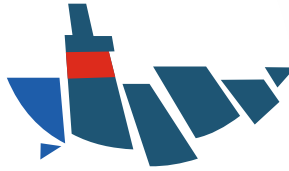


FİİLİ HİZMET SÜRESİ ZAMMI “YIPRANMA PAYI”



**TÜRKİYE
DENİZCİLİK
FEDERASYONU**

FİİLİ HİZMET SÜRESİ ZAMMI ("YIPRANMA PAYI")

A. Yıpranma Payı Hakkının Tarihiçesi: Gemi insanları bakımından 3395 Sayılı Kanun ile 01 Eylül 1987 tarihinden itibaren yasal bir hak uygulanan ve sosyal güvence kapsamında sağlanan fiili hizmet süresi zammı ("yıpranma hakkı"), 1 Ekim 2008 tarihinde yayımlanan 5510 Sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sigortalar Kanunu'nun yürürlüğe girmesi ile kaldırılmıştır.

01.10.2008 tarihinde yürürlükten kaldırılan 506 Sayılı Kanun'da yer alan fiili hizmet süresi zammı, ilk kez 01.09.1977 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe giren 2098 Sayılı Kanun ile uygulanmaya başlanmıştır. Bu düzenlemeyle, basım ve gazetecilik işyerlerinin yasada belirtilen unvanlarla çalışan sigortalıların yine yasada belirtilen işlerde geçen sigortalılık sürelerine, fiili hizmet süresi zammı uygulanarak belirli bir sürenin daha eklenmesi öngörülmüştür. Akabinde, 3395 Sayılı Kanun ile 01.09.1987 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere, unvan ayrımı yapılmaksızın hizmetin basım ve gazetecilik işyerlerinin Kanunda sayılan işlerde geçmesi, fiili hizmet süresi zammından yararlanılması adına yeterli görülmüştür. Anılı mevzuat gereğince belirtilenlerin yanı sıra gemi insanları, gemi ateşçileri, kömürçüler, dalgıçlar ile azotlu gübre ve şeker sanayinin yasa ile belirlenen bölüm ve işlerinde çalışan sigortalılar da fiili hizmet süresi zammından yararlandırılmışlardır. 506 Sayılı Kanun'a göre, itibari hizmet süresinden yararlanabilmek için üç koşulun bir arada olması gerekmektedir. Bunlar; sigortalı sayılma, hizmetin belirli işlerde geçmesi ve belli bir süre prim ödeme gün sayısının varlığı olarak belirlenmiştir.

(EK-1: Sosyal Sigortalar Kanununun Yürürlükten Kaldırılmış Hükümleri, sayfa 109)

Her ne kadar, denizciler gibi yıpranma payı hakları 2008 yılında ellerinden alınan Basım ve Gazetecilik mesleği mensupları, yitirdikleri haklarını "Basım kartı sahibi olmak suretiyle fiilen çalışanlar" şartı ile olsa dahi 11.11.2020 yılında geri kazanmışlardır. Buna karşın, ne yazık ki, 5510 Sayılı Kanun'un yürürlüğe girdiği tarihten bu yana gemi insanları haklarına kavuşmamışlardır.

B. 01.10.2008 Tarihli 5510 Sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sigortalar Kanunu Madde 40'ta Yer Alan Meslek Grupları

1. Cıva üretimi işleri sanayinde çalışanlar,
2. Kurşun ve arsenik işlerinde çalışanlar,
3. Çimento fabrikalarında çalışanlar,
4. Cam fabrika ve atölyelerinde çalışanlar,
5. Kok fabrikalarıyla termik santrallerde çalışanlar,
6. Demir ve çelik fabrikalarında çalışanlar,
7. Alüminyum fabrikalarında çalışanlar,
8. Yeraltı işlerinde çalışanlar,
9. Döküm fabrikalarında çalışanlar,
10. Asit üretimi yapan fabrika ve atölyelerde çalışanlar,
11. Radyoaktif ve radyoiyonizan maddelerle yapılan işlerde çalışanlar,
12. Su altında veya su altında basınçlı hava içinde çalışmayı gerektiren işlerde çalışanlar,
13. Emniyet ve polis mesleğinde, Milli İstihbarat Teşkilâtı'nda çalışanlar,
14. İtfaiye veya yangın söndürme işlerinde çalışanlar,
15. Basın ve gazetecilik mesleğinde
16. Türk Silahlı Kuvvetlerinde çalışanlar,
17. Türkiye Radyo-Televizyon Kurumu'nda çalışanlar,
18. Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde çalışanlar,
19. Ceza infaz kurumlarında çalışanlar,
20. İnsan sağlığına ilişkin işlerde çalışanlar.

C.Yıpranma payından yararlanabilmenin aşağıda özetlendiği üzere 4 temel koşulu bulunmaktadır.

- * Kanunun 40. maddesinde yer alan listedeki işlerde veya işyerlerinde çalışıyor olmak.
- * Kanunun 40. maddesindeki listede yer alan “kapsamdaki sigortalılar” kısmına dâhil olmak.

- * Kanununun 40. maddesinde yer alan listedeki işlerde veya işyerlerinde çalışıyor olmak.
- * Kanununun 40. maddesindeki listede yer alan “kapsamdaki sigortalılar” kısmına dâhil olmak.

D.Gemi İnsanlarının Yıpranma Hakları İade Edilmelidir.

Denizciler kendi mesleklerini icra ettikleri sırada halihazırda yukarıda sayılan pek çok meslek grubunun işini bireysel olarak icra etmektedirler. Üstüne üstlük görevlerini yerine getirirken aylarca ailelerinden uzak şekilde doğa şartları ile mücadele etmek zorunda kalmaktadırlar. Normal şartlar altında zaten icrası oldukça zor bir meslek dalı olan denizcilik, tüm dünyayı etkileyen Covid-19 Pandemisi sebebi ile daha zorlu bir hal almıştır. Covid-19 Pandemisi nedeniyle gemi insanların gemide kalış süreleri uzamış, baskı ve stresi kaldıramayan gemi insanların intihar vakiaları da normal döneme kıyasla artış göstermiştir.

Konuya dikkat çekmek için Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization - IMO) tarafından “Covid-19'un ön saflarında yer alan denizcileri desteklemek” konulu bir makale yayımlanmış ve denizcilerin salgın süresince yaşadıkları sıkıntılar açıkça gözler önüne serilmiştir. Tüm dünyanın Covid-19 Pandemisi süresince kabul ettiği “Denizcilik yok - alışveriş yok” (“No shipping- no shopping”) deyişi ile de kilit çalışanlar olan gemi insanların her alanda oldukça öneme sahip olduğu bir kez daha ortaya konmuştur. Aynı zamanda Covid-19 Pandemisinin en başından bu yana, dünyanın dört bir yanında alınan önlemler kapsamında birçok sektör, evden çalışma sistemine geçmiş ancak gemi insanları ticaretin devam etmesi ve bu zorlu süreçte tüm dünyada temel ihtiyaçların karşılanması adına en ön saflarda yer almışlardır.

(EK-2: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/pages/support-for-seafarers-during-covid-19.aspx> internet sitesinden “Covid-19'un ön saflarında yer alan denizcileri desteklemek” konulu makale)

Gemi insanların fiili hizmet zammı hakkının iade edilmesi talebimizin dayanakları aşağıdaki şekilde özetlenmiştir;

- Günümüzde teknolojik gelişmeler bir nebze olsun gemide çalışma şartlarını iyileştirmiş gibi görünse de aslında şartlar başka şekillerde ağırlaşmıştır. Artan teknoloji ile personel istihdamının azalması dolayısıyla çalışma saatleri her ne kadar kâğıt üzerinde kurallara uygun gibi gösterilse de gerçekler oldukça farklıdır. Uzun saatler ayakta kalmakta üstüne üstlük her biri kendine özgü ayrı bir risk teşkil eden manevralar (yanaşma, kalkış, demirleme vb.), kargo operasyonları, seyir gibi işlemler gemi personeli tarafından devam ettirilmeye çalışılmaktadır. Gemilerde, yaralanma ve ölüm gibi riskler eskiye nazaran artmış durumdadır.
- Doğayla mücadelenin iklim değişikliği ile daha da zorlaştığı günümüzde, gemilerdeki personelin günlerce ağır denizlerde seyir yapmak durumunda kaldığı ortadadır. 5510 Sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sigortalar Kanunu Madde 40 hükmünde yer alan mesleklerden hiçbirinde, gece ve gündüz sallantıda çalışma, uyuma veya yemek yeme hali söz konusu değildir. Ağır deniz neticesinde pek çok gemi insanı denize düşmüş pek çoğu da ağır hava nedeniyle çalışma esnasında yaralanmıştır.
- Gemi insanı için 2 yılda bir periyodik, 5 yılda bir tepeden tırnağa sağlık raporu alınması zorunludur. Denizde çalışmalarına mahal vermeyecek hastalıkların olması halinde, gemi insanları mesleği bırakmak zorunda kalmaktadır. “Gemi insanı yıpranmıyor olsaydı. bu kontrollerin yapılmasına neden ihtiyaç duyulsun?” sorusu akıllara takılmaktadır.
- Gemi insanı uzunca süre karaya ayak basmaması nedeniyle statik elektrikle yüklenir. Statik elektrik bedensel ve zihinsel yorgunluğa, kas ağrılarına ve kaslarda krampa neden olur. Yıpranmadığı düşünülen ve fiili hizmet zammı uygulaması kaldırılan gemi insanının, bedeni ve zihni, metal yorgunluğu oluşan gemilerdeki gibi, gün geçtikçe adeta daha kırılğan hale gelmektedir.
- Taşınan her yükün kendine özgü riskleri mevcuttur. Ancak bazı yükler tehlikeli olduğu kadar insan sağlığını da olumsuz yönde etkilemektedir. Uzunca süre aynı tehlikeli yükün etkisine maruz kalmanın sağlık sorunlarına yol açacağı ortadadır. Bir kez daha gemi insanının yıprandığı açıkça gözler önüne serilmektedir.
- Vardiyalı çalışan gemi insanının hafta tatili veya gece ve gündüzü yoktur. Her limana yanaşma ve kalkış ile vardiya düzeni bozulan gemi insanı saat değişikliklerine kendini adapte etmek zorundadır. Uzunca süre gemide kalmış olan gemi insanının ruhsal ve bedensel sağlığı bu anlamda ciddi zarar görmektedir.

- Seyir esnasında gemi insanının başına bir kaza gelmesi halinde, rotanın en yakın karaya çevrilmesi veya karadan yardımın gemi insanına ulaştırılması gerekmektedir. Hayatın pamuk ipliğine bağlı olduğu bu anlarda bazen yardım çok geç gelebilmektedir. Hal böyle iken karada çalışanların kolayca erişebildikleri yardıma gemi insanları aynı rahatlıkla ulaşamadıklarından ölümler veya şanslı ise sakatlıklar meydana gelmektedir. Tam olarak bu sebeplerden gemi insanı yıpranmanın da ötesinde zorluklara göğüs germek durumundadır.
- Korsan saldırılarına maruz kalan veya savaş bölgelerine seyir yapmak mecburiyetinde olan gemi insanı hayatını, gemiyi, yükü ve aynı gemide olduğu kader arkadaşlarını korumak için riske atılmak zorunda kalmaktadır. Herhangi bir saldırı durumu söz konusu olduğunda ise çoğunlukla gemi insanları hayatlarını kaybetmektedir.
- Gemiye yeterli veya zamanında yapılmayan taze meyve ve sebze ikmali gemi insanının yetersiz beslenmesine ve uzun vadede sağlığının ciddi anlamda zarar görmesine neden olmaktadır.
- Dar bir alanı 20-25 kişi ile paylaşmak zorunda olan gemi insanı, sevdiklerinden uzakta ve pek çok başkaca zorlukla mücadele etmek zorunda kalmaktadır. Kontrat süresi dolsa dahi armatör şirket tarafından en makul limanda indirileceğinin beyan edilmesine karşın gemi insanının aylarca gemide tutulduğu da bilinen bir gerçektir. Ruhsal ve bedensel olarak halihazırda sözleşmesinin sona ermesi ile bitkin durumda olan gemi insanı, kontrat süresinin uzamasıyla daha da yıpranmaktadır.
- Limanların her geçen gün ilerleyen teknoloji ile daha hızlı tahliye ve yükleme yapması, kişisel ihtiyaçlarını karşılamak için limanda dışarı çıkma veya karaya ayak basma ümidi olan gemi insanı zor durumda bırakmaktadır. Gemi insanının, kısıtlı ve kalitesiz olan sosyal hayatı her geçen gün daha da kötüye gitmektedir.
- Gemilerin kuzey-güney (ya da tersi) veya doğu-batı (ya da tersi) yönde seyirleri ciddi saat farklılıklarına, mevsimsel değişikliklere, uzayan / kısalan günlere adapte olmasını gerektirmektedir. Bedenen ve ruhen herkesin kaldıramayacağı durumlara, gemi insanları icra ettikleri meslek sebebi ile dayanmak zorunda kalmaktadır.
- Yoğun çalışma temposuna bir de trafiğin yoğun olduğu veya kısa liman ve seyir periyodunun da eklenmesi ile normalde de zor olan çalışma şartları çok daha ağır hale gelmektedir.

- Gemi makinesinde sürekli yüksek ısıya, gürültüye ve vibrasyona maruz kalınması halinde dikkat edilmezse ileride ciddi sağlık sorunlarıyla karşılaşılabilceği aşıkardır.
- Limanlarda da vardiya tutulması hali devam etmekte ve tehlikeli limanlarda, liman vardiyası bazı riskler de (kaçak yolcu, yağma vb.) barındırmaktadır.
- Gemi insanı seferdeyken sevdiklerinin ne hüzünlerine ne de sevinçlerine ortak olabilmektedir. Pek çok gemi insanı annesini, babasını, eşini dostunu gemideyken kaybetmiş ya da çocuğunun doğumunu görememiştir. Hayatta bu tarz durumlarda her insan sevdiklerinin yanında olmak ister. Ancak gemi insanları için böylesine kötü / iyi olaylarda dahi sevdiklerinin yanında olabilmek büyük bir lükstür.
- Ayrıca, mevcut şartlar altında 50 yaşının üzerindeki gemi insanı iş bulamamaktadır. Bu yaş sınırı giderek 40 yaşa düşmeye başlamıştır çünkü yıpranma, denizcilik camiası tarafından çok iyi bilinmektedir. Kaldı ki 50 yaş üzeri gemi insanı da gemide istenilen performansı yerine getirememektedir.
- Son ama bir o kadar da önemli olan husus ise gemi insanı yangın, batma, patlama, çatışma, su alma gibi kazalarda çoğunlukla karadan oldukça uzaktadır. Kendisi hem itfaiyeci, hem yara savunması yapan kişi, hem doktor, hem hemşiredir. Yani açıkça ortadır ki; 5510 Sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sigortalar Kanunu Madde 40 hükmünde yer alan en az aşağıdaki 2 meslek grubunun işini yapmak durumundadır:

İtfaiye veya yangın söndürme işleri,
İnsan sağlığına ilişkin işler.

Yine belirtmek gerekir ki gemide cezai bir durum olduğunda, kısaca örnek vermek gerekirse; kaçak yolcu gemide bulunduğu, 5510 Sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sigortalar Kanunu Madde 40 hükmünde yer alan Emniyet ve polis mesleğinde, Milli İstihbarat Teşkilatı'nın da yapması gerekeni bir sonraki limana kadar yapmak mecburiyetindedir. Hal böyle iken gemi insanının 5510 Sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sigortalar Kanunu Madde 40 hükmündeki işi zaten işinin bir parçası olarak yapıyor olması ancak yıpranma hakkının elinden alınmış olması başta 2709 Kanun Sayılı Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'na ("Anayasa") Madde 10 Kanun Önünde Eşitlik ilkesine aykırıdır. Yukarıda yalnızca birkaçına değinilebilen bu sebeplerin ışığında, gemi insanının yıpranma hakkının ivedi olarak iadesi gerekmektedir.

E. Yıpranma Hakkının İadesinin Gerekçeleri

Yukarıda arz ve izah edildiği üzere gemi insanları yıpranmaktadır. 2008 yılından bu yana yıpranma haklarından mahrum edilmişlerdir. Yıpranma hakkının iadesinin gerekçeleri aşağıdaki gibi belirtildiği üzeredir.

- Türkiye Cumhuriyeti Anayasası Madde 10 Kanun önünde eşitlik hükmü gereğince "...Devlet organları ve idare makamları bütün işlemlerinde (...) 9 kanun önünde eşitlik ilkesine uygun olarak hareket etmek zorundadırlar..." denilerek hüküm kurulmuştur. Normlar hiyerarşisine göre kanunlar Anayasa'ya aykırı olarak yapılamaz. Gemi insanları yaptıkları işler nedeniyle zaten 5510 Sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sigortalar Kanunu Madde 40 hükmünde yer alan meslek grupları ile aynı özelliklere ve risklere haizdirler. Hal böyle iken gemi insanların 5510 Sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sigortalar Kanunu Madde 40 hükmünde yer almaması Anayasa'ya aykırıdır. İvedi olarak alınmış olan yıpranma payı hakkının geri verilmesi gerektiği izahıta varestedir.

X. Kanun önünde eşitlik

Madde 10 – Herkes, dil, ırk, renk, cinsiyet, siyasi düşünce, felsefi inanç, din, mezhep ve benzeri sebeplerle ayırım gözetilmeksizin kanun önünde eşittir.

(Ek fıkra: 7/5/2004-5170/1 md.) Kadınlar ve erkekler eşit haklara sahiptir. Devlet, bu eşitliğin yaşama geçmesini sağlamakla yükümlüdür. (Ek cümle: 7/5/2010-5982/1 md.) Bu maksatla alınacak tedbirler eşitlik ilkesine aykırı olarak yorumlanamaz.

(Ek fıkra: 7/5/2010-5982/1 md.) Çocuklar, yaşlılar, özürllüler, harp ve vazife şehitlerinin dul ve yetimleri ile malul ve gaziler için alınacak tedbirler eşitlik ilkesine aykırı sayılmaz.

Hiçbir kişiye, aileye, zümreye veya sınıfa imtiyaz tanınmaz.

Devlet organları ve idare makamları bütün işlemlerinde (...)9 kanun önünde eşitlik ilkesine uygun olarak hareket etmek zorundadırlar.

(Kesit-1: 2709 Kanun Sayılı Türkiye Cumhuriyeti Anayasa'sından alındı)

- Covid-19 Pandemisi ile de beraber denizcilerin ne kadar değerli bir iş yaptığı ortaya çıkmış ve IMO'da ülkemizin de taraf olduğu 45 ülke tarafından da kabul görmüştür. Açıkça ortadadır ki, yapılan işin mahiyeti ve zorluğu devletimiz tarafından da kabul edilmiştir.

(EK-3: 20 Mayıs 2021 tarihli IMO Sirküler No: 4204/Add.35/Rev.7 sayılı)

- 5510 Sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sigortalar Kanunu Madde 40 hükmünde belirtilen iş gruplarının işlerini zaten gemi insanları günlük hayatlarının bir parçası olarak yerine getirmektedirler. Kaldı ki hiç de azımsanmayacak derecede ölümlerin ve deniz kazalarının yaşandığı da bir gerçektir.

Tablo 1. 2002-2014 yılları arasında Türk arama kurtarma bölgesinde meydana gelen kazaların/olayların rakamsal dağılımı (AAKKM, 2015)

Yıllar	Toplam olay sayısı	Ölüm/yaralanma /kayıp ile sonuçlanan toplam olay sayısı	Türk Bayraklı gemilerde veya Türk Bayraklı gemilerin karıştığı			
			Olay sayısı	Yaralı sayısı	Kayıp sayısı	Ölü sayısı
2002	93	8	8	-	12	22
2003	115	8	5	-	2	6
2004	151	20	15	-	14	14
2005	147	16	12	-	14	10
2006	116	12	7	-	4	5
2007	117	16	11	3	11	13
2008	206	15	8	1	8	4
2009	171	21	8	-	2	9
2010	229	49	34	77	3	18
2011	161	20	15	29	11	9
2012	157	32	24	14	5	87
2013	116	24	13	13	9	8
2014	98	26	22	33	35	36
Toplam	1877	267	182	170	130	241

(Kesit-2: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı- Fatih Yılmaz, Gazi Üniversitesi Tıp Fakültesi İş ve Meslek Hastalıkları Bilim Dalı üyesi Mustafa Necmi İlhan tarafından yazılmış olan “Türk Bayraklı Gemilerin Karıştığı Deniz Kazaları ve Denizcilere Etkilerine İlişkin Bir Analiz” başlıklı makaleden alıntı)

(EK-4: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı- Fatih Yılmaz, Gazi Üniversitesi Tıp Fakültesi İş ve Meslek Hastalıkları Bilim Dalı üyesi Mustafa Necmi İlhan tarafından yazılmış olan “Türk Bayraklı Gemilerin Karıştığı Deniz Kazaları ve Denizcilere Etkilerine İlişkin Bir Analiz” makalesi)

Yıl	Olay Sayısı	Sağ Kurtarılan Kişi Sayısı	Ölü Olarak Bulunan Kişi Sayısı	Kayıp Olan Kişi Sayısı
2015	68	204	13	11
2016	504	13360	183	96
2017	277	2961	129	66
2018	238	679	50	22
2019	634	2539	106	54
2020	781	1762	156	41
2021	858	2209	104	30
2020	781	1762	156	41
Toplam	4141	25469	897	361

(Kesit-3: <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/diger-istatistikler> internet sitesinden T.C Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi Türk Arama Kurtarma Sahasında Meydana Gelen 2015-2016-2017-2018-2019-2020 ve 2021 yıllarına ait deniz kaza ve olaylarına ait sayısal verileri içeren tablo.)

- Ayrıca belirtmek isteriz ki, gemi insanların tehlikeli bir iş yaptığını Sayın Cumhurbaşkanımız da yaptığı konuşmalarda sıklıkla dile getirmektedir. Kanal İstanbul projesinin gerekçesi olarak boğazlardaki olası kaza riski gösterilmektedir. Aşağıda alıntıladığımız haberde Sayın Cumhurbaşkanı söz konusu olası tehditlerden bahsetmiştir. Unutulmamalıdır ki, olası kaza neticesinde oluşabilecek olan bahsi geçen tüm bu tehditler kazanın diğer tarafı olan gemi insanları ile gemi nezdinde de geçerlidir.

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, her büyük geminin Boğaz geçişinin şehir için ciddi risk anlamına geldiğini belirterek, "Petrolde organik ürüne kadar çok farklı yükler taşıyan gemilerin kaza yapmaları durumunda denizlerimizdeki doğal hayat da çok büyük tehdit altına giriyor. Gemilerin karaya çarpması halinde ise hem kültürel mirasımız zarar görüyor hem ciddi yıkım ve yangınlarla karşılaşabiliyoruz." dedi.

(Kesit-4: <https://www.milliyet.com.tr/siyaset/son-dakika-kanal-istanbul-icin-tarihi-gun-cumhurbaskani-erdogandan-flas-aciklamalar-6539679> internet sitesi "Son dakika! Kanal İstanbul için tarihi gün! Cumhurbaşkanı Erdoğan: 13 kat daha güvenli" başlıklı haberden alıntı)

- Gemiler artık maalesef gemi insanları için kontratları boyunca karaya adım atamadıkları, iş dışında hiçbir sosyal aktivitelerinin olmadığı çalışma alanları haline gelmiştir. Covid-19 Pandemisi ile birlikte bu zorluklar çok daha vahim bir şekilde ağırlaşmıştır. Gemi insanları kontrat süreleri dolmasına rağmen izne ayrılamamış ve sevdiklerinden uzunca süre ayrı kalmışlardır. Sonuç olarak gemilerde sosyal hayat oldukça kısıtlı bir hal almıştır. Bu durum psikolojik olarak gemi insanlarını ayrıca yıpratmaktadır. Yapılan akademik çalışmalarda denizcilerin stres, tükenmişlik, depresyon düzeylerinin çalışma ortamı, ailelerinden uzak kalmaları, uzun çalışma süreleri vb. nedenlerle doğrudan ilgili olduğu ifade edilmiştir. Sayın Kübra Uslu'nun (Maltepe Üniversitesi) “Gemi Adamlarında Stres, Tükenmişlik, Depresyon Düzeyleri ve İlişkilerinin İncelenmesi” başlıklı yüksek lisans tezinde bu hususlar açıkça ortaya konmuştur. Tüm bu sebeplerle gemi insanlarının yıpranma haklarının iadesi gerekmektedir.

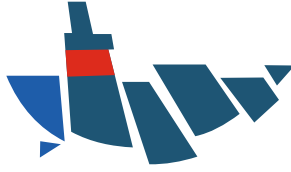
(EK-5: Sayın Kübra Uslu'nun Maltepe Üniversitesi yüksek lisans tezi olan “Gemi Adamlarında Stres, Tükenmişlik, Depresyon Düzeyleri ve İlişkilerinin İncelenmesi” başlıklı akademik çalışma)

F. Sonuç-İstem

Küçük ve büyük farklı gemilerde çalışan, yakın ve uzak seferler yapan, yük, yolcu, hizmet gemilerinde emek veren, her yeterli ve sınıftan denizciler, kaptanlar, başmühendisler, güverte ve makine zabıtları, güverte loströmoları, makine loströmoları, usta gemiciler, yağcılar, gemiciler, siliciler, aşçılar, kamarotlar, fiterler ve denizci kapsamında farklı gemilerde seyir emniyetinin artırılmasına yönelik olarak canları pahasına hizmet veren kılavuz kaptanlar her ortamda zorluklarla mücadele ederek çalışırlar. Sayılan kişiler ile sınırlı olmayan bu emekçilerin, mesleklerini icra etmeleri normal koşullar uyarınca verilen bir hizmet değildir. Denizciler de 5510 Sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sigortalar Kanunu'nun 40. Maddesi ile belirlenen diğer meslek grupları kadar ve hatta belki daha fazla yıprandığından haklarının ivedi olarak iadesi gerekmektedir.

*Bilgilerinize arz ederiz.
Saygılarımızla*

HUSUSİ PASAPORT “YEŞİL PASAPORT”



**TÜRKİYE
DENİZCİLİK
FEDERASYONU**

HUSUSİ PASAPORT (“YEŞİL PASAPORT”)

A. Yeşil Pasaport Hakkında Genel Bilgi: Hususi pasaport, devlet adına çalışan memurlara ve belirli şartları taşıdıkları sürece bu memurların ailelerine, 5 yıllık süre ile verilen pasaport türüne denir. Yeşil renkli olduğu için yeşil pasaport olarak da adlandırılır.

Nitekim kanun koyucu, Pasaport Kanunu'nun ilk haline ilişkin gerekçesinde “Kanun koyucu, devletin yüksek kademelerinde görev yapmış kimselere, bu görevlerde buldukları ve emekli oldukları zaman, yurt dışına çıkmalarında, devlete hizmetleri ölçüsünde saygınlık kazandırmak maksadıyla «hususî damgalı pasaport» verilmesini kabul etmiştir” demek suretiyle devlete hizmetlerinde ölçüsünde kişilere saygınlık kazandırılmasının amaçlandığını ifade etmiştir.

Yeşil pasaportun amacı, görevi sebebiyle sıklıkla yurtdışı seyahat yapmak zorunda olan kamu görevlilerinin yurtdışına çıkış işlemlerini kolaylaştırmaktır. Avukatlar da kamu hizmetinde bulduklarından belirli bir kıdeme ulaşmalarının ardından yeşil pasaport almaya hak kazanırlar.

Görüüleceği üzere yeşil pasaportun verilmesinin gerekçesi kamu hizmetinden kaynaklanmaktadır.

B. Gemi Kaptanı Kamusal Hizmet Verir mi?

• Gemiler açık denizlerde uluslararası hukukça da kabul edilen “Bayrak Yasası” diye de bilinen yasaya tabidir. Açık denizde sefer yapan gemi, açık denizde bulunduğu sürece ilke olarak bayrağını taşıdığı ülkenin yetkisi ve denetimi altındadır. Yani geminin uyruğunun ait olduğu ülkenin toprak parçasıdır.

Açık denizlerdeki gemilerde “Bayrak Yasası”nın geçerli olduğu, uluslararası hukukça kabul edilen geleneksel bir ilkedir. Açık denizde sefer yapan gemi, açık denizde bulunduğu süre boyunca ilke olarak bayrağını taşıdığı devletin yetkisi ve denetimi altındadır.⁵ Örneğin, gemide işlenmiş disiplinle ilgili suçlar, geminin ulusal yasasına (Bayrak Kanununa) göre yargılanıp, cezalandırılır. Gemi açık denizde iken, gemide işlenmiş olan suçların da, geminin ulusal yasasına göre yargılanıp, cezalandırılması ilke olarak kabul edilmektedir.

(Kesit1: Prof. Dr. Rona Aybay “Türk Hukukunda Gemilerin Uyrukluğu” başlıklı makalesinden alıntı.)

• Yeni 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu madde 1104 (“TTK”) hükmü gereğince kaptan ile ilgili olarak; “... genel olarak yolculuğun güvenli bir şekilde sürdürülmesine ilişkin her türlü işlem ve tasarrufları üçüncü kişiler ve donatan adına yapmaya yetkilidir...” denilerek hüküm kurulmuştur. Buradan hareketle, yolculuğun güvenli bir şekilde sürdürülmesine ilişkin tasarruflar arasında gemide disiplinin korunması da sayılabilir. TTK m. 1098 ve 1099 hükmünce kaptan, yolculuk sırasında gemiyi ilgilendiren olayları, varış limanında deniz raporu düzenlenmesini, mahkemeden veya diğer yerlerde, Türk konsolosluklarından talep etmelidir. TTK m. 1097 /(i) gemide işlenen suçlar, gemideki doğum ve ölüm olayları gemi jurnaline işlenir.

• Kaptanın, geminin güvenliğini koruması ve şayet gemide bir suç işlenmişse en yakın limanda veya varma yerinde, adli makamlara bildirimde bulunarak, kişiyi teslim etmesi icap eder. 5237 Sayılı Türk Ceza Kanunu'nun (“TCK”) 179 ve 180. maddeleri deniz hukukunun ilgili kuralları ile birlikte uygulanır. İnsan haklarına aykırı sayılarak, eski kanunda bulunan kaptanın bazı açık yetkileri, yeni uygulamada çikartılmıştır.

• Ancak gemi kaptanı, seyir sırasında geminin mutlak hâkimi ve mülki amiridir. Kendisine veya gemi insanlarına karşı herhangi bir cismani saldırı, yaralama, fena muamele veya seyir güvenliğini bozacak, akıl rahatsızlığı, şiddet ve bunun gibi davranışlarda bulunan olursa gereken fiili tedbirleri, aynen uçaklarda kaptan pilotun uyguladığı gibi uygulaması gerekir. Kaptanın makul tedbirleri alma ve uygulama görevi devam etmektedir.

b) Gemi bağlama limanı dışında bulunduğu sırada

MADDE 1104- (1) Gemi bağlama limanı dışında bulunduğu sırada kaptan, bu sıfatla, geminin donatılmasına, vakit ve kumandasına, gemi adamlarına, geminin denize, vola ve vüke elverişli bir hâlde tutulmasına ve genel olarak yolculuğun güvenli bir şekilde sürdürülmesine ilişkin her türlü işlem ve tasarrufları üçüncü kişilerle donatan adına yapmaya yetkilidir.

(2) Taşıma sözleşmeleri yapmak ve görevlerine giren hususlarda dava açmak da kaptanın yetkisi kapsamındadır.

(3) Yabancı bayraklı gemilerde, geminin malikine veya kiracısına açılacak her türlü dava veya takip, onlar hakkında geçerli olmak üzere kaptana da yöneltilebilir.

(Kesit-2: 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu madde 1104'ten alıntı)

• Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 97. Maddesinde; “Açık denizde, kaptanın veya gemi hizmetindeki diğer herhangi bir kişinin ceza veya disiplin sorumluluğunu intaç ettiren bir çatma halinde veya deniz seyrüseferine ilişkin diğer herhangi bir olayda, bu kişiler hakkında ceza veya disiplin kovuşturması, ancak ya geminin bayrağını taşıdığı devletin veya bu kişilerin tabiiyetinde buldukları devletin adli veya idari makamları nezdinde açılabilir.” ibaresi yer almaktadır.

Yukarıdaki tüm bu açıklamaların ışığında gemi kaptanı uyruklu ilkesi gereği açıkça Türk Bayraklı gemilerde kamu hizmeti vermektedir. [Dolayısıyla, Türkiye Cumhuriyeti Devletini uluslararası sularda temsil ettiğini ifade ederiz.](#)

C. Uzak Yol Gemi Kaptanlarına (Kilit Personel) Yeşil Pasaport Verilmesinin Gerekçeleri:

- Yine Türkiye Cumhuriyeti Anayasası Madde 10'a göre, kanun önünde eşitlik hükmü gereğince "...Devlet organları ve idare makamları bütün işlemlerinde kanun önünde eşitlik ilkesine uygun olarak hareket etmek zorundadırlar..." denilerek hüküm kurulmuştur.

Avukatlık mesleğinin kamusal hizmet olarak sayılması neticesinde 17 Ocak 2020 gün ve 31011 sayı ile Resmî Gazete'de yayımlanmasının ardından nüfus müdürlükleri tarafından avukatlık mesleğinde kıdemi on beş yıl ve üzeri olan avukatlara hususi pasaport hakkı verilmiştir. Yapılan düzenleme ile 5682 sayılı Pasaport Kanunu Madde 14, 4. Fıkra'da yapılan değişiklik ile "... Baro levhasına yazılı olan ve en az on beş yıl kıdemi bulunan avukatlara, haklarında 26/9/2004 tarihli ve 5237 sayılı Türk Ceza Kanununun İkinci Kitap Dördüncü Kısım Dördüncü, Beşinci, Altıncı ve Yedinci Bölümünde tanımlanan suçlar ile 12/4/1991 tarihli ve 3713 sayılı Terörle Mücadele Kanunu kapsamına giren suçlardan dolayı soruşturma veya kovuşturma bulunmaması kaydıyla hususi damgalı pasaport verilebilir. Buna ilişkin usul ve esaslar, Dışişleri Bakanlığı ile Adalet Bakanlığının olumlu görüşü alınarak İçişleri Bakanlığınca yürürlüğe konulan yönetmelikle belirlenir..." denilerek hüküm konulmuştur.

Dünya denizlerinde Türk Bayrağı'nı dalgalandıran Türk gemi kaptanlarının yukarıda TTK ve TCK hükümleri gereğince kamu hizmeti verdiği ortadadır. Anayasanın kanun önünde eşitlik ilkesi gereği gemi kaptanlarına da yeşil pasaport verilmesi gerektiği izahtan varestedir. Aynı zamanda kılavuz kaptanlar her ne kadar özel kılavuzluk firmalarında çalışıyor olsalar da liman başkanlıklarına bağlı olarak hizmet vermektedirler. Dolayısıyla hem uzak yol gemi kaptanları hem de kılavuz kaptanlar adeta bir devlet memuru gibi hareket etmektedir. Tüm bu nedenlerle hem uzak yol gemi kaptanlarına hem de kılavuz kaptanlara yeşil pasaport verilmesi gerekliliği ortadadır.

- Gemi kaptanları gemilere katılış ve ayrılışlarında yeşil pasaportun kendilerine verilmesi halinde meslekleri gereği bu pasaportu sürekli kullanacaklardır. İki meslek arasında bir kıyas yapmak gerekirse, avukatların taraflarına verilmiş olan yeşil pasaport hakkını kullanıp kullanmayacakları dahi belli değildir. Malumlarınız olacağı üzere uzak yol gemi kaptanları gemilere büyük çoğunlukla yurtdışı limanlarda katılıp ayrılmaktadırlar. Vize işlemleri esnasında oluşan zaman kaybı ve vize masrafları Türk armatöre de külfet oluşturmaktadır. Uzak yol gemi kaptanlarının gemiye hızlı ve masrafsız olarak katılıp ayrılması aynı zamanda Türk armatörünü de maddi anlamda destekleyecektir.

●Vize sorununu bir kez daha vurgulayacak olursak, bu sorun çözüldüğü takdirde insani trajedilerin de önüne geçilecektir. Kaptanların başına gelen; doğum, hastalık, ölüm gibi ailelerinin yanlarında olmaları arzu edilen durumlarda Türk armatörü onları bir an önce yurda ulaştırabilmek için iyi niyetli davranrsa bile vize işlemleri çoğu zaman vakit almaktadır. Bazen bu işlemler hafta sonlarına, bayram günlerine denk gelmekte ve ne acıdır ki kaptanlar çoğu zaman en yakın aile fertlerinin cenazelerine bile yetişememekte, diğer hastalık ve aciliyet ihtiva eden önemli olaylarda istenen zamanda yurda dönüş yapamamaktadırlar.

● 23/03/2017 tarih ve 30016 sayılı Resmî Gazete'de 2017/9962 Sayılı "İhracatçılara Hususi Damgalı Pasaport Verilmesine İlişkin Esaslar Hakkında" Bakanlar Kurulu Kararı yayımlanmıştır. Bu düzenleme ile son üç yılda yıllık ortalama ihracat tutarı Cumhurbaşkanının belirleyeceği değerin üzerinde olan firma yetkilileri ile ilgili olarak yapılan düzenleme ile 4 yıl süre ile yeşil pasaport verilmesi hususu ortaya çıkmıştır. 5682 Sayılı Pasaport Kanunu Madde 14/7'de "... Yıllık ortalama ihracat değerlerine göre yapılan sınıflandırmada; son üç yılda yıllık ortalama ihracat tutarı Cumhurbaşkanının belirleyeceği değerin üzerinde olan firma yetkililerine, Türk Ceza Kanununun 53 üncü maddesinde belirtilen süreler geçmiş olsa bile; kasten işlenen bir suçtan dolayı bir yıl veya daha fazla süreyle hapis cezasına ya da affa uğramış olsa bile; Devletin güvenliğine karşı suçlar, anayasal düzene ve bu düzenin işleyişine karşı suçlar, zimmet, rüşvet, hırsızlık, dolandırıcılık, sahtecilik, güveni kötüye kullanma, hileli iflas, ihaleye fesat karıştırma, edimin ifasına fesat karıştırma, suçtan kaynaklanan malvarlığı değerlerini aklama veya kaçakçılık suçlarından mahkûm olmamaları kaydıyla, Cumhurbaşkanınca belirlenen esaslara göre dört yıl süreyle hususi damgalı pasaport verilebilir.(2)(3)..." denilmektedir.

● Türk ihracatçısının desteklenmesi için verilmiş olan yeşil pasaport hakkı şüphesiz ki ihracat rakamlarının artması ve ülkeye döviz girişinin sağlanması amacıyla yapılmış bir düzenlemedir. Ancak unutmamak gerekir ki, Türk gemi insanı da gerekli desteklemelerin yapılması halinde, aynı bir ihracatçı gibi, ülke ekonomisine katkı sağlayabilecek noktadadır. Nasıl olacağı hususu ise ilk olarak diğer denizci ülkeler ile rekabet edebilecek şartların Türk denizcisine de sağlanmasıyla mümkün olabilecektir. En canlı ve güzel örnek ise Filipinler olarak gösterilebilir. 2019 yılı verilerine göre dünya üzerinde yer alan 380 bin denizcisi ile dünya denizcilerinin dörtte birini Filipinli gemi insanları oluşturmaktadır. Filipinli gemi insanların 2019 yılı verilerine göre ülke ekonomilerine katkısı yıllık 6,14 milyar dolardır. Belirtilen rakamlar 2019 yılına ait olup, muhtemelen 2021 yılı verileri çok daha yüksektir. Filipinli gemi insanları, diğer denizci ülke insanlarıyla kıyaslandığında, gemiye katılım ve ayrılışları çok daha kolay olmakta ve gemi insanı acenteleri ve yabancı armatörler tarafından daha çok rağbet görmektedirler. Açıkça görüleceği üzere ülkemizdeki genç ve dinamik insan gücü potansiyeli, denizcilik alanında desteklenmesi halinde ülkeye bacasız sanayi olarak geri dönüş sağlayacak, ülke ekonomisine katkıda bulunacaktır.

(EK-1: [https://www.globalmaritimeforum.org/news/s-e-a-f-a-r-e-r_internet_sitesinden Camille Simbulan'ın makalesi](https://www.globalmaritimeforum.org/news/s-e-a-f-a-r-e-r_internet_sitesinden_Camille_Simbulan'ın_makalesi))

D. Sonuç- İstem: Türk uzak yol gemi kaptanları şanlı Türk Bayrağı'nı uluslararası sularda şeref ve onurla dalgalandırmaktadırlar. Büyükelçiliğimizin olmadığı ülkelerde diplomatik olarak ülke temsilcisi konumunda adeta fahri konsolosluk yapmaktadırlar. Yukarıda detaylıca izah ettiğimiz üzere, Türk uzak yol gemi kaptanları görevlerini ifa ederken uyrukluk ilkesi gereği gemilerde kamu hizmeti vermektedir. Hakkaniyete uygun olan ve Anayasa Madde 10 "kanun önünde eşitlik" gereği avukatlara ve ihracatçılara tanınan yeşil pasaport hakkının Türk uzak yol gemi kaptanlarına ve hatta gemi kilit personeline de verilmesidir. Aynı zamanda ülke ekonomisine de katkısı olacak olan bu hak ile Türk uzak yol gemi kaptanları mesleklerini daha kolay icra edebilecek ve dünya üzerindeki diğer gemi insanları ile rekabet edebilecek hale gelecektir. Ekonomimizin zor dönemlerden geçtiği bu günlerde Türk uzak yol gemi kaptanlarına (kilit personele) böylesi bir hakkın verilmesi hem gemi insanlarının istihdamını arttıracak hem de ülke ekonomisine döviz girdisi olarak geri dönecektir. Bilgilerinize arz ederiz.

**Saygılarımızla,
Türkiye Denizcilik Federasyonu
Yönetim Kurulu**

