



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

19 Kasım 2023 Pazar günü Zonguldak genelini etkileyen olumsuz hava koşullarında, 1992 yılında inşa edilen, 88 metre uzunluğu ve 12 metre genişliği olan 'Kafkametler' isimli Türk gemisi ile 1968 yılında inşa edilen, 114 metre uzunluğu ve 13 metre genişliği olan 'Pallada' isimli Kamerun gemisi Karadeniz Ereğli Limanı çevresinde batmıştır.

Fırtınalı havanın etkisiyle kıyıda karaya oturarak ikiye ayrılan Pallada Gemisinin 13 mürettebatı kurtarılrken, Ereğli Limanının hemen önünde kıyıya yaklaşık 80 metre mesafede askeri mendireğe çarparak batan Kafkametler Gemisinin 12 mürettebatından kurtarılan olmamıştır.

Yaşanan facianın ardından gözler bu kez, Karadeniz'deki deniz ticaretinin, uluslararası deniz ticaretinden ayrılan olumsuz özelliklerine, bölgede yaygın olarak kullanılan, denize elverişsiz, standart altı gemilere ve bu gemilerde görev yapan gemi adamlarının yıllardır süre gelen sorunlarına çevrilmiştir.

Bilindiği üzere günümüzde Karadeniz'e kıyıdaş ülkeler uluslararası ticaretinin yaklaşık %80'ini deniz yoluyla yapmaktadır. 1989 yılında Doğu Bloğunun çöküşüyle birlikte bölge hızlı bir şekilde ticarete açılmış ancak her şeye razı ve kötü koşullu bir piyasa oluşmuştur. Standart altı denizciliğin Karadeniz'i adeta ele geçirmesinde ve bölgede 30 yılı aşkın kuralsızlığın hüküm sürmesinde bu olumsuz piyasa koşullarının etkisi büyüktür.

Üstelik bu durum bölgedeki tüm aktörlerce de kanıksanmış, ilkel ve vahşi bir kabul haline gelmiştir. Her ne kadar uluslararası denizcilik kuralları tüm dünya denizlerinde geçerli olsa da Karadeniz'de yapılan ticarete 'kuralsızlıkların bir kural haline geldiği' bilinmektedir. Standart altı gemiler, sıkı denetimlerden geçirilmemekte, emniyet normları çoğu zaman göz ardı edilerek ticari hayatlarını sürdürebilmektedir. Ekonomik ömürlerini bitirmiş, aslında çoktan hurdaya ayrılması gereken yüzlerce gemi Karadeniz'in kendine özgü coğrafyası ve zorlu meteorolojik koşullarında yüzdürülmeye devam etmektedir.

Bu nedenledir ki Karadeniz'deki deniz ticaretinin sürmesini sağlayan 2 bin 500 geminin yaklaşık üçte ikisini 5 bin tonun altındaki küçük tonajlı ve yaşlı kosterler oluşturmaktadır. FILONUN ana gövdesini kosterlerin oluşturması, tam da sektörün içinde bulunduğu bu ticari kaygılardan kaynaklanmaktadır.

Bir diğer önemli husus ise Türk Gemi insanlarının maruz kaldıkları sağlıksız, tehlikeli iş şartları, gürültü ve zor çalışma koşulları nedeni ile belirli bir süre çalışmalarına karşılık daha öncesinde verilen yıpranma payı hakkının 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu'nda 2008 yılında yapılan bir düzenlemeyle kaldırılmış olmasıdır.

Oysa son derece olumsuz ve zorlu çalışma koşulları içinde, ailelerinden uzak çalışmak durumunda kalan Türk Denizcileri; beden ve ruh sağlığı açısından, sosyal ve manevi anlamda yıpranmaktadır.



Türk denizcilerinin insan onuruna uygun çalışma şartlarının tesis edilmesi ve gemi insanlarının yıpranma payı başta olmak üzere tüm haklarının teslim edilmesi elzemdir. Bu uğurda da gerekli yasal düzenlemeleri yapmak yine Yüce Türkiye Büyük Millet Meclisinin görevidir.

Gelinen nokta itibariyle, Karadeniz'deki deniz ticaretinin, uluslararası deniz ticaretinden ayrılan olumsuz özelliklerini tespit ederek gidermek, bölgede yaygın olarak kullanılan, denize elverişsiz, standart altı gemilerin iyileştirilmesi ve gereğince denetlenmesi için ulusal ve uluslararası bazda girişimlerde bulunmak ve bu gemilerde görev yapan Türk gemi insanlarının yıllardır süregelen sorunlarını çözerek, denizcilerimizin hayatlarına mâl olan ve kamuoyunda infial yaratan bu faciaların oluş nedenlerini araştırmak ve benzer faciaların bir daha yaşanmaması için gereken tedbirlerin alınması için Anayasanın 98. TBMM İç Tüzüğü'nün 104. ve 105. maddeleri uyarınca "Meclis Araştırması" açılmasını arz ederiz. 06.12.2023


Deniz YAVUZYILMAZ

Zonguldak Milletvekili

Ömer Fethi Gazer
Nigde



Edin Akay
Rize

Edin Akay
Rize



Edin Akay
Rize

Cevdet AKAY
Kars



583 Sayılı Meclis Araştırma Önergesi İmza Çizelgesi

	Adı Soyadı	Seçim Bölgesi	İmza
1	Abdurrahman Tutdere	Adıyaman	
2	Nermin Yıldırım Kara	Hatay	
3	Eylen Elif ÖZÜM	Zonguldak	
4	Barış Belhelç	Konya	
5	Ali ÖZTUNÇ	K. M. M. S. S.	
6	Mahir Poşat	İzmir	
7	Mustafa Erdem	Antalya	
8	Cav. F. Arı	Antalya	
9	Nail Çiler	Kocaeli	
10	Gözde Akçıl	İstanbul	
11	Murat Kırın	Ankara	
12	Mehmet Karo	Kocaeli	
13	Kağan Akk	Bursa	
14	Ercan Karakır	Aydın	
15	Süleyman Görebetir	Antalya	
16	Metin İLHAN	Kırşehir	
17	Nermin Yıldırım Kara	Konya	
18	Aşkın GENÇ	Kayseri	
19	Gülcan KİŞ	MERSİN	
20	Ayça Taşkent	Sakarya	

miller

miller



GEREKÇE

19 Kasım 2023 Pazar günü Zonguldak genelini etkileyen olumsuz hava koşullarında, 1992 yılında inşa edilen, 88 metre uzunluğu ve 12 metre genişliği olan 'Kafkametler' isimli Türk gemisi ile 1968 yılında inşa edilen, 114 metre uzunluğu ve 13 metre genişliği olan 'Pallada' isimli Kamerun gemisi Karadeniz Ereğli Limanı çevresinde batmıştır.

Fırtınalı havanın etkisiyle kıyıda karaya oturarak ikiye ayrılan Pallada Gemisinin 13 mürettebatı kurtarılırken, Ereğli Limanının hemen önünde kıyıya yaklaşık 80 metre mesafede askeri mendireğe çarparak batan Kafkametler Gemisinin 12 mürettebatından kurtarılan olmamıştır.

Denizcilerimizin telsiz konuşmaları ve yakınlarına gönderdikleri son cep telefonu mesajları ile göz göre göre ölüme gitmeleri kamuoyunda büyük bir infial yaratırken, yaşanan facianın ardından gözler bu kez, Karadeniz'deki deniz ticaretinin, uluslararası deniz ticaretinden ayrıran olumsuz özelliklerine, bölgede yaygın olarak kullanılan, denize elverişsiz, standart altı gemilere ve bu gemilerde görev yapan gemi adamlarının yıllardır süre gelen sorunlarına çevrilmiştir.

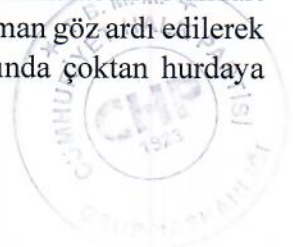
Karadeniz Ereğli'de batan Kafkametler ve Pallada gemisi gibi Türk kıyılarında ve Karadeniz çanağının genelinde sefer yapan yüzlerce geminin yaşı, açık denizler için uygunluğu, güvenlik standartlarını karşılayıp karşılamadığı ve metal yorgunluğu bulunan bu gemilerin sıkı denetimlerden geçirilip geçirilmediği konuları önemli soru başlıkları olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bilindiği üzere günümüzde Karadeniz'e kıyıdaş ülkeler uluslararası ticaretinin yaklaşık %80'ini deniz yoluyla yapmaktadır. Bölge ülkelerinin çoğunluğunu, 1990'ların başında Sovyetler Birliği'nin dağılması ile beraber ortaya çıkan; ekonomik olarak zayıf veya gelişmekte olan ülkeler oluşturmaktadır. Bölgede; Rusya, Gürcistan, Ukrayna, Azerbaycan, Romanya, Bulgaristan gibi ülkelerle birlikte ülkemiz de Karadeniz kıyılarındaki deniz ticaretinden direkt olarak etkilenmektedir.

1989 yılında Doğu Bloğunun çöküşüyle birlikte bölge hızlı bir şekilde ticarete açılmış ancak her şeye razı ve kötü koşullu bir piyasa oluşmuştur. Standart altı denizciliğin Karadeniz'i adeta ele geçirmesinde ve bölgede 30 yılı aşkın kuralsızlığın hüküm sürmesinde bu olumsuz piyasa koşulların etkisi büyüktür.

Karadeniz çanağındaki yük taşıma bedeli olan navlun değerlerinin dünya denizlerindeki taşımacılık ve navlun değerlerinin çoğu zaman altında kalması, armatörlerin yatırımlar yaparak yeni ve teknolojik gemiler inşa etmelerine engel teşkil etmektedir. Rekabetçi ve zorlu piyasa koşullarında kar etmeye çalışan armatörler çareyi standart altı gemileri, asgari yatırımlar ile işletmekte ve gemicilerin çalışma refahlarını kısmakta bulmaktadır.

Üstelik bu durum bölgedeki tüm aktörlerce de kanıksanmış, ilkel ve vahşi bir kabul haline gelmiştir. Her ne kadar uluslararası denizcilik kuralları tüm dünya denizlerinde geçerli olsa da Karadeniz'de yapılan ticarete 'kuralsızlıkların bir kural haline geldiği' bilinmektedir. Standart altı gemiler, sıkı denetimlerden geçirilmemekte, emniyet normları çoğu zaman göz ardı edilerek ticari hayatlarını sürdürebilmektedir. Ekonomik ömürlerini bitirmiş, aslında çoktan hurdaya



ayrılması gereken yüzlerce gemi Karadeniz'in kendine özgü coğrafyası ve zorlu meteorolojik koşullarında yüzdürülmeye devam etmektedir.

Bu nedenledir ki Karadeniz'deki deniz ticaretinin sürmesini sağlayan 2 bin 500 geminin yaklaşık üçte ikisini 5 bin tonun altındaki küçük tonajlı ve yaşlı kosterler oluşturmaktadır. Filonun ana gövdesini kosterlerin oluşturması, tam da sektörün içinde bulunduğu bu ticari kaygılardan kaynaklanmaktadır.

Kosterler ve özellikle 'kıyıl ve nehir tipi gemiler' Karadeniz'in eski gemi ve denizciler mezarına dönüşmesinde başrol oynamaktadır. Bu gemilerin yaklaşık %70'i 25 yaşın üzerindedir ve daha da önemlisi bölgedeki gemi adamlarının üçte ikisi yani yaklaşık 80 bin gemi adamı bu tip gemilerde çalışmaktadır. Aynı navlunun kazancını 30 yaşında eski ve yorgun bir gemi ile de alabileceğini bilen işletmeciler ise gemi adamlarının hayatını riske atmaktan maalesef çekinmemektedir. Yüksek işsizlik ortamında iş imkânı bulan denizciler ise düşük ücretler ve ağır çalışma koşullarına bu düzene boyun eğerek çalışmaya devam etmektedir.

Kısacası bir anormallikler silsilesi tuhaf bir şekilde Karadeniz bölgesinde normal pratik kabul edilmiş; bilim, gerçekler, risk algısı, can güvenliği, insan hayatı bir kenara bırakılmıştır. Karadeniz'de uluslararası ithalat ve ihracat yapan, yerel ve küresel şirketler, yükleri gemileri ile taşıyan armatörler, gemi işletme şirketleri-operatörler, gemi teknik yönetim şirketleri, gemi personel temin şirketleri, gemi kiralama brokerları, kıyıdaş liman devletleri otoriteleri ve kontrolörleri, yerel liman başkanlıkları ve diğer yerel devlet deniz otoriteleri, bu gemilerde görev alan gemi adamları ve gemilere hizmet veren kılavuz kaptanlar ile liman yük işlemleri hizmetlerini veren tüm birimler ve yük işlemleri sorumluları, gemi sigorta şirketleri, yerel ve koruyucu acenteler ve şu an adını sayamadığımız diğer tüm aktörler sorumluluk ve görev bilinciyle acilen iyileştirilmesi gereken bu ticari ekosistemi oluşturmaktadır.

Tüm bu aktörler IMO Stew, Loadline, Ism, Isps, Solas, Marpol, Mlc gibi temel uluslararası denizcilik ilke ve kurallarını bilmelerine rağmen, sözde denetimlerle karşılıklı bir görmezden gelme, idare etme şeklinde ticari faaliyetlerini sürdürülebilmektedir. Neticede gemiler ve yükler çeşitli yöntem ve metotlar ile önem ve dikkatle ilgililerince gereği gibi geniş tazmin imkanları ile sigorta altına alınırken, gemi adamı ve 3. taraflara karşı koruma sağlayacak P&I sigortaları sahte veya kadük miktar ve geçerlilikler ile yetkinliği tartışılır sigorta şirketlerince usulen yapılmaktadır. Bu durum yaşanan her deniz felaketinden sonra tekrar tekrar ortaya çıkmış, bu konuda caydırıcılık sağlanması adına ülkemizde Türk boğazlarından kuzey-güney aksında Karadeniz'e geçecek gemilerin acentelerinden P&I sigorta sorgusu SP/seyrir planı-1 beyanlarında istenir hale getirilmiştir. Ne var ki, bu uygulama bile bu kötü niyetli uygulamaları engellemeye yetmemiştir.

Karadeniz çanağındaki deniz felaketleri, kaza-kırım ve batma vakalarının temel sebeplerine bakıldığında ise bölgede meteorolojik koşullar, sert denizler, hakim yıldız ve poyraz rüzgarı şiddetliyse denizde kırım ve kayıplar Karadeniz'in güney kıyılarında genelde Güney Batı Karadeniz'de Türk kara sularında ya da İstanbul Boğazı yaklaşım rotalarında gerçekleşmekte, eğer bölgede meteorolojik koşullar, sert denizler, hakim lodos, kible ve keşişleme rüzgarı şiddetliyse denizde kırım ve kayıplar Karadeniz'in kuzey kıyılarında genelde Orta ve Doğu Karadeniz'de Ukrayna ve Rusya kara sularında yada Kerch / Kırım Boğazı Azak Denizi yaklaşım rotalarında gerçekleşmektedir.

Emniyetli sığınma limanları ise her iki yakada da sınırlı sayı ve kapasitededir. Karadeniz çanağı boyunca kıyı yapıları mühendisliği de istenen ölçüde bilimsel ve etkin kullanılamamakta ve

yapılan mendirek, dalga kıran ve liman kıyı yapıları inşasında çok temel coğrafik, hidrografik ve meteorolojik konular ilave yatırım ve maliyet gerektirdiğinden zaman zaman ticari kaygılar ile göz ardı edilmektedir. Bu durum ağır hava şartlarında gemilere sığınacak güvenli liman bulunamaması sorununu da ortaya çıkarmaktadır.

Yaşanan deniz felaketlerinde sıklıkla sebep kış mevsiminde (Aralık-Mart ayları) oluşan ağır deniz ve hava şartlarına dayanıklı olmayan gemilerin Karadeniz'i kendilerine bağlama limanı denizcilik otoritelerince izin verilen sefer bölgesi tanımının ve çerçevesinin (Ana kıtanın kıyılarından 20 milden fazla açılmayarak yakın kıyısız sefer hattını aşmaksızın yapılacak seyrüsefer) aksine Kuzey-Güney kıyıları direkt geçişi ile 100-150 millik uzun bir direkt geçiş hattında gemilerini ağır denizlere ve asimetrik dalga tepesi dalga çukuru (hugging-sagging effect), bordasal ve baş-kıç (Rolling-pitching effect) ağır denizlere maruz bırakarak iyice gemi ana yapı ve denge sac ve bağlantı elemanlarını yormalardır.

Elbette bu seyrüseferin kısaltılması hususundaki kararlar sadece kaptanların tek başına alacağı kararlar olmayıp, bu kararda taşınan yükün ilgili bütün tarafları, yükün en erken zamanda, en kısa rotadan, en az masraf ile varacağı yere ulaştırılması noktasında kaptanlara çoğu kez ticari baskı yapıldığı, katı talimat ve zorlayıcı direktifler verildiği bilinmektedir.

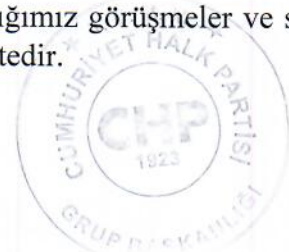
Hatta kimi zaman Kaptan veya diğer senyör zabitan gemi adamlarının iş kaybı ve yerici sıfatlar ile tehdit edildiği ve türlü mobbinglere maruz kaldığı da denizciler arasında bilinmekte ve içten içe sektörde fısıltı şeklinde ama üstü çoğu zaman kapalı, meslektaşlar arasında iş çevrelerinde konuşulduğu bilinen bir diğer gerçektir. Elbette burada yaşanan sorunda gemi insanının ve denizcinin, kurumsal ve kamusal üst yapılarca sahipsiz bırakılması söz konusudur. Bölgenin genel sosyo-ekonomik yapısı zaten ortadadır ve maalesef zayıftır. Denizcilerin sendikalaşma kültürü ve işçi haklarının korunmasına dair bilinç bile isteye bölgesel anlamda oluşturulmamakta ve çok zayıf bırakılmaktadır. Gerçek bir denizci örgütlenmesi ve sendikalaşmanın ivedi olarak devlet destekli yaygınlaştırılması ve samimi olarak desteklenmesi sektörün sağlıklı sürekliliği açısından zaruridir.

Bir diğer önemli husus ise Türk Gemi insanlarının, maruz kaldıkları sağlıksız, tehlikeli iş şartları, gürültü ve zor çalışma koşulları nedeni ile belirli bir süre çalışmalarına karşılık daha öncesinde verilen yıpranma payı hakkının (fiili hizmet zammı) 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu'nda 2008 yılında yapılan bir düzenlemeyle kaldırılmış olmasıdır.

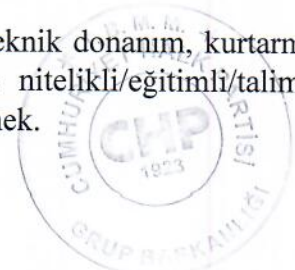
Oysa son derece olumsuz ve zorlu çalışma koşulları içinde, ailelerinden uzak çalışmak durumunda kalan Türk Denizcileri; beden ve ruh sağlığı açısından, sosyal ve manevi anlamda yıpranmaktadır. Görevleri esnasında, sıklıkla olumsuz hava koşullarında, sayısız iş kazası riskiyle karşı karşıya kalmaktadır. Korsanlık faaliyetleri, çalışma bölgelerindeki savaş koşulları, tuzaklanan mayınlar ve hatta deniz haydutluğu gibi tehlikelerle de gemi insanının mesleki olarak yıprandığı ortadadır.

Tüm bu nedenlerle insan onuruna uygun çalışma şartlarının tesis edilmesi ve gemi insanlarının yıpranma payı başta olmak üzere tüm haklarının teslim edilmesi gerekmektedir. Bu uğurda yasal düzenlemeleri yapmak Yüce Türkiye Büyük Millet Meclisinin görevidir.

Diğer taraftan, sektörün deneyimli kaptan ve denizcileriyle yaptığımız görüşmeler ve soruna dair okumalarımızda şu önemli uyarı ve tavsiyeler dikkat çekmektedir.



- Denizcilikte yanlış zamanda yanlış yerde olmamak ana ilkesini benimsemek. Gerekğinde her türlü ticari ve operasyonel baskılara direnmek ve tedbirli davranarak emniyetli bir sefer planı oluşturmak ve gemiyi iyi tanıyanlarla sefer ve rota planlaması yapmak.
- Güncel hava ve deniz raporlarını yaz-kış ayırmaksızın takip etmek ve önceden koruyucu ve ön-alıcı planlamaları yapmak.
- Geminin güvertelerinin ve tüm sac gövde yapısı ile iç kompartımanlar, tanklar dahil denize ve yola elverişliliğinin sözde değil özde su geçirmezliğinin sağlanmak.
- Gemi makinelerinin düzenli ve güvenilir çalıştığından ve acil-kritik yedeklerinin eksiksiz bulunduğundan, gemiye özgü planlı bakım tutum esas ve usullerine uygun gemi makine ve ekipmanlarının işlevsel bütünlüğünün sağlandığından emin olmak.
- Uygun personel (yeterli ve eğitilmiş deniz insanları) özellikle acil durumları yönetmek eğitim ve talim yapma pratiği ile hazır bulunurluğun temin etmek.
- Yükün emniyetle yüklenmesi, alınması-istiflenmesi ve bağlanması özellikle ağır denizlerde hareket etmemesi ve kaymamasının temini için azami özeni göstermek
- Boş gemi kondisyonu dahil tüm açık deniz stabilite hesaplarının dikkatli yapılması ve tekrardan sefer başlamadan gözden geçirmek.
- Gemilerin değişen ilave inşa düzeltmeleri (boy verme, ambar hacim kapasite değiştirme, üst güverte yükleme elverişlilik durumu dahil) tüm stabilite kitap ve Programlarının güncellenmesi ve gerçek değerleri yansıtmasını temin etmek.
- Yüklemede her ne şart ve koşul altında olursa olsun aşırı yükleme ve yük aşımı ile stabilite değerlerinin kritik noktalara taşınmasından kaçınmak.
- Klas kuruluşlarının özellikle ara ve ana sürveylerinde sözde değil özde denize ve yola elverişlilik gereklerinin (gemi saç ölçümleri, tüm kritik ekipmanların kontrolü ve gerekli bakım-tamir esaslarına riayet edilmesi) temini ve takibi ile geminin sonraki 3 veya 5 hizmet yıllarına gereğince hazırlanmak.
- Temel can kurtarma (Can filikası, can salları, kişisel ekipman olan immersion süitler, can yelekleri, can simitleri vb. gibi) ve tüm yangınla mücadele ekipmanlarındaki (Emg. Yangın pompası ve tüm yangına müdahale ve tahliye amaçlı kullanılacak pompalar ve detaylı devre yapısı elemanlar vb. gibi) sorunlara sıfır tolerans ile acil duruma hazır oluşları eksiksiz temin etmek.
- Acil durumlarda güvenle kullanıma hazır olmak üzere Gemi demirleri, uygun kapasitelerde sağlam baba ve loçalar ile ırgat sevk sistemlerinin kurtarma-yardım hizmeti almak üzere operasyonları becerebilmek için hazır ve çalışır bulundurmak.
- Acil durum ve kriz haberleşmesini yapabilmek üzere gemi Gmdss ve tüm telsiz, uydu sistemlerinin yardım çağrısı yapabilmek üzere acil akü ve enerji destek sistemlerini kullanıma hazır tutmak.
- Bölgesel arama-kurtarma hizmet sorumlularının belirlenerek 7/24 hazır bulunuşlarının temini ve mecburi olarak can kurtarma hizmeti vermesine yerel kanunlar ve nizamlar çerçevesinde zorunlu tutmak.
- Kriz yönetiminde yerel ve bölgesel otorite boşluğunun ve işin gerçek sahibinin bilinmemesi ile oluşacak keyfiliği engellemek.
- Yerel ve bölgesel kurtarma yardım hizmet sağlayıcılarının teknik donanım, kurtarma aracı (hava, deniz, kara unsurları olarak müştereken) ve nitelikli/eğitilmiş/talimli personel gücünün hazır bulunurluğunu her anlamda temin etmek.



- Görev şehidi Gemi insanlarının ailelerinin hayatlarının geri kalan kısmında sürdürülebilir ve insan onuruna yakışır bir hayat yaşamalarının temini için yapılacak sigorta ve diğer koruyucu politikaları şirket ve ulusal bazda oluşturmak.
- Kazazede ve görev şehidi denizcilerin aile ve yakınlarına yeter süre medikal ve psikolojik ücretsiz destek ve gerektiğinde tedavi masraflarının teminini sağlayacak yasal düzenlemeleri hayata geçirmek.
- Facialardan ders çıkartmak ve sosyolojik ve toplumsal farkındalık ile bilinç oluşturulmasını planlamak.

Görüldüğü üzere Standart altı denizcilik Karadeniz'in bir ticaret kültürüne dönüşmüştür. Sigortası olmayan, bakımları yapılmayan denize elverişliliği sorunlu gemiler adeta gemicilerin sırtında yüzdürülmektedir. Sebep tek bir taraf merkezli değil çok oyunculu ve çok taraflı kusurlar ve sorumluluk/kural ihlalleri bütünü olarak kendini göstermektedir. Karadeniz bölgesinin en güçlü ve sözü geçen ana aktörlerinden olan ülkemiz başta olmak üzere, Türk deniz ticareti, Türk şirketleri ve Türk denizcileri için adım atılması bölge için gerekli bilinçlendirme ve farkındalık çalışmalarının sağlanması gerekmektedir.

Türk denizcilerinin insan onuruna uygun çalışma şartlarının tesis edilmesi ve gemi insanlarının yıpranma payı başta olmak üzere tüm haklarının teslim edilmesi elzemdir. Bu uğurda da gerekli yasal düzenlemeleri yapmak yine Yüce Türkiye Büyük Millet Meclisinin görevidir.

Gelinen nokta itibariyle, Karadeniz'deki deniz ticaretinin, uluslararası deniz ticaretinden ayrışan olumsuz özelliklerini tespit ederek gidermek, bölgede yaygın olarak kullanılan, denize elverişsiz, standart altı gemilerin iyileştirilmesi ve gereğince denetlenmesi için ulusal ve uluslararası bazda girişimlerde bulunmak ve bu gemilerde görev yapan Türk gemi insanlarının yıllardır süre gelen sorunlarını çözerek, denizcilerimizin hayatlarına mâl olan ve kamuoyunda infial yaratan bu faciaların oluş nedenlerini araştırmak ve benzer faciaların bir daha yaşanmaması için gereken tedbirlerin alınması için Anayasanın 98. TBMM İç Tüzüğü'nün 104. ve 105. maddeleri uyarınca "Meclis Araştırması" açılmasını arz ederiz. 06.12.2023


Deniz YAVUZYILMAZ
Zonguldak Milletvekili



GEREKÇE ÖZETİ

19 Kasım 2023 Pazar günü Zonguldak genelini etkileyen olumsuz hava koşullarında, 1992 yılında inşa edilen, 88 metre uzunluğu ve 12 metre genişliği olan 'Kafkametler' isimli Türk gemisi ile 1968 yılında inşa edilen, 114 metre uzunluğu ve 13 metre genişliği olan 'Pallada' isimli Kamerun gemisi Karadeniz Ereğli Limanı çevresinde batmıştır.

Fırtınalı havanın etkisiyle kıyıda karaya oturarak ikiye ayrılan Pallada Gemisinin 13 mürettebatı kurtarılırken, Ereğli Limanının hemen önünde kıyıya yaklaşık 80 metre mesafede askeri mendireğe çarparak batan Kafkametler Gemisinin 12 mürettebatından kurtarılan olmamıştır.

Yaşanan facianın ardından gözler bu kez, Karadeniz'deki deniz ticaretinin, uluslararası deniz ticaretinden ayrılan olumsuz özelliklerine, bölgede yaygın olarak kullanılan, denize elverişsiz, standart altı gemilere ve bu gemilerde görev yapan gemi adamlarının yıllardır süre gelen sorunlarına çevrilmiştir.

Bilindiği üzere günümüzde Karadeniz'e kıyıdaş ülkeler uluslararası ticaretinin yaklaşık %80'i deniz yoluyla yapmaktadır. 1989 yılında Doğu Bloğunun çöküşüyle birlikte bölge hızlı bir şekilde ticarete açılmış ancak her şeye razı ve kötü koşullu bir piyasa oluşmuştur. Standart altı denizciliğin Karadeniz'i adeta ele geçirmesinde ve bölgede 30 yılı aşkın kuralsızlığın hüküm sürmesinde bu olumsuz piyasa koşulların etkisi büyüktür.

Üstelik bu durum bölgedeki tüm aktörlerce de kanıksanmış, ilkel ve vahşi bir kabul haline gelmiştir. Her ne kadar uluslararası denizcilik kuralları tüm dünya denizlerinde geçerli olsa da Karadeniz'de yapılan ticarete 'kuralsızlıkların bir kural haline geldiği' bilinmektedir. Standart altı gemiler, sıkı denetimlerden geçirilmemekte, emniyet normları çoğu zaman göz ardı edilerek ticari hayatlarını sürdürebilmektedir. Ekonomik ömürlerini bitirmiş, aslında çoktan hurdaya ayrılması gereken yüzlerce gemi Karadeniz'in kendine özgü coğrafyası ve zorlu meteorolojik koşullarında yüzdürülmeye devam etmektedir.

Bu nedenledir ki Karadeniz'de ki deniz ticaretinin sürmesini sağlayan 2 bin 500 geminin yaklaşık üçte ikisini 5 bin tonun altındaki küçük tonajlı ve yaşlı kosterler oluşturmaktadır. Filonun ana gövdesini kosterlerin oluşturması, tam da sektörün içinde bulunduğu bu ticari kaygılardan kaynaklanmaktadır.

Bir diğer önemli husus ise Türk Gemi insanlarının, maruz kaldıkları sağlıksız, tehlikeli iş şartları, gürültü ve zor çalışma koşulları nedeni ile belirli bir süre çalışmalarına karşılık daha öncesinde verilen yıpranma payı hakkının 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu'nda 2008 yılında yapılan bir düzenlemeyle kaldırılmış olmasıdır.

Oysa son derece olumsuz ve zorlu çalışma koşulları içinde, ailelerinden uzak çalışmak durumunda kalan Türk Denizcileri; beden ve ruh sağlığı açısından, sosyal ve manevi anlamda yıpranmaktadır.

Türk denizcilerinin insan onuruna uygun çalışma şartlarının tesis edilmesi ve gemi insanlarının yıpranma payı başta olmak üzere tüm haklarının teslim edilmesi elzemdir. Bu uğurda da gerekli yasal düzenlemeleri yapmak yine Yüce Türkiye Büyük Millet Meclisinin görevidir.

Gelinen nokta itibariyle, Karadeniz'deki deniz ticaretinin, uluslararası deniz ticaretinden ayrılan olumsuz özelliklerini tespit ederek gidermek, bölgede yaygın olarak kullanılan, denize

elverissiz, standart altı gemilerin iyileştirilmesi ve gereğince denetlenmesi için ulusal ve uluslararası bazda girişimlerde bulunmak ve bu gemilerde görev yapan Türk gemi insanlarının yıllardır süre gelen sorunlarını çözerek, denizcilerimizin hayatlarına mâl olan ve kamuoyunda infial yaratan bu faciaların oluş nedenlerini araştırmak ve benzer faciaların bir daha yaşanmaması için gereken tedbirlerin alınması için Anayasanın 98. TBMM İç Tüzüğü'nün 104. ve 105. maddeleri uyarınca "Meclis Araştırması" açılmasını arz ederiz. 06.12.2023