



İstanbul :

Sayı : 4273  
Our Reference :

05.11.2015

Konu : ABD Jones Yasası (Kabotaj Yasası) ile ilgili olarak  
Subject : Trade Winds gazetesinde yayınlanan bir makale Hk.

Sirküler No: 772/2015


Sayın Üyemiz,  
İlgi: 16.10.2015 tarihli Trade Winds gazetesinde yayınlanan bir makale.

ABD Jones Yasası (US Jones Act – ABD Kabotaj Yasası) ile ilgili olarak Trade Winds gazetesinde yayınlanan, MLR Petrolerem'un emekli baş yöneticisi Bob Curt tarafından kaleme alınmış makalede; 95 yıllık ABD Jones Yasasının ABD limanları arasında yük ve yolcu taşıyan gemilerin ABD'de inşa edilmesini gerektirdiği, söz konusu yasanın halen tamamen modasının geçmiş olduğu, hem moral olarak ve hem de ekonomik bakımdan ABD için bir tehlike teşkil ettiği belirtilmektedir. Yazıda kısa zaman önce, kasırganın 190-220 km. rüzgar hızına çıkabileceği, 1-5 arasındaki skalada "kategori 4" olarak adlandırılan bir kasırgada batan ve 33 can kaybına neden olan *El Faro* gemisine de değinilmiştir.

İlgi yazıda çözümün, ABD'de gemi inşa edilmesi gereksiniminin Jones Yasasından çıkarılması, ABD'de yapılmış gemilere milyarlarca dolar yatırım yapan armatörlerin tazmin edilmesi ve ABD tersanelerinin sübvansede edilmesinin araştırılmasında yattığı belirtilmektedir.

İlgi yazının Odamızda yapılan Türkçe çevirisi (Ek-1) ilişikte sunulmuştur.  
Bilgilerinizi arz ve rica ederiz.

Saygılarımızla,

  
Murat TUNCER  
Genel Sekreter**EKLER:**

Ek-1: İlgi yazının Türkçe çevirisi.

**DAĞITIM:****Gereği:**

- Tüm Üyelerimiz (Web)
- Türk Armatörler Birliği
- S/S Gemi Armatörleri Motorlu Taş.Koop.
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- İMEAK DTO Şubeleri
- Türk Loydu
- Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği
- Gemi Sahibi Firmalar
- İMEAK DTO Şube Y.K. Başkanları

**Bilgi:**

- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı  
Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü
- Sn. Sefer KALKAVAN  
TOBB DTO'ları Konsey Başkanı
- Meclis Başkanlık Divanı
- Yönetim Kurulu Başkanı ve Üyeleri
- Sn. Erol YÜCEL  
TOBB Türkiye Denizcilik Meclisi Başkanı
- Piri Reis Üniversitesi

(Serbest çeviridir)

**ABD JONES YASASI (US JONES ACT) 40 YAŞINDAKİ GEMİLERİ DENİZDE ÇALIŞTIRIYOR**

*MLR PETROLEUM'un emekli baş yöneticisi, Nakilat'ın ESKİ İdari Müdürü ve ExxonMobil deniz taşımacılığı bölümü eski Genel Müdürü **Bob Curt**, **El Faro'nun** kaybının ve ABD kabotaj taşımacılığında çalışan gemilerin modernleştirilmesi masrafının ABD gemi inşa gereksinimini ortadan kaldırmak için sebep olduğunu aşağıdaki yazısında belirtmiştir:*

***El Faro** 40 yaşında bir gemi idi; dört kuvvetinde bir kasırganın olduğu yere gönderilmişti, battı ve 33 can kaybı oldu. Yaşlı bir gemiydi; ileri yaş hiç şüphesiz bir geminin güvenli olmadığı anlamına gelecek olup, yeni bir geminin daha güvenli olduğunu çoğu kimse kabul edecektir. **El Faro** klasa dahildi ve denizde taşıma yapabileceği tasdik edilmişti. Görünüşe göre bu durum bir kasırganın 190-220 km. rüzgar hızına çıkabileceği, 1-5 arasındaki skalada "kategori 4" olarak adlandırılan kasırgada, geminin ana tahrik sisteminde bir bozulma olması yüzünden su alarak batmasını engellemiştir.*

**95 yıllık ABD Jones Yasası (US Jones Act – Kabotaj Yasası) ABD limanları arasında yük ve yolcu taşıyan gemilerin ABD'de inşa edilmesini gerektirmektedir. Anılan kanun Birinci Dünya Savaşından sonra yasalaştığı vakit, 1920 yılında bu asil bir girişimdi. Halen söz konusu yasanın tamamen modası geçmiş olup, hem moral olarak ve hem de ekonomik bakımdan ABD için bir tehlike teşkil etmektedir.**

Aynı geminin ABD'de inşa edilmesi, deniz aşırı ülkelerde inşa edilmesinden dört defa daha fazla pahalıya mal olmaktadır. Bu durum, **El Faro'nun** yerine niçin daha yeni, daha yeterli ve belki de daha güvenli bir geminin konmamasının belki de başlıca sebebi idi. **El Faro'nun** sahipleri bu geminin taşıma yapmasını sürdürmeleri dolayısıyla suçlanmamalıdır; onların başka bir ekonomik alternatifleri yoktu. Kabahat ABD gemi inşa gereksinimini Jones Yasasına göre sürdürmeyi destekleyenlerdedir.

**Şimdi etik değil entelektüel nedenlerle Jones Yasasına göre olan ABD gemi inşa gereksinimini ortadan kaldırmak üzere aşağıdaki hususlara dikkat çekilmektedir:**

- ABD dahilindeki taşımacılığa ait diğer hiçbir ulaştırma şekli – ne uçaklar, ne kamyonlar veya demiryolu teçhizatı - ABD'de inşa edilmeyi gerektirmemektedir; o zaman niçin gemiler inşa edilsin?
- Bilgisayarların, TV'ler veya elektronik aletlerin hiç biri ABD'de yapılmış değildir, çünkü ABD bu gibi şeylerin yapımında pek ehliyetli değildir.



- Gemilerin ABD’de inşa edilmesi için ulusal savunmanın öne sürülmesi düzmeceliktir. Gerçekten de ABD Donanması Askeri Komutanlığı (US Navy’s Military Sealift Command (MSC) – tarafından kiralanan gemilerin tümü yabancı ülkeler tarafından inşa edilmiştir, fakat ABD bayrağı taşımaktadırlar. ABD’de inşa edilme gereksinimi kaldırıldığı takdirde, ABD’nin kriz zamanlarında hemen sağlanabilecek daha büyük, güçlü ve modern bir ABD bayraklı filosu olacaktır.
- ABD yapımı olması gereksiniminin ortadan kaldırılması ABD ticaret filosunun çok daha büyük olması sonucunu doğuracaktı. Binlerce ABD denizcisinin daha istihdam edilmesi ABD karayollarında çalışan kamyonların sayısını önemli derecede azaltacak, trafiği, deniz kirlenmesini büyük ölçüde azaltacak, güvenliği arttıracak ve yol onarım ve bakımının daha az olmasını sağlayacaktır.
- Bugün derin deniz ticaret gemilerini inşa eden sadece iki ABD tersanesi vardır. Bunlardan biri yabancı çıkar gruplarına aittir, diğeri ise önemli bir savunma müteahhididir. ABD’de inşa edilme gereksiniminin ortadan kaldırılması ABD ticari gemi inşa tesislerini azaltabilirdi, gerçekten de ABD’nin ekonomisi veya ulusal savunması için bu yetersiz tersanelere ihtiyacı yoktur. ABD bayraklı gemilerdeki denizcilerin sayısı bu iki tersanede çalışan işçilerin sayısından çok daha fazla olacaktır.
- ABD yapımı gemilerin daha yüksek bedelleri olması dolayısıyla sıkıntı çeken devletler ve ülkeler, ABD derin deniz gemilerini inşa eden az sayıdaki tersaneleri sübvansede etmektedirler. Havai, Puerto Rico, New England, Guam ve Alaska daha yüksek gemi bedelleri için milyarlarca dolar ödemektedir. ABD’de gemi inşa edilmesi gereksinimi ABD serbest ticaret politikasına aykırıdır.

#### **Dolayısıyla, çözüm nedir?**

- **ABD’de gemi inşa edilmesi gereksiniminin Jones Yasasından (Jones Act) çıkarılması, aksi takdirde yasaya dokunulmaması.**
- **ABD’de yapılmış gemilere milyarlarca dolar yatırmış olan mevcut Jones Yasası armatörlerini tazmin etmek.** Bu, kabotaj yasalarını ortadan kaldırdıkları zaman diğer ülkelerde başarılı şekilde gerçekleştirilmiştir.
- ABD tersanelerinin sübvansede edilmesi hususunu araştırmak. **Son olarak, vergi ödeyenler, daha yüksek taşıma ücretleri olması ile, halen ABD’de inşa edilen gemilerin yüksek bedellerini ödemektedirler.**

(16.10 2015 tarihli Trade Winds gazetesinde yayınlanmıştır).

Çeviren: Engin KÖKNEL  
Dış İlişkiler Bölüm Müdürü