

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

Avrupa Bir., Den., Pol. ve Türkiye Erk,

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Özgür Kızılocak

2007

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
KÜTÜPHANE VE DOKÜMANTASYON
DAİRE BAŞKANLIĞI

Yer No (DDC) : R.372-74

Kayıt No : 3535

Geldiği Yer : Fen Bilimleri Enst.

Tarih : 04-12-2007

Fiyat :

Fatura No : 5.10

Ayniyat No :

Ek :

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**AVRUPA BİRLİĞİNİN DENİZCİLİK POLİTİKALARI
VE TÜRKİYE'YE ETKİLERİ**

Gemi İnş. Ve Mak. Müh. Özgür KIZILOCAK

**FBE Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği Anabilim Dalında
Hazırlanan**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Mesut GÜNER

Doç. Dr. Hüseyin YILMAZ

Yrd. Doç. Dr. Bahadır GÜESİN

İSTANBUL, 2007

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖNSÖZ	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	v
1 AVRUPA BİRLİĞİNİN YAPISI VE TARİHÇESİ.....	1
1.1 Avrupa Birliğinin Tarihçesi.....	1
1.2 Kurumlar ve Karar Alma Mekanizması	8
1.3 Temel Politika Alanları	20
1.4 Avrupa Topuluğunun Genişleme Süreci	21
2 TÜRKİYE-AVRUPA BİRLİĞİ İLİŞKİLERİ.....	27
2.1 Türkiye-AB Tarihçesi.....	27
2.2 Türkiyenin Adaylık Süreci	31
2.3 Ortaklık Kurumları	37
2.4 Gümrük Birliği	40
3 AVRUPA BİRLİĞİNİN ULAŞTIRMA POLİTİKASI	48
3.1 AB neden bir ortak Ulaştırma politikası geliştirmeye gerek duymuştur ?	48
3.2 AB Ulaştırma Politikasının temel amaçları nelerdir ?	49
3.3 AB Ulaştırma Politikasının alt sektörleri hangileridir ?	50
3.4 Çesitli ulaştırma sektörleri arasındaki denge nasıl sağlanmaktadır?	53
3.5 AB Ulaştırma Politikası hangi programlarla desteklenmektedir ?	54
3.6 Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları nedir ?	56
3.7 Yeni teknolojiler ve Ulaştırma: GALILEO Programı nedir ?	58
3.8 Kullanıcı merkezli ulaştırma politikası nedir?	59
3.9 AB ulaştırma politikası eylem programının finansmanı nasıl sağlanmaktadır? ...	61
3.10 Ulaştırma Politikası ve çevre arasındaki denge nasıl sağlanmaktadır?	63
3.11 Deniz taşımacılığının güvenliği nasıl sağlanmaktadır?	64
3.12 Hava taşımacılığındaki AB uygulamaları nelerdir?	66
3.13 AB ulaştırma alanında “tek bir ses” haline gelebilmişmidir?	68
3.14 Genişleme, AB Ulaştırma Politikasını nasıl etkilemiştir?	70
3.15 Türkiye Ulaştırma Politikası alanında AB ile uyumlu mudur?	72

4	AVRUPA BİRLİĞİNİN ORTAK BALIKÇILIK POLİTİKASI	74
4.1	AB neden ortak bir balıkçılık politikasına ihtiyaç duymuştur ?	74
4.2	Balıkçılık sektörünün AB ekonomisindeki yeri nedir ?	76
4.3	AB balıkçılık politikasının temel unsurları nelerdir ?	77
4.4	AB balıkçılık mevzuatının uygulanması nasıl sağlanmaktadır?	80
4.5	Koruma ve sorumlu balıkçılık ne anlama gelmektedir ?	82
4.6	AB ortak balıkçılık politikasının finansmanı nasıl sağlanmaktadır ?	84
4.7	Yapısal Fonlar AB balıkçılık politikasının uygulanmasında ne gibi bir rol oynamaktadır ?	86
4.8	Balıkçılık alanında üçüncü ülkelerle ilişkiler nasıl düzenlenmektedir?	88
4.9	AB bölgesel balıkçılık organizasyonlarına ne şekilde katılmaktadır?	90
4.10	Yetiştiricilik (Aquaculture) nedir?	92
4.11	Çevrenin korunması ilkesi AB'nin balıkçılık politikasını ne şekilde etkilemektedir?	93
4.12	Üretici kuruluşlar AB'nin balıkçılık politikasında ne gibi bir rol oynamaktadır?	95
4.13	AB'nin balıkçılık politikasının reformu için başlatılan çalışmalar hangi aşamada?	96
4.14	Genişlemenin, AB'nin ortak balıkçılık politikası üzerinde ne gibi etkileri olmuştur?	99
4.15	Türk balıkçılığının AB'nin balıkçılık politikası ile uyum durumu nedir?	103
	SONUÇ ve ÖNERİLER.....	106
	KAYNAKLAR.....	107
	ÖZGEÇMİŞ.....	108

ÖNSÖZ

Bu çalışma, Avrupa Birliğine üyeliği söz konusu olan ülkemizin, üyelik gerçekleşirse denizcilik sektörünün nasıl etkileneceğine dair fikir vermesi amacıyla hazırlanmıştır.

Çalışmalarım sırasında yardımlarını esirgemeyen sayın hocam Prof. Dr. Mesut GÜNER' e Gemi İnş. Yüksek Mühendisi Bekir ŞENER'e ve Gemi İnş. Müh. Serkan TÜRKMEN'e, desteklerini esirgemeyen aileme çok teşekkür ederim.

ÖZET

Avrupa kıtasında bir 'birlik' oluşturma fikri 14. yüzyıldan itibaren tarihçileri, filozofları, hukukçuları ve siyaset adamlarını cezbetmiştir. Ancak bu II. Dünya Savaşı sonrasında mümkün olmuştur. Avrupa Birliğine Üyeliği hedeflerine ulaşmak için araç olarak gören ülkemiz bu amaçla çalışmalara başlamıştır.

Çalışmanın ana konusu olan Avrupa Birliğinin Denizcilik Politikalarından önce birliği tanıtmak için Avrupa Birliğinin kurulduğu siyasi ve ekonomik ortamı, Birliğin yapısını, Ülkemizin birlikle olan ilişkilerini , Avrupa birliğinin Temel Politikalarını tanıtmaya çalıştım.

Çalışmada üzerinde durulan konular: Avrupa birliğinin yapısı ve Tarihçesi, Türkiye Avrupa Birliği İlişkileri, Avrupa birliğinin Denizcilik politikaları.

Anahtar Kelimeler: Avrupa Birliği, denizcilik politikaları, ulaştırma, balıkçılık

ABSTRACT

Historians, philosophers, jurists, and political-scientists have wish to established Union in European Continent Since 14. century. But this could become-reality after second World War. Our Country started try to become a member of European Union, because it know European Union as a way to reach our goals.

Before explanation main subject which is Maritime Policys of European Union, I tried to give a informations about political and economical conditions of when European Union was established, European Union structure , Relationship between our country and European Union, Main Policys of European Union .

Subjects in this research: European Union structure and history, Relationship between our country and European Union, Maritime Policys of European Union.

Keywords: European Union, maritime policys, transportation, fishing

1.1 AVRUPA BİRLİĞİ'NİN TARİHÇESİ

- Avrupa kıtasında bir 'birlik' oluşturma fikri 14. yüzyıldan itibaren tarihçileri, filozofları, hukukçuları ve siyaset adamlarını cezbetmiştir. I.Dünya Savaşı sonrasında Avrupa'da bir "**Birliğin**" oluşturulmasına yönelik önemli fikirler üretilmiş olmasına rağmen bunların olgunlaşıp benimsenmesi ancak II. Dünya Savaşı sonrasında mümkün olmuştur. Bu sürecin ilk sonucu, siyasi temelli ve insan haklarını koruma, çoğulcu demokrasiyi sağlama amaçları üzerine kurulmuş bir uluslararası örgüt olan Avrupa Konseyi'nin 1949 yılında Strazburg'da kurulması olmuştur.
- 9 Mayıs 1950'de Fransız Dışişleri Bakanı Robert Schuman, Eski Milletler Cemiyeti Genel Sekreteri Jean Monnet'nin tasarısına dayanan ve birleşik Avrupa'nın temellerini atan Schuman Planı'nı yayımlamıştır. Schuman Planı, Avrupa'da barışın kurulabilmesi için Fransız-Alman dostluğunun şart olduğunu belirtiyor ve bu çekirdek etrafında Avrupa'nın bütünleşmesi gerektiği görüşünü esas alıyordu. Plana göre, yüzyıllardır Avrupa'da süregelen Fransız-Alman çekişmesini ortadan kaldırmanın yolu, yüksek bir otoritenin yönetimi altında, Fransız-Alman ortak kömür ve çelik üretimini sağlamak ve söz konusu örgütü bütün Avrupa ülkelerinin katılımına açık tutmaktı.
- Bu çerçevede, 1951 yılında Federal Almanya, Fransa, İtalya, Hollanda, Belçika ve Lüksemburg, Paris'te imzaladıkları bir Antlaşma ile Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu'nu (AKÇT) kurmuşlardır. Böylece AKÇT ile devletler, tarihte ilk defa, kendi iradeleri ile ulusal egemenliklerinin bir kısmını uluslarüstü bir kuruma devretmişlerdir. II. Dünya Savaşı'ndan yeni çıkmış, milyonlarca vatandaşını kaybetmiş, ekonomik ve siyasi yıkım yaşayan Avrupa'da, entegrasyonun başta savaş sanayi olmak üzere o dönemdeki endüstriyel gelişim için büyük önem taşıyan bu iki sektörde başlaması tesadüf değildir. Nitekim kömür ve çelik sektöründe başlayan bu ekonomik entegrasyon Avrupa'da sürekli barışın sağlanmasının ilk adımı olmuş ve bugünkü Avrupa Birliği'nin temeli böylece atılmıştır.
- Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu'nun kurulmasından sonra, Avrupa Savunma Topluluğu ile Avrupa Siyasal Topluluğu'nun oluşturulmasına yönelik girişimler meydana gelmiş ancak bu çabalar sonuçsuz kalmıştır. Bir taraftan NATO'nun kurulması, diğer taraftan Avrupa bütünleşmesinin önce ekonomik alanda gerçekleşmesinin daha gerçekçi olacağı düşüncesi, çabaları ekonomik alanda yoğunlaştırmış ve 25 Mart 1957'de Roma'da Avrupa Ekonomik Topluluğu'nu (AET) kuran Antlaşma AKÇT üyesi 6 ülke tarafından imzalanmıştır. AET gibi Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu (EURATOM) da 1 Ocak 1958 tarihinde yürürlüğe giren Roma Antlaşması ile kurulmuştur. 1965'de kurucu üyelerin

imzalamış oldukları “Birleşme Antlaşması” (füzyon antlaşması) sonucunda, AKÇT, AET ve EURATOM için tek bir Konsey, Komisyon ve Parlamento oluşturulmuş, bütçeleri birleştirilmiş ve “Avrupa Toplulukları” terimi kullanılmaya başlamıştır.

- Aynı dönemde, diğer bazı Avrupa ülkeleri (Avusturya, Danimarka, Norveç, Portekiz, İsveç, İsviçre ve İngiltere) İngiltere'nin önerisiyle 1960 yılında Stockholm'de imzalanan bir anlaşma ile Avrupa Serbest Ticaret Alanı'nı (EFTA) kurmuşlardır. EFTA ülkeleri kendi aralarında sanayi ürünlerinde gümrük ve eş etkili vergilerle diğer kısıtlamaları kaldırmışlar, ancak üçüncü ülkelere karşı ulusal mevzuatlarını uygulamayı sürdürmüşlerdir. Bu temel farkın dışında, o dönemde EFTA ile AET'nin önemli farklarından bir diğeri de EFTA'nın tarım sektörünü serbest ticaret alanı içine almaması olmuştur. Zaman içinde üyelerinin büyük bir kısmının AET'ye katılmasıyla eski önemini yitirmiş olan EFTA bugün, İzlanda, Liechtenstein, Norveç ve İsviçre'den oluşmaktadır ve AB ile EFTA'nın üç üyesi arasında (İzlanda, Liechtenstein, Norveç) bir Avrupa Ekonomik Alanı (AEA) kurulmuş durumdadır.
- 1968 yılında Gümrük Birliği'nin tamamlanarak yürürlüğe girmesiyle üye ülkelerin gümrük alanları, tek bir gümrük alanı haline gelmiştir.
- Birliğin ilk genişlemesi, 1972'de İngiltere, Danimarka, ve İrlanda'nın Topluluğa üyelik antlaşmalarının imzalanmasıyla gerçekleşmiş, ardından 1981'de Yunanistan ve 1986'de İspanya ve Portekiz'in katılmasıyla üye sayısı 12'ye yükselmiştir.
- 14 Haziran 1985 tarihinde Almanya, Belçika, Fransa, Lüksemburg ve Hollanda tarafından imzalanan Schengen Antlaşması; taraf ülkelerin ortak sınırlarında kişilere tüm vize ve gümrük işlemlerinin kaldırılması ve üçüncü ülke vatandaşlarına yönelik ortak vize ve gümrük işlemleri uygulanmasını öngörmüştür. İtalya (1990), İspanya ve Portekiz (1991), Yunanistan (1992), Avusturya (1995), İsveç, Finlandiya ve Danimarka (1996) da imzalayan ülkeler arasına katılmıştır. Birlik üyesi olmayan İzlanda ve Norveç'in de AB'nin serbest dolaşım alanına dahil edilmesi amacıyla, bu iki ülke ile 18 Mayıs 1999 tarihinde anlaşma yapılmıştır. 5 Haziran 2005 tarihinde de İsviçre, yapılan referandum sonucu Schengen Anlaşması'nı kabul etmiştir.
- 1 Temmuz 1987 tarihinde yürürlüğe giren Avrupa Tek Senedi ile Avrupa Topluluklarını kuran Antlaşmalar, ilk kez kapsamlı bir biçimde tadil edilmiştir. Avrupa Tek Senedi ile yeni ortak politikalar saptanmış, mevcut olanlar geliştirilmiştir. Bu çerçevede Roma Antlaşması'na sosyal politika, ekonomik ve sosyal uyum, çevre gibi konularda yeni maddeler eklenmiştir. Ayrıca, “işbirliği usulü” adı verilen bir sistem çerçevesinde Avrupa Parlamentosu'na Komisyon'un yasa koyma önerilerini ikinci kez değerlendirmek suretiyle yaşama sürecini daha yakından etkileme imkanı verilmiştir. Yine Tek Senet ile, daha önce

oybirliğinin gerekli olduğu, Ortak Gümrük Tarifesi'nde değişiklik yapılması, hizmetler, sermayenin serbest dolaşımı, ortak ulaşım politikaları konularında alınan kararların nitelikli çoğunluğa dayanması kararlaştırılmıştır. Üye ülkeler arasında "Avrupa Siyasi İşbirliği" aracılığı ile dış politikada işbirliği yapılması da Tek Senet ile karara bağlanmıştır.

- Avrupa Topluluğu'nda tek para birimi ve ortak bir merkez bankası sistemine dayalı bir "ekonomik ve parasal birlik" ile ortak dış politika ve savunma politikası perspektiflerine dayalı "siyasi birlik" kurulmasını öngören Avrupa Birliği'ni kuran Antlaşma ise (Maastricht Antlaşması) 7 Şubat 1992 tarihinde imzalanmış ve 1 Kasım 1993 tarihinde yürürlüğe girmiştir.
- Maastricht Antlaşması ekonomik faaliyetlerin uyumlu ve dengeli gelişimini; enflasyonsuz, sürdürülebilir ve çevre korumasına önem veren bir büyümenin sağlanmasını; üye ülke ekonomilerinin uyum içinde birbirlerine yaklaşmasını ve Avrupa vatandaşları için daha güçlü bir Birlik yaratılmasını hedeflemiştir.
- Antlaşma kapsamında;
- Tek paraya geçilmesini sağlayacak bir ekonomik ve parasal birliğin kurulması;
- AB vatandaşlarına yaşadıkları ülkenin belediyelerinde seçme ve seçilme hakkı veren bir Avrupa vatandaşlığının oluşturulması;
- Avrupa güvenliğini sağlayacak ve demokrasi ve insan hakları gibi ortak değerleri savunacak bir ortak dış ve güvenlik politikasının meydana getirilmesi;
- Birliğin iç güvenliğini sağlamak üzere hukuk ve içişlerinde işbirliğinin sağlanması konuları ele alınmıştır. Ayrıca, eğitim, kültür, kamu sağlığı ve tüketicinin korunması, ulaştırma, vize politikası ve sanayi politikası gibi belirli politika alanları da Antlaşma kapsamı dahil edilmiştir. Bu alanlarda oluşturulacak ortak politikalar ve ilgili AB mevzuatı üye ülkeler üzerinde bağlayıcı olacaktır. Antlaşma'nın getirdiği çok önemli bir yenilik de "yetki ikamesi" ilkesidir. Buna göre, ancak herhangi bir sorunun boyut ve niteliği nedeniyle, AB düzeyinde müdahalenin üye devletlerinkinden daha etkin olacağı hallerde AB yetki kullanacaktır.
- Bu gelişmeler neticesinde, Maastricht Antlaşması ile Avrupa Toplulukları (AKÇT, AET, EURATOM) Avrupa Birliği (AB) bünyesine dahil edilmiştir. Avrupa Birliği'ni kuran bu Antlaşma ile AB'nin "üç temel sütunu" oluşturulmuştur. Birinci sütun, Roma Antlaşması ile oluşturulan Avrupa Ekonomik Topluluğu ve Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu ile Paris Antlaşması'yla kurulan Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğundan meydana gelmektedir. Ekonomik ve parasal birlik ve daha önce bahsedilen yetkiler de bu sütuna dahildir. İkinci sütun, Ortak Dışişleri Güvenlik Politikasını (ODGP) içermekte ve Avrupa çapında bir

savunma politikasını başlatmayı hedeflemektedir. Üçüncü sütun ise, Adalet ve İçişlerini kapsamaktadır. Bu çerçevede, göç ve siyasi iltica alanlarında aralarındaki işbirliğini artırmak isteyen üye ülkeler bir Avrupa Polis Ofisi (Europol) kurmuşlardır. Ancak ikinci ve üçüncü sütun, karar alma mekanizmaları ve hükümetler arası karakterleri nedeniyle birinci sütundan farklıdır. Bu alanlarda, üye ülkeler, AB Zirveleri ya da Bakanlar Konseyi kanalıyla girişimde bulunabilirler. Ancak bu çerçevede alınan kararlar siyasi nitelikte olup Adalet Divanı önünde bağlayıcılıkları yoktur.

- Ayrıca Maastricht Antlaşması varolan karar alma mekanizması yöntemlerini (Parlamento onayı, danışma ve işbirliği) bazı yeni alanlara genişletmiş ve buna ek olarak, yeni bir yöntem olan “ortak karar alma” prosedürünü düzenlemiştir.
- 1 Ocak 1993'te Tek Pazar'ın oluşmasıyla birlikte, 12 üye ülke arasında malların, sermayenin, hizmetlerin ve insanların serbest dolaşımı tam anlamıyla sağlanmıştır. Haziran 1993'te ise AB Devlet ve Hükümet Başkanlarının AB'nin Merkez ve Doğu Avrupa Ülkelerini (MDAÜ) kapsayacak şekilde genişlemesi yönünde karar aldıkları Kopenhag Zirvesi'nde, AB'ye üyelik kıstasları belirlenmiştir. “Kopenhag Kriterleri” olarak bilinen bu koşullar, AB üyelik başvurusu kabul edilen tüm aday ülkeler tarafından yerine getirilmesi gereken asgari koşulları ifade etmektedir. Siyasi ve ekonomik kriterler ile müktesebat uyumu olmak üzere üç grupta toplanan bu koşullar şunlardır;
- Siyasi kriterler: Avrupa Birliği Anlaşması'nın tam üyelikle ilgili maddesine eklenen demokrasinin güvence altına alındığı istikrarlı bir kurumsal yapı, hukukun üstünlüğü, insan hakları ve azınlık haklarına saygı koşullarıdır.
- Ekonomik kriterler: iyi işleyen bir pazar ekonomisi ve AB içindeki piyasa güçlerine ve rekabet baskısına karşı koyabilme kapasitesidir.
- Topluluk müktesebatının kabulü: AB'nin çeşitli siyasi, ekonomik ve parasal hedeflerine bağlılık.
- Birlik, 1 Ocak 1995'ten itibaren “Avrupa Birliği” (AB) olarak anılmaya başlanmış, aynı yıl Avusturya, Finlandiya ve İsveç'in katılımıyla 15 üyeli hale gelmiştir.
- Tek para birimine geçiş ve AB'nin genişlemesine ilişkin sürecin belirlenebilmesi amacıyla Mart 1996'da başlatılan Hükümetlerarası Konferans 16-17 Haziran 1997 tarihlerinde gerçekleştirilen Amsterdam Zirvesi ile tamamlanmıştır. Zirve toplantısında, AB'nin 5. genişleme sürecine başlaması ve 1 Ocak 1999 tarihinde tek para birimi olan Euro'ya geçilmesi teyit edilmiştir. Ayrıca Ortak Dışişleri ve Savunma Politikası, Adalet ve Güvenlik Politikası ve Maastricht Antlaşması üzerindeki bazı değişiklikleri içeren Amsterdam Antlaşması imzalanmış ve Mayıs 1999'da yürürlüğe girmiştir.

- Amsterdam Antlaşması'nın hedeflerinden biri Avrupa Birliği'nin, Merkez ve Doğu Avrupa ülkelerine doğru genişleme perspektifi dikkate alınarak, kurumsal ve siyasal yapısının güçlendirilmesi olmuştur. Ancak Antlaşma genişleme konusunda temel kurumsal mekanizmaları oluşturmada bekleneni verememiş, buna rağmen ortak karar mekanizmasını daha kolay işler hale getirecek bazı önemli değişiklikleri beraberinde getirmiştir.
- Amsterdam Antlaşması'nın en önemli sonuçlarından biri, adalet ve içişleri konularının büyük bir kısmını Birinci Sütun kapsamına almak ve yeni öncelikler koymak suretiyle bir özgürlük, güvenlik ve adalet alanı yaratmasıdır. Nitekim Antlaşma'nın ana hedefi "dış sınır denetimleri, göç, sığınma ve suçla mücadele ve önlemeye ilişkin uygun tedbirler aracılığıyla, kişilerin serbest dolaşımının garanti edildiği bir özgürlük ve adalet alanı yaratarak Birliği korumak ve geliştirmek" olarak tanımlanmıştır.
- Adalet ve içişleri alanlarında işbirliği konusunda Maastricht Antlaşması'nda sadece "demokrasinin ilkeleri" ve "temel haklar" yer alırken, Amsterdam Antlaşması'nda AB'nin özgürlük, demokrasi, insan hakları ve temel özgürlüklere saygı ile hukuk devleti ilkeleri üzerine kurulu olduğu belirtilmektedir. Avrupa Topluluğu, Amsterdam Antlaşması ile, AB içinde kişilerin serbest dolaşımı için gerekli olduğu ölçüde, göç ve iltica, dış sınırlar, ve medeni hukukta adli işbirliği konularında mevzuat çıkarma yetkisine sahip olmuştur. Ayrıca Antlaşma ile insan hakları alanında önemli bir adım atılmıştır. Antlaşma'nın 7. maddesine göre, insan haklarını sürekli ve ciddi olarak ihlal ettiği tespit edilen bir üye devlete karşı diğer üyelerin yaptırım uygulama hakkı doğmuştur. Bu maddeler şimdiye dek hiç uygulanmamış ancak uygulanabilme ihtimalinin varlığı dahi, üye ülkelerin insan hakları uygulamaları konusunda daha dikkatli davranmasını sağlamıştır.
- Öte yandan Amsterdam Antlaşması ile, "polis, ceza ve gümrük işbirliği" Üçüncü Sütunda bırakılırken, "vizeler, iltica, göç ve kişilerin serbest dolaşımıyla ilgili diğer politikalar" Birinci Sütun kapsamına alınmıştır. Ayrıca Antlaşma kapsamına, Schengen Antlaşması da alınmış, böylece AB müktesebatının bir parçası olan Schengen müktesebatına aday ülkelerin uyum sağlaması gerekliliği doğmuştur.
- 12-13 Aralık 1997 tarihlerinde yapılan Lüksemburg Zirvesi'nde ilk kez, 11 aday ülke arasında bir sınıflandırma söz konusu olmuştur. Kopenhag siyasi kriterlerini karşılayarak müzakerelere başlayan ülkeler (Çek Cumhuriyeti, Estonya, Macaristan, Polonya, Slovenya ve GKRY) "ilk dalga", siyasi kriterleri yerine getirmemiş ve henüz müzakereye hazır görünmeyen diğer ülkeler (Bulgaristan, Letonya, Litvanya, Romanya ve Slovakya) ise "ikinci dalga" ülkeleri olarak adlandırılmıştır. Bu ülkelerin mevzuatlarının ana başlıklar itibariyle Topluluk müktesebatına uyumunu tespit etmek amacıyla bir analitik inceleme

- süresi başlatılmıştır.
- Genişleme süreci bir yandan devam ederken, AB, derinleşme çabalarını da sürdürmüştür. 1 Ocak 1999 tarihinde Euro, 11 üye ülkede (Almanya, Avusturya, Belçika, Finlandiya, Fransa, Hollanda, İrlanda, İspanya, İtalya, Lüksemburg, Portekiz) resmi para birimi haline gelmiş ve üye ülkelerin ulusal paralarının Euro'ya dönüşüm oranları geri dönülemez bir şekilde sabitlenmiştir. Danimarka ve İngiltere ile katılım şartlarını karşılayamayan Yunanistan ve İsveç ise "adaylar" olarak kalmışlardır. 1 Ocak 2002'de Avrupa ortak para birimi Euro, 12 ülkede resmen tedavüle girmiş, banknot ve madeni para olarak kullanılmaya başlanmıştır. İyileşen ekonomik durumu sayesinde Yunanistan da Euro alanı için katılımcı ülke olmaya hak kazanmıştır.
 - 23-24 Mart 2000 tarihlerinde gerçekleştirilen Lizbon Zirvesi'nde ise, AB'nin istihdamı güçlendirmeye ve bilgi üzerine kurulu bir ekonomi çerçevesinde ekonomik reform ve sosyal uyumu gerçekleştirmeye yönelik yeni stratejisi tanımlanmıştır. Lizbon Stratejisi olarak adlandırılan bu yeni yaklaşım ile başlayan süreç çerçevesinde AB'nin 2010 yılına kadar; "daha çok sayıda ve daha iyi iş ve daha büyük bir toplumsal uzlaşmayla, sürdürülebilir ekonomik büyümeyi gerçekleştirebilecek, bilgiye dayalı dünyanın en rekabetçi ve dinamik ekonomisi" haline getirilmesi amaçlanmıştır. Ancak Lizbon Stratejisi'nin kabul edilmesinden 2005 yılına dek geçen beş yıllık süre içinde öngörülen hedeflere ulaşamadığı gözlemlenmiştir. Bunun üzerine AB Komisyonu tarafından Lizbon Stratejisi'ni canlandırmak üzere 2005-2010 dönemi için yeni bir Sosyal Gündem oluşturularak 9 Şubat 2005 tarihinde açıklanmıştır.
 - 7-9 Aralık 2000 tarihlerinde yapılan Nice Zirvesi'nde AB üyesi ülkeler, genişleme süreci kapsamında AB'nin gerçekleştirmesi gereken kurumsal reformlarla ilgili olarak Şubat 2000'de oluşturulan Hükümetlerarası Konferans (HAK) çerçevesinde varılan sonuçlar temelinde Kurucu Antlaşmalara değişiklik getiren bir Antlaşma üzerinde uzlaşmaya varmışlardır. 26 Şubat 2001 tarihinde imzalanan Nice Antlaşması, tüm üye ülkelerde onaylanmasının ardından 1 Şubat 2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Başlıca amacı Birliği, yeni üyeler alarak genişlemeye hazırlamak olan bu Antlaşma, 15 üye ülke ve 12 aday ülkenin (Türkiye hariç) AB Komisyonu ve Avrupa Parlamentosu'ndaki üye sayıları dağılımı ile AB Konseyi'nde karar almadaki oy ağırlıklarını belirlemiş, Bakanlar Konseyi'ndeki ağırlıklı oy oranlarını değiştirmiştir.
 - 1 Mayıs 2004 tarihinde 10 ülke, Çek Cumhuriyeti, Estonya, GKRY, Letonya, Litvanya, Macaristan, Malta, Polonya, Slovakya ve Slovenya'nın katılımıyla Birlik, beşinci ve en büyük genişlemesini gerçekleştirmiştir.

- 28 Şubat 2002 tarihinde AB Anayasası taslağını oluşturmak üzere 105 üyeli “Avrupa’nın Geleceği Kurultayı” toplanmıştır. Kurultay, 16 aylık bir dönemin sonunda çalışmalarını tamamlamış ve taslak metni Hükümetlerarası Konferans’ta görüşülmek üzere AB Dönem Başkanlığı’na sunmuştur. Avrupa için bir Anayasa oluşturan Antlaşma Taslağı, 17-18 Haziran 2004 tarihlerinde Brüksel’de gerçekleştirilen Zirve sonunda kabul edilmiştir. AB Anayasası, üye ve aday ülke liderleri tarafından Roma’da imzalanmış böylece 29 Ekim 2004 tarihinde son şeklini almıştır. AB Anayasası, Avrupa Birliği üye ülkelerinin siyasi bir birlik kurma yolunda attıkları en önemli adımı teşkil etmekte ve AB’nin temelini oluşturan kurucu antlaşmalar ile bugüne kadar onları değiştiren tüm antlaşmaları tek ve yeni bir metinde bütünleştirmektedir.
- 12 Ocak 2005 tarihinde Avrupa Parlamentosu tarafından kabul edilen Anayasa’nın yürürlüğe gireceği tarih olarak Anayasal Antlaşma’da 1 Kasım 2006 belirtilmiştir. Ancak Anayasa’nın yürürlüğe girebilmesi için tüm üye ülkeler tarafından onaylanması gerekmektedir. Halihazırda, üye ülkeler, kendi Anayasaları tarafından belirlenen sisteme göre –parlamento veya referandum kanalıyla- onay sürecini sürdürmektedir. Ancak, üye devletlerden birinin dahi Anayasal Antlaşma’da belirtilen tarihe dek onaylamaması halinde yürürlüğe giremeyecek olan AB Anayasası zorlu bir onay süreci geçirmektedir. Özellikle, Fransa ve Hollanda’da gerçekleştirilen referandumlarda çıkan “hayır” kararı olumsuz etki yaratmıştır. Bu durum karşısında, 16-17 Haziran 2005 tarihlerinde Brüksel’de düzenlenen AB Hükümet ve Devlet Başkanları Zirvesi’nde, AB Anayasası onay sürecine ilişkin olarak, referandumlardan çıkan “hayır” sonuçlarının üye ülkeler arasında “domino etkisi” yaratmasını önlemek için onay sürecine bir yıl ara verilmesine karar verilmiştir. İngiltere, İrlanda, Portekiz, Danimarka, Çek Cumhuriyeti ve Slovenya karara uygun olarak onay sürecini dondururken, G.Kıbrıs ve Lüksemburg gibi bazı üyeler süreci durdurmayarak AB Anayasasına onay vermiştir.

1.2 KURUMLAR VE KARAR ALMA MEKANİZMASI

KURUMLAR

Avrupa Birliği Bakanlar Konseyi

Bakanlar Konseyi, AB'deki ana karar alma merciidir. Her bir üye ülkenin bakanlarından oluşur. Konsey Başkanı'nın girişimi veya Komisyon üyelerinin talebi üzerine gündemdeki konulara göre üye ülkelerin ilgili bakanları nezdinde toplanır. Örneğin, Bakanlar Konseyi, tarım ve balıkçılığa ilişkin konuları tartışacaksa, üye ülkelerin tarım ve balıkçılık bakanları "Tarım ve Balıkçılık Konseyi" olarak toplanır. AB'nin dış ilişkilerinin yanı sıra genel politika konularında geniş bir sorumluluğa sahip olmasından ötürü Genel İşler ve Dışişleri Konseyi toplantılarına, üye ülkelerin dışişleri bakanları dışında diğer ilgili bakanlar da katılabilir. Konsey toplantıları üye ülkelerin Daimi Temsilcilerinden oluşan Komite (COREPER) tarafından hazırlanır.

Toplam 9 farklı Konsey konfigürasyonu vardır:

Genel İşler ve Dış İlişkiler Konseyi

Ekonomik ve Mali İşler Konseyi

Adalet ve İçişleri Konseyi

İstihdam, Sosyal Politika, Sağlık ve Tüketici Hakları Konseyi

Rekabet Konseyi

Ulaştırma, Telekomünikasyon ve Enerji Konseyi

Tarım ve Balıkçılık Konseyi

Çevre Konseyi

Eğitim, Gençlik ve Kültür Konseyi

Bakanlar Konseyi'nin 6 temel sorumluluğu vardır:

Yasama (Birçok alanda bu sorumluluğu Avrupa Parlamentosu ile paylaşır. Bkz. karar alma mekanizması)

Üye devletlerin genel ekonomi politikalarının koordinasyonu

AB bütçesinin onaylanması (Bu sorumluluğu Avrupa Parlamentosu ile birlikte yerine getirir) AB ile diğer ülke(ler) veya uluslararası örgütler arasında uluslararası anlaşmalar imzalanması Avrupa Konseyi tarafından ortaya koyulan yönlendirici ilkelere dayanarak AB'nin ortak dış ve güvenlik politikasının geliştirilmesi Cezai konularda ulusal mahkemeler ve polis güçleri arasında işbirliğinin koordinasyonu Konsey'de kararların çoğu, her üye ülkenin nüfusu oranında oy ağırlığına sahip olduğu nitelikli çoğunluk ile alınır. Ancak vergilendirme, dışişleri ve savunma politikası gibi hassas alanlarda oybirliği ile karar alınması gerekmektedir. AB üyesi her ülke, dönüşümlü olarak Konsey başkanlığını altı ay süresince üstlenir.

Avrupa Komisyonu

Komisyon'un dört temel görevi vardır: Avrupa Parlamentosu'na ve Konsey'e yasa önerisinde bulunmak; AB politikaları ve bütçesini yönetmek ve uygulamak; Avrupa Adalet Divanı ile birlikte Avrupa mevzuatının uygulanmasını sağlamak; AB'yi uluslararası düzeyde temsil etmek (örneğin AB ve diğer ülkeler arasında anlaşmalar müzakere etmek). Komisyon, üye devletlerin çıkarlarını temsil eden Konsey'in aksine, hükümetlerden bağımsızdır ve genel AB çıkarlarını korur. Bu çerçevede, Komisyon üyeleri 5 yıl sürecek görevlerine başlamadan önce tarafsızlık yemini ederler. Komisyon, icraatlarından Avrupa Parlamentosu karşısında siyasi olarak sorumludur. Bu çerçevede AP, güvensizlik önergesi vererek Komisyon'un görevine son verme yetkisine sahiptir.

Kasım 2004'te göreve başlayan yeni Komisyon, her üye ülkeden birer Komisyon üyesi olmak üzere toplam 25 üyeden oluşmaktadır. AB Konseyi tarafından nitelikli oy çokluğu ile belirlenen Komisyon Başkanı adayı, AP'nin onayını aldıktan sonra, üye devletlerin önerileri doğrultusunda AB Konseyi ile birlikte Komisyon üyeleri listesini oluşturur. Nihai listenin AB Konseyi'nin nitelikli oy çokluğu ile onaylanmasını takiben, Komisyon Başkanı ve Komisyon üyeleri AP onayına sunulur. AP onayı alındıktan sonra, AB Konseyi, Komisyon Başkanı ve üyelerini nitelikli oy çokluğu ile atar. Merkezi Brüksel'de olan Komisyon'un Lüksemburg'da ofisleri, tüm AB üyesi ülkelerde temsilcilikleri, dünyanın birçok başkentinde ise delegasyonları vardır.

Avrupa Parlamentosu

Avrupa Parlamentosu, 455 milyon Avrupa vatandaşının temsilcilerinden oluşur. 1979 yılından beri beş yılda bir doğrudan oyla seçilen Avrupa Parlamentosu üyelerinin sayısı 6. dönemde (2004-2009) 732'dir. Üye ülkeler, AP'de nüfusları oranında sandalye sayısına

sahiptirler. Ancak, AP milletvekilleri, mensubu oldukları ülkeden bağımsız olarak, AP'deki siyasi grupların içinde faaliyet gösterirler. Günümüzde AP'de 7 siyasi grubun yanı sıra herhangi bir siyasi gruba bağlı olmayan bağımsız milletvekilleri de yer almaktadır. AP Başkanı milletvekilleri arasından, üyelerin salt çoğunluğu ile seçilir ve 2.5 yıl görev yapar.

Tüm Parlamentolar gibi Avrupa Parlamentosu'nun üç temel yetkisi vardır: yaşama, denetim, bütçe. Bu çerçevede AP, Komisyon'un önerilerini inceler ve Konsey ile birlikte yaşama sürecine katılır (bkz. karar alma mekanizması); yönelttiği yazılı veya sözlü sorularla başta Komisyon olmak üzere tüm AB kurumlarını denetleme yetkisine sahiptir; AB'nin yıllık bütçesini onaylamak ve uygulanmasını denetlemek suretiyle Konsey ile birlikte bütçe yetkisini paylaşır. Olağan aylık genel kurulu, tüm AP üyelerinin katılımıyla Strazburg'da; komite toplantıları ve diğer genel kurulları Brüksel'de gerçekleştirilen AP'nin Sekreteryası Lüksemburg'dadır. Toplantıları ve tartışmaları kamuya açık olan AP'nin kararları, tutum belgeleri ve toplantı tutanakları AB Resmi Gazetesi'nde yayınlanır. AP'nin 6. dönem (2004-2009) sandalye dağılımı Ek 1 deki tabloda gösterilmektedir.

Avrupa Konseyi

1974 yılından beri toplanan Avrupa Konseyi, üye ülke devlet ve hükümet başkanlarıyla Avrupa Komisyonu Başkanı'nı bir araya getirir. Zirve olarak adlandırılan söz konusu toplantılarda liderler önemli konuları tartışırlar; AB'nin orta ve uzun vadeli politikalarını belirlerler. Avrupa Konseyi, AB Bakanlar Konseyi'nin dönem başkanlığını yürüten üye ülkenin devlet veya hükümet başkanının liderliğinde yılda en az 4 defa toplanır. Genel olarak Brüksel'de gerçekleştirilen toplantılara Dışişleri Bakanları ve bir Komisyon üyesi de katılır. Her toplantı sonunda Başkanlık Sonuç bildirisi yayımlanır.

Avrupa Birliği Adalet Divanı

AB mevzuatının tüm üye devletlerde aynı şekilde yorumlanması ve uygulanmasını sağlamakla görevlidir. Adalet Divanı üye devletler, AB kurumları, işletmeler ve kişiler arasındaki anlaşmazlıkların çözülmesi yetkisine sahiptir. Yetkisi, sadece ilgili Topluluk tasarrufunun yorumlanması veya geçerliliği konusunda karar verilmesi ile sınırlıdır; ulusal anlaşmazlıklarla ilgili karar verme yetkisi yoktur. Kararları bağlayıcıdır. Divan, her üye devletten birer tane olmak üzere 25 hakimden ve 8 savcıdan (Adalet Divanı'nın talep etmesi halinde Bakanlar Konseyi oybirliği ile sayının artırılmasına karar verebilir) oluşur. Hakimler ve savcılar ulusal yüksek mahkeme eski üyeleri veya konusunda yetkin avukatlar arasından üye devletlerin ortak kararı ile 6 yıl için atanır. Hakimler (ilk üçüncü yılın sonunda 7 hakim; sonraki üçüncü yılın sonunda 8 hakim) ve savcılar (her üç yılın sonunda 4 savcı) her üç yılda bir dönüşümlü olarak yenilenir.

Adalet Divanı'nın karşı karşıya olduğu binlerce davada yardımcı olunması amacıyla 1989 yılında Adalet Divanı bünyesinde İlk Derece Mahkemesi oluşturulmuştur. İlk Derece Mahkemesi, başta gerçek kişiler tarafından açılan ve işletmeler arasındaki haksız rekabete ilişkin olmak üzere çeşitli davalarda hüküm vermek ile görevlidir.

Sayıştay

1977 yılında kurulmuştur. Her bir üye ülkeden Konsey tarafından 6 yıl için atanan toplam 25 üyeden oluşur. Temel görevi, AB bütçesinin doğru bir şekilde kullanılmasını sağlamaktır. Bu görevi yerine getirirken AB gelirleri veya harcamalarını idare eden her türlü kurumun kayıtlarını inceleyebilir; gerektiğinde yerinde denetleme yapabilir. Ayrıca her yıl bir önceki mali yıla ilişkin bir rapor hazırlar ve bunu Avrupa Parlamentosu'na ve Konsey'e sunar. Bu yıllık rapor, Avrupa Parlamentosu'nun Komisyon'un bütçeyi idaresini onaylayıp onaylamamasında önemli bir rol oynar. Sayıştay, bunların yanı sıra, AB mali tüzükleri kabul

edilmeden önce görüş bildirir.

Diğer kurumlar ve organlar

Ekonomik ve Sosyal Komite- Başta işverenler, sendikalar, çiftçiler, tüketiciler ve diğer çıkar grupları olmak üzere sivil toplumun görüşlerini temsil eden ve çıkarlarını koruyan bir danışma organı ve AB karar alma sürecinin ayrılmaz parçasıdır. Ekonomik ve sosyal politika alanında karar alınırken danışılması gereken Komite, önemli gördüğü konularda kendi inisiyatifiyle de görüş bildirebilir. Ekonomik ve Sosyal Komite, üye devletler tarafından 4 yıl için atanan 344 üyeden oluşur.

Bölgeler Komitesi- Ekonomik ve Sosyal Komite ile benzer şekilde bir danışma organı olan Bölgeler Komitesi, AB karar alma sürecinde bölgesel ve yerel görüşlerin dikkate alınmasını sağlar. Bölgesel politika, çevre, eğitim, gençlik, ulaştırma gibi yerel ve bölgesel yönetimleri ilgilendiren konularda karar alınırken Bölgeler Komitesi'ne danışılması gerekmektedir. Komite ayrıca bu alanlarda kendi inisiyatifi doğrultusunda görüş bildirebilir. 1994 yılında Maastricht Antlaşması ile oluşturulan Bölgeler Komitesi, üye ülkelerin tavsiyeleri doğrultusunda Konsey tarafından 4 yıl için atanan 344 bölgesel ve yerel yetkiliden (bölgesel başkanlar, bölgesel parlamenterler, belediye meclis üyeleri, belediye başkanları vb.) oluşur.

Avrupa Merkez Bankası (AMB)- Maastricht Antlaşması'na dayanılarak 1998 yılında Frankfurt'ta kurulmuştur. Avrupa'nın tek para birimi olan Euro'nun idaresinden (kambiyo işlemlerinin yürütülmesi ve ödemeler sisteminin aksamadan çalışmasının sağlanması) ve AB'nin ekonomi ve para politikasının oluşturulması ve uygulanmasından sorumludur. AMB, bu görevini yerine getirirken tüm AB üyesi ülkeleri kapsayan Avrupa Merkez Bankaları Sistemi ile birlikte çalışır ve Euro sisteminin karar alma organlarının kararlarını uygular. AMB, faaliyetlerini tam bir bağımsızlık içinde sürdürür. Diğer hiçbir kurum AMB, Euro Sistemi'ne dahil merkez bankaları veya karar alma organlarına talimat veremez.

Avrupa Yatırım Bankası (AYB)- AB'nin dengeli büyümesine katkıda bulunacak yatırım projeleri için kredi sağlayan AB'nin özerk ve kar amacı gütmeyen finans kuruluşudur. AB içerisinde ekonomik açıdan geri kalmış bölgelerin kalkınması amaçlı projelerin yanı sıra Akdeniz, Afrika, Karayip ve Pasifik, Latin Amerika ve Asya ülkelerindeki projeleri destekler. Mali piyasalardan borçlanılarak ve bankanın hissedarı olan AB üyesi ülkelerin ekonomik büyüklükleri oranında yaptığı sermaye katkısıyla finanse edilen AYB'nin merkezi Lüksemburg'dadır. AYB 1994 yılında Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmelere (KOBİ) yönelik yatırımları desteklemek amacıyla kurulan Avrupa Yatırım Fonu'nun ana hissedarıdır.

Ombudsman- Ombudsman pozisyonu Maastricht Antlaşması tarafından oluşturulmuştur. AB vatandaşları, iş dünyası ve kurumları veya herhangi bir AB ülkesinde ikamet eden gerçek kişiler ile AB’de kayıtlı olan tüzel kişilerin AB kurumları (Avrupa Adalet Divanı ve Avrupa İlk Derece Mahkemesi hariç) hakkındaki şikayetlerini soruşturur. Ombudsman, Avrupa Parlamentosu tarafından 5 yıl için seçilir.

Bu kurum ve organların dışında bazı teknik, bilimsel ve idari konularla ilgili olarak ajanslar kurulmuştur. Hali hazırda 16 Avrupa Topluluğu Ajansı bulunmaktadır(Avrupa Çevre Ajansı, Europol, Eurojust vb.)

Karar Alma Mekanizması (Yaşama Süreci)

AB yasaları 4 şekilde oluşturulmaktadır:

Ortak karar prosedürü

Danışma prosedürü

İşbirliği prosedürü

Onay prosedürü

Söz konusu prosedürler arasındaki temel fark, Avrupa Parlamentosu’nun prosedüre ne derecede dahil olduğudur. Bu çerçevede AP, ortak karar prosedüründe Bakanlar Konseyi ile yetkiyi gerçek anlamda paylaşırken, danışma prosedüründe sadece fikrini belirtir. Avrupa Komisyonu, yeni bir kanun tasarısı sunmadan önce hangi prosedürün izleneceğine karar verir. Komisyon bu kararı alırken, ilke olarak, tasarının AT Antlaşması’nın hangi maddesine dayandığına bakar.

Ortak Karar Prosedürü

Avrupa Parlamentosu ve Bakanlar Konseyi’nin yaşama görevini eşit düzeyde paylaştığı, AB’nin temel karar alma prosedürüdür. Bu çerçevede:

Komisyon mevzuat taslağını AP ve Konsey’e iletir; gerektiği durumlarda Bölgeler Komitesi ve Ekonomik ve Sosyal Komite’nin görüşünü alır.

1. Okuma: AP, ilgili komitesinin taslağa ilişkin raporuna dayanarak tutum belirler. AP, çoğu durumda taslağa ilişkin değişiklik önerisinde bulunur. Bu durumda, Komisyon taslak öneriyi değiştirir.

Bakanlar Konseyi, AP’nin değişiklik önerisini

kabul eder ve taslak yasalaşır.

veya üzerinde değişiklik yapar ve kabul ettiği ortak pozisyon belgesini AP'ye iletir. Bu durumda:

2. okuma: AP, ilgili komitesinin tavsiyesine dayanarak Konsey ortak pozisyon belgesine ilişkin görüş bildirir:

kabul ederse: taslak mevzuat, ortak pozisyon belgesine uygun şekilde kabul edilir.

reddedirse: taslak mevzuat kabul edilmez.

Değişiklik önerisinde bulunursa: Değişiklik önerileri, Komisyon ve Konsey'e iletilir. Komisyon, önerilen değişikliklere ilişkin görüş bildirir. Konsey, Komisyon tarafından kabul edilen AP değişikliklerini nitelikli oy çokluğu ile kabul eder (Komisyon'un onaylamadığı değişikliklerin oybirliği ile kabul edilmesi gerekmektedir).

Uzlaşma komitesi: AP ve Konsey'in söz konusu taslak üzerinde anlaşmaya varamaması durumunda AP ve Konsey'den eşit sayıda temsilcinin katıldığı "uzlaşma komitesi"nde ele alınır. Komisyon temsilcileri de komite toplantılarına katılarak tartışmalara katkıda bulunur:

Uzlaşma komitesi'nde de anlaşmaya varılamaz ise taslak mevzuat yasalaşmaz.

Komite'de anlaşmaya varılırsa üzerinde anlaşma sağlanan metin 3. kez değerlendirilmek üzere AP'ye ve Konsey'e gönderilir ve her iki kurumun da onayı alındıktan sonra kabul edilir.

Ortak karar prosedürü, işçilerin serbest dolaşımı, iç pazar, tüketicinin korunması, eğitim, kültür, sağlık, trans-Avrupa ağları dahil 43 alanda uygulanmaktadır.

Ortak karar prosedürü şeması Ek 2 de görülmektedir.

Danışma Prosedürü

Komisyon, önerisini Bakanlar Konseyi'ne ve Avrupa Parlamentosu'na iletir. Konsey, AP'ye ve diğer organlara- Ekonomik ve Sosyal Komite ve Bölgeler Komitesi- danışır. Danışma, bazı durumlarda zorunludur ve öneri, AP görüş bildirmeden yasalaşamaz. Diğer durumlarda ise danışma isteğe bağlıdır: Komisyon sadece Konsey'e AP'ye danışması yönünde öneride bulunur.

AP, Komisyon önerisini:

kabul edebilir;

reddedebilir veya

öneride değişiklik yapılmasını talep edebilir.

Ancak ne Komisyon ne de Konsey, AP'nin değişiklik taleplerini kabul etmek zorunda değildir ve AP görüşü taslağın kabul edilmesini engelleyemez. AP'nin değişiklik talep etmesi halinde, Komisyon tüm değişiklik taleplerini değerlendirir ve (eğer değişiklikleri kabul ederse) değiştirilmiş öneriyi Konsey'e iletir. Değiştirilmiş öneri Konsey tarafından değerlendirilir ve kabul edilir; değiştirilir veya reddedilir (oybirliği ile). Danışma prosedürü, tarım; vergilendirme; rekabet; özgürlük güvenlik ve adalet alanının oluşturulmasına ilişkin konular gibi alanlarda uygulanmaktadır.

İşbirliği Prosedürü

İşbirliği prosedürü son sözü Bakanlar Konseyi'ne bırakmakla birlikte, bazı kararların alınmasında, Avrupa Parlamentosu'na daha fazla danışılması amacıyla Tek Avrupa Senedi tarafından oluşturulmuştur. Amsterdam Antlaşması, bu prosedürün kapsamını oldukça daraltmış (ortak karar prosedürünün kapsamını önemli ölçüde genişletmiş); Nice Hükümetlerarası Konferansı'nda söz konusu prosedürün tamamıyla ortadan kaldırılması üye ülkelerin bir çoğu tarafından desteklense de bu yönde bir değişikliğe gidilmemiştir. İşbirliği prosedürü, halihazırda sadece ekonomik ve parasal politika alanında uygulanmaktadır.

Bu prosedür kapsamında:

Bakanlar Konseyi, AP görüşünü aldıktan sonra Komisyon önerisine ilişkin bir ortak pozisyon belgesini nitelikli oy çokluğuyla kabul eder.

AP:

Konsey'in ortak pozisyon belgesini kabul ederse: Konsey, ortak pozisyon belgesini nihai olarak onaylar.

Ortak pozisyon belgesini reddederse: Konsey, ortak pozisyon belgesini ancak oy birliği ile kabul edebilir.

Değişiklik önerisinde bulunursa: Komisyon, önerisini AP değişiklik önerileri doğrultusunda tekrar gözden geçirir. Konsey, gözden geçirilmiş öneriyi nitelikli oy çokluğu ile kabul eder; veya oybirliği ile değiştirerek kabul eder.

Onay Prosedürü

Onay prosedüründe Bakanlar Konseyi, karar almadan önce Avrupa Parlamentosu'nun onayını almak zorundadır. Onay prosedürü, bir tek farkla danışma prosedürü ile aynıdır: AP tasarı değiştirmek üzere öneride bulunamaz; sadece (kullanılan oyların mutlak çoğunluk ile) kabul veya reddedebilir. AP'nin reddetmesi durumunda karar alınmaz. Yapısal Fonlar ve Uyum Fonları, Avrupa Merkez Bankaları Sistemi/Avrupa Merkez Bankası'nın Statülerinin değiştirilmesi, başta yeni üye ülkelerin katılımı ve üçüncü ülkelerle yapılan ortaklık anlaşmaları olmak üzere uluslararası anlaşmalar gibi alanlarda AP'in onayı gerekmektedir. 17-18 Haziran 2004 Brüksel Zirvesi'nde kabul edilen ve 29 Ekim 2004'te Roma'da gerçekleştirilen törenle tüm üye devletler ve Bulgaristan, Romanya ve Türkiye tarafından imzalanan Anayasal Antlaşma, AB kurumları ve karar alma süreçlerine pek çok değişiklik getirmektedir. Tüm üye devletler tarafından onaylandıktan sonra halen yürürlükte olan antlaşmaların yerine geçecek Anayasal Antlaşma şu ana kadar 13 üye ülke tarafından onaylanmasına karşın; Fransa ve Hollanda'da gerçekleştirilen referandumlarda Anayasa'ya hayır çıkması ertesinde onay süreci diğer ülkelerde askıya alınmıştır.

Anayasal Antlaşma ile kurumlar ve karar alma sürecine ilişkin getirilen değişiklikler

Anayasal Antlaşma 16 aylık çalışma ve müzakereler sonucunda 17-18 Haziran 2004 Brüksel Zirvesi'nde kabul edilmiş ve 29 Ekim 2004'te Roma'da gerçekleştirilen törenle tüm üye devletler ve Bulgaristan, Romanya ve Türkiye tarafından imzalanmıştır. Tüm üye devletler tarafından onaylandıktan sonra halen yürürlükte olan antlaşmaların yerine geçecek olan Anayasal Antlaşma, yaşama sürecini basitleştirmekte ve Avrupa Parlamentosu'nun karar alma sürecindeki rolünü güçlendirmekte; AB Konseyi, Bakanlar Konseyi ve Avrupa Komisyonu'na yönelik önemli değişiklikler getirmektedir. Anayasal Antlaşma'nın Fransa ve Hollanda'da düzenlenen referandumlarda reddedilmesinden sonra yaşanan gelişmeler, Anayasa'nın onay sürecini ve buna ilişkin planların ertelenmesine yol açmıştır.

Anayasal Antlaşma'nın yürürlüğe girmesi halinde karar alma mekanizmasında meydana gelecek değişikliklerden bazıları:

Ortak karar alma mekanizmasının kapsamı, fikri mülkiyet, enerji, sosyal güvenlik gibi alanları da içine alacak şekilde genişletilmekte ve genel kural haline getirilmektedir (normal yaşama prosedürü). Anayasa'da belirtilen diğer alanlarda ise özel yaşama prosedürlerinin uygulanması öngörülmektedir. Özel yaşama prosedürleri kapsamında Avrupa Parlamentosu ve Bakanlar Konseyi ortak karar almamakta; yasalar ve çerçeve yasalar sadece (AP'ye

danıştıktan sonra) Konsey veya daha ender durumlarda (Konsey'e danıştıktan sonra) AP tarafından kabul edilmektedir. Özel yaşama prosedürlerinin özellikle adalet ve içişleri; bütçe; vergilendirme; ve bazı politikaların belirli alanlarda uygulanması öngörülmektedir. Ancak, Anayasa'ya yerleştirilen "köprü maddesi" (bridging clause) ile, AB Konseyi'nin AP onayını aldıktan sonra oybirliği ile karar alması durumunda -hükümetlerarası konferansın toplanmasına gerek kalmadan- özel yaşama prosedürlerinden normal yaşama prosedürüne geçilmesine imkan tanınmaktadır.

Avrupa Parlamentosu'nun bütçeye ilişkin karar alma sürecindeki rolü de güçlendirilmektedir. Bütçe prosedürü, normal yaşama prosedürü kapsamına dahil edilmekte; zorunlu ve zorunlu olmayan harcama arasındaki ayırım kaldırılmakta ve böylece AP'nin yetki alanı tüm bütçeyi içerisine alacak şekilde genişletilmektedir (halihazırda sadece zorunlu olmayan harcamaların AP tarafından onaylanması gerekmektedir).

Avrupa Parlamentosu'ndaki sandalye sayısı artırılarak 2009 yılından itibaren en fazla 750 olacaktır. Bu çerçevede, Avrupa Konseyi, AP seçimlerinden önce en az 6 en fazla 96 olmak üzere AP'deki sandalye sayılarının üye ülkelere göre dağılımını belirleyecektir.

Avrupa Konseyi, Avrupa Parlamentosu, Bakanlar Konseyi, Avrupa Komisyonu ve Avrupa Birliği Adalet Divanı ile birlikte beş temel AB kurumundan biri olarak tanınmaktadır. Üye devletlerin devlet ve hükmet başkanları ile AP Parlamentosu ve Avrupa Komisyonu başkanlarından oluşacak Avrupa Konseyi, yılda dört defa toplanacak, gerektiği durumlarda ilgili bakan veya Komisyon üyeleri Avrupa Konseyi toplantılarında yer alabilecektir. Avrupa Konseyi, Birliğin genel siyasi yönelimlerini ve öncelikleri ile dış politika alanındaki stratejik çıkarlarını ve hedeflerini belirleyecek; ve AB içindeki atamalarda önemli rol oynayacaktır (örneğin Avrupa Komisyonu Başkanı ile birlikte AB Dışişleri Bakanı'nı atayacak).

Avrupa Konseyi tarafından nitelikli oy çokluğu esasına göre 2.5 yıl için seçilecek bir Avrupa Konseyi Başkanı mevcut 6 aylık dönüşümlü başkanlık sisteminin yerine geçecektir. Eş zamanlı olarak ulusal bir görevde bulunamayacak olan Avrupa Konseyi Başkanı, Konsey içinde uyum ve mutabakatın kolaylaştırılmasına çalışacak; Birliği ortak dış ve güvenlik politikası konularında üçüncü ülkeler ve uluslararası örgütler nezdinde temsil edecektir.

Dışişleri Konseyi dışındaki Konseylerin Başkanlığı ise üye devletlerden eşit rotasyon (equal rotation) sistemine göre seçilecek üye devlet temsilcileri tarafından yerine getirilecektir. Avrupa Konseyi, nitelikli oy çokluğu ile söz konusu sistemin nasıl işleyeceğine ilişkin karar alacaktır.

Anayasal Antlaşma'da aksi belirtilmedikçe, Bakanlar Konseyi'nde, nitelikli oy çokluğu ile karar alınacak; oybirliği ile karar alınması gereken alanlar (dış politika, vergilendirme gibi) büyük ölçüde sınırlandırılacak; ve söz konusu alanlarda Avrupa Konseyi oybirliği ile, nitelikli oy çokluğuna geçilmesine karar verebilecektir.

1 Kasım 2009'dan itibaren her bir üye devletin belirli bir oranda oy ağırlığına sahip olduğu oy ağırlıkları sistemi kaldırılacak; bu çerçevede, nitelikli çoğunluğun sağlanması için halihazırda yerine getirilmesi gereken 3 kriter (oy ağırlığı barajı, üye devletlerin çoğunluğu, AB nüfusunun %62'si) yerine 2 kriterin (üye devletlerin %55'i ve en az 15 tanesi; AB nüfusunun %65'i) sağlanması yeterli olacaktır (çift çoğunluk esası). Ayrıca bir kararın bloke edilebilmesi için en az 4 üye devletin bir araya gelmesi şartı aranacaktır. Bakanlar Konseyi'nin Komisyon teklifi (veya AB Dışişleri Bakanı inisiyatifi) üzerine hareket etmediği durumlarda –adalet ve içişleri, ortak dış ve güvenlik politikası, ekonomi ve para politikası ve üyeliğin askıya alınması veya üyelikten ayrılma- ise nitelikli çoğunluk üye devletlerin %72'si ve AB nüfusunun %65'i anlamına gelecektir.

2014 yılına kadar Avrupa Komisyonu'nda her üye devletten bir Komisyon üyesi bulunacak; 2014 yılından sonra ise Komisyon üye sayısı -Komisyon Başkanı ve Dışişleri Bakanı dahil- üye ülke sayısının 2/3'ü kadar olacaktır (Ancak AB Konseyi, Komisyon üye sayısını oybirliği ile değiştirebilecektir). Yeni Komisyon'da, Komisyon üyeleri, AB Konseyi tarafından oy birliği ile oluşturulacak eşit dönüşüm sistemine göre seçilecektir.

Avrupa Komisyonu Başkanı, AB Konseyi tavsiyesi üzerine AP tarafından seçilecektir. AB Konseyi, tavsiyesinde AP seçim sonuçlarını göz önünde bulunduracaktır (Böylece Komisyon Başkanı'nın AP 'ye karşı sorumluluğu net bir şekilde ortaya koyulmaktadır).

Bir AB Dışişleri Bakanı pozisyonu oluşturulacaktır. Avrupa Komisyonu Başkanı'nın onayı ile AB Konseyi tarafından nitelikli oy çokluğu ile atanacak AB Dışişleri Bakanı, ortak dış ve güvenlik politikası ile Avrupa güvenlik ve savunma politikasını yürütecek; dış ve güvenlik politika alanında AB'yi dışarıda temsil edecek; Dışişleri Konseyi'ne başkanlık yapacak; AB Komisyonu ikinci başkanı olacaktır.

Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın ve İlk Derece Mahkemesi'nin adları değiştirilmektedir. Gelecekte, Avrupa Birliği Adalet Divanı, Adalet Divanı, Genel Mahkeme (İlk Derece Mahkemesi) ve Özel Mahkemeler'i (Genel Mahkeme'ye bağlı olacak) kapsayacaktır. Ayrıca, vatandaşların AB düzenleyici mevzuata ilişkin olarak –kendilerini bireysel olarak etkilemese de- mahkemeye başvuruları kolaylaşacaktır.

1.3 TEMEL POLİTİKA ALANLARI

Avrupa Birliği ortak politikaları, tüm üye ülkelerce benimsenmesi gereken temel ilkeleri belirlemekte, böylece üye devletlerin farklı uygulamalarından doğabilecek sorunları ortadan kaldırarak Birlik düzeyinde uyumu sağlamaktadır. Türkiye ile AB arasındaki katılım müzakerelerinin çok önemli bir parçasını oluşturan bu politikalara uyum çerçevesinde gerçekleştirilecek reformların, ülkemizin hukuki, ekonomik ve sosyal sisteminde önemli değişiklikler meydana getireceği ve bu kapsamlı değişikliklerden başta Türk iş dünyası olmak üzere toplumun tüm kesimlerinin etkileneceği açıktır. Bu nedenle, ilgili kesimlerin AB ortak politikaları konusunda bilgi sahibi olması ve Türkiye'nin bütünleşmekte olduğu AB sisteminin parametrelerini uygulayabilir duruma gelmesi büyük önem taşımaktadır. Temel AB politikalarının ilke ve kurallarını içeren dosyalara aşağıdaki başlıklardan ulaşabilirsiniz.

- AVRUPA BİRLİĞİ'NİN REKABET POLİTİKASI
- AVRUPA BİRLİĞİ'NİN ORTAK TARIM POLİTİKASI
- AVRUPA BİRLİĞİ'NİN VERGİ POLİTİKASI
- AVRUPA BİRLİĞİ'NİN BÖLGESEL POLİTİKASI
- AVRUPA BİRLİĞİ'NİN KOBİ POLİTİKASI
- AVRUPA BİRLİĞİ'NİN ÇEVRE POLİTİKASI
- AVRUPA BİRLİĞİ'NİN TÜKETİCİ POLİTİKASI
- AVRUPA BİRLİĞİ'NİN ORTAK TİCARET POLİTİKASI
- AVRUPA BİRLİĞİ'NİN ORTAK BALIKÇILIK POLİTİKASI
- AVRUPA BİRLİĞİ'NİN SANAYİ POLİTİKASI
- AVRUPA BİRLİĞİ'NİN TELEKOMÜNİKASYON VE GÖRSEL-İŞİTSEL POLİTİKASI
- AVRUPA BİRLİĞİ'NİN SOSYAL POLİTİKASI
- AVRUPA BİRLİĞİ'NİN ENERJİ POLİTİKASI
- AVRUPA BİRLİĞİ'NİN ULAŞTIRMA POLİTİKASI
- AVRUPA BİRLİĞİ'NİN BİLİM VE ARAŞTIRMA POLİTİKASI

1.4 AVRUPA TOPLULUĞU'NUN GENİŞLEME SÜRECİ

Roma Antlaşması'nın 1958 yılında yürürlüğe girmesinden sonra, gerek Avrupa Toplulukları'nın temellerini atan (AKÇT, EURATOM, AET) bakımından gerek Roma Antlaşması'nda yer alan politikaların uygulanması açısından başarılı bir dönem başlamıştır. Üye devletler arasındaki Gümrük Birliği, Roma Antlaşması'nda öngörülen tarihten bir buçuk yıl önce, 1 Temmuz 1968'de tamamlanmış, ulaştırma ve enerji alanlarındaki gecikmelere rağmen AET, "geçiş dönemi" adı verilen ilk uygulama devresinin sonunda 31 Aralık 1969 tarihinde Antlaşma ile saptanan hedeflerin çoğuna ulaşmayı başarmıştır.

Avrupa Topluluğu'nun elde ettiği başarılar diğer Avrupa devletlerinin dikkatini çekmiş, İngiltere, Danimarka ve Norveç bu oluşumlarda yer almak için AET'ye üyelik başvurusunda bulunmuşlardır. İngiltere'nin ilk başvurusu Fransa tarafından Roma Antlaşması'na uygun olmadığı gerekçesiyle reddedilmiştir.

İngiltere, 2 Mayıs 1967 tarihinde ikinci başvurusunu yapmıştır. 1969 yılında Lahey'de yapılan Zirve'de, Topluluğa katılma talebinde bulunan İngiltere, İrlanda, Danimarka ve Norveç ile konuya ilişkin müzakerelerinin başlatılması kabul edilmiştir. İki yıl süren müzakerelerden sonra İngiltere, İrlanda ve Danimarka, 22 Ocak 1972 tarihinde Topluluğa katılmışlar, bu ülkelerin Topluluğa katılmasıyla ilk genişleme gerçekleşmiş ve üye sayısı altıdan dokuza yükselmiştir. 1973 yılında iki EFTA kurucu üyesi ülkenin - İngiltere ve Danimarka - Topluluğa katılımı sonucunda Topluluk EFTA ülkeleri ile ilişkilerini yeniden düzenlemiştir. (Norveç'in Katılım Antlaşması ise, ülkede yapılan bir referandum ile reddedilmiştir.)

Yunanistan AT'ye ortak üye olmak için 8 Haziran 1959 tarihinde başvuruda bulunmuştur. İki taraf arasında yapılan müzakereler sonucunda, Yunanistan 9 Temmuz 1961 tarihinde Avrupa Toplulukları ile Ortaklık Anlaşmasını -Atina Anlaşması- imzalamıştır. Bu anlaşmayla Yunanistan'ın nihai hedefinin AB'ye tam üyelik olduğu ifade edilmiştir. Ancak 1967 yılında Yunanistan'da meydana gelen askeri darbeden ötürü ilişkiler dondurulmuştur. Yunanistan, demokratik rejimin yeniden tesisini takiben Roma Antlaşması'nın 237., AKÇT Antlaşması'nın 98. ve EURATOM Antlaşması'nın 205. maddelerine dayanarak 12 Haziran 1975'te Birliğe tam üyelik başvurusunda bulunmuştur. Bu başvuru üzerine Komisyon, konuyla ilgili bir rapor hazırlamış ve bu raporu 29 Ocak 1976 tarihinde yayımlamıştır. Raporda, Yunanistan'ın ekonomik sıkıntılardan dolayı Birliğe katılımının uygun olmadığı ifade edilmiştir. Bu görüşe rağmen AB-Yunanistan ilişkileri ivme kazanmış ve 27 Temmuz

1976 yılında katılım müzakereleri başlatılmıştır. Yunanistan'ın Birliğe katılımının demokrasinin gelişimini olumlu şekilde etkileyeceği düşünülmüş ve katılım süreci üye ülkeler tarafından da desteklenmiştir. 3 yıl süren görüşmeler sonucunda Yunanistan ile Topluluk arasında 28 Mayıs 1979 tarihinde Katılım Antlaşması imzalanmış ve onaylandıktan sonra 1 Ocak 1981 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Yunanistan'ın da Topluluğa katılmasıyla üye sayısı 10'a çıkmıştır.

İspanya ve Portekiz, Topluluğa ilk başvurularını 1962 yılında gerçekleştirmiş ancak her iki ülkenin de diktatörlükle yönetilmesi sonucu başvuruları kabul edilmemiştir. Bu iki Güney Avrupa ülkesinin az gelişmiş ekonomileri ve demokrasiye geçişlerinde karşılaştıkları sıkıntılar, AB'nin bu ülkeler ile ilişkilerinin yavaş ilerlemesine yol açmıştır. 29 Haziran 1970 tarihinde İspanya ile Topluluk arasında imzalanan Tercihli Ticaret Anlaşması'nın ardından, Haziran 1977'de İspanya'da demokratik seçimler yapılmış ve demokrasiye geçtikten bir ay sonra da İspanya Birliğe üyelik başvurusu yinelemiştir. Başvuru Komisyon tarafından değerlendirilmiş ve olumlu görüş Konsey'e bildirilmiştir. Bunun üzerine bu iki ülke ile müzakerelerin başlatılmasına ilişkin karar alınmıştır. 1970'li yılların ortalarına doğru diktatörlükten demokrasiye geçiş süreci yaşayan Portekiz'e, demokrasinin kalıcı olmasını desteklemek amacıyla AB tarafından, 150 milyon Euro tutarında mali yardım sağlanmış, işçilerinin Topluluk içinde dolaşımı kolaylaştırılmış ve tarım alanında bazı imtiyazlar tanınmıştır. Portekiz, Birliğe üyelik başvurusunu 28 Mart 1977 tarihinde yapmıştır. Bu başvuruya karşılık Komisyon'un görüşü olumlu olmuş ve katılım müzakerelerinin başlatılması kararı alınmıştır. İspanya ve Portekiz ile 1978-1979 yıllarında başlatılan müzakereler 1986 yılında bu ülkelerin Birliğe katılmalarıyla sonuçlanmış, böylece Birliğe üye ülkelerin sayısı onikiye yükselmiştir.

Topluluk dördüncü genişleme sürecini Güney Avrupa ülkelerine kıyasla ekonomik olarak daha gelişmiş ve demokrasinin tüm kurumları ile daha iyi işlediği Kuzey ülkeleri (Avusturya, İsveç, Finlandiya) ile gerçekleştirmiştir. Aynı zamanda EFTA üyesi olan bu ülkelerden Avusturya 17 Temmuz 1989'da, İsveç 1 Temmuz 1991'de, Finlandiya ise 18 Mart 1992 tarihinde Topluluğa üyelik başvurusunda bulunmuşlardır. Birlik, üç ülke için müzakereleri eş zamanlı olarak 1 Şubat 1993 tarihinde başlatmış ve bu ülkelerin Birliğe üye devletlerle ortak değerleri taşıması ve refah seviyelerinin yüksek olması nedeniyle, katılım müzakereleri Birlik tarihindeki en kısa sürede (13 ay) tamamlanmıştır. Ancak Avusturya'ya malların, kişilerin, hizmetlerin ve sermayenin serbest dolaşımı, dış ilişkiler ve Gümrük Birliği, mali ve bütçesel hükümler ve rekabet politikası konularında, İsveç'e aynı konulara

ek olarak tarım ve balıkçılık politikası konusunda ve Finlandiya'ya da her iki ülke için de ortak olan konularda ve yine balıkçılık politikası konusunda geçiş süresi tanınmıştır. Bu ülkelerin 1995 yılında katılımları ile Birlik, Orta ve Kuzey Avrupa'ya doğru genişleyerek üye sayısını onbeşe çıkarmıştır.

Soğuk Savaş düzeninin sona ermesi ile AB öncelikle bağımsızlığını yeni kazanan Merkez ve Doğu Avrupa Ülkeleri'ne (MDAÜ), planlı ekonomiden serbest piyasa ekonomisine ve komünist rejimden çoğulcu demokrasiye geçişlerini sağlayabilme yönünde destek olmuştur. MDAÜ'lere yönelik ilk önemli karar 14-15 Aralık 1990 tarihinde Roma Zirvesi'nde alınmıştır. AB Konseyi bu Zirve'de MDAÜ'lere ilişkin bir mali yardım paketini yürürlüğe koymuştur. MDAÜ'lerin talepleri ekonomik yardım ve kolaylaştırılmış ticaret imkanlarının ötesinde olmuştur. MDAÜ'ler AB dışında bir "üçüncü yola" yönelmenin bölgede daha büyük istikrarsızlıklar yaratabileceğini belirterek, AB'nin bu ülkelerle daha sıkı bir işbirliği geliştirmesi gerektiğinin altını çizmiştir. AB-MDAÜ ilişkileri, 21-22 Haziran 1993 tarihlerinde Danimarka Dönem Başkanlığı sonunda yapılan Kopenhag Zirvesi ile yeni bir döneme girmiştir. Bu Zirve'de MDAÜ'lerin AB üyeliğine aday olabilecekleri ilk kez ve en üst düzeyde vurgulanmış, AB üyesi olmak isteyen Merkez ve Doğu Avrupa ülkelerinin, gerekli ekonomik ve siyasi koşulları yerine getirerek üyelik sorumluluklarını karşılamaları durumunda AB'ye katılabilecekleri ifade edilmiştir. Öncelikle MDAÜ'lerin AB üyeliğine aday ülke olabilecekleri ilk kez ve en üst düzeyde vurgulanmış, üye olabilmek için de bazı kriterler belirlenmiştir. Kopenhag Zirvesi'nde tanımlanan ve ekonomik, siyasi ve Topluluk müktesebatının kabulü ile ilgili "Kopenhag Kriterleri" olarak bilinen ölçütler, aday ülkelerin AB'ye üye olmak için yerine getirmeleri gereken koşullardır. Kopenhag Kriterleri üç başlık altında toplanmıştır.

Siyasi kriterler: Aday ülke, demokrasi, hukukun üstünlüğü, insan hakları, azınlıkların korunması ve kabul görmesinin güvence altına alındığı istikrarlı bir kurumsal yapıya kavuşmuş olmalıdır.

Ekonomik kriterler: Aday ülkede iyi işleyen bir Pazar ekonomisi ve AB içindeki piyasa güçlerine ve rekabet baskısına karşı koyabilme kapasitesi bulunmalıdır.

Topluluk müktesebatının kabulü: Aday ülke, siyasi, iktisadi ve parasal birliklerin amaçlarına uyulması dahil olmak üzere, Avrupa Birliği mevzuatını üstlenebilme ve uygulayabilme kapasitesine sahip olmalıdır. Bunlar arasında siyasi kriterler, yani demokrasi, hukukun üstünlüğü, insan hakları ve azınlıklara saygı AB'ye üyelik görüşmelerinin başlaması için

önkoşuldur. Bu kriterleri yerine getirmeyen bir ülke ile müzakere süreci başlatılmamaktadır.

AB'ye katılım sürecinde Komisyon, aday ülkelerin Kopenhag kriterlerini karşılama yönünde kaydettikleri ilerlemeleri düzenli olarak izlemekte ve "İlerleme Raporu" ile ortaya koymaktadır. "Katılım Ortaklığı Belgesi" ise aday ülkelerin üyelik yönünde gerçekleştirmeleri gereken tüm çalışmaları önceliklerine göre bir takvim çerçevesinde ortaya koymaktadır. Her aday ülke, Katılım Ortaklığı Belgesi'nde belirtilen önceliklerin yerine getirilmesi ve AB müktesebatına uyum sağlanması için detaylı bir "Ulusal Program" hazırlamaktadır.

AB'nin genişleme süreci çerçevesinde önem taşıyan belgelerden biri de Gündem 2000'dir. Gündem 2000, genişleme perspektifi ile Topluluk politikalarını güçlendirmek ve AB'ye 2000-2006 dönemi için yeni bir mali çerçeve sağlamak amacıyla 1995 tarihli Madrid Zirvesi'nde, Konsey'in talebi üzerine Komisyon tarafından hazırlanarak Mart 1999 Berlin Zirvesi'nde kabul edilmiştir. 1999'da başlatılan bu sürecin amacı, genişlemenin gereksinimleri doğrultusunda Birliğin yeniden şekillendirilmesidir. Topluluk politikalarının reformu, genişleme ve AB'nin 2000-2006 dönemine ilişkin mali perspektifleri olmak üzere 3 ana başlık altında toplanan öncelik alanlarına ilişkin öngörüler:

Tarım reformunun, rekabet gücünü artırma, çevresel faktörleri gözetme, çiftçiler için adil bir gelir temin etme, yasal düzenlemeleri basitleştirme ve uygulamanın adem-i merkezîyetçi bir hale getirilmesi perspektifi ile devam ettirilmesi;

Yapısal fonların ve uyum fonunun etkinliğinin, projelerin tematik ve coğrafi olarak spesifik amaçlara ve bölgelere yoğunlaşması yoluyla artırılması ve böylece idarenin geliştirilmesi;

Aday ülkeler için katılım öncesi stratejinin iki mali mekanizma oluşturmak yoluyla güçlendirilmesi: Gelişmiş ulaşım ve çevresel koruma altyapılarını desteklemek amacıyla katılım öncesi yapısal bir aracın (ISPA) ve aday ülkelerdeki tarımın ve kırsal alanların uzun vadeli uyumunu kolaylaştırmak amacıyla katılım öncesi tarımsal bir aracın (SAPARD) oluşturulması;

Bütçe disiplinini temin ederken, Birliğin 21. yüzyılın getirdiği, başta genişleme olmak üzere, tehdit ve fırsatlara hazırlıklı olması için, 2000-2006 dönemine ilişkin yeni bir mali çerçeve kabul edilmesi şeklinde düzenlenmiştir.

Beşinci genişleme sürecinde, siyasi kriterleri yerine getirmiş olan 10 ülkeden "İlk dalga ülkeler" ya da "Lüksemburg Grubu" olarak adlandırılan Çek Cumhuriyeti, Estonya,

G.Kıbrıs, Macaristan, Polonya ve Slovenya ile müzakerelere başlama kararı Aralık 1997 tarihli Lüksemburg Zirvesi'nde alınmıştır. "İkinci dalga ülkeler" ya da "Helsinki Grubu" olarak adlandırılan Bulgaristan, Romanya, Malta, Letonya, Litvanya ve Slovakya için Aralık 1999 tarihli Helsinki Zirvesi'nde oybirliği ile karar verilmiştir.

Aralık 1997 tarihli Lüksemburg ve Aralık 1999 tarihli Helsinki Zirveleri, 5. genişlemenin sistematığını ve katılım öncesi süreç ile müzakere sürecine ilişkin çerçeveyi de ortaya koymuştur. Lüksemburg Zirvesi'nde, 5.genişlemenin, geçmişin bölünmüş Avrupası'na son verecek yeni bir dönemin başlangıcı olacağı, Avrupa bütünleşme modelinin bütün Avrupa kıtasını kapsayacak şekilde genişlemesinin gelecekteki istikrar ve ilerlemenin teminatı olacağı ifadeleriyle Birliğin bu sürece verdiği önem vurgulanmıştır. Zirve'de, genişlemenin kapsamlı, kapsayıcı ve devamlılık arz eden bir süreç olduğu, bu sürecin, her aday ülkenin hazırlanma derecesine göre aşamalar halinde ilerleyeceği belirtilmiş, 10 MDAÜ ve Güney Kıbrıs için başlatılan katılım müzakerelerinde bütün bu ülkelerin aynı kriterler temelinde ve eşit şartlar altında AB'ye üye olmaya teşvik edildiği ifade edilmiştir.

22 Haziran 1995 tarihinde Romanya Birliğe üyelik başvurusunda bulunmuş ve 15 Şubat 2000 tarihinde de müzakerelere başlamıştır. Bulgaristan ise üyelik başvurusunu 14 Aralık 1995 tarihinde yapmış, 15 Şubat 2000 tarihinde de müzakerelere başlamıştır.

12-13 Aralık 2002 tarihlerinde gerçekleştirilen Kopenhag Zirvesi Avrupa Birliği'nin genişleme sürecinde bir diğer önemli dönüm noktası olmuştur. Zirvede, Çek Cumhuriyeti, Macaristan, Polonya, Slovakya, Estonya, Letonya, Litvanya, Slovenya, GKRY ve Malta ile yürütülen müzakerelerin sonuçlandırılmıştır. 16 Nisan 2003 tarihinde Atina'da Katılım Antlaşması'nın imzalanmasının ardından 10 aday ülke 1 Mayıs 2004 tarihinde Birlik üyesi olmuşlardır.

5. genişlemenin ardından 16-17 Aralık 2004 tarihinde gerçekleştirilen AB devlet ve hükümet başkanları Zirve toplantısında aday ülke statüsünde bulunan Türkiye'nin siyasi kriterleri yeterli ölçüde yerine getirdiği belirtilmiş ve katılım müzakerelerine 3 Ekim 2005 tarihinde başlanması kararlaştırılmıştır. Zirve'de ayrıca genişleme, terörizm, 2007-2013 mali çerçevesi, özgürlük, güvenlik ve adalet alanı, dış ilişkiler vb. konular da ele alınmıştır.

AB Komisyonu, Bulgaristan ve Romanya için 13 Kasım 2002 tarihinde 2007 yılında Birliğe tam üye olabilmelerine ilişkin yol haritasını sunmuş, 25 Nisan 2005 tarihinde de Katılım Antlaşması'nı Lüksemburg'da imzalamıştır. Her iki ülke ile 2000 yılında açılan üyelik müzakereleri Aralık 2004'te tamamlanmıştır. Üyelikleri ise reform süreçlerini

tamamlamaları halinde, 1 Ocak 2007 tarihinde gerçekleşecektir.

Avrupa Komisyonu, 16 Mart 2005 tarihinde ise “Hırvatistan Üyelik Müzakereleri Çerçevesi”ni kabul etmiştir. Üyelik müzakereleri sürecini açıklayan ve yönlendirici ilkeleri ortaya koyan bu belge, üye ülkeler ile Hırvatistan arasında gerçekleştirilecek müzakerelerin de temeli niteliğindedir. Bu kapsamda müzakere çerçevesinin temel ilkeleri, müzakerelerin içeriği ve müzakere yöntemi ayrıntılı olarak ifade edilmiştir. Hırvatistan Hükümeti ile müzakereler, General Ante Gotovina’yı tutuklayarak Lahey’deki Uluslar arası Savaş Suçları Mahkemesi’ne teslim etmediği ve ICTY (International Criminal Tribunal for the Former Yugoslavia) ile tam işbirliği yapmadığı gerekçesiyle, tarih verilmeksizin ertelenmiştir.

Komisyon son olarak, “Türkiye İçin Katılım Müzakereleri Çerçevesi Taslağı”nı ve “Sivil Toplumlar Arasındaki Diyaloğa İlişkin Tebliğ”i 29 Haziran 2005 tarihinde açıklamıştır. “Müzakere çerçevesi Taslağı” bu aşamadan sonra AB kurumlarının iç prosedürüne göre nihai halini alacaktır.

2.1 TÜRKİYE - AB TARİHÇESİ

Modern Cumhuriyetin kuruluşundan bu yana yüzünü Batıya çevirmiş olan Türkiye, İkinci Dünya Savaşı sonrasında Avrupa kıtasında hızla gelişmekte olan uluslararası örgütlenme çabaları içinde yer almıştır: Türkiye, 1949 yılında Avrupa Konseyi'ne, 1952 yılında ise Kuzey Atlantik İttifakı Örgütü'ne (NATO) katılmıştır. Bu doğrultuda, Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun (AET) 1958 yılında kurulmasının ardından, 31 Temmuz 1959 tarihinde Topluluğa ortaklık başvurusunda bulunmuştur. AET Bakanlar Konseyi, Türkiye'nin yapmış olduğu başvuruyu kabul ederek üyelik koşulları gerçekleşinceye kadar geçerli olacak bir ortaklık anlaşması imzalanmasını önermiş ve 12 Eylül 1963 tarihinde imzalanan Ankara Anlaşması'nın 1 Aralık 1964 tarihinde yürürlüğe girmesiyle Türkiye-AB ortaklık ilişkisi başlamıştır.

Ankara Anlaşması'nın amacı, 2. maddede, "Türkiye ekonomisinin hızlı kalkınmasını ve Türk halkının istihdam düzeyinin ve yaşam koşullarının yükseltilmesini sağlama gereğini göz önünde bulundurarak, taraflar arasındaki ticari ve ekonomik ilişkileri aralıksız ve dengeli olarak güçlendirmeyi özendirilmektir" olarak belirtilmektedir. Anlaşma'nın en önemli hükümlerinden bir diğeri ise, Türkiye'nin üyeliğini düzenleyen 28. maddedir. "[Ankara] Anlaşma'nın işleyişi, Topluluğu kuran Antlaşma'dan doğan yükümlerin tümünün Türkiye'ce üstlenebileceğini gösterdiğinde, Akit Taraflar, Türkiye'nin Topluluğa katılması olanağını incelerler" ifadesine yer veren söz konusu maddede, ortaklığın nihai hedefi Türkiye'nin üyeliği olarak belirlenmiştir.

Ankara Anlaşması, Türkiye'nin üyeliği hedefine yönelik olarak "hazırlık dönemi", "geçiş dönemi" ve "son dönem" olmak üzere üç devreden oluşan bir entegrasyon modeli öngörmüştür: İlk dönem, Anlaşma'nın yürürlüğe girdiği 1 Aralık 1964 tarihi itibarıyla başlamıştır. Taraflar arasındaki ekonomik farklılıkları azaltmaya yönelik "Hazırlık Dönemi" olarak belirlenen bu dönemde, Türkiye herhangi bir yükümlülük üstlenmemiştir. Buna karşılık, Topluluk, 1 Ocak 1973 tarihinde yürürlüğe giren Katma Protokol çerçevesinde 1971 yılından itibaren, tek taraflı olarak, bazı petrol ve tekstil ürünleri dışında Türkiye'den ithal ettiği tüm sanayi mallarına uyguladığı gümrük vergileri ve miktar kısıtlamalarını tek taraflı olarak sıfırlamıştır. Katma Protokol'ün yürürlüğe girmesiyle, hazırlık dönemi sona ermiş ve "Geçiş Dönemi"ne ilişkin koşullar belirlenmiştir. Bu dönemde, taraflar arasında sanayi ürünleri, tarım ürünleri ve kişilerin serbest dolaşımının sağlanması ve Gümrük Birliği'nin tamamlanması öngörülmüştür. Türkiye, "Geçiş Dönemi"nde, AB'den ithal ettiği sanayi

ürünlerine uyguladığı gümrüklerini 12-22 yıllık listeler dahilinde kademeli olarak azaltarak sıfırlamayı ve Topluluğun Ortak Gümrük Tarifesi'ne (OGT) uyum sağlamayı üstlenmiştir.

Türkiye-AB ilişkileri, 1970'li yılların başından 1980'lerin ikinci yarısına kadar, siyasi ve ekonomik nedenlerden dolayı istikrarsız bir gelişim sergilemiş, 12 Eylül 1980 askeri darbesinin ardından ilişkiler resmen askıya alınmıştır. İlişkilerin dondurulmasının ardından, Ortaklık Konseyi ilk kez 1986 yılında toplanabilmiştir. Bu noktada Türkiye, üyelik başvurusunda bulunmayı amaçladığını belirtmiş ve 14 Nisan 1987 tarihinde, Ankara Anlaşması'nda öngörülen dönemlerin tamamlanmasını beklemeden, Roma Antlaşması'nın 237., AKÇT Antlaşması'nın 98. ve EURATOM Antlaşması'nın 205. maddelerine dayanarak üyelik başvurusunda bulunmuştur. Komisyon, bu başvuru ile ilgili görüşünü 18 Aralık 1989'da açıklamış ve kendi iç bütünleşmesini tamamlamadan Topluluğun yeni bir üyeyi daha kabul edemeyeceğini belirtmiştir. Ayrıca, Türkiye'nin, Topluluğa katılmaya ehil olmakla birlikte, ekonomik, sosyal ve siyasi alanda gelişmesi gerektiğini ifade etmiştir. Bu nedenle, üyelik müzakerelerinin açılması için bir tarih belirlenmemesi ve Ortaklık Anlaşması çerçevesinde ilişkilerin geliştirilmesi önerilmiştir.

Türkiye, bunun üzerine, üyelik süreci açısından önemli bir adım oluşturacağı gerçeğinden hareketle, öncelikle Gümrük Birliği'ni tamamlamayı hedeflemiş ve bunun için gerekli çalışmalara hız vermiştir. Bu çerçevede, 6 Mart 1995 tarih ve 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı (OKK) uyarınca, 1 Ocak 1996 tarihinde Gümrük Birliği tamamlanmış ve Türkiye-AB Ortaklık İlişkisi'nin "Son Dönem"ine geçilmiştir. Gümrük Birliği'nin tamamlanması ile Türkiye-AB ilişkileri ayrı bir boyut kazanmıştır. Zira, Gümrük Birliği Türkiye'nin Avrupa Birliği ile bütünleşme hedefine yönelik ortaklık ilişkisinin en önemli aşamalarından birini oluşturmaktadır.

Bu dönemde AB Komisyonu tarafından, AB'nin genişleme sürecini değerlendiren "Gündem 2000" Raporu hazırlanmış ve 16 Temmuz 1997 tarihinde açıklanmıştır. Rapor'da Türkiye'nin siyasi ve ekonomik sorunları nedeniyle genişleme sürecine dahil edilmeyeceği ifade edilmiştir. Bunu takiben, 12-13 Aralık 1997 tarihlerinde Lüksemburg'da gerçekleştirilen ve Ekonomik ve Parasal Birlik ile Genişleme konularının değerlendirildiği Zirve'de, Türkiye'nin adaylığı resmen teyit edilmemiş, ancak bir "strateji" önerilmiştir. Konsey'in bu yaklaşımı üzerine Türkiye, üyelik başvurusunu geri çekmeyeceğini, Gümrük Birliği uygulamasını devam ettireceğini, ancak AB ile siyasi diyalogu askıya alacağını açıklamıştır. Ayrıca, Zirve sonuçlarının Türkiye'nin beklentilerini karşılamaması nedeniyle askıya alınan siyasi ilişkilerin, ancak AB'nin ayrımcı tutumunun sona ermesi ve üzerine düşen yükümlülükleri

yerine getirmesi halinde normalleşeceği de ifade edilmiştir.

Türkiye-AB ilişkilerinin dönüm noktası, 1999 yılında yapılan Helsinki Zirvesi'nde, Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne adaylık statüsünün teyit edilmesi ve Türkiye'nin AB'nin Yeni Genişleme Politikası çerçevesinde oluşturulan sisteme, diğer aday ülkelerle eşit statüde katılacağına ilişkin karar olmuştur. Helsinki Zirvesi'ni takiben başlayan adaylık sürecinde, diğer aday ülkeler için olduğu gibi Türkiye için de İlerleme Raporları hazırlanmıştır. 1999 yılında açıklanan İlerleme Raporu'nda yer alan değerlendirmeler, İlk Katılım Ortaklığı Belgesi'nin de temelini oluşturmaktadır.

AB Komisyonu'nun, genişleme politikası çerçevesinde oluşturduğu sistemin en önemli aracı olan Katılım Ortaklığı Belgesi, Türkiye'nin Kopenhag Kriterleri'ne uyumu ve Topluluk mevzuatını üstlenmesi için gerekli çalışmaları tamamlamasına yönelik kısa ve orta vadeli hedefleri ortaya koyacak şekilde hazırlanmıştır. AB, Türkiye için hazırladığı ilk Katılım Ortaklığı Belgesi'ni 8 Mart 2001 tarihli kararı ile kabul etmiştir. Katılım Ortaklığı Belgeleri, aday ülkelerin üyeliğine kadar geçerliliğini korumakta, ancak adayların gösterdiği ilerlemelere göre, gerektiği takdirde, Komisyon tarafından yenilenmektedir. Bu kapsamda, Türkiye'nin kaydettiği ilerlemeler ve oluşan yeni gereklilikler ışığında revize edilen Katılım Ortaklığı Belgesi 19 Mayıs 2003 tarihinde kabul edilmiştir. Türkiye tarafından hazırlanan ve ilk Katılım Ortaklığı Belgesi'nde yer alan önceliklerin hangi somut önlemlerle ve hangi takvim çerçevesinde gerçekleştirileceğini gösteren ilk Ulusal Program 24 Mart 2001, revize edilmiş Ulusal Program ise 24 Temmuz 2003 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Avrupa Birliği'nin genişleme sürecinde diğer bir önemli dönüm noktası 12-13 Aralık 2002 tarihlerinde gerçekleşen Kopenhag Zirvesi'dir. Zirve'de 10 aday ülkenin katılım müzakerelerinin tamamlandığı ilan edilmiş ve Türkiye ile ilgili olarak, 2004 yılı İlerleme Raporu ve tavsiyesi doğrultusunda, Kopenhag siyasi kriterlerinin yeterli ölçüde karşılandığının belirlenmesi halinde gecikmeksizin katılım müzakerelerine başlanacağı ifade edilmiştir. Türkiye, Helsinki Zirvesi'ni takip eden dönemde yoğun bir reform sürecine girerek, AB siyasi kriterlerine uyum amacıyla çok sayıda yasa ve mevzuat düzenlemesini içeren 8 Uyum ve 2 Anayasa Değişikliği Paketi'ni kabul etmiştir.

AB'ye aday ülkeler, yasal uyumun yanında, Katılım Öncesi Ekonomik Program ile Avrupa Birliği'ne üyelik için uygun ekonomi politikaları ve reformları belirlemeyi ve üyelik sonrasında Ekonomik ve Parasal Birliğe katılmaya yönelik yapıyı oluşturmayı

hedeflemektedir. Tüm aday ülkeler için bir yükümlülük olan söz konusu Program'ın temel önceliği Kopenhag ekonomik kriterlerini karşılamaktır. Katılım Ortaklığı Belgesi çerçevesinde hazırlanan ilk Katılım Öncesi Ekonomik Program 1 Ekim 2001, ikincisi 14 Ağustos 2002, üçüncüsü 15 Ağustos 2003, dördüncüsü ise 30 Kasım 2004 tarihlerinde AB Komisyonu'na sunulmuştur. Bunun yanında, adaylık statüsünün Helsinki Zirvesi'nde teyit edilmesinin ardından, Türkiye'ye sağlanan mali yardım miktarı da artırılmıştır.

Reform sürecinde kaydedilen somut ilerlemeyi takiben, AB Komisyonu, 6 Ekim 2004 tarihinde, Türkiye'nin Kopenhag kriterlerine uyum yönünde kaydettiği aşamaların ve mevcut eksikliklerin saptandığı İlerleme Raporu'nu açıklamıştır. Komisyon bu Rapor'da, önceden belirlenmiş düzenlemelerin yürürlüğe girmesi koşuluyla Türkiye'nin siyasi kriterleri yeterli düzeyde karşıladığını belirtmiş ve katılım müzakerelerinin açılması önerisinde bulunmuştur. Bu öneri doğrultusunda, 16-17 Aralık 2004 tarihinde gerçekleştirilen Zirve'de, Türkiye-AB ilişkileri açısından son derece kritik bir noktaya ulaşılmıştır. AB liderleri, Türkiye'nin siyasi kriterleri yeterli ölçüde yerine getirdiğini belirterek müzakerelerin 3 Ekim 2005'te başlaması konusunda anlaşmaya varmışlardır.

2.2 TÜRKİYENİN ADAYLIK SÜRECİ

Avrupa Konseyi Haziran 1993 Kopenhag Zirvesi'nde aldığı kararlar uyarınca Merkez ve Doğu Avrupa ülkelerini (MDAÜ) kapsayan bir genişleme süreci başlatmış ve aday ülkelerin üyelik için karşılaması gereken kriterleri belirlemiştir. Söz konusu kriterler siyasi, ekonomik ve Topluluk mevzuatının benimsenmesi olmak üzere üç grupta toplanmış; siyasi kriterlere uyumun katılım müzakerelerinin açılması için ön koşul olduğu belirtilmiştir. AB'nin entegrasyon sürecini devam ettirecek şekilde yeni üyeleri kabul edebilme kapasitesi de katılım sürecine ilişkin Birliğin değerlendireceği bir kriter olarak kabul edilmiştir.

AB genişleme perspektifi içinde MDAÜ'leri AB ile yakınlaştırmak amacıyla bu ülkelerin katılım sürecindeki ihtiyaçlarını belirlemek ve onları üyeliğe hazırlamak üzere Aralık 1994'te Essen Zirvesi'nde "Ön Katılım Stratejisi"ni kabul ederek, stratejinin araçlarını (taraflar arasında ortaklık ilişkisini kuran Avrupa Anlaşmaları, İç Pazar'a ilişkin Beyaz Kitap ve Phare programı) belirlemiştir. Bu strateji; Avrupa Anlaşmalarının uygulanması; mali yardım ile Phare Programı; ve ortak çıkarları ilgilendiren konuları görüşmek üzere "yapısal işbirliği" çerçevesinde tüm üye ve aday ülkeleri bir araya getiren bir diyalog olmak üzere üç temel unsurdan oluşmuştur.

AB Komisyonu'nun genişlemeye ilişkin stratejisine esas teşkil etmek üzere hazırladığı öneriler 16 Temmuz 1997 tarihinde 'Gündem 2000' başlıklı bir raporda açıklanmış ve raporda MDAÜ'ler ile G.Kıbrıs'ın iki dalga şeklinde 2000'li yıllarda AB'ye üye olmaları öngörülmüştür.

Aralık 1997'de Lüksemburg Zirvesi'nde AB'nin genişleme sürecinin başlatıldığı açıklanmıştır. Zirve'de "Gündem 2000" in önerileri aynen benimsenmiş, Birliğin genişlemesinin ön şartı olarak Amsterdam Antlaşması'nın kurumlara yönelik hükümleri çerçevesinde AB kurumlarının işleyişinin güçlendirilmesi kabul edilmiştir. Genişlemeye ilişkin olarak on Merkez ve Doğu Avrupa ülkesi, Malta ve G.Kıbrıs ile üyelik müzakerelerinin başlatılmasına karar verilmiştir. Söz konusu ülkelerin hepsinin aynı kriterler doğrultusunda ve eşit biçimde katılım sürecine katıldıkları belirtilmiştir. Bu ülkeler için gerekli takvim, usul ve destek mekanizmaları belirlenmiştir. Bu çerçevede Güçlendirilmiş Katılım Öncesi Stratejiyi onaylayan AB, varolan araçlara "Katılım Ortaklıkları" olarak adlandırılan yeni bir aracı da eklemiştir. Katılım ortaklıklarının yanı sıra Topluluk programları da ülkelerin katılımına açılmıştır. Tüm MDAÜ'lerin zamanında AB üyesi olabilmeleri için üyelik öncesinde AB müktesebatına uyum sağlayacak konuma gelmelerini

hedefleyen Güçlendirilmiş Katılım Öncesi Stratejisi, Katılım Ortaklıkları ve Katılım Öncesi Yardımdan oluşmuştur.

Zirvede Konsey, G.Kıbrıs, Macaristan, Polonya, Estonya, Çek Cumhuriyeti ve Slovakya ile müzakerelerin başlatılması amacıyla 1998 baharında hükümetlerarası konferans düzenlenmesine karar vermiştir. Konsey Romanya, Slovakya, Letonya, Litvanya ve Bulgaristan ile AB müktesebatının analitik incelemesi yoluyla müzakere hazırlıklarının hızlandırılmasını kararlaştırmıştır.

Zirve'de Türkiye'nin AB'ye üyelik için "ehil olduğu" teyit edilmiştir. Diğer yandan, üyelik müzakerelerini ele almayı sağlayacak siyasi ekonomik şartlar oluşmamış olmakla birlikte Konsey, üyeliğe hazırlamak için Türkiye'yi her alanda AB'ye yakınlaştıran bir strateji öngörmüştür. Bu strateji;

- Ankara Anlaşması potansiyelinin geliştirilmesi,
 - Gümrük Birliği'nin derinleştirilmesi,
 - Mali işbirliğinin uygulamaya koyulması,
 - Mevzuatın yakınlaştırılması,
 - Çeşitli programlara ve ajanslara katılımın sağlanmasını
- İçermiştir.

Zirve'de ayrıca AB ülkeleri, aday ülkeler ve AB'ye katılmak ve değerlerini paylaşmak isteyen Avrupa ülkelerini bir araya getirecek Avrupa Konferansı'nın kurulmasına karar verilmiştir. Konferansa katılacak ülkeler barış, güvenlik, iyi komşuluk, dış sınırların ve uluslararası hukuk ilkelerinin bütünlüğü ve ihlal edilmezliği konularını karşılıklı taahhüt eden, toprak anlaşmazlıklarının barışçı yollarla, özellikle Lahey Uluslararası Adalet Divanı yargısı ile çözümlenmesini kabul eden, ve belirlenen kriterleri yerine getiren her Avrupa ülkesinin Konferansa davet edilmesi kararlaştırılmıştır. İlk aşamada G.Kıbrıs ve MDAÜ'ler ve Türkiye Konferansa davet edilmiştir. İlk konferansın 12 Mart 1998 tarihinde Londra'da yapılması kararlaştırılmıştır.

Türk hükümeti, Zirve'de Türkiye'nin katılım müzakerelerinin başlatılması kararına dahil edilmemesi üzerine Zirve'nin hemen ardından 14 Aralık 1997 tarihinde yaptığı bir toplantıda AB ile olan siyasi ilişkilerini askıya aldığını bildirmiştir. Ayrıca, ilk oturumunu 12 Mart 1998 tarihinde Londra'da yapan Avrupa Konferansı'na ülkemizin katılmayacağı, bu arada Gümrük Birliği'nin Ortaklık Anlaşmalarımızda öngörüldüğü şekilde sürdürüleceği, AB tarafının Lüksemburg Zirvesinin sonuç bildirisinde yapmayı üstlendiği, Gümrük Birliğinin

derinleştirilmesine ve Ankara Anlaşmasının sağladığı imkânların kullanılmasına yönelik tekliflerin beklendiği ifade edilmiştir.

Haziran 1998 tarihinde gerçekleşen Cardiff Zirvesi'nde AB Komisyonu'nun aday ülkelerin üyeliğe hazırlanma durumunu incelemek üzere her yıl hazırladığı ilerleme raporunun Türkiye için de düzenleneceği ve Türkiye'nin Topluluk mevzuatına uyum amacıyla yaptığı çalışmalara hız vermesi gerektiği belirtilmiştir. Türkiye için hazırlanacak raporun 1963 Ankara Ortaklık Anlaşmasının üyeliğimizi öngören 28. maddesi ve Lüksemburg Başkanlık Kararlarını temel alması öngörülmüştür. Belgede ayrıca, Komisyon tarafından Türkiye'yi üyeliğe hazırlamak için sunulan "Avrupa Stratejisi" onaylanmış, bu stratejinin Türkiye'nin önerileriyle zenginleştirilebileceği vurgulanarak, hayata geçirilmesi için Komisyon'dan, gerekli mali desteğin sağlanması da dahil olmak üzere harekete geçilmesi istenmiştir.

AB Komisyonu, Cardiff kararları doğrultusunda, diğer aday ülkelerle birlikte Türkiye için de hazırladığı İlerleme Raporu'nu 4 Kasım 1998 tarihinde Türkiye'ye iletmiştir.

Aralık 1998 Viyana Zirvesi'nde genişleme süreci yeniden ele alınmış, Türkiye'yi üyeliğe hazırlamak amacıyla Avrupa Stratejisinin ilerletilerek AB ile Türkiye arasındaki ilişkilerin daha fazla geliştirilmesi kararlaştırılmıştır.

Avrupa Konseyi Aralık 1999'da Helsinki Zirvesi'nde katılım sürecinin kapsamlı niteliğini teyit etmiş ve Avrupa Komisyonu'nun tavsiyesine dayanarak altı aday ülkeyle daha (Bulgaristan, Letonya, Litvanya, Malta, Romanya ve Slovakya) resmi katılım müzakerelerini başlatmaya karar vermiştir. Bu altı ülke ile katılım müzakereleri 15 Şubat 2000'de resmen açılmıştır.

Helsinki Zirvesi Türkiye açısından büyük önem taşımaktadır. Bu Zirve'de AB liderleri Türkiye'nin AB üyeliğine aday bir ülke olduğunu teyit etmişler ve diğer aday ülkelerle eşit kriterler temelinde değerlendirileceğini belirtmişlerdir. Helsinki Zirvesi kararlarına göre, Türkiye'nin, diğer aday ülkeler gibi Katılım Öncesi Stratejisi'nden ve katılım öncesi araçlardan yararlanması öngörülmüştür. Böylece, Türkiye Topluluk programları ve ajansları ve aday ülkeler ile Birlik arasında, katılım süreci çerçevesinde yapılan toplantılara katılma imkanına sahip olmuştur. Türkiye için bir Katılım Ortaklığı Belgesi hazırlanması öngörülmüştür. Belgenin, siyasi ve ekonomik kriterleri ile, üye ülke olmanın gerektirdiği yükümlülükler ışığında ve AB müktesebatının üstlenilmesine ilişkin Ulusal Program ile bir arada, katılım hazırlıkları üzerinde yoğunlaşacağı belirtilmiştir. Bu bağlamda, Katılım Ortaklığının öncelikleri ve mevzuatın yaklaştırılması konularındaki gelişmeyi izlemek ve AT-

Türkiye Ortaklık Komitesi'ne yardımcı olmaları amacıyla 3/2000 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı ile 8 adet alt komite_(tarım ve balıkçılık; İç Pazar ve rekabet; ticaret, sanayi ve AKÇT ürünleri; ekonomik ve parasal konular, sermaye hareketleri ve istatistik; yenilenme; ulaştırma, çevre ve enerji (trans-Avrupa şebekeleri dahil); bölgesel gelişme, istihdam ve sosyal politika; gümrük, vergilendirme, uyuşturucu trafiği ve kara para aklama) kurulmuştur. Alt Komitelerin, 14 Nisan 2005 tarihinde 8 No'lu Gümrük, Vergilendirme, Uyuşturucu Trafiği ve Kara Para Aklama Alt Komitesi toplantısı ile başlayan ve yaz dönemi boyunca devam eden 5. tur toplantıları, 18-19 Temmuz 2005 tarihinde, 6 No'lu Ulaştırma, Çevre ve Enerji (trans-Avrupa şebekeleri dahil) Alt Komitesi toplantısı ile tamamlanmıştır.

Komisyon ayrıca, Türk mevzuatının Topluluk müktesebatıyla uyumlaştırılması amacıyla, müktesebatın analitik incelenmesi sürecini hazırlamakla görevlendirilmiş, öte yandan, katılım öncesine yönelik mali kaynakların eşgüdümü için tek bir çerçeve sunmaya çağırılmıştır.

Haziran 2000 Feira Zirvesi'nde Helsinki Zirvesi'nden sonra katılım müzakerelerinde kaydedilen ilerlemelerin olumlu olduğu belirtilmiştir. Zirvede Malta, Romanya, Slovakya, Letonya, Litvanya ve Bulgaristan'la müzakerelerin başlatılmış olmasının memnuniyet verici olduğu ifade edilmiştir. Türkiye'ye ilişkin olarak, üyelik kriterlerine uyum amacıyla olumlu yönde ilerleme kaydedildiği, ancak Helsinki Zirvesi Kararları uyarınca insan hakları, hukukun üstünlüğü ve yargı alanında somut ilerlemeler beklendiği belirtilmiştir. Ayrıca Türkiye'nin AB müktesebatına uyumunun analitik incelenmesi sürecinin hazırlıklarında ulaşılan aşama konusunda Komisyon'un Konsey'e bilgi vermesi istenmiştir.

Aralık 2000 Nice Zirvesi'nde Avrupa Konseyi, Komisyon'un 2000 Strateji Belgesi'ni kabul etmiş ve aday ülkelerin çoğunluğunun üyeliğine ilişkin hedef tarih olarak 2004'ü belirlemiştir. Aday ülkeler için yol haritasının da belirlendiği Zirve'de hızlı aşama kaydeden ülkelerin 2004 Parlamento seçimlerine katılımı öngörülmüştür. Konsey, Türkiye'nin Katılım Öncesi Stratejisini uygulamada kaydettiği ilerlemeyi memnuniyetle karşıladığını belirtmiştir. Diğer yandan, Türkiye'den Katılım Ortaklığı Belgesi'ne dayanarak ulusal programını hızla hazırlayıp sunması istemiştir.

Aralık 2001 Laeken Zirvesi'nde Türkiye'nin siyasi kriterlere uyumda ilerleme kaydettiğinin altı çizilmiş, başta insan hakları olmak üzere siyasi kriterlere ve ekonomik kriterlere birlikte uyum sağlaması yolunda ilerlemesini sürdürmesinin desteklendiği belirtilmiştir.

Aralık 2002 Kopenhag Zirvesi'nde AB bütünleşme tarihinde en kapsamlı genişleme kararı alınmıştır. Zirve'de, 13 aday ülkeden Macaristan, Polonya, Çek Cumhuriyeti, Slovakya,

Slovenya, Estonya, Letonya, Litvanya, Malta ve Güney Kıbrıs'ın 1 Mayıs 2004'ten itibaren AB'ye üye olmaları kararlaştırılırken, Bulgaristan ile Romanya'ya da 2007 yılında üyeliklerini hedefleyen bir yol haritası verilmiştir. Türkiye'ye ilişkin olarak, yapılan reformlar ve yeni hükümetin bu yöndeki kararlılığı övülmüş ve 2004 yılı Aralık ayındaki Zirve toplantısında, Avrupa Komisyonu'nun hazırlayacağı 2004 Yılı İlerleme Raporu ve tavsiyesi doğrultusunda, Kopenhag siyasi kriterlerinin karşılandığının belirlenmesi halinde gecikmeksizin katılım müzakerelerine başlanması kararlaştırılmıştır.

Zirve'de, 1 Mayıs 2004'te üye olması öngörülen 10 ülkenin Katılım Antlaşmasına eklenecek "Tek Avrupa" Ortak Bildirisiyle, yeni üye ülkelerin kendilerinden sonra AB'ye üye olacak adayların üyeliklerini engellememeleri ve genişleme sürecini geri döndürmemelerinin taahhüt altına alınması öngörülmüştür.

Aralık 2003 Selanik Zirvesi'nde, Konsey, 13 Nisan 2003'te Katılım Antlaşması'nın imzalanmasından sonra, "Malta, Slovenya, Macaristan, Litvanya, Slovakya, Polonya ve Çek Cumhuriyeti'ndeki referandum sonuçlarının onaylama sürecine yeni bir ivme kattığı belirtilerek, bu onaylama sürecinin, 10 yeni üye ülkenin 1 Mayıs 2004 tarihinde Birliğe üye olmaları için istenen zamanda gerçekleşmesinin beklendiği belirtilmiştir. Türk hükümetinin 2003 yılından önce kalan yaşama çalışmalarını tamamlamak istemesi ve reform sürecinin takip edilmesi yönündeki girişimlerinden memnuniyet duyulduğu ifade edilmiştir. Bulgaristan ve Romanya'nın kapsayıcı ve geri dönüşü olmayan AB genişleme sürecinin parçası olduğunun altı çizilirken, bu ülkelerin hedefinin kısa sürede müzakereleri tamamlayarak 2007 tarihinde tam üye olmak olduğu ve bunun için, müzakerelerin diğer 10 ülkeyle yapıldığı gibi, aynı temel ve ilkeler çerçevesinde hızla ilerlemesi sürdürülmesi gerektiği belirtilmiştir. AB Konseyi'nin Bulgaristan ve Romanya'nın üyelik müzakerelerinin 2004 sonunda tamamlanması çabalarını desteklediği belirtilmiştir.

1 Mayıs 2004 tarihinde 10 yeni üye ülkenin AB'ye resmen katılması ile AB, tarihinin en kapsamlı genişlemesini tamamlamıştır.

Aralık 2004 Brüksel Zirvesi'nde alınan kararla, Türkiye-AB ilişkileri yeni bir aşamaya taşınmıştır. Türkiye'nin, 1999 Helsinki Zirvesi'nde adaylığın teyidinden itibaren başlattığı ve 2002 Kopenhag Zirvesi sonrasında hız verdiği siyasi kriterlere uyum yönünde gerçekleştirilen reformları ve uygulamanın güçlendirilmesine yönelik çalışmalar sonucunda AB devlet ve hükümet başkanları, Türkiye'nin siyasi kriterleri karşıladığını tespit etmiş, katılım müzakerelerinin açılmasını öneren AB Komisyonu'nun 6 Ekim tarihli tavsiyesi ışığında

Türkiye ile müzakerelerin 3 Ekim 2005 tarihinde başlatılmasına karar vermişlerdir. Katılım müzakerelerinde müktesebat başlıkları Aralık 2004'te kapatılan Bulgaristan ve Romanya'nın üyeliğinin ise 2007 yılında gerçekleşmesi öngörüldüğü açıklanmış, Hırvatistan ile 2005 yılı içerisinde müzakerelere başlanması kararı alınmıştır. Ancak, 16 Mart 2005 tarihinde toplanan Genel İşler Konseyi Hırvatistan'ın Eski Yugoslavya için Uluslararası Ceza Mahkemesi ile tam bir işbirliği içinde olduğu kanısına varmadığından, başlanması öngörülen müzakereler ertelenmiştir.

AB Konseyi, aday ülkelerin her biriyle yürütülecek katılım müzakerelerinin, bir müzakere çerçevesine dayalı olacağını kararlaştırmıştır. Tüm aday ülkelere uygulanacak olan müzakerelerin esas ve usullerine dair genel çerçeve ortaya koyulmuş, buna göre Türkiye ile müzakere sürecinin ayrıntılarının Komisyon tarafından hazırlanarak AB Konseyi'ne sunulması öngörülmüştür. Zirve'de, AB'yle ilişkilerin genel çerçevesinin bir gereği olarak Türkiye'nin, 1963 Ankara Anlaşması'nı on yeni üyeye genişletecek Uyum Protokolü'nü imzalamayı öngörmesinden memnuniyet duyulduğu ifade edilmiştir. Bunun ışığında, Türkiye'nin, Ankara Anlaşması'nın uyarlanmasına ilişkin Protokol'ü katılım müzakerelerinin fiilen başlamasından önce ve AB üyeliğinin mevcut durumu çerçevesinde gerekli olan uyarlamaların üzerinde anlaşmaya varılması ve tamamlanması ertesinde imzalamaya hazır olduğu yönündeki deklarasyonunu memnuniyetle karşıladığını bildirmiştir.

2000 yılında açılan üyelik müzakereleri Aralık 2004'te tamamlanan Bulgaristan ve Romanya, AB Katılım Antlaşması'nı 25 Nisan 2005 tarihinde Lüksemburg'da imzalamıştır. İki ülkenin üyeliklerinin, Katılım Antlaşması'nda belirtildiği gibi, reform süreçlerini tamamlamaları halinde, 1 Ocak 2007 tarihinde gerçekleşmesi öngörülmüştür.

29 Haziran 2005 tarihinde Avrupa Komisyonu, 2005 yılı içinde Türkiye'ye yönelik olarak hazırlanması öngörülen belgelerden, "Türkiye İçin Katılım Müzakereleri Çerçevesi Taslağı"nı açıklamıştır. Taslak'ta, müzakereleri düzenleyen genel ilkeler, müzakerelerin içeriği, müzakere prosedürleri ve müzakere başlıklarına ilişkin liste yer almaktadır. Aynı tarihte Komisyon, "Aday Ülkeler ile AB Arasında Sivil Toplumlar Arasındaki Diyaloga İlişkin Tebliği" yayımlamıştır. AB ile aday ülkelerin toplumlarını birbirlerine daha fazla yakınlaştırmayı hedefleyen Tebliğ'de Türkiye ve Hırvatistan sivil toplumlarının güçlendirilmesine ilişkin çeşitli öneriler de yer almaktadır.

2.3 ORTAKLIK KURUMLARI

Türkiye ile Topluluk arasında 1963 tarihli Ankara Anlaşması ile kurulan ortaklık ilişkisinin sağlıklı işleyebilmesi ve sorunların çözümünün etkili bir şekilde sağlanabilmesi amacıyla:

Ortaklık Konseyi,

Ortaklık Komitesi,

Türkiye – AB Karma Parlamento Komisyonu (KPK),

Gümrük İşbirliği Komitesi (GİK) kurulmuştur.

Ayrıca, 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı'nın 50-51. maddeleri uyarınca bilgi ve görüş alışverişi sağlamak ve Ortaklık Konseyi'ne tavsiyelerde bulunmak ve görüş bildirmekle yükümlü olan Gümrük Birliği Ortak Komitesi (GBOK) oluşturulmuştur.

Ortaklık Konseyi

Ankara Anlaşması'nın 6. maddesi uyarınca, tarafların Ortaklık Konseyi bünyesinde bir araya gelmeleri kararlaştırılmıştır. Ortaklık Konseyi, yetkileri bağlamında, Türkiye – AB Ortaklık İlişkisi'ne siyasi ve ekonomik olarak yön veren en yetkili ortaklık kurumudur. Türk Hükümeti temsilcileri ile AB Konseyi, Komisyonu ve üye ülke hükümetlerinin temsilcilerinden oluşan Ortaklık Konseyi temel olarak, Ankara Anlaşması'nın kurduğu ortaklık ilişkisinin uygulanmasına ilişkin koşulları belirlemektedir. Diğer bir ifadeyle, Ortaklık Konseyi, Ankara Anlaşması'nda belirtilen entegrasyon hedeflerini temel alarak ve ortaklık ilişkisinin uygulanması ve gelişmesi amacıyla, ortaklık ilişkisini incelemekte ve gerekli adımları atmaktadır. Bu bağlamda, ortaklık ilişkisinin en önemli kurumu olan Ortaklık Konseyi'nin karar verme yetkisi bulunmaktadır. Kararlar oybirliği alınmaktadır ve tarafların birer oy hakkı vardır.

Ortaklık Konseyi, en az altı ayda bir defa Bakanlar düzeyinde olmakla birlikte, gerekli hallerde temsilciler düzeyinde de toplanmaktadır. Ortaklık Konseyi, görevinde yardımcı olmak üzere Komite kurma yetkisine de sahiptir. Bu bağlamda, 1964 yılında Ortaklık Komitesi, 1965 yılında ise Karma Parlamento Komisyonu kurulmuştur.

Ankara Anlaşması'nın 25. maddesi uyarınca, taraflar Ankara Anlaşması kapsamındaki bir konuya ilişkin anlaşmazlığı Ortaklık Konseyi'ne getirebilmektedir. Konsey, anlaşmazlığı karar yoluyla ya da Avrupa Toplulukları Adalet Divanı'na götürerek çözebilmektedir.

Ortaklık Komitesi

3/64 sayılı OKK ile kurulan Ortaklık Komitesi'nin amacı, Ortaklık Konseyi'nin gündemini hazırlamak ve Ortaklık Konseyi'nin vereceği talimatlara uygun olarak, teknik sorunlara ilişkin incelemeler yapmaktır. Komite, üye devletler, Konsey ve Komisyon ile Türkiye'den gelen teknik uzmanlardan oluşmaktadır. Komitenin hazırladığı raporlar oylama yapılmaksızın doğrudan Ortaklık Konseyi'ne sunulmaktadır.

Katılım Ortaklığının öncelikleri ve mevzuatın yaklaştırılması konularındaki gelişmeleri izlemek ve Ortaklık Komitesi'ne yardımcı olmak amacıyla, 3/2000 sayılı OKK ile 8 adet alt komite kurulmuştur. Ortaklık Komitesi'ne bağlı çalışan ve her toplantıları hakkında Ortaklık Komitesi'ne rapor sunmakla yükümlü olan söz konusu alt komiteler şunlardır:

1 No'lu Tarım ve Balıkçılık Alt Komitesi

2 No'lu İç Pazar ve Rekabet Alt Komitesi

3 No'lu Ticaret, Sanayi ve AKÇT Ürünleri Alt Komitesi

4 No'lu Ekonomik ve Parasal Konular, Sermaye Hareketleri ve İstatistik Alt Komitesi

5 No'lu Yenilenme Alt Komitesi

6 No'lu Ulaştırma, Çevre ve Enerji (trans-Avrupa şebekeleri dahil) Alt Komitesi

7 No'lu Bölgesel Gelişme, İstihdam ve Sosyal Politika Alt Komitesi

8 No'lu Gümrük, Vergilendirme, Uyuşturucu Trafiği ve Kara Para Aklama Alt Komitesi

Karma Parlamento Komisyonu (KPK)

TBMM ve Avrupa Parlamentosu'ndan 18'er üye olmak üzere toplam 36 üyeden oluşan KPK, Ankara Anlaşması'nın 27. maddesi uyarınca, 14 Mayıs 1965 tarihli Avrupa Parlamentosu Kararı, 22 Haziran 1965 tarihli TBMM Kararı ve 27 Temmuz 1965 tarihli 1/65 sayılı OKK'ya dayanarak oluşturulmuştur.

Yılda 2 kez toplanan KPK, Ortaklık Konseyi tarafından hazırlanan yıllık faaliyet raporlarını incelemekte, ortaklık ilişkisine ilişkin konularda görüş alışverişinde bulunmakta ve Ortaklık Konseyi'ne tavsiyeler sunmaktadır.

Gümrük Birliği'nin tamamlanmasından önce düzenli olarak gerçekleşmeyen toplantılar, bu tarihten itibaren düzenli olarak gerçekleşmektedir. Toplantıların öncelikli gündemini, Türkiye

– AB ilişkilerinin siyasi boyutu ve Gümrük Birliği'nin işleyişi oluşturmaktadır.

Gümrük İşbirliği Komitesi (GİK)

Gümrük İşbirliği Komitesi, 2/69 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı ile kurulmuştur. 1980'de gerçekleşen askeri darbeden sonra 10 yıl süreyle toplanamayan GİK, 1992 yılından bu yana düzenli olarak toplanmaktadır. GİK temel olarak, Ankara Anlaşması'nın gümrüklerle ilgili hükümlerinin uygulanmasının izlenmesini amaçlamaktadır. Bu doğrultuda, üye ülkeler, Türkiye ve Komisyon'un gümrük uzmanlarının oluşturduğu GİK yılda iki kez toplanmakta ve, gümrük uygulamalarındaki uyumsuzlukların çözümü konularını ele almaktadır.

Gümrük Birliği Ortak Komitesi (GBOK)

Gümrük Birliği Ortak Komitesi, 1/95 sayılı OKK'ya ilişkin aksaklıklar konusunda ayda en az bir kere toplanmak üzere Türkiye, Komisyon ve üye ülkelerin temsilcilerinden oluşan bir yapıdır. 1/95 sayılı OKK'nın 50(1). maddesi ile kurulmuştur. Mevzuat uyumunun takibi çerçevesinde bir tavsiye kurumu olarak çalışan GBOK, mevzuat ve uygulama arasında farklılıkların oluşmasını engellemek amacıyla, teknik nitelikte kararlar almakta ve Ortaklık Konseyi'ne görüş bildirmektedir. Gerektiğinde alt komite ya da çalışma grupları oluşturması da mümkün olan GBOK, tarafların Gümrük Birliği çerçevesinde karşılaştıkları sorunları ortaya koydukları ve birlikte çözüm yolları aradıkları uygun bir platform oluşturmaktadır. GBOK, ayda bir toplanması öngörülmekle birlikte, düzenli olarak toplanamamaktadır. Komite'nin etkili ve düzenli olarak çalışması, Gümrük Birliği'nin sorunsuz işlemesi açısından önem taşımaktadır.

Karma İstişare Komitesi (KİK)

Karma İstişare Komitesi, Ankara Anlaşması'nın, Avrupa Topluluğu ile Türkiye arasında ekonomik ve sosyal alandaki işbirliğinin ve temasların kolaylaştırılmasını öngören 27. maddesi uyarınca kurulmuştur. Komite, AB'nin Ekonomik ve Sosyal Komitesi'nin 18 üyesi ile Türkiye'den çeşitli ekonomik ve toplumsal çıkar gruplarını (TOBB; TÜRK-İŞ; DİSK; HAK-İŞ, TOZB, TESK, YÖK, TMMOB, TÜRKOPEN) temsil eden 18 üyeyi bir araya getirmektedir. Yılda 3 kez toplanan KİK, taraflar arasındaki işbirliğinin güçlendirilmesi ve sosyal-ekonomik diyalogun kurumsallaşmasını amaçlamaktadır.

2.4 GÜMRÜK BİRLİĞİ

Türkiye-AB Gümrük Birliği, salt bir ekonomik entegrasyon modeli olmanın ötesinde, Türkiye'nin AB ile bütünleşme hedefine yönelik ortaklık ilişkisinin önemli bir aşamasını oluşturmaktadır. Türkiye ile AB arasında ortaklık ilişkisini kuran ve Gümrük Birliği'nin çerçevesini çizen 1963 tarihli Ankara Anlaşması'nın 28. maddesinde, ortaklığın nihai hedefi Türkiye'nin üyeliği olarak belirlenmiştir. Gümrük Birliği'nin 1 Ocak 1996'da tamamlanması ise, Ankara Anlaşması'nın 5. maddesi uyarınca, bu hedefe ulaşmak için belirlenen üç aşamalı entegrasyon modelinin "son dönem"ine geçişi ifade etmektedir. Taraflar arasında sanayi malları ve işlenmiş tarım ürünlerinin serbest dolaşımını kapsayan Gümrük Birliği sürecinde Türkiye, mevzuatını AB'nin gümrük ve ticaret politikalarının yanı sıra rekabet ve fikri sınai mülkiyet haklarına ilişkin politikalarının da dahil olduğu kapsamlı bir alanda uyumlaştırma yükümlülüğünü üstlenmiştir.

Türkiye ile AB arasındaki Gümrük Birliği ilişkisinin modalitelerini ortaya koyan 1/95 sayılı OKK AB'nin İç Pazar mevzuatı doğrultusunda hazırlanmıştır. (1) Diğer bir ifadeyle, Türkiye-AB Gümrük Birliği, gümrük vergilerinin, miktar kısıtlamalarının kaldırılmasını ve üçüncü ülkelere ilişkin gümrük tarifesinin uyumlaştırılmasını ifade eden geleneksel anlamdaki gümrük birliği ilişkisinden çok daha ileri bir bütünleşme çerçevesi belirlemiş ve bu tip bir ilişkinin ötesine geçen yükümlülükler içermiştir. Söz konusu yükümlülüklerin bir kısmının Gümrük Birliği'nin resmen tamamlandığı 1 Ocak 1996 tarihinde, bir kısmının ise belirlenen geçiş süresi içinde tamamlanması öngörülmüştür. 1/95 sayılı OKK'nın kapsadığı başlıca alanlar şu şekilde özetlenebilir:

Malların serbest dolaşımı – gümrük vergileri ve miktar kısıtlamalarının kaldırılması, ve AB Gümrük Kodu'na uyum;

Ortak Ticaret Politikası – Ortak Gümrük Tarifesi'ne (OGT) uyum, tercihli ticaret anlaşmaları, otonom rejimler;

Ticarette teknik engellerin kaldırılması – teknik mevzuat uyumu;

Yasal düzenlemeler – fikri ve sınai mülkiyet hakları, rekabet kuralları, kamu alımları;

Kurumsal işbirliği – Gümrük Birliği Ortak Komitesi (GBOK), Gümrük İşbirliği Komitesi (GİK), teknik komiteler, danışma ve karar usulleri.

Gümrük Birliği, Aralık 1999'da Türkiye'nin AB üyeliğine adaylığının teyit edilmesinden ve

özellikle Aralık 2004'te gerçekleşen Zirve'de alınan müzakerelere başlama kararından sonra ayrı bir boyut kazanmıştır. Aynı zamanda, Dünya Ticaret Örgütü'nün uluslararası ticarete ilişkin kurallarını temel alan bir yapılanma olan Gümrük Birliği, Türkiye'nin DTÖ yükümlülüklerini yerine getirmesinde de büyük avantaj sağlamıştır. Dolayısıyla, Türkiye'nin Gümrük Birliği kapsamında gerçekleştirdiği yasal ve kurumsal uyum çalışmaları, üyelik hedefi doğrultusunda bir dönüşüm süreci olarak değerlendirilmelidir.

Gümrük Birliği kapsamında yürütülen uyum çalışmaları malların serbest dolaşımı, gümrük birliği, rekabet ve dış ilişkiler gibi müktesebat konu başlıklarında Türkiye'nin önemli düzeyde ilerleme kaydetmesini sağlamıştır. Ekim 2005'te katılım müzakerelerinin başlaması ile, bu başlıkların çok kısa sürede kapanması söz konusu olacaktır. Ancak bilindiği gibi, Gümrük Birliği ile ilgili müktesebat başlıklarının açılabilmesi için, öncelikle Gümrük Birliği'nden kaynaklanan ve henüz yerine getirilmeyen ahdi yükümlülüklerin tamamlanmasına yönelik çalışmaların tamamlanması gerekmektedir.

Malların Serbest Dolaşımı

Türkiye, 1 Ocak 1996 tarihi itibariyle, AB'den ithal ettiği sanayi ürünlerine uyguladığı mevcut tüm gümrük vergileri ve eş etkili tedbirleri kaldırmış, üçüncü ülkelere yönelik miktar kısıtlaması uygulamasını AB ile uyumlu hale getirmiştir. Ayrıca, beş yıllık geçiş dönemi tanınan hassas ürünler (2), haricinde üçüncü ülkelere karşı Birliğin OGT'sini uygulamaya başlamıştır. 1/95 sayılı OKK'nin Ek I'inde yer alan işlenmiş tarım ürünlerinin de sanayi ve tarım payları hesaplanmış, bir kısmı için sanayi payı hemen sıfırlanmış, bir kısmının sanayi paylarının da aşamalı olarak sıfırlanması hükme bağlanmıştır.

Ortak Ticaret Politikası

Türkiye, AB'nin Ortak Ticaret Politikası'na uyum kapsamında, üçüncü ülkelerden sanayi ürünleri ithalatında AB'nin Ortak Gümrük Tarifesi'ni (OGT) uygulamayı, ithalat üzerinden alınan diğer vergi ve fonları kaldırmayı, AB'nin tercihli ve otonom ticaret rejimlerini üstlenmeyi taahhüt etmiştir. Gümrük Birliği'nin tamamlandığı 1996 itibariyle Türkiye, hassas ürünler dışında ortalama %85 düzeyinde OGT uyumunu benimsemiş, 2001 yılı başından itibaren söz konusu ürünlere ilişkin indirimler de tamamlanmıştır.

Tercihli ticaret anlaşmalarına ilişkin, Türkiye'nin, EFTA, İsrail, Makedonya, Bosna-Hersek ve 10 Merkez ve Doğu Avrupa ülkesi ile Serbest Ticaret Anlaşmaları (STA) bulunmaktadır. Bu ülkeler içinde, 1 Mayıs 2004 itibariyle AB üyesi olan Macaristan, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Letonya, Litvanya, Estonya, Slovenya ve Polonya ile akdedilen STA'lar 30 Nisan

2004 itibariyle karşılıklı olarak feshedilmiştir. Bu tarihten itibaren bu ülkelerle ticari ilişkiler Gümrük Birliği temelinde yürütülmektedir. Ayrıca, Fas, Filistin, Tunus ve Suriye ile müzakereler tamamlanarak serbest ticaret anlaşmaları imzalanmış, Şili ve Ürdün'ün yanı sıra Güney Afrika Gümrük Birliği (SACU), KİK ve AKP ülkeleriyle STA müzakerelerinin başlatılmasına yönelik girişimlerde bulunulmuştur. Yürütülen müzakerelerin tamamlanması ile Türkiye, 40 ülkeyi ve yaklaşık 800 milyon nüfusu barındıran dünyanın en büyük serbest ticaret alanı içinde karşılıklı avantajlı koşullarda ticaret yapma imkanına sahip olacaktır.

Türkiye'nin, AB'nin Ortak Ticaret Politikası'na uyum kapsamında ayrıca, AB'nin tek taraflı ticari tavizler tanıdığı otonom düzenlemelerine de 2001 yılı sonuna kadar uyum sağlaması hükme bağlanmıştır. Bu çerçevede, AB'nin Genelleştirilmiş Tercihler Sistemi (GTS) (3) tümüyle üstlenilmiştir.

Teknik Mevzuat

Türkiye, malların serbest dolaşımının tam olarak sağlanabilmesi için teknik mevzuat olarak adlandırılan, ticarete konu olan ürünlere ilişkin ortak düzenleyici çerçeveyi de üstlenmeyi taahhüt etmiştir. Uyum sağlanması gereken AB teknik mevzuatı listesi ile uygulama koşul ve kuralları 2/97 sayılı OKK ile belirlenmiştir ve Türkiye'nin uyum çalışmalarını 2000 yılı sonunda tamamlaması öngörülmüştür. Ancak, 1999 yılında gerçekleşen Helsinki Zirvesi'nde Türkiye'nin adaylığının tanınmasını takiben uyum sağlanması gereken teknik mevzuat sayısı artmıştır. Haziran 2005 itibariyle, toplam sayısı 532 olan teknik mevzuatın, 273 tanesine uyum sağlanmıştır.(4) AB'deki teknik mevzuatın gelişen dinamik yapısı göz önünde bulundurularak başlatılan 2/97 sayılı OKK'nın güncellenmesi çalışmaları ise son aşamaya gelmiştir.

Teknik mevzuat temel olarak klasik ve yeni yaklaşım direktiflerinden oluşmaktadır. "Klasik Yaklaşım", piyasaya sürülecek ürünlere ilişkin çok ayrıntılı tanımlamaların yanı sıra tüm üye ülkelerin kabul etmesi gereken tip onayını içermektedir. Yeni yaklaşım ise, her bir ürüne ilişkin ayrıntılı kurallara uyum yerine benzer mallardan oluşan ürün gruplarına ilişkin temel gerekleri içermektedir. Temelde, kendi kendine belgelendirme ve uyumlaştırılmış standartlara uygunluk ilkesine dayanan yeni yaklaşım, uygunluk değerlendirmesi, akreditasyon, standardizasyon ve piyasa gözetimi kurumlarını kapsamaktadır. Dolayısıyla, bu yaklaşımın gerektirdiği yatay idari yapılar, önemli değişiklik gerektirmektedir. 25 adet Yeni Yaklaşım Direktifinden 21'i CE (Conformite Europeen) işareti gerektirmekte, kalan 4'ü ise gerektirmemektedir. CE bir standart değil, ürünün asgari güvenlik koşullarına sahip olduğunu

gösteren ve bu nitelikteki ürünün AB’de serbestçe dolaşımını sağlayan bir işarettir. Türkiye, CE işareti gerektiren Direktiflerin ikisi dışında (İnsan Taşıma Üzere Tasarlanmış Teleferik Montajına İlişkin Direktif, Kişisel Koruyucu Donanım Hakkında Üye Devletlerin Yaklaşımına İlişkin Direktif) tamamına uyum sağlamıştır. CE işareti gerektirmeyen Yeni Yaklaşım Direktiflerinden ise sadece, Ambalaj ve Ambalaj Atıkları ile İlgili Direktif Resmi Gazete’de yayımlanmıştır. Mevzuat uyum çalışmaları, DTM – Dış Ticarete Standardizasyon Genel Müdürlüğü’nün koordinasyonunda belirlenen kamu kuruluşlarınca sürdürülmektedir. Bu bağlamda, ilgili kurumsal yapılanmada kaydedilen ilerleme şu şekilde özetlenebilir: Türk Standartları Enstitüsü (TSE), AB standartlarına, test – belgelendirme, metroloji ve kalibrasyon alanlarındaki uyum çalışmaları çerçevesinde yeniden yapılandırılmıştır; Türk Akreditasyon Kurumu (TÜRKAK) kurularak test – belgelendirme ve onay çalışmalarını yürüten kuruluşları akredite etmeye başlamıştır. Ancak, TÜRKAK, Avrupa Akreditasyon İşbirliği Programı’nın (EA) çok taraflı anlaşmasını halen imzalamadığı için uygunluk değerlendirmesi için halen AB’deki kurumlara başvurulmaktadır. TÜRKAK, bu doğrultuda, Avrupa Akreditasyon İşbirliği Programı’nın (EA) çok taraflı anlaşmasını imzalamak üzere 29 Mart 2005 tarihinde resmi başvuruda bulunmuştur; AB mevzuatına uygunluk çalışmalarını yürütebilecek özel ve kamu akredite laboratuvarlar işlevselleştirilmiştir; uygunluk değerlendirmesi ve piyasa gözetimi faaliyetlerini gerçekleştirecek olan ilgili kurumlardaki altyapı çalışmaları devam etmektedir.

Fikri ve Sınai Mülkiyet Hakları

Gümrük Birliği kapsamında tamamlanması gereken yasal düzenlemeler, malların serbest dolaşımının tam olarak sağlanmasını amaçlamaktadır. Bu düzenlemeler içinde önemli bir yer tutan fikri ve sınai haklara ilişkin mevzuatın taraflar arasında farklı düzeylerde bulunması serbest dolaşıma tarife dışı engel teşkil etmektedir. Dolayısıyla, Gümrük Birliği’nin sağlıklı işleyebilmesi için Türk mevzuatının AB mevzuatı ve uluslararası sözleşmelere uyumlu hale gelmesi gerekmektedir. 1/95 sayılı OKK çerçevesinde yürütülen çalışmalar neticesinde Türkiye bu alandaki mevzuatını AB mevzuatına uyumlaştırmayı büyük oranda başarmıştır. Sınai mülkiyet hakları konusunda gerekli mevzuatı, Gümrük Birliği öncesinde yürürlüğe koymuş ve Patent Enstitüsü’nü 1994 yılında kurmuştur. 1995 yılında, güncelliğini yitiren Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu güncellenmiş ve AB mevzuatına yakınlaştırılmıştır. Ayrıca, Türkiye, bu alandaki bir çok uluslararası sözleşmeye taraf olmuş ve yürürlüğe koymuştur(5). Son olarak, WIPO Telif Hakları Antlaşması ve WIPO İcracı ve Fonogramlar Antlaşması’nın Türkçe tercümesine ilişkin çalışmalar başlatılmıştır. Türkiye, Gümrük Birliği çerçevesinde

fikri mülkiyet haklarına ilişkin uluslararası anlaşmalara, bu çerçevede Ticaretle Bağlantılı Fikri Mülkiyet Hakları Anlaşması'na (TRIPs) taraf olarak, DTÖ yükümlülüklerini de yerine getirmektedir.

Rekabet

Türkiye, Gümrük Birliği'ni oluşturan 1/95 Sayılı OKK ile, rekabet kurallarına ilişkin mevzuatını AB müktesebatıyla uyumlu hale getirmeyi taahhüt etmiştir. Rekabet alanındaki mevzuat uyumu, üç başlık altında ele alınmaktadır. Bunlar, "Rekabet Mevzuatı Uyumu", "Özel Haklar ve Tekel Hakları" ve "Devlet Tekelleri" olarak belirlenmiştir. "Özel Haklar ve Tekel Hakları" ile ilgili olarak bir Çalışma Grubu oluşturulmuştur ve AB mevzuatı ile Türk mevzuatı karşılaştırılarak, yapılması gerekenler tespit edilmektedir. Uyum çerçevesinde, "Ticari Nitelikli Devlet Tekelleri" alanında, özellikle alkollü içecekler konusundaki çalışmalara özel bir önem verilmektedir. Gerekli yasal düzenleme ile, TEKEL'in tekel statüsü kaldırılmış ve tütün, alkol ve alkollü içkiler piyasasındaki faaliyetlerin düzenleyici bir otorite tarafından yürütülmesi amacıyla Düzenleme Kurumu (TAPDK) kurulmuştur. Ancak, AB Komisyonu'nun Türkiye 2004 İlerleme Raporu'nda alkollü içkiler piyasasında rekabetin yeterli olmadığı ve ilgili kanunun yeniden düzenlenmesi gerektiği belirtilmektedir.

Uyum çalışmaları kapsamında, 7 Aralık 1994 tarihinde, 4054 Sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun kabul edilmiş ve 13 Aralık 1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Kanunu uygulamakla sorumlu Rekabet Kurumu'nun karar organı olan Rekabet Kurulu da, 5 Kasım 1997 tarihinden itibaren başvuruları değerlendirmeye başlamıştır. Rekabet Kurulu, Kanun'un uygulanmasına ilişkin ikincil mevzuatı, AB düzenlemelerini esas alarak hazırlamaktadır. Özellikle, grup muafiyeti alanında, önemli ölçüde ikincil mevzuat kabul edilmiştir. Bunlardan bazıları, dikey anlaşmalara ilişkin grup muafiyeti tebliği, Ar-Ge anlaşmalarına ilişkin grup muafiyeti tebliği, motorlu taşıtlar dağıtım ve servis anlaşmalarına ilişkin grup muafiyeti tebliğidir. Türkiye'deki rekabet düzenlemelerinin, AB'ye uyum süreci içinde ele alması gereken en önemli konulardan biri de devlet yardımlarıdır. Ancak, devlet yardımlarının denetimi alanında ilerleme çok sınırlıdır. AB Ortak Rekabet Politikası'nın esaslarından biri olan devlet yardımlarını inceleyecek bir makam yoktur. Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı altında kurumsal bir yapılanma oluşturulması kararlaştırılmıştır. Ancak, Taslak Kanun halen Başbakanlık'ta incelenme aşamasındadır.

Kamu Alımları

1/95 sayılı OKK kapsamında, Türkiye'nin kamu alımları alanındaki AB mevzuatına uyum sağlaması hükme bağlanmış ve, 1 Ocak 2003'te Kamu İhale Kanunu yürürlüğe koyulmuştur.

Kamu ihalelerine ilişkin uygulamaları yürütecek ve şikayetleri çözüme bağlayacak hukuki ve idari düzeyde bağımsız Kamu İhale Kurumu ise Temmuz 2002'de yayımlanan yönetmelik ile çalışmalarına başlamıştır. Ancak, kamu ihalesine ilişkin mevcut yaşanan, Türk teklif sahipleri lehine hükümler içerdiği AB tarafından vurgulanmaktadır. Bu kapsamda, Kamu İhale Kanunu'nun değiştirilmesi gündemde olup, çalışmalar devam etmektedir.

Kamu alımları piyasalarının karşılıklı olarak açılması ve hizmetlerin serbest dolaşımı için müzakerelerin başlatılması kararı, 11 Nisan 2000 tarihli 39. AB-Türkiye Ortaklık Konseyi'nde alınmış ve Ekim 2000'de müzakereler başlamıştır. Kamu alımları alanında sağlanan ilerlemeye rağmen, hizmetlerin serbest dolaşımına ilişkin Türkiye'nin yaklaşımı, müzakerelerin "katılım müzakerelerinin başlatılması" ile birlikte, üyelik perspektifi çerçevesinde yürütülmesidir.

Gümrükler

Gümrük Birliği ilişkisi çerçevesinde, gümrük idarelerine yönelik yeniden yapılanma ve modernleşme çalışmaları da Türkiye'nin yükümlülükleri arasındadır. Bu kapsamda, 1998 yılında başlatılan Gümrük modernizasyonu projesi, gümrük teşkilatının yeniden düzenlenmesini, vergi tahsilatının etkinliğinin artırılmasını ve daha etkili bir gümrük kontrolü sağlamaya yönelik bilgisayar sisteminin geliştirilmesini amaçlamaktadır. Proje kapsamında Gümrük Teşkilat Kanunu'nda bazı değişiklikler yapılmış ve Haziran 2005 itibariyle 70 Gümrük Müdürlüğü ile 16 Gümrük Baş Müdürlüğü'nde otomasyona geçilmiştir. Böylece Türkiye'deki gümrük işlemlerinin neredeyse tamamı elektronik ortamda yürütülür hale gelmiş ve sağladığı zaman tasarrufu nedeniyle ekonomiye olumlu etkisi olmuştur.

1/95 sayılı OKK, gümrük vergileri ve ilgili düzenlemelerin yanı sıra Topluluğun gümrük konusundaki kanun, yönetmelik ve tasarruflarına da uyum sağlanmasını da hükme bağlamıştır. 5 Şubat 2000 tarihinde yürürlüğe giren 4458 sayılı Gümrük Kanunu ile bu alandaki yükümlülük yerine getirilmiş, malların menşei, gümrük değeri, Gümrük Birliği alanına giriş ve çıkışlar, gümrük işlemlerine ilişkin AB Gümrük Kodu'na uyum sağlanmıştır.

Kurumsal İşbirliği

95 sayılı OKK, Gümrük Birliği'nin işleyişinin denetimi ve karşılaşılan sorunlara ortak çözümler oluşturulması hususunda etkin olacak kurumsal işbirliği modelleri oluşturulmasını hükme bağlamıştır. Bilindiği gibi, Türkiye Birliğe üye olmaksızın Gümrük Birliği'ne dahil olan tek aday ülke durumundadır. Bu nedenle, Gümrük Birliği'nin sağlıklı işleyebilmesi için kurumsal yapılanma öngörülmüştür. 1/95 sayılı OKK'ya ilişkin aksaklıklar konusunda ayda

en az bir kere toplanmak üzere Türkiye, Komisyon ve üye ülkelerin temsilcilerini barındıran Gümrük Birliği Ortak Komitesi (GBOK) bu doğrultuda oluşturulan bir yapılanmadır.

Ankara Anlaşması'nın gümrüklerle ilgili hükümlerinin doğru bir biçimde işletilebilmesi amacıyla oluşturulan Gümrük İşbirliği Komitesi (GİK) ise gümrük uygulamalarındaki uyumsuzlukların çözümü konularını ele almaktadır. Gümrük Birliği ile Türkiye'nin içinde yer aldığı kurumsal yapılar arasında teknik komiteler de önemli bir yer tutmaktadır. Ancak Türkiye, 1/95 sayılı OKK ile belirlenen "Nomenklatür Komitesi", "Gümrük Kodu Komitesi" ve "Dış Ticaret İstatistikleri komitesi" başta olmak üzere, Komisyon bünyesinde faaliyet gösteren yaklaşık 450 teknik komiteden yalnızca 17 tanesine ve ancak gözlemci statüsü ile katılabilmekte, ticaret politikasının belirlenmesinde en önemli fonksiyonu bulunan Komite 133'e ise iştirak hakkı bulunmamaktadır. Bu nedenle Gümrük Birliği'nin AB içinde işleyişini izlemek mevzuat değişikliklerinden zamanında haberdar olmak ve ilgili kurumsal yapıyı tanımak açısından teknik komitelere katılım üzerinde önemle durulmalıdır. Söz konusu talep, çeşitli platformlarda Türkiye tarafından dile getirilmektedir.

Gümrük Birliği'nin işleyişi ile doğrudan ilgili alanlarda yeni mevzuat hazırlamak ya da mevcut mevzuatı değiştirmek için 1/95 sayılı OKK'nın 54 ila 60. maddelerinde öngörülen karşılıklı danışma mekanizması ise, yeterli işbirliği geliştirilememesi nedeniyle etkinlik kazanamamıştır. Türkiye, GBOK toplantılarında konuyu dile getirmekte ve Gümrük Birliği'ni ilgilendiren alanlarda alınan kararların formülasyonuna aktif katılım talep etmektedir. Gümrük Birliği'nin yürütülmesini kolaylaştıran bir diğer yapı da Gümrükler 2007 Programı'dır. Türkiye'nin Gümrük Birliği çerçevesinde 1996 yılından bu yana katılabildiği programa, 1999 yılından itibaren aday ülke statüsüyle katılım sağlanmış, son olarak katkı payının önemli miktarının AB hibelerinden karşılanması için imzalanması gereken Finansman Anlaşmasının imzalanmasıyla tam katılım sağlanmıştır.

Dipnotlar:

İç Pazar mevzuatı AB üyesi ülkeler arasındaki ekonomik faaliyetler ile AB'nin diğer ülkelerle olan dış ticaretini ayırarak malların serbest dolaşımı politikasını gümrük vergileri ile eş etkili tedbirlerin kaldırılmasının ötesinde ticaret, sanayi ve rekabet politikaları ile bunların hukuki altyapılarına ilişkin düzenlemelerle tamamlayan mevzuattır.

Otomobil, midibus, minibüs, kamyon, kamyonet, traktör, motosiklet, bisiklet, demir-çelik tel ve halat, deri eşya, kağıt torbalar, bazı seramik ve porselen eşya, mobilyalar.

Genelleştirilmiş Tercihler Sistemi (GTS), 1968 yılında toplanan II. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı'nda (UNCTAD) alınan karar doğrultusunda şekillenmiştir. Bu sistem ile, gelişmekte olan ülkelerin sanayi mallarındaki ihracatını artırmak ve dolayısıyla sanayileşme sürecine katkıda bulunmak amacıyla, gelişmiş ülkelerin tek taraflı ticari tavizlerde bulunması öngörülmektedir. 1970 yılında UNCTAD tarafından alınan karar neticesinde uygulanmaya başlayan GTS, 1971 yılında Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması'nın (GATT) temel ilkelerinden olan "en çok kayırılan ülke" kuralından bir sapma olarak benimsenmiştir. AB, GTS'yi 1971 yılında 10 yıllık bir dönem için uygulamaya başlamıştır. 1981 yılında 10 yıllık bir dönem için daha yenilenen GTS, 1995 yılına kadar uygulanmaya devam etmiştir. Bunu takiben, Dünya Ticaret Örgütü'nün kurulması ile sonuçlanan Uruguay Turu'nda GTS'ye getirilen değişikliklere uyum sağlamak amacıyla, önemli bir revizyon gerçekleştirilmiştir. 2005 yılının sonuna kadar sürmesi planlanan 3. on yıllık dönemde GTS'ye ilişkin tüm unsurlar tek bir mevzuat altında toplanmıştır. Bu on yıllık dönem, aralarında uygulama farklılıkları bulunan 3 alt döneme ayrılmıştır: 1 Ocak 1995 – 1 Temmuz 1999, 1 Temmuz 1999 – 31 Aralık 2001 ve 1 Ocak 2002 – 31 Aralık 2005. Ayrıca, 2006-2015 dönemine ilişkin yeni yönlendirici ilkeler hazırlık aşamasındadır.

Sınai mülkiyetin korunmasına ilişkin Paris Sözleşmesi'ne, WIPO Kurulu Sözleşmesi'ne, DTO Kurulu Anlaşması ve eki ticaretle ilgili Fikri Mülkiyet Hakları Anlaşması'na (TRIPs), Patent Birliği Anlaşması'na, Patentlerin Uluslararası Sınıflandırılmasına ilişkin Strasburg Anlaşması'na, Marka Tescilinde Malların ve Hizmetlerin Uluslararası Sınıflandırılmasına ilişkin Nice Anlaşması'na, Markaların Şekilli Elemanlarının Uluslararası Sınıflandırılmasına ilişkin Viyana Anlaşması'na, Mikroorganizmaların Uluslararası Saklanması ile Budapeşte Anlaşması'na, Endüstriyel Tasarımların Uluslararası Sınıflandırılmasına ilişkin Lokarno Anlaşması'na, Markaların Uluslararası Tescili Hakkında Madrid Anlaşması'na ilişkin Protokole, Avrupa Patent Sözleşmesi'ne taraf olunmuş ve bu anlaşmalar yürürlüğe koyulmuştur.

3.1 AB neden bir Ortak Ulaştırma Politikası geliştirmeye gerek duymuştur?

Ulaşım sanayi, AB içerisinde önemli bir konuma sahiptir. Ulaşım sektörü AB GSYMH'sının %7'sini, istihdamın %7'sini, üye ülke yatırımlarının %40'ını ve enerji tüketiminin %30'unu oluşturmaktadır. Topluluk içi trafikte son 20 yılda, ortalama olarak, mallar için yılda %2.3, yolcular için ise %3.1 düzeyinde bir talep artışı meydana gelmiştir.

Tek Pazarın tamamlanması, özellikle sınırların kaldırılması ve deniz taşımacılığının serbestleşmesi gibi Topluluk ekonomisinin liberalleşmesi yönünde atılan önemli adımlar bir Ortak Ulaştırma Politikası oluşturma ihtiyacını kaçınılmaz kılmıştır. Bu adımlar talep edilen büyümenin devamı açısından, ayrıca tıkanıklık ve pazar doyma payı gibi problemlerin aşılması bakımından önem teşkil etmektedir. Ancak, ulaşımın liberalleşmesinin önünde çeşitli kısıtlamalar da bulunmaktadır:

- Sosyal kısıtlama: Hizmet sağlama özgürlüğünün ulusal yasalar tarafından aynı titizlikle uygulanmamasından kaynaklanır. Hizmetlerin serbestleşmesi, Topluluk içindeki ülkelerin, hizmetleri ve niteliklerini yöneten kurallarının da uyumunu gerekli kılmaktadır.
- Ekonomik kısıtlama: Ulaşım teşebbüslerinin, altyapı yatırımlarına sermaye sağlamaması durumudur. Bu konu özellikle karayolu ulaşım sektörü için önemlidir. Tedbirler alınırken dikkat edilmesi gereken bir diğer nokta ise düzenlenecek olan demir yolu ulaşımının şu anki dağınık taşımacılık yapısına son verecek nitelikte olması gereğidir.
- Rota garanti kısıtlaması: Çevresel (ada) ve merkezi (ana kıta) alanlar arasındaki ulaşım Ağlarının işleyişine engel oluşturmayacak rekabetçi ortamın yaratılmasını içerir.

3.2 AB Ulaştırma Politikasının temel amaçları nelerdir?

Zaman içinde gittikçe artan trafik sıkışıklığı, hizmetlerin kalitesindeki bozulma, çevreye verilen zarar, güvenliğin tehlikeye atılması ve bazı bölgelerin izole edilmesi ulaşım konusunda yeni faaliyetleri gerekli kılmıştır. Avrupa Birliği'nin Aralık 1992'de yayımladığı ulaşım üzerine Beyaz Kitabın amaçları arasında; ulaşım türleri arasındaki dengenin değiştirilmesi, yasalardaki tıkanıkların giderilmesi, kullanıcıların ulaşım politikasının merkezine yerleştirilmesi ve ulaşımın giderek küresel bir nitelik kazanması yer almıştır. 2001 yılında yayımlanan ikinci Beyaz Kitap ile ise, Ulaştırma pazarının serbestleştirilmesi sonrası oluşan ek sorunlar ele alınmış ve genişleme sonrası için yeni öneriler getirilmiştir.

Ulaşım politikasının amaçlarından bir diğeri, ulaşımı sürdürülebilir kalkınma içine entegre edebilmektir. Bu yönde atılacak adımlar, hava kirliliğinin ve karbondioksit emisyonunun sonucu iklim değişikliğinin önlenmesi, kaynakların güvenliği ve gürültü kirliliğiyle başa çıkabilmek için gereklidir. Söz konusu hedef doğrultusunda Göteborg Avrupa Konseyi ekonomik büyüme ile ulaşımdaki büyüme arasında bağlantı kurulmasını sürdürülebilir kalkınma stratejisinin merkezine yerleştirmiştir. Kabul gören yaklaşım ise ücretlendirme, karayollarına alternatif ulaşım türlerinin canlandırılması ve trans-Avrupa Ağlarına yatırımı kapsayan 60 tedbirden oluşmaktadır. Bunlar; karayollarındaki yeniden yapılanma ihtiyacı, demiryollarının ulaşım sektöründeki yerinin güçlendirilmesi, hava ulaşımındaki sıkışıklığın, gecikmelerin ve kirliliğin önlenmesi, deniz ulaşımının geliştirilmesi, iç su yollarının daha etkili kullanılması, deniz, iç suyolları ve demiryolları bağlantısının sağlanması, çoklu ulaşımın özendirilmesi, yasal tıkanıklıkların ortadan kaldırılması, Trans-Avrupa Ağlarının gelişimine hız kazandırılması, yol güvenliğinin sağlanması, altyapı kullanımlarında ücretlendirmeye geçilmesi, şehir içi ulaşımın rasyonelleştirilmesi ve ulaşım politikasının genişlemeye ayak uydurmasının sağlanması olarak sıralanabilir.

3.3 AB Ulaştırma Politikasının alt sektörleri hangileridir?

AB Ulaştırma Politikası, karayolu ulaşımı, demiryolları, hava ulaşımı, denizyolu ulaşımı, içsuyolları, çoklu taşıma, lojistik, temiz şehir ulaşımı ve ulaşım altyapısı ücretlendirme politikası gibi alt sektörlerden oluşmaktadır.

AB ulaştırma politikasının en önemli alt sektörlerinden biri karayolu taşımacılığıdır. Avrupa entegrasyonunun temelini oluşturan kişilerin ve malların serbest dolaşımının tam olarak sağlanması için etkin ve güvenli bir karayolu sisteminin yaratılması önkoşuldur. Karayolu ulaşımını kullananların tamamı özel sürücü, müşteri ya da ticari nakliyeciler olmalarına bakılmaksızın uyumlaştırılmış şartlardan yararlanabilmelidir.

Karayolu ulaşımında en büyük sorunlardan biri trafik terörüdür. Halihazırda 15 AB üyesi ülkede trafik kazalarında yarım asırda iki milyondan fazla kişi hayatını kaybetmiş ve yaklaşık yüz milyon kişi de yaralanmıştır. Komisyon, 2010'a kadar kaza ölümlerini %50 azaltmak için bir Avrupa karayolu güvenliği eylem programı yayınlamıştır. Bu program teknik performanslarını geliştirerek araçları daha güvenli hale getirmeyi, karayollarının altyapısını geliştirerek tehlikeli noktaları ortadan kaldırmayı amaçlamakta ve sürücülerini var olan kurallara riayet etmeye, daha sorumlu davranmaya ve tehlikeli davranışlardan kaçınmaya teşvik etmektedir.

Bir diğer önemli alt sektör ise demiryollarıdır. Demiryolları, üye devletlerin sınai ve ekonomik gelişmeleri için stratejik bir değere sahip ve Avrupa'yı uzun yıllar bölen anlaşmazlıklarda rol oynamış önemli bir alt sektördür. Kurucu Antlaşma'da belirtilen dört temel özgürlükle oluşturulan iç pazarın neticesinde artan ulaşım talebi ve Avrupa altyapısındaki engellere bağlı olarak yeterli ulaşım arzının sağlanamaması, üye devletlerin demiryollarının tek bir Avrupa Demiryolu sistemine dönüştürülmesini gerekli kılmıştır.

Avrupa demiryolları taşımacılığı özellikle nakliye alanında son dönemlerde endişe verici bir düşüş yaşamıştır. 1970'de su andaki Avrupa Birliği'nin 15 ülkesinde nakliyenin %21'i demiryollarıyla taşınmaktaydı. 2000 yılında bu oran %8.1'e düşmüştür. Bu süre zarfında karayollarıyla nakliye oranı %30.8'den %43.8'e yükselmıştır. Düşüş gösteren tek ulaşım şekli demiryolları olmuştur. Diğer sektörlerin tamamı performanslarını artırmışlardır. Demiryolları ile seyahat eden yolcu oranı da nakliye kadar ciddi olmamakla birlikte 1970'deki %10.2'lik orandan 2000'de %6.3'e düşmüştür. Bunun temel sebebi, demiryollarının karayolları taşımacılığı kadar rekabetçi olmamasıdır. Bunun yanında demiryollarının kendine özgü avantajları vardır: demiryolu, güvenli ve temiz bir ulaştırma şeklidir ve ortalama olarak bir

tren 50-60 kamyon yükü taşıyabilir. Altyapısı günümüz müşteri taleplerini karşılayamasa da geniş bir alana yayılmıştır ve genel itibarıyla iyi durumdadır.

Bir başka ulaşım türü olan hava ulaşımı ise son 20 yılda Avrupa Birliği'nde en etkileyici büyümeyi gerçekleştiren ulaşım sektörü olmuştur. Yolcu-km anlamında trafik, 1980-2001 arasında yıl başına ortalama %7.4 artarken 15 üye ülkenin havaalanlarındaki trafik 1970'den beri bes katına çıkmıştır. Avrupa Birliği tarihi ve coğrafi unsurların yanı sıra, küresellesmenin de etkisiyle deniz taşımacılığına halen çok bağımlıdır. Dış ticaretinin %90'ından fazlası ve iç ticaretinin %43'ü deniz yoluyla gerçekleşmektedir. Yılda ortalama bir milyar tondan fazla yük AB limanlarından yüklenmekte ve AB limanlarına boşaltılmaktadır. AB üyelerine ait denizcilik firmaları dünya filosunun üçte birini kontrol etmektedirler. Deniz ulaşımı sektörü - gemi inşaat, limanlar, balıkçılık ve diğer hizmetler dahil olmak üzere- Avrupa Birliği'nde yaklaşık 2.5 milyon kişi istihdam etmektedir. Havayolu, karayolu ve nehir taşımacılığında olduğu gibi deniz taşımacılığında da liberalleşme ve ulusal pazarların AB içinde rekabete açılması süreci neredeyse tamamlanmıştır. Ancak bu süreç AB filolarının, Avrupa'ya oranla vergilendirme, sosyal yasalar, güvenlik ve çevre standartları anlamında gemi sahiplerine daha çekici gelen bandıra avantajları sağlayan ülke limanlarına kaydolmasını yavaşlatmakta yeterli olamamıştır. Bunun AB'deki iş imkanları anlamında çok ciddi sonuçları olmuştur. AB bandıralı gemilerde istihdam edilen AB'li gemiciler 1985-1995 arasındaki on senelik dönemde %37 oranında düşerken, aynı dönemde AB üyesi olmayan ülkelerdeki gemicilerin sayısı %14 artmıştır. Bu gerçeklerin ışığında AB, 'olumlu tedbirler' vasıtasıyla AB filolarının rekabet gücünü artırmak için bir küresel strateji geliştirmeye ve uluslararası standartları AB içinde katı bir şekilde yürürlüğe sokarak gemilerdeki güvenliği ve çevre korumasını iyileştirmeye karar vermiştir.

İç su yolları, ulaşımında geri planda kalmıştır ve bu sebeple ciddi bir büyüme potansiyeli bulunmaktadır. İç su yollarının başlıca avantajları: çevreyle dost ve güvenli olmaları, ayrıca asırı yüklü kuzey-batı Avrupa otoyol ağını rahatlatma imkanı sunmalarıdır. Çoklu taşımacılığı desteklemek Komisyon'un 'Avrupa'nın 2010 için Ulaşım Politikası: Karar verme zamanı' başlıklı Beyaz Kitabının temelini oluşturmaktadır. Komisyon'un Çoklu Yük Taşıma politikasının amacı iki veya daha fazla ulaşım türünü kullanarak içi içe geçmiş bir ulaşım zinciri içinde malların 'kapıdan kapıya' etkin ulaştırılmasını sağlamaktadır. Lojistik sektörü de Komisyon'un bu amacına ulaşmasına doğrudan katkıda bulunmaktadır. Avrupa Birliği nüfusunun %75'inden fazlası şehirlerde yaşamaktadır. Bu sebeple şehir içi ulaşım toplam hareketliliğin, halk sağlığına ve binalara zararın büyük kısmını oluşturmaktadır. 2030 yılına

kadar AB şehir içi alanlarında kat edilen toplam kilometrenin %40 oranında artması beklenmektedir. Şehir içi ulaşımda ağırlıklı olarak otomobillerin kullanılması da şehirlerdeki karbon monoksitin temel kaynağıdır. Kyoto Protokolü, 1990 yılı seviyesine oranla 2008-2012 arası dönemde AB geneli için karbon dioksitte %8'lik bir kesinti öngörmesine rağmen varolan eğilimlerin devam etmesi durumunda ulaşımdan kaynaklanan karbondioksitin 2010'da 1990'daki seviyenin %40 fazlası olacağı tahmin edilmektedir. Avrupa Birliği bu sorunla başa çıkabilmek için çevreyle dost araçların özendirilmesi, emisyonların azaltılması, trafik yoğunluğunun önlenmesi için bilgi sistemlerinin geliştirilmesi gibi stratejiler geliştirmektedir. Komisyonun altyapı ücretlendirme politikasının anahtar mesajı, ulaşım vergileri ve ücretlerinin her bir ulaşım aracının değişik kirlenme düzeylerini, seyahat sürelerini ve zarar maliyetlerini olduğu kadar altyapı maliyetlerini de yansıtacak şekilde ayarlanmasıdır. Böylece "kirlenen öder" ilkesi uygulanmış olacaktır.

3.4 Çeşitli ulaştırma sektörleri arasındaki denge nasıl sağlanmaktadır?

Sektörler arası ulaşımın desteklenmesi, AB Komisyonu Ulaştırma Müdürlüğü'nün hazırladığı Beyaz Kitap'ta önemli bir yer tutmaktadır. Söz konusu rapor sektörler arasında denge sağlanmasına katkıda bulunmayı hedeflemektedir. AB Komisyonu'nun sektörler arası ulaştırma politikasının amacı, 'bütünleşmiş ulaştırma bağlantısı' çerçevesinde iki veya daha fazla sektörel ulaşım kullanılmasıyla malların kapıdan kapıya taşınmasını sağlamaktır. Her bir sektörün yüksek kapasite ve güvenlik, esneklik, düşük enerji tüketimi, düşük çevresel etki gibi kendine has avantajları bulunmaktadır. Sektörler arası etkileşim sonucu tüm ulaştırma sektörünün daha etkili, maliyeti düşük ve sürdürülebilir bir ulaşım zincirine dönüşmesi sağlanmaya çalışılmaktadır. Beyaz Kitap, karayolu taşımacılığının 1998-2010 yılları arasında %50 oranında büyümesi düşüncesi ile hazırlanmıştır. 2001 Haziran Göteborg Konseyi'nin sonuç bildirgesi ile paralel olarak, Beyaz Kitap'ın hedeflerinden bir tanesi sektörler arası dengenin kurulması olmuştur. Komisyon'un birleşik önlemler paketi yolu ile uyguladığı politikalar, büyümeyi %38 düzeyinde tutmayı amaçlamıştır. Birincil amaca ulaşma doğrultusunda, Beyaz Kitap karayolu taşımacılığına kısa deniz taşımacılığı, raylı sistem ve iç su yolu gibi alternatifler bulunmasını önermiştir. Özellikle uzun mesafeli taşımacılık gerektiren seyahatlerde, karayolu taşımacılığına alternatifler bulunmasına yönelik faaliyetler yapılacaktır. Bu çalışmalar sadece sıkışıklığı azaltmayacak, aynı zamanda yol güvenliğini artıracak ve çevrenin korunmasını sağlayacaktır. AB, ulaştırma sektörleri arasındaki dengenin sağlanmasına yönelik olarak 22 Temmuz 2003 tarihinde, Marco Polo Programını kabul etmiştir. Bu programın amacını uluslararası karayolu taşımacılığındaki artışın deniz taşımacılığı, demiryolu ve iç su yoluna kaydırılması oluşturmaktadır. 1997-2001 yılları arasında uygulanan PACT programının devamı niteliğindeki Marco Polo 2003-2006 yılları arasında 75m Euro'luk bir bütçeyle uygulanmaktadır. Birlik, serbest piyasa ekonomisi prensiplerine uygun olarak, sadece kısa ve orta dönemde tutarlı olacağı öngörülmüş olan programlara destek vermektedir. 7 Mart 2003'de; Komisyon, sektörlerarası yükleme ünitelerinin standardizasyonu ve uyumlaştırılması konusunda bir çerçeve direktif düzenlemiştir. Bu önlemin amacı Avrupa içerisinde dolaşan, çeşitli büyüklüklerdeki konteynırlarla gerçekleşen sektörler arası ulaşımın etkinliğin artırılmasıdır. Buna ek olarak, bu önlem kısa deniz taşımacılığının sektörler arası taşımacılık zinciriyle daha iyi bütünleşmesine yardımcı olacaktır. Bu çerçevede 2003 yılında, nakliyenin birleştirilmesine yönelik faaliyet planı hazırlanmıştır. Bu girişim yoluyla AB Komisyonu, hem taşımacılık sektörünün geliştirilmesini hem de sektörlerarası taşımacılığın artırılmasını amaçlamaktadır.

3.5 AB Ulaştırma Politikası hangi programlarla desteklenmektedir?

AB Ulaştırma politikası dört temel programla desteklenmektedir. Trans-Avrupa Ulaşım Ağları (TENT-T), Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı, Marco Polo Programı (2007-2013) mali döneminde Marco Polo II ile değiştirilecektir) ve 6. Çerçeve Programı kapsamında Civitas II ve Concerto programlarını içermektedir. Tek pazarın düzenli bir şekilde işleminin sağlanması, ayrıca ekonomik ve sosyal bütünleşmenin güçlendirilmesi için Trans-Avrupa Ulaşım Ağları büyük önem taşımaktadır. Ekonomik rekabetin sağlanmasına ek olarak AB'nin dengeli ve sürdürülebilir kalkınması açısından Trans-Avrupa Ulaşım Ağları ayrı bir öneme sahiptir. Ulusal Ağların bağlantısı, birlikte işlerliği ve bu unsurlara ulaşım kalkınma açısından gereklidir. Bu hedeflerin gerçekleştirilmesi için Topluluğun amaçlarını, önceliklerini, ortak çıkarlarını içeren tedbirleri kapsayan direktifler oluşturulmuştur. AB'nin bir diğer ulaşım programı da Komisyon tarafından hazırlanan Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı belgesi çerçevesinde sürdürülmektedir. Söz konusu belge uluslararası finans kuruluşları, üye devletler ve bölge ülkeleri tarafından tartışılmış, Tiran (23 Mayıs 2001) ve Bükreş (26 Ekim 2001) istikrar anlaşmalarına dahil edilmiştir. Belge, ulaşım altyapısı ve enerji altyapısı stratejilerini ayrı ayrı ele almaktadır. Buna göre;

- Ulaşım altyapısı stratejisinin amacı her türlü ulaşım şeklini içeren, günümüz ve gelecekteki mal ve yolcuların trafiğini göz önünde bulunduran çok yönlü ulaşım Ağları oluşturulmasıdır.
- Enerji altyapı stratejisinin amaçları ise şunlardır:
 - Elektrik, petrol ve gazın talebin sürdürülebilir bir şekilde karşılanabilmesi için modern ve etkin enerji altyapısı oluşturulması,
 - Bölgesel elektrik pazarı oluşturulması ve
 - Ekonomik temellerde ticari operatörler tarafından enerji

yatırımlarının desteklenmesi. Bu hedefler çerçevesinde, Güney Doğu Avrupa ülkelerinin kendi aralarındaki bağlantıları, enerji değiş tokuşu ve bölgesel enerji pazarlarını destekleyen bağlantıları, elektrik üretiminde faydalanan linyit madenlerinin ıslah edilmesi ve bölgesel elektrik pazarları oluşumuna giden sürecin devam ettirilmesi gibi konular enerji altyapısının öncelikleri arasında yer almaktadır.

Petrol ve gaz altyapılarının öncelikleri arasında ise bölgelere arzın devamının sağlanması, komşu bölgelere geçişin sağlanması ve boru hatlarının güvenliği açısından yeni boru hattı yollarının araştırılmaya devam edilmesi ve bölgesel petrol bağlantılarının güçlendirilmesi bulunmaktadır.

Komisyon, kabul ettiği Beyaz Kitapta ulaşım yöntemlerinin pazar paylarının 2010 yılına geldiğinde, 1998'deki seviyesine geri döndürülmesine yönelik tedbirler önermiştir. 22 Temmuz 2003'te kabul edilen Marco Polo Programı bu amaca ulaşmak için önlemler içermektedir. Bu programın hedefi karayolu tıkanıklığının azaltılması ve Birlik içerisinde ulaşımın çevresel etkilerinin geliştirilmesi ve sektörlerarası taşımacılığın geliştirilmesidir. Bu yolla etkin ve sürdürülebilir ulaştırma sisteminin desteklenmesi öngörülmüştür.

Çevreyle ilgili endişeler, emisyonu düşürmek amacı ile etkin ulaşım teknolojilerine olan eğilimi artırmaktadır. Etkin ulaşım teknolojileri kavramının içine daha temiz yakıtın yanı sıra teknik olmayan tedbirler de dahil edilmiştir. AB, bu konuda bir strateji geliştirmeye çalışmaktadır.

Strateji geliştirmedeki amaç çeşitli faaliyetler çerçevesinde kentsel sürdürülebilir hareketliliğin desteklenmesidir. 6. Çerçeve Programı kapsamında Civitas II programı şehirlerde daha temiz ve iyi bir ulaşımı amaçlarken Concerto programı vatandaşların yaşam seviyelerini artırmak için tam olarak bütünleşmiş bir enerji politikasını hedeflemiştir. Civitas girişimi sürdürülebilir kentsel ulaşım stratejileri geliştirmeyi taahhüt etmiş şehirleri hedef almaktadır. Burada amaç, sürdürülebilir ulaşım türlerinin kullanılmasının yaygınlaşmasını sağlamaktır. Concerto, yerel toplulukların sürdürülebilir ve etkin enerji kullanımının desteklenmesine yönelik yeni bir AB girişimidir.

3.6 Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları nedir?

Temmuz 1996 tarihinde, Avrupa Parlamentosu ve Konseyi, Trans-Avrupa Ulaşım Ağı'nı (TEN-T) oluşturan Birlik ilkelerinin belirtildiği kararı almıştır. Bu ilkeler, tüm Avrupa'da kullanımda olan, uzun mesafeli yol trafiğini sağlayan ve AB üyelerini coğrafi ve ekonomik açıdan birbirine yaklaştıran karayolları, demiryolları, iç su yolları, havaalanları, deniz limanları ve trafik idaresi sistemlerine ilişkindir. Buna göre, üye ülkeler TEN-T'nin hayata geçirilmesinde esas sorumluluğa sahiptir. Ayrıca Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları'nın, Birlik düzeyinde de bazı mali araçlar vasıtasıyla desteklenmesi öngörülmüştür.

Trans-Avrupa Ulaşım Ağları kavramının hukuki dayanağı AB'yi kuran Antlaşma'nın ilgili hükümlerinde yer almaktadır. Buna göre, TEN-T'nin oluşturulması, Tek Pazarın gerçekleştirilmesi ve ekonomik ve sosyal uyumun sağlanması açısından önemli bir unsurdur. Ayrıca bu Ağların geliştirilmesi, ulusal Ağların birbirleriyle bağlantısını sağlayacak ve işlerliğini de artıracaktır.

Trans-Avrupa Ulaşım Ağlarına ilişkin ilkelerin uygulanmasına ve öncelikli projelerin belirlenmesine dair ilk genel çerçevede, söz konusu Ağların 2010 yılına dek tamamlanması öngörülmüştür. Ancak konuya ilişkin uygulama raporunda, mali kaynakların yetersizliği nedeniyle bu hedefin zamanında gerçekleştirilemeyeceği belirtilmiştir. Bunun üzerine, AB Komisyonu 2001 yılında, "2010 yılı için Avrupa Ulaştırma Politikasına dair Beyaz Kitap"ı da göz önünde tutarak, bazı bölgelerde yaşanan yoğunluğu azaltmak ve önerilen projelerin önünü açmak için 1996 yılı kararında değişikliğe gidilmesini önermiştir. Buna paralel olarak, AB Komisyonu, trans-Avrupa ulaşım Ağlarına yönelik Birlik yardımlarını düzenleyen tüzükte de değişiklik yapılmasını teklif etmiştir.

Bu gelişmeler üzerine, AB Komisyonu tarafından, konunun uzmanları, mevcut ve gelecek üye ülke ulaştırma bakanları ile Avrupa Yatırım Bankası yetkililerinden oluşan bir "Yüksek İstişare Grubu" kurulmuş ve bu grup 30 Haziran 2003 tarihinde bir rapor yayınlamıştır. Bu rapordaki tavsiyeler değerlendirilerek, AB Komisyonu tarafından, 1 Ekim 2003 tarihinde, AB genişlemesini ve gelecek üyelerle birlikte değişecek olan trafik akışını da göz önünde bulundurarak, yeni bir Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T) öncelikli projeler listesi önerilmiştir. Bu öneride, ayrıca 1996'da belirlenmiş olan TEN-T gösterge hedeflerinde önemli değişiklikler yapılması da öngörülmektedir.

Söz konusu değişiklik önerisi; AB'deki belli başlı güzergahların yeni üyeleri de kapsayacak şekilde genişletilmesi, genişleme sürecinin başarıya ulaşmasının sağlanması, AB'deki trafik sıkışıklığının azaltılması ve çok yönlü taşımacılığın desteklenmesi hedeflerini içermektedir. Buna göre, projeler için belli başlı değişiklik önerileri şunlardır:

- denizyollarının kullanımının geliştirilmesine yönelik yeni projeler oluşturulması (deniz kargo taşımacılığı konusunda uluslararası bir yapı oluşturulması için ortak girişimde bulunulması gibi),
- öncelikli projelerin bir an önce hayata geçirilmesi için gerekli olan mali kaynakların aktarılması,
- üyeler arasında daha yakın yapısal ve mali işbirliğinin geliştirilmesi, projelerin tamamlanmasında gecikmelerin ortaya çıkmaması ve yatırımların eşgüdüm içinde yürütülmesi için bir "Avrupa Koordinatörü" atanması,
- Trans-Avrupa ulaştırma Ağlarının 2020 yılına kadar tamamlanması ve kapsamının, yeni üyeleri de içine alacak şekilde genişletilmesi.

AB Komisyonu tarafından yapılan bu öneri, öncelikli projelerin sınır ötesi bölümlerine ait esfinansman oranının %10'dan %30'a çıkarılması için Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarına yönelik mali destek kurallarının değiştirilmesini öngören bir diğer öneriye paralel nitelik taşımaktadır. Nitekim her iki öneri de, Trans-Avrupa Ağları ve AR-GE çalışmalarına yönelik yatırımların harekete geçirilerek AB'nin rekabet gücünün artırılması için tasarlanmış olan 'Avrupa Büyüme Girişimi'nin bir parçasını oluşturmaktadır. Öte yandan, sürdürülecek öncelikli projelerin toplam maliyetinin, 2020 yılına dek, 220 milyar Euro'yu bulacağı tahmin edilmektedir. Etkin bir Trans-Avrupa Ulaştırma Ağının oluşturulması, tek pazara dinamizm kazandıracak, uyumu sağlayacak ve böylece AB'nin rekabetçi ortamını ve büyüyen potansiyelini güçlendirecektir. Bu anlamda, TEN-T AB'nin ekonomik açıdan kalkınması ve kaynasmaasının itici gücü olarak çok önemli katkı sağlayacaktır. Bu amaçla Birlik düzeyinde yürütülen bu çalışmaların bir sonraki ayağını, "Avrupa Büyüme Girişimi" olarak adlandırılan bu öneri paketindeki yatırım önceliklerinin bir takvim çerçevesinde Aralık 2003 tarihinde Avrupa Konseyi'ne sunulması oluşturacaktır.

3.7 Yeni teknolojiler ve Ulaştırma: GALILEO Programı nedir?

Şu anda dünyada biri Amerikan (GPS) ve biri Rus (Glonass) olmak üzere iki radyo seyir uydu ağı bulunmaktadır. İkisi de askeri sistemler olarak tasarlandıkları için özellikle Rus sistemi kayda değer bir sivil uygulama üretememektedir. Bu alanda GALILEO Programı, sivil hizmetler sağlayan Amerikan GPS uydu sistemi lehine olan fiili tekele gerçek bir alternatif oluşturmaktadır.

GALILEO uydu sistemi Avrupa Birliği ve Avrupa Uzay Ajansı tarafından başlatılan bir girişimdir. Bu dünya çapındaki sistem halihazırda var olan Amerikan GPS sistemine tamamlayıcı nitelikte olacaktır.

GALILEO'nun geliştirilme ve konuşlandırılma maliyetleri, 30 uydunun kurulması, fırlatılması ve yerdeki tamamlayıcılarının oluşturulması da dahil olmak üzere, Komisyon tarafından 3.2 milyar Euro olarak hesaplanmıştır. GALILEO'nun 100.000'in üstünde istihdam yaratması ve ortalama yıllık 9 milyar Euro'luk hizmet ve malzeme kontratları üretmesi beklenmektedir.

GALILEO 30 yıldızlık bir takım yıldızından oluşan ve ulaşım (araç mevkii, yol arama, hız kontrol, kılavuz sistemi, vs.), sosyal hizmetler (yaşlı ve engelliler için yardım gibi), adli sistem ve gümrük hizmetleri (süphelilerin yerlerinin tespit edilmesi, sınır kontrolleri), kamu işleri (coğrafi bilgi sistemleri), arama ve kurtarma sistemleri, ve dağda ya da denizde yön bulma gibi farklı sektörlere hizmet sağlayan yer istasyonlarından oluşmaktadır. Söz konusu sistem aynı zamanda ekonominin bir çok sektöründe de gözle görülür avantajlar meydana getirecektir. Örneğin, yol ve raylı ulaşımında yolculuk sürelerini öngörmeyi veya tahmin etmeyi mümkün kılacak veya otomasyonlu araç kılavuz sistemleri sayesinde trafik tıkanıklıklarını azaltmaya veya yol kazalarının sayısını azaltmaya yardımcı olacaktır. Her ne kadar karayolu, demiryolu, hava ve deniz ulaşımı Galileo'nun en sık hizmet sağladığı sektörler olsa da, uydu radyo seyri, balıkçılık ve tarım, petrol arama, savunma ve sivil koruma faaliyetleri gibi alanlara da giderek artan bir fayda sağlamaktadır.

3.8 Kullanıcı merkezli ulaştırma politikası nedir?

Ulaşım sistemleri insanların ihtiyaç ve beklentilerini karşılamak amacıyla oluşturulmalı ve kullanıcılar, ulaştırma politikasının merkezinde yer almalıdır. Esasen kullanıcıların öncelikli endişesi sürekli kendilerini tehdit altında hissettikleri karayolu güvenliği konusudur. AB Antlaşması'nda, karayolları güvenliği konusunda genel bir uygulama oluşturulması öngörölmüş ve daha sonra ilgili tedbirler alınmıştır. AB, gelecek 10 yıl içersinde karayollarındaki ölümleri yarı yarıya azaltma hedefine yönelik çalışmalarını sürdürmektedir. Bu amaca ulaşılması için, ulusal ve yerel otoriteler arasında uygun görev değişiminin yanı sıra ile cezaların uyumlaştırılması ve yol güvenliğini arttırmak için yeni teknolojilerin desteklenmesi hususlarına da dikkat edilmesi gerekmektedir.

Günümüzde toplu taşıma ulaşım araçlarını tercih eden ve giderek bilinçlenen kullanıcılar tam olarak neye para ödediğini bilmek istemektedirler. Bilinçli vatandaşlar, altyapının kullanılması, evre kirliliği ve trafik yoğunluğu ile nasıl mücadele edildiği konusunda bilgi sahibi olmak istemektedirler. Bu noktada maliyetlerin açıkça ortaya koyularak ulaşım Őekilleri konusunda Őeffaf ve tutarlı kararlar alınması gerekmektedir. AB, altyapı maliyetlerini ve dış maliyetleri birleştirmek amacıyla var olan ulaşım vergilerinin yerine aşamalı olarak altyapı kullanımının ücretlendirilmesi gibi daha etkin araçlar öngörmektedir.

Güvenli ulaşımın sağlanması talebinin yanı sıra, özellikle birkaç ulaşım Şekli birden kullanan yolcular kendilerine esnek ulaşım olanağı sağlanmasını istemektedir. Tek ulaşım Şekli kullananlar ise, haklarının (uygun fiyat düzeyi, konfor vs.) yeterince gözetilmediği kanısını taşımaktadır. Ulaşım sektöründe rekabet ortamı yaratılması ve teknolojik gelişmelerin ulaşımın sadece pazar koşullarına tabi bir hizmet olmadığı, aynı zamanda bir kamu hizmeti olduğu geregini gölgelememesi gerekmektedir. Bu nedenle yolculara uygun fiyatlarda ve konforlu ulaştırma hizmeti sağlanmalıdır. Bu doğrultuda AB Komisyonu birden çok taşıma yöntemi kullanan kişilerin yararına ve onların haklarını koruyacak tedbirler almaktadır. Yolcular, hem özel ulaşım Şirketleri hem de kamusal ulaşım hizmetlerinden yararlanabilmelidirler.

AB Komisyonu gelecek 10 sene içerisinde kullanıcı haklarını tanımlamayı ve geliştirmeyi amaçlamaktadır. Kullanıcılar Şehir ve daha küçük yerleşim birimlerinde daha rasyonel bir ulaşım sistemi beklemektedirler. Trafiğin artması ve kent tıkanıklığı, hava ve güröltü kirliliğini beraberinde getirmektedir. Güröltü ve hava kirliliği ve bunların insan sağlığına etkisi gerek Şehirlerde gerek daha küçük yerleşim birimlerinde endişe yaratmaktadır. Acil olarak özel araçlarla kamusal ulaşım araçlarının rolleri ayrıştırılmalıdır. Özellikle yetki ikamesi prensibi ve Avrupa Birliği Antlaşması kısıtlamaları doğrultusunda, AB Komisyonu

iyi uygulama değişimine destek vermeyi amaçlamıştır. Yetki ikamesi kent ulaşımını düzenleme yetkisinin milli ve yerel otoritelerde olduğunu belirtse de, ulaşım ile ilgili çeşitli güçlükler hayat kalitesini düşürmektedir. Bu konudaki en büyük güçlük özel arabaların rolü ve trafik yönetimidir. Bu problemlerin aşılabilmesi için temiz ve yeni araçlara destek verilmeli ve kaliteli kamu ulaşımı geliştirmelidir. Sürdürülebilir ulaştırmanın geliştirilebilmesi, kent ulaşımı konusunda alınacak tedbirlerin uygulanması açısından zor bir konudur. Yetki ikamesi prensibi AB ülkelerindeki yerel yönetim birimlerinin çeşitli girişimlerde bulunmasına olanak sağlamaktadır. Komisyon, bu noktada, yeni uygulamalar oluşturmak yerine iyi uygulamalara destek vermeyi tercih etmektedir.

3.9 AB ulaştırma politikası eylem programının finansmanı nasıl sağlanmaktadır?

Altyapı projelerinin yürütülmesinde teknik veya evre gibi konulardaki sakıncaların yanı sıra finansman sorunu da yaşanmaktadır. Komisyon bu konudaki endişesini 1993'deki büyüme, rekabet edebilirlik ve istihdam konulu Beyaz Kitabı'nda dile getirmiştir.

Geleneksel olarak ulaşım altyapısı bölgesel, ulusal ya da Birlik için olmasına bakılmaksızın kamu finansmanına dayandırılmaktadır. Halihazırda yürütülen bir çok karayolu ya da demiryolu projesi bu düzeni takip etmektedir. Trans-Avrupa ulaşım Ağlarının sadece temel öncelikli projelerini geliştirmek için gerekli olan fonlar 100 milyar Euro'yu asmaktadır. Bu nedenle kamu finansmanında öncelik, ye ülkeler arasındaki yüksek devirli hatlara, Paris/Strasburg gibi şehirler arasındaki yüksek hızlı tren (TGV- high speed train) veya Alplerin geçilmesi gibi projelere verilmektedir.

Ulusal fonlara ek olarak AB fonları (Yapısal fonlar, Uyum Fonları ve trans-Avrupa Ağları için

tahsis edilen bütçe) ulaştırma politikası eylem programının finansmanında kullanılabilmektedir.

Trans-Avrupa Ağları'nda Birliğin katkısı toplam yatırım maliyetinin %10'uyla sınırlıdır. Amaç projelerin ya da proje öncesi çalışmaların, potansiyel yatırımcıları koordine etmek ve yenilikçi mali paketlerin çıkmasını teşvik etmek için ortak-f finansman temeline oturtulmasını sağlamaktır. Daha nceki tecrübelere göre Lyon-Turin gibi sınır asırı projeleri kapsayan durumlarda Birliğin katkı oranı gerekli yatırımların toplanması için yeterli bir teşvik oluşturmamaktadır. Bu sebeple Trans-Avrupa Ağları için yüksek katma değeri olan ancak ulusal düzeyde düşük sosyoekonomik geri dönümü olan 'kritik projeler' için bu oranın %20'ye çıkarılması teklif edilmiştir. Aday ülkelerle sınırlarda yaşanan demiryolu tıkanıklıklarını ortadan kaldırma amacıyla Trans-Avrupa Ağları projeleri söz konusu %20'lik orandan bir kereye mahsus olmak üzere yararlanabileceklerdir.

Birlik fonları daha çok altyapı bağlantılarının sağlanması, çoklu işlevsellik, çoklu ulaşımın gelişmesine katkı, daha çok güvenlik, ve bu ilkelerin yerine getirilmediği durumlarda hibenin geri alınması şartlarına bağlanmıştır.

Fransa ve İngiltere arasında Mans Denizine yapılan tünelin finansmanı özel yatırımcılar tarafından sağlanmıştır. Bu proje, her ne kadar teknik olarak tartışılmaz bir başarı ise de finansal anlamda küçük tasarruf sahiplerini ve önemli mali grupları etkileyen ciddi bir başarısızlık olmuştur. Bu tür finansmanlardaki temel sorun ana para harcamaları ve ilk geri dönüşün, ancak proje işlemeye başladığında sağlanabilecek olmasıdır. Bu geri dönüşler her zaman kr anlamına gelmemektedir. Bu başarısızlığın finansal düzeyde en elle tutulur etkisi

ulaşım altyapıları sektöründe kar oranının az olması nedeniyle sınır-aşır altyapılara karşı ilgisizliktir. Bu durumu düzeltmek amacıyla Komisyon, kamu/özel ortaklığının gelişimini teşvik etmeyi hedefleyen bir danışma süreci başlatmıştır. Bu gibi projelere devlet tarafından güvence verilmesine rağmen kamu/özel ortaklığı formülü özel yatırımcıların ilgisini çekmeyi başaramamıştır.

Komisyon, kamu sözleşmeleri için yeni prosedürler tanıtarak özel sermayenin altyapı finansmanına daha büyük katkıda bulunmasını sağlamayı amaçlamaktadır. Daha önceki uygulamalarda tecrübe edildiği üzere fonların sağlanması ve kullanılmasından sorumlu tek bir birimin oluşturulması özel sektörün dahil olduğu projelerin başarısı için bir önkoşuldur.

3.10 Ulaştırma Politikası ve çevre arasındaki denge nasıl sağlanmaktadır?

İlk kez 1987 yılında Avrupa Tek Senedi ile Birliğin yasal mevzuatında kendisine yer bulan çevre konusu, Konsey'in 1998 Cardiff zirvesinde "Cardiff Süreci" olarak yeni ve daha ileri bir düzeyde ele alınmaya başlanmış; farklı sektörlere çevrenin entegrasyonunu içeren bu süreçte ulaştırma alanında bir "Ulaştırma Konseyi" oluşturulmuştur. Konseyin talebi doğrultusunda Komisyon, 10-11 Ekim 2002 tarihinde çevre ve ulaştırma alanındaki entegrasyonun örnekleriyle ele alındığı bir konferans düzenlemiştir. Konferansta, AB'nin ve üye ülkelerin tek tek uyguladığı projeler ve yapılması gerekenler farklı çalışmalarda ortaya koyulmuştur.

AB, üye ülkelerde ulaştırmanın çevreyle uyumlu hale getirilmesi için bazı öncelikler belirlemiştir. Bu öncelikler hem politika oluşturma hem de uygulama süreçlerinde ulaştırma politikasının çevreyle entegrasyonuna dayanmaktadır.

Öncelikli olarak çevre açısından sürdürülebilir bir ulaştırma politikası oluşturulması için 'alan kullanımının planlanması' üzerinde durulmuştur. Ulaşım talebini etkileyen çok önemli bir faktör olan alan kullanımı planlaması özellikle belediyeleri ilgilendiren bir konudur. Bu konuda çevresel uyum için daha çok toplu taşımanın geliştirilmesi ve motorlu taşıma dışındaki ulaştırma türleri tercih edilmesine yönelik çalışmalar yapılmıştır. Özellikle şehir merkezi ve toplu taşımanın yakınındaki alanlara doğru gelişmek bu alanda önerilen bir yaklaşımdır. Yerel ve bölgesel düzeyde, bölgelerarası ulaşım kolaylaştıracak projeler ve stratejiler geliştirilmesi AB'nin üzerinde durduğu bir diğer konudur. Limanlar ve ulaştırma merkezleri arasında işbirliği geliştirilerek özellikle bölgelerarası yük taşımacılığında ürün yükleme-boşaltma gereği duyulmadan birden çok ulaştırma aracıyla daha verimli bir entegre ulaşım geliştirilebilir. Bazı AB ülkelerinde altyapının farklı ücretlendirilmesi yoluyla da çevresel faktörler göz önüne alınarak çevre koruma yoluna gidilmiştir. Kanal geçiş ve liman ücretlerinde geminin büyüklüğü ve taşıdığı yükün miktarı, havaalanı ücretlerinde ise inen her bir uçağın emisyon miktarı üzerinden ücretlendirilmeye gidilmesi gibi tedbirler uygulanmaktadır.

AB içinde ulaşım altyapı yatırım süreçlerinde şeffaflığa ve halkın katılımına önem verilmektedir. Bir bölgede hangi tür ulaşım yatırım yapılacağına doğru analiz edilmesinde halkın da görüşünün alınmasının doğru bir seçenek olduğunun altı çizilmektedir. Ekosistemin hassas olduğu bölgelerde ulaşımın çevreyle entegrasyonu daha büyük önem kazanmaktadır. Özellikle bu bölgelerdeki transit trafik akışının düzenlenmesi önceliklidir. Bu konudaki "Helsinki Konvansiyonu" Baltık Denizi çevresinde böyle öncelikli bir alan belirlenmesine yöneliktir.

3.11 Deniz taşımacılığının güvenliği nasıl sağlanmaktadır?

Dünya genelinde 1.1 milyon tonluk ortalama 230 gemi her yıl binden fazla kişinin ölümüyle sonuçlanan kazalarda yok olmaktadır. Deniz taşımacılığı güvenliği, çevre ve deniz kirliliği konuları ile de doğrudan bağlantılıdır. Bu sebeple deniz taşımacılığı güvenliği konusundaki endişeler Avrupa Birliği'nin çok ötesinde de yankı bulmaktadır. AB Komisyonu Uluslar arası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) çalışmalarına gözlemci olarak katılmaktadır. Komisyon, üye ülkelerin de desteğiyle ulaştırma güvenliği ve deniz kirliliğinin önlenmesi konusunda yeni uygulanabilir öneriler sunmakta ve Birlik içinde uluslararası mevzuatın uygulanmasını sağlamaya çalışmaktadır. Uluslararası konvansiyonlarda ortaya koyulan dünya çapında güvenlik standartları değişkenlik göstermektedir. Bu anlamda AB, iç sularında dolaşan bütün gemilerin uygulaması ve IMO'nun kurallarının pratik olarak hayata geçirilmesi için ortak yaklaşımlar geliştirmektedir.

16 Mart 1978 tarihinde Fransa'nın Britanya kıyısında 'Amoco Cadiz' isimli petrol tankerlerinin batmasıyla oluşan felaket sonrasında Avrupa Birliği, denize bırakılan hidrokarbonlardan dolayı oluşan kirliliği kontrol ve azaltmaya yönelik bir eylem planı oluşturmuştur. Bu örnekte olduğu gibi farklı aralıklarla AB üye ülkelerinin denizlerinde meydana gelen kazalar Avrupa Birliği'nin tedbir almasını tetiklemiştir. 1990'da biri deniz kirliliğini önlemeye yönelik biri de yolcuların seyir güvenliğini iyileştirmeye yönelik iki direktif kabul edilmiştir. Denizcilikte güvenlik politikasının asıl başlangıcı 1993 yılında kabul edilen 'Güvenli Denizler Üzerine Ortak Politika' adlı belgedir. Bu açılımı da yine gündeme taşıyan 'Aegean Sea' petrol tankerlerinin 1992 Aralık ayında İspanya yakınlarında sebep olduğu kazadır. AB'nin konuya bu zamana kadarki düşük ilgisinin temel sebebi olarak denizcilik ve hava ulaşımı kararlarındaki oybirliği kuralı olmuştur. 1 Kasım 1993'de Maastricht Antlaşması'nın yürürlüğe girmesiyle AB oybirliği koşulunu kaldırmış ve böylece denizcilik ve hava ulaşımı alanlarında daha etkili bir hale gelmiştir. Konuya ilişkin olarak Birliğin ileriki adımlarının aşağıdaki gibi olması öngörülmüştür:

- Gemi denetimlerinin artırılması ve standartların altındaki gemilerin AB sularında çalışmasının yasaklanması,
- Ulaştırma güvenliğinin iyileştirilmesi,
- Su andaki yasalar ve uluslararası ilkeler doğrultusunda çevresel olarak hassas olan bölgelerin belirlenmesi ve IMO'ya o bölgelerle ilgili belirli tedbirler teklif edilmesi.

Aralık 1999 tarihinde Malta bandıralı Erika isimli bir petrol tankerinin, Fransa açıklarında karaya oturması ve oluşan sızıntıdan dolayı doğanın ve turizmin büyük zarar görmesi

kamuoyunda yankı bulmuştur. Bu olay sonrasında Komisyon 2000 yılında Erika I ve Erika II isimli önerileri hazırlamıştır. Temmuz 2003 tarihinde yürürlüğe giren Erika I üç tedbirin alınmasını öngörmektedir. Bu tedbirler;

- limanlarda kontrollerin artırılması,
- deniz sigortası sınıflandırma faaliyetlerinin daha sıkı kontrol edilmesi ve
- tek depolu tankerlerin (single-hull tankers) yasaklanmasıdır.

2004'te yürürlüğe girmesi planlanan Erika II'de ise aşağıdaki önlemler öngörülmüştür:

- Avrupa sularında trafiğin daha iyi gözlenmesi için izleme ve Topluluk bilgi sistemlerinin oluşturulması;
- Petrol sızıntılarından zarar görenlerin zararlarının tazmini için 1 milyar Euro'luk tamamlayıcı bir Avrupa fonunun oluşturulması;
- Avrupa Denizcilik Güvenliği Ajansı'nın kurulmasını öngören düzenleme (2002 yılında yürürlüğe girmiştir).

3.12 Hava taşımacılığındaki AB uygulamaları nelerdir?

Bütün ulaşım türleri arasında hava ulaşımı son 20 yılda Avrupa Birliği'nde en etkileyici büyümeyi gerçekleştiren sektör olmuştur. Daha önce de kısmen değinildiği üzere, yolcu/km anlamında trafik, 1980-2001 arasında yıl başına ortalama %7.4 artarken 15 üye ülkenin havaalanlarındaki trafik 1970'den beri beş-katına çıkmıştır. ABD'de gerçekleşen 11 Eylül terörist saldırısının hava taşımacılığı üzerindeki etkisine rağmen trafik eğilimlerinin önümüzdeki yıllarda düzelmesi beklenmektedir.

Havayolları şirketleri ise, Avrupa hava sahasının bölünmüşlüğü'nün verimsizlik yarattığından ve ciddi gecikmelere sebep olduğundan şikayet etmektedirler. Hava trafiği arttıkça yolcular daha iyi hizmet, daha az gecikme ve daha düşük fiyatlar talep etmekle beraber, yüksek bir güvenlik düzeyi de istemektedirler. Güvenlik konusunda Avrupa'nın ayrıcalıklı bir durumu vardır. Küresel trafiğin üçte birine sahip olmasına karşın, kazaların sadece onda biri burada gerçekleşmektedir. Bu sonuç üzerine uçak üreticilerinin, havayollarının ve mürettebatın olduğu kadar, denetimden sorumlu ulusal ve uluslararası yetkililerin de etkisi olmuştur.

Ulusal yönetimler tarafından Ortak Havacılık Yetkilileri (JAA) kapsamında yürütülen uyumlaştırma çalışmalarına rağmen halen ulusal uygulamalarda ciddi farklılıklar bulunmaktadır. Uzmanlar uçağın üretimi ve kullanımıyla ilgili olan hava güvenliği ile havacılık alanında yasadışı davranışların engellenmesini amaçlayan hava güvenliğini birbirinden ayırmaktadırlar.

Hava yolu ulaşımı için güvenlik standartları (Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) tarafından belirlenen) ve Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC) gibi mekanizmalar 11 Eylül'den önce de faaliyet göstermekteydi. Ancak etkili olmaları için gerekli altyapı oluşturulamadığı için söz konusu mekanizmalar işlevlerini yerine getirmede sorunlarla karşılaşmıştır. 11 Eylül olayları terörist saldırıların öngörülemeyen bir boyutu olduğunu göstererek bütün işbirliği çabalarında tutarlılığın ve etkin standart uygulamanın gerekliliğini ortaya koymuştur. Bununla bağlantılı olarak kurallara ve mekanizmalara yetki sağlayabilmek için Kurucu Antlaşma'da tanımlanan yasal araçlara dayandırılarak, bir AB güvenlik politikası oluşturmaya karar verilmiştir. Komisyon, güvenlik konusundaki kuralların bütün AB havaalanlarında, iç ve dış hat seferlerinde uygulanmalarını teklif etmiştir. Bu kurallara uyumu temin edebilmek için de üye devletler ve havaalanlarında gerekli denetleme için ilgili düzenlemelerin yapılması çağrısında bulunmuştur. Hava yolu ulaşımı tehdit eden terörist tehlikeler, daha sıkı tedbirlerin alınmasını, spesifik olarak mürettebatın daha iyi eğitilmesini ve güvenlik görevlilerinin koordinasyonunun sağlanmasını kaçınılmaz hale getirmiştir. Güvenlik endişelerinin giderilmesi için kokpit kapılarının güçlendirilmesi, (kokpitte kabin

arasında video bağlantısının kurulması) ve hava seyrişferiyle ilgili AB'nin diğer uygulamalarının da kabul edilmesi öngörülmüştür.

3.13 AB ulaştırma alanında “tek bir ses” haline gelebilmişmidir?

AB’de sosyal uyumun sağlanmasının ve ekonomik açıdan kalkınmanın itici gücü olan ortak bir ulaştırma politikası oluşturulmasına dair genel esaslar AET’yi kuran 1957 tarihli Roma Antlaşması’nda öngörülmüştür (AET 74-84.maddeler). Ancak ye ülkelerin, ulaştırma politikaları üzerindeki kontrollerini kaybedecekleri yönündeki endişeleri nedeniyle bu konuda 1985 yılına dek önemli bir aşama kaydedilememiştir. AB Komisyonu’nun iç pazarın tamamlanmasına dair 1985 yılında yayınladığı Beyaz Kitapta ulaştırma başlığının altının çizilmesiyle, bu alandaki uyumlaştırma ve serbestleştirme çalışmaları hız kazanmıştır. Bunun ertesinde, 1992 Maastricht Antlaşması ile hem ulaştırma politikasının siyasi, kurumsal ve mali esasları geliştirilmiş hem de “Trans-Avrupa Ulaşım Ağı” kavramı oluşturulmuştur. Böylelikle tek pazara dinamizm kazandırılması, sınırlararası uyumun sağlanması ve AB’nin rekabetçi ortamının ve büyüyen potansiyelinin güçlendirilmesi yönünde adımlar atılmıştır. AB Komisyonu tarafından 1992 yılında yayınlanan diğer bir Beyaz Kitap ile AB’nin ortak ulaştırma politikası, sektörel bir yaklaşım yerine sürdürülebilir hareketliliğe dayalı, bütünleştirilmiş bir politika olarak ele alınmaya başlamıştır. Bununla birlikte, ulaşım güvenliği, çevresel ve sosyal koruma, dış ilişkiler, fiyatlama politikaları gibi yeni konular gündeme gelmiştir. Söz konusu Beyaz Kitap’ın paralelinde, AB Komisyonu, Haziran 1995’te bir bildiri yayınlamış ve “Ortak Ulaştırma Politikası: 1995-2000 dönemi için Eylem Planı” kabul etmiştir. Bu bildiride yeni teknolojiler kullanılarak ulaşımın kalitesinin yükseltilmesi, tek pazarın isleyişinin güçlendirilmesi ve ulaştırma politikasının dış boyutunun geliştirilmesi konuları üzerinde durulmuştur.

Öte yandan, Aralık 1995 tarihinde yayınlanan “Ulaştırmada adil ve etkin fiyatlandırma” başlıklı Yeşil Kitap ise ulaştırma politikasının mali boyutuna yöneliktir. Söz konusu çalışmayı, AB Komisyonu’nun ulaştırma giderlerine dair uyumlaştırılmış bir Birlik yaklaşımı oluşturulması konusunu ele aldığı, “Altyapı kullanımı için adil deme: AB’de ortak ulaştırma altyapısında giderler/fiyatlandırma” başlıklı bir Beyaz Kitap takip etmiştir.

AB Komisyonu, Aralık 1998’te bir başka bildiri yayınlamıştır. Bu bildiri ile 1995-2000 dönemi için oluşturulan eylem planı yeniden gözden geirilmif ve 2000-2004 dönemini de kapsayan daha uzun vadeli hedefler öngörülmüştür.

Ulaştırma politikasına ilişkin Birlik düzeyinde son olarak AB Komisyonu tarafından Eylül 2001’de “ 2010 yılı için Ortak Ulaştırma Politikası: Karar verme zamanı” başlıklı Beyaz Kitap yayınlanmıştır. Burada, 2010 yılına dek modern, sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin oluşturulması için ekonomik kalkınma ile toplumun kalite ve güvenlik talepleri arasında bir denge kurulması amaçlanmaktadır. Bu kitaptaki başlıca hedefler, ulaştırmaya ilişkin gerçek

giderleri karşılayabilecek vergi sistemleri oluşturulması, ulaşım türleri arasında bir denge sağlanması ve bunların daha emniyetli hale getirilmesidir. Ek olarak, mevcut ulaştırma politikasının daha sürdürülebilir hale getirilmesi ve trafik tıkanıklığına, kirliliğine ve kazalarına bağlı ekonomik kayıpların önlenmesi de öncelikler arasındadır. Tüm bunlara ilişkin olarak, gerek kara, demiryolu, hava, deniz ve iç deniz ulaşımına gerek çok yönlü taşımacılık, trafik sıkışıklığı, trans-Avrupa ulaşım ağı ve kullanıcıları kapsayan 60 teklif sunulmuştur. (yolcu haklarının güçlendirilmesi, yol güvenliğinin artırılması, vs.).

Birlik düzeyindeki yukarıda kısaca değinilen mevcut düzenlemeler göz önünde bulundurulduğunda, AB'nin ulaştırma alanında daha fazla yasal düzenlemede bulunması gerektiği anlaşılmaktadır. AB Komisyonu'nun özellikle, son Beyaz Kitap'ta yer alan hedefler ışığında birçok teklif hazırlaması gerekmektedir. Oluşturulacak bu mevzuat ile AB, ulaştırma alanında Uluslararası platformda "tek bir ses" olma yolunda önemli bir aşama kaydetmiş olacaktır.

3.14 Genişleme, AB Ulaştırma Politikasını nasıl etkilemiştir?

AB iç pazarının konsolidasyonu bakımından hayati bir önem arz eden ulaştırma politikasının, yeni üyelerin AB'ye tam entegrasyonu sürecinde de çok önemli bir rolü bulunmaktadır. AB genişlemesi ile ulaştırma pazarları giderek birbirine yaklaşmakta ve taşımacılık altyapısı daha da gelişmektedir. Diğer bir deyişle, genişleme ile ulaştırma konusu farklı bir alana taşınmış, AB'ye "gerçek bir kıtasallık boyutu" katılmıştır¹². AB içindeki kara ve demiryollarının uzunlukları ile Birlik filosunun büyüklüğü kayda değer bir şekilde artmıştır. Ortak ulaştırma politikasına yönelik programlar ve ilgili mevzuat, toplam AB müktesebatının yaklaşık %10'unu kapsamaktadır. Yeni üyeler, ilgili AB müktesebatını benimsemekte bir sorun yaşamamalarına rağmen, bunları uygulamada idari kapasite ve finansman eksiklikleri ile karşılaşmışlardır. Bu eksiklikler kendilerini özellikle altyapı geliştirilmesi alanında göstermiştir. Söz konusu eksikliklerin bir kısmı katılım tarihine kadar giderilmiş bir kısmı için de ülke koşullarına göre geçiş dönemleri tanınmıştır. AB Komisyonu ise uzun yıllar süren bir ihmalin ardından, AB ile Orta Avrupa arasında etkili bir ulaştırma sistemi ve modern taşımacılık altyapısının oluşturulmasının gereğini kabul etmiştir. Bu ülkelerdeki karayolları, demiryolları, havaalanları ve limanlar modernize edilmediği sürece gerçek anlamıyla açık sınırlar, mal ve kişilerin serbest dolasımı gerçekleşmeyecektir.¹³ Bu nedenle, Temmuz 1996'da, Avrupa Parlamentosu ve Konseyi tarafından, 2010 yılına dek bitirilmesi hedeflenen, Trans-Avrupa Ulaşım Ağı'nın (TEN-T) oluşturulmasına yönelik Topluluk ilkelerinin belirtildiği karar¹⁴ alınmıştır. Bu ilkeler tüm kıtanın kullanımında olan, uzun yol trafiğini sağlayan ve AB'yi coğrafi ve ekonomik açıdan birbirine yaklaştıran karayolları, demiryolları, iç su yolları, havaalanları, deniz limanları, rıhtımlar ve trafik idaresi sistemlerine ilişkindir. İspanya, Portekiz ve Yunanistan'ın genişlemesi sırasında tecrübe edildiği gibi hem yeni üyelerin hem de bundan sonraki dönemde katılacak adayların iktisadi kalkınmaları için TEN-T ile tam entegrasyon bir ön şart teşkil etmektedir.¹⁵ Bu nedenle, Trans-Avrupa Ağlarının geliştirilmesi ve koordinasyonun sağlanmasında aday ülkelerin desteklenmesi amacıyla 11 yeni üye ve aday ülkeyi kapsayan "Ulaştırma Altyapısı İhtiyaç Değerlendirilmesi" (Transport infrastructure needs assessment-TINA) programı oluşturulmuştur. Toplam maliyetinin 2015 yılına dek 90 milyar Euro olması beklenen TINA programı, PHARE programı fonları tarafından desteklenmektedir. Halihazırda yürütülen programlarla özellikle ulaşım altyapı Ağlarının iyileştirilmesi ve geliştirilmesini hedefleyen AB, ulaştırma politikası kapsamında yeni katılan üyeler için baksa konulara da öncelik vermiştir. Buna göre; karayolları alanında basta teknoloji, emniyet ve çevre mevzuatı olmak üzere pazara giriş, sosyal mevzuat ve mali konular; iç su yolları alanında, filo kapasitesi hususu; demiryolları alanında AB ve MDAÜ

demiryolu şirketleri arasında hizmetlerin entegrasyonunun sağlanması, pazar koşullarında daha etkin işlev görebilmek için mali durumlarının düzeltilmesi, hava taşımacılığı konusunda pazara giriş, emniyet ve altyapının oluşturulması ve son olarak, deniz taşımacılığı alanında ise deniz güvenliği mevzuatının uygulanması konuları üzerinde önemle durulmuştur.

3.15 Türkiye Ulaştırma Politikası alanında AB ile uyumlu mudur?

Türkiye'nin, AB ulaştırma politikasıyla uyumu konusundaki mevcut eksiklikleri ile bunların giderilmesi için yapılması gerekenler ve öngörülen hedefler, gerek revize Katılım Ortaklığı Belgesi'nde¹⁶ gerek gözden geçirilmiş Ulusal Program'da¹⁷ belirtilmiştir. Buna göre, Türkiye'nin ulaştırma altyapı ihtiyaçlarına ilişkin bir program, öncelikle, Ulaştırma Bakanlığı'nın sorumluluğunda Devlet Planlama teşkilatı (DPT), Bayındırlık ve iskan Bakanlığı, işçileri Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı ile işbirliği halinde yürütülecek olan ve 2004 yılı içinde tamamlanması beklenen "Ulaştırma Ana Planı Stratejisi"nde belirlenecektir. Söz konusu Strateji Belgesi çalışmalarında altyapılarla ilgili hedefler, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN) ilkelerinin yer aldığı AB mevzuatı dikkate alınmak suretiyle hazırlanacak ve Ulaştırma Ana Planı'nın zeminini oluşturacaktır.¹⁸ Ulaştırma politikasına uyumla ilgili son olarak, AB Komisyonu'nun 2004 yılı Türkiye 9erleme Raporu müktesebat uyumu¹⁹ başlığında değerlendirmeler yapılmıştır. Buna göre, Türkiye'nin bu alandaki uyumlaştırmayı sağlamada öncelikleri sınırlardır;

Karayolu ulaşımı

Karayoluyla Uluslararası Yolcu ve Eşya Taşımaları Hakkında Yönetmelik ile Türkiye karayolu sektörünün uluslararası standartlar ile uyumlu hale getirilmesi konusunda gelişmeler kaydetmiş ve bazı alanlarda daha sıkı uluslar arası kurallar ulusal sektörde de uygulanmaya başlanmıştır. Öte yandan, Türkiye'nin kaza oranının AB'den 6 kat daha fazla olması nedeniyle, karayolu güvenliğinin iyileştirilmesi konusunda halen atılması gereken adımlar bulunmakta, Ulaştırma Bakanlığı'nın kapasitesinin artırılması ve mevzuatın uygulanması ile ilgili kurumlar arasında koordinasyonun güçlendirilmesi gerekmektedir.

Denizyolu ulaşımı

Deniz taşımacılığında bazı gelişmeler görülmüştür. Aralık 2003'de denizlerde güvenliği artırmaya yönelik Deniz Taşımacılığı Hareket Planı (2004-2008) kabul edilmiştir. Bu mevzuat AB müktesebatı ile uyumlu olup uygulamaya yönelik ikincil mevzuatın bir kısmı 2003 ve 2004 yıllarında çıkarılmıştır. Öte yandan, Türkiye hala Liman Devleti Denetimine ilişkin Paris Mutabakat Zaptı Sekreterliği'nin kara listesinde yer almaktadır. Bu nedenle, Türk filosunun bayrak devleti performansı artırılıp, alıkoyma oranları düşürülmelidir. Liman Devleti denetimi geliştirilmeli ve Denizcilik Müstesarlığı'nın, personel açığı kapatılmalıdır. Ayrıca, G.Kıbrıs bandıralı veya limanlarına giriş yapan gemilere uygulanan kısıtlamalar kaldırılmalıdır.

Demiryolu ulaşımı

Demiryolu Taşımacılığı Eylem Planı kabul edilmiş olup TCDD'nin yeniden yapılandırılması, liman ve demir yollarının yeniden düzenlenmesi ve demiryolu taşımacılık pazarının rekabete açılması öncelikler arasında yer almaktadır. Planda yer alan önceliklere ek olarak, Demiryolu faaliyetlerine verilen yardımların kamu sektörü kapsamına alınarak idari sözleşmeye bağlanması gerekmektedir. Ray altyapısı modernizasyonu yine öncelikli alanlardan birini teşkil etmektedir.

Hava ulaşımı

Türkiye hava taşımacılığı konusunda sınırlı düzeyde olan mevzuat uyumunu geliştirmeli ve özellikle Türk Hava Yollarının hakim pozisyonunu korumaya yönelik yasal ve idari uygulamalar gözden geçirilmelidir.

4.1 AB neden ortak bir balıkçılık politikasına ihtiyaç duymuştur?

Avrupa Birliği'nin ortak balıkçılık politikası hem balıkçılık endüstrisini hem de Avrupa'nın bütünleşme sürecini etkileyen bir dizi hukuksal, siyasal, ekonomik, toplumsal ve çevresel etkene yanıt vermektedir. Bu hususlar arasında en önemli olanlarından biri, son derece hareketli olan, ulusal sınırları tanımayan, aşırı tüketilen ve azalmakta olan bir kaynağı paylaşmanın güçlüğüdür. Bu sektör ancak, uluslar arası düzeyde bile, kuralları çiğneyenlere gerçek anlamda baskı uygulanmasının mümkün olacağı, yaptırım gücüne sahip ortak kurallara bağlandığı takdirde yaşama sansına sahip olabilecektir. Ortak balıkçılık politikası, nihai olarak, türleri tüketilmekten korumayı, balıkçıların yaşamlarını sürdürebilmelerini garanti etmeyi ve tüketiciler ile balık ürünleri işleme endüstrisinin makul fiyatlardan, düzenli olarak balık bulabilmesini amaçlamaktadır.

Balıklar, avlanıncaya kadar kimseye ait olmayan doğal kaynaklardır. Avcılar tarafından denizden alınan her balık, diğer avcıların daha az balık avlamasına neden olacaktır. Bu nedenle her balıkçı, diğer balıkçılar üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Bu hayati bağımlılık nedeniyle, balık stokları insanlığın ortak mirasının bir parçası olarak ele alınmakta, kollektif bir anlayışla yönetilmekte ve değerlendirilmektedir. Avrupa Birliği ülkeleri arasında da görüldüğü gibi, avlanma teknolojisi ve kullanılan Ağların düzenlenmesi amacıyla, balıkçılık alanında ortak politikalar belirlenmektedir.

Sürdürülebilir bir balıkçılığın sağlanabilmesi amacıyla, sadece denizden avlanan balık miktarı değil, balıkların türleri ve büyüklükleri, kullanılan avlanma yöntemleri ve av araçlarının nitelikleri de önem taşımaktadır. Balık avcılığı ve yetiştiriciliği Avrupa'da, kıyıları ve kırsal kesimlerde, besin ve iş kaynağı olması bakımından önemli faaliyetlerdir. Bu iki faaliyetin başarısı, deniz eko-sistemlerinin korunmasına bağlıdır. Aşırı avlanma ve deniz kirliliği, Avrupa Birliği ülkelerini balıkçılık alanında ortak mücadeleye ve ortak politikalar belirlemeye yönlendirmiştir. Birliğin kuruluş yıllarında, balıkçılık sektörü, tarım sektörü ile birlikte ele alınmış ve böylece gıda arzının güvence altına alınması amaçlanmıştır. Ancak zaman içinde balıkçılığın tek başına ele alınması gerektiği anlayışı yerleşmiş ve Birlik Avrupa'da, bu konuda gerekli işbirliğini ve ortaklık anlayışını sağlamıştır. İşsizlik ve fırsat yetersizliğinden rahatsızlık duyulan bölgelerde ekonomik kalkınmanın teşvik edilmesi gibi kaygılar da ortak bir balıkçılık politikası geliştirilmesinde etkili olmuştur. AB'nin balıkçılık politikası sayesinde balıkçılık, biyolojik, ekonomik ve sosyal yönleriyle bilimsel olarak ele alınmakta, böylelikle bir yandan çevre korumasına, diğer yandan da Avrupa'nın ekonomik ve sosyal gelişimine katkıda bulunmaktadır.

Avrupa Birliği, bir yandan da giderek daha fazla ölçüde, üye olmayan ölkelerden ithal edilen, rekabet gücü yüksek ürünlere bağlı hale gelmektedir. Bu durum kısmen dünya çapında ticaretin genel olarak serbestleşmesinden kaynaklanmaktadır. Birlik, Birleşmiş bir blok halinde müzakere etmek suretiyle, üçüncü ölkeler de dahil, balıkçılık alanındaki ticaret ortaklarıyla üye ölkelerin tek başlarına yapabileceğinden çok daha iyi anlaşmalar yapabilecek duruma gelmiştir.

AB çerçevesinde, balıkçılık alanındaki ilk ortak uygulamalar, balıkçılık sahalarına girişin, pazar ve yapılarla ilgili konuların düzenlenmesi amacıyla 1970'li yılların başlarında hayata geçirilmiş ve üye ölkelerin av sahalarına esit haklarda girebilmeleri sağlanmıştır. Üye ölkelerin, balıkçılık yönetiminin kendi tasarruflarındaki sularda en iyi şekilde yerleşmesi ve uluslararası anlaşmalara göre haklarının korunması için ortak bir politika etrafında toplanmaları kararlaştırılmış ve 1983 yılında AB'nin Ortak Balıkçılık Politikası (OBP) tesis edilmiştir.

4.2 Balıkçılık sektörünün AB ekonomisindeki yeri nedir?

Balıkçılık ve yetiştiricilik Avrupa Birliği'ndeki önemli ekonomik faaliyetler arasında yer almaktadır. Balıkçılık sektörünün, üye ülkelerin gayri safi milli hasıllarına katkısı genel olarak %1'den az olurken, genellikle az alternatifin olduğu alanlarda bir istihdam kaynağı olarak etkisi oldukça yüksektir. Ek olarak, balıkçılık sektörü, dünyanın en büyük pazarlarından biri olan AB pazarında balık ürünleri ihtiyacının teminine yardım etmektedir.

Balıkçılık ve yetiştiricilikte, 1999 yılında 7,8 milyon tonun üzerindeki balık üretimi ile (yetiştiricilik dahil) Avrupa Birliği, Çin (47,5 milyon ton) ve Peru'dan (8,4 milyon ton) sonra dünyanın üçüncü büyük balıkçılık gücüne sahiptir. Bugüne dek AB'den 1,6 milyon ton balıkçılık ürünü ihraç edilirken, AB'nin kendi ihtiyacını karşılamak için 4,4 milyon ton ithalat yapılmıştır. Aday ülkelerden biri olan Türkiye'den ithalat miktarı 1999 yılı itibariyle 575.000 tondur. Avrupa Birliği'nin filosu, balıkçılık kapasitesi veya potansiyel yakalama gücü oldukça büyük 99.000'den fazla gemiden oluşmaktadır. Filo kapasitesi, balıkçılık için fazla büyük olması ve ekonomik olmaması nedeniyle son birkaç yıldır azaltılmaya çalışılmaktadır. Son gerçekleştirilen filo modernizasyonu ile, filoya, küresel bir pazarda faaliyet göstermek için gereken rekabet gücü sağlanmıştır.

Avrupa Birliği'nde balıkçıların sayısında yıllar itibariyle azalma olmuştur. Tam mesai ve yarım zamanlı işler olmak üzere, 260.000 kişi doğrudan balıkçılık alanında istihdam edilmektedir. Bu istihdam yapısı, üretim alanında daha çok işleme, paketlenme, taşıma ve pazarlama gibi işler, hizmet alanında ise tersane, avlanma aletleri üretimi ve satışı gibi işler olmak üzere toplam 520.000 kişiyi (yarım zamanlı çalışma ve yetiştiricilik dahil) bir araya getirmektedir. Balıkçılık sektöründe, kadın çalışanların iştiraki daha çok ürünün islenmesine ilişkin alanlarda önem kazanmaktadır. Bazı bölgelerde bu alanda işgücünün %50'den fazlasını kadın çalışanlar oluşturmaktadır. AB'nin sahil bölgelerinin birçoğunda, balıkçılık sektöründeki istihdam, tüm işler içinde %1 ile %1.5 arasında değişen çok küçük bir oranı temsil etmektedir. Ancak bu oran, İspanya'nın Atlantik sahili, İtalya'nın Doğu sahilleri ve Skoçya gibi bölgeleri de kapsayan 20 bölgede %10'lara ulaşmaktadır. Balıkçılık sektöründe istihdamın düşük olduğu bölgelerde bile bu tür işler hala çok önem taşımaktadır. Birçok sahil bölgesinin tipik özelliği olan, faaliyetin merkezinden uzak olma, seyrek nüfus, fakir tarımsal toprak veya düşük sanayi gibi coğrafi ve ekonomik faktörler istihdam imkanlarının azalmasına neden olmaktadır.

4.3 AB balıkçılık politikasının temel unsurları nelerdir?

Avlanma Faaliyetlerinin Sınırlaması

Kural olarak, her bir balık stokundan sadece o stoktan “güvenli” olarak (stokun varlığını, dengesini ve devamını tehlikeye atmayacak ölçüde) alınabilecek miktar kadar avlanmaktadır. Bu nedenle, “güvenli” miktarın ne olduğunun saptanması yönetim politikalarının ilk amaçlarından biri olmuştur. Ancak, birçok tür aynı avlanma alanında bir arada bulunduğu ve stoklar genellikle çok geniş bir yelpazede yas ve boyut içeren balıklardan oluştuğundan, uygulamada karışık bir avlanma ortaya çıkmaktadır. İzin verilen avlanma miktarının saptanmasına ek olarak, olgunlaşmamış balıkların yakalanmasını sınırlandıracak teknik önlemler alınması da gerekmektedir.

Yetki Devri

Her üye ülke kota seviyesini sürekli olarak izlemek ve kota seviyesi dolunca avlanmayı durdurmakla yükümlüdür. Yetki devri ilkesinin (subsidiarity – her görevin en uygun idari seviyede ele alınması) balıkçılık alanındaki uygulaması şu şekilde çalışmaktadır: Üye ülkeler izlemenin Birlik düzeyinde de yapılabilmesi için kota kullanımlarını düzenli biçimde Komisyon’a bildirmekle yükümlüdürler. Kota yönetimine ilişkin teknikler ülkeden ülkeye değişiklik göstermektedir. Kotalar milli bir havuzda tutulabildiği gibi üretici organizasyonlarına, birliklere ve hatta kişisel olarak gemi sahiplerine tahsis edilebilmektedir. Seyrek de olsa, kotaların kiralandığı, satıldığı veya değiş tokuş edildiği de görülmektedir. Bireysel transfer edilebilir kotalar (Individually Transferable Quotas – ITQs) olarak adlandırılan bu sistem AB’de çok kısıtlı şekilde kullanılmaktadır.

Kaynaklarla Avlanma Kapasitesinin Dengelenmesi: Filo Politikası

AB, 1992 yılında Ortak Balıkçılık Politikası’nın ilk on yılını değerlendirirken, kendisini eleştirmekten de kaçınmamıştır. Özellikle, mevcut balık kaynaklarına karşılık çok fazla gemi bulunduğu anlaşılmıştır. Komisyon’un analizlerine göre, bu durum, tesis kurmaya elverişli yerlerin ve fiyatların uygun olduğu yıllarda gerçekleştirilen asırı yatırımların bir sonucudur. Avlanmayı sınırlandırmak veya özel teçhizat kullanarak küçük balıkların avlanmasını önlemek için getirilen kota ve teknik engeller gibi önlemlerin tek başına yeterli olmadığı açıkça anlaşılmıştır. Avlanma için ilk koşul yeterli miktarda balığın olmasıdır. Ancak, fazla sayıda gemi, asırı avlanma ve balık stoklarında bir azalma yaratmaktadır. Bu nedenle, AB’nin avlanma filosunu uygun ölçüye getirmek ve o noktada kalmasını sağlamak Ortak Balıkçılık Politikası’nın ana hedeflerinden biri olmuştur.

Ortak Piyasa Düzeni

Topluluk'ta, balıkçılık ve yetiştiricilik ürünlerindeki piyasa ortak düzeni, Ortak Tarım Politikası'nın bir parçası olarak, 30 yıl önce başlamıştır. Amaç, balık ürünlerinde Topluluk iç piyasasında üretici ve tüketicilerin yararı için, üretim ile talebi denkleştirecek şekilde bir ortak pazar yaratmaktır. Bu amacı gerçekleştirebilmek için iki alanda faaliyetler yapılması gerekmektedir:

- Balık ürünlerinin bir üye ülkeden diğerine geçişini önleyen gümrük vergileri veya benzeri diğer uygulamaların tamamen kaldırılması ve
- Balık piyasası için ortak kuralların koyulması.

Tek pazarın tamamlanmasından bu yana, Topluluk'ta tüm ürünler için malların serbest dolasımı sağlanmıştır. Buna ek olarak, uluslararası ticaretin serbestleştirilmesi çalışmaları, halihazırda Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) içinde yer alan Ticaret ve Tarifeler Genel Anlaşması (GATT- General Agreement on Tariffs and Trade) altındaki anlaşmaların tamamlanması yoluyla sürdürülmektedir.

Piyasasının Organizasyonu

Birlik'teki ortak düzenlemenin dört temeli bulunmaktadır:

- AB'de bulunan ve ithal edilen taze balıkçılık ürünlerinin kalite, cins, ambalajlama ve etiketlenmelerinde ortak standartlar.
- Üretici kuruluşları (POs): Piyasanın istikrarını korumaya yardımcı olmak amacıyla balıkçılar tarafından gönüllü olarak kurulmuş birliklerdir. Bu birliğin görevi, talep piyasasındaki ani değişikliklerden balıkçıları korumaktır.
- Balık ürünleri için minimum fiyatları belirleyen bir fiyat destek sistemi (ürünler bu fiyatın altına satılamayacaklardır).
- Üçüncü ülkelerle ticaret için kurallar.

Ortak düzenlemede amaç, AB piyasasının ihtiyaçları ile Birlik balıkçılarının çıkarlarını dengelemek ve adil rekabet kurallarına saygı gösterilmesini sağlamaktır.

Birlik Yardımı

1997 yılının sonuna doğru, Komisyon tarafından, Avrupa Birliği'nde balık ürünleri piyasasının geleceğine ilişkin Konsey ve Parlamento'ya bir Tebliğ sunulmuştur. Bu tebliğ ile, Topluluk pazarının geleceği üzerinde geniş bir tartışma yaratmak amaçlanmıştır. Bu çerçevede Tebliğ'de Topluluk pazarının performansının en elverişli uruma getirilebilmesi için aşağıdaki amaçlar tanımlanmıştır:

- balık ürünlerinden optimum faydayı sağlamak ve sürdürülebilir avlanmayı esvik için pazarın ortak düzenlenmesinden yararlanma,
- üreticilerin piyasanın yönetimine katılımlarının artırılması,
- özellikle taze deniz ürünlerinin hakim olduğu bölgeleri içerecek şekilde, topluluk de daha fazla rekabetin desteklenmesi,
- taraflar arasında işbirliği sağlamak ve avlanma bölgeleri ile kaliteye ilişkin daha iyi bilgilendirme yapmak suretiyle pazarın şeffaflığının ve bütünleşmesinin esvik edilmesi,
- balık ürünlerinin kalitesinin artırılması için yeni yöntemlerin bulunması,
- ürün güvenliği ve kaynağa ilişkin kurallar göz ardı edilmeksizin, isleyicilerin ve tüketicilerin ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde Topluluk pazarını açık tutmak uretiyle rekabetin sürdürülmesi.

Bu danışma sürecinin sonucunda, yeni yüzyılın ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde asarlanmış bir balıkçılık politikası ve piyasa düzeni yaratılması hedeflenmektedir.

Müdahale Önlemleri

Balıkçılığın, avlanma üzerindeki kontrolü sınırlayan değişken doğası nedeniyle arz ve talep arasında belirli bir dengesizlik olması kaçınılmazdır. Topluluk, bu algalanmaların kötü etkilerini en aza indirmek için bir dizi mekanizma elistirmiştir. Bakanlar Konseyi, AB sanayii için önemli olan türlerde yönlendirme fiyatları saptamıştır. Bu fiyatlar, Komisyon tarafından geri alım fiyatlarının tespitinde referans olarak kullanılabilir. Balıkçılar için minimum gelirin garanti edilmesi amacıyla, üretici kuruluşları, fiyatlar düştüğü zaman, balık ve kabuklu deniz ürünlerini piyasadan çekmek suretiyle bu fiyatları zorlayabilmektedirler. Ürüne bağlı olarak, yeller, kendi üretici kuruluşlarından bir muafiyet almakta, bunun karşılığında da topluluğa telafi için başvurmaktadırlar.

Mali telafi katkısını hak etmek için, piyasadan çekilen ürünlerin resmi kalite kriterine uyması ve üretimdeki geçici artışlar ile ilgili olması gerekmektedir. Telafi yardımının miktarı piyasadan çekilen balığın miktarı ile doğrudan bağlantılıdır. Çekilen miktar arttıkça, birim başı telafi miktarı düşmektedir. Piyasadan çekilen ürünler genellikle imha edilirler. Üretici kuruluşları, balıkların heba edilmemesini garanti edecek baksa adımlar da atabilirler. Örneğin, hayvan yemi üretiminde kullanılmak üzere satabilirler. Diğer bir yöntem de, bunların stoklarda bekletilip, talebin yükseldiği zamanlarda pazara tekrar sunulmasıdır. Diğer önlemler, bazı türlerin belirli şartlar altında islenmesini ve saklanmasını öngören nakletme operasyonlarını da içermektedir.

4.4 AB balıkçılık mevzuatının uygulanması nasıl sağlanmaktadır?

Balıkçılığa ilişkin yasal düzenlemeler, balıkçılık sanayiinin geleceğini garanti altına almak ve balık stoklarını korumak için gereklidir. Yasal önlemlerin ihmal edilmesi ile aşırı avlanma, ticari stoklara zarar verebilmekte ve sonuçta tüm sektörün tahrip olmasına yol açabilmektedir. Bu nedenle, etkili bir balıkçılık yönetimi için yasal uygulamaların izlenmesi hayati rol oynamaktadır.

AB üyesi ülkeler, kendi nüfuzları altındaki topraklar ve kara sularında ortak balıkçılık politikası önlemlerinin eksiksiz olarak uygulanmasından sorumludurlar. Bu ülkeler, aynı zamanda, kendi bayraklarını taşıyan gemilerin, buldukları bölgelerin yürürlükteki yasal düzenlemelerine uygun davranmasını da garanti etmek zorundadır. Bu durum, gözetleme ve denetlemeyi de içeren ve hareket alanı, doğrudan muhafaza önlemlerinden yapısal politikalara, pazarlamadan nakliye ve satışa kadar genişletilmiş bir hizmet ağının oluşturulmasını gerektirmektedir. Bu kapsamda Birlik düzeyinde bir denetleme mekanizması bulunmaktadır. Bu mekanizma, ortak balıkçılık politikasına ilişkin kuralların tüm üye ülkelerde eşit, adil ve etkili bir şekilde uygulanmasını sağlamaktadır. AB balıkçılık denetleme servisi olarak adlandırılan bu mekanizma, aynı zamanda, uluslararası sularda ve üçüncü ülke sularında avlanan ve AB üyesi ülkelerin bayrağını taşıyan gemiler adına ilgili AB ülkelerinin bu düzenlemeleri tam olarak uygulayıp uygulamadıklarını kontrol etmektedir.

Denetimler, gemilerdeki av malzemelerinin resmi standartlara uygun, gemi sefer güncelerine işlenen bilgilerin doğru olduğunu (kaptanlar yakalanan balığın tarihini, kaynağını ve miktarını kayda geçirmek zorundadır) ve yakalanan balıkların olduğundan daha ufak gösterilmediğini garanti etmektedir. Gemilerde avlanma kotalarının asılıp asılmadığını kontrol etmek için av seviyesi kontrol edilmektedir. Av seviyesinin yanı sıra avın kompozisyonu da, hedeflenen türler ve hedeflenmeyen türlerin miktarlarını düzenleyen kurallara uyulup uyulmadığını saptamak bakımından incelenmelidir.

Yakalamadan pazarlamaya, depolamadan nakliyeye kadar bütün operasyonlar artık denetlenebilmektedir. Tüm taraflar, sefer günceleri ve balık mezarları gibi diğer kaynaklarla çapraz kontrolü sağlayacak şekilde, her zaman, kaynağı, miktarı ve kaliteyi detaylandıran düzgün kayıtlar tutmak zorundadır. Bu önlemler balıkçılık ürünlerinin ticaretinin düzgün bir biçimde yapılmasına katkıda bulunmaktadır. Ancak son gözden geçirmede, gemi karaya yanaştıktan sonraki kontroller alanında hala bazı eksiklikler olduğu ortaya çıkmış ve Komisyon bu konuda bazı öneriler hazırlamıştır. Geleneksel denetleme faaliyetleri sürdürülmekteyken, avlanma faaliyetlerini azaltmak için de yeni araçlar gerekli olmuştur. Günümüzde, Topluluğun her bir gemisinin, üye ülkelerin yetkili makamları tarafından verilen

ruhsata sahip olması gerekmektedir. Bakanlar Konseyi, avlanma yerini, zamanını ve özel avlanmaları gösteren özel avlanma izinleri ile avlanma faaliyetini kontrol etme gücüne sahiptir. Ancak, şimdiye dek, bu yetki çok az sayıdaki hassas avlanma için kullanılmıştır. Örneğin, bu tür izinler, "batı suları" olarak adlandırılan Kuzey Doğu Atlantik bölgesine girişi düzenlemek için kullanılmıştır. Buna ilaveten, ilgili gemilerden, hedefledikleri bölgelerin içinde ve dışındaki hareketlerini ve gemilerin depolarında bulduklarını avları rapor etmeleri istenmektedir

1983 yılında kurulan Komisyon tarafından kurulan denetim kurulunda halen 25 denetçi görev yapmaktadır. AB denetçileri, bölgesel balıkçılık kuruluşlarının kapsamı içindeki uluslararası sulardaki faaliyetlerin dışında herhangi bir şekilde doğrudan denetim işlemi yapmamaktadır. Bu denetçiler, ulusal denetçilerin denetimleri esnasında onları gözlemekte ve eşlik etmekte olup, gözlemediklerini Komisyon'a rapor etmekle yükümlüdürler.

4.5 Koruma ve sorumlu balıkçılık ne anlama gelmektedir?

Balıklar, doğal olaylar ve avlanma suretiyle yok oldukları için, balık stokları kendikendini yenilemek durumundadır. Stokları yenilemek için, yeterli miktarda olgun balığa sahip olabilmek amacıyla, küçük balıklar büyümeye ve üremeye bırakılmalıdır. Ortak Balıkçılık Politikası, güvenli olarak avlanacak maksimum balık miktarını her yıl tespit etmektedir. Ana stoklar üzerinde yapılan bilimsel çalışmalar sonucunda, AB balıkçıları tarafından bir sonraki yıl için avlanacak balık miktarına Bakanlar Konseyi karar vermektedir. Her bir ülkenin payı ulusal kota olarak adlandırılmaktadır. Küçük balıkların avlanmasına ilişkin sınırları düzenleyen teknik kurallar kabul edilmiştir. Örneğin, minimum ağ ölçüleri sabitlenebilir, balık stoklarını koruma amacıyla belli bölgeler kapatılabilir, bazı avlanma malzemeleri yasaklanabilir ve genç balıkların kaçışını kolaylaştıran ve diğer türlerin yakalanmasını sınırlayan “seçici teknikler” daha karmaşık hale getirilebilir. Minimum balık ölçüleri belirlenmekte, bunun altında kalan balıkların avlanması yasa dışı olarak kabul edilmektedir. Ayrıca avlanmanın gemi sefer güncesinde kaydının yapılması gerekmektedir.

Toplam kabul edilebilir avlanma miktarının (total allowable catches - TACs) sınırlanması, belirli bir stoktan belirli bir dönemde yakalanabilecek azami balık miktarının belirlenmesi anlamına gelmektedir. Bu işlem, konuyla ilgili tüm tarafların hem TACs’ler hem de onları paylaşım dağıtım Ağları üzerinde uzlaşmasını gerektirmektedir. Toplam kabul edilebilir avlanma, Ortak Balıkçılık Politikası koruma önlemlerinden ilkinin oluşturmaktadır. Topluluk, avlanma imkanını üye ülkeler arasındaki kotalarla paylaşım yoluna gitmiştir. Bu formül, ülkelerin geçmişteki avlanma sicillerini de içeren bir dizi faktöre göre, Topluluk tarafından toplam kabul edilebilir avlanmanın paylaşılması şeklinde tasarlanmıştır. “Nisbi denge” olarak adlandırılan ilke üzerine kurulan, üye ülkelerin ticari türlerde avlanma imkanlarının paylaşımının sabitleştirilmesini sağlayan bu formül halen uygulanmaktadır. 1983 yılında oluşturulan Ortak Balıkçılık Politikası’ndan sonra, Topluluğa üye olan ülkeler, Topluluk kaynaklarına erişime sınırlama getirdiği için bu ilkenin uygulanmasından hoşnut olmamışlardır. Toplam kabul edilebilir avlanma yıllık olarak sabitlenmektedir. Her yılın sonunda toplanan AB Bakanlar Konseyi, bir sonraki yılın avlanma sınırlarına karar vermektedir. Burada “toplantı”, üye ülkelerden birçok yetkili ve organizasyonu içeren uzun bir süreç anlamına gelmektedir. Komisyon’un, balık kaynaklarının onaylanabilir şekilde kullanımı ve muhafazasına ilişkin reform teklifi; avlanma bölgelerinin sınırlanması, avlanma faaliyetlerinin sınırlanması, ayrıca genç ve yanlışlıkla avlanan balıkların korunmasına ilişkin değişik tedbirlerden oluşmaktadır. Komisyon, balık stoklarının çok yıllık bir baz üzerinde

yönetilmesini teklif etmektedir. 2003 yılına kadar avlanma sınırı yıldan yıla düzenlenmiştir. Mevcut uygulamalara ilişkin diğer bir önemli değişiklik ise, Çok Yıllı Yönlendirme Planı'nın stratejik unsurlarına ilişkin kararın ilk yıl Konsey tarafından verilmesi, daha sonraki yıl Komisyon'un bundan sorumlu olmasının sağlanmasıdır. Ayrıca, Komisyon'un avlanma düzeylerini ayarlamak için belli bir marja sahip olması da önerilen değişiklikler arasındadır.

4.6 AB ortak balıkçılık politikasının finansmanı nasıl sağlanmaktadır?

Ortak Balıkçılık Politikası'nın 1992 yılında gözden geçirilmesi, tüm alt sektörlerde yeniden yapılanmanın gerekliliğini ortaya koymuştur. Topluluğun daha az gelişmiş bölgelerde kalkınmayı teşvik etmeyi amaçlayan birleştirilmiş ekonomik ve sosyal politikası ile paralel olarak, balıkçılık sanayiinin geleceğini garanti altına almak için de yeniden yapılanma gerekli görülmüştür. Balıkçılığın ekonomik ve sosyal anlamda can simidi olduğu kırılğan toplumlara korumak için mali destek sağlanması zorunluluk olmuştur. Bu destek, balıkçılık ve yetiştiricilik sektörleri için kullanılabilir tüm bütçe kaynaklarını bir araya getirmeyi amaçlayan ve 1993 yılında oluşturulan "Balıkçılığın Yönlendirilmesi Mali Aracı" (Financial Instrument for Fisheries Guidance -FIFG) fonu ile sağlanabilmektedir. Bu hareket, kendi mali araçlarına sahip olan kapsamlı bir yapısal politika içindeki çok yıllık programların çok daha tutarlı bir şekilde uygulanmasına imkan vermiştir. FIFG, avlanma, pazarlama, işleme ve su kültürü sektörlerinde yapısal tedbirlerin hayata geçirilmesi, sahil suları içerisinde korunmuş bir bölge yaratılması ve liman faaliyetlerinin geliştirilmesi için gerekli fonları kullanılabilir hale getirmiştir.

Sanayi tarafından başlatılan girişimler veya yeni pazarların tanıtılması ve teşviki gibi önlemler de bu mali destekten yararlanabilmektedir. Ayrıca, balıkçılık ile geçinen bölgelerin diğer Yapısal Fonlardan yararlanmalarını sağlamak üzere Topluluğun özel bir girişimi olan "PESCA" oluşturulmuştur. FIFG ile amaçlanan balıkçılık sektörünün bütünleştirilmiş bir yaklaşımla yeniden yapılandırılması ve yapısal fonların böyle bir sisteme uygulanmasının daha yararlı sonuçlar Doğurmasıdır. Ayrıca, avlanma kapasitesi fazlasının ortadan kaldırılması için de önemli bir mali destek gerekmektedir. Bu amaç çerçevesinde oluşturulan FIFG'e 2000-2006 döneminde tahsis edilen bütçe miktarı 3.7 milyar Euro'dur. Balıkçılık filusunun rekabet gücü de oldukça önemli olduğu için, FIFG, gemi insası ve modernizasyonuna da destek sağlamaktadır. Ancak, bu durum, çok yıllık yönetim programının izin verdiği amaçlar çerçevesinde ve üye ülkeler ile Komisyon arasında bir anlaşma sağlandığı takdirde gerçekleşebilmektedir. FIFG desteği aynı zamanda, yetiştiricilik söktörü ve korunmuş sahil bölgelerinin yaratılması için de geçerli olabilmektedir. Liman faaliyetleri, işleme, pazarlama ve teşvik faaliyetleri de bu fondan yararlanabilmektedir. Özel sektör de, üretici kuruluşları aracılığı ile, avlanma faaliyetleri ve/veya kaynakların yönetimi ile ilgili değişik önlemler için fona müracaat edebilmektedir. Tüm bunların yanı sıra, söz konusu fondan, isten çıkarılma için yapılan ödemeler ve erken emekli olan balıkçıların emeklilik ödemeleri için de mali destek sağlanmaktadır. 1993 yılında balıkçılık sektörünün değişik

dallarına ilişkin bütçenin tamamı FIG içinde toplanmıştır. FIG'den kaynaklanan fonlar, isini kaybeden balıkçılar için öngörülen sosyo-ekonomik tedbirler ve PESCA olarak adlandırılan Topluluk girişimi ile bir araya getirilmiştir. PESCA, balıkçılık ile geçinen bölgelere, Topluluğun değişik yapısal fonlarından yararlanma imkanını sağlamıştır. Burada amaç, alternatif faaliyetler, iş ve eğitim programları yaratılmasına ve geliştirilmesine yardım etmek suretiyle balıkçılık sektörüne olan ekonomik bağımlılığı azaltmaktır.

4.7 Yapısal Fonlar AB balıkçılık politikasının uygulanmasında ne gibi bir rol oynamaktadır?

Avrupa Birliği'nin yapısal politikası, balıkçılık sektörünün bugünün ihtiyaçlarına uygun hale getirilmesine yardımcı olmaktadır. Fonlar, balıkçılık ve yetiştiriciliğin tüm dallarındaki projeler ile piyasa ve araştırma-geliştirme projeleri için kullanılabilir. Fonlar, ayrıca, fazla balık kapasitesinin ortadan kaldırılması ile balık filolarının modernizasyonuna imkan sağlayacak projelerde de kullanılmaktadır. Her bir üye ülke için, hedefleri ve bu hedeflere ulaşmayı sağlayacak yöntemleri öngören Çok Yıllı Yönlendirme Programı kapsamında filoların yeniden yapılandırılması da planlanmaktadır. Kaynağı deniz balıkları veya yetiştiricilik olsa da, tüm balık ve kabuklu deniz ürünleri, pazarlanabilmeleri için, yakalanmak, temizlenmek ve islenmek durumundadır. İşleme; kesme, dograma, tuzlama, kurutma, tütsüleme, pisirme, dondurma ve konserve yapmayı içermektedir. Topluluk'ta, bu alana ilişkin yardım programları 1977 yılında oluşturulmuştur. 1987 yılından itibaren de hijyen koşullarının gelişmesine ve işleme fabrikalarının değişik işlemler yapmasına imkan veren yeni teknolojilerin ve yenilikçi projelerin teşvik edilmesine büyük önem verilmiştir. İşleme ve pazarlamaya ilişkin Topluluk harcamaları 1993 yılında oluşturulan Balıkçılığın Yönlendirilmesi Mali Aracı (FIFG) fonunun sorumluluğu altına alınmıştır. İşlenmiş balık ürünlerinin tüketimi (özellikle hazır yemek şeklinde) Topluluk'ta oldukça artış göstermiştir. Yeni teknolojiler, daha katı bir şekilde uygulanan gıda hijyeni ve çevreye ilişkin düzenlemeler iş dünyasına ciddi sorumluluklar yüklemektedir. İşleme sektörü son yıllarda belirgin bir yeniden yapılanma yaşamış; üretim miktarı %4-5 oranında artış gösterirken, iyi işleme teçhizatı olmayan, küçük işletmelerin kapanması veya büyük işletmelerin kendi aralarında birleşmeleri nedeniyle istihdamda daralma yaşanmıştır. Balık işleme sektörü, arzdaki belirsizlik ve fiyatlardaki dalgalanma nedeniyle kırılgan bir yapıya sahiptir. Balık ve kabuklu deniz ürünlerinin çeşitlerinde düzenli bir stok oluşturabilmek için, Topluluk aynı zamanda ithalat yapmak zorundadır. İşlenmiş ürünlerde AB'nin ticaret açığı 3 milyon Euro civarındadır. Balıkçılık sektöründe Topluluk yapısal fonlarının kullanıldığı alanlar şunlardır: İşleme: Topluluk fonları, yeni yöntem ve ürünleri içeren projeleri finanse etmekte ve mallara katma değer yaratılmasında işlevsel olabilmektedir. Destek için işlemenin aşağıdaki dört aşaması uygun bulunmaktadır:

- Özellikle işleme ve ambalajlama aşamalarında ürünün hijyen ve kalitesinin geliştirilmesi,
- İşleme sürecinin modernizasyonu ve yeniden yapılanması,
- Teknolojik yenilik ve yeni ürünlerin geliştirilmesinin teşviki,

- işleme sürecinde ürünün katma değerinin artırılması.

Pazarlama: Balık piyasasının yapısı, balık mezatı, soğuk depolama faaliyetleri, toptan satış piyasaları gibi unsurlardan oluşmaktadır. Topluluk, özellikle hijyene ilişkin düzenlemeleri geliştirmek amacıyla bu faaliyetlerin iyileştirilmesine mali olarak yardım etmektedir. Verileri elektronik ortamda toplamada ve iletmede kullanılan teçhizat da bu destekten yararlanmaktadır.

Liman Faaliyetleri: Liman faaliyetlerinin, balığın avlanması, alınıp satılması ve pazarlanmasının en uygun koşullarda yapılabilmesini sağlayacak şekilde düzenlenmesi gerekmektedir. Buna ilaveten, gemiler, limanda buldukları zaman içinde daha fazla hizmete ihtiyaç duydukları için, bu ihtiyaçları karşılayacak önemli yatırımlar gerekmektedir.

Tanıtım ve Teşvik: Fazla kullanımı olmayan veya halk tarafından çok iyi bilinmeyen balık ve kabuklu deniz ürünlerinin tüketimini desteklemek amacıyla Topluluk, söz konusu ürünlerin tüketimini teşvik edici faaliyetlerde bulunmaktadır. Balığın popüler bir yemek olmadığı ülkelerde, balığın gıda olarak faydalarına dikkat çekilen kampanyalar yapılmaktadır. Bu amaç için 1988 yılından beri Topluluğun desteği mevcuttur. Ayrıca, aynı doğrultudaki ticaret fuarları ve sergilerinin organizasyonu, bunlara iştirak, kalite sertifikası programları ve piyasa araştırmaları da bu destekten yararlanabilmektedir.

Sanayinin Üstlenmiş Olduğu Faaliyetler: Balık ürünlerinin kalitesini veya kotaların yönetimini teşvik etmek için balıkçıların kuruluşları tarafından üstlenilen faaliyetler de Topluluk desteğinden yararlanabilmektedir.

4.8 Balıkçılık alanında üçüncü ülkelerle ilişkiler nasıl düzenlenmektedir?

Son yıllarda Ortak Balıkçılık Politikası'nın uluslararası boyutu büyük önem kazanmıştır. Sorumlu avlanmayı sağlamak için, balık kaynaklarının yönetim yöntemleri üzerinde anlaşmak amacıyla, bölgesel balıkçılık organizasyonları ve uluslararası kuruluşlarda yürütülen müzakerelerde ve üçüncü ülkeler ile yapılan ikili ve çok taraflı anlaşmalarda artış yaşanmıştır. Balık ürünlerinin uluslararası ticareti de, Topluluk için önem kazanmıştır. Bugün, Topluluk'ta tüketilen balığın yaklaşık %60'ı üçüncü ülkelerden gelmektedir. Balık ürünlerinde küresel bir pazarın varlığı gerek seçim imkanı gerek fiyatlar açısından bir çok avantajlar getirmektedir. Ancak, avantajlarının yanı sıra, bu durum, kamu sağlığının korunması ve sorumlu avlanma için büyük riskler de taşımaktadır. Bu iki büyük riski engellemek amacıyla, uluslararası işbirliğine giderek daha fazla ihtiyaç duyulmaktadır.

Topluluk, balıkçılık alanında uluslararası ilişkilerde kendine özgü bir rekabete sahiptir. Avrupa Komisyonu, Topluluğu temsilen üçüncü ülkeler ve değişik bölgesel balıkçılık kuruluşları (Regional Fisheries Organisations- RFOs) ile balıkçılık anlaşmalarını müzakere etmekte ve sonuçlandırmaktadır.

Balıkçılık Anlaşmaları:

1970'lerin ortalarında, AB üyesi olmayan birçok ülke özel ekonomik bölgelerini (Exclusive Economic Zone - EEZs) 12 deniz milinden 200 mile genişletmeye karar verdiler. Dolayısıyla geleneksel olarak bu ülkelerin sularında avlanan AB üyesi ülkelerin filoları bir anda kendilerini bu ülkelerin sularından koparılmış buldular. Bunun üzerine, Topluluk, üye ülkelerin filolarının bu sulara girişlerinin devamlılığını sağlayabilmek amacıyla ilgili üçüncü ülkeler ile balıkçılık anlaşmaları yapmıştır. Kuzey ülkelerinden Norveç, İsveç ve Faroe Adaları ile 1981, Kanada ile 1982 ve İzlanda ile 1994 yılında, güney ülkelerinden Senegal ile 1979, Gine-Biseau ile 1980, Gine ile 1983 ve Seysel ile 1984 yılında bu anlaşmaları imzalamıştır. Portekiz ve İspanya'nın 1986 yılında Topluluğa katılmaları ile birlikte, daha önce imzalanan ikili anlaşmaların yerini Topluluk anlaşmaları almıştır.

Anlaşmaların Yapısı:

Balıkçılık anlaşmalarının yapısı, taraf ülkelerin çıkarlarına göre değişiklik arz etmektedir. Kendi balık kaynaklarına işletme imkanını sağlayan güçlü filolara sahip kuzey ülkeleri ile karşılıklılık ilkesine dayanan anlaşmalar yapılmıştır. Topluluk ve bu ülkeler, birbirlerinin sularında karşılıklı olarak avlanma imkanını kullanabilmektedir.

Kendi balıklarını işleme imkanı olmayan diğer ülkeler ile de; avlanma alanlarına erişime karşılık, Topluluğun mali bir bedel ödemediği türde anlaşmalar imzalanmıştır. Bu bedel sadece ilgili ülkenin devlet bütçesine bağış şeklinde değil, aynı zamanda, avlanma araştırmaları, avlanmanın yönetimi için eğitim, küçük ölçekli avlanmaya yardım gibi ilgili ticari ortağın çıkarlarına etki edebilecek alanlara da bağış şeklinde olabilmektedir.

Birlik'teki gemi sahipleri de, hedefin türüne ve avlanmanın tipine bağılı olarak bir lisans ücreti ödemektedir. Özel kuruluşlar arasında ortak girişim ve ortak işletme gibi değışik tip ortaklıklar kurmayı amaçlayan anlaşmalar da bulunmaktadır. Arjantin ile 1992 yılında bu tip bir anlaşma yapılmıştır.

Anlaşmaların Etkileri:

Bakanlar Konseyi, 1997 yılında, Ortak Balıkçılık Politikası'nın hayati bir unsuru olarak, balıkçılık anlaşmalarında Birliğin devam eden yükümlülüklerini tekrar onaylamıştır. Konsey aynı zamanda, AB'nin bu sektördeki ortaklarının kaygılarını dikkate alan değışik anlaşma şekillerinin hayata geçirilmesine de karar vermiştir. Balıkçılık anlaşmaları hem Topluluk hem de ortakları için yararlı olmaktadır.

Anlaşmalarının Geleceğı:

Ortak Balıkçılık Politikası'nın reformu çerçevesinde, Topluluk, henüz, uluslar arası balıkçılık anlaşmalarının geleceğı üzerinde bir plan ortaya koyamamış ise de, Topluluğun asıl amacı, Topluluk suları dışında sürdürülebilir ve sorumlu balıkçılığı sağlamak için uluslararası işbirliğini güçlendirmek ve teşvik etmektir. Bu yaklaşım, düzensiz, rapor edilmeyen ve yasal olmayan avlanmaya karşı mücadele etmeyi, Topluluk suları dışında kalan balık stoklarının daha fazla değerlendirilmesini gelişmekte olan ülkeleri desteklemek amacıyla, balıkçılık ortaklıklarının kurulmasını içermektedir.

4.9 AB bölgesel balıkçılık organizasyonlarına ne şekilde katılmaktadır?

Topluluk, balıkçılık alanında uluslararası ilişkilerde özel bir yetkiye sahiptir. Topluluk, balıkçılık ile ilgili uluslararası kuruluşlar ve üçüncü ülkelere yönelik olarak uluslar arası yükümlülükleri üstlenmesi konusunda yetkilendirilmiştir. Avrupa Komisyonu, Topluluğu temsilen üçüncü ülkeler ve değişik bölgesel balıkçılık kuruluşları (Regional Fisheries Organisations- RFOs) ile balıkçılık anlaşmalarını müzakere etmektedir. Bölgesel balıkçılık kuruluşları uluslararası anlaşmalarla kurulmuştur. Bu kuruluşlar, derin deniz balık kaynaklarının yönetim yolları üzerinde anlaşma sağlamak üzere bir araya gelen hükümet temsilcilerine bu konuda bir çerçeve sunarlar. Bunların asıl amacı, önemli denizlerde balık kaynaklarının sürdürülebilir kullanımını ve muhafazasını sağlamak için bölgesel işbirliğinin güçlendirilmesidir. Söz konusu kuruluşlar, bilimsel kanıtlar üzerine inşa edilmiş olan yönetim tedbirlerine ilişkin tavsiyelerde bulunurlar.

Bölgesel kuruluşların yönetim tedbirleri sunları içermektedir:

- İlgili balıkçılık bölgelerinden maksimum avlanma veya toplam kabul edilebilir avlanma düzeylerinin (TACs) saptanması (TACs, organizasyonun üyeleri arasında bölünebilir),
- Bazı bölgelerde, avlanmanın, tüm yıl boyunca veya bazı özel zamanlarda kapatılması,
- Bazı avlanma aletlerinin ve tekniklerinin düzenlenmesi veya yasaklanması,
- Birbirlerinin gemilerini denetlemek amacıyla, imzacı tarafların kontrol uzmanlarına yetki veren ortak kontrol veya uygulama planları oluşturmaları.

Topluluk, sürdürülebilir avlanmayı teşvik etmek istemektedir. Bu nedenle bir dizi bölgesel balıkçılık kuruluşuna üyelik için başvurmuştur. Topluluğun üyesi olduğu kuruluşlar şunlardır:

- Kuzay-Batı Atlantik Balıkçılık Organizasyonu (NAFO)
- Kuzay-Doğu Atlantik Balıkçılık Konvansiyonu (NEAFC)
- Hint Okyanusu Ton Balığı Komisyonu (IOTC)
- Kuzey Atlantik Somon Koruma Organizasyonu (NASCO)
- Uluslararası Baltık Denizi Balıkçılık Komisyonu (IBSFC)
- Atlantik Denizi'ne ait Kaynakların Korunması için Komisyon (CCAMLR)
- Atlantik Ton Balığının Korunması için Uluslararası Konvansiyon (ICCAT)

- Akdeniz için Genel Balıkçılık Komisyonu (GFCM)

Bunlara ek olarak, Topluluk, yakın bir gelecekte Güney Atlantik’de yeni balık rejiminin oluşturulması için yapılacak müzakerelere de iştirak edecektir. Topluluk, aynı zamanda, balıkçılık ile global düzeyde ilgilenen Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Kuruluşu’nun da (FAO) üyesidir.

Çevre ile ilgili Uluslararası Girişimler:

Son bir kaç yıldır, balıkçılık yönetiminin çevre koşulları değişime uğramıştır. 1992 yılında Rio’da yapılan Dünya Zirvesi’nde devletler, sürdürülebilir avlanmayı garanti altına alma konusunda anlaşmışlardır. Topluluk, bu amaca yönelik faaliyetlerde aktif rol oynamış ve Sorumlu Avlanma için Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Kuruluşu’nun davranış kodunun hazırlanmasına katkıda bulunmuştur. Topluluk, aynı zamanda, özel ekonomik alanlarda ve uluslararası sularda bulunan, yerleşik balık stokları ile çok göç eden balık stoklarının korunması hakkındaki Birleşmiş Milletler Konferansı’na da katılmıştır.

Bölgesel Balıkçılık Kuruluşlarının Geleceği:

Bölgesel Balıkçılık Kuruluşları (RFOs), devletlerin, sorumlu avlanma için araştırmada işbirliği yapmalarını sağlayan önemli unsurlardır. Geçen on yıl içinde sorumlu avlanma ve balık ürünlerinin güvenilir ticareti için ortak amaçların oluşturulmasında ilerleme kaydedilmiştir. Bölgesel Balıkçılık Kuruluşları bu amaçları yerine getirmek için yaratılan tedbirlerin uygulanmasını garanti altına almada hayati bir rol oynayacaklardır.

4.10 Yetiştiricilik (Aquaculture) nedir?

Toplulukta, yetiştiricilik (su tarımı veya balık çiftçiliği) balık sanayiine benzer bir rol oynamaktadır. Piyasaya, balık ve kabuklu deniz ürünleri tedarik etmek suretiyle, Topluluğun balık ürünleri ithalatı ve ihracatı arasındaki dengesizliğin azaltılmasına yardımcı olmaktadır. Yetiştiricilik son on yılda bütün dünyada hızla gelişmiş ve dünya gıda üretimi içinde en hızlı büyüyen sektör olmuştur. Topluluk yetiştiriciliği de önemli ölçüde büyümüştür. Bazı Avrupa ülkelerinde, balık ve kabuklu deniz ürünleri çiftçiliği zamanla, zanaatsal bir iş olmaktan, sanayi ölçekli çok uluslu bir yapıya dönüşmüştür.

Topluluk yetiştiriciliği üç temel faaliyeti içermektedir:

- Deniz balığı çiftçiliği,
- Kabuklu deniz ürünleri çiftçiliği ve
- Tatlı su balığı çiftçiliği.

Topluluğun yetiştiricilik üretiminde, dört tür su ürünü önemli yer tutmaktadır. Bunlar; alabalık, somon, midye ve istiridyedir. Çiftlik balıklarının daha fazla uzmanlık ve ileri teknoloji gerektirmesi sonucunda, balık çiftçileri ilgilerini, levrek, karagöz ve kalkan gibi türlere çevirmişlerdir. Yetiştiricilik 1971 yılından beri Topluluk mali desteğinden yararlanmaktadır. Başlangıçta sadece balık çiftçiliği ile sınırlı olan bu destek, 1970'lerin sonlarına doğru diğer alanlara doğru genişlemiştir. Yetiştiriciliğe ilişkin projeler de FIFG'den yararlanabilmektedir. Bu projeler su alanları kapsamaktadır:

- mevcut mülklerin (binaların) modernizasyonu veya yenilerinin inşası,
- ilgili bölgede su dağıtım sisteminin kurulması veya geliştirilmesi,
- yeni teçhizat yerleştirilmesi,
- Topluluğun gereksinmelerine uygun hijyen standartlarının getirilmesi,
- çevre üzerindeki etkinin azaltılması.

4.11 Çevrenin korunması ilkesi AB'nin balıkçılık politikasını ne şekilde etkilemektedir?

Deniz balıkçılığı ve sahil yetiştiriciliği, denize ait çevre alanı kapsamında yer almaktadır. Son yıllarda, balıkçılık ve yetiştiriciliğin yapıldığı çevrenin korunması amacıyla bu iki üretim biçiminin bir arada yönetilmesi yönünde bir yaklaşım söz konusu olmuştur. Avlanmanın çevre üzerindeki ilk etkisi, doğrudan hedef alınan ticari nitelikteki balık ve kabuklu deniz ürünleri stokları üzerindedir. Bununla birlikte, kuşlar, deniz memelileri, kaplumbağalar ve deniz yatağı üzerinde yaşayan organizmalar da balıkçılığa ilişkin av malzemelerinden etkilenebilirler. Bu nedenle Topluluk, sadece genç balıkları değil diğer deniz hayvanlarını da korumak için seçici önlemlerin kullanılmasını teşvik etmektedir. Balık stoklarının azalmasına yol açan önlemler sadece stokların kendisini değil, o stoklardaki balıklar ile beslenen diğer hayvanları; hedeflenen stokta yer alan hayvanların beslendiği stokları da etkiler. Bu değişimler de, eğer ciddi oranlara ulaşılmış ise, deniz kuşlarını ve deniz memelilerini etkiler. Öte yandan, avlanan gemilerin hemen etrafındaki atıklar deniz kuşları için uygun bir yem kaynağıdır ve dolayısıyla, bu deniz kuşu türlerinin artmasına yol açar. Deniz habitatının bazı türleri avlanma aletlerinin yarattığı zarara karşı çok duyarlıdır. Örneğin, bazı deniz dibi bitki ve hayvanları çok çeşitli ve yararlı bazı organizmalara “yuva” olarak görev yaparlar. Bu yuvaların yok olması organizmaların da yok olması anlamına gelir. Yetiştiricilik, hem atıkların yarattığı kirlenme ile, hem de çiftlik balıklarının denizdeki diğer balıklara enfeksiyon bulaştırma riski nedeniyle çevre için potansiyel bir tehlike teşkil etmektedir. Öte yandan, yetiştiricilik sadece sağlıklı bir çevrede gelişebilmekte ve teknolojik yenilikler yolu ile önemli ilerlemeler kaydedilmektedir. Balıkçılık ve çevreye ilişkin hususların bütünleştirilmesi amacıyla, 1997 yılında Norveç'in Bergen şehrinde Bakanlar düzeyinde bir toplantı yapılmış ve bu toplantıya Kuzey Denizi Devletlerinin bakanları ile Topluluk temsilcileri iştirak etmişlerdir. Toplantıda, Bakanlar, denizlerde çevreye ilişkin “ekosistem yaklaşımı” üzerinde anlaşmışlardır. Bu yaklaşım, şu temele dayanmaktadır:

- Ekosistemleri etkileyen işlemlerin ve etkilerin tanımlanması,
- Ekosistemler içindeki beslenme zincirlerinin dikkate alınması,
- Bu ekosistemlerin varlıklarını sağlıklı bir biçimde sürdürmeleri için gerekli

kimyasal, fiziksel ve biyolojik çevrenin korunması.

Bu yaklaşım şöyle bir anlayış ile uygulanacaktır: Çevre üzerindeki insan etkisini önlemeyi veya düzeltmeyi amaçlayan politikalardan, böyle bir etkinin varlığını

kanıtlayan bilimsel delillerin yokluğu ya da eksikliği nedeniyle vazgeçilemeyecektir. Bir başka deyişle, söz konusu önlemlere, önlemi haklı gösterecek tüm gerekli delillerin sunulmadığı gerekçesi ile karşı çıkılamayacaktır. 2002 yılının başlarında Komisyon tarafından, çevresel korunmaya ilişkin gereksinimleri Ortak Balıkçılık Politikası içine entegre eden ve Topluluk Eylem Planı'nın oluşturulmasına imkan tanıyan bir Tebliğ yayınlanmıştır. Zaten, halihazırda, balıkçılığı doğrudan etkileyen çevreye ilişkin önemli sayıda Topluluk kuralı bulunmaktadır. Komisyon bu Eylem Planı ile, mevzuatı ve gelecekteki politikayı Antlaşma'nın çevre ile ilgili 174. maddesi doğrultusunda bir araya getirmiştir. Çevresel bir perspektiften, ortak balıkçılık politikasına esas teşkil eden ilkeler şunlardır: tedbir alma, önleme, kaynağın yenilenmesi ve kirleten öder prensibi. Komisyon'un önerdiği tedbirler ise, avlanma faaliyetlerinin azaltılması; balıkçılık metodlarının, israfı asgariye indirecek şekilde geliştirilmesi; avlanması hedeflenen türün veya büyüklüğün dışında yanlışlıkla balık yakalanmasının önlenmesi; ve habitat üzerindeki etkileri ile balıkçılık filolarının yenilenmesi için kullanılan kamu yardımlarının kaldırılması (güvenlik artırıcı yenilestirmeler hariç) hususlarını içermektedir. Çevre bakımından sağlıklı balıkçılık için eko-etiketleme uygulaması gibi ilave önlemler de Komisyon'un ve üye ülkelerin gündemindedir.

4.12 Üretici kuruluşlar AB'nin balıkçılık politikasında ne gibi bir rol oynamaktadır?

Üretici kuruluşları, ürünleri için en iyi piyasa koşullarını sağlayacak önlemleri almak için bir araya gelen balıkçılar veya balık çiftçileri tarafından kurulmuştur. Üyelik gönüllü olmakla birlikte, üretici kuruluşları üyeleri, üretim ve pazarlama işlemlerindeki kurallara uymak zorundadır. Bu şekilde, ortak piyasa düzenlemesinin amaçlarına katkıda bulunmaktadır. Sayıları 160'dan fazla olan bu kuruluşların asıl faydası, üreticilerin, üretimlerini talep piyasasına uydurmalarına imkan tanınmasıdır. Topluluk, 1970 yılında Ortak Pazar politikası girişimini başlatırken, bu kuruluşların oluşumunu desteklemiştir. Üretici kuruluşları, ilgili üye ülke tarafından tanınmadan önce, bir dizi şartı yerine getirmek zorundadır. Bu şartlar:

- faaliyette bulunmayı önerdikleri bölgede, ekonomik faaliyeti minimum bir düzeyde temsil etmek,
- potansiyel üyelerin coğrafi yerleşimlerine veya milliyetlerine ayrımcılık yapmamak ve
- ilgili üye ülkedeki yasal gereksinimleri karşılamaktır

Üretici kuruluşlarının temsil gücünün fazla olması için, bu kuruluşların o bölgede işletilmekte olan gemilerin önemli bir bölümünün o birliğe üye olması ve üyelerinin üretimlerinin bir bölümünün o bölgede satılmıyor olması gerekmektedir. Üye ülkeler, üretici kuruluşlarının oluşturulması ve varlıklarını sürdürmelerine yardım etmek için mali destek sağlayabilirler. AB bu doğrultuda, bazı Topluluk fonlarının da kullanılma imkanı bulunmakla birlikte temel amaç, uzun dönemde üye ülkelerin kendi kendini finanse edebilecek hale gelmesidir.

4.13AB'nin balıkçılık politikasının reformu için başlatılan çalışmalar hangiaşamadadır?

Ortak Balıkçılık Politikası, içinde bulunduğumuz dönemde bir yeniden yapılanma süreci içindedir. 2001 yılının Mart ayında Komisyon, Topluluk'taki balıkçılığın durumuna ilişkin olarak bir rapor yayınlamıştır. Raporda mevzuat ve OBP'nin bugün karşı karşıya olduğu zayıflıklar ve aksaklıklar değerlendirilmekte, bunları giderecek reformlara ilişkin öneri seçenekleri getirilmektedir. Ortak Balıkçılık Politikası'nın ilk eksikliği, halen biyolojik sınırlarının ötesine geçmiş stokların varlığıdır. Stokların büyüklüğü ve avlanma alanları son 25 yıldır sürekli azalmaktadır. Ticari açıdan önemli stoklar incelendiğinde, yetişkin balıkların sayısının 1970'lerin başında 1990'ların sonundakinin iki katı olduğu görülmektedir. Eğer bu eğilim devam ederse, Topluluk balık stoklarının büyük bir bölümü tamamen yok olacaktır. Aynı zamanda, Topluluğun bu andaki filosu, mevcut balıkçılık kaynaklarının sürdürülebilir bir şekilde kullanılmasına yetecek miktarın çok üzerindedir. ICES'den alınan bilimsel tavsiyede, sürdürülebilir avlanmanın garanti altına alınabilmesi için, Topluluğun başlıca balık stoklarındaki balıkların ölüm düzeyinin, balıkların tipine (yassı balıklar, deniz dibi canlıları, açık deniz canlıları) ve ilgili bölgeye bağlı olarak 1/3 ila 1/2 arasında azaltılması gerektiği belirtilmektedir. Balık kaynaklarındaki azalış ve filonun fazla kapasitesinin haricinde, Topluluk balıkçılık sektörünün büyük bir bölümü, ekonomik anlamda kırılganlık, zayıf mali kazanç ve azalan istihdam ile karşı karşıyadır. 1990-1998 dönemi içerisinde, avlanma sektöründe 66.000 işgücü kaybı yaşanmış olup, bu durum istihdamdaki toplam azalışın %22'sine karşılık gelmektedir. Aynı dönem içinde, işleme sektöründeki istihdam azalışı ise %14 oranında olmuştur. Mevcut kontrol ve uygulama düzenlemeleri ne yazık ki Birlik genelinde adil bir ortam yaratmak için yetersiz kalmış ve bu durum OBP'nin güvenilirliğini de azaltmıştır. Uluslararası çevre son yirmi yıldır önemli bir değişim yaşamıştır. Birçok gelişmekte olan ülkenin kendi balıkçılık sanayilerini geliştirmek için meşru bir çaba içinde olması, sürdürülebilir kalkınmanın gereksinimleri ve sorumlu balıkçılık anlayışı, Ortak Balıkçılık Politikası'na yeni sorumluluklar yüklemiştir. Balık ürünleri için artan talep ve balık azlığını açıklayan yüksek fiyatlar balıkçıları azalan stokların etkisine karşı korumustur. Bu süreç, balıkçılık sanayiinin, kamu mali desteğine olan ihtiyacını da azaltmaktadır. Komisyon, ilgili tüm taraflar ile yürütülen büyük çaplı görüşmeler sonucunda Mart 2001'de bir balıkçılık politikasının yeniden yapılandırılmasında yol gösterici olması amacıyla bir Yeşil Kitap yayınlamıştır. Yeşil Kitap'ta balık stoklarının aşırı tüketildiği ve balıkların olgunlaşmadan avlandığı vurgulanmış, deniz eko-sistemlerinin korunması gerektiğinin altı çizilmiş, OBP'nin gıda güvenliği, çevre ve kırsal bölgelerin kalkındırılması gibi alanlarda daha duyarlı olması gerektiği belirtilmiştir. Yeşil Kitap'ta ayrıca AB balıkçılığının sürdürülebilirliğinin

sağlanması için yeni amaç ve farklı yöntemler ortaya koyulmuştur. Kitap'ta balıkçılığın kendi kendine yeten bir sektör olması, balıkçıların karar mekanizmalarında daha fazla belirleyici olması ve sürdürülebilir balıkçılığın AB sınırları dışında da teşvik edilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Yeşil Kitap üzerinde Avrupa Parlamentosu, Ekonomik ve Sosyal Komite (ECOSOC) ve Bölgeler Komitesi de kendi görüşlerini bildirmişlerdir. Yeşil Kitap OBP'ye dair reform çalışmalarında önemli bir rol üstlenmiştir. Avrupa Parlamentosu, Ocak 2002'de bir karar yayınlarak "kaynakların rasyonel ve sorumlu yönetimine dayanan, gerekçe olarak balık stoklarının muhafazasını ve geleneksel olarak geçimini denizden sağlayanların yaşam biçimlerini sürdürmelerini amaçlayan bir balıkçılık politikası geliştirilmesi" yolunda çağrıda bulunmuştur. AP'ye göre bu politika, aynı zamanda, geçimini balıkçılıktan sağlayan bölgelerin özel ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde adil ve eşitlikçi dağılımı gözetilen bir sistem getirmeli ve aynı zamanda ayırım gözetmeyen, istikrarlı ve Topluluk kontrolü altında uygulanabilir olmalıdır. Ortak Balıkçılık Politikası'nın geleceğine ilişkin tartışmalar sadece eksiklikleri değil, aynı zamanda OBP'nin, zayıf uygulanması, çok yıllık yönlendirme perspektifinin yokluğu, fazla filo kapasitesi, konuyla ilgili tarafların sürece yetersiz katılımı gibi iç pazardaki sisteme ait zayıflıkları ve Topluluk tarafından dikkate alınması gereken, dünya balıkçılığındaki yeni eğilimlerden kaynaklanan dış tehditleri de açıkça ortaya koymuştur. Aynı zamanda bu tartışmalar, mevcut politikanın, gerek önemli balık stoklarına yönelik artan tehditleri tersine çevirmede, gerek balıkçılık sektöründe ekonomik devamlılığı sağlayabilmede yetersiz olduğu konusunda geniş bir uzlaşma olduğunu göstermiştir.

Bütün bu tartışmaların sonunda Aralık 2002'de ortak balıkçılık politikasının reformuna ilişkin birtakım önlemler Avrupa Konseyi tarafından kabul edilmiş ve Birlik 1 Ocak 2003 tarihinden itibaren yeni bir ortak balıkçılık politikasına kavusmuştur. Alınan yeni kararlarla Birliğin balıkçılık politikasına getirilen başlıca değişiklikler şu şekilde sıralanmaktadır:

- **Uzun dönemli planlar:** Daha önce yıllık olarak alınan birçok karar hem balıkçıların ileriye dönük planlamalar yapmasına hem de balık kaynaklarının etkili bir biçimde korunmasına engel oluyordu. Bu nedenle, yıllık politikalar yerine uzun vadeli stok koruma hedefli öncelikler belirlenmesi ve hayata geçirilmesine karar verilmiştir.
- **Filolar için yeni politika:** AB'nin balıkçılık filosunun gereğinden büyük olmasından kaynaklanan sorunlarla başa çıkabilmek için önlemler alınmıştır. Bundan böyle filo politikası basitleştirilip, filo sayısı ile kaynak kapasitesi arasındaki dengenin kurulmasına ilişkin sorumluluk üye ülkelere daha fazla bırakılacaktır. Ayrıca özel sektöre, balıkçılık gemilerinin yenilenmesi ve modernize edilmesi için aktarılan kamusal kaynakların giderek azaltılması,

bunun yerine gemilerdeki güvenlik ve çalışma koşullarının iyileştirilmesine önem verilmesi kararlaştırılmıştır.

• **Kuralların daha sağlıklı uygulanması:** Ulusal denetim sistemlerinin ve kuralları ihlal edenlere karşı kullanılan yaptırımların birbirinden farklı olması, uygulamanın önüne engeller çıkarmaktadır. Bu tespitten hareketle farklı idareler ve denetim mekanizmaları uyumlaştırılacaktır. Bunun için Komisyon'un denetçi ekipleri güçlendirilmiştir.

• **Balıkçıların sektörün idaresindeki söz hakkı:** Ortak balıkçılık politikasının idaresinde özellikle balıkçıların daha fazla rol alması gereğinden hareketle, oluşturulacak bölgesel danışma konseylerinde sürdürülebilir balıkçılık için bilimadamlarıyla birlikte çalışmalarını sağlanacaktır. Balıkçılık sektöründen etkilenen diğer yararlanıcıların da bu konseylere katılımı sağlanacaktır. Yukarıda belirtilen temel politika değişiklikleri ve OBP reformu çerçevesinde uygulamaya koyulmuş olan bazı önlemler aşağıda sıralanmıştır;

- Akdeniz için Eylem Planı,
- Avrupa Yetiştiriciliğinin Sürdürülebilir Kalkınması için Strateji,
- Çevre Koruma Kurallarının OBP'ye Entegre Edilmesi Eylem Planı,
- Yasal Olmayan Balıkçılığın Ortadan Kaldırılması Eylem Planı,
- Balıkçılık filosunun yenilenmesinin sosyal, bölgesel ve ekonomik sonuçları ile başa çıkılması önlemleri,
- Iskarta balık oranının azaltılması önlemleri,
- Tek bir denetim yapısının oluşturulması önlemleri. Bu çerçevede Avrupa

Balıkçılık Denetleme Ajansı 14 Mart 2005 tarihli Konsey Kararı ile kurulmuştur.

Ajans İspanya'nın Vigo şehrinde 2006 yılının sonunda faaliyete geçecektir.

- Üçüncü ülkelerle balıkçılık alanındaki anlaşmaların ilerletilmesi,
- Balıkçılara verilen bilimsel ve teknik danışmanlık hizmetlerinin geliştirilmesi,
- Balıkçıların OBP kurallarıyla uyumunun ölçüleceği bir puan tablosu oluşturulması.

4.14 Genişlemenin, AB'nin ortak balıkçılık politikası üzerinde ne gibi etkileri olmuştur?

2004 yılının Mayıs ayında AB üyesi olan 10 ülke ile birlikte, katılım müzakereleri devam etmekte olan Romanya ve Bulgaristan ile adaylık statüsü kazanmış olan Hırvatistan ve Türkiye'yi kapsayan genişleme sürecine dahil olan 14 ülkeden 11'u denize kıyısı olan ülkelerdir. 2004 yılında AB üyesi olan ülkeler arasında gelişmiş bir balıkçılık endüstrisine sahip olan ülkeler Polonya ile Baltık ülkeleri Litvanya, Letonya ve Estonya'dır. Türkiye dışındaki 13 ülkenin balıkçılık alanındaki avlanma miktarı tonaj olarak Topluluk avlanma miktarının %7'si oranındadır. Türkiye de dahil edildiğinde bu miktar, Topluluk avlanma miktarının altıda birine denk gelmektedir. Bu 13 ülkenin büyük bir bölümünde yetiştiricilik sektörü de bir faaliyet alanıdır. Yetiştiricilik sektörünün bulunduğu ülkelere denize kapalı olan Çek Cumhuriyeti, Macaristan ve Slovakya da dahildir.

Genişleme süreci ile birlikte AB üyesi olan ülkelerin bu alandaki en önemli sorunu, diğer birçok sektörde görüldüğü gibi, eski teknoloji ve altyapıdan kaynaklanan verimsizliktir. Son yıllarda bu ülkelerdeki gemilerin sayısında genel AB politikasına paralel olarak bir azalma olmakla birlikte, eskimis ve yıpranmış filoların yenilenmesi ihtiyacı henüz ortadan kalkmış değildir. Topluluğun yeni üyelere balıkçılık alanında yapmış olduğu katkı SAPARD (Tarım ve Kırsal Kalkınma Alanında Özel Katılım Programı) altında gerçekleşmiştir. Bu program kapsamındaki 15 farklı önlemden biri olan "tarım ve balıkçılık ürünlerinin işlenmesi ve pazarlanmasının geliştirilmesi" önlemi çerçevesinde 2000-2006 yılları için 954 milyon Euro ayrılmıştır. Bu rakam toplam SAPARD bütçesinin %26'sına denk düşmektedir. Her aday ülkenin balıkçılık mevzuatı ile ilgili olarak Avrupa Birliği'ne uyum sağlamak adına Avrupa Komisyonu ile yürütmüş olduğu müzakereler, balıkçılık sektörünün ilgili ülkede taşıdığı önem ve hacme göre farklılık göstermiştir. Çek Cumhuriyeti, Macaristan ve Slovakya gibi denize kapalı ülkeler, balıkçılık sektörüyle ilgili ekonomik faaliyetlerin çok sınırlı olması ve bu ülkelerde geçimini bu sektörden sağlayan nüfusun yok denecek kadar az olması gibi sebeplerle herhangi bir geçiş süresi ya da Birlik mevzuatının dışında, kendilerine tanınacak geçici bir düzenleme talep etme gereği duymamıştır. Zaten mevzuatın balık kaynaklarının yönetim, gözetim ve denetimine ilişkin hükümleri böylesi ülkeler için uygulanabilir değildir. Ayrıca balık kaynaklarının yönetimine ilişkin mevzuatın içeriği balıkçılığın yapıldığı bölgeye göre (Atlantik kıyısı, Baltık Denizi, Akdeniz, vs.) farklılık gösterebilmektedir. Yine aynı şekilde filo kayıt sistemine ilişkin mevzuat da sadece, kendi bayrağını taşıyan balıkçılık teknelerine sahip olan ülkeler için uygulanabilir olduğundan bir anlam ifade etmemektedir.

Birliğin daha önceki genişleme süreçleriyle kıyaslandığında 2004 genişlemesiyle Birliğe dahil olan ülkelerin balıkçılık alanındaki Topluluk mevzuatını çok fazla tereddüt göstermeden kabul ettikleri görülmektedir. Bu da OBP'nin bu genişlemeden dolayı fazla bir değişikliğe uğramamış olmasını açıklamaktadır. Genişlemeden kaynaklanan birtakım düzenlemeler de halihazırda devam etmekte olan, OBP'nin yeniden yapılandırılması süreci içinde değerlendirilebilecek ölçüdedir. Halbuki daha önceki genişlemeler incelendiğinde, 1973 yılında İngiltere, İrlanda ve Danimarka'nın Birliğe katılmasıyla balıkçılık, OTP'den ayrı bir Topluluk politikası olarak algılanmaya başlanmış ve Topluluk sularına esit erişim prensibi kabul edilmiştir. İspanya ve Portekiz'in katılımı ise 1983'de OBP'nin kabul edilmesi ve göreceli istikrar prensibinin hayata geçirilmesiyle aynı döneme denk gelmiştir. Bu dönemde dış ilişkiler gündeme daha çok gelmeye başlamış ve üçüncü ülkelerle olan balıkçılık anlaşmaları ve yapısal önlemlere ayrılan Topluluk bütçesinde önemli artışlar kaydedilmiştir.

2004 genişlemesinde Baltık Denizi'ne kıyısı olan ülkelerle küçük bir ada ülkesi olan Malta'nın balıkçılık sektörüne ilişkin olarak Topluluk'tan, diğer ülkelere göre daha fazla koruma önlemi ve destek talebinde bulunduğu görülmüştür. Doğal olarak bu durum müzakere sürecine de yansımış ve denize kıyısı olmayan ülkeler Birlik ile olan balıkçılık başlığı müzakerelerini açıldıktan itibaren birkaç ay içinde herhangi bir düzenleme talep etmeden kapatmış ve ilgili mevzuatı harfiyen uygulayacaklarını bildirmişlerdir. Diğer ülkelerin büyük bir bölümü ise Birlik ile bu alandaki müzakerelerini katılım kararının verildiği Aralık 2002 Helsinki Zirvesi'nden hemen önce ya da zirve sırasında tamamlamıştır.

Devlet yardımları

Balıkçılık ve yetiştiricilik sektöründe devlet yardımlarına ilişkin konular Balıkçılık Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir. Balıkçılık sektöründeki Topluluk yapısal yardımına ilişkin kuralların düzenlendiği AB Antlaşması'nın 36. maddesi ve 2792/1999/EC sayılı tüzüğün 19(1). maddesine göre, balıkçılık alanındaki devlet yardımları balıkçılık ürünlerinin üretimi ve ticaretine ilişkindir. 1 Nisan 2004 tarihinde kabul edilen 1595/2004/EC sayılı Blok Muafiyet Tüzüğü'ne göre üye ülkeler, bazı balıkçılık ürünlerine yapacakları devlet yardımlarında "ön bildirim esası"ndan muaf tutulacaklardır. Buna göre her bir işletmeye, Komisyon bilgilendirilmeksizin, üç yıl için 3.000 Euro devlet yardımı sağlanabilecektir. Ancak balıkçılık alanındaki toplam devlet yardımı o ülkenin balıkçılık sektöründeki toplam cirosunun %0,3'ünü aşamayacaktır. Yeni üye ülkeler balıkçılık sektörüne devlet yardımı sağlamamakta veya çok az yardım sağlamaktadır. Balıkçılık sektörüne ilişkin devlet yardımı kurallarına uyması ve ilgili planlamaların katılımı birlikte bildirilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Sulara ve balık kaynaklarına erişim

Tüm yeni üye ülkeler kaynaklara erişimin sabitlenmesi konusunda Birliğin bu alandaki temel ilkelerinden biri olan göreceli istikrar prensibini kabul ettiklerini bildirmistir. Kaynaklara erişim, göreceli istikrar prensibini de içeren Ortak Balıkçılık Politikası (OBP) kapsamında düzenlenmiştir. Göreceli istikrar prensibi, sabit yüzdenin stoklar ve her üye ülkeye göre tespit ve muhafaza edilmesi anlamına gelmektedir. Bu prensip, tüketimine sınır getirilen bütün stoklarda, Toplam Kabul Edilebilir Avlanma Miktarı (TAC) yoluyla ve üye ülkelere dağıtılmış kotalar çerçevesinde uygulanmaktadır. Geçici olarak kapatılan balıkçılık başlığı müzakerelerinin bütün müzakerelerin sonunda yeniden açılıp kapatılmasının nedeni de (tüm müktesebat başlıklarında önce geçici ve sürecin en sonunda nihai kapatma uygulanmıştır) göreceli istikrar prensibi uyarınca ilgili aday ülkelerin erişime hak kazanacakları balık kaynaklarına ilişkin rakamların netleştirilmesi olmuştur. Bu amaca yönelik olarak, ülkelerin balıkçılık faaliyetlerini yansıtan yakın zamanlı bir referans dönemi dikkate alınmış ve önemli bir sorun yaşanmadan bu rakamlar üzerinde uzlaşmıştır.

Göreceli istikrar prensibi, Baltık denizine kıyısı olan tüm ülkelerde (Polonya, Letonya, Litvanya, Estonya) uygulanacaktır. Böylece bu ülkelerin Birlik sularındaki balıkçılık faaliyetlerini sürdürmesi sağlanırken, üçüncü ülke suları ve bölgesel balıkçılık kuruluşlarına ait sularındaki balıkçılık faaliyetleri devam edebilecektir. Genişleme ile Baltık Denizi büyük ölçüde bir AB iç denizi haline gelirken, bölge ülkeleri arasında katılım öncesinde varolan işbirliğinin diğer üye ülkeleri de kapsayacak şekilde daha da ileri götürülmesi fırsatı yaratılmıştır. Letonya'nın Riga Körfezi'nde özel idare rejimi oluşturulması talebi üzerine AB, rejimin oluşturulmasına ancak 88/98/EC sayılı tüzüğe eklenen bazı hükümlere bağlı kalınarak uygulanmasına karar vermiştir. Bu hükümlere göre, Riga Körfezi'nde avlanma yetkisi tanınan teknelerin motor gücünün 221 kw'ı geçmemesi gerektiği vurgulanmıştır. Ayrıca Litvanya ve Estonya arasında bulunan Svalbard bölgesindeki balık stoklarının etkili idaresi ve optimum kullanımının devam etmesi için mevcut idare sistemine devam edilmesinin destekleneceği belirtilmiştir.

Malta'nın 25 deniz mili içinde spesifik bir idare rejimi talebi uyarınca AB böyle bir idare rejiminin kurulmasına ve bu rejimin 1626/94/EC sayılı tüzüğüne eklenecek belli hükümler uyarınca uygulanmasına karar vermiştir. Bu hükümlere göre, 12 ila 25. miller arasında kalacak 13 millik balıkçılık özel idare bölgesinde, küçük ölçekli balıkçılık (balıkçılık gemilerinin boyu ve makinelerinin gücü itibarı ile) yapılması kararlaştırılmıştır. Bu düzenleme büyük ölçüde Malta'yı tatmin ederken, Maltalı balıkçılar için en önemli

dezavantajı daha önce 12 ve 25. miller arasından avlanabilmekte olan 12 m.'den uzun Malta teknelerinin de bu haklarını kaybetmiş olmasıdır. Ancak Malta balıkçılık filosunun büyük bir bölümünün küçük boyutlarda olması nedeniyle bunun Malta'daki balıkçılık sektörüne yapacağı olumsuz etki nispeten az olacaktır. İki Akdeniz adasının Birliğe dahil olması ve OBP'yi sorunsuz bir şekilde uygulama kapasitesi göstermesi nedeniyle, Topluluğun Akdeniz'in ve bu denizdeki kaynakların korunması yönündeki politikası önemli bir ilerleme kaydetmiştir. Türkiye için önem taşıyan Karadeniz'e ilişkin politikalar ve Topluluk mevzuatı, Birliğin su anda Karadeniz'de herhangi bir balıkçılık faaliyeti olmaması nedeniyle oldukça yetersizdir.

Ortak piyasa düzenleri

Malta'nın talebi üzerine yunus balığının, (yerel adıyla lampuki) Polonya ve Letonya'nın teklifleri üzerine de Baltık bölgesi çaça balığının 104/2000/EC sayılı tüzüğün 4. Eki'ne ilave edilmesi kararlaştırılmıştır. Böylece lampuki ve çaça balığı avlayan balıkçılar, AB'nin geri çekme mekanizması gereği mali destek almaya hak kazanmıştır. Bu iki balık türünün dışındaki balık türlerinin çeşitli Topluluk mekanizmalarıyla desteklenmesi yönündeki talepler Komisyon tarafından geçerli talepler olarak değerlendirilmemiştir. Çek Cumhuriyeti'nden 1, Estonya'dan 4, G.Kıbrıs'tan 1, Letonya'dan 9, Litvanya'dan 6, Macaristan'dan 1, Malta'dan 2, Polonya'dan 10, Slovenya'dan 9 liman noktası ve Slovakya'daki serbest dolasımda dahilindeki bütün gümrük ofisleri, 2211/94/EC sayılı Tüzüğün 1. ekine ilave edilerek balıkçılık ürünlerinin ülkeye girişlerinin denetleneceği pazarlama ve ithalat temsilci noktaları statüsü kazanmıştır.

Uluslararası anlaşmalar

Balıkçılık faaliyetlerini daha önce uluslararası sözleşme ve kuruluşlar kapsamında yürüten yeni üye ülkeler bu kuruluşlardaki temsil, hak ve sorumluluklarını Ortak Balıkçılık Politikası çerçevesinde Birliğe devretmiştir. Birliğe dahil olan Baltık Denizi ülkelerinin bu denizdeki avlanma payları, daha önce uluslararası anlaşmalarla düzenlenmiş olan hakları dikkate alınarak Komisyon tarafından düzenlenmiş ve Topluluk balıkçılık avlanma alanına dahil edilmiştir. Görüldüğü üzere yeni üye ülkelerin AB balıkçılık mevzuatının önemli bir bölümünü çok fazla bir istisna, düzenleme ya da geçiş süresine gerek kalmadan uygulamalarına karar verilmiştir. Letonya ve Malta'nın talepleri üzerine iki özel koruma alanı oluşturulurken Polonya, Letonya ve Malta'nın talepleri üzerine de iki tür balığın Birliğin geri çekme (fiyat) desteğinden yararlanmasına karar verilmiştir.

4.15 Türk balıkçılığının AB'nin balıkçılık politikası ile uyum durumu nedir?

Türkiye'nin AB balıkçılık mevzuatına uyum konusundaki yükümlülükleri ile ilgili son ve en önemli gelişmeler, ilki 2000, gözden geçirilmiş hali de Nisan 2003'de açıklanan Katılım Ortaklığı Belgesi (KOB) ile ortaya koyulmuştur. Bilindiği üzere KOB, AB tam üyeliğinin gerçekleşebilmesi için Türkiye tarafından yerine getirilmesi gereken koşulların AB tarafından belirlendiği belgedir. Nisan 2003'te açıklanan gözden geçirilmiş KOB'a göre balıkçılık alanında Türkiye'nin AB'nin balıkçılık politikasına uyum konusundaki yükümlülükleri su şekilde sıralanmaktadır:

Kısa Vade:

- balıkçılık idaresi, denetimi, pazarlaması ve yapısal politikalara ilişkin mevzuatın AB müktesebatına uyumunun sağlanması.

Orta Vade:

- balıkçılık idaresinin kurumsal kapasitesinin yeniden organize edilmesi ve artırılması;
- balıkçılık işletiminin, kontrol, pazarlama ve yapısal uyum uygulamalarının müktesebatla uyumlaştırılması;
- bilgisayar destekli balıkçılık gemi kayıt ve istatistiki bilgi sisteminin, müktesebata uygun şekilde geliştirilmesi ve uygulanması.

25 Temmuz 2003 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Türkiye'nin Avrupa Birliği Müktesebatı'nın Üstlenilmesine İlişkin Gözden Geçirilmiş Ulusal Programı'nda balıkçılık alanında bugüne kadar gerçekleştirilenlere ve bundan sonra öncelik verileceklerle ilişkin altı çizilen noktalar aşağıdadır:

“Türkiye'nin AB Ortak Balıkçılık Politikası'na uyumunda, basta Balıkçılık Yönlendirme Mali Aracı (FIFG) ve Çok-yıllı Yönlendirme Programı (MAGP) olmak üzere temel yönetim mekanizmalarına yönelik idari bir yapı ve mevzuatın bulunmaması temel sorunlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu bağlamda, 2003 yılı Katılım Ortaklığı Belgesi'nde de bir gereksinim olarak vurgulandığı üzere, kısa vadede balıkçılık yönetimi, kontrol, pazarlama ve yapısal uyuma ilişkin Türk mevzuatının, AB mevzuatına uyumlaştırılması öncelik olarak ele alınmıştır. Orta vadede ise balıkçılık yönetiminin kurumsal kapasitesinin yeniden organize edilmesi ve güçlendirilmesi; balıkçılık yönetimi, kontrol, pazarlama ve yapısal uyum çalışmalarının AB mevzuatına uyumlaştırılması; AB mevzuatı ile uyumlu bir bilgisayarlı

balıkçı tekne kayıt sisteminin geliştirilmesi ve uygulanması hedeflenmiştir. Bu önceliğin gerçekleştirilmesi amacıyla, 2003 yılı Mali İşbirliği Programlaması'na "Su Ürünleri Sektörü AB Müktesebatına Yasal ve Kurumsal Uyum Projesi" sunulmuştur. Bu projenin islerlik kazanması açısından, Tarım ve Köyişleri Bakanlığı bünyesinde Su Ürünleri Genel Müdürlüğü'nün veya benzeri müstakil bir yapının kurulması ve proje kapsamındaki mevzuatın, bir takvim çerçevesinde uyumlaştırılması gerekmektedir."

Ulusal Program'ın öngördüğü öncelikler listesi ise şu alanları kapsamaktadır:

- Ortak Balıkçılık Politikası'na Uyum için Yasal Çerçevenin Oluşturulması
- Yapısal Politikalar
- Koruma ve Kontrol Politikaları
- Pazarlama Politikası
- Balıkçı Tekneleri Kayıt Sistemi
- Bilgi Sistemleri ve İstatistikler
- Su Ürünlerinde Gıda Hijyeni
- Yetiştiricilik

Avrupa Komisyonu tarafından 6 Ekim 2004 tarihinde açıklanan Türkiye hakkındaki İlerleme Raporu'nda Türk tarımının OTP ile uyum durumu su şekilde ifade edilmiştir:

- "Son ilerleme raporundan bu yana Türkiye, balıkçılık alanında, yasalarının AB müktesebatı ile uyumlaştırılmasına ilişkin herhangi önemli bir ilerleme kaydetmemistir.
- Pazar politikası alanında, balıkların toptan ve perakende satış kurallarının uygulanmasına yönelik düzenleme, 14 Temmuz 2004 tarihinde resmi gazetede yayımlanıp yürürlüğe girmiştir. Düzenleme, daha yüksek temizlik, stoklama, ulaştırma ve pazarlama standartları getirmektedir.
- Uluslararası balıkçılık anlaşmalarına ilişkin olarak, Türkiye Eylül 2003'de Atlantik Ton Balığı'nın Korunmasına ilişkin Uluslararası Komisyon'un tam üyesi olmuştur.
- Bazı küçük balıkçı birlikleri birleşerek Merkez Birliği'ni oluşturmuştur. Üretici birlikleri pazar fiyat istikrarının korunması ve ortak pazarlama standartlarının hayata geçirilmesinde önemli rol oynamaktadır.

- Balıkçılık sektöründen sorumlu idari kapasite Tarım Bakanlığı'nın farklı subeleri ve diğer devlet kurumları gibi dağınık bir yapı arz etmektedir.
- Türkiye, kaynak idaresi ve gerekli denetim ve kontrol mekanizmalarının geliştirilmesine yönelik çabalarını artırmalıdır. Balıkçılık ve balık yetiştiriciliğine ilişkin lisans ve kayıt işlemleri geliştirilmelidir. Mevcut balıkçılık teknesi kayıt sistemi, veri toplama ve istatistik sistemleri gözden geçirilmeli ve AB standartlarını karşılayacak şekilde güçlendirilmelidir. Avlanma ve karaya taşımaya ilişkin kontrol önlemleri yeterli değildir. Balıkçılık ofislerinin balıkçılık limanlarında olmaması idari zorluklar yaratmaktadır. Bu alanda bilimsel araştırma, stok değerlendirmesi ve avlanacak türlere ilişkin hedef belirlenmesinde eksiklikler yaşanmaktadır. Ürün arzı, fiyatlar ve piyasaya ürün giriş çıkışlarının kontrolünde devletin rolü gereken düzeyde değildir.
- Mevcut kuralların uygulanması ve müktesebata uyum sınırlı düzeydedir.”

Türkiye'nin AB balıkçılık mevzuatına ilişkin son durum şu şekildedir:

Balıkçılık konusunda mevzuat uyumunda kayda değer bir mesafe kat edilmemiştir. AB mevzuatı ile uyumlu biçimde yeni bir su ürünleri çerçeve kanunu taslağı hazırlanmalı ve buna bağlı olarak çok sayıda yönetmeliğin çıkarılması gerekmektedir. Tarım ve Köyişleri Bakanlığı ile sahil güvenlik komutanlığının idari kapasitesi özellikle kontroller ve denetimler açısından güçlendirilmesi, balıkçı tekne kaydı ve tekne izleme sisteminin oluşturulması ve balık stoklarının belirlenmesi çalışmalarına çok kısa bir sürede başlanması gerekmektedir.

SONUÇ ve ÖNERİLER

Avrupa Birliğinin güçlü ekonomik ve sosyal yapısı birliğe üye olamayan ülkelerin üye olabilmek için çok büyük bir istekle çaba sarf etmelerine neden olurken, bu gücün aslında birliği kuran ülkelerin kendi gücünden kaynaklandığı, Birliğin onlara asıl faydasının üye ülkeler arasında barışı sağlamak olduğu gerçeği gözden kaçırılmamalıdır.

Avrupada iş gücü pahalılığı, insanların rahat ortamlarda çalışma isteği ve çevre koruma kanunları sebebiyle neredeyse tükenen ağır sanayi (çelik üretimi ve işçiliği,dökümcülük vs.) ülkemizin söz konusu iş kollarında iş hacmini arttırmasını sağlamıştır. Buna paralel olarak gemi inşa sanayimizde son yıllarda gelişim göstermiştir.

Ülkemizin üyeliği sürecinde yaşanan olumlu gelişmeler yabancı yatırımcıların Türkiye'ye olan güvenini arttırması ve bu artıştan denizcilik sektöründe payını alması tam üyelik gerçekleştiğinde yatırımların dahada artacağıının bir göstergesidir.

KAYNAKLAR**-AVRUPA BİRLİĞİ GENEL SEKRETERLİĞİ**

-Dalkanat, M.C., (2001), Avrupa Birliğine Giriş Sürecinde Türkiyenin Deniz Kabotaj Taşımacılığı, Yüksek Lisans Tezi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İSTANBUL Ü.

-DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI

DENİZ TİCARET ODASI Deniz Ulaştırması Alanında AT Müktesabati Özet Rehberi

-DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI

-Hılkın, M., (1995), Türk Deniz Ticaret Sektörünün Avrupa Topluluğuna Entegrasyonunun 2010 Yılına Projeksiyonu, Fen Bilimleri Enstitüsü, İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ

-İKTİSADİ KALKINMA VAKFI (İKV)

-Kar, M., ve Arkan, H., (2003), Avrupa Birliği/Ortak Politikalar ve Türkiye

-Kurtuldu, Ö.C., (1994), Avrupa Topluluğunda Ulaştırma Sektöründe Yaşanan Sıkıntılar ve Üçüncü Dünya Ülkelerinin Uyum Sorunları, Türkiye Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Avrupa Topluluğunun Ekonomik Yapısı Bilim Dalı , İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ

-Mousis, N., (2004), Avrupa Birliği Politikalarına Giriş Rehberi

