

## 1. ULUSAL DENİZCİ SİVİL TOPLUM KURULUŞLARI ÇALIŞTAYI SONUÇ BİLDİRGESİ

Denizcilik Federasyonu, ülkemiz genelindeki denizcilikle ilgili STK'ları bir araya getirerek Çanakkale Deniz Zaferi ve Şehitleri Anma Günü ve aynı zamanda kendi kuruluş günü olan 18 Mart 2015 tarihinde 1.Ulusal Denizci STK'lar Çalıştayı'nı gerçekleştirmiştir.

Birlikteliğin geliştirilebilmesi amacıyla stratejiler oluşturmak, ülkemiz denizciliği ile ilgili ortak sorunları ve hedefleri belirlemek, sektör temsilcilerinin teknik/operasyonel görüşlerini ileteceği ve ortak çözümlerin aranacağı yöntemleri belirlemek amacıyla düzenlenen Çalıştaya, kurumsal olarak katılım gösteren aşağıda isimleri yazılı 21 Denizci Sivil Toplum Kuruluşları temsilcileri, yaptıkları sunumlarda kurumlarının kuruluş amaçlarını açıklamış, karşılaştıkları sorunları çözüm önerileri ile birlikte gündeme getirmişlerdir.

Denizciliğimizin vazgeçilmez bir unsuru olan söz konusu Sivil Toplum Kuruluşlarının tespit etmiş oldukları sorunlar ve çözüm önerileri Çalıştay'ın hitamında karar altına alınmıştır.

### 1. Denizcilere “Yıpranma Hakkı”

Denizde çalışan deniz insanının karşılaştığı zorlukların kanun yapıcıya yeniden anlatılması gerekmektedir. Son gelinen noktada mevcut yıllık çalışma süreleri ile denizcilerin gemilerde çalışarak emekli olması neredeyse imkânsız hale gelmiştir. Yeterli süre denizde çalışmayan deniz insanları gelecek kaygısı ile çoğunlukla karada, meslekleri dışında çalışmak zorunda kalmakta ve ülkemiz kaynakları heba olmaktadır.

Bu hakkın yeniden elde edilebilmesi için konunun TBMM'nin ilgili çalışma komisyonu gündemine alınması öncelikli hedef olmalıdır. Ayrıca bu konu, ilgili her platformda dile getirilmeli, Bakanlıklar nezdinde istişarelerde bulunulmalı ve milletvekillerinden destek almak üzere çalışmalar yapılmalıdır.

### 2. STK üye ve yöneticilerinin maruz kaldıkları baskı ve engellemeler;

Kamu ve Özel Sektörde görev yapan STK üye ve yöneticileri, yapmış oldukları faaliyetler ile ilgili görev yaptıkları kuruluşlara sunmuş oldukları görüş, düşünce, dilek ve temennilerden oluşan dernek tüzel kişiliği ile yazılmış olan yazılar nedeniyle çalıştıkları işyerleri tarafından kendilerine baskı uygulandığını ve engellemelerle karşılaştıklarını ifade etmişlerdir.

Sivil Toplum Kuruluşlarının, ülkelerinde yaşayan insanların yaşam kalitesinin yükseltilmesinde, toplumsal sorunların çözümünde, kişisel ve toplumsal gelişimlerinin sağlanmasında üstlendiği önemli rol bir gerçek ve aynı zamanda bir gerekliliktir. Bu gerekliliğin kavranması ve bu doğrultuda yetişen nesillere sahip olunması, uzun vadede baskı ve engellemelerin kendiliğinden son bulması ile mümkündür. Bu bağlamda STK üye ve yöneticilerinin maruz kaldığı baskı ve engellemeler kabul edilemez olup demokrasinin temel ilkelerine ve anayasamıza aykırıdır. Özel sektörde ve Kamu sektöründe, çalışan STK üyelerinin desteklenmesi ve teşvik edilmesi gerekmektedir.

Konunun söz konusu kuruluşların yöneticileri ile görüşülerek çözüme kavuşturulması gereklidir.

### 3. STK' lar arası iletişim ve işbirliği eksikliği;

Bu Çalıştay'ın bir başlangıç olması, ilgili tüm STK'lar tarafından, sorunların her açıdan masaya yatırılarak ülkemiz ve denizciliğimizin çıkarları çerçevesinde çözümleri gerekmektedir. Bu çözümlerin ilk aşaması iyi ve sağlıklı iletişimden geçmektedir. Mümkün olduğunca geniş katılımı Denizci STK'ların oluşturacakları bir iletişim platformu oluşturulmalı ve Yönetim Kurullarının diğer STK 'ların Yönetim Kurulları ile görüş, etkinlik ve sorunları paylaşabilmesi sağlanmalıdır.

### 4. Denizcilik İdaresince alınan kararlarda, STK'ların görüş ve düşüncelerinin dikkate alınması;

Kamunun, alınacak kararların alınma aşamasında, ilgili tüm STK' lar ile birlikte hareket etmesi gereklidir. Aksi halde oluşturulan yönetmelik ve mevzuatlarda eksiklik ve hatta yanlışlıklar meydana

gelmekte ve haklı itirazlara yol açmaktadır. Bu durum mevzuatın yeni düzenlemelerle defalarca değişmesi olarak karşımıza gelmekte ve zaman kaybına neden olmaktadır.

Mevzuatın tartışılır olmasının, mevzuata olan güveni sarstığı unutulmamalıdır. Bu eksikliğin önemli nedenlerinden biri de bu güne kadar ilgili STK'ların bir araya gelerek ortak çözüm sunmalarındaki yetersizlikleridir. İdare ile daha yakın iletişime geçilmesi, etkinliğin ve işbirliğinin artırılması sağlanmalıdır.

#### **5. Kamu mülkiyetine ait olan veya kamu kaynaklarından verilmekte olan desteklerden denizci STK'ların yararlanması;**

STK'ların amaçlarının kendilerine mali kaynaklar yaratmak olmadığı açıktır. Ancak denizciliğimize daha iyi hizmet verebilmek için, birbirleri ile iletişim ve koordinasyon sağlayabilmeleri ve çalışmalarını verimli yürütebilmeleri için uygun bir "Ortak Mekan" önemli bir gerekliliktir.

STK'ların bu eksikliklerinin giderilmesi ve uzun vadede sosyal tesisi ile birlikte ihtiyaç duyulan tüm ünitelerini aynı yapı içinde barındıran bir "Ortak Mekan"ın hayata geçirilebilmesi için gerekli olan arsa sorununun çözüme kavuşturulması gerekmektedir. Bunun için gerekli çalışmayı çok boyutlu olarak ilgili makamlar (IBB, İlgili Bakanlıklar, Milli Emlak) nezdinde sürdürmek yerinde olacaktır.

#### **6. İstanbul Boğazından gemilerle LNG taşınmasının risklerinin kamuoyuna anlatılması;**

Her ne kadar gemiler teknolojik olarak çok sayıda emniyet tedbirleri ile donatılmış olsa dahi, İstanbul Boğazı gibi dar ve tehlikeli sularda kaza riskini sıfırlamak mümkün değildir. Sonuçları itibarıyla böyle bir facia, en azından 3 milyon kişiyi doğrudan etkileyeceği için bu tip bir risk kabul edilemez. İlgili ulusal ve uluslararası kuruluşlarla işbirliği yaparak, İstanbul Boğazından LNG gemilerinin geçişinin engellenmesi sağlanmalıdır. Halen bir LNG terminali inşaatı projesi olan Ukrayna dahil diğer Karadeniz ülkelerinin alternatif yöntemleri kullanması gerekliliği her platformda dile getirilmelidir.

#### **7. Türk Boğazlarından geçen yüksek risk taşıyan gemilerin denetlenmesi;**

Türk boğazlarından halen hiçbir teknik kontrole maruz kalmadan geçmekte olan risk ve yüksek derecede risk taşıyan gemiler kaza olasılığını artırmaktadır. Uluslararası kabul görebilecek, gemi trafiğini aksatmayacak bir düzenleme ile uygun zamanlarda **özellikle yüksek risk taşıyan gemilerin** seyir emniyeti bakımından teknik incelemelerinin yapılacağı, Panama Kanal örneğindeki gibi bir sistemin oluşturulması gerekmektedir. Çok hassas bir çalışma ve sağlanacak böyle bir uygulama; gereksiz beklentiler ve benzeri ticari kayıpların önüne geçebileceği gibi yüksek standart yakalanmasını özendirerek ve kaza olasılığını minimize edecektir.

#### **8. Ülkemizde STK'lara bakış açısı ve sayılarının yetersizliği;**

Ülkemizde sivil topluma, Batı'daki gibi profesyonel bir yaklaşım yoktur. Batılı ülkelerde sivil toplum anlayışı bir kamu sektörü haline gelmiştir. Ülkemizde ise, konu bazında yaklaşım ve faaliyet gösterme anlayışı yerine genel yaklaşım göze çapmaktadır. Bu nedenle Türkiye'de sivil toplum, süreklilik arz etmeyen, inişli çıkışlı bir sektör durumundadır. Sektör STK'ları olarak ortak menfaatlerimizi ilgilendiren konularda birlikte hareket etmeli, bilgi alışverişinde bulunulmalı ve hedef netice odaklı çalışmalar yapılmalıdır. Yapılacak bu tür hedef odaklı çalışmalar neticesinde alınacak olumlu sonuç ve gelişmeler, toplumun ve sektör çalışanlarının STK'lara katılımlarını ve üyelerinin derneklerini sahiplenmelerini özendirecektir. Burada anlatılan düzenleme ve uyumu sağlamak ancak Denizcilik Federasyonu gibi bir oluşum altında buluşmakla söz konusu olacaktır.

#### **9. İnsanlarımızı denizle buluşturmamız gerekliliği;**

Ülkemizin birçok yerinde henüz deniz görmemiş milyonlarca çocuk bulunmaktadır. Bu sayı sadece İstanbul'da 800 000 dir. Bu çocukların denizle buluşması sağlanmalıdır. Ülkemizde sadece çocuklar değil deniz görmemiş yetişkinler de mevcuttur.

STK'lar ve belediyeler ortak projeler ile bu insanları denizle buluşturmalıdır. Denizle buluşmak, denizi görmek değildir; ülkemizin deniz ve denizcilikle ilgili sahip olduğu zenginlikleri kavramasıdır.

#### **10. Deniz kültürünün önemi;**

Ülkemizde yerleşmiş bir deniz kültüründen bahsetmek pek mümkün değildir. Her tarafımız denizlerle çevrili olduğu halde denizci millet olmayı başarabildiğimiz söylenemez. Denizcilikte ilerlemek, çevre bilinci oluşturmak, daha fazla gencin deniz ve denizcilikle ilgilenmesini sağlamak öncelikli görev olmalıdır. Bunu gerçekleştirebilmek için en önemli konu eğitimidir. İlkokuldan itibaren bu eğitimin verilmesi gerekmektedir. Okul müfredatlarına deniz ve denizcilikle ilgili dersler konulması faydalı olacaktır. Ayrıca çocukların denizcilikle ilgili meslekleri tanımaları için yaşayan müzeler yapılması da önemlidir. Halkımız için deniz kültürü oluşturacak çalışmalarda bulunulması yüksek öncelik gerektirmektedir.

#### **11. Kıyı Master Planının gerekliliği;**

Kıyılarımızda bir master planın olmaması, kıyıların düzen içinde yapılandırılmasına ve halka açık kullanımına engel olmaktadır. İnsanlarımız neredeyse denizle buluşacak alan bulamamaktadırlar. Farkındalık projeleri yapılarak, imza kampanyaları ile desteklenerek, bütün STK'lar biraraya gelerek devletin bu konuya dikkatini çekmeli ve bir an önce kıyı master planının devreye sokulması sağlanmalıdır. Master plan hem kaynakların verimli kullanılması neticesinde ülkemizin gelişimini hızlandıracak hem de insanımızın denize kavuşmasını sağlayacaktır.

#### **12. Deniz kirliliğinin önlenmesi;**

Denizlerimizdeki kirliliğin giderek artması özellikle denizaltındaki yaşamı son derece olumsuz etkilemektedir. Deniz türleri yok olmakta, geleceğimiz tehdit altında kalmaktadır. Bu kirlilik farklı alanlardan kaynaklanabilmektedir. Ancak millet olarak deniz kültürümüzün olmaması da bu kirliliği yaratan etkenlerden en önemlisidir.

Bütün STK'lar tarafından öncelikle belediyelere deniz kirliliğini önleme konusunda ciddi olarak yatırım yapmaları gerekliliği anlatılmalı, gerekirse AB projelerinden fon almaları sağlanarak bu hususta yapacakları yatırımların hayata geçirilmeleri sağlanmalıdır.

#### **13. Denizci Kadın öğrencilerin staj ve iş bulma güçlükleri;**

Ülkemizde mevcut denizcilik eğitim kurumlarının öğrencilerinin yeterlilik alması için bir zorunluluk olmasına rağmen staj yapmak konusunda büyük zorluklar yaşanmaktadır. Bu zorluk Kadın öğrenciler için çok daha büyüktür. Öğrencileri sadece Kadın oldukları için stajyer olarak alamayacaklarını belirten şirketler bulunmakta olup bu durum kabul edilemez. Gemi tipleri, çalışma bölgeleri ve kapasiteleri doğrultusunda gemilerde stajyer ve minimum Kadın stajyer oranı/sayısı uygulamasına gidilmesi gerekmektedir. Stajyer buldurmanın gemi işletmesine bir maliyeti olabilir ancak unutulmamalıdır ki stajyer yoksa ileride gemileri çalıştıracak gemi-insanı da olmayacaktır. Mezun olduktan sonra da Kadın zabıtların birçoğu gemilerde iş bulamamaktadır. Cinsiyet ayırımına dikkat çekilmeli, Kadın zabıt istihdamında da minimum oran/sayının zorunlu tutulması gerekmektedir.

Bu konuda UDHB tarafından düzenlemeler yapılması, gerekirse Kadın istihdam sayısı/oranının en azından önerilerek, Kadınların denizcilik kariyerlerinin teşvik edilmesi gerekmektedir.

#### **14. Gemide çalışan Kadınlara yapılan psikolojik baskı ve mobbing ile önyargılı yaklaşım;**

MLC 2006 kapsamında getirilen şikayet mekanizmasının bir parçası olarak isim gizliliği şartıyla Kadın denizcilerin cinsiyet ayrımcılığı ve yaşadıkları baskı konusunda haklarını arayabilecekleri çevrimiçi bir bakanlık şikayet biriminin kurulması gerekmektedir.

Bir erkeğin hatası tüm erkeklere mal edilmezken, bir Kadının mesleki hatası tüm Kadınları etkilemektedir. Şirketler bu konuda katı görüşlü olup, mesleğini icra etmek isteyen Kadın denizcilere önyargılı davranmaktadırlar. STK'lar ve Bakanlık ile işbirliği içerisinde seminerler verilerek Kadın

denizcilere bakış açısını değiştirmek çok önemlidir. Seminerler denizcilik şirketlerine Kadın denizcilerimizle birlikte verilmeli ve bilgi paylaşımı sağlanmalıdır.

**15. Kılavuzluk Hizmetlerinin rekabete açılması;**

Kılavuzluk Hizmetleri kamusal bir hizmet olup, rekabete açılması seyir emniyeti ve güvenlik bakımından büyük sorunlar doğuracaktır.

Kılavuzluk hizmetlerinde rekabet, gemi operasyonlarında, ticari talepler yanında yer almak anlamına gelmektedir. Kılavuz kaptanların yüksek riskli operasyonlarda bağımsız karar vermelerini engelleyerek büyük kazalara yol açılması olasıdır.

28.11.2006 tarihli Kılavuz Kaptanların Eğitimi, Belgelendirilmeleri ile ilgili yönetmeliğin 18. Maddesine göre;

‘Herhangi bir kılavuzluk hizmet bölgesinde, ilk defa bir kılavuzluk teşkilatı kurulduğu veya mevcut bir kılavuzluk teşkilatının herhangi bir nedenle hizmetinin sona ermesi nedeniyle başka bir kılavuzluk teşkilatı hizmete başladığı hallerde; kılavuzluk hizmet bölgesinde kılavuz kaptan yeterlik belgesine sahip kimse yoksa veya herhangi bir sebeple temini mümkün değilse, bu Yönetmeliğin 5 inci maddesinde yeterlik düzeyleri sayılan liman kılavuz kaptan yeterlik belgelerinden herhangi birisine önceden sahip kılavuz kaptanlar, o kılavuzluk hizmet bölgesinde kılavuzluk yapabilir.’ demektir. Nemrut koyu örneğindeki gibi yanlış uygulamalara son verilmelidir.

**16. Limanlarımızda yakıt ikmal ücretleri ve ikmal alt yapısı yetersizliği;**

“İkmal Limanı Konsepti” nin dünya limanlarında işleyişi resmi ve özel kurumlar tarafından dikkatlice incelenmelidir. Yakıt ikmalleri için alınacak ücret makul bir seviyede ve ikmal başına olmalıdır. (Bu ücret USD 200.- olarak önerilmektedir).

Limanlarımızda “İkmal Limanı Altyapısı” olmadığı gibi yeni projelerde de altyapı çalışmaları ile ilgili herhangi bir çalışma yapılmamaktadır. Verimlilik, insan sağlığı ve çevreci yaklaşımlar için çıkartılan kurallar yeterli olmayıp, amacına hizmet eden uygulamalar yapılmamaktadır.

Mevcut limanlarımız ve yeni projelendirilen limanlarımız için “ikmal limanı alt yapıları” oluşturulmalıdır. Hizmet gemileri, motorları ve diğer unsurlar için limanların içinde veya bitişiğinde, limandaki gemi hareketi ile uyumlu büyüklükte, hizmet gemilerinin ve personelinin kontrollü giriş-çıkış yaptıkları, elektrik ve su altyapısı mevcut güvenli bağlama limanları oluşturulmalıdır.

**17. Brokerlik mesleğinin saygınlığının korunması;**

Türk brokerlerin itibarını sarsan, sahte bağlantılar yaparak ülke içinde ve dışında mesleki itibarımızı zedeleyen kişilerin tespit edilmesi ve cezalandırılmaları sağlanmalıdır.

Brokerlik mesleğinin sektör içinde yanlış konumlandırılmasının önüne geçilmeli ve öneminin yeterince algılanması sağlanmalıdır.

Her geçen gün yenilenen ve gelişen brokerlik, sektör için yapılan eğitimlerle teşvik edilerek, katılımın artırılması sağlanmalıdır.

**18. Deniz İş Kanunu’nun güncellenmesi;**

MLC 2006’nın kabulü ve iç mevzuatın çağdaş normlara kavuşturulması için günümüz gereklerini karşılamaktan uzak olan Deniz İş Kanunu’nun güncellenmesi için acilen çalışmalara başlanmalıdır.

**19. Türkiye’de, işletmecisi tarafından terk edilen veya el konulan gemiler;**

Türkiye’de işletmecisi tarafından terk edilen gemilerde zaten mağdur durumdaki denizcilerin evlerine gitmelerinin engellenmesi, bu gemilerin satış sürecinin uzun sürmesi nedeniyle ortaya çıkan sorun ve tehlikeler çok ciddi boyuttadır. El konulan bu gemiler bulunduğu yerde büyük risk oluşturmaktadır. Bu gemilerin satılması sürecinin hızlandırılması ve Türkiye’nin de tarafı olduğu ILO 166 hükümlerinin uygulanması için gerekli girişimlerde bulunulmalıdır.

**20. Türkiye dışında armatörü tarafından terk edilen gemilerdeki Türk personelin durumu;**

Türk gemi-insanlarının ülkemize iadesinin ivedilikle sağlanması için çalışmalar yapılmalıdır. Türkiye'nin de tarafı olduğu ILO 166 hükümlerinin uygulanması sağlanmalıdır.

**21. Denizcilik Fakültelerinin, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi ve benzeri bölümlerinin KPSS ve Diğer Kamu Sınavlarında İşletme Bölümleri ile denkliğinin kabul edilmemesi;**

Gerek müfredat gerekse eğitim olanakları açısından birçok işletme/ iktisat bölümlerinden daha detaylı programa sahip olmasına rağmen mezunlarının kamu kuruluşlarında hak ettiği iş alanlarına başvuru şansları kalmamaktadır.

YÖK ve Kamunun ilgili Eğitim Daireleri ile bu sorunun giderilmesi için görüşmeler yapılmalıdır.

**22. SAR VE DAKSAR gibi Arama ve Kurtarma Kuruluşlarına sahilde yer tahsisi;**

Denizcilikle ilgili STK ve özellikle SAR çalışmaları yapan DAKSAR gibi gönüllü kuruluşların faaliyetlerini yürütebilmesi amacıyla deniz kıyısında olması gerekmektedir. Bilindiği gibi bu yerler kamu erkine aittir. İstasyonlara yer tahsisi için devletin ve kıyı belediyelerimizin destekleri için çalışmalar yapılmalıdır.

**23. Antrepolar için getirilen yeni uygulamalar;**

2 Aralık 2014 tarih ve 29913 sayılı Resmî gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Gümrük Yönetmeliğinde değişiklik yapılmasına dair yönetmelik yürürlüğe girmeden önceki mevzuata göre antrepo işletmeciliği yapmak için verilmesi zorunlu olan teminat mektupları varken bu yönetmelik ile birlikte bu teminatların üzerine ayrıca her bir antrepo başına 100.000 Euro'luk teminat mektubu verilmesi zorunlu hale getirilmiştir. Ayrıca teminatların kullanım durumlarında da bir takım sorunlar yaşanmaktadır. Örneğin 5 konteyner eşyası gelen bir firma, tüm konteynerlerin gümrük çekimini tamamlamış olmakla birlikte sadece tek bir kap malzemesinin gümrük çekimini tamamlamasa bile, tüm eşyaların gümrük çekimini tamamlamadığı için teminat tutarı, 5 konteyner eşya için durmakta ve çözülememektedir.

Antrepo beyannameleri ile girişlerde ödenen toplu teminatın iade edilmesi hususunda antrepo beyannamelerinden çıkış yapıldıkça, teminatın çözülebilmeye imkan sağlayacak düzenlemeler yapılması için çalışmalar yapılmalıdır.

**24. Gemi Yakıt İkmalcileri ve Gemi Tedarikçilerinin gümrüklerde karşılaştıkları sorunlar;**

Haftada 7 gün günde 24 saat ve yılda 365 gün çalışması gereken bir sektöre Gümrük idarelerince haftada 5 gün günde 14 saat ve yılda 250 gün çalışarak hizmet verilmektedir.

**a)** Gümrüklerde standart bir mesai sistemi uygulanmalıdır. Gümrüğe sunulan evraklar mesai saatleri içinde teslim edilse bile, ilgili memur önündeki iş yoğunluğunu göstererek, işlemi mesaiden sonra yapabileceğini belirtmektedir. Ayrıca mesai saatleri içerisinde evrakların gümrüğe sunulmasına rağmen muayene memurunun yerinde olmaması ve mesai saatleri sonunda yerine gelmesi nedeniyle söz konusu işlem mesai ücretine tabi tutulmaktadır.

**b)** Gümrüklerde mesai ücretleri bütün gümrüklerde eşit olmalıdır. Ege Serbest Bölge Gümrük Müdürlüğü'nde bir tane transit beyanname işlemi için ödenen ücret 110 TL iken, İzmir Gümrük Müdürlüğü'nde bu rakam 345 TL ve Haydarpaşa Gümrüğü'nde ise 340 TL dir.

**c)** Gümrüklerde mesai zamanları bütün gümrüklerde eşit olmalıdır. İzmir gümrüğü 17:30 dan sonra mesai uygularken, Haydarpaşa Gümrüğü 16:30 dan sonra, Çanakkale gümrüğü 24 saat geçerli mesai uygulaması yapmaktadır.

**d)** Limanda yanaşık olan bir gemiye, mesai saatleri dışında verilecek bir servisle ilgili olarak transit beyanname işlemi için gümrüğe gidildiğinde; normal olarak mesai ödenmekte yine de, ek olarak yollukta yatırılması talep edilmektedir. Yeni bir düzenlemeye ihtiyaç vardır.

**e)** Sektör, karşılaşılan prosedür sıkıntılarında arındırılmalıdır.

**f)** Kontrol mekanizması ticareti yavaşlatmayacak şekilde işletilmelidir.

- g) Haksız rekabet koşullarını önlemek için merdiven altı çalışan firmalara asla prim verilmemelidir.  
h) Kötü niyetliler için ilave önleyici kontrol mekanizmaları oluşturarak önlem alınmalı, Kanunlar, Yönetmelikler ve Kurallar belirlenirken Rekabetçi Uluslararası Ticaret işleyişi esas alınmalı. Kanunlar ve Kurallar, kötü niyetliler (suiistimal yapan, kaçakçı, hırsız, dolandırıcı) temel alınarak değil, muteber şirketlerin verimli işleyişi temel alınarak yürürlüğe girmelidir.

**25. RO-RO Taşımacılığında Yaşanan Sıkıntılar;**

- a) RO-RO Terminali,  
b) Limanların Uzun Dönemli Sözleşme Yapmaması,  
c) Liman Masraflarının Yüksek Oluşu,  
d) Özel Kabotaj Liman Tarifesi Uygulanması,  
e) KDV İndirim Oranının Düşürülmesi,  
f) Gemi Yenileme Teşviki Verilmesi,  
konularında gerekli olan çalışmalara acilen başlanmalıdır.

**26. Türk koster filosunun gelişmesi ve yenilenebilmesi projesinin hayata geçirilmesi;**

- a) Sektörün uzun vadeli düşük maliyetli proje finansmanına erişiminin sağlanması gerekmektedir.  
b) Teknik ve ticari işletme kalitesinin yükseltilmesine yönelik intibak eğitimleri yapılması gerekmektedir.  
c) Ticari ve teknik işletmelerde yatırım ve işletme hususlarında ortak hareket edilebilme olgusunun oluşturulması gerekmektedir.  
d) Bayrak devleti denetimlerinde uygulanan cezaların kaldırılmaz ise dahi makul minimum seviyelere indirilmesinin sağlanması gerekmektedir.  
e) Liman devleti denetimlerinde eksiklikler neticesi " ALIKONULAN" gemilere medya duyurularında "TUTUKLANDI" şeklinde ibarelerin kullanılmaması gerekmektedir.

**27. Eğitim gemisi ihtiyacı;**

UDH Bakanımızın ve Müsteşarımızın çeşitli platformlarda müjdesini verdikleri, kaynak sorunu bulunmadığını açıkladıkları, işletme sorunu noktasında ilerleme kaydedilmesi gerektiğine vurgu yaptıkları eğitim/staj gemisi konusunun ivedi şekilde çözümü beklenmektedir. Bakanlığımızın işletme konusunu da çözmek üzere, öncü rol üstlenmesi beklenmektedir.

**28. Denizcilik sektöründeki birliktelik;**

Deniz ve deniz endüstrisi kamuoyuna günümüzde geçerli her vasıta kullanılarak anlatılmalıdır. Halen örgütlü olan “denizci sermaye” ve “denizci akıl” birlikte, henüz herhangi bir zeminde temsil imkânı bulamayan “denizci emek” örgütlenmesinde alışılmışın dışında ve etkin bir biçimde rol almalıdır.

Deniz endüstrisinin tüm paydaşları durumlarını “edilgen” ve “durağan” olmaktan çıkartarak “etken” ve “devinim” durumuna geçirmelidir.

**29. TMMOB ile ilgili torba yasa ile yapılmak istenen değişiklikler;**

- a) TMMOB'nin dava açma ve dolayısıyla kamu haklarını savunma yetkisi yok edilmek istenmektedir.  
b) TMMOB ve dolayısı ile diğer odalar parçalanmak, etkisizleştirilmek istenmektedir.  
c) Kamu / İdare ile meslektaşların tek elden görüşme /talepte bulunma özelliği kaybolacaktır.  
d) TMMOB'ne bağlı odalar, Kamu adına denetleyeceği Bakanlık tarafından bir şube haline getirilmeye çalışılmakta ve Bakanlığa bağlanması düşünülmektedir.  
Kanunun reddi için çalışmalı ve bütün denizci STK'ların buna destek vermesi gerekmektedir.

**30. Gemi İnşa Sektörünün stratejik sektör olarak kabul edilmesi;**

Yakın zamana kadar Sanayi Bakanlığı stratejik sektörleri arasında yer alan "Gemi İnşaatı" artık bu listeden çıkarılmıştır. Oysaki yerli katkı oranı olan % 68 ile şu anki tüm sektörlerden fazladır. TMMOB GMO tarafından düzenlenmekte olan Ulusal Gemi İnşaatı Sanayisi Strateji Çalıştayı'na destek ve el birliği ile Strateji Belgesi hazırlayıp ilgili Bakanlıklara verilmesi çok önemlidir.

**31. Silifke-Taşucu'ndaki eski SEKA arazisinin değerlendirilmesi;**

Silifke-Taşucu'ndaki eski SEKA arazisine sektörü destekleyici mahiyette Yat Teknolojisi Geliştirme ve Üretim Merkezi açılması için GMO öncülüğünde bir çalışma başlatılmıştır.

- Ar-Ge niteliği olan,
- Döviz girdisi sağlayacak,
- Çevreye dost bir üretim ile
- Yan Sanayi ve bölgesel gelişime odaklı,
- Çevredeki eğitim kurumlarımıza (Denizcilik M.Y.O, Denizcilik M.L) eğitim ve istihdam olanağı sağlayacak bu projeye,

STK'ların destek vermesi ve bu konuda kamuoyu oluşturulması beklenmektedir.

**32. Tersane Çalışanlarına Yıpranma Hakkı;**

Eskiden var olan bu hak, yeni yasa ile kaldırılmıştır. En ağır işkollarından birisi olan, tersane çalışanlarımız için yıpranma hakkının tanınması gerekmektedir.

Kamuoyuna saygı ile duyurulur.

**Çalıştaya katılan Sivil Toplum Kurumları;(Alfabetik Sıra ile)**

D.E.Ü. Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği (DEFMED)  
Deniz Çalışanları Dayanışma Derneği (DADDER)  
Deniz Kültürü Deneği (DKD)  
Deniz Otobüsleri Kaptan ve Başmühendisleri Derneği (İDOKABAD)  
Deniz Trafik Operatörleri Derneği (DTOD)  
Denizciler Dayanışma Derneği (DDD)  
Denizcilik Federasyonu  
Gemi Brokerleri Derneği (GBD)  
Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası (GEMİMO)  
Gemi Mühendisleri Odası (GMO)  
Gemi Tedarikçileri Derneği (TURSSA)  
Gemi Yakıt İkmalcileri Derneği (GYİD)  
İTÜ Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği (İTUDEFAMED)  
İTÜ Denizcilik Fakültesi Mezunları Sosyal Yardım Vakfı (DEFAV)  
İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi Mezunları Derneği (İTÜ GİMDER)  
Kabotaj Hattı Ro-Ro ve Feribot İşletmecileri Derneği (ROFED)  
Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER)  
Tüm Denizciler Derneği (TÜMDER)  
Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği(TKKD)  
Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği (TURKKAPDER)  
Yelkenli Gemide Eğitim Derneği (YEGED)