; denizcilik okulları tanıtım haftası; deniz harp tarihi ve denizcilik tarihi bilincini oluşturacak etkinlikler; deniz şehitlerini anma; batmış gemilerimizin yerlerini tespit ve anma faaliyetleri; yurt dışındaki deniz tarihi mirasımızın korunması ve anılması faaliyetleri; gemi modelciliği ve deniz ressamlığı yarışmaları; deniz konulu kısa metraj film ve belgesel yarışmaları; gezici tanıtım için gemi fuarı; hastane gemi uygulamaları; yüzme eğitim kampanyaları; deniz ve kıyı temizleme kampanyaları; deniz izciliğini yaygınlaştırmaya yönelik kampanyalar vb.

\* *Altyapı çalışmaları:* denizcilik gücü show room'ları; müze gemiler, deniz tarihi mirasının alt yapı unsurları olarak korunması, yenilerinin ortaya çıkarılması ve geliştirilmesi, deniz ve denizcilikle ilgili müzelerin geliştirilmesi: yeni denizcilik müzeleri veya galerilerinin açılması; denizcilik gençlik kampları tesislerinin kurulması; yeni yüzme havuzları; yüzme, sutopu, yelken-kürek kulüpleri; dalgıç okulları; yatçılık okulları, gemi adamı kursları için tesisler vb.

\* *Tanıtım, bilinçlendirme ve eğitim yardımcılarını hazırlama faaliyetleri:* denizcilikle ilgili sürekli TV programları, belgeseller, deniz magazin programları, naklen yayınlar, kısa metraj

filmler, sinema filmleri; DTSY reklamları; kitap, dergi, poster, pul basılması; internet sayfaları ve portalları hazırlanması; sürekli radyo programları ve denizcilik gücü radyosu (radyo deniz) kurulması, gemicilik, balıkçılık, denizde ilk yardım, deniz tarihi gibi konularda el kitabı, broşür hazırlama; vb.

\* *Akademik çalışmalar:* denizcilik gücünü planlayan, yönlendiren, idare eden ve bu güçle etkileşim içinde bulunan devletin tüm kurum ve kuruluşlarına tavsiyede bulunmak üzere başlatılacak akademik çalışmalar; denizcilik gücünün her tip sektöründe araştırma projeleri, istatistik çalışmaları, deniz harp tarihi ile ilgili eski eserlerin günümüz diline çevrilmesi; denizcilik gücü içinde yer alan her konuda bilimsel kongre, konferans, sempozyum, seminer düzenlenmesi; ülkede mevcut deniz araştırma kurum ve kuruluşlarının faaliyetlerinde koordinasyon sağlama; deniz ticaret filusunun zabıt ve gemi adamı ihtiyaçları; gemi inşa sektörünün insan gücü ihtiyaçları; deniz tarihi, deniz hukuku, deniz işletmeciliği, deniz ticaret hukuku, deniz sigortacılığı gibi beyaz yaka faaliyet alanlarında insan gücü ihtiyacına yönelik araştırmaların koordinasyonudur (Gürdeniz, 2004).

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Türkiye'nin denizcileşmesinde aktif bir rol oynayacak kapasiteye sahiptir. Türk denizciliğinin ve denizcilik gücünün temellerini atmış ve geliştirmiş olan Bahriye, Seyri Sefain, Şirketi Hayriye, İdare-i Mahsusa, tersaneler, deniz haritacılığı, Deniz Ticaret Mektebi, Deniz Müzesi, liman başkanlıkları ve teşkilatı, kılavuzluk ve romörkaj, gemi kurtarma, hidrografi ve oşinografi hizmetleri, deniz telsizciliği, deniz spor kulüpleri, deniz izciliği gibi denizcilik gücünü doğrudan veya dolaylı olarak ilgilendiren pek çok alanda Türkiye'de öncülük yapmıştır. Deniz Kuvvetleri Komutanlığının; devam ettirmekte olduğu DTSY faaliyetlerinin yurt çapında yaygınlaştırılması maksadıyla sahip olduğu bilgi ve tecrübe birikimi ile altyapı imkânlarını Denizcilik Bakanlığı kurulduğu takdirde bu Bakanlığın liderliğinde tüm devlet ve özel denizcilik kurumları ile paylaşabileceği, aksi durumda ise Hükümet tarafından başlatılacak bir genel denizcilik seferberliği kapsamında lider kurum rolünü üstlenebileceği değerlendirilmektedir. Denizcilik Bakanlığı veya tesis edilecek başka bir organizasyonel kurul/kurum/kuruluşun esas görevi; halen çeşitli kapsam ve şekilde birbirinden bağımsız olarak süregelen denizcilik faaliyetlerini sinerji yaratacak şekilde yönlendirmek, koordine etmek, başlatmak, gerekiyorsa sonlandırmak, revize etmek ve DTSY hedefine erişecek şekilde düzenlemek olmalıdır. Bu



faaliyetlerin icrası için gerekli kaynakların yaratılması; statik bir şekilde bulunan kaynak ve imkânların yaratıcı bir şekilde dinamik hale geçirilmesi; kurulacak bu teşkilat tarafından sağlanmalıdır.

Denizciliğin Tanıtılması, Sevdirilmesi ve Yaygınlaştırılması (DTSY) kapsamında Türkiye’de gerçekleştirilebilecek faaliyetleri belirlemeden önce bu alanda öncülük yapmakta olan diğer ülkelerin denizcilik geleneklerini koruyabilmek için icra ettikleri faaliyetleri incelemekte fayda vardır.

#### *Tarih ve Deniz Müzeciliği:*

Müzeler, ilgili oldukları konular ve alanlarda tarihin o akıp giden yüzyılları içinde neler yapıldıysa, neler olupbittiyse, onlardan günümüze ulaşan, yani kültür denilen o çok kıymetli tortunun somut kalıntılarının bulunduğu kutsal yerlerdir. Hawai’de Maui Adası’nda sadece balinacılık ile ilgili bir açık hava müzesi vardır. Dünya tarihinin petrolsüz, motorsuz 200 yıllık bir periyoduna “Balınacılık Çağı” ismini koyduran bir kültürün gururla gösterildiği bir yerdir. Hiç bilmeyen insanlar oradan ayrılırken birçok şey öğrenmiş olarak çıkmaktadır. New Bedford (Connecticut), Salem (Massachussets) ve Nantucket Deniz Müzeleri de öyledir.

Londra, Greenwich’deki Deniz Müzesi’ni hakkıyla dolaşmak Dünya Denizcilik Tarihini okumak gibi bir şeydir. Tamamını gezmek günler almaktadır. Her bir müzenin dev kitaplıklarını, binlerce kitaptan oluşan deniz literatürü ve belgeler oluşturmaktadır. İskandinav ülkeleri, İtalya, Fransa gibi deniz ülkelerinin yanı sıra Kuzey Avrupa’daki küçük ülkeler de inanılmaz zenginlikte deniz müzeleri ile doludur. Beşiktaş’ta Barbaros Türbesi ile bir yerde bütünleşen Deniz Müzesi, yakın yıllarda Haliç’te bir deniz sevdası ile oluşturulan Rahmi Koç Müzesi’nin denizle ilgili bölümleri her yaştan Türk’ün, özellikle de gençlerin denize yönlendirilmesi, motive edilmesi konusunda önemli kuruluşlardır. Bodrum’da bir su altı araştırmaları müzesinin öncülüğünü görmekteyiz. Bunların yeterli olduğunu söyleyebilmek mümkün değildir. Gönül ister ki bu müzelerin ve gelecekte oluşturulacak deniz müzelerinin kapılarında kuyruklar olsun, insanlar yığılsın (Sönmez, 2004).

### III. BULGULAR VE TARTIŞMA

#### 3.1. Tarihsel Süreç İçinde Denizci Devletler ve Günümüzdeki Durumları

Dünya yüzeyinin % 71'i, bir başka deyişle karaların yaklaşık 2,5 katı denizler ile kaplıdır. Tüm devletleri besleyen ve irtibatı sağlayan en önemli unsur denizdir. 2000'li yılların başlarından itibaren Dünya yüklerinin yaklaşık % 85'i, petrolün ise % 90'ından fazlası deniz yoluyla taşınmaktadır. Dünya ticaret merkezlerinin büyük bir bölümünün sahillerde kurulmuş olduğu, dünya nüfusunun yaklaşık % 75'inin ise sahiller ile sahile yakın bölgelerde yaşadığı bilinmektedir. Denizler, geniş kapasiteli ulaştırma imkânları, sunduğu sayısız besin ve doğal kaynakların yanında alternatif enerji kaynakları ile de insanlığın ortak ve vazgeçilmez hayat alanını ve ekonomik mücadele zeminini oluşturmaktadır. Denizciliğin bu büyük önemi tarihte özellikle 15'inci yüzyılda iyice belirginleşmiştir.

15'inci yüzyılda keşiflerle birlikte denizler üzerinden kolonileşme süreci başlamış, kolonileştirilen bölgeler sınırsız bir şekilde sömürülmüş ve ucuz insan gücü ile hammadde, denizleri kullanan devletlerin anavatanlarına getirilmişti. Bu süreçte denizleri kullanan Avrupalı sömürgeci devletlerin ekonomilerinin dünyadaki diğer devletlere nazaran çok daha fazla geliştiği açık bir şekilde ortaya çıkmıştı.

16'ncı yüzyılda ve sonrasında Batı Avrupa devletleri, denizdeki güçleri sayesinde ticaret şirketlerini koruyarak ekonomik enerjilerini yoğunlaştırmaya ve ticari etkinliklerini artırmaya başlamışlardı. 17'nci yüzyıla gelindiğinde Avrupa'nın ticaret merkezleri, dolayısıyla da güç merkezleri okyanuslardaki keşiflerin sonucunda Akdeniz'den Atlantik'e, Orta ve Güney Avrupa'dan Batılı denizci devletlere kaymıştı. Batı Avrupa'daki denizci devletler, Güney ve Güneydoğu Asya ile Orta Amerika'daki tropik ülkeleri sömürgeleştirip önceden hiç bilinmeyen ya da Avrupa'da yetişmeyen ürünler yetiştirmişlerdi. Bu devletler, ekonomilerindeki gelişmeler ve Amerika'dan gelen altın sayesinde, dünya ticaretine hâkim olmaya başlamışlardı. Görüldüğü gibi kolonileşmenin başladığı 15'inci yüzyıldan itibaren dünya denizciliğinde söz sahibi olan ve bu durumlarını asırlar boyunca devam ettirebilen Batı Avrupa devletleri büyük bir ekonomik refaha ulaşmışlardır. Bugün de dünya denizciliğinde söz sahibi olan bu ülkeler zenginliklerini devam ettirmektedirler. Bu çerçevede geçmişten

günümüze dünya denizciliğinde büyük pay sahibi olan ülkeler incelenmiş ve önemli görülen hususlar aşağıda özetlenmiştir.

#### a. İngiltere

Dünya denizciliğinde ilk göze çarpan, denizciliği gelenek haline getirmiş bir ülke olan İngiltere'dir. İngiltere'nin denizci stratejisinin temeli, Kraliçe I. Elizabeth'in (1533-1603) 20 Aralık 1587'de vasiyet olarak bıraktığı, denizciliğe yönelik olan ve özet olarak şu cümleyle ifade edilen emridir: *“Ey Amiraller! İngiltere savaşa girdiği zaman, öyle bir deniz savaşı yapacaksınız ki; neticede ne düşman, ne dost, ne de tarafsız bir millet, deniz ticaret ve kuvvetinde İngiltere'den daha güçlü hale gelmeyecektir.”* Bu ana strateji İngiltere'nin daha sonraki denizcilik politikalarını ve denizlerdeki bilinçli faaliyetlerini üzerine bina ettiği temel olmuştur. Dünya siyasetinin savaşlarla şekillendiği bir çağda Elizabeth'in bu vasiyetinde ders alınacak en önemli husus deniz ticaretinin öneminin deniz gücünden önce vurgulanmasıdır. Bu temel strateji paralelinde oluşturulan İngiliz deniz kuvveti bu ticareti koruyan ve devamlılığını sağlayan nitelikte olmuştur. 17'nci yüzyıl ortalarından başlayarak, 20'nci yüzyıl başlarına kadar, 300 yıldan fazla, dünya denizlerinin tek hâkimi olan İngiltere'nin, denizci devlet geleneğini benimsemesinde ve günümüzde bunu sürdürmesindeki en büyük destek, asırlar öncesinden beri denizciliğin ticari yönüne verdiği önem sayesinde elde ettiği büyük kazanımlardır.

İngiliz Donanmasının tarihi görevleri; Britanya Adalarını bir düşman istilasına karşı savunmak, ticaret yollarının güvenliğini sağlamak ve İmparatorluğun sömürgelerini korumaktır. Bu görevlerde dikkat çeken yön, ülkenin savunmasının yanında ticaret yollarının güvenliğinin ve sömürgelerin korunmasının ön plana çıkmasıdır. İngiliz deniz gücü stratejisinde deniz ticareti her zaman önemli bir yer tutmuş, İmparatorluğu ayakta tutan ve savunmasını sağlayan güç ise Deniz Kuvvetleri olmuştur. Güçlü donanma sayesinde ticaret gemileri korunabilmiş, kaleler savunulabilmiş ve sömürgelerin elden çıkması önlenmiştir. Ticaret gemilerinin çokluğu ve güçlü donanması sayesinde kıtlık dönemlerinde ithal yiyeceklerle İngiliz halkının hayatı idame edilmiş ve küçük bir ada devleti olan İngiltere, Avrupa'nın güçlü orduları karşısında ülkesini korumayı daima başarabilmiştir.

İngiltere, tarihsel süreçte denizci devlet niteliğini çok iyi değerlendirmiş ve sömürgeler elde etmenin yanı sıra kendi vatandaşlarına başka topraklarda ülkeler kurdurarak ve deniz

gücü sayesinde bu politikasını destekleyerek büyük kazanımlar elde etmiştir. İngilizce lisanı ile başlatılan kültür emperyalizmi sayesinde yaklaşık 50 yılda eski İngiliz sömürgeleri “Ortak Refah Ülkeleri (Common Wealth Countries)” olarak adlandırılan büyük bir “ekonomik ve politik birlik” haline dönüştürülmüştür. Bu sayede İngiltere dünya ticaretinin beşte birini kontrol edebilmektedir. 53 ülkenin oluşturduğu bu topluluk, aynı zamanda dünya nüfusunun % 30’unu oluşturan büyük bir pazardır. Görüldüğü gibi, İngiltere, kültürel emperyalizm sayesinde, 50 yıl önce stratejik kaynaklarını sömürdüğü ülkelerin bugün politik ve ticari rantından da yararlanmayı sürdürebilmektedir.

İngiltere asırlar boyunca bu büyük deniz gücü sayesinde dünya siyasetini yönlendiren ülkelerden biri olmuş, her ne kadar dünya liderliğini 2’nci Dünya Savaşından sonra A.B.D.’ye bırakmış olsa da, kendisi için hayati önemi haiz denizcilik sektörünü her zaman güçlü tutmayı başarmıştır.

Günümüzde de denizcilik sektörünün İngiltere için önemi büyüktür. Halen Avrupa’nın da en büyüğü olan İngiliz denizcilik sektörü ile diğer sektörler iş hacmi açısından karşılaştırıldığında denizcilik sektörünün hizmet sektöründen sonra ikinci sırayı aldığı görülmektedir. Sadece finans sektörü ve turizm sektörü deniz taşımacılığını geride bırakmıştır. Denizcilik sektörü geçmişte olduğu gibi bugün de İngiliz ekonomisine büyük bir kaynak sağlamaktadır.

#### **b. Amerika Birleşik Devletleri**

Tarih boyunca denize kıyısı olan devletlerin ekonomik zenginlikleri büyük oranda denizdeki etkinlikleri ile direkt ilişkili olmuştur. 16’ncı yüzyılda Portekiz ve İspanya, 17’nci yüzyılda Hollanda, 18’inci yüzyılda Fransa, 17’nci yüzyıldan 20’nci yüzyıla kadar İngiltere ve 20’nci yüzyılda ABD, sömürgeler elde ederken ve buralardaki kaynakları ülkelere aktarırken vazgeçilemez donanmaları ve deniz ticaret filoları en etkin rolü oynamış ve bu ülkeler dünya siyasetindeki etkinliklerini de denizcilik güçlerinin sağladığı ekonomik zenginlikleri sayesinde sürdürebilmişlerdir.

Bugün her ne kadar ciddi bir ekonomik kriz yaşıyor olsa da halen süper güç konumunu devam ettiren ABD’nin denizcilik politikasının temelinde denizi daima halkın düşünce alanında tutabilmek için zorunlu bir halk eğitimi yer almaktadır. ABD’nin kuruluşundan itibaren denizcilik bilincine sahip olarak yetişmiş ABD’li politikacılar, halkın denizcilik

bilincine sahip olması gerektiği gerçeğini çok iyi tespit etmiş ve bu konudaki eğitimin her kademedede devlet eliyle verilmesini sağlayacak politikalara öncelik vermişlerdir. Günümüzde, her ne kadar ABD'nin sivil denizcilik gücü askeri deniz gücüne kıyasla, kendinden önceki egemen deniz güçlerinin aksine geri planda kalmışsa da, bu eksikliğin farkına varmış olan ABD, iç ve dış ticaretinin büyük çoğunluğunu kendi gemileriyle yapabilecek, ABD vatandaşlarının çalıştığı, yeterli sayıda, mükemmel donatılmış ticaret filolarına sahip olma yönünde politikalar geliştirmektedir. Bu sayede hem artan küresel ticaretten daha fazla kazanç elde etmeyi, hem de kriz ve savaş zamanlarında faydalanabileceği ticaret filolarını oluşturmayı hedeflemektedir.

Günümüzde dünyayı kontrol eden ve halen rakipsiz olan ABD Deniz Kuvvetleri aynı zamanda dünya deniz ticaretinin de dolaylı güvenliğini sağlamaktadır. Somalili korsanların ABD bandıralı gemilere saldırmaktan çekinmeleri, çok sayıdaki yabancı yatın ABD bayrağı altında kayıt altına girmeyi hem vergi hem de güvenlikleri için tercih etmeleri ABD'nin denizcilik alanında dolaylı bir çekim gücüne sahip olduğunu göstermektedir. Ayrıca, ABD'de toplam nüfusun yaklaşık % 50'sinin deniz kıyısında yaşaması ABD'nin denizci stratejilerinde etkili bir faktördür.

### c. Çin

Tarih boyunca denizcilik bilimine katkıları büyük olan, pusuladan taş havuzların kullanımına, topların gemilerde kullanımı dâhil birçok konuda denizcilikte öncü adımlar atmış olan Çin, 20'nci yüzyıl öncesinde; denizler yoluyla defalarca işgal edilmiştir. 20'nci yüzyılın sonlarına kadar denizcilik alanında büyük çapta ve önemli atılımlar yapamayan Çin, bu yüzyılda özellikle deniz ekonomisi alanında adeta patlama yapmış ve bilinçli devlet politikaları sayesinde dünya gemi inşa sanayisinde lider konuma ulaşmıştır.

Personel istihdamı açısından bakıldığında, ülkelerin denizcilik idari yapısında görevli personelin denizci kökenli olması, deniz ekonomisinde gereken doğru kararların zamanında alınmasını sağlamasının yanı sıra, özellikle denizcilik eğitimine gereken önemi verebilecek bilinçli kadrolara sahip olunması açısından da çok önemlidir. 2006 yılında yapılan bir araştırmaya göre Çin Halk Cumhuriyeti'nde denizcilik idari sisteminde görev yapan denizci kökenli personelin oranı % 63,4 olup, Çin, bu oran ile dünya sıralamasında 6'ncı sıradadır.

Türkiye’de ise bu oran, son beş yıldaki atılımla % 11’den % 24’e çıkmış olmasına rağmen dünya ortalaması olan % 60,5’in çok altındadır.

#### **d. Rusya**

Rusya da, tıpkı Osmanlı İmparatorluğu gibi denizcilik temelini deniz kuvvetleri üzerine kurmuş, belki de çok geniş topraklarında hammadde ihtiyacı hissetmemesi nedeniyle, denizciliğin ekonomik boyutuna gereken önemi vermemiştir. Osmanlı Devletinde olduğu gibi deniz kuvvetinin çok güçlü olduğu dönemler yanında zayıf olduğu dönemler de yaşanmış, güvenliğe yönelik tehditlere öncelik verilmesi nedeniyle denizciliğin bir gelenek haline getirilememesi, tarih boyunca belirli dönemler dışında, dünya politikasında söz sahibi ülke konumunda süreklilik sağlayamamasının başlıca nedenlerinden biri olmuştur.

Sovyetler Birliği döneminde denizcilik, özel bir doktrine ihtiyaç duymayan, ulusal ekonomik plan, savunma programları ve genel ekonomik gelişmelerin bir parçası olarak kalmıştır. Günümüzde ise ülkenin dünya denizlerindeki beklentilerini, görevleri, ekonomik faaliyetleri ve diğer aktiviteleri ortaya koymak amacıyla bizzat Rusya Federasyonu Başkanı PUTİN tarafından “RF Denizcilik Doktrini” onaylanıp, geliştirilmiş; söz konusu Denizcilik Doktrini’nin uygulamalarını planlamak ve gerçekleştirmek için 2001 yılında Denizcilik Bakanlığı kurulmuştur. Bu doktrin ve kurulan Denizcilik Bakanlığı ile Rusya Federasyonu ilk defa ülke çapında denizcilik faaliyetlerini içeren ve Rusya’nın dünya okyanusları ile ilgili iç ve dış sahalardaki beklentilerini ortaya koyan “*Ulusal Denizcilik Politikası*”nı oluşturmuştur.

Rusya Federasyonu, ülkenin denizlerde ve okyanuslardaki eksikliğini giderilmesine yönelik olarak denizcilik alanında yapmış olduğu çalışmalar ve doktrin ile halkta denizciliği ve denizci ülke olma kültürünü oluşturmayı hedeflemiştir. Denizcilik doktrinine göre, ülke güçlerinin toplamı ve bunların denizcilik politikasını yerine getirmede kullanılması Rusya Federasyonu’nun denizcilik kapasitesini oluşturur. Bunu oluşturan elementler ise; Deniz Kuvvetleri, RF Kıyı Servisi (FPS), sivil denizcilik filosu, denizcilik ekonomisi ve deniz kuvvetleri aktivitelerini sağlayan altyapılardır. Denizcilik Doktrini aynı zamanda deniz taşımacılığı, deniz dibi araştırmacılığı, biyolojik, enerji araştırmaları, deniz bilimi gibi alanlarda ülkenin özel politikalarına yön vermede temel kaynak görevi görmektedir.

Rusya'nın tekrar büyük bir güç haline gelmesini amaçlayan PUTİN, bunu gerçekleştirme yolunun denizcilik politikalarının başarısından geçtiğini fark etmiş ve denizcilik doktrini paralelinde oluşturulan yeni politikalara istinaden okyanuslarda milli çıkarlarını savunmak amacıyla yeniden Deniz Kuvvetlerine önem vermeye başlamıştır.

#### **e. Yunanistan**

Coğrafi konumu nedeniyle denizciliği bir meslek dalından ziyade yaşam biçimi olarak kabul eden ve bu alanda modern ve güçlü bir geleneğe sahip olan Yunanistan'da 1774'ten bugüne sürekli gelişme gösteren denizcilik sektörü, 19'uncu yüzyılda ülkenin en önemli ekonomik gelir kaynağı olmuştur. 1'inci ve 2'nci Dünya Savaşları süresince duraksayan sektör devlet teşvikleriyle yeniden canlandırılmış, bugün itibarı ile küresel ölçekte dünyada söz sahibi olmayı başarmıştır. Bir bütün olarak denizcilik Yunan ekonomisinin en dinamik sektörlerinden biri olup, ulusal gelirden önemli bir payı bulunan deniz taşımacılığı ise en önemli sektördür. Dünyanın en büyük deniz ticaret filosuna sahip olan Yunanistan bu büyüklüğü ile doğru orantılı olarak ciddi bir pazar payına sahiptir.

Denizci bir ülke olan Yunanistan deniz ticareti ile ilgili tüm konulardan sorumlu özel bir Bakanlığı olan dünyadaki sayılı ülkelerden biridir. "Deniz Ticaret Bakanlığı" olarak isimlendirilen bu Bakanlık; denizciliğin korunması ve desteklenmesi, deniz taşımacılığı, denizcilik eğitimleri, limanlarının işletilmesi, emniyet ve güvenlik, deniz turizmi ve milli denizcilik politikalarının uygulanması vb. gibi geniş sorumluluklar yüklenmiştir.

Gayri Safi Milli Hâsılda denizcilik sektöründen büyük bir katkı elde eden ve Ege Denizi'nde irili ufaklı binlerce adaya sahip olan Yunanistan, anakarası ile adalar arasında ekonomik, idari, siyasi ve kültürel bütünleşmesinin devamını ancak denizcilik gücü ve stratejisi sayesinde sağlayabilmektedir.

#### **f. Almanya**

Almanya, Dünya Savaşları sonrasında imzalanan barış anlaşmaları neticesinde denizciliğin sadece sivil yönü ile ilgilenebilir hale getirilmiştir. Bugün, yaklaşık üç bin gemiye sahip olan Alman deniz ticaret filosu, Yunanistan ve Japonya'nın ardından dünyada üçüncü, sadece konteynır gemileri dikkate alındığında ise birinci durumdadır. Birleşerek

rekabet güçlerini artıran Alman tersaneleri, yüksek teknoloji gerektiren askeri gemi inşasında Batı Avrupa'daki pazar payının % 75'ini ellerinde bulundurmaktadır.

Dış ticaretinin büyük bölümünü deniz yoluyla gerçekleştiren Almanya'da denizcilik bilinçli devlet politikalarıyla desteklenmektedir. Devlet, deniz taşımacılığını bir "ulusal görev" olarak görmekte ve bu doğrultuda sağladığı sübvansiyonlar ve vergi indirimleriyle gemi üretimi ve deniz taşımacılığını desteklemektedir. Alman gemi sahiplerinin teşviki ve Alman denizciliğinin uluslararası rekabet gücünün artırılması amacıyla, 1998 yılında çıkarılan "Denizcilik Uyum Yasası" ile Alman armatörlerine normal Kurumlar Vergisi yerine "Tonaj Vergi Sistemi"ni seçme hakkı tanınmıştır. Buna ilaveten, Alman bayraklı gemiler için bir özel gelir vergisi mahsup sistemi getirilmiş ve böylece, Alman bayraklı gemilerin işletme giderlerinin azalması, filonun rekabet gücünün ve istihdamın korunması sağlanmıştır.

Almanya'da, denizcilikle ilgili faaliyetlerin yürütülmesinden Ekonomi Bakanlığı liderliğinde, (Türkiye'deki Denizcilik Müsteşarlığı benzeri görev yapan) Kiel merkezli "Almanya Deniz ve Denizcilik İdaresi" ve Hamburg merkezli "Almanya Denizcilik ve Hidrografi İdaresi" sorumludur. Almanya, denizcilik eğitiminde uluslararası deneyimlerin ışığında kendi oluşturduğu meslekî teknik eğitim yöntemlerini kullanmakta, bu amaçla okul-denizcilik firmaları temelinde bir eğitim sistemi uygulamaktadır. Meslekî eğitim sisteminde, denizcilik firmalarının kiralanarak kullanılması yöntemiyle firmalar ve okullar arasında sağlanan düzenli işbirliği sayesinde ulusal standartları korumak ve denizcilik firmalarının taleplerini yerine getirerek eğitim yapmak mümkün olmakta, eğiten ve eğitilenlerin becerikli ve mesleki açıdan yeterli olmaları sağlanarak sistem başarıyla yürütülmektedir.

#### **g. İspanya**

İspanyol denizciliği tarih boyunca denizcilik bilimine ve coğrafya bilgisine yaptığı katkılarla, Atlantik ve Pasifik Okyanusuna açılan yolları keşfetmeleriyle, korsanlığın ve kaçakçılığın önlenmesindeki katkılarıyla hatırlanmaktadır. İspanya denizciliğinin gelişmesinde öne çıkan belki de en önemli olay olan Kristof Kolomb'un 1492'de Amerika kıtasını keşfinden itibaren İspanyol donanması (Armadası), en güçlü olduğu dönemlerde Amerikan kolonilerinden altın ve gümüş transferi ve Avrupa, Amerika, Asya ve Afrika'da İspanyol İmparatorluğunun gücünü sürdürme görevlerini yerine getirmiştir.



Tarihte görkemli bir denizcilik gücüne sahip olmuş İspanya'nın günümüzde de denizciliğin birçok sektöründe öncü konumunu devam ettirmektedir. İspanya deniz ticaret filosu bugün dünya sıralamasında ilk 10 ülke arasında yer almaktadır. İspanya, ülkede yabancı sermaye kullanmayan birkaç sektörden biri olan gemi inşa sektöründe dünya sıralamasında yeri olan bir ülkedir.

Balıkçılıkta Avrupa'nın lideri olan İspanya aynı zamanda dünyanın en büyük balıkçılık filosuna sahip ülkesidir. Avrupa Birliği üyesi 27 ülke içinde toplam tonajın yaklaşık dörtte birine sahiptir. Balık ürünleri tüketiminde İspanyollar, 19 kg olan dünya ortalamasının çok üstünde olan kişi başına 43,3 kg ile Avrupa'da İskandinav ülkelerinden sonra en çok balık tüketen halktır. Balıkçılık hayati bir gelir ve beslenme kaynağıdır. Dünyanın en büyük balıkçılık limanına sahip olan Vigo şehri de İspanya'dadır. Dünyanın en büyük balıkçılık şirketi Pescanova'nın merkezi de Vigo'da bulunmaktadır. İspanya'da halkın denize ve denizciliğe sahip çıktığının en önemli göstergelerinden biri de kentte sergilenen heykellerdir. Vigo kentindeki heykellerin neredeyse tamamında deniz figürlerine yer verilmiştir.

İspanya'nın, Afrika'nın batı kıyılarına yakın 7 takımadasından oluşan Kanarya Adaları, yaşanabilirlik açısından dünyanın 2'nci en önemli bölgesi konumundadır. Dünyanın en önemli ve eşsiz plajlarına sahip olan Kanarya Adaları, 4 mevsim güneşli ve denize girilebilir havası ile tam bir dalış ve balık merkezi olma özelliği ile deniz turizminin en önemli unsurlarından biri konumundadır. Deniz turizminin büyük önemini bilincinde olan İspanya, sahip olduğu coğrafi avantajı mükemmel bir şekilde değerlendirmeyi başarmıştır.

İspanya'nın oldukça yüksek bir turizm geliri elde etmesinin sebebi sadece “deniz, kum ve güneş” değildir. Dünyada dört mevsim boyunca festival turizminin uğrak yerlerinden biri olan İspanya aynı zamanda her yıl düzenlenen turizm fuarlarına da ev sahipliği yapmaktadır.

Ekonomik gelirinin önemli bir kısmını kruvaziyer endüstrisinden sağlayan ve bu alanda AB ülkeleri arasında en önde gelen ülkelere biri olan İspanya, kruvaziyer turizmini kullanan İspanyol turist sayısı göz önünde bulundurulduğunda 4'üncü sırada, kruvaziyer turizmiyle İspanya'ya gelen turist sayısı olarak ise İtalya'nın ardında 2'nci sırada yer almaktadır. Son birkaç yıl içinde kruvaziyer turizminin ana limanlardan biri haline gelen İspanya'nın Barcelona kenti 2006 sezonunda 1,5 milyon yolcuyla ağırlayarak Türkiye'ye gelen kruvaziyer yolcularının toplamından daha fazla bir rakama ulaşmıştır. Limanlara gelen

her yolcunun günde ortalama 45 avro harcama yaptığı dikkate alındığında İspanya'nın kruvaziyer turizminden elde ettiği gelir daha kolay anlaşılacaktır.

Akdeniz'de yat turizminde ise İspanya, % 26'lık payı ile AB ülkeleri arasında İtalya'dan sonra ikinci sırada yer almaktadır. Avrupa'da yat turizmi konusunda gelişmiş ülkeler olan Fransa, İtalya, İspanya ve Yunanistan'da yaklaşık olarak toplam 750 bin yat bulunmakta iken Türkiye'deki yat sayısı ise yaklaşık 1500 civarındadır.

Türk denizcilik sektörünün AB müktesebatına uyumu ve güçlendirilmesi çerçevesinde hazırlanan ve 2002 yılı AB mali işbirliği programı içinde yer alan "Türkiye'de deniz güvenliğinin güçlendirilmesine destek projesinin" uygulanması kapsamında Türkiye'nin eş ülkesi (Twinning Partner) olarak seçilen İspanya'nın Denizcilik İdaresi ile Türkiye Denizcilik Müsteşarlığı arasında 17 Kasım 2003 tarihinde "Eşleşme Anlaşması" onaylanmıştır. 21 ay boyunca yürütülen proje sayesinde Türk bayraklı gemilerin yurt dışında tutulma oranları 2001 yılında % 24,5 iken, 2006 yılı sonunda % 7,21'e düşürülerek, ekonomik kayıpların önemli miktarda azaltılması sağlanmıştır.

Tarihten gelen denizcilik mirasını bir gelenek haline getirmeyi başaran, denizin ve denizciliğin önemini gerçek anlamda kavramış olan ve denizcilik sektöründe AB ülkeleri arasında en önde gelen ülkelerden biri konumundaki İspanya'da denizcilikten sorumlu özel bir Bakanlık bulunmamakta, "Ulaştırma, Turizm ve İletişim Bakanlığı"na bağlı "Ticari Denizcilik Departmanı" denizciliğe yönelik konularda tek yetkili makam olarak görev yapmaktadır.

#### **h. Japonya**

2'nci Dünya Savaşından büyük bir yenilgiyle çıkmasına rağmen 25 yıl içinde dünyanın en büyük gemi inşa kapasitesine sahip ülkesi ve olağanüstü ihracatı ile dünya ticaretinin lideri haline gelerek ekonomik zafere geçişi başaran Japonya, bugün coğrafi olarak Türkiye'nin yarısı kadar topraklarda yaşayan 127 milyonluk nüfusu ile dünyanın en kalabalık 9'uncu ülkesidir.

İhracata dayalı kalkınma modelinin büyük başarısı sayesinde tarım ve enerji hariç neredeyse her alanda dünyanın en güçlü ülkelerinden biri olan Japonya, tutulan balık miktarı açısından Çin ve Peru'nun ardından dünyanın üçüncü ülkesi olmasına rağmen, kalabalık

nüfusu ve halkın deniz ürünlerine gösterdiği büyük ilgi sebebiyle balık talebini karşılayamamaktadır.

Asya kıtasının Büyük Okyanusa açılan kısmında başlıca dört büyük adadan oluşan Japonya, kara ülkesi küçük olmakla birlikte, gerçek anlamda bir deniz ülkesidir ve dünyanın en ileri denizci ülkeleri arasında yer almaktadır. Denizcilik Japon toplumunun geçim kaynağıdır. Denizlerde geniş bir bölgeyi kontrol eden ve güçlü bir deniz filosuna sahip olan Japonya, tarım ve beslenme alanlarında deniz faktörünü esas almış ve gelecek yüzyıldaki deniz tarımının öncüsü olmuştur. Sahip olduğu yüksek teknolojiyi denizcilik alanında da kullanan Japonya, adeta denizler çağının öncülüğünü yapmaktadır.

2007 yılı rakamlarına göre ülke bazında gemi yapım sipariş sayısı esas alındığında Çin ve Güney Kore'den sonra üçüncü sırada yer alan Japonya, Türkiye'nin dünya beşincisi olduğu sıralamada, mevcut denizcilik politikalarından sapmadığı takdirde, uzun yıllar boyunca en azından mevcut durumunu muhafaza edebilecek durumdadır. Bunun yanı sıra dünya okyanus taşımacılığında yaklaşık sekizde bir pay ile önemli bir konumda bulunan Japonya, güçlü ekonomisine denizcilik sayesinde ilave bir kaynak daha yaratmıştır.

Japonya, yabancı ülkelerde okuyan öğrencilerin okul sonrası Japon sistemine adapte olmalarının imkânsız olduğu değerlendirilmesiyle denizcilik eğitimi konusunda kendi üniversitelerine ve meslek yüksek okullarına büyük destek vermektedir. Denizcilik eğitiminde dünyada saygın bir konumda bulunan Japonya'da 66 özel üniversitede denizcilikle ilgili bölümler ön sıralarda yer almaktadır. Bunun yanında uzakyol gemi zabiti ve gemi personeli eğitime yönelik 29 Denizcilik Yüksek Okulu ve balıkçılık için personel yetiştiren 200'ün üzerinde Meslek Yüksek Okulu bulunmaktadır.

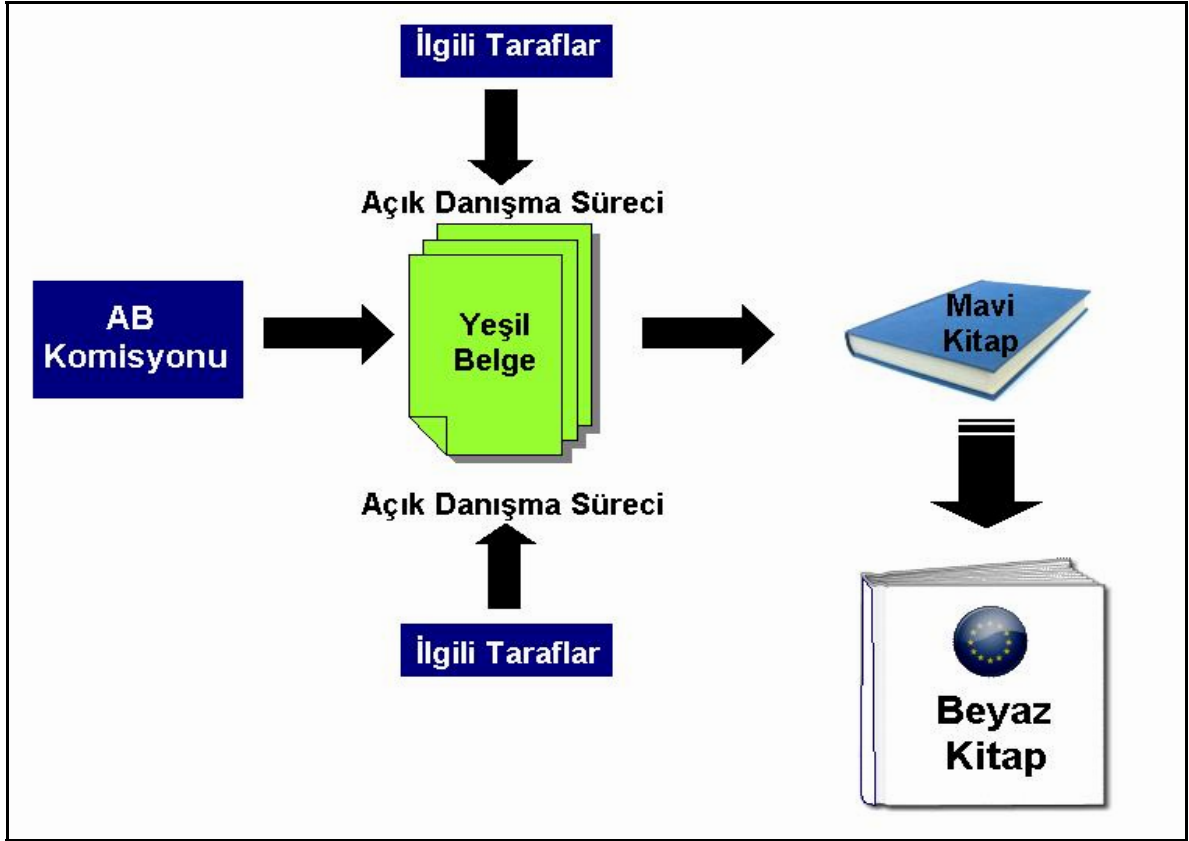
Japonya'da 2004'te başlatılan yeni bir yapılanma ile bağımsız bir yönetime kavuşturularak kurulan "Japon Deniz Bilim ve Teknoloji Merkezi (JAMSTEC)"nin ana amacı, deniz bilim ve teknolojileri konusunda akademik araştırmalar yaparak, denizciliğin gelişimine katkı sağlamak ve denizlerden elde edilen faydaları artırmaktır. JAMSTEC, kendisine bağlı olan Balıkçılık Araştırma Merkezi, Okyanus Veri Merkezi vb. birçok alt bölümlerle çevre denizlerinde ve okyanuslarında araştırmalar yapmakta ve elde edilen verilerle denizcilik politikasına yön vermektedir. Deniz ve okyanus araştırmaları konusunda dünyanın önde gelen araştırmacı ülkeleri arasında yer alan Japonya'daki yapılanmanın benzerinin

ülkelerin denizciliğini kalkındırarak atılımların yapılmasına zemin hazırlayabileceği dikkate alınmalıdır.

### 1. Avrupa Birliği ve AB Denizcilik Politikaları

AB'nin en önemli özelliği ve onu başka uluslararası siyasî yapılardan çok farklı kılan, kurumları vasıtası ile diğeri uluslararası hukuki işlemlere benzemeyen hukuki işlemler yapabilme özelliğidir. AB hukuku, üye devletler ve üye devletlerdeki gerçek ve tüzel kişiler açısından doğrudan uygulanabilir ve bağlayıcı niteliktedir. Bu durum, Konsey'de kararın aleyhinde oy veren ülkeler için de geçerlidir. Üye devletlerin bağımsızlıklarını, millî çıkarlarını veya herhangi bir başka konuyu bahane ederek çekince koyma, ortak kuralları tanımama hakları yoktur. AB düzeyindeki bir hukuki işlem bir kez kabul edildikten sonra bunun üye devletlerin hukuki sistemine aktarımı, yorumlanması ve uygulanması, kararları yüksek mahkeme kararları gibi tüm AB'de doğrudan etki yaratan ve üye devletlerde anayasa mahkemeleri dâhil hiçbir mahkeme tarafından sorgulanamayan Adalet Divanı'nın yargı yetkisindedir. Uzmanlar bu oluşumu “uluslar üstü (supranational)” olarak adlandırmaktadırlar. AB'nin herhangi bir konuda politika üretmesi ve ortaya konulan politikanın tüm üye devletleri bağlayıcı bir yapıya dönüşmesi belli başlı usullerin izlenmesi sonucunda gerçekleşmektedir. AB yasamasının oluşması için tekliflerin yapıldığı ilk kurum AB Komisyonu'dur. Komisyon teklifini ortaya koymadan evvel ilgili kurum ve kuruluşlarla irtibata geçmekte ve onların fikirlerini almaktadır. Komisyon konu hakkında açık bir danışma süreci de başlatabilmektedir. Açık danışma süreci genellikle konu hakkında “Yeşil Kitap” diye adlandırılan belgenin yayınlanması ile başlamaktadır. Söz konusu belge ile politika oluşturulması hedeflenen alanla ilgili tüm kurum ve kuruluşların fikirlerini ileri sürmesi ve kapsamlı tartışmaların gerçekleşmesi hedeflenmektedir. Yeşil Kitap, Avrupa Birliği Komisyonu'nun bir “niyet göstergesi” olup mevcut politikalar açısından uyulması zorunlu bir belge değildir, ancak “Beyaz Kitap” haline dönüşmesi durumunda bağlayıcı olabilmektedir. Yine de gelecekteki politikaların oluşumuna basamak teşkil eden en önemli belge olarak Yeşil Kitap süreci önemli bir süreç sayılmaktadır. Yeşil Kitap üzerindeki tartışmaların tamamlanmasının ardından tartışmaların sonucunda ortaya çıkan sonuçlar ve alınması gereken tedbirler ve hayata geçirilmesi gereken eylemlerin yer aldığı “Mavi Kitap” AB Komisyonu tarafından yayınlanmaktadır. Mavi Kitap üzerinde yapılan tartışmaların ardından

AB'nin söz konusu alandaki politikasının tüm ayrıntılarının yer aldığı "Beyaz Kitap" yayınlanmakta ve ilgili alandaki politika böylece ortaya çıkmaktadır. Konseyin onayının ardından tüm üye devletler ilgili alandaki politika kapsamında belirlenen tüm kurallara uymakla yükümlüdürler. Benzer şekilde AB üyesi olmaya aday devletler de üyelikleri öncesinde ilgili politika kapsamında belirlenen yükümlülüklerini yerine getirmek zorundadırlar.



Şekil 4. Avrupa Birliği'nin Politika Belirleme ve Karar Alma Süreci

Dünya toplam filo tonajının % 40'ına sahip olarak bu alandaki kesin liderliğini sürdüren AB'nin dış ticaretinin % 90'ı, iç ticaretinin ise % 40'ı deniz yoluyla yapılmakta, AB limanlarında yılda 350 milyon yolcu ve 3,5 milyar ton yük taşınmaktadır. AB açısından denizler ve denizcilik böylesine önemli olmasına rağmen hali hazırda AB'nin onaylanmış bir denizcilik politikası bulunmadığından bu yöndeki çalışmalara başlanmıştır. AB'nin herhangi bir konuda politika üretmesi ve ortaya konulan politikanın tüm üye devletleri bağlayıcı bir yapıya dönüşmesi için tekliflerin hazırlandığı ilk kurum olan AB Komisyonu, AB denizcilik politikasının ayrı bir politika olarak oluşturulmasının zaruri hale geldiği düşüncesiyle ilgili

kurum ve kuruluşlarla irtibata geçerek onların fikirlerini almak maksadıyla 2006 yılında bir açık danışma süreci başlatarak AB Denizcilik Politikası oluşturulması çalışmaları için bir “Yeşil Kitap” yayınlamıştır. AB kurum ve kuruluşları ile denizcilikle ilgili çevrelerde Yeşil Kitap üzerindeki çalışma ve tartışmaların tamamlanmasından sonra ortaya çıkan sonuçlar, alınması gereken tedbirler ve yapılması gereken işlemler AB Komisyonu tarafından 10 Ekim 2007 tarihinde denizcilik politikasının oluşumunun ikinci ayağını teşkil eden “Mavi Kitap” ile yayınlamıştır.

“Avrupa Birliği İçin Entegre Denizcilik Politikası” isimli Mavi Kitap ile Avrupa’da ilk kez, denizciliğin tüm boyutlarını dikkate alan entegre bir yaklaşımla hazırlanmış bir denizcilik politikasının geliştirilmesi için somut bir adım atılmıştır. Komisyon, “Mavi Kitap” ile birlikte, entegre bir denizcilik politikasının alt bileşenlerine ilişkin detay çalışmalarının yapılması için bir eylem planı da hazırlamıştır. Mavi Kitap üzerinde yapılacak tartışmaların ardından AB’nin denizcilik alanındaki politikasının tüm ayrıntılarının yer aldığı “Beyaz Kitap” adı verilen dokümanın yayınlamasıyla denizcilik politikası ortaya çıkmış ve süreç tamamlanmış olacaktır.

AB’nin denizcilik politikaları denizciliğin tüm alanlarını kapsamakla birlikte Türkiye’yi en çok etkileyebilecek olanlardan biri “AB Ortak Balıkçılık Politikası”dır.

#### *AB Ortak Balıkçılık Politikası ve Türkiye’ye Olası Etkileri*

Avrupa Birliği yayınladığı Ortak Balıkçılık Politikası ile üye ülkelerini çevreleyen denizleri AB suları olarak kabul ederek bu sulardan elde edilecek kaynakları eşit şartlar altında tüm üye ülkelerin kullanımına sunmaktadır. Böylece herhangi bir AB ülkesinin balıkçılık teknesine, kıyısı olmayan başka bir denizde başka bir AB ülkesinin münhasır ekonomik bölgesinde avlanabilme imkânı tanınmaktadır.

Doğu Akdeniz’de henüz ilan edilmiş bir münhasır ekonomik bölge olmamasına rağmen Avrupa Birliği’nin denizcilikle ilgili tüm kurum ve kuruluşlarında Doğu Akdeniz’deki muhtemel münhasır ekonomik bölge sınırları konusunda Yunanistan’ın bölgeye yönelik iddiaları ile paralellik söz konusudur. Avrupa Birliği, Ortak Balıkçılık Politikasının getirdiği denetim sistemi ile bu bölgede avlanan AB balıkçıları ve av miktarlarını rahatlıkla tespit edebilmekte ve gerektiğinde bu bölgelerde avlanan balıkçılar için av kotaları belirleyebilmektedir. Ayrıca, geliştirdiği veri toplama ve paylaşım sistemi yardımıyla da

bölgedeki kaynaklar hakkında önemli tespitler yapabilmektedir. Böylece bir kıyı devleti olarak iddia ettiği münhasır ekonomik bölgesinde BMDHS'nin tanıdığı egemen hakları fiilen uygulama imkânına kavuşmaktadır. Uyguladığı politika ile balıkçılık filosu güçlü üye ülkelerin balıkçılarını bölgeye çeken Avrupa Birliği'nin, geliştirdiği takip sistemi ile bölgede avlanacak bu tekneler üzerinde bir müddet kontrol ve denetim faaliyeti icra ettikten sonra; bölgeye yönelik elde ettiği verilere istinaden, “deniz çevresinin ve kaynaklarının korunması” ile “yasa dışı avlanmanın önüne geçilmesi” başlıkları altında bölgeye yönelik kotalar koyması, kısıtlayıcı kararlar alması ve bunları diğer balıkçılara da dayatması ihtimal dâhilindedir. Bu durum ise Türkiye'nin münhasır ekonomik bölgesindeki kaynak potansiyelinin başkaları tarafından kullanılması bir yana, Avrupa Birliği'nin ve dolayısıyla Yunanistan'ın iddia ettiği münhasır ekonomik bölge sınırlarının Türkiye'ye dayatılması anlamına gelecektir.

Ayrıca, Doğu Akdeniz'de ilan edilmiş bir münhasır ekonomik bölge bulunmadığından bölge uluslararası balıkçıların kullanımına açıktır. Avrupa Birliği balıkçıları bölgede faaliyet göstermeye başladığında Ortak Balıkçılık Politikası kurallarına göre avlanacaktır. Bu durumda Avrupa Birliği'nin ilan ettiği münhasır ekonomik bölgelerindeki uygulamaları, Doğu Akdeniz'de de yürürlüğe girmiş olacaktır. Yunanistan bölgede hiçbir varlık göstermese bile AB üyesi diğer ülkelerin balıkçılık faaliyetleri, Avrupa Birliği'nin, doğal olarak da Yunanistan'ın devlet uygulaması statüsünde olacaktır.

### **3.2. Geçmişten Günümüze Türk Denizciliği**

#### **3.2.1. Osmanlı İmparatorluğu Dönemi**

Osmanlı İmparatorluğu, ekonomik gücünü, ele geçirilen topraklardaki vergi ve ürünlere dayandırmış, Deniz Kuvvetlerini ise toprak fethetme, topraklarını denizden gelebilecek saldırılara karşı koruma, kara ordusunu nakletme ve denizden destekleme, İmparatorluğa karşı yapılan olumsuz bir hareketi cezalandırma, intikam alma, güç gösterme amaçlarıyla kullanmış, denizlerin kontrolünü sürekli olarak elinde bulundurmadığından, denizin ticaret yoluyla sağladığı maddi olanaklardan hiç bir zaman istifade edememiştir. Oysa denizci stratejinin üç temel unsuru; savaş gemileri, deniz ticareti ve ticaret gemileri ile üs ve liman temin ve tesisidir. Osmanlı İmparatorluğu, bunlardan sadece savaş gemileri üzerinde

yoğunlaşarak diğer ikisi ile neredeyse hiç ilgilenmediği veya yeterli olamadığından denizci strateji sadece savaş gemilerine yönelik kalmış ve bu nedenle bir bütünlük oluşturulamamıştır. Osmanlı'da denizcilik kültürünün gelişmemesinin en önemli nedenlerinden biri de, özellikle yükselme döneminde Türklerin denizlerden gelecek gelire fazla ihtiyaç duymamalarıdır. Geçim şartları ve denize bağımlılık İngiltere ve kuzey Avrupa'daki birçok ülkeyi denizci devlet olmaya itmiş ve denizcilik kültürü buralarda filizlenip olgunlaşmıştır.

Kendi ticaret gemileri olmayan, deniz ticaretini tamamen yabancılara bırakarak bu sayede elde edilecek zenginlik şansını yeterince değerlendiremeyen Osmanlı İmparatorluğu deniz gücünden dış politikanın uygulanmasında da etkin ve verimli bir düzeyde yararlanamamıştır. Ticaretin denetlenmesi, ticaret yollarının korunması, limanların işletilmesi gibi kaygılar taşımayan ve tutarlı denizcilik politikaları geliştiremeyen İmparatorluğun denizci bir karaktere sahip olmaması nedeniyle özellikle Türkler tarafından denizcilik yeterince anlaşılamamış ve gelişmemiştir. Osmanlı imparatorluğunun çöküş nedenlerinden birinin de “bir deniz ülkesi olduğu halde yönetimi ve halkı ile denizci olamaması” olduğunu söylemek mümkündür.

Türklerin karakterlerinde ve milli kültüründe çok eskiden beri kara hayatı ve kültürü yer alırken, denizcilik çok yabancı kalmıştır. Bu nedenle Osmanlı İmparatorluğu kısa bir dönem çağın en gelişmiş devleti olmasına rağmen, Donanmadaki gemileri kullanacak denizci personel konusunda her devirde büyük sıkıntılar yaşamıştır. Askeri alanda yaşanan personel zafiyetlerini sadece halkın karakterine bağlamanın doğru bir yaklaşım olmadığı, denizciliğin kurumsal bir temele oturtulamamasının ve denizcilik konusunda belirgin ve tutarlı politikaların oluşturulamamasının, devletin en önemli zafiyetlerinden biri olduğu değerlendirilmektedir. Bir cihan imparatorluğu olduğunu iddia eden gücün “denizlere hâkim olan dünyaya hâkim olur” sözünün önemini kavrayamaması affedilmez bir hata olmuştur.

Osmanlılarda II. Bayezit zamanına kadar denizci personel tedariki konusunda hiç bir çalışma yapılmamış, en kolay ve süratli çözüm olan Anadolu beyliklerindeki korsan ve denizci personelden yararlanma yolu seçilmiştir. Bunlar, devlet gemilerinde resmi olarak görevlendirilmiş veya devlete katılmışlar, ancak hiç bir zaman sürekli bir kontrol altında tutulamamışlardır. Bu, daha sonraları resmi bir devlet politikası haline de gelmiş ve Osmanlı



Devleti 17'nci yüzyıl ortalarından itibaren resmi korsanlık stratejisi uygulamaya başlamıştır. “Korsanlık Stratejisi”nden kalan Türklerin kötü imajı, Türk Milletinin Avrupa uluslarından daha üstün olan çok değerli özelliklerine rağmen, maalesef günümüzde de (özellikle Avrupa Birliğine tam üyelik müzakereleri sürecinde) devam etmektedir. Çünkü insanoğlu kendi çektiği acıları, korkuları nesilden nesle aktararak, gelecek nesillerini koruma içgüdüğü ile hareket etmekte, yapılan iyilikler, yardımlar ve güzel davranışlar ise çok çabuk unutulmaktadır.

Osmanlı İmparatorluğunun; Anadolu yarımadasına batı tarafındaki denizden gelecek tehlikelere karşı ikaz ve savunma sağlayacak Ege Denizindeki adalarda, Türk nüfus yoğunluğunu sağlayacak politikalar uygulamamış olmasının “Denizci Strateji” açısından büyük bir hata olduğu görülmektedir. Osmanlı Devleti, egemenliği altındaki yerlerde, iç barışı sağlamaya öncelik vermiş ve bu nedenle de sistemli bir İslamlaştırma ve Türkleştirme siyaseti yürütmemiş, topraklarına kattığı yerlerdeki eski uygulamaları, yasaları, vergileri sürdürmeye çalışmış ve Müslüman olmayan tebaaya belli sınırlar içinde ibadet ve eğitim-öğretim serbestliği tanımıştır. Bu hoşgörülü politikanın doğal bir sonucu olarak Ege Adalarında gerekli sayıda resmi görevliler ve koruma birlikleri dışında Türk nüfusu yerleştirmek için özel bir çaba harcanmamış, dolayısıyla, Ege Adalarında nüfus yönünden Türk ve Müslümanlar hiç bir zaman yoğunluğu sağlayamamıştır. Adalarda yaşayan tebaayı ekonomik ve ideolojik olarak İmparatorluğa bağlayacak bir sistem de geliştirilememesi nedeniyle bu uygulama, gerileme devrinden itibaren İmparatorluğun çökmesini hızlandıran etkenlerden biri olmuş ve büyük zorluklarla, binlerce şehit verilerek alınan bu adaların, Osmanlı Donanmasının Çanakkale Boğazından çıkamadığı Balkan Harbinde iki ayda elden çıkması sonucunu doğurmuştur. Osmanlı Devletinin Adalar üzerinde uyguladığı bu politika ve stratejide, Türk halkının, ada üzerinde yaşama alışkanlığının bulunmamasının da belirli ölçüde bir payı olduğunu söylemek mümkündür. Bu gerçeğin, bir başka bakış açısıyla 1950'li yıllarda Türkiye'de Et ve Balık Kurumunda çalışan Japonlar tarafından da ifade edilmiş olması ilgi çekicidir. Japonlar: “Türkler denize karşı çok ilgisizler. Muhtemelen Ege Denizindeki adaları da bu nedenle kaybetmişlerdir.” diyerek bir anlamda Türklerin denizciliğe bakışlarını da yorumlamışlardır.

### 3.2.2. Cumhuriyet Dönemi Türk Denizciliği

#### a. Bahriye Vekâleti (Deniz Bakanlığı) dönemi

Donanma gibi çok pahalı yatırım gerektiren bir gücün bir anda oluşturulamayacağı bilincinde olan ATATÜRK'ün, Deniz Kuvvetlerinin daha iyi çalışabilmesi için özerk bir vekâletin kurulmasının gerekliliğini ortaya koymasını müteakip bu yönde verdiği direktifleri üzerine Türkiye Cumhuriyeti Bahriye Vekâleti 1925 yılında kurulmuş ve Milli Müdafaa Vekâletinden ayrı ve Genelkurmay Başkanlığına bağlı bir kuruluş olarak görev yapmaya başlamıştır. Deniz Kuvvetleri bütçesinin çok sınırlı olması nedeniyle yeni bir Donanma meydana getirmek için çok uzun vadeli ve kademeli bir program hazırlanmış, ilk yıllarda yeni gemi alımından daha çok altyapı yatırımlarına ağırlık verilerek kara tesislerini Donanmanın ihtiyaçlarını karşılayabilecek duruma getirmek ve eğitim kuruluşlarını yeniden düzenlemek hedeflenmiştir. Ancak, Bahriye Vekâleti, çok kısıtlı bütçesiyle ülkenin en sıkıntılı zamanlarında büyük atılımlar gerçekleştirerek zamanın imkânlarına kıyasla Türk Deniz Kuvvetlerine oldukça büyük bir gelişme sağlamasına rağmen 1928'de lağvedilmiştir. Bahriye Vekâleti'nin kapanmasının nedeni kesin olarak bilinmemekle birlikte Başbakan İsmet İNÖNÜ ile Deniz Bakanı İhsan ERYAVUZ arasındaki geçimsizlik, Yavuz gemisinin havuzlanmasında yaşanan sorunlar veya Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi ÇAKMAK'ın bu Bakanlıkta istememesi olabileceği değerlendirilmektedir.

14 Ocak 1925 tarihinde kurulan ve 16 Ocak 1928 tarihinde lağvedilen Türkiye Cumhuriyetinin Bahriye Vekâleti döneminde, üç yıl gibi kısa bir süre içinde, özellikle Türk Deniz Kuvvetlerinin kalkınmasının temellerinin atılmasının yanı sıra 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe giren 815 sayılı Kabotaj Yasası da çıkarılmıştır. Kabotaj Kanunu ile Türkiye, Osmanlı'dan kalan imtiyazlardan kurtulmuş, denizlerini millileştirmiş ve böylelikle hâkimiyeti altındaki deniz ülkesinde hükümlan olmuştur. Bu yasa ile Türk deniz ticaretinin yapılanmasının temeli atılarak Türk Armatörlüğünün doğması sağlanmış ve kıyı denizciliği yabancıların hâkimiyetinden kurtarılarak ulusal kimlik kazandırılmıştır.

Deniz Bakanlığının Milli Savunma Bakanlığından ayrı bir teşkilat olarak doğrudan Genelkurmay Başkanlığına bağlanması suretiyle görev yapması Bakanlığın icra ettiği görevlerin askeri boyutla sınırlı kalmasına yol açtığı yorumunu ortaya çıkarmaktadır. Her ne kadar Bahriye Vekâleti, Ticaret-i Bahriye Müdürlüğünü (Günümüz Denizcilik İşletmeleri) de

bünyesi içine alarak Bahriye işlerini iki başlıktan kurtarmış olsa da Deniz Bakanlığı döneminde ülkenin içinde bulunduğu yokluklar nedeniyle ticaret bahriyesi ile ilgili faaliyetlerde önemli bir yoğunluk göze çarpmamaktadır.

#### **b. Hükümet programlarında denizcilikle ilgili hususlar**

Kurtuluş savaşı sonrasında 1923-1937 yılları arasındaki hükümet programlarında, yeniden yapılanma kapsamında altyapının geliştirilmesine ve eğitime önem ve öncelik verileceği belirtilmiştir. 1937 yılında Celal Bayar tarafından kurulan Hükümetin programında; denizcilikle ilgili kurum ve kuruluşların tek bir elde toplanması ve Ekonomi Bakanlığı tarafından toplu bir deniz programı üzerinde çalışılacağı vurgulanarak ilk kez denizcilikle ilgili birimlerin bir Bakanlık altında toplanması hedefinden bahsedilmiştir.

1948–1970 yılları arasındaki hükümet programlarında limanların ve deniz ulaştırması vasıtalarının bakımsız ve yetersiz olduğu, kaynak ayrılması gerektiği vurgulanmış, ancak, maddi yetersizlikler nedeniyle önemli bir kalkınma hamlesi başlatılamamıştır. Daha sonra kurulan Hükümetlerin Programlarında deniz ticaret filosunun taşımacılıktaki payının artırılmasına ve filonun gençleştirilmesine yönelik tedbirler yer almıştır. 55'inci Hükümet Programında ise denizciliğe ilişkin hedefler belirtilmiş ve Denizcilik Bakanlığının kurulacağı ifade edilmiştir.

Hükümetlerin denizcilikle ilgili kısıtlı çalışmalarının yanında 1982 yılında Türkiye genelinde kurulan ve kısaca "İMEAK DTO" olarak adlandırılan "İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası"nın faaliyetleri zamanla genişleyerek günümüzde Türkiye'de denizciliğin her alanında ve özellikle denizcilik eğitimi alanında çözümler üreterek kolaylıklar sağlayan, özel sektörün sesi olmasının yanı sıra devletin denizcilik faaliyetlerine de katkıda bulunan bir hüviyete bürünmüştür. 10 Ağustos 1993 tarihinde 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile "Denizcilik sistem ve hizmetlerinin ülkenin deniz ilgi ve çıkarlarına ve ihtiyaçlarına uygun olarak tahsisi ve geliştirilmesi" amacıyla Başbakanlığa bağlı Denizcilik Müsteşarlığı kurulmuş, 2002 yılında söz konusu Müsteşarlık Cumhurbaşkanlığının onayı ile Ulaştırma Bakanlığına bağlanmıştır.

1923'ten günümüze kadar Cumhuriyet dönemindeki tüm Hükümet Programlarında ve Beş Yıllık Kalkınma Planlarında her ne kadar bazı maddeler halinde yer verilmiş olsa da denizcilik sektörü bir bütün olarak ele alınmamış, sadece "Denizcilik" başlığı altında olacak

şekilde geleceğe yönelik planlamalara yer verilmemiştir. Özellikle denizcilik eğitimi ve deniz turizmini ele alan bir maddeye ise söz konusu hükümet programlarında ve kalkınma planlarında hiç rastlanmamaktadır. Cumhuriyet döneminin başlangıcında Atatürk tarafından belirlenen “denizciliği Türkün milli ülküsü olarak ele alma” hedefine yönelik politika ve uygulamalar hiçbir hükümet programında yer almamıştır.

### c. Türk denizciliğinin günümüzdeki durumu

Bir bütün halinde ele alınması zorunlu olan denizciliğin lokomotif sektörlerinin günümüzdeki durumları ve “Türkiye’de Kıyı Yapıları İzin Süreci” ile ilgili özet bilgiler aşağıdadır.

Türkiye'nin gemi inşa sanayisinin toplam ticari hacmi yaklaşık 3 milyar dolar civarında olup, dünya gemi inşa sanayisinin 2007 yılı sipariş defterleri itibarıyla ise payı yaklaşık % 1’dir. Dünya gemi inşa pastasının yaklaşık % 90’ını büyük ölçekli tersanelere sahip olan sadece üç ülke; Çin, Güney Kore ve Japonya paylaşmaktadır. Küçük ve orta ölçekli tersaneler işleten Türkiye, her ne kadar 5’inci sırada yer almakla bir başarı yakalamış görünse de, dünya ortalamasının sadece yaklaşık % 1’ine sahip olduğu gerçeği dikkate alındığında daha çok yol almak zorundadır.

Deniz taşımacılığı, bir defada en fazla miktarda malın taşınması, kara sınırları benzeri sınırlar olmadığından malın beklemeksizin ve doğrudan yerine ulaştırılması ve güvenliği nedeniyle en uygun ve ucuz taşıma şeklidir. Havayoluna göre 21, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3,5 kat daha ucuzdur. Deniz taşımacılığında dünya filosunun % 22’sine sahip Panama birinci sırada, % 10’una sahip Liberya ikinci sırada ve % 6 ile Yunanistan ise üçüncü sırada yer almakta iken Türk Deniz Ticaret filosu 26’ncı sıradadır. Devlet İstatistik Kurumu verilerine göre Türkiye’nin dış ticaret hacminin % 86’sı denizyolu ile % 12’si karayolu ile % 1’i demiryolu ile kalan % 1’i ise havayoluyla ve diğer yollarla taşınmaktadır. Son üç yılda denizyolu dış ticaret taşımacılığında Türk bayraklı gemilerin payı yaklaşık % 24 civarındadır.

Türkiye’de 2007 yılı itibarı ile balık çiftliklerinde üretilen 140 bin ton da dâhil olmak üzere yıllık 772 bin tonluk balık üretimi ile dünyada 32’nci sıradadır. 2007 yılında 47 bin ton ihracat yapılarak 273 milyon dolar döviz elde edilmiştir. Alabalık üretiminde Avrupa birincisi konumunda olan Türkiye, levrek ve çupra üretiminde ise Avrupa’nın toplam

üretimini % 25`ini sağlamaktadır. Dünyada kişi başına tüketilen balık miktarı yılda 15 kg, Avrupa`da 22 kg iken Türkiye`de 7 kg.dır. 21 bin 672 teknelik büyük bir balıkçılık filosuna, 111 bin ruhsatlı balıkçıya sahip olan balıkçılık sektörü, yan sektörleriyle birlikte yaklaşık 2,5 milyon kişiye iş sağlamaktadır.

*Türk Denizciliğinin Günümüzdeki Durumunu incelerken ele alınması gereken önemli konulardan biri de İtalya tarafından gerçekleştirilen ve “Yuvarlak Masa Modeli” olarak adlandırılan “Kıyı Yapıları İzin Süreci”dir.*

Türkiye`de uzun yıllar boyunca uygulanmış olan kıyı yapıları izin süreci birçok Bakanlığın, kamu kurum ve kuruluşunun olumlu görüş ve izin vermesine bağlı olduğundan, girişimciler, liman ve liman tesisleri ile tersane, marina ve çekek yeri gibi kıyı tesisleri için gerekli yapım iznini almak amacıyla yıllarca beklemekte ve genellikle de olumsuz sonuçlarla karşılaşmaktaydılar. Bu durum özel sektörün yatırımdan kaçmasına ve girişimcilerin arzu ettikleri halde kıyı tesisleri ve liman işletmeciliği ile tersanecilik faaliyetlerinde yer almalarına engel olmaktaydı. Türkiye`nin yaşadığı bu olumsuz durumla geçmişte karşılaşan İtalya, geliştirdiği “Yuvarlak Masa Modeli” ile yaşadığı bu sıkıntıdan kurtulmuştur. Bu model sayesinde izin başvurusunda bulunan girişimci yıllarca bekletilmek yerine “90-120 gün” gibi kabul edilebilir bir sürede cevap almaya başlamış ve bu düzenleme sayesinde oluşan ivme ile İtalya`da kıyı yapıları yapım ve işletmeciliğinde büyük bir gelişme görülmüştür. İtalya`nın uyguladığı “Yuvarlak Masa Modeli” örneğinin Türkiye`de gerçekleştirilebilirliği ile ilgili olarak Denizcilik Müsteşarlığında araştırma yapılırken, devletin ilgili birimleri (Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Maliye Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığı) arasında koordinasyon sağlandığı ve Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından 26 Nisan 2007 tarihinde yayınlanan bir genelge ile “Kıyı Yapılarında Uygulanacak İş ve İşlemler”e ilişkin bir protokol hazırlandığı öğrenilmiştir. Bu protokol sayesinde artık yatırımcının, yatırım yapacağı ilin Valiliğine (Bayındırlık ve İskân Müdürlüğüne) başvurduğu tarihten itibaren *en geç 90 gün içinde* müracaatına ilişkin işlemlerin tamamlanacağı, yani, “müracaatı uygun görülür ise onaylanacağı” yönünde bir uygulamanın başlatıldığı öğrenilmiştir.

#### **d. Ticaret gemilerine uygulanan bayrak devleti kontrolleri**

Gemi kazaları tekne, makine, insan ve yönetim faktörlerindeki olumsuzlukların bir ya da birkaçının bir araya gelmesiyle meydana gelmektedir. Bilindiği gibi bunlar arasında insan ve yönetim eksikliklerinden oluşan kazaların oranı çok yüksektir. Geminin tekne ve makine yönünden durumu çok iyi olsa bile, personel yetersizlikleri ve bilinçsiz yönetim, yetersiz eğitim ve düşük ücret gibi nedenlerden dolayı, insan gücünden istenilen verimin alınamaması kötü sonuçlar doğurmaktadır. İyi yönetim ve işletmecilik deniz taşımacılığında hayati önemdedir.

Türkiye, denizciliği uluslararası kurallara ve standartlara uygun hale getirmek kapsamında öncelikle deniz taşımacılığında, emniyet, deniz çevresinin korunması ve gemi adamlarının çalışma koşulları ile ilgili uluslararası sözleşmelerin gereklerine uymayan ve standartların altında bulunan gemileri standartlara uygun duruma getirmek yükümlülüğündedir. Uluslararası kurallara uyulmaması, standart altı gemilere rekabet avantajı sağlamakla kalmayıp, liman devleti kontrolü, arama kurtarma çalışmaları, deniz kirliliğini temizleme çalışmaları gibi konularda ilgili liman ve bayrak devletlerine fazladan maliyetler yüklemektedir.

Bayrak devletinin, kendi bayrağını taşıyan gemilerin uluslararası kurallara uyumlu olmasını sağlama zorunluluğu bulunmaktadır. Bu kapsamda, özellikle düşük standartlı gemiler üzerindeki kontrolünü etkin şekilde sürdürmek ve gemi sahiplerini dizayn, bakım ve işletim ile denizde emniyet konularında yüksek standardı sağlamaları için zorlamak yükümlülüğündedir. Gemilerin uluslararası kurallara uygun inşa edilmesi ve durumunun bu kurallara uygun sürdürülmesinde bayrak devletleri en çok desteği “Klâs Kuruluşları”ndan almaktadırlar. Bilindiği üzere birçok bayrak devleti, uluslararası sözleşmeler gereği düzenlenmesi zorunlu olan yasal emniyet sertifikaları ile ilgili sörvey yapma ve sertifika düzenleme yetkilerini klâs kuruluşlarına devretmişlerdir.

Klâs kuruluşları gemileri, güvenlik ve deniz çevresini koruma ile ilgili uluslararası konvansiyonlara göre sertifikalandırmakta ve kendi kurallarına göre klaslamaktadır. Gemi sahipleri, hem ticari faaliyetlerini gerçekleştirmek hem de sigorta şirketleri tarafından zorunlu tutuldukları için yasal ve klâs sertifikalarına sahip olmak zorundadırlar. Bazı gemi sahipleri, emniyet ve deniz çevresinin korunması için gerekli tedbirlerin alınmasından çok sadece

kiracı ve sigortacılarını tatmin etmek için klâs sertifikasına sahip olmak istediklerinden kolay bayrak ülkelerine gitmekte veya kolay sertifika veren klas kuruluşlarını tercih etmektedirler. Gemi sahibi lojistik sebepler veya ticari kaygılara bağlı olarak gemisini bir “klâs”tan diğerine transfer etmek hakkına sahiptir. Kurallara sıkı sıkıya bağlı “Klâs Kuruluşları” gemilerin emniyetini artırmak için, yaptıkları denetimler sonucu buldukları eksiklikleri gemi sahiplerine bildirmekte ve bunlar giderilmeden belge düzenlememektedir. Bu eksikliklerin giderilmesi için yapılması gereken masraflar, bazı gemi sahiplerinin düşük standartlara sahip klâs kuruluşlarına geçmeleri sonucunu doğurmaktadır. Maalesef bazı klâs kuruluşları da müşteri kaybetmemek için standartlarını düşürebilmektedir. Görüldüğü gibi, denizde can ve mal emniyeti sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesi için hem bayrak devletlerine hem de klâs kuruluşlarına büyük görevler düşmekte ve bu çoğu zaman iç içe geçmektedir. Bayrak devletleri hem yürüttükleri yasal sertifikasyon hizmetlerini layıkıyla yerine getirmek için gerekli önlemleri almak hem de bu işlemleri yerine getirmek için yetkilendirdikleri klâs kuruluşlarının gerekli kriterlere uygunluğunu tespit etmek, icra ettikleri faaliyetlerin usulüne uygun yürütülüp yürütülmediğini ve kuruluşun yetkilendirilme aşamasındaki durumunu muhafaza edip etmediğini tespit için izleme ve denetleme faaliyetlerinde bulunmak zorundadırlar.

Türkiye’de Denizcilik Müsteşarlığının sürekli hedefi, uluslararası kurallara uyarak bayrak devleti kontrolünü geliştirmektir. Ayrıca, dünyanın çeşitli ülkelerindeki bayrak devleti kontrolü etkisiz olduğu sürece Türkiye kıyılarındaki can emniyeti ve kirliliğin önlenmesi amacıyla liman devleti kontrolünün etkili uygulanması vazgeçilmez hedefler arasındadır. Liman devleti kontrolü, bayrak devleti kontrolüne alternatif olmamakla birlikte, etkili bir liman devleti kontrolünün, gemi sahiplerini düşük standartlı gemilerden uzak durmaya ve standardı yükseltmeye zorlamakta olduğu şüphesizdir. Özellikle “Paris Memorandumu” üyesi ülkeler son zamanlarda çok sıkı bir liman devleti kontrolü dönemi başlatmıştır. Tutulan gemilerin bayrakları ilan edilerek bu tutulmalarla ilgili AB üyesi ülke limanlarına giriş yasağı gibi yaptırımlar uygulanmaktadır. Türk bayraklı gemilerin yurt dışında tutulma oranları 2001 yılından itibaren alınan etkili tedbirlerle düşürülmüş ve ekonomik kayıpların azaltılması sağlanmıştır. Ancak, buna rağmen hali hazırda Türk gemileri Paris MOU (Memorandum Of Understanding) kapsamında henüz “Beyaz Liste”ye geçememiştir. Paris Memorandumu gibi memorandumlar, klas kuruluşlarının sorumlu olduğu “klaslama” ve “sertifikalandırma”

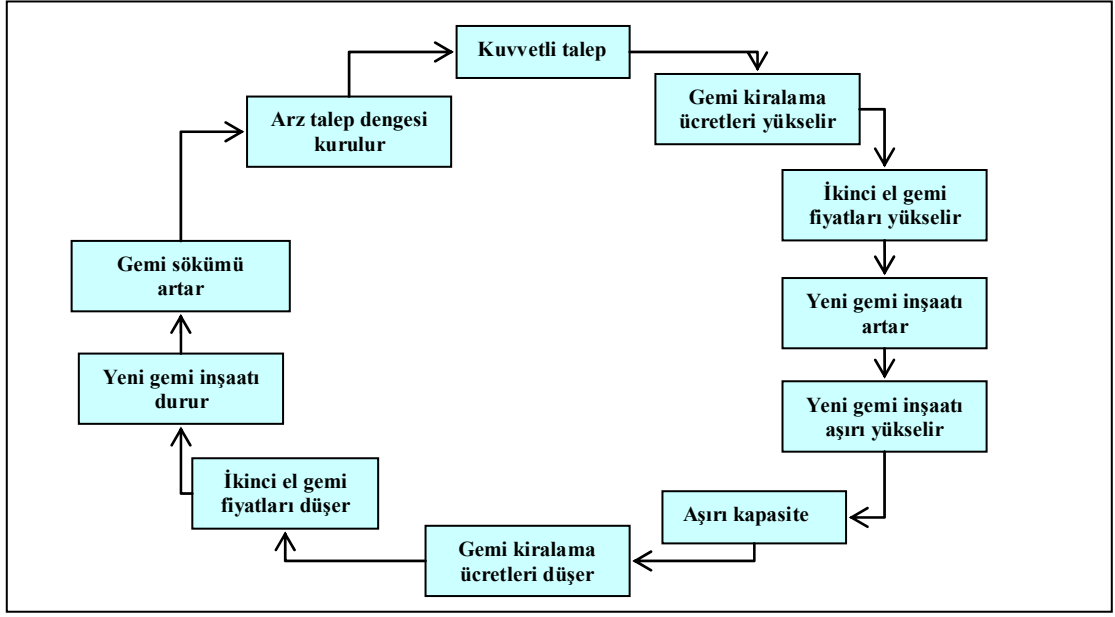
tutulmaları ile ilgili istatistikler yayınlamaktadır. Bu sayede bayrak devletleri düşük standartlı klas kuruluşlarının anlaşmalarını iptal edebilecektir.

**e. Gemi inşa sektöründe arz ve talep dengesi**

Küreselleşen dünyada, ticaret hacminin yaklaşık olarak % 95'inin deniz yolu ile gerçekleştiriliyor olması nedeniyle artan deniz taşımacılığı talebi navlun değerlerine bağlı olarak ciddi bir gemi inşa talebi doğurmuştur. Uluslararası kural ve sözleşmelerin gerekleri, tüm dünyada yaygınlaşan toplu taşımacılık anlayışı, ABD ve AB ülkelerinde eski gemilere getirilen kısıtlamalar gibi birçok zorunluluklar da gemi inşa talebini artıran faktörler arasında gösterilebilir. Gemi inşa sanayinde yatırımları etkileyen faktörler; filonun yaş durumu, gemicilik sektöründeki karlılık oranı (navlun ücretleri), yeni gemi fiyatları ve faiz hadleri olarak sıralanabilir.

Denizcilik şirketlerinin dünya ticaretinden aldıkları payın büyümesi ile elde ettikleri kazançların artması gemi inşa sektörünün yeni gemi inşa talebine nasıl bir cevap vereceğine bağlıdır. Denizcilik sektörünün temel girdisi olan gemileri üretmesi nedeniyle gemi inşa sanayi, denizcilik sektörünün gelişmesindeki ana sektörlerden biridir. Gemi inşa sanayi, gemi inşasında kullanılan yan sanayi mamullerinin çeşitliliği nedeniyle diğer sanayi kollarını bir lokomotif gibi çekerek onların gelişmesine katkıda bulunmakta, teknoloji transferini gerçekleştirmekte ve istihdam sağlamaktadır. Gemi inşa sanayi dalına önem veren ülkeler geçmişte olduğu gibi günümüzde de denizcilik sektöründe büyümeyi ve hızlı kalkınmayı sağlamışlardır. Bu doğrultuda, gemi inşa sanayi, ürettiği ürünleri ihraç ederek doğrudan döviz getirdiği gibi, milli filo için gemi inşa ederek dövizle ödenen navlunların azaltılmasını da sağlamaktadır.





Şekil 5. Gemi inşa arz ve talep dengesi

Deniz taşımacılık sektöründe gemi inşa arz talep dengesini açıklayan şekilde görüldüğü üzere gemi inşa talep ve arzı, ticari denizcilik konjonktürünün içinde değerlendirilmekte ve gemi talebinin artması gemi inşa fiyatlarının ve gemi siparişlerinin (orderbook) artmasını beraberinde getirmektedir. Gemi teslimatları yapıldıkça, gemi arzı artmakta ve dolayısı ile navlun ücretleri düşmektedir. Bunun sonucu olarak gemi siparişleri azalmakta, eski gemiler ekonomik olmaktan çıkmakta ve gemi sökümleri artmaktadır. Gemi sökümleri neticesinde, gemi arzı azalarak navlun ücretlerinin yükselmesine neden olmaktadır. Bu da döngünün başlangıcı olan gemi talebinin artmasına yol açmaktadır. Deniz taşımacılığında arz ve talep dengesi bu şekilde dalgalanmalarla seyrederek gemi inşa fiyatlarını ve gemi inşa siparişlerini belirlemektedir.

Tamamen ticari temele dayanan bu faktörlerin ötesinde denizde can ve mal güvenliğinin sağlanmasını ve çevre koruma gereksinimlerinin uygulanmasını zorunlu kılan uluslararası kural ve sözleşmeler (Örneğin: çift cidarlı tankerler ile petrol taşınması kuralı gibi.) artan bir hızla yürürlüğe girmektedir. Bunun sonucu olarak bazı tip ve tonajlı gemilerin yenilenmesi teknik ihtiyaçlar nedeniyle zorunlu hale gelmektedir. Bütün bu olumlu işaretlere rağmen talebin zaman içinde gelişmesi ve fiyat oluşumu politik şartlara ve navlun piyasasındaki dalgalanmalara bağlı olarak piyasa şartlarında büyük değişkenlik göstermektedir. Gemi inşa sektöründe dış etkenler olarak adlandırılabilir hem ulusal hem

de uluslararası pazardaki arz-talep dengesi, kapasite ve fiyatlar, iç ve dış piyasadaki gemi sahiplerinin durumu, yan sanayi, kur oranları ve işçilik ücretleri, iç etkenler olarak adlandırılabilirler üretim, verimlilik, gelişme, şartlara uyum, endüstrinin rekabet şartlarını belirlemektedir.

#### **f. Özel Duyarlı Deniz Alanları (Particularly Sensitive Sea Area-PSSA)**

1978'de Tanker Güvenliği ve Kirliliğin Önlenmesine İlişkin düzenlenen Uluslararası Konferans sonucunda nihai hale getirilen “Gemilerin Sebep Olduğu Kirliliğin Önlenmesine Dair Sözleşme (MARPOL 73/78)”, denizlerde özellikle petrol taşımacılığında doğan kirliliğin önlenmesi bakımından “özel alan” ve “Özel Duyarlı Deniz Alanı” isimli iki önemli kavram ihdas etmiştir.

“Özel Duyarlı Deniz Alanları” ile ilgili otorite Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'dür. Bir deniz sahasının “Özel Duyarlı Deniz Alanı” ilan edilebilmesi için; Uluslararası Denizcilik Örgütü üyesi olan devletlerden birisinin veya birkaçının birlikte örgüte belirlenen ölçütlere uygun yazılı bir başvuru yapması gerekmektedir. Örgütte başvurulacak adres ise Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC)'dir. Başvuru yapacak ülke ya da ülkeler, kendi karasuları içerisinde kalan bir bölgeyi ve/veya kendi karasuları dışında uluslararası sularda yer alan bir bölgeyi, uluslararası gemi taşımacılığı faaliyetlerinin oluşturacağı hasarlardan korumak için Özel Duyarlı Deniz Alanı olarak önerebilirler.

Türkiye'nin taraf olmadığı 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesindeki (BMDHS) genel anlayış, ülkelerin egemenlik ve yargı yetkisi altındaki alanlarda denizde canlı hayatın korunması ve sürdürülmesi ve çevrenin korunması açısından alacağı tedbirlerle, diğer devletlerin seyrüsefer hakları arasında bir denge gözetilmesi gerektiği yönündedir.

Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC) tarafından ilan edilmiş mevcut 7 adet hassas deniz alanı bulunmakta olup şunlardan oluşmaktadır: Büyük Bariyer Resifi (Avustralya) (1990), The Sabana Camaguey Takımadaları (Küba) (1997), Florida Kayalıklarını Çevreleyen Denizler (ABD) (2002), Malpelo Adası (Kolombiya) (2002), Wadden Denizi (Danimarka, Almanya, Hollanda) (2002), Paracas Ulusal Rezervi (Peru) (2003) ve Batı Avrupa Denizleri (Belçika, Fransa, İrlanda, Portekiz, İspanya, İngiltere) (2004).

Deniz canlılarının ve bazı deniz alanlarının korunması için IMO tarafından özel önlemlerin alındığı, ekolojik, sosyo-ekonomik veya bilimsel değer taşıyan ve uluslararası gemi trafiğinden zarar görebilecek nitelikteki “Hassas Deniz Alanları”na gemiler tarafından zarar verilmesini önlemek için alınacak başlıca tedbirler aşağıdadır:

- Trafik ayırım düzeni oluşturularak karşılıklı gemi trafiğini düzenlemek ve sınırlarını belirlemek,
- Tüm gemiler veya belirli büyüklük ve tipteki gemiler için yasaklanmış alanlar oluşturmak,
- Demirleme sonucu dip yapısının hasar görebileceği bölgelerde Demirlemenin yasak olduğu alanlar oluşturmak,
- Gemilerden çevreye zarar verecek maddelerin atılmasını veya basılmasını yasaklamak.

Türkiye’de deniz çevresinin korunması kapsamında Özel Duyarlı Deniz Alanları konusunda akademik çevrelerde dahi yeterli ilgi olmadığından, sivil denizcilik kuruluşlarında ve halkta arzu edilen düzeyde bir bilinçlenme sağlandığını ifade edebilmek mümkün değildir.

### **3.3. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi**

Denizlerde meydana gelen kazaların % 80’inin insan hatalarından kaynaklandığının ve yaşanan kazaların neredeyse tamamında gemi adamlarının ya da denizcilik işletmelerinde çalışanların eğitim eksiklikleri ve yetersizliklerinin tespit edilmesi üzerine özellikle 1990’lı yıllardan itibaren denizde can ve mal emniyeti ile çevre güvenliği alanında uluslararası sözleşmelerin gerekleri ve liman devleti denetimleri giderek daha katı olarak uygulanmaya başlanmıştır. Bu çerçevede, her yıl büyümekte olan ekonomiler paralelinde dünya ticaretinin çok büyük bir oranda deniz yoluna ihtiyaç duyması nedeniyle artan deniz trafiğinin emniyetinin sağlanması ihtiyacı uluslararası önem kazandığından “*Uluslararası Güvenlik Kodu (ISM)*” ve “*Uluslararası Gemi ve Liman Güvenliği Kodu (ISPS)*” gibi tedbirler yürürlüğe girmiştir. Bu düzenlemeler, denizcilerin eğitimi konusunun yeniden ele alınarak geliştirilmesi zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır. Ayrıca, gelişen teknolojiye paralel olarak dünya deniz ticaret filosunun yapısı da değişime uğramış; hizmete giren büyük tonajlı,

yüksek otomasyona sahip, maliyeti yüksek ve süratli gemiler daha nitelikli ve iyi eğitilmiş personele ihtiyaç duymaya başlamıştır.

Eğitim açısından uluslararası kurallara sıkı sıkıya bağlı olan denizcilik sektöründe 1978 yılından itibaren artık "standart gemi adamı" dönemi başlamıştır. Gemilerde çalışacak kaptanından miçosuna kadar her ulustan tüm gemi adamları, STCW 78/95 Sözleşmesi koşulları çerçevesinde eğitim almış olmak zorundadır. Denizcilik sektörü; kurumsallaştırılmış, standartlara bağlanmış, uluslararası geçerliliği olan, denetlenebilen ve değerlendirilebilen bir denizcilik eğitime ihtiyaç duymaktadır. Bu kapsamda, günümüzün ileri teknoloji ürünü modern ticaret gemilerinde çalışabilmek için uluslararası geçerliliği olan bir eğitim ve sertifikaya sahip, mükemmel derecede denizcilik İngilizcesi bilen gemi adamları şarttır. Ayrıca, dünyada eğitilmiş gemi adamı açığı devam etmekte, refah seviyesi artan gelişmiş ülkelerde özellikle zabıtlar başta olmak üzere denizde çalışacak eğitilmiş personel bulmak zorlaştığından gemilerin büyük bir çoğunluğunda farklı milletlerden oluşan personel hizmet vermektedir. Bu pazarı çok iyi saptamış olan Filipinler ve Güney Kore insan gücü ihraç ederek önemli döviz geliri elde etmeye devam etmektedirler. Filipinler'in % 20'sini donattığı dünya deniz ticaret filosundaki zabitanın % 3,54'ü Türk vatandaşdır. 2010 yılında 100,000 deniz zabıtine ihtiyaç duyulacağı hesaplanmıştır. STCW 78/95 Sözleşmesine taraf olan Türkiye, bu sözleşme hükümlerine uyumlu eğitim kurumları teşkil ederek ve mevcut kurumları bu esaslara göre yeniden yapılandırarak yetiştireceği nitelikli insan gücü sayesinde batılı ekonomilerin eriyen gemi adamı kaynağındaki boşluğu doldurabilecek ve Türk gemi adamlarına yabancı gemilerde çalışma olanağı yaratabilecektir.

Türkiye'de ülke genelinde denizcilik eğitimi veren tüm eğitim kurumlarının günümüz teknolojisi ve imkânlarını haiz araç, gereç, simülör, tesis ve eğitim elemanlarına sahip olmamaları (veya yetersiz olmaları) denizciliğin uluslararası niteliği de dikkate alındığında önemli bir eksikliklerdir. Özellikle kamu ve özel sektör kuruluşlarının denizcilik eğitimi alanına yeterince ağırlık vermemeleri, meslek içi eğitimin bir bütünlük içerisinde planlanıp, koordineli bir biçimde yürütülmemesi, denizcilik hizmetleri açısından bakıldığında kamunun eğitim maliyetini artırması ve verilen eğitimin kalitesinin yetersiz olması gibi önemli sorunlar yaratmaktadır.

Denizcilik eğitimi; gemi adamları, denizcilik işletmeleri, tersane çalışanları ve deniz turizmi sektöründe çalışanlara yönelik olarak 2547 sayılı Yüksek Öğretim Kanunu çerçevesinde fakülte niteliğinde ön lisans, lisans, yüksek lisans ve doktora eğitimleri yapan kurumlarca yürütülmektedir. 2009-2010 eğitim yılından itibaren faaliyete geçecek Piri Reis Üniversitesinin denizcilik eğitimi sektörüne yeni bir canlılık getirmesi beklenmektedir. Denizcilik eğitiminin önemi son dönemde kavrandığından denizcilikle ilgili yüksek lisans ve doktora eğitimleri, son 10 yıl içinde başlatılmış ve halen geliştirilmeye çalışılmaktadır. Yetmiş personel tedarikinde devamlılığının sağlanması için insanların doğru eğitilmeleri, denizcilikle ilgili eğitim kurumlarının yüksek lisans ve doktora seviyesinde konuya ağırlık vermeleri, denizcilikte araştırma-geliştirmeye önem verilmesi ve proje üretilmesi ilk akla gelen tedbirler arasındadır.

### **3.4. Deniz Kültürü, Birikimi ve Korunması**

6 Eylül 1620 tarihinde “May Flower” isimli bir gemi ile İngiltere’den kaptan, tayfa dâhil 102 kişilik bir grup ile yola çıkarak, yeni keşfedilmiş Amerika’da Cape Cod’a 67 günlük bir deniz yolculuğundan sonra varan ve ağır kış şartlarından sonra bahar geldiğinde Plymouth Rock denilen yerdeki kulübelerde hayatta kalabilen ve bugünün Amerika Birleşik Devletleri’ni yaratan 45 kişinin ilk yerleşim yeri bugün de aynen korunmakta, bir benzeri yapılan “May Flower” da orada bağlı bulunmaktadır. Yani, macera dolu denizcilik tarihinin anısı bugün de korunmaktadır.

Bugün Southampton’da rıhtıma bağlı duran 252 yaşında tümüyle ahşap bir gemi olan “HMS Victory”, Trafalgar Savaşı’ndaki haliyle muhafaza edilmekte ve İngilizler ona titizlikle bakmaktadır. “Uzak Doğu seferlerinin vazgeçilmez gemisi “Cutty Sark” da Greenwich’de bir taş havuzda her gün binlerce deniz tutkununun görmeye geldiği 138 yaşında bir başka kültür mirasıdır. Bu gemiler artık İngiltere’nin değil, dünya denizciliğinin bir zenginliği olarak kabul edilmektedir. Boston’da 1798’de yapılmış tümüyle ahşap ”USS Constitution”a girerken iskele tavaşının üzerinde yer alan onur yazısı şu şekildedir: *“Amerikan Bahriyesinin halen faal durumdaki bir gemisine giriyorsunuz.”* Sadece büyük devletlerin kıyılarında değil, Hollanda, Belçika ve İskandinav ülkelerinin limanlarında da sakin köşelere çekilmiş, ulusal bir özenle muhafaza edilmiş birçok gemi halen koruma altındadır.

Bu önemli gemilerin yanı sıra Macellan, Kaptan Cook, Scott, Amundsen gibi kâşif denizcilerin yaptıkları büyük işler sayesinde “Denizci Uluslar (Maritime Nations)” doğal bir sonuç olarak doğmuş ve zengin bir denizcilik kültür birikimi yaratmışlardır. Bütün denizci ülkelerin yazılı eser, müzik, resim gibi temel sanatları önemli ölçüde denizden yansımış zenginliklerle doludur. Deniz, doğal olarak denizci ulusların yaşamına girmiş, insanların davranışlarına, karakterlerine ve genlerine yerleşerek zamanla kalıtsal bir özellik kazanmıştır. Denizci ülkelerin insanları, denizle, rüzgârla, denizdeki canlılarla ve gemilerle içli dışlı olmuş, böylece toplumlarında tümüyle deniz kaynaklı bir bilgi birikimi, örf ve adetleri oluşmuştur.

Denizcilik işindeki gelişmeler kendiliğinden bazı kurumları da yaratmaktadır. Londra’da 1688 yılında Tower Street’de basit ve küçük bir kahvehane olarak gemi kaptanları, deniz ticareti ile ilgili brokerlar, acenteler gibi deniz ticaretinin çeşitli elemanlarının uğrak yeri olan “Coffee House”, üzerinde güneş batmayan İmparatorluğun dünya denizlerine gönderdiği her türlü geminin herşeyi, her türlü haber merkezi, iş merkezi olarak varlığını sürdürmüştür. Aradan geçen 300 yıldan daha fazla bir süre sonrasında bugün bu “Coffee House” tüm dünyanın bildiği ünlü “Lloyd Register” haline dönüşmüştür. Lloyd Register, bir devlet kurumu olmadığı halde, denizlerin getirdiği başarı ve gelişmelerin biriktirdiği kültür birikimi ile bugünlere gelmiş uluslararası bir otoritedir.

1744’de yine Londra’da, “Antwerp Towers” isimli bir barda elektriğin henüz olmadığı dönemde mum ışığında navlun sözleşmeleri yapılır, gemilerin sigorta işleri görüşülür ve anlaşmalara bağlanırdı. Bu küçük “cafe bar” uzun yıllar boyunca uluslararası denizcilikte yaptığı işlerin hacim ve çeşitliliği sayesinde büyüyerek bugünkü Londra’da “Dünya Gemi Kiralamaları Borsası” yani, ünlü “Baltic Exchange” olmuştur (Sönmez, 2004).

Gelenek ve kültür yaratmak çok uzun ve zor bir süreci gerektirir. Denizcilik sektörü veya başka herhangi bir alandaki kültürün birikimi sadece onu yaratan sektördeki başarılar ve ortaya konulan ürünlerle oluşabilmektedir. Türkler, belirli bir dönemde Akdeniz’de fetih denizciliğine dayanan başarılarına rağmen, nedenleri ne olursa olsun, tarih boyunca bir denizci ulus olamamışlardır. Bugün Türk denizcilik kültüründe övünülecek çok az başarı varken Batı denizciliğinden alınan çok kavram vardır. Balık isimleri, balıkçılık yöntem ve araçları, halen Türkiye’de kullanılmakta olan denizciliğin temel teknikleri ve terminolojisi,

tabirler ve kumandalar neredeyse bütünüyle Batı uluslarının diliyle ifade edilen yerleşmiş kavramlardır. Deniz Kültürü, her kültür gibi onu oluşturan değerlerin kıymetinin bilinerek saklanması ve üzerine titrenerek korunması ile birikmekte ve toplumun günlük yaşamına girmektedir.

Batı dünyasının, örnekleri yukarda açıklanan tarihi gemileri özenle koruma altında tutması yaklaşımının aksine, Türkler, Bahriyenin incileri “Yavuz” ve “Hamidiye”yi, bir savaşın kaderini değiştiren “Nusret”i ve bir ulusun kaderini Samsun’a taşıyan “Bandırma”yı v.b. gibi unutulmaz anıt gemilerini koruyamamış ve gelecek nesillerine aktaramamışlardır.

Verimli topraklarına bağlı Anadolu halkı denize yönelmeyi tercih etmemiştir. Cumhuriyetten önceki dönemlerde leb-i derya denilen bir kıyısı deniz olan arsalar o günlerdeki ikinci sınıf evlat, yani misafir sayılan kızlara; dağlara, tarlalara dönük yerler ise nesli sürdürecektir olan erkek çocuklara bırakılırdı. 50-60 yıl öncesine kadar Akdeniz kıyılarına bakan Türk evlerinin kapıları ve ön yüzleri denize değil, dağlara bakardı. *Özetle, Türkler, aslında bir yaşam biçimi ve tutku olan denizciliği sevmekte oldukça geç kalmış bir ulustur.*

### **3.5. Denizci Devletlerin Denizcilik Bilinci Oluşturma Faaliyetleri**

Denizciliğin sevdirmesi kapsamında başta A.B.D. olmak üzere denizci devletler ilköğretim çağındaki çocuklardan başlamak üzere sistemli ve planlı bir şekilde birçok faaliyet gerçekleştirmişlerdir (İŞİPEK, 1997). Örneğin ABD’de şehrin merkezindeki mendirek çevresinde kurulmuş olan San Francisco National Maritime Historical Park’ta deniz müzesi, tarihi gemiler, gemilerde kullanılan objelerin sergilendiği açık alanlar ile satış mağazalarından meydana gelen bir site yer almaktadır. Buradaki Balclutha isimli yelkenli gemide, küçük yaşta çocuklara güverte temizliği, yemek pişirme, palanga donanımları kullanarak yük kaldırma gibi faaliyetler icra ettirilmekte, filikalarla mendirek içinde kürek çektilmekte ve benzer diğer denizcilik faaliyetleri yaptırılmaktadır. Tüm bu faaliyetler bir oyun düzeninde çocuklara verilerek onların denizle iç içe olmaları sağlanmakta, hafta sonu tatilleri için buraya getirilen çocuklar geceyi de bu gemi içinde uyku tulumları ile geçirmekte ve dönüşlerinde kendilerine sunulan denizcilikle ilgili anı objelerini almaktadırlar.

Başka bir örnek ise yılın 365 günü açık olan Connecticut eyaletindeki “Mystic Seaport”dur. Mystic Seaport, 19’uncu yüzyıla ait bir liman kasabasının, orijinaline uygun

olarak yeniden inşa edilmiş halidir. 68 dönümlük geniş bir alana yayılan bu parkta, 1937’de kurulmuş ve günümüze kadar muhafaza edilmiş bir tersane, okul, kilise, banka, matbaa, tekne atölyeleri, marangozhane, yelken atölyesi, halat imalathanesi, planetarium, gemicilik malzemelerinin satıldığı dükkânlar, taverna, balık ağı ambarları gibi 41 adet binadan oluşan bir kasaba ile değişik sergilerin düzenlendiği sekiz galeri bulunmaktadır. Rıhtımda ayrıca 1841 yapımı Charles W. Morgan yelkenli balina gemisi, 1882 yapımı Joseph Conrad yelkenli eğitim gemisi, 1908 yapımı kömürlü Sabino feribotu ve 1921 yapımı L. A. Dunton balıkçı teknesi ziyaretçiler tarafından gezilebilmektedir. Günümüzde de yüzer halde muhafaza edilen “Captain Charles W. Morgan” balina gemisinin ambarlarına inildiğinde yağ kaynatılan fırınların, tayfanın, kaptanların yaşam yerlerinin mükemmel korunduğu görülmektedir. Başlarında öğretmenleri ile gelen öğrenciler geminin hâlâ çelik gibi sert ağaçtan bordasına dokunmakta, güvertesinde gemici şarkıları söylemektedirler. Kasabada görevli personel de 19’uncu yüzyıl kıyafetleri ile dolaşmaktadır. Tesiste sene boyunca turlar, sergiler, seminerler, okul tatil programları, deniz bilimleri ile ilgili çalışmalar, yelken dersleri, gençler ve yetişkinler için yelkenli gemi ile seyir, gençlik kampları düzenlenmekte, gençler ve çocuklar için geceleme ve hafta sonu geçirme imkânları bulunmaktadır.

Denizciliği sevdirmeye faaliyetleri kapsamında ABD’de anıt ve müze haline dönüştürülmüş beş uçak gemisi, yedi muharebe gemisi, dokuz muhrip, 19 denizaltı, iki yelkenli gemi ve 18 adet çeşitli tiplerden oluşan donanma gemisi ile 100’e yakın asırlık sivil gemi genelde o şehrin belediyeleri veya belirli dernekler tarafından işletilmekte, masrafları gezenlerden alınan giriş ücretleri ve bağışlarla karşılanmaktadır (AYTÖRE, 2004).

Orlando, San Diego gibi şehirlerde “Sea World” adı altında, denizle ilgili akla gelebilecek tüm canlıları doğal ortamlarına uygun olarak yapılmış suni havuz, göl ve akvaryumlarda izleme imkânı sunan tesisler bulunmaktadır. Buraya gelen ziyaretçiler gün boyunca;

- Katil balinalar, foklar, yunuslar ve denizaslanları tarafından yapılan gösterileri izlemekte,
- Penguen, müren balığı, pelikan, flamingo, köpekbalığı, baraküda gibi doğal ortamlarında kolaylıkla karşılaşamayacağı canlıları görebilmekte,



- Sürat motorları ve su kayağı ile yapılan akrobasi hareketlerini, su, müzik ve ışık kombinasyonlarının yarattığı muhteşem gösterileri seyretmekte,

- Denizlerle ilgili temel bilgilerin, araştırmaların ve koruma çalışmalarının yer aldığı filmleri izleyerek denizcilik bilgilerini artırmaktadır.

Özellikle ilköğretim çağındaki çocuklar ile gençler için özel programlar düzenlenmekte ve yılda yaklaşık 200.000 öğrenciye deniz yaşamı öğretilmektedir. Sea World benzeri tesislerin sayıları, büyük yatırımlar gerektirmesi nedeniyle çok fazla değildir. Ancak, çeşitli balıklar ile diğer deniz canlılarının izlenebildiği yaklaşık 500 m<sup>3</sup>lük veya daha büyük akvaryumları ise hemen hemen her Avrupa şehrinde görmek mümkündür.

Türkiye'nin yaklaşık yirmide biri yüzölçümüne (41,160 km<sup>2</sup>) sahip, 16 milyon nüfuslu Hollanda'da 32 deniz müzesi bulunmaktadır. Rotterdam'daki Deniz Müzesinin çatı katında "Profesör Plons" isimli bir oyun parkı bulunmaktadır. Bu oyun parkı sadece çocukların suyla ilgili her şeyi eğlenerek öğrenmelerini sağlamak, denizi tanıtmak ve sevdirmek amacıyla yaklaşık 500 m<sup>2</sup> lik bir açık alan ve 150 m<sup>2</sup> lik bir kapalı alan üzerinde kurulmuştur. Parktaki istasyonlardan başka açık sahalarda iki metre yüksekliğindeki bir deniz feneri vb. görsel objeler de yer almaktadır. Açık havada yer alan bu istasyonlara ilave olarak bilgisayar destekli eğitim de verilmektedir. Dokunmatik monitörleri kullanarak sorular soran çocuklara denizle ilgili cevaplar verilmekte veya çocuklar merak ettikleri konularla ilgili detaylı bilgileri kolaylıkla öğrenebilmektedirler.

Hollanda'nın Sweningen limanında insanlar kışın hafta sonları dahi balığa çıkmak istediklerinden, 20-30 kişilik gruplara gününbirlik turlar düzenlenmektedir. Belçika'nın Brüksel şehrinin ortasında birçok küçük göl bulunmaktadır. Bunlar belediye tarafından yapılmış ve sadece belirli uzunluktaki balıkların ruhsatlı balıkçılar tarafından tutulabildiği suni göllerdir.

Denizci devletlerin buraya kadar yer verilen faaliyetleri ile ilgili örnekler uzun bir listeden kısa bir kesittir. Bunlara yüzlercesini daha ilave etmek mümkündür. Yukarıdaki faaliyetlerden de görüldüğü üzere diğer devletlerin denizciliği sevdirmeye ve benimsetmeye konusundaki çalışmaları özellikle doğrudan çocukları hedef almakta, küçük yaşta denizi ve denizciliği seven bu çocuklar büyüdüklerinde yaşamlarını deniz odaklı olarak sürdürmektedirler.

### 3.6. Denizci Ülkelerin Denizcilik İdari Yapıları

Denizcilikte dünyada saygın bir konumda bulunan ülkelerin denizcilik idareleri ile ilgili bilgiler aşağıdadır.

- \* ABD’de denizcilikle ilgili faaliyetler Ulaştırma Bakanlığının bünyesinde bulunan Denizcilik İdaresi (Maritime Administration Agency) tarafından yürütülmektedir.
- \* İngiltere’deki denizcilik faaliyetleri, ABD’deki sisteme benzer şekilde, Denizcilik İdaresi (Maritime Administration) tarafından takip edilmekte, Denizcilik Bakanlığı bulunmamaktadır.
- \* Rusya Federasyonu, yeni oluşturduğu “Denizcilik Doktrini” paralelinde 2001 yılında “Denizcilik Bakanlığı”nı kurmuş ve “Ulusal Denizcilik Politikası”nı oluşturmuştur.
- \* Yunanistan’da, ülke limanlarının işletilmesi, yönetilmesi ve denetlenmesi de dâhil olmak üzere denizcilik ve deniz ticareti ile ilgili tüm konulardan sorumlu “Deniz Ticaret Bakanlığı” faaliyet göstermektedir.
- \* Almanya’da, denizcilik faaliyetlerinden Ekonomi Bakanlığı liderliğinde, (Türkiye’deki Denizcilik Müsteşarlığı benzeri görev yapan) Kiel merkezli “Almanya Deniz ve Denizcilik İdaresi” ve Hamburg merkezli “Almanya Denizcilik ve Hidrografi İdaresi” sorumludur.
- \* İtalya’da deniz ve denizcilikle ilgili faaliyetler, “Çevre, Arazi ve Deniz Bakanlığı” ile “Ulaştırma Bakanlığı” olmak üzere iki ayrı Bakanlık tarafından takip edilmektedir.
- \* İspanya’da denizcilikten sorumlu özel bir Bakanlık bulunmamakta, “Ulaştırma, Turizm ve İletişim Bakanlığı”na bağlı “Ticari Denizcilik Departmanı” denizciliğe yönelik konularda tek yetkili makam olarak görev yapmaktadır.
- \* Bakanlık sayısı diğer ülkelerden daha az olan Japonya’da denizcilikle ilgili faaliyetler İçişleri ve Ulaştırma Bakanlığına bağlı Denizcilik Müsteşarlığınca yürütülmektedir. Japonya’da “Denizcilik Politikaları Bakanlığı” adı altında yeni bir Bakanlık kurulmakla birlikte yeni bir Bakan ataması yapılmadığından bu yeni Bakanlık, İçişleri ve Ulaştırma Bakanı tarafından eşzamanlı olarak idare edilmektedir.

\* Çin’de Denizcilik Bakanlığı bulunmamaktadır. Denizcilik faaliyetleri, Ulaştırma Bakanlığının bünyesinde bulunan “Denizcilik Güvenliği İdaresi” tarafından takip edilmektedir.

Görüldüğü gibi denizcilikte ileri ülkelerin tamamında denizcilik idarelerinin aynı standartta olduğunu söylemek mümkün değildir. Denizcilikle ilgili faaliyetler, bazı ülkelerde Denizcilik Bakanlığı tarafından yürütülmekte iken bazılarında, Türkiye’dekine benzer şekilde, diğer Bakanlıklara bağlı birimler tarafından takip edilmektedir.

### 3.7. Ülkelerin Denizcilikteki Seviyelerini Değerlendirmek İçin Bilimsel Bir Model

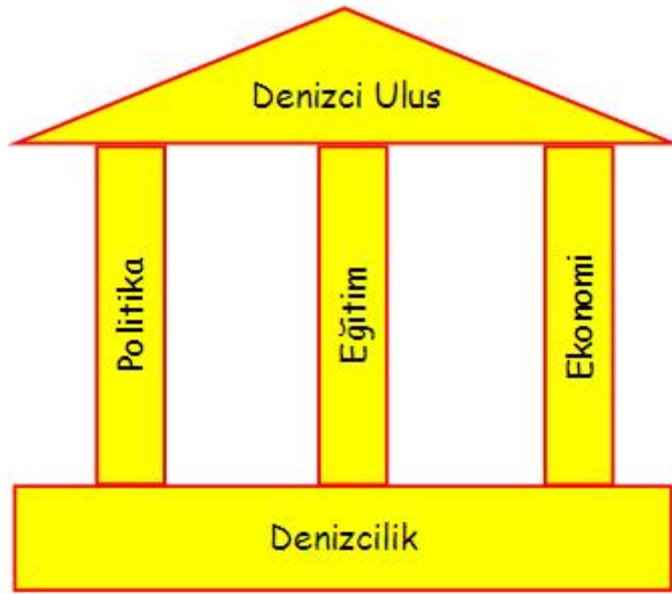
Bir Türk atasözü: “göz odur ki, dağın arkasını göre, akıl odur ki, başa geleceği bile.” şeklindedir. Bu evrensel anlatıma göre lider, gözü, dağın arkasını gören, akli, başa geleceği bilendir (ÖZDEMİR, 2008). Bu atasözünü denizciliğe uyarlırsak; “göz odur ki, ufkun ötesini göre, akıl odur ki, başa geleceği bile.” şeklinde değiştirebiliriz. Denizcilik alanında ufkun ötesini görebilecek liderlere ihtiyaç büyüktür. Yeryüzünde denizciliğin büyük önemini kavramış ve ülkesini bu alanda ileri taşımış lider sayısı maalesef fazla değildir. Denizciliğe hak ettiği değer ve önemin İngiltere ve Japonya gibi sadece coğrafi zorunluluğa tabi olan ülkeler tarafından verildiğini düşünmek kabul edilebilir bir husus değildir. Denizciliğin denize kıyısı olsun veya olmasın tüm dünya ülkelerinin ilgi alanında tutulmasını sağlamak sadece liderlerin değil, bu sektörde hizmet veren ve alan herkesin görevi olmalıdır. Bu çerçevede, denizcilik sektöründe yer alan tüm endüstrilerin insanlar tarafından tanınması ve bilinmesinin sağlanması önem arz etmektedir. Türkiye açısından bakıldığında ülkeyi çevreleyen denizlerin de vatanın bir parçası olduğu gerçeğini fark etmek ve halka benimsetmek devletin görevi olmalıdır. Denizlerimiz aslında “*Mavi Vatan*”dır.\*

Günümüzde ülkelerin denizcilik potansiyellerini ve birbirleri ile mukayese edilmelerini sağlayan, özellikle deniz taşımacılığı ve gemi inşa alanlarında dünya ülkelerinin durumunu yansıtan ve her yıl yayınlanan sıralamalar ve grafikler mevcuttur. Ancak, bu tipteki örnek uygulamaların mevcudiyetine rağmen, bilinen ve yaygın olarak kullanılan bir durum belirleme ve/veya kıyaslama modeli henüz mevcut değildir. Özellikle denizciliği bir bütün

---

\* “Mavi Vatan” terimi ilk kez Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’nda kullanılmıştır.

olarak ele alan bir model ise henüz geliştirilmediğinden bu ihtiyacın karşılanması gerektiği değerlendirilmektedir. Denizciliğin bazı dallarını gündeme almak ve ülkeleri buna göre kıyaslamak yerine komple değerlendirme yapmanın daha uygun olacağı düşünülmektedir. Bu sayede denizciliğin bir ülkenin ekonomisine katkısının daha kolay belirlenmesi ve takip edilmesinde de kolaylık sağlanmış olacaktır. Bu maksatla oluşturulacak bir model; denizcilik politikası, denizcilik eğitimi ve deniz ekonomisi ana unsurları üzerine oluşturulabilecektir (Şekil - 6). Denizciliği sadece ekonomik anlamda yüksek kazanç sağlayan belli başlı alt sektörlerden birkaçı ile değerlendirmek doğru sonuçlar vermeyebilir. Sadece deniz taşımacılığına yönelik bir sıralamayı temel kabul ederek ülkelerin denizciliğini değerlendirebilmek ve doğru olarak sıralama yapabilmek mümkün değildir. Öyle olsaydı, taşımacılıkta dünyada ilk iki sırada yer alan Panama ve Liberya'nın dünyanın en denizci ülkeleri olmaları gerekirdi.



Şekil 6. Denizciliğin dayandığı temeller

Bu çalışmada, bir durum belirleme ve/veya kıyaslama modeli oluşturmak üzere ilk adımlar atılmıştır. Denizciliği bir bütün olarak değerlendirmek üzere geliştirilecek bir modelde çok kıstaslı karar verme tekniklerini kullanmak mümkündür. Çok kıstaslı karar verme teknikleri birden çok ve birbiriyle çelişen kıstasların (hedeflerin) olduğu durumlarda, tüm kıstasları göz önüne alarak alternatifleri sıralama, grüplama veya önceliklendirmeye yarayan analitik tekniklerdir (Roy, 1996). Bu tür bir tekniğin kullanılması suretiyle, ülkelerin

denizci ulus hedefine ulaşma seviyeleri karşılaştırılabilir ve bu hedefe ulaşmaya etki eden kıstasların etki derecelerine göre farklı ağırlıklarla probleme etki etmesi sağlanabilir. Bu tür modeller yardımıyla, amaca ulaşmada en ağırlıklı olan kıstaslar ile daha az ağırlıklı olanların ayrılabilmesi suretiyle doğru stratejilere yoğunlaşma suretiyle hedefe hızlı bir şekilde yaklaşmak mümkün olabilecektir. Çok kıstaslı karar verme için kullanılacak birçok teknik bulunmakla birlikte bu çalışmada amacımıza uygun olarak “Fayda Teorisi Yöntemleri”nden biri olan AHP (Analytic Hierarchy Process) (SAATY, 1996) tekniği benzeri bir model kullanılmıştır.

Bir ülkenin denizcilikteki gelişmişlik düzeyini ortaya koyabilmek ve ülkeleri bu alanda karşılaştırmak üzere yapılan model geliştirme çalışmasında yukarıda bahse konu yöntemlerden faydalanılmıştır. Bu kapsamda öncelikle, durum belirleme ve karşılaştırmaya imkân sağlayacak ana kıstaslar belirlenmiştir. Denizciliği bir bütün olarak ele aldığımızda ilk akla gelen kıstas denizcilik politikasıdır. Eğitimsiz hiçbir olgu düşünülmemeyeceği için denizcilik eğitiminin de incelenmesi şarttır. Üçüncü önemli kıstas ise deniz ekonomisidir. Müteakip bölümlerde belirlenen bu ana kıstaslar incelenerek her bir ana kıstasın alt kıstasları belirlenmiştir.

Oluşturulan modelde, ülkelerin denizcilik düzeyini ortaya koymak üzere, belirlenen kıstaslara göre ülkeler hakkında tecrübe ve uzmanlığa dayalı bir değerlendirme yapılmıştır. Ancak, sayısal verilerden ve istatistiklerden yararlanılarak ayrıntılı analizlerin yapılmasını müteakip mutlak değerlere dayanan değerlendirmeler yapmak da mümkün olabilecektir. Değerlendirme için kullanılan ölçeklendirme, “Analytic Hierarchy Process” yönteminde kullanılan ölçeklendirmeye benzer şekilde Tablo 15’teki haliyle oluşturulmuştur.

Tablo 15. Bilimsel model değerlendirme ölçeği

Sayısal Değer	Anlamı
0	Bu kıstas altında bir faaliyet yoktur.
2	Bu kıstastaki faaliyetler “ÇOK ZAYIF” seviyededir.
4	Bu kıstastaki faaliyetler “ZAYIF (Yetersiz)” seviyededir.
6	Bu kıstastaki faaliyetler “VASAT” seviyededir.
8	Bu kıstastaki faaliyetler “İYİ” seviyededir.
10	Bu kıstastaki faaliyetler “ÇOK İYİ” seviyededir.
NOT	1, 3, 5, 7 ve 9 ölçükleri ara değerler olarak kullanılacaktır.

### *Denizcilik Politikası*

Denizcilik politikasının oluşturulmasında ilk etken devlet politikalarıdır. Yüzyıllar öncesinde belirlenerek uygulanagelmış olması gereken devletin temel denizcilik politikasının ülkeyi yöneten hükümetler aracılığıyla devam ettirilmesi, hızlı karar almayı sağlayacak şekilde kurumlar arasında sıkı bir işbirliği ve koordinasyonun mevcudiyeti ve denizciliğin halk tarafından benimsenmesiyle ortaya çıkan kamuoyu desteği sayesinde denizcilik politikasının başarılı bir şekilde uygulanması sağlanabilecektir.

Bir ülkede denizciliğin yerleşebilmesi ve gelişebilmesi için en önemli koşul o ülkede deniz politikasının sağlam temeller üzerine oturtulmasıdır. Her şeyden önce devletlerin denizcilik politikalarının ve stratejilerinin açıkça ortaya konulmuş olması ve bunların hükümetler tarafından da sürekli olarak uygulanması şarttır. Buradaki “süreklilik” terimi vazgeçilmez bir koşul olarak karşımıza çıkmaktadır. Ülkenin denizcilik stratejisi bir kez belirlendikten sonra istisnasız tüm hükümetler tarafından bu stratejiye uygun denizcilik politikaları geliştirilmeli ve uygulanmalıdır. Bu duruma en iyi örnek İngiltere’dir. İngiltere Kraliçesi I. Elizabeth’in; “Ey Amiraller! İngiltere savaşa girdiği zaman, öyle bir deniz savaşı yapacaksınız ki, neticede ne düşman, ne dost, ne de tarafsız bir millet, deniz ticaret ve kuvvetinde İngiltere’den daha kuvvetli hale gelmeyecektir.” ifadesi ile vasiyet olarak bıraktığı denizciliğe yönelik bu emir temel bir denizcilik stratejisidir. Bu vasiyette deniz gücünden daha öncelikli olarak deniz ticaretinin önemi vurgulanmış ve oluşturulacak deniz kuvvetinin deniz ticaretini koruyacak ve devamlılığını sağlayacak nitelikte olması gerektiği satır aralarında gizlenmiştir. İngiltere hükümetleri bu ana denizcilik stratejisi paralelinde tarih

boyunca denizcilik politikaları üretip uygulayarak denizlerde elde ettikleri askeri ve ekonomik gücün sürekliliğini sağlamışlardır. Osmanlı İmparatorluğu ise belli dönemlerde denizlerde hâkim askeri güç olmayı başarmasına rağmen deniz ticareti boyutunu ihmal ettiğinden sürekliliği sağlayamamıştır. Osmanlı İmparatorluğunun çökme nedenlerinden biri de padişahın ve yönetimde aktif rol alan devlet adamlarının denizlerden gelecek gelire ihtiyaç duymadıklarına inanmaları olmuştur. Fethedilen yerlerden alınan vergi gelirlerinin yeterli olduğu düşüncesiyle deniz ticaretinin getireceği ekonomik refah göz ardı edilmiş ve deniz ticareti Müslüman olmayan tebaanın eline bırakılmış, zamanla baş gösteren bağımsızlık ayaklanmaları süresince bu büyük ekonomik güç imparatorluğunun aleyhine kullanılarak çöküş sürecinin hızlanmasına neden olmuştur.

“Denizci ülke, denizci ulus” sloganıyla uyumlu bir denizcilik karakteri kazanabilmek için vazgeçilmez ikinci adım; temelleri atılan denizci devlet stratejilerinin yukarıda İngiltere örneğinde de belirtildiği gibi hükümet politikaları ile desteklenmesi ve bu hususun süreklilik niteliğine sahip olmasıdır. Bundan sonraki aşama ise ülkede mevcut denizcilik kurumları arasında sürekli ve düzenli işleyen bir kurumsal işbirliği ve koordinasyon mekanizmasının tesis edilmesidir. Ancak bu sayede denizciliğin geliştirilmesi ve mevcut uygulamalardaki aksaklıkların önüne geçilmesi amacıyla hızlı bir karar alma ve uygulama çarkı işletilebilir. Burada dikkat edilmesi gereken husus koordinasyon sağlanmasına rağmen karar alma süreci arzu edilen çabuklukta gerçekleşmediği takdirde mevcut denizcilik idari yapısının sorgulanması ve gerekirse yapısal düzenlemelere gidilmesi yönünde karar alınması zorunluluğunun da kabul edilmesidir. Yapısal işleyişin çabuklaştırılmasının sağlanması uygun hükümet politikalarının zamanında uygulanmasıyla mümkün olabilir. Örneğin bir ülkede denizcilik alanında yatırım yapmak için girişimde bulunan bir müteşebbis, müracaatı ile ilgili işlemleri tek elden ve sadece tek bir devlet kuruluşu ile muhatap olarak yürüterek kısa sürede (en geç iki ay içinde) faaliyete geçmek için gerekli izinleri alabilmek yerine her biri farklı Bakanlıkların izin yetkilerinde olan birçok devlet kuruluşuna müracaat etmek ve birinden gerekli izni almadan diğer Bakanlıktaki işlemlere başlayamayacak durumda bırakılıyorsa bir süre sonra yatırım isteği ve mücadele azmi kırılır. İşte bu durumun önüne geçmenin yolu denizcilikle ilgili devlet kurum ve kuruluşları arasında sürekli bir koordinasyon ve kurumsal işbirliğinin tesis edilerek; aksaklıkların tespit edilmesi halinde hükümet tarafından gerekli önlemlerin alınmasının ve gerekirse yapısal değişikliklere

gidilmesinin sağlanmasıdır. Bunun faydalarından biri de devletin denizcilikten elde ettiği gelirin tek bir başlık altında gruplandırılmasının mümkün olmasıdır. Özellikle Türkiye’de denizcilikle ilgili sektörlerin farklı Bakanlıklara dağılmış olması nedeniyle devletin denizcilikten elde ettiği toplam yıllık geliri tespit etmek dahi zor bir iş haline gelmiştir.

Bir ülkede deniz politikasının doğru tesis edilmesi ve uygulanmasında son adım geri besleme yapılmasıdır. Bu amaçla uygulanabilecek yöntemlerden biri de anket uygulanmasıdır. Hükümetin uyguladığı denizcilik politikalarının uygunluğunun test edilmesine yönelik olarak bağımsız araştırma kuruluşlarına yaptırılacak anketler sayesinde hem halkın denizciliğe ilgisi artırılmış, hem de hükümetin denizcilik politikalarına kamuoyu desteği sağlanmış olur. Anketlerden elde edilecek sonuçların düzenli olarak yayınlanması sayesinde denizcilik gündemde tutulabilecek ve halkın denizciliğe ilgisinin de canlı tutulmasına katkıda bulunulabilecektir. Elbette ki kamuoyu desteğinin sağlanmasında tek başına anketlerin belirleyici bir etkisi olamaz. Kamuoyunda denizcilik bilincinin oluşturulması, denizciliğin tanıtılması, sevdirmesi ve yaygınlaştırılması ile ilgili faaliyetlerin planlı ve programlı biçimde sürdürülmesi sağlanmalıdır. Bu konuya sonraki bölümlerde değinilecektir. Bu konuda daima hatırdan tutulması gereken husus; topluma öncelikle deniz ve denizcilik sevgisinin aşılmasının bir zorunluluk olduğunu kabul etmek, daha sonra da özellikle 6-10 yaş gurubundaki çocuklar başta olmak üzere hedef kitle olan genç nüfusu denizci olarak yetiştirmeye yönelik denizcilik politikaları belirleyerek uygulamaktır.

### *Denizcilik Eğitimi*

Denizcilik eğitimi açısından bakıldığında dikkate alınması gereken alt kıstaslar akademik ve operasyonel eğitimler, denizcilik eğitiminde Araştırma ve Geliştirme (AR-GE), eğitimde kurumlar arası koordinasyon ve akreditasyon kurumlarının mevcudiyetidir. Söz konusu alt kıstaslardan birinin dahi olmayışı veya yetersiz olması denizcilik eğitimini bir bütün olarak olumsuz yönde etkileyebilmekte ve çağın gereklerinin yerine getirilmesinde geri kalınmasına neden olabilmektedir.

Eğitim insan yaşamı için vazgeçilmez temel bir unsurdur. İnsanoğlu doğumundan itibaren sürekli olarak eğitilir. Bu eğitim farklı alanlarda olabilir. Uzmanlaşmaya ihtiyaç gösteren denizcilik eğitimi zor ve pahalı bir eğitim sürecidir. Denizcilikte eğitimsizlik



nedeniyle denizlerde meydana gelen kazaların maliyeti oldukça yüksektir. Denizlerdeki kaza ve aksaklıklar incelendiğinde olumsuzlukların neredeyse tamamının çalışanların eğitim eksiklikleri ve yetersizliklerinden kaynaklandığı görülmüştür. Bu nedenle denizcilik sektörünün kurumsallaştırılmış, standartlaştırılmış, uluslararası alanda kabul gören, denetlenebilen ve değerlendirilebilen bir denizcilik eğitime ihtiyaç duyduğu gerçeği kabul edilmiştir. Dünyada denizcilikte gelişmiş tüm ülkeler, IMO'nun sözleşmeleri, protokolleri ve belirlediği yüksek eğitim standartlarına ulaşmak amacıyla gerekli önlemleri almışlar, gemilerini modern araç ve sistemlerle donatmışlar ve gemi personelini hem denizde, hem de karada hizmet için geliştirilmiş eğitim programlarına göre yetiştirmişlerdir. Denizcilik sektörü, ticari açıdan olduğu kadar, eğitim açısından da uluslararası kurallara bağlıdır. Denizcilik eğitimi 1978'den itibaren "standart gemi adamı yetiştirilmek üzere planlanmıştır. Gemide çalışacak her seviyedeki gemi adamı, milliyeti ne olursa olsun, dünyanın her yerinde STCW 78/95 sözleşmesi koşulları çerçevesinde eğitim görmek zorundadır. Böylesine temel kurallara ve zorunluluklara tabi tutulan denizcilik eğitiminin; Akademik Eğitimler, Operasyonel Eğitimler, denizcilik eğitimi alanında Araştırma - Geliştirme faaliyetleri, denizcilik eğitiminde kurumlar arası koordinasyon (Kamu ve özel sektör) ve Akreditasyon (mesleki yeterliliği belirleme) Kuruluşları ana başlıklar altında incelenmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir. Bu ana başlıkların birleştirilmesi veya değiştirilmesi ya da ilave başlıklar konulması mümkündür. Burada amaç denizcilik eğitiminin değerlendirilebileceği ve ölçülebileceği temel alt başlıkları belirlemektedir.

Bilindiği gibi denizcilik alanında hemen her ülkede akademik eğitim verilmektedir. Eğitim kurumlarının sayısı ve çeşitliliği önemli bir ölçüttür. Eğitim ve öğretim ile ilgili programların belirlenmesi, eğitim ve öğretim yapacak kuruluşların belirlenmesi ve denetlenmesi önem arz etmektedir. Bir ülkede denizcilik eğitim ve öğretimi genel olarak; Üniversitelere bağlı Denizcilik Fakülteleri veya Denizcilik bölümleri, Üniversitelere bağlı Denizcilik Meslek Yüksel Okulları, Denizcilik Meslek Liseleri, STCW kursları vermekle yetkilendirilmiş özel eğitim kuruluşları ve firmalar tarafından yürütülmektedir.

Elbette söz konusu genellemenin dışında kalabilecek eğitim ve öğretim faaliyetleri çeşitli ülkeler tarafından uygulanmaktadır. Burada amaç ölçülebilen ve değerlendirme yapılabilen bir "akademik denizcilik eğitim ve öğretim sistemi"nin varlığından söz

edebilmektir. Ayrıca, günümüzde eğitim sistemi, her meslek için gerekli eğitim ve staj programlarını belirleyen, eğitimi fiilen icra eden ve eğitimle mesleki yeterliliği akredite eden kuruluşların ayrı olmasını gerektirmektedir. Bu çerçevede, bir ülkedeki denizcilik eğitim ve öğretiminin uluslararası arenada kabul edilebilmesi için mutlak surette “Eğitim Akreditasyonu” ve “Mesleki Yeterlilik Akreditasyonu”na ihtiyaç vardır. Bu nedenle söz konusu akademik eğitim ve öğretim sisteminin; sistemli bir şekilde, uluslararası camia tarafından tanınan, saygın “Eğitim Akreditasyon Kuruluşları” tarafından denetlenmesi bir zorunluluk olarak kabul edilmelidir. Bu maksatla ülkede bir akreditasyon kuruluşuna sahip olmak amaçlanmalı, bu yapılamıyorsa uluslararası akreditasyon kuruluşlarının denetlemelerine tabi olmak esas alınmalıdır.

Denizcilik mesleğinin uluslararası niteliği göz önüne alındığında mükemmel denizcilik İngilizcesine sahip personel yetiştirme zorunluluğu ortaya çıkmaktadır. Aynı zamanda, teorik derslerin yanı sıra eğitimin, çalışma ortamının benzeri bir ortamda pekiştirilmesi gereklidir. Bu maksatla tesis edilen benzetim (simülasyon) dersaneleri denizcilik eğitimi için vazgeçilmez bir unsurdur. Operasyonel eğitimlere ağırlık vermeyen bir denizcilik eğitim sistemi çağın gerisinde kalmış demektir.

Bir ülkede denizciliğin ilerlemesi ve ivme kazanması için denizciliğin her alanında araştırma ve geliştirme faaliyetlerine önem verilmesi ve kaynak ayrılması zorunludur. Denizcilik eğitimindeki kalitenin artırılması ve gelişmiş denizci ülkelerle rekabet açısından eğitim alanında araştırma ve geliştirme faaliyetlerine ağırlık verilmektedir. Bilindiği gibi Japonya tarıma uygun olmayan arazi yapısı nedeniyle yüzyıllardır denizle iç içe yaşayan bir ülkedir. Denizcilik eğitiminde de dünyada söz sahibi ülkeler arasındadır. Dünyada sadece Japonya’da Balıkçılık Üniversiteleri ve Balıkçılık Fakülteleri vardır. Japonya’daki denizcilik eğitim kurumlarının araştırma ve geliştirme faaliyetlerine verdikleri önem sayesinde Japon denizciliği özellikle ekonomik alanda saygın bir konumdadır.

Denizcilik eğitiminde göz ardı edilemeyecek hususlardan biri de kurumlar arası koordinasyondur. Farklı kurumların faaliyet alanlarına giren konularda, özellikle devlet kurumları arasında, bazen yetki karmaşası veya gayretlerin israfı gibi olumsuz durumlarla karşılaşılabilir. Söz konusu olumsuzlukların aşılabilmesi için planlı, düzenli ve sürekli bir eğitim koordinasyonuna ihtiyaç vardır.

## Deniz Ekonomisi

Bugüne kadar incelenen yerli ve yabancı kaynaklarda deniz ekonomisi alanında yer alan denizcilik endüstrilerine ait üzerinde anlaşmaya varılmış bir sıralamayı içeren listeye rastlanılmamıştır. Ancak, elde edilen kazançlara göre dünyadaki denizcilik endüstrilerinin sıralamalarına farklı kaynaklarda yer verilmiştir. Bu konudaki örneklerden biri Douglas-Westwood tarafından 2005 yılında yayımlanan tablodur. (Tablo 16)

Tablo 16. Dünya deniz endüstrileri (Kaynak: Douglas-Westwood 2005)



Görüldüğü gibi söz konusu tabloda yer alan deniz endüstrilerinin bir kısmı gerek pazardaki payının çok küçük olması, gerekse kamuoyu tarafından fazla bilinen sektörler olmamaları nedenleriyle ihmal edilebilir. Listede yer alan deniz endüstrilerinin özellikle hatırda tutulabilmeyi sağlayacak şekilde sayılarının azaltılması ve gruplandırılmalarının uygun olacağı değerlendirilmektedir. Bu mantıktan hareketle, dünya deniz endüstrileri aşağıdaki on başlık altında listelenebilir.

- \* Deniz taşımacılığı
- \* Deniz turizmi (kruvaziyer, marinacılık, yatçılık)
- \* Denizde doğal kaynak işletmeciliği (doğalgaz, petrol, maden ve denizlerdeki yenilenebilir enerji kaynakları)
- \* Balıkçılık (deniz avcılığı ve deniz ürünleri (gıda))

- \* Gemi inşa ve tersanecilik (askeri gemilerden tankerlere ve yatlarla kadar gemi inşası)
- \* Denizcilik ürünleri yan sanayi
- \* Limanlar ve liman işletmeciliği
- \* Denizcilik endüstrisinde Araştırma-Geliştirme
- \* Amatör denizcilik
- \* Denizcilik eğitimi ve su sporları

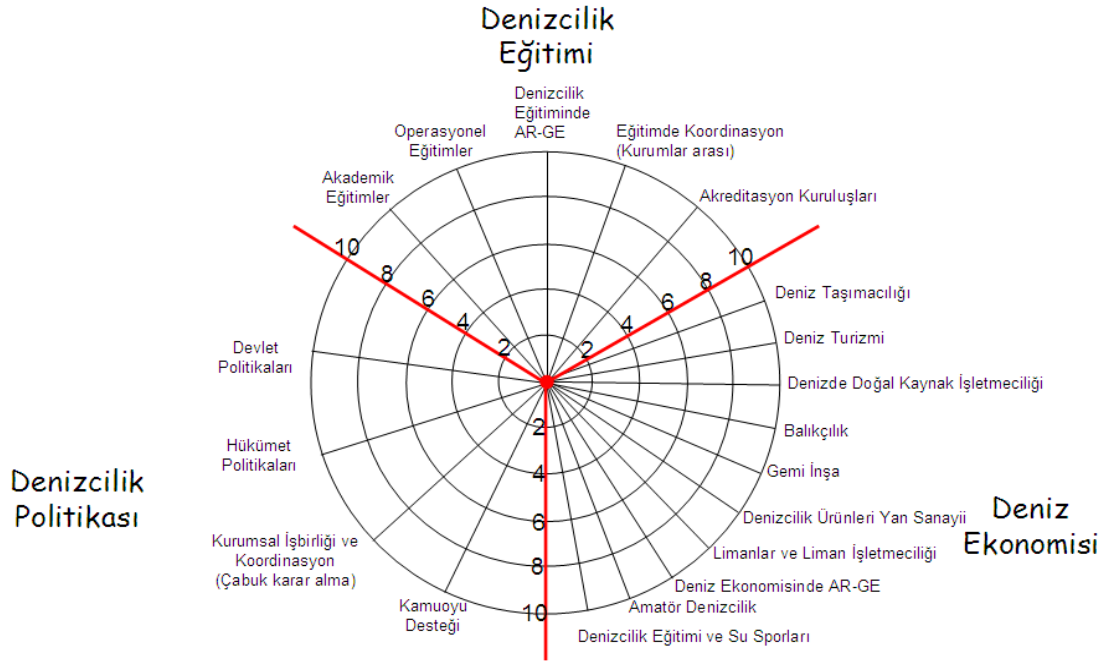
Deniz ekonomisinin alt kriterleri olarak kabul edilen bu sıralama sektörlerin ekonomideki tahmini paylarına göre en fazla kazandırandan en aza doğru olacak şekilde Douglas-Westwood'un tablo-17'de yer alan "Dünya Deniz Endüstrileri" grafiğinden yararlanılarak hazırlanmıştır. Bu listede yer alan başlıkların gelişen teknolojiye, ihtiyaçlara ve güncel eğilimlere bağlı olarak genişletilmesi veya daraltılması mümkün olmakla birlikte uluslararası kabul gören bir liste hazırlanarak yayımlanmasının dünyada denizciliğin bir bütün olarak ele alınabilmesi açısından faydalı olacağı açık bir gerçektir.

Deniz ekonomisine hayat veren endüstriler arasında biri bu tezin konusu ile direkt ilgili olması yönüyle diğerlerinden ayrılmaktadır. Bu başlık amatör denizciliğidir. Bir ülkede halka denizciliğin sevdirebilmesi için zorunlu olan faktörlerden biri de amatör denizciliğin teşvik edilmesidir. Özellikle 6-10 yaş grubundaki çocuklara denizciliğin sevdirelmesi için temel denizcilik eğitimlerinin benimsetilerek ve sevdirelerek verilmesi gereklidir. Unutulmamalıdır ki çocukken denizi seven bir insan bir daha bu sempatisini ve sevgisini kaybetmez. Yetişkin bir insana denizcilik bilinci kazandırabilmek çok daha zor ve masraflı bir iştir.

#### *Türk Denizciliğinin Bilimsel Model ile Değerlendirilmesi*

Bir ülkede denizciliğin doğru olarak değerlendirilmesi için doğruluğu kanıtlanan sayısal ve istatistikî verilerden faydalanmak gereklidir. Bu çalışmanın amacı daha sonraki bilimsel çalışmalara bir referans teşkil edebileceği umuduyla uzman görüşüne dayanarak bir model ortaya koymaktır. Modelin benimsenmesi halinde bundan sonra yapılacak akademik çalışmalarda gerçek bilgilere dayanılarak ayrı tez konuları halinde yüksek lisans ve doktora öğrencilerine görev verilebilecektir.

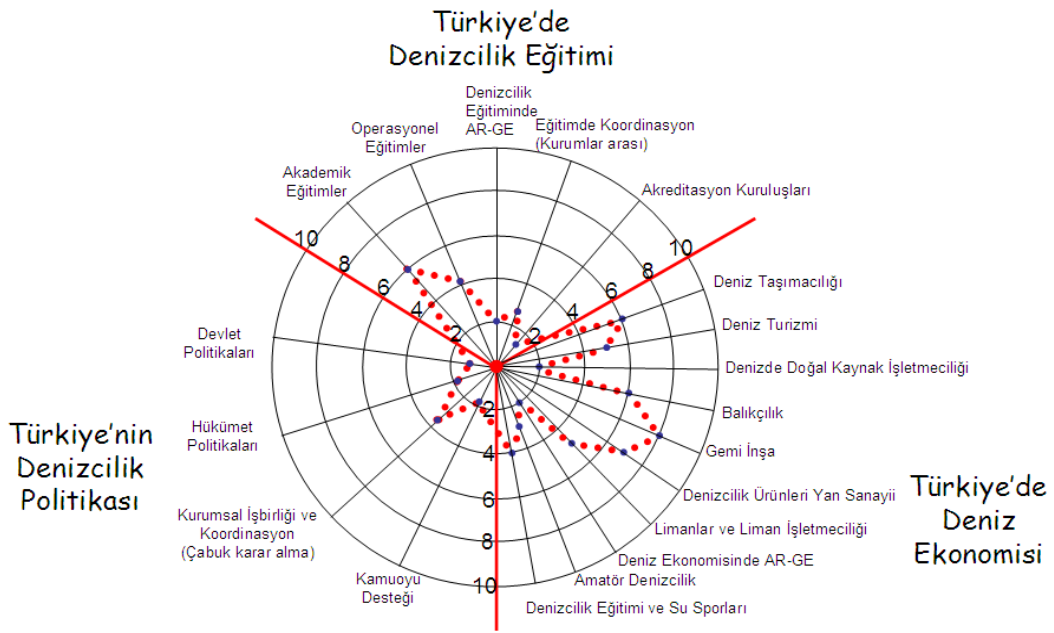
Deniz politikası, denizcilik eğitimi ve deniz ekonomisi ile ilgili olarak açıklanan hususları içeren ve bir ülkede denizciliğin değerlendirilmesi için bilimsel bir temel oluşturmak üzere hazırlanan model Şekil 7’dedir.



Şekil 7. Denizciliğin değerlendirilmesi için bilimsel bir model

Türkiye’de denizciliğin oluşturulan örnek model üzerinden değerlendirilmesi şekil-8’de gösterilmiştir. Söz konusu modeldeki sayısal veriler için tahmini değerler kullanılmış, tecrübe ve uzmanlığa dayalı bir değerlendirme yapılmıştır. Teknik olarak modelin benimsenmesini kolaylaştırması açısından bakıldığında kullanılan tüm sayısal verilerin, yayınlanmış resmi kaynaklardan ve/veya uluslararası saygınlığı bilinen araştırma kuruluşlarının hazırladığı raporlardan alınması daha uygun bir yöntemdir. Bu maksatla modelde özellikle deniz ekonomisi alanında kullanılabilecek kesin değerlere ulaşabilmek için Denizcilik Müsteşarlığına müracaatta bulunulmuş, ancak, bu değerlerin tamamının henüz kendileri tarafından da bilinmediği ve denizciliğin sektör bazında Türk ekonomisine katkısının tespit edilmesi maksadıyla akademisyen ve uzmanlardan bir çalışma grubu oluşturulduğu öğrenilmiştir. Çalışma grubunun faaliyetlerini tamamlamasını müteakip ortaya konulacak sayısal değerler modelde ve diğer birçok alanda kullanılabilecektir. Türkiye’de sadece deniz taşımacılığı, gemi inşa ve balıkçılık olarak algılanan denizcilik

sektörünün tüm alt sektörleriyle bir bütün olarak ülke ekonomisine sağladığı katkının belirlenmesi halinde yayınlanacak kesin ekonomik veriler sayesinde modelimizdeki sayısal verilerin de güncellenmesi mümkün olacak ve böylece modelin sağlayacağı bilgi daha kesin ve güvenilir olacaktır. Türkiye’de denizciliğin değerlendirilmesi için bilimsel bir temel oluşturmak üzere hazırlanan model benimsenmesi halinde denizcilik dışındaki diğer sektörler de uygulanabilecektir.



Şekil 8. Türk denizciliğinin model kullanılarak değerlendirilmesi

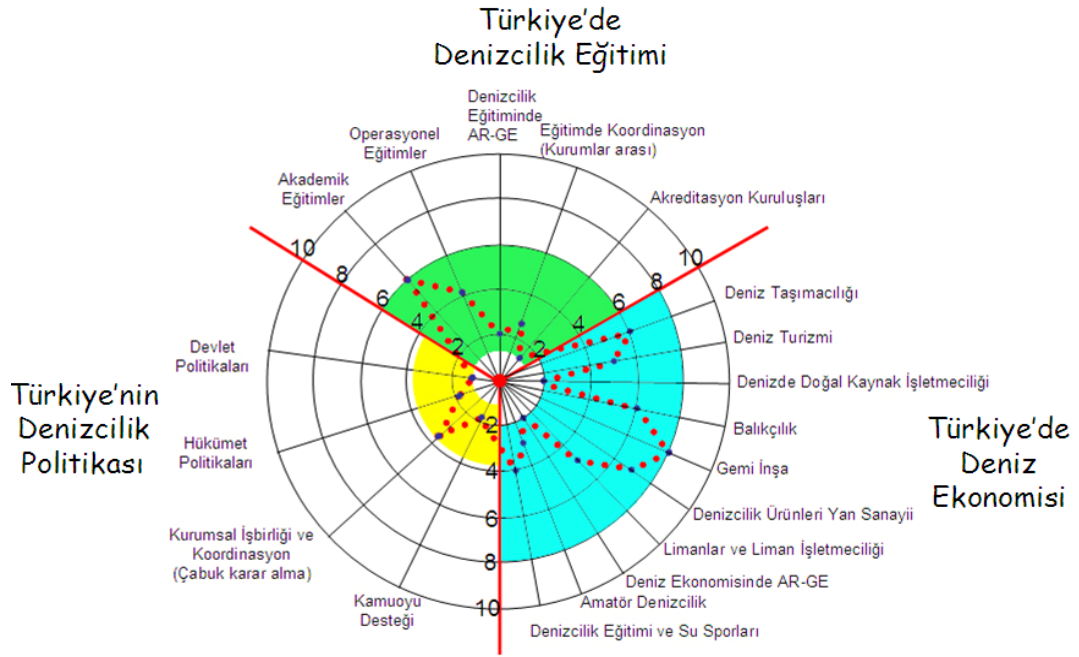
Şekilden de görülebileceği gibi denizcilik alanında Türkiye’de gemi inşa, denizcilik ürünleri yan sanayi ve akademik eğitimler nispeten olumlu bir düzeyde olmasına rağmen devlet politikaları, hükümet politikaları, kamuoyu desteği ve akreditasyon kuruluşları çok zayıf; limancılık, denizde doğal kaynak işletmeciliği, deniz ekonomisinde ve eğitiminde AR-GE, amatör denizcilik, operasyonel eğitimler, eğitimde kurumlar arası koordinasyon ve denizcilik politikası oluşturma hususunda kurumsal işbirliği ve koordinasyon zayıf (yetersiz), diğer sektörler ise vasat seviyededir. Deniz ekonomisinde en çok kazanç sağlayan sektörler arasında ilk sıralarda yer alan deniz taşımacılığı, deniz turizmi ve balıkçılığın vasat seviyelerde olmasının yanı sıra Türkiye’de önemi yeni kavranmakta olan denizde doğal kaynak işletmeciliğindeki yetersiz durum göz önüne alındığında Türkiye’nin deniz ekonomisinde doğru sektörel analiz yapamadığı ve ekonomisine ciddi gelir artışı

sağlayabilecek ağırlıklı denizcilik sektörlerine gereken önemi vermediği sonucuna ulaşılabilir. Bu sonuçtan hareketle “doğru devlet ve hükümet politikalarının belirlenerek uygulanmadığı” şeklinde bir yorum da yapılabilir. Denizcilik politikası, denizcilik eğitimi ve deniz ekonomisi birbirlerini etkileyen kavramlar olmasına rağmen özellikle içerikleri ve alt kıstasları yönünden birbirlerinden ayrılmaktadırlar.

Geliştirilen bu model kullanılarak denizcilikle ilgili temel kavramların birbirlerini nasıl etkilediklerini açıklayabilme olanağının yanı sıra denizciliğin her boyutunun tek bir şekil üzerinde incelenebilmesi ve hangi sektörlerde ne durumda bulunduğu kolaylıkla anlaşılabilmesi avantajlarının elde edilebileceği değerlendirilmektedir. Modelde yer alan her bir alt başlığın dünyadaki rekabet ortamı paralelinde düşünülerek söz konusu modele yansıtılması halinde daha gerçekçi değerlendirmeler yapılabilecektir.

Model üzerinde Türkiye'nin deniz politikası, Türkiye'de denizcilik eğitimi ve deniz ekonomisi başlıklarının kendi sahalarında ayrı ayrı düşünülmesi ve değerlendirilmesi özellikle diğer ülkelerle kıyaslama yapılırken fayda sağlayacaktır. Bu modelde ideal olan şekil, ana sektörler olarak belirlenen “denizcilik politikası”, “denizcilik eğitimi” ve “deniz ekonomisi”nin sayısal değerleri arasında fazla bir fark olmamasının yanı sıra aynı sektör içindeki alt kıstaslar arasında da en fazla 1 birimlik bir fark olması ve tüm değerlerin “çok iyi” seviyesi olarak belirlenen 9 ve 10 daireleri arasında yer almasıdır. Şekil-8 incelendiğinde Türkiye'de denizcilik eğitimi başlığı altında yer alan akademik eğitimler, operasyonel eğitimler, denizcilikte AR-GE, eğitimde koordinasyon ve akreditasyon kuruluşları alt başlıklarının matematiksel değerlerinin model üzerindeki izdüşümünde alt ve üst değerler birleştirilerek 1 ve 6 daireleri arasında 5 birimlik bir farklılık izlenebilmektedir. Modelin bu noktada bize sağlayacağı yorum şudur: % 10 ile % 60 arasında değişen değerlere bakılarak Türkiye'de denizcilik eğitiminin vasata yakın seviyede olduğu ve kendi içindeki % 50'lik değişim dikkate alındığında yüksek sapmalar nedeniyle Türkiye'de denizcilik eğitiminde bir bütünlük olmadığı ifade edilebilir. Aynı mantıktan hareketle denizcilikte devlet politikaları, hükümet politikaları, kurumsal işbirliği ve koordinasyon ve kamuoyu desteğinin zayıf olarak kabul edilen 1 ve 3,8 birimleri arasında değişim gösterdiği, şekilde üst limitin 10 birim olduğu göz önünde bulundurulduğunda söz konusu değerlerin çok düşük olduğu ve kendi içindeki % 28'lik farkın da yüksek olduğu görülmektedir. Bu değerlerler sayesinde,

“Türkiye’de denizcilik alanında devlet politikalarının çok yetersiz olduğu, mevcut yetersiz politikaların hükümet politikaları ile sürekli şekilde desteklenmediği, kurumsal işbirliği ve koordinasyonun göreceli olarak daha iyi seviyede olmasına rağmen aslında yetersiz olduğu, kamuoyu desteğinin ise neredeyse hiç olmadığı” yorumu yapılabilecektir. Denizciliğin tüm ana ve alt sektörlerinin tek bir model üzerinde algılanıp değerlendirme yapılabilmesi ve ulaşılan sonuçların bu model ile anlatılabilmiş olması dikkat çekicidir. Denizcilik Müsteşarlığı tarafından Türk denizciliğinin bir yılda ülke ekonomisine kazandırdığı değerlerin yayınlanması halinde modelin ortaya koyacağı sonuçlar çok daha kesin olacaktır. Bu sayede karar verici konumundaki devlet adamları ve yöneticilere, denizcilikte ülkenin içinde bulunduğu durum tek bir şekil üzerinden kolaylıkla açıklanabilecek ve alınabilecek tedbirler konusunda doğru yönde ve kısa sürede yönlendirilebilmeleri sağlanabilecektir.

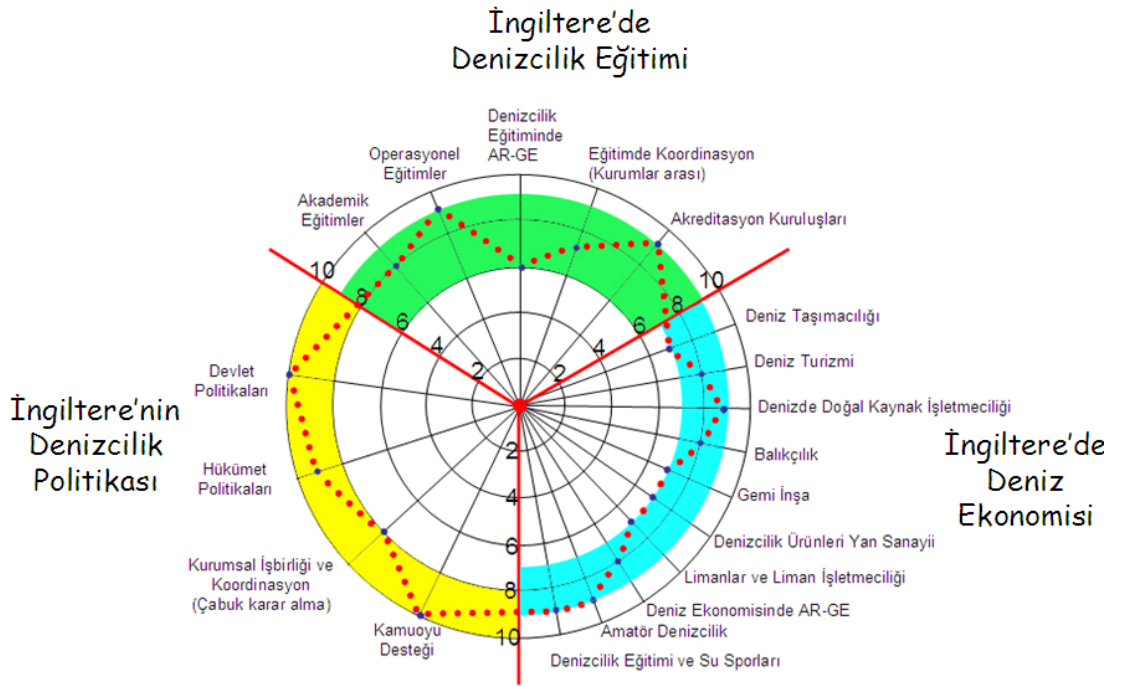


Şekil 9. Türk denizciliğinin model kullanılarak yorumlanması

Ülkelerin denizcilik potansiyelleri arasında kolay algılanabilecek ve hatırd tutulabilecek bir kıyaslama yapılabilmesi açısından yüzyıllar boyunca denizci ve denizciliğe yön veren bir ülke olarak bilinen İngiltere ile Türkiye’nin karşılaştırılmasının faydalı olacağı düşünülmüştür. İngiltere’de devlet eliyle ve özel sektörde yürütülen denizcilik eğitimi faaliyetleri çok ileri düzeydedir. İngiltere’nin diğer tüm ülkelerden farklılığı devletin köklü bir denizcilik geleneğine sahip olması ve bunu yüzyıllar boyunca kesintisiz ve kararlı bir



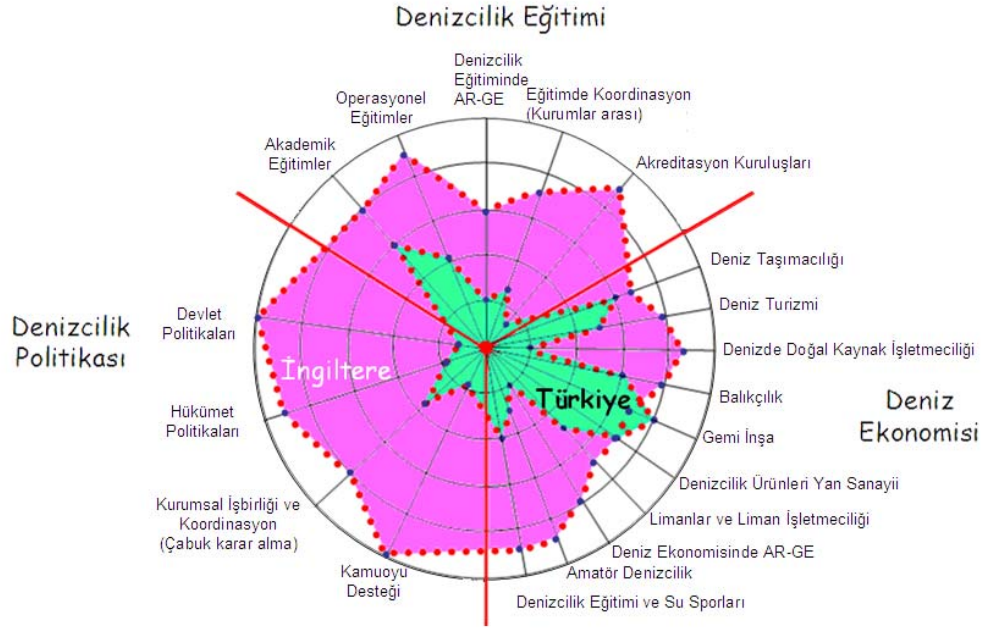
denizcilik politikası ile yönlendirmesidir. Denizcilik politikası ve sağlam temellere oturtulmuş denizcilik eğitim sistemi sayesinde İngiltere, deniz ekonomisi alanında da dünyada söz sahibi ülkelerden birisidir. İngiltere'nin denizcilik politikası, denizcilik eğitimi ve deniz ekonomisinin model üzerindeki değerlendirmesi şekil 10'dadır. Şekilden de anlaşılacağı gibi İngiltere'nin devlet denizcilik politikaları ve hükümetlerin bu politikayı uygulamadaki başarısı çok iyi düzeydedir. Kraliçe I. Elizabeth tarafından ana stratejisi çizilen İngiliz denizcilik geleneğine kamuoyu desteği de çok yüksek seviyededir. Temel denizcilik politikası paralelinde şekillendirilen denizcilik eğitiminde 6 ve 9 daireleri arasında görülen 3 birimlik farklılık normal kabul edilebilir. Şekilde 9 birimlik değer ile gösterilen ve tüm dünyada saygın bir konuma sahip İngiliz Akreditasyon Kuruluşlarının denizcilik eğitiminin verimliliğine katkısı büyüktür. Deniz ekonomisinde 7 ile 9 daireleri arasında değişen ve çok iyi kabul edilebilecek değerlerin dengeli bir dağılımı olduğunu ve deniz ekonomisindeki alt sektörlerin tamamına yaklaşık olarak aynı önemin verildiğini göstermektedir.



Şekil 10. İngiltere'nin denizciliğinin model kullanılarak yorumlanması

Tahmini değerlere dayalı olarak hazırlanan Türkiye'nin denizcilik değerlendirme modeli ile İngiltere modelinin birleştirilerek tek bir model üzerinde kıyaslama yapılabilecek şekilde görülmesi mümkündür (Şekil-11). Şekilden de anlaşılacağı gibi sadece gemi inşa

alanındaki küçük bir Türkiye üstünlüğü dışında denizcilik politikası, eğitimi ve ekonomisinin tüm sektörlerinde İngiltere'nin açık bir şekilde daha iyi durumda olduğu görülmektedir. Şekilden çıkartılabilecek en çarpıcı yorum özellikle devletin ve hükümetlerin denizcilik politikalarının uygulanması, kurumsal işbirliği ve koordinasyon ve kamuoyu desteği konularında İngiliz denizciliğinin Türk denizciliğine bariz bir üstünlüğünün olduğudur. Temel denizcilik politikasının ülkedeki denizcilik eğitimini de yönlendireceği göz önünde bulundurularak, model denizcilik eğitimi açısından incelendiğinde; sayısal veriler açısından tüm alt kıstaslarda daha yüksek değerlere sahip olan İngiliz eğitim sisteminin Türk denizcilik eğitim sisteminden daha iyi konumda olduğu görülmektedir. Ayrıca, İngiliz denizcilik eğitim sistemine katkısının üst düzeyde olduğu bilinen bağımsız akreditasyon kuruluşlarının Türkiye'de olmamasının denizcilik eğitiminde İngiltere lehine belirgin bir fark yarattığı da açık bir gerçektir. *Buradan çıkartılacak sonuçlardan biri de Türkiye'nin uluslararası alanda kabul gören, saygın, bağımsız akreditasyon kuruluşlarına sahip olması gerektiğidir.* Deniz ekonomisinde katma değeri en yüksek sektörler arasında yer alan deniz turizminde, Türkiye'de önemi son zamanlarda kavranmaya başlanmış olan denizde doğal kaynak işletmeciliğinde ve balıkçılıkta İngiltere'nin belirgin bir şekilde daha iyi durumda olduğu görülmektedir.



Şekil 11. Denizci ülkelerin bilimsel model kullanılarak kıyaslanması

Bu model sayesinde özellikle gelişmekte olan ülkeler denizcilik sektöründeki durumlarını denizcilikte ileri düzeydeki ülkeleri kendilerine referans almak suretiyle tek bir veri üzerinden takip edebilme şansına sahip olabileceklerdir. Denizcilik sektörünü bir bütün halinde tek bir şekil üzerinde açıklayabilme ve değerlendirme yapabilme olanağı sağlayan modelin getireceği en önemli avantajlardan biri de denizciliğin aslında asla birbirinden ayrılmaması gereken üçayaklı bir tabure gibi düşünülerek başta denizcilik politikası olmak üzere deniz ekonomisi ve denizcilik eğitimine özel önem verilmesi gerektiği gerçeğini ortaya koymasıdır. Modelin, karar verici konumunda olan, ancak, denizcilik sektörü hakkında fazla bilgisi bulunmayan politikacılara sektörün potansiyelini daha kısa sürede ve kolay anlaşılabilir şekilde açıklayabilme olanağını sunabileceği ve böylece daha sağlıklı kararlar alınabilmesine katkı sağlayabileceği değerlendirilmektedir.

## IV. SONUÇLAR VE TEKLİFLER

### 4.1. Sonuçlar

#### 4.1.1. Cumhuriyet Dönemi Türk Denizciliğine Bakış

14 Ocak 1925 tarihinde kurulan ve 16 Ocak 1928 tarihinde lağvedilen Türkiye Cumhuriyeti Bahriye Vekâletinin (Deniz Bakanlığının) Milli Savunma Bakanlığından ayrı bir teşkilat olarak doğrudan Genelkurmay Başkanlığına bağlanması suretiyle görev yapması Bakanlığın icra ettiği görevlerin büyük ölçüde askeri boyutla sınırlı kalmasına yol açmıştır. Deniz Bakanlığı, Ticaret-i Bahriye Müdürlüğünü (Günümüz Denizcilik İşletmeleri) de bünyesine alarak Bahriye işlerini iki başlılıktan kurtarmış olsa da, ülkenin içinde bulunduğu yokluklar nedeniyle ticaret bahriyesi ile ilgili faaliyetlerde önemli bir yoğunluk görülmemiştir. Konuya bugünün koşulları altında yeniden bakıldığında, yeni kurulacak veya Devlet Bakanlığında dönüştürülecek bir “Denizcilik Bakanlığı”nın ülkenin denizcilik alanında ihtiyaç duyduğu hamlelerin kısa sürede gerçekleştirilmesinde ve deniz ekonomisinin ülke ekonomisine büyük ölçüde katkı sağlamasında çok önemli bir itici ve yönlendirici güç görevi yapabileceği değerlendirilmektedir.

Atatürk’ün yönlendirmeleri sayesinde Cumhuriyet döneminin başında bazı önemli adımlar atılmasına rağmen devamı getirilememiş; sağlam temellere dayanan bir denizcilik politikası oluşturulamamış ve denizcilik sektörü ile ilgili hususlar sadece temenni düzeyinde kalmıştır. Cumhuriyet döneminin başlangıcındaki yoklukların da etkisiyle sadece kısa vadeli ve kolay çözümleri içeren ekonomik boyutlu bazı tedbirler alınabilmiş, bazen de hükümet hedefi olarak belirlenmesine rağmen somut girişimlerde bulunulamamıştır.

Cumhuriyet döneminde, denizcilik denilince akla sadece Türk Deniz Kuvvetleri gelmemesi gerektiği, bunun yanında denizciliğin ekonomik anlamda da birçok daldan oluşan bir güç olduğu anlaşılmıştır. Dönemin kısıtlı imkânlarına rağmen denizcilik alanında önemli pek çok atılım yaşanmış, 21’inci yüzyılın çağdaş denizcilik anlayışının altyapısı bu dönemde tesis edilmiştir. Ancak, 1925-1928 periyodundaki çok kısa süreli ve askeri konular üzerinde çalışan Deniz Bakanlığında sonra denizcilikle ilgili birimlerin bir Bakanlık altında

toplanması hedefinden ilk kez bahsedilen 1937 yılındaki Celal Bayar Hükümeti programından 2009 yılına kadar geçen 72 yıllık uzun süreçte farklı dönemlerde zaman zaman gündeme gelmesine ve bazı adımlar atılmasına rağmen kara ülkesinin yarısı kadar bir mavi vatanın sahibi olan Türkiye’de bugün hala bir Denizcilik Bakanlığının olmayışı üzerinde ciddiyle durulması gereken bir konudur.

Denizcilikle ilgili tüm gayretlerin sadece devletten beklenmemesi gerektiği gerçeğinden hareketle 1982’de kurulan İMEAK DTO’nun faaliyetleri günümüzde Türkiye’de denizciliğin her alanında özel sektörün etkinliğini göstermesi ve devletin denizcilik faaliyetlerine katkıda bulunması açısından övgüye layıktır. 1993’te 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Başbakanlığa bağlı olarak kurulan ve 2002’de Ulaştırma Bakanlığına bağlanan Denizcilik Müsteşarlığı Türkiye’de denizciliğin geliştirilmesine yönelik etkin çalışmalarını günümüzde de sürdürmektedir.

Denizcilik Müsteşarlığı hakkındaki kanun hükmünde kararnameye ilave olarak denizcilik sistem ve hizmetlerinin; ülkenin menfaatleri ve ihtiyaçlarına uygun olarak tesisi, geliştirilmesi, kıyıların amaca uygun korunup, kullanılması, deniz kirliliğinin önlenmesi, deniz kaynaklarından (deniz ürünleri dışında) azami ölçüde yararlanmak üzere gerekli tedbirlerin alınması konusunda ilgili Bakanlıklarla koordineli çalışmalar yapmak, ilgili kuruluşuna kendi kuruluş kanunları ile verilmiş iş ve hizmetlerin uyumlu bir biçimde yürütülmesini temin etmek maksadıyla *Denizcilik Bakanlığının kurulması için bir kanun tasarısı* hazırlanmıştır. Hazırlanan bu tasarı ile 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin yürürlükten kaldırılması öngörülmüş, ancak bu çalışma, tasarı olarak kalmış ve rafa kaldırılmıştır.

2000’li yıllarla birlikte denizcilikte önemli hamleler yapılmaya başlanmış olsa da genel olarak Cumhuriyet döneminde denizcilik sektörünün bir bütün olarak ele alınmamış olması, ülkenin geleceğine şekil veren politikacıların ve bürokratların denizciliğin önemini kavrayamadıklarını göstermekle birlikte bu yaklaşımın geleceğe yönelik ümitleri de törpülediğini düşünerek karamsarlığa kapılmamak gerekmektedir. Denizciliğin tüm sektörleri ile bir bütün olarak tek başlık altında hükümet programlarında ve beş yıllık kalkınma planlarında yer almasını sağlayacak girişimlerde bulunulması zorunluluğu açıkça görülmektedir. Türk ulusuna denizcilik bilincinin aşılması ve bu konuda bir eğitim

seferberliği ilan edilmesi maksadıyla gerekli politika ve planların ivedilikle ve devletin diğer faaliyetleri arasında öncelik verilerek oluşturulması ve uygulanması gerekmektedir. Denizcilik eğitime gereken önem ve ağırlığın verilmesiyle, öncelikle çok güçlü bir akademisyen kitlesi yaratarak, bu akademisyenler ve onların yetiştireceği gençler sayesinde toplumun bilinçlendirilmesi daha kolay sağlanabilecektir. “Denizlere Hâkim Olan, Dünyaya Hâkim Olur” özdeyişinin günümüzdeki gerçek anlamının askeri güçten çok ekonomik güç olduğu gerçeği kavranarak, *denizciliğin “Devlet Politikası” olarak benimsenmesi, tüm sektörleriyle bir bütün olarak kabul edilmesi ve devletle bireyin “denizcilik” ortak rüyasında birleştirilmesi halinde denizci bir ulus yaratma konusunda ilk adımlar atılmış olunacaktır.*

#### **4.1.2. Günümüzde Türk Denizciliğinin İhtiyaçları**

Bir deniz ülkesi olduğu halde bilinçli ve tutarlı denizcilik politikalarını zamanında uygulayamadığı ve denizciliği halkına bir gelenek olarak benimsetemediği için denizci ülke olamayan Türkiye’de, nüfusun % 60’dan, sanayinin ise % 80’den fazlasının sahil kesiminde bulunmasına ve deniz taşımacılığının diğer taşıma şekillerine kıyasla en ucuzu olmasına rağmen deniz ulaştırması, toplam taşımacılığın içinde yolcu taşımacılığında sadece % 0,3, yük taşımacılığında ise % 5 pay alabilmektedir. Türkiye’de devletin iç taşımacılıkta karayolu taşımacılığını teşvik etmesi yönündeki hatalı ulaştırma politikası, ülkedeki mal ve yüklerin % 90’ından fazlasının karayoluyla taşınmasına yol açtığından haksız rekabete ve ülkenin kıt kaynaklarının boşa harcanmasına neden olduğu gibi ekonominin önemli sorunlarından biri olan kayıt dışı ekonominin de bir anlamda teşvik edilmesine neden olmaktadır. Oysa Türkiye, coğrafyanın kendisine verdiği armağanı değerlendirerek yurt içi ticarete doğal olarak yapması gereken tercih olan deniz ulaştırmasını seçtiği takdirde limanlarda yapılacak yükleme ve boşaltma hareketleri denetim altında olduğundan kayıt dışı ekonomiyi de önemli ölçüde engelleyebilecektir.

Türk bayraklı gemilerin 1995-2005 döneminde dış ticaret yükleri taşımalarında ortalama % 29,57 oranında pay aldıkları dikkate alındığında bu düşme eğiliminin önüne geçilmesi maksadıyla 10-15 yıl içinde deniz ticaret filosunun toplam tonajının en az 20 milyon Dwt’ye çıkarılması ve Türk bayraklı gemilerin kendi dış ticaret yüklerinin taşınmasındaki payının en az % 50 olması hedefleri belirlenerek bu yönde uygulamalar geliştirilmesi gereklidir. Bu çerçevede önemli konulardan biri de yabancı bayrağa geçen

gemilerin durumudur. Bilindiği gibi bayrak devletinin, kendi bayrağını taşıyan gemilerin uluslararası kurallara uyumlu olmasını sağlama zorunluluğu bulunmaktadır. Bayrak devletlerinin bu görevi yaparken destek aldıkları “Klas Kuruluşları”, gemileri, güvenlik ve deniz çevresini koruma ile ilgili uluslararası konvansiyonlara göre sertifikalandırmakta ve kendi kurallarına göre klaslamaktadır. Klas kuruluşlarının bayrak devleti adına yaptığı hizmetlerde, yakından izleme ve denetim sonucunda uygulanan yaptırımlar, düşük standartlı gemilerin önünü kapayacak, dolayısıyla denizcilikte Türk bayrağının itibarını artıracaktır. Ancak, diğer taraftan yabancı bayrağı tercih eden Türk armatörlerinin durumlarının incelenmesi de önem taşımaktadır. Türk armatörünün yabancı bayrakla çalıştırmakta olduğu gemileri yeniden Türk bayrağına kazandırmak maksadıyla uluslararası standartlardan taviz vermeyecek şekilde gerekli düzenlemeler yapılmalı ve yabancı bayrağa kaçışın önlenmesi yönünde çözümler üretilmelidir.

Denizci devletler deniz ticaret filolarına ve yolcu taşımacılığına önemli ölçüde destek sağlamaktadırlar. Bu sayede denizciliğe karşı ilgi sürekli canlı ve üst seviyede tutulabilmekte, bilinçli politikalar uygulanarak teşvik edilen yolcu taşımacılığı büyük ilerleme göstermektedir. Türkiye’de özellikle yolcu gemileri ile yolcu taşımacılığındaki belirgin geri kalmışlığın, alınacak tedbirlerle kısa zamanda giderilmesi ve denizciliğin kamuoyunda sevdirmesi bir zorunluluktur.

Türkiye’de gemi inşa sanayi önemli bir ticari hacme sahiptir. Zaman zaman küresel boyut kazanan finansal krizin ilk olumsuz etkileri tamamen bir finans operasyonu olan gemi inşa sektöründe görülmektedir. Bu kapsamda, 2008’de başlayan küresel krizden gemi inşa sektörünün de ciddi biçimde etkilenmesi kaçınılmazdır. Ancak, krizin çok uzun süreli olamayacağı göz önünde bulundurulduğunda, uygun şartların oluşmasını müteakip Türkiye'nin hedefini büyütmesi ve bu sektörde atılım yapması gerektiği açıktır. Türk deniz ticaret filosunun yenilenmesi ve dünya gemi inşa pazarından alınan payın artırılması açısından gemi inşa sanayisinin desteklenmesinin zorunlu olduğu değerlendirilmektedir.

Turistlerin bir ülkeye, tarihi, kültürel ve doğal varlıklar ve özellikle yaklaşık % 90’ının deniz için geldiği gerçeği göz önünde bulundurularak deniz turizminin desteklenmesi ve bu kapsamda turistleri marinalara, yatçılığa, dalışa, su sporlarına yönlendirecek düzenlemelerin yapılması gerekmektedir. Ayrıca, Türkiye’ye gelen bir turist günde ortalama olarak yaklaşık

7 avro, kruvaziyer turizm ile limanlara gelen bir yolcunun ise günde ortalama 45 avro harcama yaptığı gerçeğine uygun olarak kruvaziyer turizmin teşvik edilmesinin ve bu amaçla belli bir plan dâhilinde belirlenecek limanların altyapılarının güçlendirilerek kruvaziyer turizme uygun hale getirilmesinin önemi açıkça görülmektedir. Bu kapsamda İstanbul'un büyük potansiyeli dikkate alınarak özellikle Haydarpaşa Limanının sadece kruvaziyer taşımacılığa yönelik bir turizm alanı olarak düzenlenmesinin önemli bir kazanç sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Yaklaşık 300 milyar ABD dolarlık dünya deniz taşımacılığının % 30'unun, ham petrol ve petrol ürünleri taşımacılığının ise % 28'inin gerçekleştirildiği Akdeniz'e kıyıdaş olan Türkiye'nin, toplam dış ticaretinin yaklaşık % 90'ını deniz yolu ile gerçekleştirmesine rağmen Akdeniz'deki bu büyük pastadan aldığı pay sadece % 1'dir. AB'nin deniz otobanı olarak adlandırdığı projeler ürettiği günümüzde, asırlarca denize komşu olarak yaşayan Türklerin, karada bir patikaya razı olup, denizin doğal otobanını adeta görmezden gelmeye devam etmelerini mantıkla bağdaştırmak mümkün değildir. Bu çerçevede, denizin ekonomide daha fazla yer almasına, deniz taşımacılığına gerektiğinde subvansiyon sağlanarak ucuzlatılmasına ve bu sayede yaygınlaştırılmasına, denizcilikle ilgili diğer sektörlerle de teşvik sağlanmasına yönelik politikaların takip edilmesi gerektiği değerlendirilmektedir.

Balıkçılık sektöründe hedef dünya sıralamasında ilk 10 arasında yer almak olmalıdır. Alabalık, levrek ve çupra üretiminde Avrupa söz sahibi olan Türkiye'nin bu başarıyı diğer balık çeşitlerine de yaygınlaştırması gereklidir. Türkiye'de kişi başına bir yılda tüketilen balık miktarı 7 kg ile dünya ortalamasının yaklaşık yarısıdır. Balıkçılık sektörünün ihtiyaçlarını karşılamak ve halka balık yeme alışkanlığını kazandırmak hedef alınmalıdır. Doğal balık türleri bilinçsiz avlanmayla yok olmaya başladığından bütün dünyada olduğu gibi Türkiye'de de yapılmaya devam edilen kültür balıkçılığının doğayı tahrip etmemesi için denizlerin sadece balıkçılık için değil, turizm, çevre ve gelecek için de gerekli olduğu gerçeğinden hareketle balık çiftliklerinin sahilinden belirli bir mesafede, akıntının olduğu belirli bölgelerde faaliyetlerine devam etmeleri yönünde düzenlenebilecek uygulamalar ile balıkçılığın ve doğanın korunması sağlanabilecek, turizmin gelişmesi ise engellenmeyecektir.

“Uluslararası Atlantik Ton Balıklarının Koruma Komisyonu (ICCAT)”nın 1999'da Akdeniz'de orkinos avcılığında başlattığı kota uygulaması sonucunda, Akdeniz'de ICCAT'a



üye olmayan 7 ülke gibi, “diğer ülkeler” kategorisinin avcılık kotasını kullanan Türkiye’ye düşük bir kota verilmiştir. Gelişmiş bir balıkçı filosu ve yeni kurulan orkinos çiftlikleri göz önüne alındığında, yetersiz olan bu kota miktarının artırılmasına çalışılmalıdır.

Türkiye’de balıkçılığın geliştirilmesi için alınabilecek tedbirler aşağıdadır:

- Son yıllarda Türkiye’yi çevreleyen denizlerde avlanan balık miktarındaki belirgin azalma dikkate alınarak balıkçılık kaynaklarının korunması maksadıyla dönemsel balık avlama yasağının yanı sıra Tarım ve Köyişleri Bakanlığı tarafından belirlenecek bölgelerde “Balık Üreme ve Koruma Alanları” ilan edilmelidir.

- Gelecek nesilleri de düşünerek orkinos avcılığında uluslararası sistemde uygulanan “kota” sisteminin Türkiye’de de belirlenecek balık türleri için uygulamaya geçirilmelidir.

- Türk Balıkçılık Filosu günümüz teknolojisine uygun cihaz/sistemlerle donatılarak açık deniz ve okyanus avcılığı yapabilecek kapasiteye kavuşturulmalıdır.

- Sürdürülebilir bir üretimle birlikte hızlı bir gelişim sağlanarak, ulusal ekonomiye önemli katkı ve istihdam imkânı yaratılmalıdır.

- Balıkçılıkta AB’ye uyum sağlamak için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır. “Balıkçılık/Su Ürünleri Genel Müdürlüğü” kurulmalı, bu çerçevede balıkçı tekneleri kayıt altına alınmalı ve devlet, balıkçı limanlarında kontrol maksatlı olarak balıkçılıkla ilgili personel görevlendirmeli, balığın karaya çıkarılacağı limanlar belirlenmeli ve bunlar AB sağlık kurallarına uygun olarak donatılmalıdır.

Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Maliye Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığı arasında Nisan 2007’de imzalanan “Kıyı Yapılarında Uygulanacak İş ve İşlemler” protokolü sayesinde artık Yatırımcının, yatırım yapacağı ilin Valiliğine (Bayındırlık ve İskân Müdürlüğüne) başvurduğu tarihten *en geç 90 gün içinde* müracaatına ilişkin işlemlerin tamamlanacağı bir uygulama başlatılmıştır. “Kıyı Yapıları İzin Süreci”nde İtalya’nın uyguladığı “Yuvarlak Masa Modeli”nin herhangi bir isimle tanımlanmaksızın Türkiye’de uygulamaya konulması şeklindeki söz konusu uygulama çok olumlu karşılanmakla birlikte uygulama sonuçlarını görmeden değerlendirme yapmak için henüz erken olduğu değerlendirilmektedir.

#### 4.1.3. Barbaros HAYRETTİN: “Denizlere Hâkim Olan Dünyaya Hâkim Olur”

Dünya denizciliğinde büyük pay sahibi olan ülkeler ve Avrupa Birliğinin denizciliğinin incelenmesi sonucunda ortaya çıkan gerçek şu şekilde özetlenebilir: *Denizciliği bir gelenek ve yaşam tarzı olarak benimseyen ülkelerin aslında geçmişte olduğu gibi günümüzde de dünya siyasi ve ekonomik yaşamına yön veren gelişmiş ve büyük refah içindeki Batı Dünyası olduğu tarihsel gerçekler ışığında çok açık olarak ortadadır. Bu gerçeği yüzyıllar öncesinde görerek “Denizlere Hâkim Olan Dünyaya Hâkim Olur” ifadesiyle dile getiren büyük Türk amirali Barbaros HAYRETTİN’in kendi ülkesinin bugün gelinen noktada denizci olamadığını görmek düşündürücü ve üzüntü vericidir.*

Tarihin dünya sahnesine çıkardığı eşsiz liderlerden birisi olan Mustafa Kemal ATATÜRK’ün ve büyük Türk amirali *Barbaros HAYRETTİN’in denizcilikte hedef gösterdikleri noktaya ulaşabilmek için bilinçli devlet politikalarının sürekli olarak uygulanması, Türk halkına denizcilik niteliğinin kazandırılması ve denizciliğin bir gelenek ve yaşam biçimi olarak benimsetilmesinin şart olduğu değerlendirilmektedir. Bu yönde atılması gereken adımlar müteakip maddelerde belirtilmiştir.*

#### 4.1.4. Türk Denizciliğinde Kurumsal Yapı ve Denizcilik Bakanlığı İhtiyacı

Türkiye’de genel anlamda denizcilikle ilgili faaliyetlerin yürütülmesinden Ulaştırma Bakanlığı bağlısı Denizcilik Müsteşarlığı sorumlu olmakla birlikte tek otorite değildir. Denizciliğin bir bütün olarak zamanında ele alınmamış olmasının da önemli etkisiyle, çeşitli zamanlarda farklı Bakanlık ve kurumlar tarafından gerekli düzenlemelerin yapılması ve temel esasların belirlenmesi amacıyla çıkarılmış çok sayıda kanun, kanun hükmünde kararname ve benzeri mevzuat bulunması nedeniyle denizcilik konularında birçok kamu kurum ve kuruluşu faaliyet göstermektedir. Türkiye’de denizcilikle ilgili kurumsal yapıda yeri olan kurum ve kuruluşlardan *etkin* olanların listesi aşağıdadır:

- \* Başbakanlık,
- \* Genelkurmay Başkanlığı,
- \* Dışişleri Bakanlığı,
- \* Milli Savunma Bakanlığı (Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı),

- \* İçişleri Bakanlığı (Sahil Güvenlik Komutanlığı, Jandarma Genel Komutanlığı (Kıyı/Göl Kontrol Timleri), Emniyet Genel Müdürlüğü (Deniz Polisi)),
- \* Ulaştırma Bakanlığı (T.C. Devlet Demir Yolları Genel Müdürlüğü, Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü),
- \* Maliye Bakanlığı (Milli Emlak Genel Müdürlüğü),
- \* Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı (Maden İşleri Genel Müdürlüğü),
- \* Tarım ve Köyişleri Bakanlığı (Koruma Kontrol Genel Müdürlüğü ve Tarımsal Araştırmalar Genel Müdürlüğü),
- \* Kültür ve Turizm Bakanlığı (Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü, Turizm İl Müdürlükleri),
- \* Bayındırlık ve İskân Bakanlığı (Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü),
- \* Gümrüklerden Sorumlu Devlet Bakanlığı (Gümrük Müsteşarlığı, Gümrükler Muhafaza Genel Müdürlüğü),
- \* Çevre ve Orman Bakanlığı (Çevre Kirliliğini Önleme ve Kontrol Genel Müdürlüğü, Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı),
- \* Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı,
- \* Sağlık Bakanlığı (Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü),
- \* Deniz Kuvvetleri Komutanlığı,
- \* Denizcilik Müsteşarlığı (Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Liman Başkanlıkları),
- \* Denize kıyısı olan illerdeki Valilikler (Bayındırlık ve İskân Müdürlükleri),
- \* Denize kıyısı olan illerdeki Büyükşehir Belediyeleri (Çevre Koruma ve Kontrol Müdürlükleri),
- \* Devlet Su İşleri Müdürlüğü (DSİ),
- \* Devlet Planlama Teşkilatı,

- \* Savunma Sanayii Müsteşarlığı,
- \* Yüksek Öğretim Kurumu (YÖK),
- \* TÜBİTAK,
- \* Türkiye Bilgi ve İletişim Kurulu (eski adı: Telekomünikasyon Kurumu),
- \* Avrupa Birliği Genel Sekreterliği,
- \* Piri Reis Denizcilik Üniversitesi ve Üniversitelerin Denizcilik Fakülteleri ve Enstitüleri, Denizcilik Okulları,
- \* İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası (İMEAK DTO) ve Mersin Deniz Ticaret Odası,
- \* Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO),
- \* Türk Standartları Enstitüsü,
- \* Türk Telekom A.Ş.,
- \* Türk Loydu,
- \* Türkiye İstatistik Kurumu,
- \* Özelleştirme Yüksek Kurumu,
- \* Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV),
- \* Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV),
- \* Gemi İnşa Sanayiciliği Birliği (GİSBİR),
- \* Türk Armatörler Birliği,
- \* Türkiye Açık Deniz Yarış Kulübü (TAYK).

Türk ekonomisinin ana aktörlerinden biri olma yolunda hızla ilerleyen denizcilik sektörü, yukarıda listelendiği gibi, çeşitli Bakanlıklara bağlı 30'dan fazla kurum ve kuruluş, çok sayıda kanun, 2 kanun hükmünde kararname ve 100'den fazla tüzük ve yönetmelikle genel anlamda “denizcilik mevzuatı” olarak nitelendirilen bir sistemle idare edilmektedir. Denizciliğin sevk ve idaresinde söz ve yetki sahibi olan Bakanlık ve resmi kuruluşların denizcilikle ilgili yetki ve sorumlulukları incelendiğinde; örneğin; balıkçılıkla ilgili konuların

“Tarım Orman ve Köy işleri Bakanlığı”nın, deniz kirliliği ile ilgili konuların “Çevre Bakanlığı”nın sorumluluk ve yetkisine verildiği görülmektedir. Bunun yanı sıra kanun ve Kanun Hükmünde Kararnameler incelendiğinde, denizcilik konuları ile ilgili Bakanlıkların Ulaştırma Bakanlığı, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Turizm ve Kültür Bakanlığı ve Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı olduğu görülmektedir. Sağlık Bakanlığı, Hudut ve Sahiller Genel Müdürlüğü ve denizlerimizde güvenlikle ilgili konulardan sorumlu İçişleri Bakanlığına bağlı Sahil Güvenlik Komutanlığı denizcilikle ilgili diğer yetkili devlet makamlarıdır. Bu örnekleri, Maliye Bakanlığı, Gümrüklerden Sorumlu Devlet Bakanlığı, Dışişleri Bakanlığı, Milli Savunma Bakanlığı, Milli Eğitim Bakanlığı ve diğer Bakanlıklardan ilgili Kurum ve Kuruluşlar ile çoğaltmak mümkündür. Denizciliği ilgilendiren konularda gerek politika oluşturmada gerekse mevzuat düzenlemede koordinesizlik ve uyumsuzlukla birlikte yetki ve sorumluluk dağınkılığı açık olarak görülmektedir. Denizcilikle ilgili konuların bu kadar dağınkı olması uygulamada birçok aksaklıklara sebep olmaktadır. Bugüne kadar denizcilik konularına Cumhuriyet Hükümetleri zaman zaman büyük önem vererek çeşitli tedbirleri almaya çalışmışlardır. Ancak, yasal olarak, çeşitli Bakanlık ve kuruluşların yetki alanına dağıtılmış bulunan denizcilik konularına ilişkin hedef ve hizmetler arasında uyum sağlamak, ulusal denizciliğe bir ana hedef ve yön vermek, kurulan bütün teşkilatların çabalarına rağmen mümkün olamamıştır. Bu aksaklığın başlıca nedenleri, deniz alaka ve menfaatlerinin tam olarak bilinmemesi, görev organizasyonundaki kademelerin ve birimlerin yetki dağınkılığı, karar ve yorumlardaki farklılıklar, koordinasyon eksikliği ve denizcilik konularında ihtisaslaşmış kamu personeli yetersizliğidir.

Denizcilikle ilgili konularda doğrudan veya dolaylı olarak söz sahibi farklı kurum ve kuruluşlar kendi sorumluluk ve ilgi alanlarında hizmet verirlerken;

\* Denizcilikle ilgili neredeyse tüm kurum ve kuruluşlar tarafından sahiplenildiği halde aslında sahipsiz kalan denizcilik sektörünün sorunlarına belli bir düzen ve bütünlük içinde çözüm getirilmesinde geç kalınmakta,

\* Denizcilikle ilgili kurum ve kuruluşların tek bir merkezden yönetilmemesi nedeni ile bazı görevlerin farklı kurumlarca tekrar yapılması, bazılarının gecikmeli icra edilmesi, bazı görevlerin ise hiç yapılamaması sonucunda bir görev, sorumluluk ve yetki karmaşası yaşanmakta ve gerekli koordinasyon sağlanamamakta,

\* Tek yetkili ve sorumlu otorite olmaması nedeniyle aynı planda görev yapması gereken kuruluşlar arasında işbirliği sağlanamamakta, Kurumlar arasındaki koordinasyonun yetersizliği nedeniyle mevcut altyapı ve yeteneklerin etkin ve koordineli bir şekilde kullanımında zorluklarla karşılaşmakta,

\* Mevcut mevzuatın değişik kurum ve kuruluşlarca farklı olarak yorumlanması nedeniyle icraatta farklı uygulamalarla karşılaşmakta,

\* Türkiye'yi de çok yakından ilgilendiren konularda, uluslararası kuruluşların çalışmaları gereği gibi izlenip değerlendirilememekte ve bu nedenle uluslararası düzeyde alınan kararların olumsuz sonuçları ile karşılaşmakta,

\* Diğer ülkelerin denizcilik mevzuatından tercüme ve adapte edilerek hazırlanan, ancak önceden belirlenen ortak bir hedef olmadığı için bilinçli olarak geliştirilemeyen milli denizcilik mevzuatı, günümüzün koşullarına göre değişen devlet ve toplum ihtiyaçlarına cevap verebilecek çağdaş bir şekle getirilememekte,

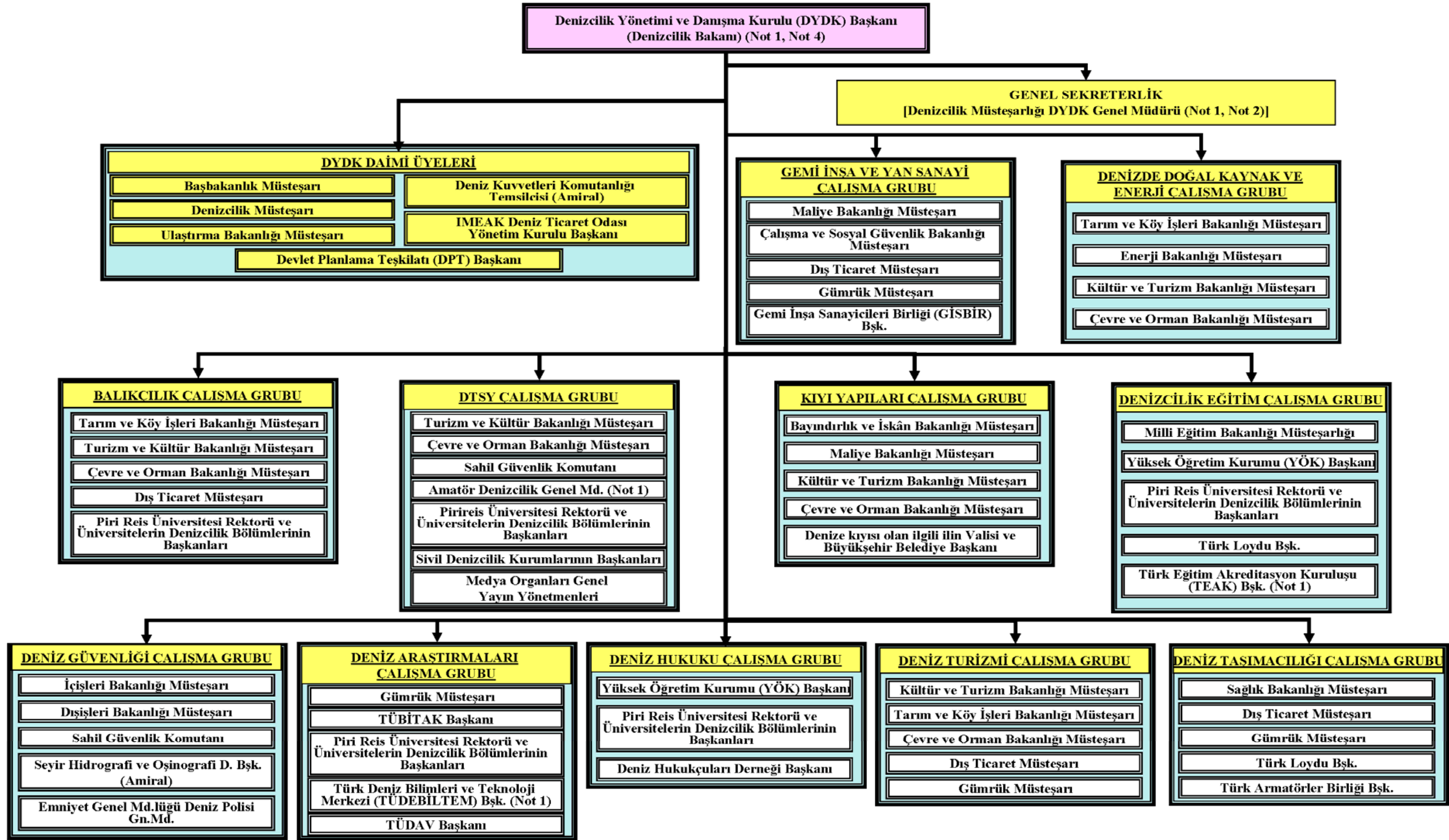
\* Kararlılık gösterilmemesi ve bilinçli politikalar uygulanmamasına bağlı olarak denizcilikle ilgili tüm kurum ve kuruluşlarda çalışan profesyonel denizcilerin oranının normal olarak asgari % 60 olması gerekirken, son beş yıldaki büyük atılımla % 11'den % 24'e çıkmasına rağmen çok düşük olmasının da etkisiyle bürokrasi engelinin aşılmasında zorluklar yaşanmakta,

\* Hizmetin en iyi şekilde yürütülmesi için öncelikle tutarlı, etkili ve sürekli bir deniz politika ve stratejisi uygulanmadığından buna paralel olması gereken genel planlama ve araştırmalar da uyumlu ve etkili bir şekilde yapılamamaktadır.

Türk denizciliğinin günümüzdeki yapısının denizcilik sektörünün gerektiği şekilde yönetilmesinde yetersiz kaldığı; kıt kaynakların verimli kullanılması, bürokrasinin ve zaman kaybının şikâyet edilmeyecek ölçüde azaltılması ve denizciliğin çağdaş şekilde yönetilmesi için ve yetki ve sorumlulukların tek elde toplanması ve bu maksatla yeterli, etkin, süratli karar alabilecek ve uygulayacak şekilde mevcut Devlet Bakanlıklarından birinin "*Denizcilik Bakanlığı*"na dönüştürülmesi suretiyle kurulması gerektiği değerlendirilmektedir. Bu sayede yeni Bakanlığın kadroları ve çalışanları, mevcut kadrolardan yatay geçişle veya Denizcilik Bakanlığına bağlanacak diğer kurum ve kuruluşlardan sağlanabileceğinden devletin

küçülerek etkin çalışması prensibine aykırı bir durum oluşmayacaktır. Ayrıca, bugün Türkiye'nin halkı tarafından da bilinen belirgin bir "Ulusal Denizcilik Politikası" olmadığından temel denizcilik politikasının oluşturulmasını ve bu politikaya uygun faaliyetlerin hükümet programları ile beş yıllık kalkınma programlarında "denizcilik" ana başlığı altında bir bütün halinde yer almasını sağlayabilecek güçlü bir organizasyonel yapıya ihtiyaç vardır. Bu bakımdan da Denizcilik Bakanlığının kurulması büyük önem arz etmektedir.

Denizcilikte ileri ülkelerde denizcilik idareleri açısından bir standart olmaması ve Rusya Federasyonu ile Yunanistan'ın dışındaki ülkelerde Denizcilik Bakanlığı bulunmaması nedeniyle Türkiye'de Denizcilik Bakanlığı kurulması için örnek göstermek mümkün olmasa da, denizcilik faaliyetlerinin çok başlı bir yönetimden kurtarılarak tek elden sevk ve idare edilmesi açısından böyle bir yapılanmaya gitmenin gerekli ve çok faydalı olacağı açıktır. Bununla birlikte tek başına Denizcilik Bakanlığının kurulması yeterli olamayabilecektir. Türkiye'de denizcilikle ilgili kurumsal yapıda yer alan aktörler arasındaki koordinasyonu kurumsal bir temele ve kurallara bağlamak, etkili bir planlama çevrimi oluşturmak, kaynakların en verimli şekilde yönlendirilmesini ve kullanılmasını sağlamak, uygulamaların denetimini etkin bir şekilde yapmak, güçlü bir karar mekanizması yaratmak ve dolayısıyla Türk denizciliğinin bütünsel bir yaklaşım ile tek bir merkezden yönetilmesini sağlamak amaçlarına yönelik olarak Denizcilik Bakanı başkanlığında, yapısal şeması aşağıda belirtilen "Denizcilik Yönetimi ve Danışma Kurulu (DYDK)" oluşturulmalıdır.



Not 1: Kurulduğu takdirde

Not 2: Daimi statüdeki "Genel Sekreterlik" Denizcilik Müsteşarlığı teşkilatında yer alacaktır.

Not 3: Çalışma Grupları DYDK çalışmalarına ihtiyaç duyulduğu takdirde katılacaktır.

Not 4: Denizcilik Bakanlığı kurulmadığı takdirde denizcilikten sorumlu Devlet Bakanı DYDK Başkanı olarak görev yapacaktır.

Genel Açıklama: DYDK standart olarak toplanabilecektir. Toplantılar Ankara'da Denizcilik Müsteşarlığının toplantı salonunda yapılacaktır. DYDK Genel Müdürlüğü teşkil edilmediği takdirde bu görev Denizcilik Müsteşarlığınca yürütülecektir.

Şekil 12. Önerilen Denizcilik Yönetimi ve Danışma Kurulu (DYDK) Teşkilatı



Denizcilik Bakanlığı kurulsa da kurulmasa da, devlet ve özel sektörün tüm aktörlerinin güçlerini birleştirmelerini sağlayacak DYDK'nın kurulması gerekir. Bu durumda DYDK Başkanlığını Ulaştırma Bakanı veya (tercihen) denizcilikten sorumlu Devlet Bakanı yapabilir.

Türk denizciliğinde yaşanan tarihi gerçekler ve günümüzdeki durumu dikkate alınarak daha fazla vakit kaybetmeksizin; DYDK tarafından yapılacak çalışmalar paralelinde öncelikle geleceğe yönelik olarak bir vizyon belirlenmeli ve “*Türkiye'nin Denizcilik Konsepti*” hazırlanmalıdır. Denizcilik Konseptinde denizcilik sektörü mutlaka bir bütün olarak ele alınmalı ve denizciliğin gelişmesine yönelik ana prensip ve usuller belirlenerek uygun denizcilik politikaları ile desteklenecek şekilde bir yapı oluşturulmalıdır. Konseptin uygulanmasıyla elde edilecek tecrübelerle istinaden 8-10 yıl içinde gerekli düzenlemelerin yapılmasını müteakip “*Türkiye'nin Denizcilik Doktrini*” oluşturulmalı ve artık bundan sonra, ülkeyi yönetecek Hükümetler ve devletin tüm birimleri bu doktrine uygun faaliyetler gerçekleştirmelidir.

Türkiye’de denizcilikle ilgili bazı kurum ve kişilerin özverili çalışmaları ile son yıllarda bazı hamleler yapılabilmektedir. Ancak, gerekli yasal değişikliklerle tek elden yönetilen güçlü bir denizcilik idaresi oluşturulmadığı takdirde, sınırlı kurumsal ve kişisel gayretler de yetersiz kalacaktır. Türk denizciliğinin temel sorunu köklü bir denizcilik stratejisine sahip olmaması ve politikasız bırakılmış olmasıdır. Barbaros Hayrettin Paşa ve Mustafa Kemal Atatürk'ün işaret ettiği denizcilik hedeflerine stratejik kararlar alınarak, bilinçli ve tutarlı politikalar izleyerek ulaşmak mümkündür. Türkiye kıyılarını çevreleyen dört denizde bir deniz ülkesi, yani “*Mavi Vatan*”, “Denizci ülke ve denizci ulus” hedefine geç de olsa yönelecek Levendlerini beklemektedir.

#### **4.1.5. Avrupa Birliği Denizcilik Politikalarının Türkiye’ye Olası Etkileri**

Ayrıntılarına 2.4.1.’de yer verilen 10 Ekim 2007 tarihli “*Avrupa Birliği İçin Entegre Denizcilik Politikası*” ismini taşıyan *Mavi Kitap*, AB’ye uyum süreci içerisinde bulunan Türkiye açısından gelecekte bağlayıcılığı olması açısından çok önemlidir. *Mavi Kitap*’ta yer verilen konulardan, “Türkiye’yi çevreleyen Ege Denizi, Akdeniz ve Karadeniz’deki AB üyesi devletler olan Yunanistan, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Romanya ve Bulgaristan ile başta deniz yetki alanları olmak üzere deniz güvenliği ve deniz ekonomisini ilgilendiren”

başlıklarda Türkiye ile AB'nin karşı karşıya gelmesi ve Türkiye üzerindeki baskıların artması ihtimali göz önünde bulundurulmalıdır. Bilindiği gibi söz konusu Mavi Kitap, Konseyin onayının ardından "Beyaz Kitap" haline dönüştüğü takdirde tüm üye devletler bu "Beyaz Kitap"ta yer alan "*Entegre Denizcilik Politikası*" kapsamında belirlenen tüm kurallara uymakla yükümlüdürler. Benzer şekilde AB üyesi olmaya aday devlet olan Türkiye Cumhuriyeti de üyelik öncesinde ilgili denizcilik politikası kapsamında belirlenen yükümlülüklerini yerine getirmek zorundadır. Bu nedenle, aday üye statüsündeki Türkiye'ye özel bir uygulama düşünülmeyen Mavi Kitap, Beyaz Kitap haline dönüşmeden önce Türkiye'de konuyla ilgili kurum ve kuruluşlar tarafından Türkiye'nin "Mavi Vatan"ı olan çevre denizlerinde karşılaşması muhtemel sorunlara yönelik çözümlerin ve önlemlerin şimdiden düşünülerek ülkenin çıkarları doğrultusunda gerekli çalışmaların ve girişimlerin yapılması ve gerekli tedbirlerin alınmasının zorunlu olduğu değerlendirilmektedir. Bu çerçevede, özellikle henüz ilan edilmiş bir münhasır ekonomik bölge bulunmayan ve bu nedenle uluslararası balıkçıların kullanımına açık olan Doğu Akdeniz'de, AB'nin yeni uygulamaya koyduğu "Ortak Balıkçılık Politikası" paralelinde "1982 Birleşmiş Milletler Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)"nin tanıdığı egemen hakları fiilen uygulaması ihtimal dâhilinde olduğundan gerekli önlemlerin şimdiden düşünülerek politikalar üretilmesi gereklidir.

Bu kapsamda, Türkiye'nin, AB'ye aday bir ülke olarak AB Denizcilik Politikasının oluşturulmasında aktif bir tutum sergilemesi ve başarabildiği ölçüde denizlerdeki ulusal çıkarlarının aleyhine gelişebilecek hususların söz konusu AB Entegre Denizcilik Politikasında yer almasını engellemesi ve her ortamda AB'ye aday üye statüsündeki Türkiye ile AB'nin denizlerdeki çıkarlarının çatışmadığı, aksine ortak noktalarda bulunduğu tezinin sürekli olarak vurgulanması uygun bir yaklaşım tarzı olacaktır.

AB üyelik sürecinde; vaktiyle İspanya ve Yunanistan'a sağlanan ayrıcalıklara benzer şekilde, kabotaj hakkının bir süre daha korunması yönünde ayrıcalık sağlanması için çalışmalar yapılması gerektiği değerlendirilmektedir. Ayrıca, Türk Denizcilik Mevzuatının AB Denizcilik Mevzuatı ile uyumlu hale getirilmesi yönünde çalışmalar yapılırken Türkiye'nin ulusal çıkarlarının gözetilmesi maksadıyla ilgili tüm kuruluşlar arasında sıkı bir koordinasyon olmasının önemi büyüktür. Bu süreçte ulusal çıkarların daha etkili bir şekilde

savunulması açısından Denizcilik Bakanlığının kurulmuş olması önemli bir avantaj sağlayacaktır.

#### **4.1.6. Türkiye’de Denizcilik Eğitiminin Geliştirilmesi İhtiyacı**

Uluslararası kurallara uymanın yükümlülük olduğu dünya denizcilik sektöründe 1978’den itibaren STCW 78/95 Sözleşmesi koşulları çerçevesinde "standart gemi adamı" yetiştirmeye yönelik denizcilik eğitimi vermek bir zorunluluktur. Kurumsallaşmanın şart olduğu denizcilik eğitimi sektöründe uluslararası standartlara uygun, uluslararası geçerliliği olan ve denetlenebilen bir sistem oluşturarak mükemmel derecede denizcilik İngilizcesi bilen gemi adamları yetiştirmek hedef alınmalıdır. Türkiye’de ülke genelinde denizcilik eğitimi veren tüm eğitim kurumlarının günümüz teknolojisi ve imkânlarını haiz araç, gereç, simülatör, tesis ve eğitim elemanları konusundaki yetersizlikleri de göz önünde bulundurularak denizcilik eğitiminde incelenmesi gereken önemli konular aşağıdaki maddelerde açıklanmıştır.

a. Türkiye’de, uluslararası standartlara uygun şekilde denizcilik eğitim ve öğretimini yönlendirecek politika ve usulleri belirlemek maksadıyla konuyla doğrudan ilişkili devlet, denizcilik sektörü temsilcileri ve eğitim kuruluşlarını bir araya getirecek bir organizasyon yoktur. Bu ihtiyaç iki şekilde karşılanabilir. İlk seçenek, kurulduğu takdirde “Denizcilik Yönetimi ve Danışma Kurulu (DYDK)”nın bu görevi bizzat kendisinin veya görevlendireceği “Denizcilik Eğitimi Çalışma Grubu”nun yerine getirmesidir. İkinci seçenek ise İngiltere’deki MNTB (Merchant Navy Training Board – Ticaret Bahriyesi Eğitim Kurulu)’ye benzer yapıda olacak şekilde ve “*Deniz Ticaret Bahriyesi Eğitim Kurulu (DTBEK)*” olarak adlandırılabilen bir kuruluşun Denizcilik Müsteşarlığının bünyesinde teşkil edilmesidir. Kurulması teklif edilen “Denizcilik Yönetimi ve Danışma Kurulu” veya “Deniz Ticaret Bahriyesi Eğitim Kurulu”nun en önemli görevi “denizcilik eğitim standartlarını, IMO STCW 78/95, IMO model kursları konu ve kapsamlarına uygun olarak uluslararası standartlar düzeyine çıkarmak olmalıdır. Ayrıca, denizcilik eğitiminin yapılacağı okul ve kurslarla ilgili eğitim standartlarını, yıllık öğrenci kontenjanlarını, eğitim ve öğretim kurumlarının müfredat konu ve kapsamlarını, denizci eğitimci, laboratuvar ve simülatör gereksinim ve standartlarını belirlemek, denetleme ve sınav/ sertifikalandırma işlemlerinin

eğitim sistemi ile uyumunu sağlamak vb. görevleri de yerine getirmelidir. Teşkil edilmesi teklif edilen kurulun görev talimatı ise bilahare belirlenebilecektir.

Diğer taraftan “Denizcilik Yönetimi ve Danışma Kurulu”nun görevlendireceği “Denizcilik Eğitimi alışma Grubu”nun karar vermesi halinde kurulacak bir "zel Eğitim Merkezi" vasıtası ile denizcilikte uzman kurum, kişi ve bilim adamlarının sağlayacağı eğitim ile özellikle bugün eksikliği hissedilen "Deniz İhtisas Mahkemeleri” ve “Deniz İhtisas Bankaları" konusunda personel yetiştirmek mümkün olabilecektir.

b. Günümüzde eğitim sistemi; meslekleri tanımlamakta, her meslek için gerekli eğitim ve staj programlarını belirlemekte, eğitimin fiilen icra edilmesini sağlamakta, ayrıca, eğitimi ve mesleki yeterliliği akredite eden kuruluşların birbirlerinden farklı olmasını gerektirmektedir. YK, hem yüksek ğretim programlarını hazırlayan, hem yöneten ve hem de akredite eden kurum olması nedeniyle; dünya çapında eğitim akreditasyon kuruluşlarını bir araya getiren ve karşılıklı olarak birbirlerinin akreditasyonunu tanımalarını gerçekleştiren “Washington Anlaşması (Washington Accord)”na ye olamamıştır.

Türkiye’deki denizcilik eğitim ve öğretiminin uluslararası arenada kabul edilebilmesi için “Eğitim Akreditasyonu” ve “Mesleki Yeterlilik Akreditasyonu”na kesinlikle ihtiyaç vardır. YK Kanunu değişmediği sürece YK’n akreditasyon faaliyetinin uluslararası geçerliliğinin olamayacağı değerlendirildiğinden ve mevcut durumda Türkiye’de bu amaçla kurulmuş uluslararası standartta akreditasyon kuruluşları bulunmaması nedeniyle *kısa vadede*, Türk denizcilik eğitim kuruluşlarının, “uluslararası eğitim akreditasyonu” ve “mesleki eğitim akreditasyonu” için uluslararası saygınlığı bilinen akreditasyon kuruluşlarının denetimine girmesi sağlanmalıdır. *Orta vadede* ise YK’den bağımsız olarak, orta eğitim kuruluşlarını da kapsayacak şekilde bir “Türk Eğitim Akreditasyon Kuruluşu” teşkil edilmelidir. Ayrıca, “Denizcilik Mesleki Yeterlilik Kurulu” teşkil edilmeli ve bu birimin uluslararası standartta mesleki yeterlilik akreditasyonu yapabilecek seviyeye getirilmesi hedeflenmelidir. Bu konuyla ilgili ayrıntılı çalışmalar, kurulduğu takdirde “Denizcilik Yönetimi ve Danışma Kurulu (DYDK)”nun görevlendireceği “Denizcilik Eğitimi alışma Grubu” tarafından yapılmalıdır.

#### 4.1.7. Denizciliğin Tanıtılması, Sevdirmesi ve Yaygınlaştırılması (DTSY)

Denizci bir ulus yaratabilme amacını gerçekleştirmenin temelinde öncelikle denizin ve denizciliğin halka tanıtılması, sevdirmesi ve ülke çapında yaygınlaştırılması yatmaktadır. Türkiye'nin denizci bir ulus yaratabilmesi ve devletin denizci niteliğe kavuşturulabilmesi için halkın ve idarenin kültürünün değiştirilmesi zorunludur. Bir ulusun kültüründe ve alışkanlıklarında değişim yaratmak çok zor olduğundan DTSY faaliyetlerinde hedef kitle olarak halkın tamamını ve halkın içinden çıkan idareyi almak gerekmektedir. DTSY'de öncelikli hedef, genç nüfus ve özellikle çocuklardır. Öncelik denizcilikle ilgili olanlarda olmak kaydıyla, devletin tüm kurum ve kuruluşlarının bilinçlendirilmesi ve davranış değişikliğine yönlendirilmesi çok önemlidir. Bu kapsamda DTSY faaliyetleri, denizciliği: "Tanıtma", "Sevdirme ve bilinçlendirme" ve "Yaygınlaştırma" hedeflerine yönelik olarak teorik çalışmalar, fiili alan çalışmaları, alt yapı çalışmaları, tanıtım, bilinçlendirme ve eğitim yardımcılarını hazırlama faaliyetleri ve akademik çalışmalar başlıkları altında icra edilmelidir.

Halka denizciliği tanıtmadan, halkın denizcilikle ilgili alanlarda bilgilendirilmesi ve bilinçlendirilmesi sağlanmadan denizciliğin sevdirmesi mümkün olmayacağından bilinçlendirme faaliyetleri büyük önem taşımaktadır. Bilinçlenen kitleler denizlerden ekonomik anlamda önemli kazanç sağlayabileceğini görecektir ve bu bilinç sayesinde denizcilğe yönelik eylemlere girişebilecektir. Bu çerçevede denizcilik sektörüne yatırım, günlük hayatta deniz vasıtalarının ulaşım maksatlı olarak yoğun kullanımı, gemi inşa sektörünün daha da büyümesi, yatçılık ve marinacılıkta büyüme ve gelir artışı; deniz ticaret filosunun ve lojistik sektörünün büyümesi, kıyı işletmelerinin ve limancılığın gelişmesi, kruvaziyer turizmde atılım, kıyı ve açık deniz balıkçılığının gelişimi, deniz tarihine ve kültürüne ilgi artışı, balık ve deniz mahsulleri tüketiminin artması, denize ve deniz sporlarına ilginin artması ile denizde ve deniz kıyısında dinlenme, eğlenme ve tatil yapma gibi birçok alanda çok önemli ve büyük gelişmeler yaşanabilecektir.

DTSY faaliyetlerini başlatan kuruluş olan Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Atatürk'ün; "denizciliğin, Türk'ün milli ülküsü haline getirilmesi" vizyonu ve vasiyetini başlıca bir görev olarak algılamış ve bu yönde, mevcut altyapısından da yararlanarak, öncelikle denizciliğin tanıtılmasına yönelik olarak önceden belirlediği faaliyetleri icra etmiş, daha sonraları ise sevdirmeye ve bilinçlendirmeye yönelik çalışmalar yapmıştır. Halen bu çalışmalarının yanı sıra

son hedefi olan denizciliğin yaygınlaştırılması amacına ulaşmak maksadıyla faaliyetlerine devam etmektedir. Türkiye'nin denizcileşme sürecinde önder ve lokomotif görevi üstlenebilecek bilinç ve altyapıya sahip olan Deniz Kuvvetleri Komutanlığının; devam ettirmekte olduğu DTSY faaliyetlerinin yurt çapında yaygınlaştırılması maksadıyla sahip olduğu bilgi ve tecrübe birikimi ile mevcut imkânlarını Denizcilik Bakanlığı kurulduğu takdirde bu Bakanlığın liderliğinde tüm devlet ve özel denizcilik kurumları ile paylaşabileceği, mevcut durumda ise Hükümet tarafından başlatılacak bir genel denizcilik seferberliği kapsamında lider kurum rolünü üstlenebileceği değerlendirilmektedir. Denizcilik Bakanlığı veya tesis edilecek başka bir organizasyonel kurul/kurum/kuruluşun esas görevi; halen çeşitli kapsam ve şekilde birbirinden bağımsız olarak süregelen denizcilik faaliyetlerini sinerji yaratacak şekilde yönlendirmek, koordine etmek, başlatmak, yeniden düzenlemek, gerekiyorsa sonlandırmak ve DTSY hedefine erişecek şekilde güncellemek olmalıdır. Bu faaliyetlerin icrası için gerekli kaynakların yaratılması; statik bir şekilde bulunan kaynak ve imkânların yaratıcı bir şekilde dinamik hale geçirilmesi; kurulacak bu teşkilat tarafından sağlanmalıdır.

Denizcilik gücünün gelişimi kapsamında denizciliğin tanıtımı, sevdirmesi ve yaygınlaştırılması görevinin ayrıntıları "Denizcilik Yönetimi ve Danışma Kurulu" tarafından ele alınmalı ve alınacak kararlara istinaden Denizcilik Bakanlığına (kurulmadığı takdirde Denizcilik Müsteşarlığına) fiili uygulamaların tek elden yönetimi ve DYDK aracılığıyla koordinasyonu görevi verilmelidir. Denizcilik Bakanlığı ve DYDK tarafından göz önünde bulundurulması gereken temel esas; DTSY faaliyetlerinin kamu kesiminin yanı sıra sivil toplum örgütlerini ve sektörün tüm unsurlarını içerecek şekilde yönetilmesi ve yönlendirilmesi zorunluluğudur.

Denizciliğin tanıtılması, sevdirmesi ve yaygınlaştırılması faaliyetlerinin başarısı açısından temel ölçüt, tüm illerde örgütlenmek olmalıdır. DYDK tarafından karar verilmesi halinde illerdeki örgütlenme ve DTSY faaliyetlerinin genel koordinasyonu, kontrolü ve yönetimi maksadıyla yeni bir organizasyonel yapı, (tercihen bir kurum veya kuruluş) teşkil edilebilecektir. Yaygın örgütlenmeyi gerçekleştirmeden denizci bir ulus yaratma hedefinde başarı sağlamak çok zordur. Örgütlenmede öncelik sırası; büyük şehirler, sahil şehir ve kasabaları, göl ve baraj gölü olan şehirler, akarsuyu olan şehirler ve diğerleri olmalıdır.

Özellikle denize kıyısı olan illerin Büyükşehir Belediyelerinin imkân ve kabiliyetlerinden azami ölçüde yararlanılmalıdır.

#### **4.1.8. Türkiye’de Denizciliğin Tanıtılması, Sevdirmesi ve Yaygınlaştırılması Amacıyla Yapılması Gereken Faaliyetler**

Türkiye’de de denizci bir ulus yaratabilmek için potansiyel mevcuttur. Önemli olan doğru hedef üzerinde doğru politikaları zamanında uygulayabilmektir. DTSY kapsamında icra edilecek tüm faaliyetler teşvik edici olmalı, denizciliğin tabiatındaki macera duygusu, denizcilik mesleğinde doğa ile iç içe olma, gemicilik, yelkencilik gibi faaliyetlerin gençlerin özgüvenlerini ve liderlik yeteneklerini artırıcı özellikleri, kitlelere denizin ve denizciliğin sevdirmesi için azami şekilde kullanılmalıdır. Aşağıda listelenmiş olan DTSY\* faaliyetlerinden öncelik sırasına göre belirlenecek olanların Denizcilik Yönetimi ve Danışma Kurulunun (DYDK) belirleyeceği kurum/dernekler koordinesinde icra edilmesine başlanması halinde hedefe ulaşmak için çok başarılı bir başlangıç yapılmış olunacağı değerlendirilmektedir.

\* DYDK koordinesinde ilgili tüm kuruluşlar tarafından denizciliğin tanıtımı, sevdirmesi ve yaygınlaştırılması kapsamında izlenecek politikalar, halkla ilişkiler stratejileri, propaganda ve tanıtım faaliyet modellerinin belirlenmesi, denizcilikle ilgili mevcut derneklerin faaliyetlerinin yaygınlaştırılması ve birbirleriyle koordineli çalışmaları maksadıyla çalışmaların yapılarak tavsiyeler ve görüşler oluşturulması, fiili uygulamalar için gerekli zeminin hazırlanması,

\* Öncelik 6-10 yaş grubunda olmak üzere özellikle ilköğretim çağındaki çocuklara yönelik olarak;

- Deniz sevgisinin aşılmasını sağlayacak çalışmalar yapılması,

---

\* 4-5 Nisan 2004 tarihlerinde Deniz Harp Okulu, Tuzla/İSTANBUL’da icra edilen “Deniz Gücü Sempozyumu”nda Dz.Kur.Alb.Cem GÜRDENİZ tarafından verilen “Denizciliği Tanıtma, Sevdirme ve Yaygınlaştırma” konulu tebliğ.

- Denizcilik tarihini, denizciliğin kültürel ve ekonomik getirilerini ve denizle ilgili gemi inşa mühendisliği, dalgıçlık, kaptanlık vb. mesleklerin tanıtılmasını sağlamak amacıyla okullarda denizcilikle ilgili seminer veya konferanslar düzenlenmesi,

- Çocuklarımızın kazanacakları deniz sevgisiyle; gelecekte toplumun katılımcı, sorumluluk alabilen, gönüllü, hoşgörülü, yardımsever, denizcilikle ilgili ulusal çıkarlarımızın bilincinde ve savunucusu birer vatandaş olmalarının sağlanması amacıyla; doğanın en güzel ortamı olan denizlerde yaşama duygusunun, can kurtarma eğitimi olarak hayat kurtarmanın, toplu faaliyetlere katılarak takım ruhu duygusunu geliştirmenin önemini benimsetildiği “Deniz İzciliği” organizasyonlarına katılımlarının teşvik edilmesi ve bu kapsamda Deniz İzciliği faaliyetlerinin yurt çapında yaygınlaştırılması için çaba harcanması,

\* Denizcilikle ilgili kuruluşları tanıtmak amacıyla basınla yakın işbirliği içerisinde olunması ve bu kapsamda tanıtıma yönelik her fırsatın kullanılması,

\* Denize kıyısı olmayan illerdeki okulların başarılı öğrencilerinin (özellikle denizi hiç görmemiş olanların), mükâfat olarak yaz tatillerinde büyük şehirlerdeki yatılı okulların imkânlarından istifadeyle kısa süreli misafir edilmeleri ve denizciliğimizin tanıtılması, liman şehirlerimizin gezdirilmesi, buralarda gemileri ve denizcilik ile ilgili müzeleri ziyaret etmelerinin sağlanması,

\* Türkiye’de her ile bir yüzme havuzu yaptırılması ve başta çocuklar olmak üzere o ildeki vatandaşların yüzme öğrenmelerinin sağlanması,

\* Deniz ve kıyıların kirlenmesini önlemek, mevcut kirliliğin temizlenmesine katkı sağlamak ve konuya ilişkin halkımızın bilinçlenmesi amacıyla, Deniz ve Kıyı Temizliği Kampanyaları düzenlenmesi,

\* İki senede bir tespit edilecek bir limanda harp gemileri, yelkenli gemiler/tekneler ile her tipten sivil gemilerin katılacağı denizcilikle ilgili sergi, seminer/konferansların yanı sıra yelken, kürek, yüzme yarışları ve bot şovların içerildiği geniş kapsamlı “Uluslararası Deniz Festivali” icra edilmesi, ayrıca, her yıl “Deniz Turizmi Fuarı” düzenlenmesi,

\* Avrupa Birliğinde ilki 20 Mayıs 2008 tarihinde icra edilen “AB Denizcilik Günü” benzeri olarak Türkiye’de de her yıl “1 Temmuz” gününün “Denizcilik Günü” olarak ilan



edilmesi ve böylece Kabotaj Bayramının kutlanma şeklinin daha aktif ve halka mal edilmiş hale getirilerek, denizciliğin tanıtım faaliyet ve şenliklerine dönüştürülmesi,

\* 27 Eylül “Preveze Deniz Zaferi ve Deniz Kuvvetleri Günü”nün yurt çapında fazla sayıda ve geniş kapsamlı etkinlikler ile kutlanması; aynı dönemde “Denizcilik Haftası” ihdas edilmesi ve ilköğretim okullarında hafta boyunca denizcilikle ilgili konuların işlenmesi,

\* Halen Kabotaj Bayramı ve Preveze zaferi yıldönümü ile sınırlı olan denizcilik ile ilgili halka açık kutlamaların denizcilikle ilgili diğer zaferleri ve önemli günleri de içerecek şekilde genişletilmesi ve yıldönümlerinde yapılacak programlar/törenlerle denizcilik ile ilgili başarılarımızın yaygın şekilde halka öğretilmesi,

\* Bugün unutulmuş olan, ancak, Kurtuluş Savaşında çok büyük katkılar sağlamış olanlar başta olmak üzere “Türk Denizcilik Tarihi”nde özel yerlere sahip gemilerin, anılarına saygı olarak onları gelecek kuşaklara aktarabilecek her şeyin özenle saklanacağı bir “Deniz Ticaret Müzesi”nin oluşturulması ve denizcilik tarihimizin tüm detaylarıyla anlatıldığı ve gösterildiği müzelerin sayıları ve içeriğinin, özellikle büyük sahil şehirlerimiz başta olmak üzere Türkiye genelinde yaygınlaştırılması,

\* Sualtı dünyasının özellikle çocuklara tanıtılması ve sevdirmesi amacıyla büyük şehirlerimizde dev akvaryumların kurularak halkın ziyaretine açılması,

\* Türkiye’de denizcilikle ilgili tüm okullardan deniz sevgisini benimsemiş öğrenci yetiştirilmesi ve bu doğrultuda müfredatta değişiklikler yapılması, ilk sınıflara “Deniz Kültürü” dersi konulması ve denizcilikle ilgili dönem ödevi hazırlatılması,

\* Anaokulu/ilköğretim çağından itibaren araştırmayı ve girişimciliği özendirici ve denizcilik bilincine sahip olmalarını sağlayacak bir eğitimle yetiştirilecek öğrencilerin gelecekte özellikle denizcilikte yeni projeler üretmelerinin ve bu yönde “Denizcilik Buluş Yarışmaları”nın teşvik edilmesi,

\* Denizcilikle ilgili tüm Kurum, Kuruluş ve Derneklerin belediyeler ile denizciliğin tanıtılması, sevdirmesi ve yaygınlaştırılması faaliyetleri doğrultusunda işbirliği yapmaya yönlendirilmesi, bu çerçevede “denizci ulus denizci devlet” sloganının tüm birey ve kuruluşlarca benimsenmesinin sağlanması,

- \* Devlet ve/veya özel TV kanalları ile irtibat kurularak belgesel, tanıtım filmi, denizi, denizciliği ve Deniz Kuvvetleri K.lığı birliklerini tanıtıcı, yazılı ve görsel yayınların hazırlanarak ayda en az bir defa gösterime sokulması sağlanması,
- \* Topluma amatör denizciliği tanıtmak için her fırsattan yararlanılması, su üstü ve sualtı sporları ve gemi modelciliği gibi aktivitelerin özendirilmesi,
- \* TIR'lerden istifade etmek suretiyle taşınabilir deniz müzeleri yaparak özellikle denize kıyısı olmayan il ve ilçelerdeki insanlarımıza denizciliğin tanıtılması ve sevdirmesi,
- \* İcra edilen tanıtma faaliyetlerinde tanınmış reklam kuruluşlarından faydalanılması ve diğer faaliyetlerde profesyonel kamu ve özel kurumlardan destek alınması,
- \* Özel ve resmi TV kanallarındaki denizciliğe yönelik programların adet ve niteliklerinin artırılması,
- \* Yüksek tirajlı gazete ve dergilerde sürekli olarak denizcilik ile ilgili köşeler ve yazı dizilerinin yayınlanması ve kullanılacak resim/grafiklerle okuyucuların dikkatinin çekilmesi,
- \* Denizcilik ile ilgili hediyelik eşya ürün yelpazesini genişleterek denizcilik kültürünün işyerlerine ve evlere kadar girmesine destek olunması,
- \* Yapılacak tüm denizcilik etkinliklerinin medya vasıtaları ile yaygın olarak duyurulması,
- \* Denize kıyısı olan Büyükşehir Belediyelerinin Yat ve Yelken Kulüpleri işletmelerinin sağlanması, bu yapılamıyorsa mevcut yat ve yelken kulüplerine destek olunması,
- \* Devlet ve Sivil Toplum Kuruluşları tarafından toplumun, denizciliğin faydaları konusunda sürekli ve doğru olarak bilgilendirilmesinin sağlanması,
- \* Denizciliğin kendine özgü dil yapısının kullanılması, ancak, bunu yaparken Türkçenin doğru ve etkin kullanımını da özendirecek şekilde gerekli hassasiyetin gösterilmesi,
- \* Denizcilikte Araştırma ve Geliştirme çalışmalarına ağırlık verilmesi ve bu konuda bilim adamlarının yetiştirilmesi,

\* Denizciliğin tanıtılması, sevdirmesi ve yaygınlaştırılması faaliyetlerinde lokomotif görevi üstlenebilecek Deniz Kuvvetleri Komutanlığınca yukarıda listelenen tüm faaliyetlere destek sağlanması,

\* Deniz Kuvvetleri Komutanlığınca aşağıdaki faaliyetlere ilaveten uygun görülecek diğer faaliyetlerin de icra edilmesi,

- Deniz Kuvvetleri Komutanlığına bağlı birliklerin bulunduğu sahil bölgelerindeki imkânlardan istifadeyle halka açık yelken, yüzme ve dalış eğitimleri verilmesi ve bunun yanı sıra ülke çapında yüzme ve yelken yarışlarının Deniz Kuvvetleri tesisleri ve imkânları kullanılarak tertiplenmesi,

- Dz.K.K.lığı bağlısı Komutanlıklarca, konuşlandıkları bölge/il kapsamında, öncelik liselerde olmak üzere lise ve üniversite düzeyinde denizciliğin önemini vurgulayan konferanslar düzenlenmesi,

- Deniz Kuvvetleri Komutanlığınca hizmet dışına ayrılan gemilerden yeni müze gemiler oluşturulması, bunların özellikle İstanbul Boğazı'nda halkın gezi maksatlı olarak yoğun şekilde bulunduğu ilgi toplama olasılığı yüksek deniz kenarındaki uygun yerlerde konuşlandırılması,

- Öncelik büyük şehirlerimizde olmak üzere yeni Deniz Müzeleri açılması,

- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı desteğiyle düzenlenen yat yarışlarının sayısının artırılması, yat yarışlarının medyada daha çok yer almasını sağlayacak ilave tedbirler alınması,

- Yurt içi ve dışı devlet kurum ve kuruluşları ile üniversite ve sivil toplum örgütlerinin Donanma Komutanlığına davet edilerek tanıtıcı takdimler verilmesi, üsün ve seçilecek gemilerin gezdirilmesi,

- Yaz aylarında İstanbul Boğazı'nda ve Donanma K.lığı ve Kuzey Deniz Saha K.lığı Bandolarının denizde gemi üzerinde sahile yakın bölgelerde konserler vermesi,

- Milli Güvenlik Bilgisi Dersi kapsamında ders verecek öğretim elemanları için özel tanıtım CD'leri hazırlanması, okullara dağılması ve okul idarelerince boş derslerde/uygun görülecek zamanlarda öğrencilere seyrettirilmesinin sağlanması

gerektiği değerlendirilmektedir.

#### **4.1.9. Türkiye’de Amatör Denizciliğin Canlandırılması**

Denizcilik Müsteşarlığının görevleri arasında “toplumda deniz sevgisini yerleştirmek ve deniz kültürünü yaygınlaştırmak için gerekli çalışmalarını yapmak” yer almasına rağmen en öncelikli görev olması gereken bu temel amaca direkt olarak hizmet edecek bir yapılanma söz konusu değildir. Bu amaca yönelik gayretlerin temelinde amatör denizcilik ruhu ve faaliyetleri yatmaktadır.

DTSY faaliyetleri arasında da önemli bir konuma sahip olan amatör denizciliğin geliştirilmesi ve teşvik edilmesi maksadıyla devletin kurumsal yapısında “Amatör Denizcilik Genel Müdürlüğü”nün teşkil edilmesi gerektiği; denizci bir ulusun yaratılması için önemli katkılar sağlayabilecek bu kurumun, kurulduğu takdirde Denizcilik Bakanına direkt bağlı, kurulmadığı takdirde ise Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde olacak şekilde teşkilatlandırılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Görev ve yetkilerinin çok geniş olacağı değerlendirilen Amatör Denizcilik Genel Müdürlüğünün öncelikle icra edebileceği ve koordinasyonunu sağlayabileceği faaliyetler aşığıdadır:

\* Öncelikle göllerden ve denize kıyısı olan büyük şehirlerden başlayarak, vatandaşların denizle barışmalarının sağlanması maksadıyla kıyılarımızda; deniz izciliği, yüzme, temel denizcilik, yelken/yat/motorlu tekne kullanma, ilkyardım, denizde can ve mal kurtarma, vb. gibi halka açık ve uygulamalı denizcilik eğitimleri verilebilecek “Denizcilik, Yelken ve Yat Kulüpleri”nin kurulması için bir kanun tasarısı hazırlanmalı, bu kapsamda; nüfusu 100,000’in üzerindeki her ilin Belediye Başkanlığının en az bir kulüp kurması, nüfusu 500,000’den fazla olan her şehirde ise her 250,000 kişiye bir kulüp kurulması zorunlu tutulmalı,

\* Amatör denizcilik eğitimini yaygınlaştırma, amatör tekne inşası, amatör tekne sahibi olma, bu tekneleri kullanma ve amatör denizcilik faaliyetlerinde emniyetin sağlanması konularında özendirici ve teşvik edici çalışmalar yapılmalı,

\* İngiltere’de olduğu gibi Türkiye’de de, kamu kurum ve kuruluşları ile özel kuruluşlara amatör denizcilikle ilgili okul ve kurs açma, ehliyet verme gibi yetkilerin tanınmasını sağlamalı, ancak, bu kuruluşları denetim altında bulundurmalı,

\* Amatör denizcilikle ilgili her alanda bürokratik faaliyetler nedeniyle oluşan zorlukları ve zaman kaybını önleyici tedbirleri almalı,

\* Harçların azaltılması, amatör tekne imalatı ve satışındaki KDV ve ÖTV’nin kaldırılması, bu yapılamıyorsa çok düşük oranlara çekilmesi yönünde gerekli çalışmaları yapmalı,

\* Motor beygir gücüne göre mevcut vergi muafiyetinin 9,9 BG’den en az 55 BG’ye çıkartılması için gerekli girişimleri yapmalı,

\* Yatların barındırılması için kıyılarda iskele ve rıhtım kolaylıklarının yaratılması, mevcut marinaların sayıca çok yetersiz olması nedeniyle başta İstanbul ve turistik bölgeler olmak üzere tüm Türkiye’de marina yapımının teşvik edilmesi yönünde etkili çalışmalar yapılmalıdır.

#### **4.1.10. Türkiye Gemisinin İzlemesi Gereken Rota**

Sonuç olarak, buraya kadar açıklanan tüm tarihsel gerçekler ve denizciliğin sunduğu büyük ekonomik potansiyel ışığında “Türkiye gemisi”, geleceğinin denizlerde olduğu gerçeğinin bilincindeki Türk halkının inancı ve desteğiyle, Atatürk’ün en büyük mirası aklın (ve bilimin) kaptanlığında, kararlılıkla ve çağdaş medeniyet rotasından hiç sapmadan “denizci ülkeler” limanına doğru çıktığı seyrine “tam yol” ile devam etmelidir.

#### **4.2. Teklifler**

\* 14 Ocak 1925 tarihinde kurulan ve 16 Ocak 1928 tarihinde lağvedilen ve özellikle Türk Deniz Kuvvetlerinin kalkınmasının temellerinin atılmasının yanı sıra Türk Armatörlüğünün doğmasında çok büyük payı olan Türkiye Cumhuriyeti Bahriye Vekâleti (Deniz Bakanlığı) döneminden sonra bu kez mevcut Devlet Bakanlıklarından birinin dönüştürülmesi suretiyle "*Denizcilik Bakanlığı*" kurulmalıdır.

\* Devletin küçülerek etkin çalışması prensibine aykırı bir durum oluşmaması maksadıyla yeni kurulacak Denizcilik Bakanlığının kadroları ve çalışanları, mevcut kadrolardan yatay geçişle veya Denizcilik Bakanlığına bağlanacak diğer kurum ve kuruluşlardan sağlanmalıdır.

\* Denizcilik Bakanlığının kurulması tek başına yeterli olmayacağından bu Bakanlık kurulsa da kurulmasa da devlet ve özel sektör temsilcilerinin katılımıyla yapısı Şekil 12'de önerilen bir “*Denizcilik Yönetimi ve Danışma Kurulu (DYDK)*” oluşturulmalı ve başkanlığını Denizcilik Bakanı (kurulamadığı takdirde denizcilikten sorumlu Devlet Bakanı) yapmalıdır.

\* “Denizlere Hâkim Olan, Dünyaya Hâkim Olur” özdeyişinin günümüzdeki gerçek anlamının ekonomik güç olduğu gerçeğinden hareketle Türk denizciliğinin durumu hakkındaki gerçekler dikkate alınarak, Denizcilik Yönetimi ve Danışma Kurulu tarafından;

- Öncelikle geleceğe yönelik bir denizcilik vizyonu belirlenmeli,

- Bu vizyona uygun olarak “*Türkiye'nin Denizcilik Konsepti*” hazırlanmalı,

- Konseptin uygulanmasıyla elde edilecek tecrübelerle istinaden 8-10 yıl içinde gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.

- Son olarak “*Türkiye'nin Denizcilik Doktrini*” oluşturulmalı ve artık bu tarihten sonra, ülkeyi yönetecek Hükümetler ve devletin tüm birimleri bu doktrine uygun faaliyetler gerçekleştirmek suretiyle Türk denizciliğini geleceğe taşımalıdır.

\* DYDK tarafından belirlenecek “*Türkiye'nin Denizcilik Konsepti*”nde; deniz emniyeti, deniz güvenliği, uluslararası ve bölgesel işbirliği, deniz hukuku ve deniz yetki alanları, deniz ulaştırması ve deniz ticareti, liman devleti kontrolü, bayrak devleti uygulamaları, limanlar ve “ISPS Code” uygulamaları, tersanecilik ve gemi inşa sektörü, denizlere ve denizciliğe yönelik araştırmalar, balıkçılık, enerji ve doğal deniz kaynakları, deniz turizmi, denizcilik eğitimi ve gemi adamı yetiştirme programları, denizciliğin tanıtılması, sevdirmesi ve yaygınlaştırılması, deniz çevresinin korunması ve küresel ısınmanın etkileri konularında geleceğe yönelik ayrıntılı planlamalara yer verilmelidir.

\* DYDK'nın “*Türkiye'nin Denizcilik Konsepti*”ni hazırlamasına kadar geçecek süre içinde ön almak maksadıyla; Denizcilik Bakanlığı tarafından denizci bir ulus yaratma konusunda ilk adımları atmak açısından, denizcilik “Devlet Politikası” olarak benimsenmeli ve devletle bireyin “denizcilik” ortak rüyasında birleştirilmesini sağlayacak “Ulusal

Denizcilik Politikası”, Rusya Federasyonunun 2001’deki uygulamasına benzer şekilde, devletin diğer faaliyetleri arasında öncelik verilerek oluşturulmalıdır.

\* 17’nci yüzyıl ortalarından başlayarak, 20’nci yüzyıl başlarına kadar, 300 yıldan fazla, dünya denizlerinin tek hâkimi olan İngiltere’nin, kraliçe I. Elizabeth’in yüzyıllar öncesinde belirlediği temel denizcilik politikası paralelinde denizci devlet geleneğini benimsemesi ve günümüzde de bunu sürdürmesi örnek alınarak; Denizcilik Bakanlığı tarafından gerekli girişimlerde bulunulması suretiyle denizciliğin, tüm sektörleri ile bir bütün olarak kabul edilerek ve tek başlık altında Hükümet Programları ile Beş Yıllık Kalkınma Planlarında yer alması sağlanmalıdır.

\* *Denizci bir ulus yaratma ana hedefine* yönelik olarak uygulanması gereken planı içeren, ilk çalışmaları Deniz Kuvvetleri Komutanlığınca 2004 yılında başlatılan, ayrıntılarına bu tezin 2.10.4. bölümünde yer verilen ve sonuçlar bölümünde önemli maddeleri sıralanan, “Denizciliği Tanıtma, Sevdirme ve Yaygınlaştırma (DTSY)” faaliyetleri, DYDK tarafından hazırlanacak bir plan çerçevesinde Denizcilik Bakanlığının sorumluluğunda gerçekleştirilmelidir.

\* Karar verici konumunda olan, ancak, denizcilik sektörü hakkında fazla bilgisi bulunmayan politikacılar, denizcilik sektörünü bir bütün halinde tek bir şekil üzerinde göstererek sektörün potansiyelini daha kısa sürede ve kolay anlaşılabilir şekilde açıklayabilme imkânını sunmak ve böylece daha sağlıklı kararlar alınabilmesine katkı sağlamak amacıyla yönelik olarak yeni geliştirdiğim ve denizcilik bilimine yenilik getireceğine inandığım “*Bilimsel Model*” denizcilik sektöründe kullanılmaya başlanmalıdır. Özellikle üniversitelerin yüksek lisans ve doktora programlarında bu model kullanılarak Türkiye’nin ve gelişmiş denizci ülkelerin denizcilikteki seviyeleri, elde edilecek doğru sayısal verilere dayanarak belirlenmeli ve ülkeler arasında karşılaştırmalı analizler yapılmalıdır.

\* Türkiye’de amatör denizciliğin geliştirilmesi ve teşvik edilmesi amacıyla devletin kurumsal yapısında “Amatör Denizcilik Genel Müdürlüğü” teşkil edilmelidir. Denizci bir ulusun yaratılması için önemli katkılar sağlayabilecek bu kurum, kurulduğu takdirde Denizcilik Bakanına direkt bağlı, kurulmadığı takdirde ise Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde olacak şekilde teşkilatlandırılmalıdır.

\* Türkiye’de deniz bilimleri ve teknolojileri konusunda akademik araştırmalar yaparak, denizciliğin gelişimine katkı sağlamak, denizlerden elde edilen faydaları artırmak ve bu sayede denizcilik politikasına yön verebilmek maksadıyla “Japon Deniz Bilim ve Teknoloji Merkezi (JAMSTEC)” benzeri olarak bağımsız bir yönetime sahip olmak kaydıyla “*Türk Deniz Bilimleri ve Teknoloji Merkezi (TÜDEBİLTEM)*” kurulmalı ve Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV)’nın tecrübelerinden de istifadeyle JAMSTEC’e benzer şekilde yapılandırılmalıdır.

\* Deniz ekonomisinde bugüne kadar etkili bir şekilde uygulanamayan bir yaklaşım yeni kurulacak Denizcilik Bakanlığı tarafından takip edilmeli ve bu çerçevede; dünya piyasalarının Türk denizciliğine olası etkilerini öngörerek denizcilik piyasasındaki dengeleri ve kuralları takip etmek suretiyle ülke denizciliğinin korunması ve geliştirilmesi yönünde gerekli tedbirleri alacak proaktif bir politika izlenmelidir.

\* Denizcilikle ilgili tüm kurum ve kuruluşlarda çalışan profesyonel denizcilerin oranı, yıllara bağlı kademeli bir artışla 6-8 yıl içinde, bugünkü % 24 seviyesinden dünya ortalaması olan % 60 seviyesine çıkarılmalıdır.

\* Ulusal güvenlik açısından da çok önemli olan Türk denizciliğinin, güçlenmesi, ekonomiye daha fazla katkı yapabilmesi ve uluslararası standartlara getirilebilmesi için “Denizcilik Bakanlığı”nın kurulmasının yanı sıra denizle ilişkisi olan diğer Bakanlıklarda da denizcilikte uzmanlaşmış yetkililere yer verilmeli ve Denizcilik Bakanlığı bu birimlerle koordinasyon içinde çalışmalıdır.

\* ABD’nin denizcilik politikasının temelini oluşturan “*denizi daima halkın düşünce alanında tutabilmek için zorunlu halk eğitimi*” yaklaşımı, kurulması teklif edilen Denizcilik Bakanlığının takip edeceği temel ilkeler arasında yer almalı ve bu konudaki eğitim her kademedede devlet ve özel sektör işbirliğiyle verilecek şekilde gerekli politikalar izlenmelidir.

\* DYDK tarafından yapılacak planlama ve koordinasyon çalışmalarında, ilgili kurum ve kuruluşlar tarafından sorumlu oldukları alanlarda aşağıda yer alan teklifler öncelikle ele alınarak değerlendirilmeli ve uygun görülenler uygulamaya geçirilmelidir.

- Türkiye Cumhuriyetinin denizcilik konusunda uluslararası hukuktan doğan hakları bireylere öğretilmelidir. Kamuoyu bilinci oluşturularak daima yüksek seviyede ve hassas



tutulmalıdır. Bu sayede tıpkı “vatanın bir karış toprağının hiçbir kişi, kuruluş veya ülkeye bırakılamayacağı” inancı gibi çevre denizlerdeki ulusal çıkarlar konusunda yeterli bilinci oluşturarak “Mavi Vatan”ın da sahiplenilmesi gerektiği fikrinin vatandaşlarda yer etmesi sağlanmalıdır.

- Öncelikle göllerden ve denize kıyısı olan büyük şehirlerden başlayarak, kıyılarımıza denizcilik, yelken ve yat kulüplerinin kurulması için bir kanun çıkarılmalıdır. Buna göre nüfusu 100,000’in üzerindeki her ilin Belediye Başkanlığının en az bir kulüp kurması, nüfusu 500,000’den fazla olan her şehirde ise her 250,000 kişiye bir kulüp kurulması zorunlu tutulmalı; bu kulüplerde deniz izciliği, yüzme, temel denizcilik, yelken/yat/motorlu tekne kullanma, ilkyardım, denizde can ve mal kurtarma, vb. gibi halka açık ve uygulamalı denizcilik eğitimleri verilerek vatandaşların denizle iç içe olmaları sağlanmalıdır.

- AB Komisyonu tarafından 2007’de kabul edilen ve “*Avrupa Birliği İçin Entegre Denizcilik Politikası*” ismini taşıyan *Mavi Kitap*’ta yer verilen konulardan, “Türkiye’yi çevreleyen Ege Denizi, Akdeniz ve Karadeniz’deki AB üyesi devletler olan Yunanistan, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Romanya ve Bulgaristan ile başta deniz yetki alanları olmak üzere deniz güvenliği ve deniz ekonomisini ilgilendiren” başlıklarda Türkiye ile AB’nin karşı karşıya gelmesi ve Türkiye üzerindeki baskıların artması ihtimali göz önünde bulundurularak; söz konusu Mavi Belge, AB üyesi olmaya aday ülkeler dâhil tüm ülkeler için bağlayıcı niteliği olan “*Beyaz Kitap*” haline dönüşmeden önce, Türkiye’de konuyla ilgili kurum ve kuruluşlar (kurulduğu takdirde Denizcilik Bakanlığı) tarafından Türkiye’nin çıkarları doğrultusunda gerekli girişimlerin ve çalışmaların yapılması sağlanmalıdır.

- Avrupa Birliği’ne tam üyelik gerçekleşene kadar vaktiyle İspanya ve Yunanistan’a sağlanan ayrıcalıklar göz önünde bulundurularak “Kabotaj Hakkı” muhafaza edilmeli; Türkiye’nin münhasır ekonomik bölgesi, karasuları ve diğer balık üretim alanları AB üyesi ülkelerin kullanımına açılmamalıdır. Ayrıca, Türk Denizcilik Mevzuatının ulusal çıkarlara aykırı düşmeksizin AB Denizcilik Mevzuatı ile uyumlu hale getirilmesini sağlayacak politikalar izlenmelidir.

- Türkiye’nin çevre denizlerindeki deniz yetki alanlarının belirlenmesi maksadıyla komşu ülkelerle ikili ve/veya çok taraflı anlaşmalar yapılarak ilan edilmeli ve tüm kamu

kurum ve kuruluşları ile başta üniversiteler olmak üzere tüm eğitim camiası bilinçlendirilerek Türkiye'nin ulusal çıkarlarının korunması yönünde “*Doktrin Birliği*” sağlanmalıdır.

- Türkiye'nin deniz yetki alanlarındaki petrol ve doğalgaz gibi enerji kaynakları başlangıçta uluslararası şirketlerle ortaklık kurularak, daha sonraları elde edilecek tecrübelere istinaden milli imkânlarla açığa çıkarılmalıdır.

- DYDK tarafından, ülkenin ulusal çıkarları ve hedefleri paralelinde, devlet kurumlarının uluslararası denizcilik kuruluşları ile ilişkilerin düzenlenmesinde kontrolü elde tutmasını ve gerektiğinde baskı oluşturabilecek fikirsel altyapıyı en az 10 yıl sonrasını planlayacak şekilde hazırlamasını sağlayacak tedbirler alınmalıdır. Bu husus Denizcilik Bakanlığınca sürekli güncel tutulmalı ve geliştirilmelidir.

\* Dış ticaretinin çok büyük bölümünü deniz yoluyla gerçekleştiren Türkiye’de devlet, Almanya’nın uygulamasına benzer şekilde, deniz taşımacılığını bir “ulusal görev” olarak görmeli ve bu doğrultuda sağlayacağı sübvansiyonlar ve vergi indirimleriyle Türk deniz ticaret filosunu güçlendirmeli ve dünya gemi inşa pazarından alınan payın artırılmasına yönelik olarak gemi inşa sektörü ve deniz taşımacılığını desteklemelidir. Bu kapsamda; gemilerin işletme giderlerinin azaltılması, filonun rekabet gücünün ve istihdamın korunması amacıyla Türk bayraklı gemiler için özel bir gelir vergisi mahsup sistemi getirilmelidir.

\* Türk Deniz Ticaret Filosunun gençleştirilmesine ve toplam tonajının en az 30 milyon Dwt’ye çıkarılmasına, dış ticaret yüklerinin taşınmasında Türk bayraklı gemilerin son on yıldaki ortalama % 29 seviyesindeki payının önümüzdeki 10-15 yıl içinde en az % 50’ye çıkarılmasına yönelik tedbirler planlanmalı ve dünya deniz taşımacılığında aldığı payın 10 yıl içinde iki katına çıkarılması hedef alınmalıdır.

\* Türk armatörünün yabancı bayrakla çalıştırmakta olduğu gemileri yeniden Türk bayrağına kazandırmak amacıyla uluslararası standartlardan taviz vermeyecek şekilde gerekli düzenlemeler yapılmalı ve yabancı bayrağa kaçışın önlenmesi yönünde çözümler üretilmelidir.

\* Türkiye’de devletin iç taşımacılıkta sadece karayolu taşımacılığını teşvik etmesi yönündeki hatalı ulaştırma politikasından vazgeçilmelidir. Bu kapsamda 10-15 yıl içinde

toplam taşımacılığın içinde deniz yolcu taşımacılığının % 5, deniz yük taşımacılığının ise % 15 pay alması hedeflenmeli ve buna yönelik tedbirler alınmalıdır.

\* Deniz turizminin desteklenmesi sağlanmalı ve bu çerçevede turistleri marinalara, yatçılığa, dalışa, su sporlarına yönlendirecek düzenlemeler yapılmalı, öncelikle bir “Deniz Turizmi Yönetmeliği/Master Planı” hazırlanmalıdır. Hiç kullanılmayan veya boş kapasitesi bulunan balıkçı barınakları, alt ve üst yapılarında iyileştirmeler yapılarak yatların kullanımına açılmalıdır.

\* Kruvaziyer turizm ile limanlara gelen bir yolcunun ortalama 45 avro, diğer vasıtalarla gelen bir turist ise ortalama 7 avro harcama yaptığı gerçeğinden hareketle, turist başına en az 6 kat daha fazla döviz kazandıran kruvaziyer turizm teşvik edilmelidir. Bu amaçla belli bir plan dâhilinde belirlenecek limanların altyapıları güçlendirilerek kruvaziyer turizme uygun hale getirilmeli ve başta İstanbul, İzmir, Antalya ve Fethiye olmak üzere potansiyeli yüksek il/ilçelerimizde yeni kruvaziyer limanlar yapılmalıdır.

\* Karadeniz bölgesinin olağanüstü doğa güzelliğinin turizme açılması ve bu kapsamda bölgede deniz turizmine yönelik girişimler Denizcilik Bakanlığı tarafından planlanmalıdır.

\* Sahillerdeki plansız ve denetimsiz yapılaşmaların önüne geçilmesi, limanların, marinaların, balıkçı barınaklarının bir plan dâhilinde düzenli bir şekilde organizasyonu, çevrenin, kültürel değerlerin, kıyılardaki tarihi dokunun korunması, deniz kirliliğine yol açan yapılaşmanın önüne geçilmesi, kıyıların verimli kullanımının bir standarda ve kurallara bağlanması maksadıyla imar planlarında ortak bir anlayış çerçevesinde aynı düzenlemelerin yapılmasını sağlamaya yönelik olarak “*Türkiye Kıyıları Master Planı*” hazırlanarak yayımlanmalıdır.

\* *Türkiye Kıyıları Master Planı* hazırlanırken kıyılardan azami ölçüde ve verimli olarak yararlanmak kapsamında, ulusal ekonomiye çok önemli ölçüde katma değer ve döviz girdisinin yanı sıra büyük bir istihdam sahası sağlayacak şekilde bir plana göre hazırlanacak ve geliştirilecek; tersane, gemi söküm, yat ve tekne inşa ile gemi inşa yan sanayi tesis yatırımları engellenmemelidir.

\* Liman ve kıyı tesisleri işletmeciliğine gereken önem verilmeli; girişimcilere kolaylık sağlayacak şekilde bürokratik engeller ortadan kaldırılmalıdır. Bu kapsamda,

kıyı yapıları izin prosedüründe 26 Nisan 2007’den itibaren uygulanmaya başlanan “Yuvarlak Masa Modeli” benzeri uygulamanın düzenli işletilmesine özen gösterilerek yapım izni verilmesi sürecinin “90 gün”lük zaman dilimi ile sınırlandırılması sağlanmalıdır.

\* Balıkçılıkta;

- Son yıllarda Türkiye’yi çevreleyen denizlerde avlanan balık miktarındaki belirgin azalma dikkate alınarak balıkçılık kaynaklarının korunması maksadıyla dönemsel balık avlama yasağının yanı sıra Tarım ve Köyişleri Bakanlığı (tercihen Denizcilik Bakanlığı) tarafından belirlenecek bölgelerde “Balık Üreme ve Koruma Alanları” ilan edilmelidir.

- Gelecek nesilleri de düşünerek orkinos avcılığında uluslararası sistemde uygulanan “kota” sistemi Türkiye’de de belirlenecek balık türleri için uygulamaya geçirilmelidir.

- Türk Balıkçılık Filosu günümüz teknolojisine uygun cihaz/sistemlerle donatılarak açık deniz ve okyanus avcılığı yapabilecek kapasiteye kavuşturulmalıdır.

- Sürdürülebilir bir üretimle birlikte hızlı bir gelişim sağlanarak, ulusal ekonomiye önemli katkı ve istihdam imkânı yaratılması hedeflenmelidir.

- AB’ye uyum sağlamak için gerekli düzenlemeler yapılmalı; “Balıkçılık/Su Ürünleri Genel Müdürlüğü” kurulmalıdır. Bu çerçevede balıkçı tekneleri kayıt altına alınmalı ve balıkçı limanlarında devlet tarafından kontrol maksatlı olarak balıkçılıkla ilgili personel görevlendirmelidir. Balığın karaya çıkarılacağı limanlar belirlenmeli ve bunlar AB sağlık kurallarına uygun olarak donatılmalıdır.

\* Denizcilik Müsteşarlığınca üzerinde çalışma yaptırılan “Türkiye’nin deniz ekonomisinden bir yılda elde ettiği toplam gelirin hesaplanması” işleminin tamamlanmasından sonra ortaya çıkacak rakamın iki katına gelecek 10 yıl içinde ulaşılması hedefi konulmalıdır.

\* Uluslararası denizcilik kuruluşlarında ve özellikle IMO’da etkin bir şekilde varlık gösterilmesine yönelik kararlı politikalar izlenmesini ve denizcilikle ilgili konularda özellikle yurt dışındaki toplantılara katılan farklı bakanlık ve/veya kurum ve kuruluş çalışanlarının elde ettikleri doküman ve bilgiyi paylaşmalarını sağlayacak etkin bir koordinasyon sistemi DYDK’nın planlamalarına istinaden oluşturulmalıdır.

\* İstanbul trafiğinin rahatlatılmasına katkı sağlamak amacıyla İstanbul Boğazı'nda ve Marmara Denizi'nde düşük maliyetli alternatif deniz hatları tesis edilerek deniz taşımacılığı teşvik edilmelidir.

\* Denizcilik Eğitimi alanında aşağıdaki teklifler dikkate alınmalıdır:

- Türk ulusuna denizcilik bilincinin aşılması ve bu konuda bir eğitim seferberliği başlatılması hedefi kapsamında öncelikle çok güçlü bir akademisyen kitlesi yaratılması, bu akademisyenler ve onların yetiştireceği gençler sayesinde toplumun bilinçlendirilmesi düşüncesine uygun politika ve planlar ivedilikle hazırlanarak hayata geçirilmelidir.

- Türkiye'de, uluslararası standartlara uygun şekilde denizcilik eğitim ve öğretimini yönlendirecek politika ve usulleri belirlemek ve ayrıca, denizcilik eğitiminin yapılacağı okul ve kurslarla ilgili eğitim standartlarını, yıllık öğrenci kontenjanlarını, eğitim ve öğretim kurumlarının müfredat konu ve kapsamalarını, denizci eğitmeni, laboratuvar ve simülatör gereksinim ve standartlarını belirlemek, denetleme ve sınav/ sertifikalandırma işlemlerinin eğitim sistemi ile uyumunu sağlamak vb. görevleri de yerine getirmek amacıyla “Denizcilik Yönetimi ve Danışma Kurulu”nun bünyesinde “Denizcilik Eğitimi Çalışma Grubu” oluşturulmalıdır. Söz konusu görevler, YÖK temsilcisinin de katılımıyla, bu Çalışma Grubu tarafından belirlenecek usul ve esaslara göre yerine getirilmelidir.

- DYDK'nın görevlendireceği “Denizcilik Eğitimi Çalışma Grubu” tarafından kısa vadede, Türk denizcilik eğitim kuruluşlarının uluslararası alanda kabul edilmesine yönelik olarak “uluslararası eğitim akreditasyonu” ve “mesleki eğitim akreditasyonu” için uluslararası saygınlığı bilinen akreditasyon kuruluşlarının denetimine girmesi yönünde çalışma yapılmalı; orta vadede ise YÖK'ten bağımsız olarak, orta eğitim kuruluşlarını da kapsayacak şekilde bir “Türk Eğitim Akreditasyon Kuruluşu” teşkil edilmelidir. Ayrıca, “Denizcilik Mesleki Yeterlilik Kurulu” teşkil edilmeli ve bu birimin uluslararası standartta mesleki yeterlilik akreditasyonu yapabilecek seviyeye getirilmesi hedeflenmelidir.

- Denizcilikle ilgili sektörlerin ihtiyaçları paralelinde düzenlenecek Türk denizcilik eğitim standartlarını, IMO STCW 78/95 ve IMO model kursları konu ve kapsamalarına uygun olarak uluslararası standartlar düzeyine çıkarma hedefine yönelik eğitim ve öğretim uygulayacak kurum ve kuruluşların sayısı artırılmalıdır. Mevcut kurumların ise bu esaslara göre yeniden yapılandırılarak yetiştireceği nitelikli insangücü sayesinde başta zabıtlar olmak

üzere Türk gemi adamlarına yabancı gemilerde çalışma olanağının sağlanması yönünde çalışmalar yapılmalıdır.

- Almanya'nın denizcilik eğitiminde uyguladığı; firmalar ve okullar arasında sağlanan düzenli işbirliği sayesinde ulusal standartları korumayı ve denizcilik firmalarının taleplerini yerine getirerek eğitim yapmayı mümkün kılan, eğiten ve eğitilenlerin becerikli ve mesleki açıdan yeterli olmalarını sağlayan "*denizcilik firmalarının kiralanarak kullanılması yöntemi*"nin Türk denizcilik eğitim sisteminde uygulanabilirliği araştırılmalıdır.

\* Türkiye'de deniz çevresinin korunması kapsamında Özel Duyarlı Deniz Alanları konusunda bir bilinçlendirme kampanyası düzenlenmeli; Türkiye'nin hak ve menfaatleri paralelinde ihtiyaç duyulduğu takdirde Türkiye'yi çevreleyen denizlerde ve Türk Boğazlarında Özel Duyarlı Deniz Alanları ilan edilmesi gereken bölgeler tespit edilmeli ve karar verilmesi halinde tespit edilen alanlar için IMO nezdinde girişimlerde bulunulmalıdır.

\* Buraya kadar sıralanan tüm tekliflerin kapsadığı konuları içeren, denizciliğin, tüm sektörleri ile bir bütün olarak ve tek başlık altında Hükümet Programları ile Beş Yıllık Kalkınma Planlarında yer alması Türkiye Cumhuriyet Hükümetleri tarafından sağlanmalıdır. Ayrıca, tüm siyasi partilerin, iktidara geldiklerinde Hükümet Programlarında denizciliğe yer vermelerinin sağlanması maksadıyla bilinçlendirilmeleri ve teşvik edilmelerine yönelik politikalar izlenmelidir.

## KAYNAKLAR

- AB Komisyonu Belgesi, (2007): Communication from The Commission to The European Parliament, The Council, The European Economic and Social Committee and The Committee of The Regions (2007): “An Integrated Maritime Policy for the European Union”, Brussels, 10.10.2007, COM(2007) 575 Final, 02.02.2008.
- ABD Harp Akademisi (2001): “U.S. Army War College Guide to Strategy”.
- ABD Savunma Bakanlığı (2001): “Dictionary of Military and Associated Terms (JP 1-02)”.
- AKAD, M. T. (1995): “Osmanlıların Stratejik Sorunları”, Kastaş Yayınları.
- Almanya Deniz ve Denizcilik Resmi İdaresi 2007 Yılı Basın Yayın Arşivi.
- ARAS S.H. ve ER İ.D. (2004): “Türk Deniz Ticareti İdari Yapısı ile Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Faaliyetlerinin Entegre Strateji ile Yönetim Modeli”, Türk Denizcilik Sempozyumu 2004.
- AB Parlamentosu Komisyonu Raporu (2007): “Green Paper on Future Maritime Policy of the EU”.
- Avrupa Toplulukları Komisyonu, (2007): “Komisyon Ekibi Çalışma Dokümanı”, 10.10.2007, SEC 1278.
- AYTÖRE, C. (2001) : “Denizle Kucaklaşmak”, Deniz Kuvvetleri Dergisi, Kasım 2001.
- BAYAT, M. (1986): “Milli Güç ve Devlet” HAK Basımevi.
- BAYAT, M. (1997): 1998 Denizcilik Gücü Sempozyumunda “Milli Güç, Hükümetin Karakteri ve Milli Kuruluşlar” konulu bildirimleri.
- BOSTAN, İ. (2003) : “Ege Adaları’nın İdari, Mali ve Sosyal Yapısı”, Ankara 2003.
- British Port Association, (2007): “Consultation on the EU Maritime Green Paper”, 14 May 2007.
- BRODIE, B. (1965): “A Guide to Naval Strategy”, Fifth Edition.
- BÜYÜKTUĞRUL, A. (2005): “Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet 1918-1977”, Dz.K.K.lığı Basımevi, Ankara, 1’inci Baskı.
- CERİT, G. (1998): “Deniz Ulaştırma Güvenliği ve Denizcilik Eğitimi”, Mersin Deniz Ticaret Odası, Mayıs 1998.
- COLE, B.D. (2001): “The Great Wall at Sea”, 1. Baskı, Naval Institute Press, Annapolis/ABD.
- COLE, B.D. (2007): “Naval Strategy and Modernization”, Routledge, Taylor and Francis Group
- COUSTAS, J. (2007): “The Wisdom of GREECE, World-class Sector Rules the Waves, Special Advertising Section”, Newsweek Dergisi, 14-21 Mayıs 2007
- CÖMERT, S. (2000): “Jeopolitik, Jeostrateji ve Strateji”, HAK Basımevi.

ÇETİN, F. (2008) : “Tarihsel Gelişimi İçinde Japon Denizciliği”, Deniz Harp Akademisi Alesta Dergisi Kasım 2008 Sayısı.

Çin Deniz Kuvvetleri Tanıtım Broşürü.

DEMİREL, E (2008): “Dünyada ve Türkiye’de Gemi Adamı İstihdamı Işığında Türkiye’de Denizcilik Eğitimi Konusunda Yapılması Gerekenler”, İstanbul Üniversitesi Doktora Tez Çalışması, İstanbul.

Deniz Harp Akademisi (1998): “Deniz Stratejisi” Dokümanı, DHA.

Deniz Harp Akademisi (2005): “Denizcilik Gücü Ders Notu” Dokümanı, DHA.

Deniz Ticaret Odası (2003): “Deniz Ticareti Dergisi, Şubat 2003”.

Deniz Ticaret Odası (2006): “AB Bülteni-Ekim 2006”.

Deniz Ticaret Odası (2006): “Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu 2005”, İstanbul.

Denizcilik Müsteşarlığı (2002): “Ekonomide Yeni Bir Aktör: Denizcilik”, 12 Nisan 2002.

Denizcilik Müsteşarlığı Bilgi Edinme Servisi (01.04.2008).

Denizcilik Müsteşarlığı Hukuk Bürosu Arşivi (2008): “Denizcilik Bakanlığı için Kuruluş Gereklileri” konulu inceleme yazısı.

Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) (2006): “9’uncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013)”.

Die Welt, (05.12.2006): “Beşinci Ulusal Denizcilik Konferansı/Hamburg”.

Donanma Komutanlığı (2002): “Denizcilikle İlgili Ulusal ve Uluslararası Kurum ve Kuruluşlar İle Ticaret Gemilerinde Bulundurulması Gereken Belgeler”.

Dz.K.K.lığı Yayını (2002): “Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri”, Dz.K.K.lığı Basımevi, Ankara, 1’inci Baskı.

EHLERS, P. (1999): “Almanya Denizcilik ve Hidrografi İdaresi Görev Konsepti” (www.bsh.de).

GOODWIN, J. (1998): “Ufukların Efendisi Osmanlılar”, Merkez Kitapçılık.

GÜNGEN, C. (1997): “XVI. Yüzyılda Osmanlı Denizciliği”, Dz.K.K.lığı Basımevi, Ankara.

GÜNGEN, C. (2000): “Denizcilik Gücü”, Deniz Harp Okulu K.lığı Basımevi, İstanbul.

GÜRDENİZ, C. (2004): “Denizciliğin Tanıtılması, Sevdirilmesi ve Yaygınlaştırılması (DTSY)”, Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu, 1. Oturum 1. Tebliğ, Nisan 2004, İstanbul

GÜRSOY, İ. (2009): “Doğu Akdeniz’de Kıta Sahaneliği ve Münhasır Ekonomik Bölgede Uygulanması Gereken Politikalar”, Deniz Harp Akademisi Tezi, İstanbul.

Harp Akademileri Komutanlığı Yayını (1976): “Strateji Kavramı ve Milli Stratejinin Tayini (Bir Model)”, HAK Basımevi, İstanbul.

Harp Akademileri Komutanlığı Yayını (1997): “Bilgi Çağında Deniz Gücünün Önemi”, HAK Basımevi, İstanbul.



- HERGÜNER, M. (2007): “Denizcilik stratejisi oluşturulmalı”, Cumhuriyet Gazetesi 9 Temmuz 2007, (<http://www.denizhaber.com>, 23.11.2008).
- İŞİPEK, A. R., Deniz Sevgisi, Deniz Kuvvetleri Dergisi, Aralık 1997.
- Japan Maritime Bureau, (2008): Report Of Maritime Affairs, July 2006.
- JOURDIN, M.M. (1993): “Avrupa ve Deniz”, AFA Yayıncılık.
- KANEDA, H. (2005): “Chinese Sea Power is on the rise”, 14 Eylül 2005, (<http://www.taipeitimes.com/News/editorials/archives/2005/09/14/2003271615>)
- KARAMITSOS, F. (2006): “Mare Forum Green Paper Conference”, Brussels.
- KAYA, M. (2008) : “Denizciliğin Tanıtılması, Sevdirilmesi ve Yaygınlaştırılması Konusunda Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın Kısa, Orta ve Uzun Vadede İcra Edebileceği Faaliyetler Neler Olmalıdır?” Deniz Harp Akademisi Tezi, İstanbul.
- KIZILDAĞ, M. (2007): “Osmanlı İmparatorluğu'nun Hint Okyanusu ve Uzakdoğu'daki Seferlerinin Denizcilik Politikası, Deniz Stratejisi ve Güç Aktarımı Açısından İncelenmesi”, Deniz Harp Akademisi Tezi, İstanbul.
- KOÇ, Z. (2007): “Türk denizciliğinin tarihsel gelişimi içerisinde bugüne kadar genel olarak denizci bir toplum olunamamasının nedenleri nelerdir?”, Deniz Harp Akademisi Tezi, İstanbul.
- KORUYEDOV, V. (2004): “Russia's National Maritime Policy”, Military Thought Dergisi.
- KURUMAHMUT, A. (2007): “Kullanmadığımız Zenginliğimiz Denizlerimiz” ([www.denizhaber.com](http://www.denizhaber.com), 03.06.2006)
- LEWARN, B., (2007): The potential for the Association of Maritime Education and Training Institutions in Asia Pacific (AMETIAP), Australian Maritime College.
- LEWIS, B. (2007): “Ortadoğu”, Arkadaş Yayınları, Çeviren: Selen KÖLAY, Ankara, 2007.
- MAHAN, A.T. (1987): “The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783”, Dover Publications, Inc, New York.
- MILLER, S., JONES, S.L. ve EVERA, S.V. (1991): “Military Strategy and the Origins of the First World War”, Princeton/ABD.
- Navy League of The United States (2003): Almanac Of Seapower.
- ÖZAY, M. (2008): “Osmanlı'nın Hint Okyanusu hâkimiyeti” (<http://www.timeturk.com>, 20.10.2008)
- ÖZDEMİR, H. (2008): Harp Akademileri K.lığı 2008-2009 Eğitim ve Öğretim yılı ilk ders metni, HAK Basımevi, İstanbul.
- ÖZEN, S. (1994): “Denizcilik Yüksek Öğretiminde Etkinlik ve Verimlilik Sorunları”, Türk Deniz Ticaret Sektöründeki Eğitim Kurumlarının Günümüzdeki Faaliyetleri Semineri, DB Deniz Nakliyatı T.A.Ş, Mayıs 1994, İstanbul.
- ÖZTUNA, Y. (1977): “Büyük Türkiye Tarihi Cilt 10”.
- ROY, B. (1996) Multicriteria Methodology for Decision Aiding, Kluwer, Netherlands.

SAATY T. (1996): Multicriteria Decision Making: The Analitic Hierarchy Process, RWS Publications, USA.

SAKHUJA, V. (2001): “Maritime Power of People’s Republic of China: The Economic Dimension” ([http://www.ciaonet.org/olj/sa/sa\\_feb01sav01.html](http://www.ciaonet.org/olj/sa/sa_feb01sav01.html))

SARAY, M. (1998): “Türk Rus Münasebetlerinin Bir Analizi”, Millî Eğitim Bakanlığı, İstanbul.

SEVİ, N. (2007): “AB Deniz Güvenliği Politikası”, Deniz Harp Akademisi ALESTA Dergisi, Şubat 2007, İstanbul.

SINGH, S. (1999): “Continuity and Change in China’s Maritime Strategy” ([http://www.ciaonet.org/olj/sa/sa\\_99sis01.html](http://www.ciaonet.org/olj/sa/sa_99sis01.html))

SOMUNCUOĞLU, A. (2007): “Rus Donanması Yeniden Akdeniz’de”, (<http://www.tusam.net/makaleler.asp?id=438>) Rusya-Ukrayna Araştırmaları Masası.

SÖNMEZ, O. (2004): “Deniz Kültürü, Birikimi ve Korunması”, (Türk Deniz Araştırmaları Vakfı), Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu, 2004

SUMNER, B.H. (1993): “Büyük Petro ve Osmanlı İmparatorluğu”, Australian Journal of Soil Research (dergi).

TANGREDI, S.J. (2002): “Globalization and Maritime Power”.

TARAKÇI, N., Dr. (2005): “Sömürgecilikten 21’inci Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi”, Deniz Basımevi, İstanbul.

TARAKÇI, N., Dr. (2007): “Dünya ve Türkiye Üzerine Jeopolitik Analizler”, Çantay Kitabevi.

The Chamber of Shipping Annual Review 2006-7.

The Scottish Parliament Information Center (02/78), (2002): Guide to EU Policy-Making Processes, 10 July 2002.

TUNSTALL, B. (1947): “Denizde Dünya Harbi”, Genelkurmay Başkanlığı.

TÜRKER, H. (2008): “AB’nin Denizcilik Politikası ve Türkiye”, Deniz Harp Akademisi ALESTA Dergisi Mart 2008 Sayısı.

VARVITSIOTIS, M. (2006): “European Policy Green Paper Debate Presentation”, Avrupa Komisyonu.

YAVI, E. (2001): “Bir Ülke Nasıl Batırılır?”, Yazıcı Yayınevi.

#### İNTERNET ADRESLERİ

<http://www.48700.net/roportaj/turkiyede-yat-turizmi.html>, 07.04.2008

<http://www.alptekinbaloglu.com>, 07.04.2008

<http://www.americanmaritime.org/issue>, American Maritime Congress, Ocak 2008

<http://www.berufsbildung-see.de> (Almanya Denizcilik Mesleki Gelişim Paterni Bilgilendirme Sitesi) (2008)

<http://www.bmvbs.de/en/Transport/Waterborne-transport-2079/Maritime-transport.htm>  
Alman Federal Ulaştırma Bakanlığı resmi internet sitesi

<http://www.bsh.de>. (Almanya Denizcilik ve Hidrografi İdaresi Resmi Sitesi) (2008)

<http://chinaelections.org/en/news.asp?classid=98&classname=Economy>, Ocak 2008.

<http://www.csum.edu/about/index.asp> The California Maritime Academy, Ocak 2008

<http://www.ddd.org.tr/mainpage.asp?page=geneltanitim>, Şubat 2008.

<http://www.denizce.com/denizcilikedu1.asp> II.Ulusal Denizcilik Şurası Eğitim Çalışma Grubu Raporu, 11 Temmuz 2007

<http://www.denizcilik.gov.tr> Liman Devleti Kontrolü Uygulamaları ve Memorandumlar, Tamay Çetin, 13 Temmuz 2007

<http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/> 2004–2005-2006-2007 Yılları Deniz Kazaları Değerlendirme Raporu, 18 Temmuz 2007

<http://www.denizcilik.gov.tr/tr/mustesarlik/mustesarlikgorev.asp>, 24 Ocak 2008

<http://www.denizhaber.Com>- Recep CANPOLAT-Akşam Gazetesi

<http://www.denizticaretodasi.org/>, 2 Şubat 2008

<http://www.deu.edu.tr/UploadedFiles/Birimler/83/finished/006.pdf>, Ender Asyalı, Güldem Cerit, Okan Tuna, “Denizcilikte Aktif Eğitim ve Kalite Yönetimi,” 9 Eylül Üniversitesi, Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksek Okulu, 10 Temmuz 2007.

<http://www.df.itu.edu.tr/Icerik.aspx?sid=674> İTÜ Denizcilik Fakültesi, 3 Ocak 2008

[http://www.dlh.gov.tr/kurumsal\\_bilgi/dlh\\_gorev.htm](http://www.dlh.gov.tr/kurumsal_bilgi/dlh_gorev.htm), 30 Ocak 2008

<http://www.dpt.gov.tr>

<http://ec.europa.eu>, 07.04.2008

[http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/com\\_2006\\_0275\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/com_2006_0275_en.pdf) Green Paper: Towards a future Maritime Policy for the Union: A European vision for the oceans and seas, Comission of The European Communities, Brussels 7.6.2006, 02 Şubat 2008.

<http://www.egm.gov.tr/daire.koruma.asp>, 26 Ocak 2008

[http://www.egov.yen.gr/media/29253/Greece and Shipping](http://www.egov.yen.gr/media/29253/Greece%20and%20Shipping)

<http://www.egitimkilavuzu.com>, /io/index.php, 25 Ocak 2008,

<http://en.wikipedia.org> web sayfası, Economic History of Greece, 02 Ocak 2008

[http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_maritime\\_colleges\\_United Kingdom](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_maritime_colleges_United_Kingdom)

[http://en.wikipedia.org/wiki/Merchant\\_Marine\\_Act\\_of\\_1928](http://en.wikipedia.org/wiki/Merchant_Marine_Act_of_1928) Sec. 1. Purpose and policy of United States (46 App. U.S.C. 861 (2002)), MARAD, Ocak 2008

[http://english.peopledaily.com.cn/200308/13/eng20030813\\_122225.shtml](http://english.peopledaily.com.cn/200308/13/eng20030813_122225.shtml), Ocak 2008.

<http://enm.blogcu.com/4881544>,07.04.2008

[http://www.ethniki.gr/en/pr\\_release\\_resb.asp?P\\_ID=463](http://www.ethniki.gr/en/pr_release_resb.asp?P_ID=463) Press Releases, Greek shipping is modernized to remain a global leader and expand its contribution to the Greek economy, web sayfası, 03 Ocak 2008

<http://www.fh-flensburg.de> (Flensburg Meslek Yüksek Okulu İnternet Sitesi) (2008)

<http://www.fs-seefahrt.fh-flensburg.de> (Flensburg Meslek Okulu İnternet Sitesi) (2008)

<http://www.german-foreign-policy.com/en/fulltext/56046>

<http://www.globalsecurity.org/military/world/china/cssc.htm>, 4 Ocak 2008, s.1

[http://www.gumruk.gov.tr/Content.aspx?cT=0&cId=0\\_1\\_6\\_0](http://www.gumruk.gov.tr/Content.aspx?cT=0&cId=0_1_6_0), 26 Ocak 2008

<http://www.iamu-edu.org/members/amsma.php/mbs.php/nmsu.php/nsma.php>, 25.01.2008

<http://ioc.unesco.org/iyo/> Intergovernmental Oceanographic Commission, , 3 Ocak 2008

<http://www.izto.org.tr/NR/rdonlyres/47C15B26-496F-4132-A7B4-3B36E26D7931/8097/AvrupaKruvaziyer.pdf>, 07.04.2008

<http://www.jamstec.go.jp/>, Japon Deniz Bilim ve Teknoloji Merkezi, Ekim 2008.

[http://www.kkgm.gov.tr/genel/gorev\\_hedef.html](http://www.kkgm.gov.tr/genel/gorev_hedef.html), 26 Ocak 2008

[http://www.kobifinans.com.tr/alt\\_dispazar/0406](http://www.kobifinans.com.tr/alt_dispazar/0406), 4 Ocak 2008, s.1

<http://www.kultur.gov.tr>, 26 Ocak 2008

<http://www.mainemaritime.edu> Maine Maritime Academy, 9 Ocak 2008

<http://www.marad.dot.gov/MARAD>, 9 Ocak 2008

<http://www.mehmettastan.com/alt.htm>,07.04.2008

<http://mevzuat.meb.gov.tr/html/73.html>, Temmuz 2007.

<http://www.mlit.go.jp/>, Japon İçişleri ve Ulaştırma Bakanlığı, Ekim 2008.

<http://www.mma.mass.edu>, State University of New York Maritime College, Ocak 2008

<http://www.nato.int/docu/review/2004/issue3/turkish/analysis.html> İstanbul'u yorumlamak, NATO Dergisi (NATO Review), Sonbahar 2004, web sayfası, 31 Aralık 2007

<http://www.nmc.edu/maritime> Great Lakes Maritime Academy, Ocak 2008

<http://www.oceansatlas.org/servlet/> web sayfası, "Safety of Navigation", 12 Temmuz 2007

[http://ookgm.meb.gov.tr/Mevzuat\\_hm/KANUN625.htm](http://ookgm.meb.gov.tr/Mevzuat_hm/KANUN625.htm), Temmuz 2007.

[http://www.referansgazetesi.com/haber.aspx?HBR\\_KOD=92020](http://www.referansgazetesi.com/haber.aspx?HBR_KOD=92020),07.04.2008

[http://www.scottish.parliament.uk/business/research/pdf\\_res\\_brief/sb02-78.pdf](http://www.scottish.parliament.uk/business/research/pdf_res_brief/sb02-78.pdf) Guide to EU Policy-Making Processes, The Scottish Parliament Information Center, 02/78, 10 July 2002, ss.3-4, , 16 Şubat 2008

<http://www.seavisionuk.org/home> why is the maritime sector so important? 15 Ocak 2008

<http://www.shodb.gov.tr/default.html>, 1 Şubat 2008

<http://www.spiegel.de/international/spiegel/0,1518,467655,00.html>, Der Spiegel 17.02.2007.

<http://www.sunymaritime.edu/About%20Maritime>, SUNY Maritime College, 3 Ocak 2008

<http://www.t3-hwi-sf.rz.uni-greifswald.de> (Wismar Meslek Okulu İnternet Sitesi) (2008)

<http://www.tamug.edu/corps/about.htm> Texas A&M University at Galveston, Ocak 2008

<http://www.tayk.org.tr/tayk/index.aspx>, 3 Şubat 2008

<http://www.tcdd.gov.tr>, 28 Ocak 2008

<http://www.tdi.com.tr>, 3 Şubat 2008

<http://www.telegraph.co.uk/news/main.jhtml?xml=/news/2006/05/21/weu21>

<http://www.tjv.org.tr/>, Türk Japon Vakfı, Ekim 2008.

<http://www.tr.emb-japan.gov.jp/>, Japon Büyükelçiliği, ANKARA, Ekim 2008.

<http://www.transport.com.tr/den104,46200.html>

<http://www.tudav.org/hedefler.htm>, 2 Şubat 2008

<http://www.tudev.com.tr/home.asp>, 2 Şubat 2008

<http://www.tumgazeteler.com>

<http://www.turkloydu.org/TR/TL/default.asp>, 3 Şubat 2008

<http://www.tusam.com.tr> 11.07.2007

[http://www.turklim.org/tr/index.php?option=com\\_content&task=view&id=12&Itemid=27](http://www.turklim.org/tr/index.php?option=com_content&task=view&id=12&Itemid=27), 3 Şubat 2008

<http://www.ubak.gov.tr>, 28 Ocak 2008

<http://www.uksa.org/career>, Ocak 2008

<http://www.uolp.itu.edu.tr/Icerik.aspx?sid=3201>, İTÜ Uluslar arası Ortak Lisans Programları, 3 Ocak 2008

<http://www.wsd-nord.de>

<http://www.yok.gov.tr/yasa/kanun/kanun2.html>, 27 Temmuz 2007

## ÖZGEÇMİŞ

- Doğum Tarihi : 10/03/1962
- Doğum Yeri : Kırıkkale
- Lise : 1976 - 1979, Pendik Lisesi
- Lisans : 1979 - 1983, Deniz Harp Okulu
- Yüksek Lisans : 1993 - 1995, Deniz Harp Akademisi
- Doktora : 2005 - 2009, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği  
Enstitüsü Deniz İşletmeciliği Ana Bilim Dalı  
Deniz Ekonomisi Bilim Dalı
- Çalıştığı Kurum: 1983 - Devam ediyor, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı