

Uluslararası Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi Hakkında

8/4/2014 tarihli ve 6530 sayılı Kanunla (RG T: 16/4/2014, Sayı: 28974) Türkiye Cumhuriyeti'nin katılmasının uygun bulunduğu Uluslararası Deniz Trafiği'nin Kolaylaştırılması Sözleşmesi'ne (*Convention on Facilitation of International Maritime Traffic*¹) katılması, Dışişleri Bakanlığı'nın 6/1/2016 tarihli ve 10261832 sayılı yazısı üzerine Bakanlar Kurulu tarafından 1/2/2016 tarihinde kararlaştırılmıştır². Katılma belgesi, tevdi makamına 13/5/2016 tarihinde sunulmuştur³. Milletlerarası Sözleşme Türkiye hakkında 12/7/2016 tarihinde yürürlüğe girmiştir⁴. Uluslararası Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi 9/4/1965 tarihinde imzalanmış ve milletlerarası hukukta 5/3/1967 tarihinde yürürlük kazanmıştır⁵. Milletlerarası Sözleşme'ye dünya deniz ticareti filosunun % 93.78'ine karşılık gelen 117 Devlet taraftır⁶.

Türkiye Cumhuriyeti'nin Uluslararası Deniz Trafiği'nin Kolaylaştırılması Sözleşmesi'ne katılma sebebi hakkında resmî belge 6530 sayılı Kanun'un gerekçesidir. TBMM'nin resmî internet sayfasından alınan gerekçe⁷ şu şekildedir:

“Dünya üzerindeki birçok ticari faaliyet, uluslararası sözleşmeler veya hukuk kuralları ile düzenlenmektedir. Bu kuralların birçoğu önemli ve belirleyici olmakla birlikte, uygulama aşamasında görüldüğü üzere, yapılan faaliyetlerin kontrolü amacıyla uygulanan kuralların bazıları sonucunda söz konusu faaliyetleri yavaşlatan amaç dışı ve gereksiz bir etki de ortaya çıkabilmektedir. Bu durum ve amaç dışı zorluklar kısmen, uluslararası taşımacılığın doğasından kaynaklanmaktadır. Söz konusu kurallar en çok devletlerin gümrük, göç, sağlık ve güvenlikle ilgili düzenlemelerinde görülmektedir. Devletlerin ve kurumların birbirlerinden bağımsız olarak oluşturdukları formlar, belgeler, yöntemler ve diğer standartlar ile birden çok

¹ Sözleşme hakkında bilgi için bkz. [http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/convention-on-facilitation-of-international-maritime-traffic-\(fal\).aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/convention-on-facilitation-of-international-maritime-traffic-(fal).aspx).

² RG T: 13.03.2016, Sayı: 29652.

³ Bu bilgi Sözleşme'ye Taraf Devletleri tespit etmek için düzenli olarak güncellenen IMO belgesinden alınmıştır, bkz. <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202016.pdf> linkinde yer alan belgenin 73'üncü sayfası.

⁴ Bu bilgi için RG T: 5/8/2016, Sayı: 29792'de yayımlanan Bazı Anlaşmaların Yürürlük Tarihlerinin Tespit Edilmesi Hakkında Karar'a (T: 4/7/2016, Sayı: Karar Sayısı: 2016/9042) bakınız.

⁵ Bkz. dn. (1)'de yer verilen IMO'nun linki.

⁶ Bkz. dn. (3)'de yer verilen IMO linkindeki belge.

⁷ Bkz. Uluslararası Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Sözleşmesine Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Dışişleri Komisyonu Raporu (1/507), TBMM Yasama Dönemi: 24, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 133.

ülkeye uğrayan bir geminin sefer süresince uğradığı ülkelerin aslında birbirine benzer nitelikte olan bürokratik işlemlerini ayrı ayrı şekillerde gerçekleştirmek zorunda kalması bu zorluklara örnek olarak gösterilebilir. Deniz taşımacılığının ticaret ile paralel olarak 20. yüzyılın başlarında gösterdiği gelişme ve büyüme bürokratik işlemlerdeki yoğunluğu da beraberinde getirmiştir. Bu gelişmelere ayak uydurulamaması sonucunda, bürokratik kırtasiyecilik olarak da adlandırılacak uygulama farklılıkları, ticari faaliyetleri zorlaştırmaya, gemileri geciktirmeye, hatta manifesto ve konşimento gibi yük evraklarındaki farklılıklar bazı taşımacılık türlerinin sekteye uğramasına yol açmıştır.

“Yüklere ve taşınan kişilere ilişkin gerekli bilgiler benzerlik göstermekte ise de istenen belgelerin sayısı ve şekli ülkeler arasında hatta bazen limandan limana farklılık göstermektedir. Bu belgelerden istenen kopya sayıları, yerel dillere yapılan tercüme, vize gereklilikleri, çeşitli boyutlardaki ve şekillerdeki formlar ile söz konusu belgelerin onaylanma ve imza prosedürleri gibi, kullanılan yöntemlerin ve formların farklılığı mevcut faaliyetlerin gerçekleştirilmesini zorlaştıran etkenler olarak ortaya çıkmaktadır. Bu konudaki sorunların giderilmesi ihtiyacına binaen 1961 yılında Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Konsey toplantısında, IMO'nun bu konuyu ele almasına ilişkin A.29 sayılı karar kabul edilmiştir. Uluslararası nitelikte bir sözleşmenin oluşturularak uluslararası deniz trafiğinin kolaylaştırılması amacıyla bir uzman grubun toplanması karara bağlanmıştır. 1963 yılında yapılan üçüncü IMO Konsey toplantısında uzman grubu raporu kabul edilmiş ve özellikle raporda tavsiye olunan taslak sözleşmenin görüşülerek, IMO himayesindeki uluslararası bir konferansta kabul edilmesi kararlaştırılmıştır. Bu çerçevede yapılan konferans ile "1965 Uluslararası Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi" (FAL) 9 Nisan 1965 tarihinde kabul edilmiştir. Deniz trafiğindeki gereksiz gecikmelerin önlenmesi, hükümetler arasındaki işbirliğine destek olunması, mevcut formaliteler ve diğer prosedürlerle ilgili en iyi şekilde uygulanabilecek tekdüzeliğin sağlanabilmesi, FAL Sözleşmesinin ele aldığı temel hedeflerdir. Sözleşmenin Ek kısmında ise, geminin, mürettebatının, yolcuların, bagajların ve yüklerin söz konusu süreç içerisinde tabi tutuldukları formalitelere, istenen dokümanlara ve prosedürlere ilişkin "Standartlar" ve "Tavsiye Uygulamalar" ele alınmaktadır. Sözleşmede ayrıca kaçak yolcular, liman hizmetleri ve acil durum yardımı gibi diğer konularla ilgili hükümlere de yer verilmektedir. Kabul edildiği günden bugüne ortaya çıkan ihtiyaçlar ışığında, 1973, 1986, 1987, 1990, 1992, 1993, 1996, 1999, 2002 ve 2005 yıllarında olmak üzere, FAL Sözleşmesi ilgili maddeleri üzerinde değişikliğe gidilmiştir. Türkiye'nin limanları ile uluslararası su yolu

niteliğine sahip boğazlarında, artan oranlı bir trafik yoğunluğu yaşanmaktadır. 1997 ve 2007 yıllarının yükleme-boşaltma verileri göz önüne alındığında, on yıllık süre zarfında yükleme-boşaltma miktarının 142.358.299 tondan 286.274.648 tona yükselerek % 100 civarında bir artış olduğu; 2004-2007 yılları arasındaki üç yıllık döneme bakıldığında, limanlarımızda işlem yapılan gemi sayısının 74.489'dan 78.691'e çıkarak % 5'lik bir artışın meydana geldiği görülmektedir. Benzer değerlendirmeler Çanakkale ve İstanbul Boğazları için yapıldığında, 1997- 2007 yılları arasındaki on yıllık dönemde; Çanakkale Boğazından geçen gemi sayısının % 36'lık bir artışla 36.543'ten 49.913'e; İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi sayısının ise % 11'lik bir artışla 50.942'den 56.606'ya yükseldiği görülmektedir. Ülkemizdeki mevcut deniz trafiğine ilişkin yukarıdaki bilgiler göz önüne alındığında, deniz trafiğinin kolaylaştırılması hususunda bir düzenlemeye gidilmesi ihtiyacının önemi anlaşılmaktadır. Ülkemiz, FAL Sözleşmesine resmen taraf olmamasına ve mevzuat alt yapısının oluşmamasına rağmen taşımacılığın bir gereği ve sonucu olarak, tüm ilgili makamlar tarafından kullanılan deniz taşımacılığı formlarında uluslararası uyum büyük ölçüde sağlanmış durumdadır.”

“Diğer taraftan Avrupa Birliği'ne üyelik müzakereleri kapsamında oluşturulan 2008 Ulusal Programına göre, FAL Sözleşmesine Ülkemizin taraf olması taahhüt edilmiştir. Bu sebeplerle, FAL Sözleşmesine taraf olunması Ülkemiz açısından büyük önem arz etmektedir. 1965 yılında imzalanarak 1967 yılında yürürlüğe girmiş bulunan FAL Sözleşmesine hâlihazırda dünya tonajının % 90.31'ini oluşturan 114 ülke taraf olmuştur. Söz konusu Sözleşmenin gümrük uygulamaları, gemilerin limanlara varışı, kalışı ve kalkışı ile ilgili formalite ve prosedürler bakımından deniz trafiğinin kolaylaştırılması hususunda kayda değer bir fayda sağlayacağı düşünülmektedir.”

“Ayrıca, başlangıcından itibaren uluslararası denizcilik alanında ülkeler bakımından bir prestij göstergesi olarak kabul görmesinin yanı sıra, Paris MoU kapsamında yapılan denetimlerde göz önünde bulundurulmuş başlıca kriterlerden biri olması sebebiyle büyük önem arz eden Gönüllü IMO Üye Devlet Denetimine (VIMSAS) Ülkemiz 2011 yılı sonu itibariyle girecektir. Söz konusu denetim kapsamında değerlendirmeye tabi tutulacak konulardan biri de, Ülkemizin ulusal denizcilik mevzuatının uluslararası denizcilik mevzuatıyla uyumu ve güncelliğidir.”