

DENİZCİLER İÇİN YIPRANMA PAYI KILAVUZU

Yıpranma Payı Nedir?

STAJYER MUSTAFA KOÇ

Gemi İnsanı Niye ve Nasıl
Yıpranır?

BORA EKŞİ

Sosyal Sigortalar ve Genel
Sağlık Sigortası Kanunu

M/V MOZART

Fili Hizmet Süresi Zammı
Uygulamasının Usul ve Esasları
Hakkında Yönetmelik

METİN DELİBAŞI

Neden Yıpranma Payını
İstiyoruz?

STAJYER YUSUF HİKMET
TEMEL

TANGO REY

M/V ULA



NOT: Yıpranma payı hakkının geri kazanılması için meclis tasarısı çalışmamız ayrı bir önerge olarak hazırlanmış olup Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığına ve Denizcilik Genel Müdürlüğüne ulaştırılmıştır.

www.dargeb.com

ÖNSÖZ

Bu kılavuz DARGE B tarafından en zorlu meslek dallarından biri olan denizcilik sektöründe çalışan ve çalışacak olan tüm abi, abla ve kardeşlerimizin maruz kaldıkları yıpratıcı şartlar ve sahip oldukları hakları daha iyi kavrayabilmesi ve haklarını arayabilmeleri adına, resmi ve hukuki veriler göz önünde bulundurularak hazırlanmış bir kılavuzdur.

Yakın geçmişte elimizden alınan haklarımız ve sektörde yaşanan acı olaylar bizleri bu kılavuzu kamuoyuna sunmaya yönlendirmiştir. Umarız ki bu kılavuz sayesinde denizci emekçiler yaşadıkları zorlukları ve sahip oldukları daha yüksek sesle kamuoyuna ve yetkililere duyurarak sahip oldukları hakları geri alabilirler. Bugüne kadar sesini duyuramadığımız ve acı olaylarla kaybettiğimiz tüm denizci emekçilerden özür diliyoruz.

NE DEN YIPRANMA PAYI HAKKINI GERİ İSTİYORUZ?

Yıpranma payı hakkının dünyanın en ağır mesleklerinden biri kabul edilen denizcilerin de hak ettiğini düşünüyor ve bu hakkı geri istiyoruz çünkü gemi personeli karşılaştığı birçok olumsuz koşullar karşısında psikolojik, sağlık, sosyal ve manevi anlamda oldukça yıpranıyor. Bu yıpranma bazen o kadar büyük anlamda oluyor ki kalıcı sağlık ve psikolojik hasarlara neden olabiliyor hatta bazen ölümlerle sonuçlanabiliyor.

Biz denizci öğrenciler olarak Türk Denizciliğinin geleceği ve kendi geleceğimiz için bu olumsuz şartların göz önünde bulundurulması ve mesleğimizin getirdiği zorluklardan dolayı bize en doğal haklarımızdan biri olarak doğan yıpranma payı hakkımızı arz ettiğimiz yeni düzenleme ile geri almak istiyoruz.



İÇİNDEKİLER

1. GEMİ İNSANI NEDİR?

1.1. Kanunda Gemi İnsanı Nedir?

2. YIPRANMA PAYI NEDİR?

3. GEMİ İNSANI NİYE VE NASIL YIPRANIR?

4. SOSYAL SİGORTALAR VE GENEL SAĞLIK SİGORTASI KANUNU (Fiili hizmet süresi hakkı kaybedilmeden önce yürürlükte olan kanun)

5. ÇALIŞMA VE SOSYAL GÜVENLİK BAKANLIĞINDAN:

FİİLİ HİZMETSÜRESİ ZAMMI UYGULAMASININ USUL VE ESASLARI HAKKINDA YÖNETMELİK

(2008’de değişen yönetmelikte yer alan durum.)

6. NEDEN YIPRANMA PAYINI İSTİYORUZ

6.1 Sağlık Durumu Bakımından

6.2 Korsanlık, Deniz Haydıtluğu, Silahlı Soygun

6.3 Psikolojik Sorunlar

6.4 Olumsuz Hava koşulları

6.5 İş Kazaları

7. UNUTAMADIKLARIMIZ

7.1 Stajyer Mustafa Koç

7.2 Bora Ekşi

7.3 M/V Mozart

7.4 Metin Delibaşı

7.5 Stajyer Yusuf Hikmet Temel

7.6 Tango Rey

7.7 M/V Ula

8. SONUÇ

1.GEMİ İNSANI NEDİR?

Bir gemide görev yapan tüm zabıt, yardımcı zabıt, stajyer, tayfa ve yardımcı hizmet personeline gemi insanı denir. Gemi insanı, diğer insanların rahatı için kendi rahatsız olan, gece gündüz demeden sevdiklerinden uzakta okyanuslar aşan, yaptığı işi bir meslek olarak değil bir yaşam tarzı olarak benimseyen, yakınlarının cenazesinde, doğum gününde, düğününde yanında olamadan çalışan, dünya ticaretinin büyük bölümünün aksamadan sürdürülebilmesini sağlayan zincirin en önemli halkalarından biridir.

1.1 KANUNDA GEMİ İNSANI NEDİR?

a) Deniz İş Kanununda

Gemi insanı tanımına çeşitli kanunlarda yer verilmiştir. Deniz İş Kanununda bir hizmet aktine dayanarak gemide çalışan kaptan, zabıt ve tayfalarla diğer kimselerin (m. 2/b)

DENİZ İŞ KANUNU (1)

Kanun Numarası : 854 Kabul Tarihi : 20/4/1967 Yayımlandığı R. Gazete :

Tarih : 29/4/1967 Sayı : 12586 Yayımlandığı Düstur : Tertip : 5 Cilt: 6 Sayfa : 1849

“Madde 2 – Bu kanunun uygulanmasında,

A) Gemi sahibine veya kendisinin olmıyan bir gemiyi kendi adına ve hesabına işleten kimseye “işveren” denir.

B) Bir hizmet aktine dayanarak gemide çalışan kaptan, zabıt ve tayfalarla diğer kimselere “gemiadamı” denir.

C) Gemiyi sevk ve idare eden kimseye veya zorunlu sebeplerle görevi başında bulunmaması halinde ona vekalet eden kimseye “kaptan” denir.

Ç) Kaptan veya işveren adına ve hesabına harekete yetkili olan kimseye “işveren vekili” denir” (Deniz İş Kanunu, 1967).

Kaynakça: <http://Www.Resmigazete.Gov.Tr/Eskiler/2017/01/20170106m1-1.Htm>

https://tr.wikipedia.org/wiki/Gemi_adamı





b) Türk Ticaret Kanununda

6102 sayılı Türk Ticaret Kanununda, kaptan, gemi zabitleri, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişilerin (m.934), gemi insanı olduğu belirtilmiştir.

“MADDE 934- (1) “Gemi adamları”; kaptan, gemi zabitleri, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişilerdir.” (Türk Ticaret Kanunu, 2011)

c) Gemiadamları Yönetmeliği

Diğer taraftan, gemi insanları ile ilgili başlı başına bir yönetmelik vardır. 31.07.2002 tarihli ve 24832 sayılı Resmi Gazete 'de yayınlanan Gemiadamları Yönetmeliği çok uzun bir düzenlemedir.

Gemiadamları Yönetmeliği, Türk bayraklı gemilerde çalışan ve çalışacak olan gemi insanları ve bunların yeterlikleri, eğitimleri, sınavları, belgelendirilmeleri, sağlık durumları, kütükleme işlemleri ve vardiya tutma ile ilgili kuralları kapsamaktadır.

Yönetmeliğe göre gemi insanı, geminin kaptanını, zabitlerini, yardımcı zabitlerini, stajyerlerini, tayfalarını ve yardımcı hizmet personelini (m.3/32), ifade etmektedir.

Kaynakça: <https://www.mevzuat.gov.tr/Mevzuatmetin/1.5.6102-20130328.Pdf>



“s) Gemiadamı: Geminin kaptanını, zabitlerini, yardımcı zabitlerini, stajyerlerini, tayfalarını ve yardımcı hizmet personelini, ifade eder.”

Yönetmelik tanımlamaya devam ederken, sınırlı vardiya zabiti, sınırlı kaptan, vardiya zabiti, birinci zabit, kaptan, uzakyol vardiya zabiti, uzakyol birinci zabit, uzakyol kaptanı, sınırlı makine zabiti, sınırlı başmakineci, makine zabiti, ikinci makineci, başmakineci, uzakyol vardiya mühendisi/makineci, uzakyol ikinci mühendisi/makineci, uzakyol başmühendisi/başmakineci, gemi yardımcı zabiti (gemide görevli telsiz zabiti ve doktor, sağlık memuru, hemşire ile gemilerin özelliklerine göre bulundurulması zorunlu olan ve geminin kullanım amacına katkıda bulunan elektrikçi, elektronikçi, elektronik, elektrik ve elektro-teknik zabitlerini,), güverte/makine stajyeri ve tayfa unvanlı personelin “gemi insanı” olduğunu özellikle vurgulamıştır.



Denizde demir yığınları bile yıpranırken insan nasıl yıpranmasın...



2. YIPRANMA PAYI NEDİR?

Gemi insanlarına, maruz kaldıkları statik elektrik, gürültü ve zor çalışma koşulları nedeni ile belirli bir süre çalışmalarına karşılık verilen yıpranma payı (fiili hizmet zammı) 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu'nda yapılan düzenlemeyle 2008 yılında kaldırıldı. Yıpranma payı, denizde geçen her 360 gün çalışmaya karşılık kazanılan 90 günlük hizmet süresiyle, gemi insanların daha kısa sürede emekli olarak mesleğin yüklediği olumsuzlukları telafi etmelerine olanak sağlıyordu. Araştırmalar, 3-4 aylık bir seferde bile gemi insanının bünyesinde 17 Volta kadar çıkabilen statik gerilimin varlığını ortaya koymuştur. Deniz kazaları ve deniz haydutluğu gibi tehlikeler de çalışma ortamlarını daha da tehlikeli hale getirmiştir.



3. GEMİ İNSANI NİYE VE NASIL YIPRANIR?

- İnsan karada yaşayacak şekilde evrilmiştir, senenin 10 ayını denizde geçirir, yıpranır.
- Vardiyasını yedekleyecek muadili yoktur. Hasta da olsa vardiyasını tamamlamak durumundadır, yıpranır.
- Ailesinden ve sevdiklerinden çok uzaktadır. Hasret çeker, yıpranır.
- Plan yapamaz, zor evlenir, kendi düğününe yetişemez, yıpranır.
- Çocuğu olur doğumunu göremez, ilk adımını göremez, büyüdüğünü göremez, evladını yetiştiremez, yıpranır.
- Ailesi onsuz yaşamaya alışır, bir süre sonra bankamatik olarak görüldüğünü hisseder, yıpranır.
- Annesi, babası, çocuğu, kardeşi, halası, dayısı, en yakınından kötü haber alır. Hiçbir şey yapamaz, yıpranır.
- Yakınını kaybeder son görevini yapamaz, yıpranır.
- Korsan saldırır, kaçırlır, canı üzerinden pazarlık yapılır, yıpranır.
- 24 saat iş yerinde yaşar, yıpranır.
- Birlikte çalıştığı insanlarla aynı zamanda birlikte yaşamak zorundadır. Hiyerarşik yapı içerisinde çalıştığı gibi hiyerarşik yapı içerisinde yaşamak zorunda kalır,yıpranır.
- Birlikte çalıştığı çoğu personelin özünü bilemez. Arasından bir psikopat çıkar. Gemide yaşanan bıçaklanma, denize atılma, boğulma vakalarına maruz kalır ya da duyar, yıpranır.
- Uyku düzeni olmaz, yıpranır.
- Hava patlar. Yemek yiyemez. Baş ağrır. Uyurken yataktan düşmemek için kendini yatağa bağlar, yıpranır.
- Ağrısı, sancısı olur. Doktoru yoktur, yıpranır.

- Apandisti patlar, kalp krizi geçirir, basit bir hastalıktan bile ölür. Bunu bilir, yıpranır.
- 2 senede bir ağılık muayenesinden geçmek zorunda kalır, yıpranır.
- Mesleki sertifikaları sürelidir. Belirlenmiş aralıklarla yenilemek zorunda kalır. Sık sık kural ve yönetmelik değişir. İzine geldiğinde de sertifika, sağlık belgesi, tazeleme eğitimleri ile uğraşır, yıpranır.
- Toprağa basamaz, elektriğini atamaz, yıpranır.
- Canının istediği gibi değil, doğanın istediği gibi yaşamak zorunda kalır, yıpranır.
- Her an, her türlü denetlemeye hazır olmak durumunda kalır. Stresini yaşar, yıpranır.
- Gemide taşınan yükün etkilerine maruz kalır, yıpranır.
- Demirleme, yanaşma, kalkış, ikmal, kapalı mahal girişi, yüksekte çalışma, yüksek voltajla çalışma, yükleme, tahliye, sıcak çalışma... Neredeyse gemide yapılan tüm işlerde risk vardır. Her işin risk değerlendirmesini yapar ama bütün risklerin de içindedir, yıpranır.
- Kontrat süresi dolar, bir sonraki limanda çıkış olmaz. Kontratı uzar, yıpranır.
- Gemiden ayrılmak ister, ayrılamaz. Yıpranır.
- Sefer talimatı ne ise oraya gider. Gideceği yerde savaş mı var, salgın hastalık mı var, korsan mı var, başına ne gelebilir bilmez, yıpranır.
- Kumanya biter, eksik gelir, yanlış gelir, ikmal yaptığın coğrafyanın ürünleri gelir. Olan ile idare etmek durumunda kalır, yıpranır.
- Navlun fiyatları düşer, döviz kuru artar. İşveren personel maaşlarında kuru sabitler. Tasarruf edileceklerde ilk sırada yer alır, yıpranır.
- Ülkeler kendi aralarında politik sorunlar yaşar. Limanına gittiği ülke ondan intikam alır. Liman otoritesi kamarasına kadar girer hatta köpekle kamarasını arar, yıpranır.



4. SOSYAL SİGORTALAR VE GENEL SAĞLIK SİGORTASI KANUNU (Fiili hizmet süresi zammı hakkının gemi insanları kaybedilmeden önce yürürlükte olan kanun)

2008 Yönetmelik deęişmeden önceki durum.

SOSYAL SİGORTALAR VE GENEL SAĞLIK SİGORTASI KANUNU
Kanun No. 5510 Kabul Tarihi : 31/5/2006

“Fiiî hizmet süresi zammı

MADDE 40- Aşağıda belirtilen işyerlerinde ve/veya işlerde çalışan sigortalıların, hizmet sürelerine, bu işyerlerinde ve/veya işlerde geçen çalışma sürelerinin her 360 günü için karşlarında gösterilen prim gün sayıları, fiilî hizmet süresi zammı olarak eklenir. 360 günden eksik sürelere ait fiilî hizmet süresi zammı, 360 gün için eklenen fiilî hizmet süresi ile orantılı olarak belirlenir.



Aşağıdaki bentlerden birden fazlasına dahil olanlar için, en yüksek olan bentten fiilî hizmet süresi zammı uygulanır.

Kapsamdaki Sigortalılar	Kapsamdaki İşyerleri ve/veya İşler	Eklenecek Gün Sayısı
1) Fabrika, atölye, havuz ve depolarda, trafo, binalarında çalışanlar.	<p>1) Çelik, demir, pirinç ve tunç döküm işlerinde.</p> <p>2) Zehirli, boğucu, yakıcı, öldürücü ve patlayıcı gaz, asit, boya işleri ile gaz maskesiyle çalışmayı gerektiren başka işlerde.</p> <p>3) Patlayıcı maddeler yapılması işlerinde.</p> <p>4) Lokomotif ve gemi kazanlarının onarılması ve temizlenmesi işlerinde.</p> <p>5) Gemilerin sintine, Dabilbotom gibi kapalı sarnıçlar içindeki raspa ve boya işlerinde.</p> <p>6) Oksijen veya elektrik kaynağı, keski, tabanca ve perçin, takım sertleştirilmesi ve kum püskürtme suretiyle raspa işlerinde.</p>	90 gün
2) Basım ve gazetecilik işyerlerinde 4857 sayılı İş Kanununa göre çalışanlar.	<p>1) Solunum ve cilt yoluyla vücuda geçen gaz veya diğer zehirleyici maddelerle çalışılan işyerleri.</p> <p>2) Fazla gürültülü ve ihtizaz yapıcı makine ve aletlerle çalışarak iş yapılan işyerleri.</p> <p>3) Tabii ışığın hiç olmadığı veya münhasıran suni ışık altında çalışılan işyerleri.</p> <p>4) Günlük mesainin yarıdan fazlası saat 20.00'den sonra çalışılarak yapılan işyerleri.</p> <p>5) Doğrudan doğruya yüksek hararete maruz bulunarak çalışılan işyerleri.</p> <p>6) Fazla ve devamlı fiziki gayret sarf edilerek iş yapılan işyerleri.</p>	90 gün

3) Gemi adamları, gemi ateşçileri, gemi kömürçüleri, dalgıçlar.	Denizde	90 gün
4) Yeraltı işlerinde sürekli veya münavebeli çalışanlar.	Maden işyerleri	180 gün
5) Mesleği icabı; röntgen, radyum ve benzeri iyonizan radyasyonlarında fiilen çalışan hekim, diş hekimi, teknisyen, sağlık memuru, radyasyon fizikçisi ve teknisyeni ve iyonizan radyasyonla fiilen çalışan bilimum personel ve yardımcıları.	Röntgen, radyum ve benzeri iyonizan radyasyon laboratuvarları işlerinde.	90 gün
6) Havayollarının uçucu personeli, lokomotif makinistleri	Fiilen uçakta ve lokomotifte	90 gün
7) Subay, yedek subay, astsubay, uzman jandarma ve uzman erbaşlar.	Türk Silâhlı Kuvvetlerinde	90 gün
8) Asaleti onaylanmış olmak şartıyla adaylıkta geçirilen süreler dahil polis, komiser yardımcısı, komiser, baş komiser, emniyet amiri, emniyet müdürleri ile bu ve daha yukarı maaş ve derecelerdeki emniyet mensupları, Milli İstihbarat Teşkilatı mensupları.	Emniyet ve polis mesleğinde, Milli İstihbarat Teşkilatında	90 gün

Denizciler aylarca sevdiklerinden ve ailelerinden uzakta kalırken nasıl yıpranmasın...



9) 13/6/1952 tarihli ve 5953 sayılı Kanuna tâbi olarak çalışan sigortalılar ile Basın Kartı Yönetmeliğine göre basın kartı sahibi olmak suretiyle gazetecilik yaparken kamu kurumlarına giren ve bu kurumlarda meslekleriyle ilgili görevde istihdam edilenler.	5953 sayılı Kanun kapsamındaki işyerlerinde.	90 gün
10) İnfaz koruma memurları, baş memurları ve diğer personel	Ceza ve tutukevlerinde fiilen hükümlü ve tutuklularla irtibat içinde olan görevliler.	90 gün
11) PTT dağıtıcıları	Posta dağıtım işyerlerinde yaya olarak yapılan işlerde.	90 gün
12) Türkiye Radyo-Televizyon Kurumunda haber hizmetini yapan ve haber hizmetlerinde fiilen çalışan; Daire Başkanı, Başkan Yardımcısı, Müdür, Müdür Yardımcısı, Şef, Muhabir, Stajyer Muhabir, Başspiker, Redaktör Spiker, Spiker, Stajyer Spiker, Masa Şefi, Başkameraman, Şef Kameraman, Kameraman, Kamera Asistanı, Başmontajcı, Şef Montajcı, Montajcı, Stajyer Montajcı, Redaktör, Mütercim, Fotoğrafçı, Işıklı, Sesçi, Başteknisyen, Şef Teknisyen, Teknisyen, Başteleksçi, Şef Teleksçi, Teleks Operatörü	Türkiye Radyo ve Televizyon Kurumu haber hizmetlerinde.	90 gün

13) Tarım Bakanlığı Ziraât Mücadele ve Karantina Teşkilatı ile Veteriner Teşkilatında vazife gören memur ve hizmetliler.	Ziraât mücadele ve ziraât karantina teknik ve idarî işleri ile salgın, bulaşıcı, paraziter hayvan hastalıkları ile mücadele işlerinde.	60 gün
14) Devlet Tiyatrosu sanatkârları, Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestrasının şef ve üyeleri.	Devlet Tiyatroları ile Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestrasında	90 gün

Yukarıdaki hükümlere göre hesaplanan fiilî hizmet süresi zammı sekiz yılı geçmemek üzere uzun vadeli sigorta kolları uygulamasında prim ödeme gün sayısına eklenir ve emeklilik yaş hadlerinden üç yılı geçmemek üzere yarısı indirilir. Yukarıda yer verilen tablonun (4) numaralı sırasında yer alan ve 180 gün fiilî hizmet zammı süresi verilen sigortalılar için sekiz yıllık süre sınırı uygulanmaz.

Bu maddenin uygulanmasına ilişkin usûl ve esaslar Kurumun önerisi üzerine Bakanlıkça çıkarılacak yönetmelik ile düzenlenir.” (Sosyal Sigortalar Ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu, 2006)

Kaynakça: <https://www.mevzuat.gov.tr/Mevzuatmetin/1.5.5510.pdf>



5. ÇALIŞMA VE SOSYAL GÜVENLİK **BAKANLIĞINDAN:** **FİİLİ HİZMET SÜRESİ ZAMMI** **UYGULAMASININ USUL VE ESASLARI** **HAKKINDA YÖNETMELİK**

2008’de değişen yönetmelikte yer alan durum. Bu yönetmelik ile fiili hizmet süresinden faydalanan meslek dalları arasından gemi insanları çıkartılmıştır.

FİİLİ HİZMET SÜRESİ ZAMMI UYGULAMASININ USUL VE ESASLARI HAKKINDA YÖNETMELİK

“MADDE 5 – (1) Fiili hizmet süresi zammı uygulamasından Kanununun 40 ıncı maddesinin ikinci fıkrasında yer alan ve aşağıdaki tablonun birinci sütunundaki işler/işyerlerinde çalışan ve ikinci sütunda belirtilen işleri yaparak söz konusu işlerin risklerine maruz kalan sigortalılar yararlandırılır.



Kapsamdaki İşler/ İşyerleri	Kapsamdaki Sigortalılar	Eklenecek Gün Sayısı
1) Kurşun ve arsenik işleri	1) Kurşun üretilen galenit, serüzit, anglezit gibi cevherlerin çıkarılmasına ilişkin maden ocağı işlerinde çalışanlar.	60 gün
	2) Kurşunlu madenlerden yahut içinde kurşun bulunan kül, maden köpüğü, kurşun fırın kurumu, üstübeç artığı ve benzeri maddelerden kurşun üretimi için yapılan izabe işlerinde çalışanlar.	
	3) Antimuan, kalay, bronz ve benzeri maddelerle yapılan kurşun alaşımı işlerinde çalışanlar.	
	4) Kurşun izabe fırınlarının teksif odalarında biriken kuru tozları kaldırma işlerinde çalışanlar.	90 gün
2) Cam fabrika ve atölyeleri	1) Cam yapımında kullanılan ilkel maddeleri toz haline getirme, eleme, karıştırma ve kurutma işlerinde (bu işleri yapmak üzere tam kapalı odalar içinde otomatik makineli tesisat veya çalışma ortamındaki tozları sağlık için tehlike oluşturmayacak düzeye indiren havalandırma tesisatı bulunmadığı takdirde) çalışanlar. 2) Eritme işlerinde (otomatik besleme fırınlarıyla çalışılmadığı takdirde) çalışanlar. 3) Ateşçilik işlerinde çalışanlar. 4) Üfleme işlerinde (tamamen otomatik makinelerle yapılmadığı takdirde) çalışanlar. 5) Basınçla yapılan cam işlerinde (cam tazyiki işleri) çalışanlar. 6) Ayna camı sanatında potalı cam dökümü işlerinde (potalar kalıp masasına mekanik araçlarla taşınmadığı takdirde) çalışanlar. 7) Camı fırın başından alma işlerinde çalışanlar. 8) Yayma fırınlarında düzeltme işlerinde çalışanlar. 9) Traş işlerinde çalışanlar. 10) Asitle hak ve cilâlama işlerinde çalışanlar. 11) Basınçlı havayla kum püskürten cihazlarla yapılan işlerde (çalışma ortamındaki tozları sağlık için tehlike oluşturmayacak düzeye indiren havalandırma tesisatı bulunmadığı takdirde) çalışanlar. 12) Pota ve taş odalarında görülen işlerde çalışanlar.	60 gün

3) Cıva üretimi işleri sanayii	1) Cıva izabe fırınlarında görülen işlerde çalışanlar. 2) Elementer cıva bulunan ocaklarda görülen işlerde çalışanlar.	90 gün
4) Çimento fabrikaları	1) İlkel maddeleri kırma, ufalama, ezme, eleme ve karıştırma işlerinde çalışanlar. 2) Otomatik fırınlarda pişirme işlerinde çalışanlar. 3) Klinkeri öğütme, eleme, torba ve fiçılara koyma işlerinde (otomatik olarak tozun etrafa yayılmasını önleyici bir düzenleme yapılmadığı takdirde) çalışanlar.	60 gün
5) Kok fabrikalarıyla termik santraller	1) Ateşçilik, ocak temizliği, jeneratör, doldurma, boşaltma ve temizleme işlerinde çalışanlar. 2) Kimyasal arıtma işlerinde çalışanlar. 3) Gazın geçtiği cihaz ve boruların onarılması ve temizlenmesi işlerinde çalışanlar. 4) Kok fabrikalarında kömür ve ocak işlerinde çalışanlar. 5) Elektrik enerji üretim santrallerinin kazan dairesindeki ateşçilik, kül ve kömürlerin taşınması işlerinde çalışanlar. 6) Termik santrallerle her çeşit buhar kazanlarının kazan dairesindeki ateşçilik, kül ve kömürlerin taşınması işlerinde çalışanlar.	60 gün
6) Alüminyum fabrikaları	1) Alüminyum oksit üretimi işlerinde çalışanlar. 2) Alüminyum bronz hazırlama işlerinde çalışanlar. 3) Alüminyum madeni üretimi işlerinde çalışanlar.	60 gün
7) Demir ve çelik fabrikaları	1) Demir izabe fabrikalarında cevherin demire çevrilmesi işleriyle boru fabrikalarının fırın ve döküm dairelerinde yapılan işlerinde çalışanlar. 2) Çelikhanelerin çelik yapılan fırınlarıyla bunların teferruat ve eklentilerinden olan ikinci derecedeki fırınlarda ve konvertörlerde yapılan işlerinde çalışanlar.	60 gün

	<p>3) Sıvı haldeki demir ve çeliğın tesisat ve teçhizatla veya mekanik olarak taşınmasına ilişkin işlerde çalışanlar.</p> <p>4) Sıcak veya sıvı haldeki cürufun taşınması ve işlenmesi işlerinde çalışanlar.</p> <p>5) Haddehanelerde (soğuk demirle çalışılan haddehaneler hariç), fırınlarda, hadde serilerinde, haddehaneyi kızgın veya sıvı çelik yahut demirle besleyen tesisat ve araçlarla görülen işlerle kızgın halde olan yarı mamul parçaların kesilmesi ve hazırlanması işlerinde çalışanlar.</p>	
8) Döküm fabrikaları	<p>1) Döküm kalıp ve maçalarının yapılması ve döküme hazır duruma getirilmesi işlerinde çalışanlar.</p> <p>2) Döküm şarjının hazırlanması ve her çeşit maden eritme (izabe) fırınlarının döküme hazır duruma getirilmesi işlerinde çalışanlar.</p> <p>3) Maden eritme ve dökme işlerinde çalışanlar.</p>	60 gün
9) Asit üretimi yapan fabrika ve atölyeler	<p>1) Asit için hammaddelerin hazırlanması işlerinde çalışanlar.</p> <p>2) Asidin yapılma safhalarındaki işlerinde çalışanlar.</p> <p>3) Baca gazlarından asit elde edilmesi işlerinde çalışanlar.</p>	90 gün
10) Yeraltı işleri	Maden ocakları (elementer cıva bulunduğu saptanan cıva maden ocakları hariç), kanalizasyon ve tünel yapımı gibi yer altında yapılan işlerde çalışanlar.	180 gün
11) Radyoaktif ve radyoionizan maddelerle yapılan işler	Doğal ve yapay radyoaktif, radyoionizan maddeler veya bütün diğer korpüsküler emanasyon kaynakları ile yapılan işlerde çalışanlar.	90 gün
12) Su altında veya su altında basınçlı hava içinde çalışmayı gerektiren işler	1) Su altında basınçlı hava içinde çalışmayı gerektiren işlerden 20-35 metreye kadar derinlik veya 2-3,5kg/cm ² basınçta yapılan işlerde çalışanlar.	60 gün
	2) Su altında basınçlı hava içinde çalışmayı gerektiren işlerden 35-40 (40 hariç) m. derinlik veya 3,5-4 (3,5 hariç) kg/cm ² basınçta yapılan işlerde çalışanlar.	90 gün
	3) Dalgıçlık işinde çalışanlar.	

13) Türk Silâhlı Kuvvetlerinde	Subay, yedek subay, astsubay, uzman jandarma ve uzman erbaşlar.	90 gün
14) Emniyet ve polis mesleğinde, Milli İstihbarat Teşkilatında	Asaleti onaylanmış olmak şartıyla adaylıkta geçirilen süreler dahil polis, komiser yardımcısı, komiser, baş komiser, emniyet amiri, emniyet müdürleri ile bu ve daha yukarı maaş ve derecelerdeki emniyet mensupları, Milli İstihbarat Teşkilâtı mensupları.	90 gün
15) İtfaiye veya yangın söndürme işleri	Yangın söndürme işlerinde çalışanlar.	60 gün
16) (Ek:RG-10/1/2014-28878) Basın ve gazetecilik mesleğinde	Basın Kartı Yönetmeliğine göre basın kartı sahibi olmak suretiyle fiilen çalışanlar.	90 gün
17) (Ek:RG-10/1/2014-28878) Türkiye Radyo Televizyon Kurumu	Basın Kartı Yönetmeliğine göre basın kartı sahibi olmak suretiyle; Türkiye Radyo Televizyon Kurumunda haber hizmetinde fiilen çalışanlar.	90 gün
18) (Ek:RG-10/1/2014-28878) Türkiye Büyük Millet Meclisi	Yasama organı üyeleri ile dışardan atanan bakanlar.	90 gün

(2) Birinci fıkrada yer alan tablonun (13) ve (14) numaralı sıralarında belirtilen çalışmalardan dolayı fiili hizmet süresi zammı uygulamasından yararlanılabilmesi için çalışmanın ilgili kamu idaresinde ve belirtilen kadro ve unvanlarda geçmesi (Ek ibare:RG-10/1/2014-28878) , (18) numaralı sırasında belirtilen çalışmalardan dolayı ise yasama organı üyesi olması veya bakan olarak görev yapması yeterlidir.

(3) Sigortalıların fiili hizmet süresi zammından yararlanabilmeleri için, birinci fıkrada yer alan işyeri ve işlerde fiilen çalışarak söz konusu işlerin risklerine maruz kalmaları ile birlikte bu sürelere ait çalışılan prim ödeme gün sayıları ile Kanununun 81 inci maddesinde belirtilen prim (Ek ibare:RG-10/1/2014-28878) tutarları yayımlanan Sosyal Sigorta İşlemleri Yönetmeliği ekinde yer alan prim belgesi ile Kuruma bildirilir.

(4) Fiili hizmet süresi zammı kapsamına tabi işyerlerinde ve işlerde malullük, yaşlılık ve ölüm sigorta kollarına tabi çalışanlar fiili hizmet süresi zammı uygulamasından yararlandırılır. Bunların dışında kısa vadeli sigorta kollarına tabi çalışanlarla sosyal güvenlik destek primine tabi çalışanlar fiili hizmet süresi zammı uygulamasından yararlandırılmaz.

(5) Kontrol, denetim ve idareciliğin gerektirdiği gözlem ve benzeri amaçlarla kısa süreli çalışmalar, bu işlerin fiilen yapılmayıp işin yönetim görevinin yapılması ile birinci fıkrada yer alan tablodaki işleri yapmakla birlikte işin otomasyonla yapılması, ileri teknolojilerin kullanılması gibi sebeplerle riskin ve zararlı faktörlerin etkilerinin ortadan kalktığı durumlarda sigortalılar fiili hizmet süresi zammı uygulamasından yararlandırılmaz.

(6) Fiili hizmet süresi zammı kapsamına tabi işyerlerinde ve işlerde çalışmadığı halde, söz konusu işyerleri ve işler kapsamında gösterilmek suretiyle fiili hizmet süresi zammından yararlandığı tespit edilenlerin bu süreleri iptal edilir.” (Çalışma Ve Sosyal Güvenlik Bakanlığında: Fiili Hizmet Süresi Zammı Uygulamasının Usul Ve Esasları Hakkında Yönetmelik, 2008)

Kaynakça: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2008/09/20080927-7.htm>



**Dokunmaya korktuğumuz
kimyasallarla aylarca aynı
gemide kalan denizciler
nasıl yıpranmasın...**



6. NEDEN YIPRANMA PAYINI İSTİYORUZ

6.1 SAĞLIK DURUMU BAKIMINDAN

Gemiadamlarının Sağlık Durumları ile İlgili Kurallar

Gemiadamlarının Sağlık Yoklamaları

“MADDE 58 – (1) Gemiadamları, Sağlık Bakanlığı tarafından yayımlanan Gemiadamları Sağlık Yönergesi hükümlerine göre iki yılda bir periyodik sağlık yoklaması yaptırırlar.

(2) İlk kez gemiadamı olacakların sağlık yoklamaları ile iki yılda bir tekrarlanan sağlık yoklamaları, Gemiadamları Sağlık Yönergesi hükümlerine göre yetkilendirilen kamu ve özel sağlık kuruluşlarınca yapılır.

(3) Liman başkanlıkları; sağlık durumlarından kuşku duyulan ya da hasta oldukları bildirilen gemiadamlarından, sağlık durumlarının denizde çalışmalarına engel olup olmadığının belirlenmesi amacıyla sağlık yoklaması yaptırmalarını isteyebilir.

(4) 200 GT’den küçük olan gemilerde çalışan gemiadamları ile balıkçı gemilerinde çalışan gemiadamlarının tabi olacakları sağlık raporları, sürücü olur raporu düzenlemeye yetkili kamu veya özel sağlık kuruluşlarından veya Sağlık Bakanlığı Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü’nün birimlerinden alınır. Bu sağlık raporları, beş yıl geçerlidir. Rapor düzenlenmesinde, B sınıfı sürücü belgelerinin düzenlenmesinde esas alınan sağlık şartları veya raporun Sağlık Bakanlığı Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü’nden alınması durumunda anılan Genel Müdürlüğü’nün belirleyeceği standartlar geçerlidir. Göz muayenesinde renkkörü olduğu veya gece körlüğü olduğu tespit edilenler gemiadamı olamazlar. Balıkçı gemisi güverte tayfası yeterliği dışında, bu madde kapsamında olan gemiadamları, ilk kez gemiadamı olurken ikinci fıkra hükümlerine uygun sağlık raporu almak, bu fıkra kapsamı dışındaki gemilerde çalışmaları halinde ise, Gemiadamları Sağlık Yönergesine göre iki yıllık sağlık raporlarını almak zorundadırlar.

(5) Gemiadamının sahip olduğu Gemiadamı Sağlık Yoklama Belgesi veya sağlık raporunun geçerlilik süresinin geminin seferi sırasında bitmesi durumunda veya acil durumlarda, Sözleşmeye taraf olan başka bir ülkenin sağlık kuruluşlarının bulunduğu bir sonraki limana kadar, gemiadamının süresi biten Gemiadamı Sağlık Yoklama Belgesi veya ilgili liman idaresince sağlık raporundaki koşulları taşıdığına kanaat getirilmesi durumunda, gemiadamının seferine izin verilebilir ancak bu süre üç ayı aşamaz.

(6) Denizde çalışmaya engel sakatlıklar ve hastalıklar, sağlık yoklaması sonuçları ve sonuçlara itiraz ile ilgili usul ve esaslar, Gemiadamları Sağlık Yönergesi ile belirlenir.

On sekiz yaşından küçük gemiadamlarının sağlık yoklamaları

MADDE 59 – (1) On sekiz yaşından küçük olan gemiadamları, Gemiadamları Sağlık Yönergesi ve Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) 77 Sayılı Çocukların ve Gençlerin İşe Elverişlilik Yönünden Sağlık Yoklaması Olmalarına İlişkin Sözleşme hükümleri göz önüne alınarak her yıl periyodik sağlık yoklaması yaptırırlar.

(2) On sekiz yaşından küçük olan gemiadamlarının, “Gemiadamı Olur” kararlı sağlık raporunda ve her yıl tekrarlanan sağlık yoklamalarında deniz hizmetine elverişli olduğu ve bu hizmetler dolayısı ile sağlık durumunda bozulma olmayacağına açıkça belirtilmesi zorunludur.” (Gemiadamları Ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği, 2018)

Gece gündüz demeden dünya ticaretinin aksamaması için hayatı pahasına çalışan bütün denizcileri yıpratın bunca faktör varken yasa dışı yollarla mallarının ve canlarının gasp edilmesi ne yazık ki günümüzde de söz konusu. Alınan önlemlerin yeterli olmaması ve gerekli sağduyunun gösterilmemesi ne yazık ki iç parçalayan şekilde kamuoyunun önünde canlarıyla pazarlık yapılması kadar ileriye gidebiliyor. Korsanlık ve deniz haydutluğu günümüze dek süregelmiştir.

Kaynakça ; <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/02/20180210-9.htm>



6.2 KORSANLIK, DENİZ HAYDUTLUĞU, SİLAHLI SOYGUN

KORSANLIK, DENİZ HAYDUTLUĞU, SİLAHLI SOYGUN VE TERÖR KAVRAMLARI

Deniz haydutluğu, genel bir ifadeyle denizlerin insanlar tarafından ticari ve ulaşım amaçlı kullanılmaya başlanmasından bu yana karşılaşılan bir olaydır. Deniz haydutluğuna ilişkin tarih incelendiğinde; Antik çağda Ege denizinde Limni Adasından ticaret gemilerine saldıran Trakyalılar (Thracians), tarihin ilk deniz haydutları olarak görünmektedir. (Sorenson, 2008:26) M.Ö. 14'üncü yüzyılda Küçük Asya (Anadolu) kıyılarından, "Lukka Sea Raiders" (Lukkalı Deniz Saldırganları) tarafından Ege ve Akdeniz'de gemilere saldırıldığı ileri sürülmektedir. (Wikipedia Piracy Timeline, 2011) Ancak deniz haydutluğu ile ilgili olarak karşılaşılan en eski belgeler, M.Ö. 13'üncü yüzyıla kadar uzanmaktadır. "Sea Peoples" (Deniz İnsanları) adlı deniz haydutları Ege ve Akdeniz'de tehdit oluşturmuşlardır. M.Ö. 1200 yılında Anadolu'da hüküm süren Hitit Krallığı, Sea Peoples tarafından yıkılmış ve baskılara dayanamayan Hitit halkı Kuzey Suriye'ye yerleşmiştir. Bu dönemdeki önemli deniz haydutları, Yunanlılar, Romalılar, İliryalılar ve Etrüsklerdir (Herodotus, M.Ö. 440). Yüzyıllardır süregelen deniz haydutluğunu, denizlerdeki diğer şiddet türlerinden ayırt etmek güçtür. Hukuki sonuçları ve özellikleri açısından farklı kavramlar olmasına karşılık, "deniz haydutluğu" (piracy) ile "korsanlık" (corsair / privateering) uzun bir süre aynı anlamda kullanılmıştır. Bu farkı açık bir şekilde ortaya koymak üzere öncelikle uluslararası hukuk açısından korsanlığın, deniz haydutluğunun, silahlı soygunun ve terörün ne anlama geldiğini açıklamakta yarar bulunmaktadır.



a) DENİZ HAYDUTLUĞU

Deniz haydutluğu, deniz ticaret yollarının yoğunlaştığı kanal, boğaz ve kıstak gibi düğüm noktaları yakınlarındaki bölgelerde ve özellikle otorite boşluğu bulunan, kontrolden uzak deniz alanlarında daha sık görülmekte ve önemli bir gelir kaynağı haline gelmiş bulunmaktadır.

Deniz haydutluğu, genel olarak, devletle hiçbir bağlantısı olmaksızın, devlet dışı aktörlerin veya, özel şahısların kendilerine veya örgütlerine ait gemi ve vasıtalarla başka gemilere, bu gemilerdeki yüke, mallara ve insanlara karşı, menfaat sağlamak için yaptıkları, şiddet içeren saldırı dâhil, hukuk dışı tüm fiillerdir.

BMDHS; özel bir geminin veya uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından özel amaçlar doğrultusunda gerçekleştirilen; açık denizde diğer bir gemi veya uçağa ya da bunlardaki şahıslara veya mallara yöneltilmiş; herhangi bir devletin yargı yetkisi dışında bulunan bir gemiye, uçağa, şahıslara veya mala yöneltilmiş; her tür gayrimeşru şiddet, alıkoyma ve yağma fiili; bir gemi veya uçağı, deniz haydudu gemi veya uçak yapan olayları bilerek böyle bir geminin veya uçağın kullanılmasına isteyerek katılma fiili ve bu fiillerin işlenmesini teşvik eden veya böyle bir fiili bilerek kolaylaştırmak üzere gerçekleştirilen herhangi bir fiili, deniz haydutluğu olarak tanımlamaktadır.

Bugün uluslararası deniz ticaret yollarına ve deniz ticaretine önemli bir tehdit oluşturan deniz haydutluğu, uluslararası toplumu da etkilemiş bulunmaktadır. Tespit edilen olayları sıradan, yerel, münferit görüp küçümsemek ve önlem almamak büyük bir hata olurdu. Nitekim uluslararası toplum ve Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi, zamanında harekete geçmiş ve gerekli önlem – yaptırım kararlarını vermiş bulunmaktadır.

1992’de Kuala Lumpur’da Uluslararası Deniz Ticaret Odası (The International Maritime Bureau ‘‘IMB’’) tarafından kurulan Korsanlık Rapor Merkezi verilerine göre, deniz haydutluğu 1986’dan itibaren net bir artış göstermiş özellikle 2000’li yıllarda zirve yapmıştır.



Dar suyollarının ve sayısız küçük adanın bulunduğu, özellikle sahil devletlerin otorite zafiyeti söz konusu olan, siyasi, sosyal ve ekonomik sorunların yaşandığı yerlere bitişik deniz alanları haydutluğa uygun bir ortam oluşturmaktadır. Kızıl Deniz, Aden Körfezi ve Somali açıkları, Malakka ve Singapur Boğazı, Güney Çin Denizi ve Batı Afrika, deniz haydutluğu bakımından riskli olan başlıca deniz ticari ulaşım yollarıdır. (IMB raporları 2003-2008)

Bu tehdidin artmasının başlıca nedenleri arasında devletlerin egemenlikleri altında bulunan deniz alanlarını yeterince kontrol edememesi, siyasi istikrarsızlıklar sonucu hükümet ve otorite boşluğu, ekonomik sorunlar neticesi rüşvet ve yolsuzluk ortamı önemli bir rol oynamaktadır. Haydutlarca sahip olunan modern teknolojik imkânlar da tehdidi artırmaktadır.

Deniz haydutları saldırılarda bıçak ve tabanca yerine artık ağır silahlar kullanmaktadırlar. Hafif / ağır makinalı silahlar ve otomatik silahlar, roketatar ve kısa menzilli füzeler, uydu telefonlarıyla iletişim, hedeflerini bulma ve takip etme kolaylığı sağlayan küresel konumlama sistemi (Global Position System “GPS”) gibi teknolojik imkânların deniz haydutları tarafından kullanılması normal hale gelmiştir. Somali açıklarında modern teknolojik cihazlarla donatılmış ana gemilerde (mother ship) organize olan haydutlar, bölgede seyir halindeki gemileri tespit ettikten sonra sürat motorları (skiff boat) veya botlarla ana gemiden ayrılarak hedef gemiye saldırmaktadırlar. Bu şekilde kıyından 1000 mil açıkta seyreden gemilerin dahi kaçırılabilirdiği görülmektedir (IMB raporları 2009-2010).

Yapılan saldırılar dikkatli incelendiğinde, maksat ve icra tarzı itibarıyla farklı saldırı türleri görülmektedir. Çoğunlukla, limanda demirlemiş ya da demir yerlerinde veya kıyıya yakın deniz alanlarında bulunan gemilere yönelik saldırılar söz konusudur. Diğer saldırı türü ise, açık deniz veya karasularında seyir halindeki gemilere karşı yapılan saldırılardır. Bu tür saldırılarda ölüm ve yaralanmalar da meydana gelmektedir. Operasyonlar modern silahlarla donatılmış bir ana gemiden yürütülmekte, haydutlar hedef gemideki mürettebatı etkisiz hale getirdikten sonra gemideki yükün tamamını veya bir kısmını başka bir gemiye aktararak gemiyi ve personeli serbest bırakmaktadır. Ayrıca Somali bölgesinde ele geçirilen gemi, yükü ve mürettebatı için fidye istenmekte ve bu saldırı türü giderek yaygınlaşmaktadır. Uzak Doğu’da gözlemlenen bir başka saldırı türünde ise, ele geçirilen geminin mürettebatı öldürüldükten sonra denize atılmakta veya küçük bir tekne ile açık denizde terk edilmektedir. Daha sonra gemi, boya ve revizyondan sonra başka bir limanda, değişik bir isim, kimlik ve ruhsat ile kayıtlara geçirilmekte, gemi ve gemi yükü evrakları değiştirilmekte ve sonra bu ‘‘hayalet gemi’’ (‘‘phantom ship’’, ‘‘ghost ship’’) ve yükü sahte evraklarla satılmakta ya da uygun bayrak (‘‘flag of convenience’’)1 Devletlerinden birinin limanında kaydedilerek uluslararası deniz ticaretinde kullanılmaya devam edilmektedir (IMB raporları).

Deniz haydutluğunun oluşturduğu tehditte dünya ekonomisi de etkilenmiştir. Gemilerin ve gemi yüklerinin kaçırılması, teslimatta gecikmeler, mali kayıplara ve fiyatların artmasına yol açmıştır. Rotaların değiştirilmesi ve alınan münferit önlemler kesin bir çözüm olmamıştır. Üstelik ölüm ve yaralanmaların, kaçırılan mürettebat için fidye taleplerinin artması, olayın hangi boyutlara ulaştığını göstermesi açısından dikkat çekicidir. Artan risk; taşıma, depolama, yükleme / boşaltma, akaryakıt, işgücü, gemi adamları ve özellikle sigorta bedellerinin artmasına neden olduğundan, deniz ticari ulaştırmasının maliyetleri artmaktadır.

b) SİLAHLI SOYGUN

Bir gemi veya bir uçağın mürettebat ve yolcuları tarafından aynı gemi veya uçağa ya da bunların içinde bulunan kişi ve mallara karşı gerçekleştirilen eylemler, deniz haydutluğu fiilleri sayılmazlar. Siyasi gayelerle gerçekleştirilen eylemler de aksine bir anlaşma veya hukuki bir hüküm bulunmadıkça, uluslararası örf ve adet hukuku kuralları ve BMDHS kapsamında haydutluk eylemi olarak kabul edilmemektedir (Toluner, 1996:297).

BMDHS’de tanımlandığı şekliyle deniz haydutluğu eyleminin açık denizde değil de özellikle iç hukuk kuralları olmayan, kolluk ve yargı zafiyeti bulunan, zayıf devletlerin karasularında gerçekleşmesi durumunda nasıl değerlendirileceği, hangi ülke mahkemelerinin yetkisine dahil olabileceği ve bu durumda ne yapılacağı, belirsiz kalmıştır. 20 Aralık 2000’de bu boşluğu doldurmak üzere Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO: International Maritime Organization) MSC/Circ.984 sayılı ve “Deniz Haydutluğu ve Denizde Silahlı Soygun Suçlarının Soruşturulmasına Yönelik Taslak Kodu” başlıklı bir sirküler yayınlamış ve bu konuda rehberlik etmiştir. Bu sirkülerin ikinci maddesinde “Denizde Silahlı Soygun” (Armed Robbery Against Ship) kavramı ilk defa yer almıştır. Buradaki tanıma göre Denizde silahlı soygun, bir devletin yargılama yetkisine giren alanda gemilere, gemideki şahıslara veya mallara yönelik şiddet, alıkoyma veya yağma faaliyetlerinin işlenmesi anlamına gelmektedir (IMO: 20 Aralık 2000).

IMO sirkülerinde tanımlanan “silahlı soygun” kavramı, 2 Haziran 2008’de yayınlanan deniz haydutluğuna karşı devletlere gerekli tüm vasıtaları kullanma yetkisi veren 1816 sayılı karar metnine Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi (BMGK) tarafından ilave edilmiştir. Bu kararlar deniz haydutluğu ile mücadele eden devletler sadece açık denizlerde değil, saldırı ve diğer faaliyetlerin yoğunlaştığı ülke karasularındaki olaylara da müdahale etme imkanı kazanmıştır.

Dünyanın en tehlikeli bölgelerinde sırf küresel ticaret aksamaması diye korsanlar tarafından kaçırmayı göze alan denizciler nasıl yıpranmasın...



c) DENİZDE TERÖR

3713 sayılı Terörle Mücadele Kanunu'na göre “ Terör, baskı, cebir ve şiddet kullanarak, baskı, korkutma, yıldırma, sindirme veya tehdit yöntemlerinden biriyle, Anayasa'da belirtilen Cumhuriyetin niteliklerini, siyasi, hukuki, sosyal, laik, ekonomik düzeni değiştirmek, Devletin ülkesi ve milletiyle bölünmez bütünlüğünü bozmak, Türk Devletinin ve Cumhuriyetin varlığını tehlikeye düşürmek, Devlet otoritesini zaafa uğratmak veya yıkmak ya da ele geçirmek, temel hak ve hürriyetleri yok etmek, Devletin iç ve dış güvenliğini, kamu düzenini veya genel sağlığı bozmak amacıyla bir örgüte mensup kişi veya kişiler tarafından girişilecek her türlü suç teşkil eden eylemlerdir” (TMK, 1991:Md.1).

İngiliz Terörle Mücadele Mevzuatına göre ise Terörizm, “politik, dini ve ideolojik nedenler ile bir kişi veya mala karşı şiddet kullanımı veya tehdidi”, 1986 tarihli Fransız Terörle Mücadele Kanunu'na göre ise “baskı ve tehdit ile korkutmayı ve sosyal düzeni bozmayı amaçlayan bireysel veya kollektif hareketler” olarak açıklanmaktadır (Karacasulu, Ovalı:55)



Terörü bir fiil sebebiyle ortaya çıkan korku hali olarak tanımlarsak; Terörizm de hedefe yönelik bir dizi terör hareketidir. Terörizm’i silahlı propaganda faaliyeti olarak da tanımlayabiliriz. Terörizmden söz edebilmek için belli bir siyasi hedefe yönelmiş birbirleriyle bağlantılı bir dizi terör olayına ihtiyaç vardır. Terörizm “siyasal amaçlar için örgütlü, sistemli ve sürekli terör kullanmayı yöntem olarak benimseyen bir strateji anlayışıdır”. Terörizm bir kişiyi öldürüp milyonları korkutarak, onların siyasi tercihlerini etkilemektir. Buna dayanarak terörizmin sembolik bir fiil olduğunu söylemek gerekir. (Başeren, 1994:8-9)

Deniz haydutluğu ile terörist faaliyetlerin her ikisinde de kasıt unsuru vardır, fakat bu iki kavramı birbirinden ayıran en önemli unsur, amaçları arasındaki farktır. Terörist faaliyetler, siyasi ve ideolojik nedenlerle propaganda ve silahlı eylemleri araç olarak kullanarak devletin otoritesini sarsmak, toplumda şiddet ve korku yaratmak amacıyla yapılırken, deniz haydutluğunda asıl amaç, gemiye, mala veya kişiye zarar vermek değil, yasa dışı maddi kazanç elde etmektir. Hatta terörist faaliyetlerin tam aksine olarak, şiddet kullanılmadan icra edilen haydutluk faaliyetleri de mevcuttur. Bununla birlikte özellikle bazı Batı ülkelerinde deniz haydutluğunu terörist faaliyet olarak kabul etme eğilimleri de bulunmaktadır.



6.3 PSİKOLOJİK SORUNLAR

İnsanlar karada yaşamak için evrilmiş canlılardır, 6 ayını denizde geçiren bir gemi insanı için karadan ve aileden uzak kalmak bunalım, depresyon hatta kalıcı psikolojik rahatsızlıklara neden olabilmektedir. Bu konuda gerekli önlemlerin alınmaması sonucunda gemide kavga, yaralama ve hatta ölümle bile sonuçlanabilen durumlar meydana gelebilmekte. Bu sorunlar yol açtığı üzücü örneklere Hint Okyanusu'nda 20 Aralık 2019 tarihinde Türk bayraklı 'İnce Karadeniz' adlı yük gemisinin kaptanı Bora Ekşi'nin bıçaklanarak öldürülmesini gösterebiliriz (Denizcilik Dergisi, Bora kaptanın katili tutuklandı, 14.02.2021).

6.4 OLUMSUZ HAVA KOŞULLARI

Uzak yol gemileri genellikle okyanus aşırı seyir yaptıklarından dolayı sık sık olumsuz hava şartları ile karşı karşıya geliyorlar. Bu durum neticesinde uyku ve beslenme düzenleri bozuluyor. Yetersiz uyku ve beslenme dikkat dağınıklıklarına neden olarak olası iş kazalarının önünü açıyor.

6.5 İŞ KAZALARI

Denizcilik sektörü diğer birçok iş alanına kıyasla iş kazası riskinin yüksek olduğu bir sektördür. Gemideki sürekli hareket durumu ve hava şartlarının gemi stabilitesini etkilemesi güverte ve makinada çalışmayı zorlaştırır. Tüm bunların üzerine zorlu çalışma şartları ve uykusuzluk da eklendiği zaman iş kazası riski önemli ölçüde artmaktadır.



7. UNUTMADIKLARIMIZ

7.1 GENÇ STAJYER GEMİDE ÖLÜ BULUNDU

Piri Reis Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği birinci sınıf öğrencisi Mustafa Koç, staj yaptığı GANNET S gemisinde ölü bulundu. Genç stajyerin ağabeyi İsmail Koç ve Genç GEMİMO, Mustafa Koç'un ağır ihmaller sonucu öldüğünü ileri sürdü. Buna göre günde 20 saat çalıştırılan genç denizciye kimyasal kalıntılar bulunan tanklar bile temizletilmişti. İsmail Koç'un anlatımına göre olaylar şu şekilde gelişti. Mustafa Koç, Chemfleet firması tarafından Armador Tankers'ten kiralanan gemide 3 ay staj için İstanbul'dan Hindistan'a hareket etti. Staja başladığı gemi GANNET S, fırtınadan dolayı limana yanaşamadı ve Mustafa Koç, firmanın aracı olduğu hijyenik olmayan bir otelde konaklamak zorunda kaldı. Mustafa Koç'un 11 gün sonra katılabildiği GANNET S gemisi Hindistan'dan Cibuti'ye doğru seyre başladı 18 gün boyunca günde ortalama 20 saat çalıştırılan Mustafa Koç, ayrıca yatması gereken kamarada Guardlar kaldığı için kendisine revirde kalması söylendi. Geminin A / C havalandırma sistemi bozuk olduğu ve kaldığı revirdeki vantilatör alınmış olduğundan dolayı, ortalama 45 derece olan bir mekanda uyumak zorunda kaldı. Gemide stajyerlerin temizlemesinin yasak olduğu, 20 metre derinliğinde, bir metre açıklığı olan ve ortalama sıcaklığı 50 derece olan bir tankı birinci zabitanın seçenек bırakmaması sebebiyle temizlemek zorunda kalan Koç, 18 gün boyunca benzer koşullarda çalıştı. 11 Temmuz sabaha karşı 4 civarı Cibuti Limanı'nda vardiyası olmasına rağmen, yorgunluğundan dolayı uyandırılmadığı iddia edilen Mustafa Koç'un, sonrasında sabah 8 civarında uyandırılmak için odasına girildiğinde öldüğü anlaşıldı. Cibuti'de yapılan otopsi sonuçlarına göre, akciğer enfeksiyonu yüzünden hayatını kaybeden Mustafa Koç'un staj öncesi, gemi adamı olmak için detaylı sağlık kontrollerinden geçtiği ve gerekli olan aşıların tamamını yaptırdığı bildirildi. Koç'un öncesinden de herhangi bir sağlık sorunu olmadığı dile getirildi.



Kaynakça : <http://www.denizcilikdergisi.com/denizcilik-gundem-haberleri/genc-stajyer-gemide-olu-bulundu/>



7.2 BORA KAPTAN'IN KATİLİ TUTUKLANDI

Hint Okyanusu'nda 20 Aralık 2019 tarihinde Türk bayraklı 'İnce Karadeniz' adlı yük gemisinin kaptanı Bora Ekşi'yi bıçaklayıp öldüren şüpheli Ergin A. "Kasten öldürme" suçundan çıkarıldığı mahkemece tutuklandı. Endonezya'nın Semarang limanından yükünü aldıktan sonra okyanusa açılan "İnce Karadeniz" gemisinin kaptanı ile aralarında çıkan tartışma sonrasında 20 Aralık'ta kaptan Bora Ekşi'yi bıçaklayıp öldüren katil zanlısı Ergin A., mürettebat tarafından etkisiz hale getirilerek Sri Lanka'da güvenlik güçlerine teslim edilmişti. Şüpheli Ergin A. Sri Lanka'daki işlemlerinin tamamlanmasının ardından bu sabah saatlerinde İstanbul'a getirildi. Gayrettepe Asayiş Şube Müdürlüğü'ndeki işlemleri tamamlanan şüpheli, Çağlayan'da bulunan İstanbul Adalet Sarayı'na sevk edildi.

Adliyede savcılığa çıkarılan şüpheli Ergin A.'nın savcılıkça ifadesi alındı. Şüpheli Ergin A.'nın savcılık sorgusunda, olayı kabul ettiği ve pişmanlık duyduğunu söylediği öğrenildi. Savcılık sorgusunun ardından şüpheli "Kasten öldürme" suçundan tutuklama talebiyle nöbetçi sulh ceza hakimliğine sevk edildi. Nöbetçi sulh ceza hakimliğine çıkarılan şüpheli Ergin A., "Kasten öldürme" suçundan tutuklanarak cezaevine gönderildi.

Hint Okyanusu'nda taşımacılık yapan Türk bayraklı yük gemisi İnce Karadeniz, Endonezya'nın Semarang limanından yükünü aldıktan sonra denize açılmıştı. Görgü tanıklarının ifadelerine göre, makine yağcısı Ergin A., 20 Aralık'ta kaptan Bora Ekşi'yi kamarasının önünde bıçaklayarak öldürmüştü. Olaya müdahale etmek isteyen gemi mürettebatından 4 kişiyi de yaralamıştı. 22 yıllık gemi kaptanı olan 45 yaşındaki Bora Ekşi'nin cenazesi, tarifeli uçakla Türkiye'ye getirilmiş ve cenaze töreninin ardından İstanbul'da toprağa verilmişti.



Kaynakça ; <http://www.denizcilikdergisi.com/denizcilik-gundem-haberleri/bora-kaptanin-katili-tutuklandi/>



7.3 TÜRK GEMİSİNE KORSANLAR SALDIRDI : ÖLÜ VE YARALILAR VAR

Dün gece uluslararası kamuoyu Gine açıklarındaki M/V Mozart isimli Türk gemisine Nijeryalı korsanların saldırısını "son dakika" ibareleriyle takip etti... Saldırıda mürettebattan 1 kişi yaşamını yitirirken 15 kişi de kaçırıldı. İstanbul ve Londra merkezli gemi şirketinden ise ilk açıklama geldi. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu "Gine Körfezi'nde korsan saldırısına uğrayan gemimiz saat 11.00'da Gabon'un Gentil Limanı'na demirlemiştir. 15 denizcimizin salimen Türkiye'ye dönmesi için tüm imkanlarımız seferber edilmektedir" dedi.

Nijerya'nın Lagos kentinden Güney Afrika'nın Cape Town kentine gitmek üzere yola çıkan M/V Mozart isimli gemi dün gece Nijeryalı korsanların saldırısına uğradı. Lagos'a yaklaşık 180 mil açıktaki seyreden ve 19 mürettebata sahip Türk gemisine yönelik saldırıda bir kişi yaşamını yitirdi, 15 kişi kaçırıldı ve 3 kişi ise gemide bırakıldı. Geminin 4'üncü kaptanı Furkan Yaren, radar hariç tüm kabloların söküldüğünü ve korsanlar tarafından kendisine verilen rotada seyrettiklerini bildirerek 2. mühendis Farman İsmayilov'un öldürüldüğünü açıkladı.

“KÖR BİR ŞEKİLDE SEYİR YAPIYORUM”

Yaren “Kör bir şekilde seyir yapıyorum. Ben de bacağımdan yaralandım. Başım felaket ağrıyor” dedi. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, geminin kaptanlarından Furkan Yaren ile iki kez telefon görüşmesi gerçekleştirdi. İletişim Başkanlığı'ndan yapılan açıklamada “Geminin saldırıdan kurtulan 3 personeliyle Gabon'a doğru hareket ettiği bilgisini alan Cumhurbaşkanı Erdoğan, süreci yakından takip ettiğini ve kaçırılan gemi personelinin kurtarılmasıyla ilgili bütün yetkililere talimat verdiğini ifade etti” denildi.

TÜM İMKANLAR SEFERBER EDİLDİ

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu “Gine Körfezi'nde korsan saldırısına uğrayan gemimiz saat 11.00'da Gabon'un Gentil Limanı'na demirlemiştir. 15 denizcimizin salimen Türkiye'ye dönmesi için tüm imkanlarımız seferber edilmektedir” dedi.



7.4 MARPORT LİMANINDA İŞ CİNAYETİ : İŞ MAKİNASININ EZDİĞİ İŞÇİ YAŞAMINI YİTİRDİ

Marport Limanı'nda iş makinesinin ezdiği Metin Delibaşı isimli işçi yaşamını yitirdi. Marport işçileri, alınmayan önlemler nedeniyle iş cinayetinin yaşandığını belirterek tepki gösterdi. Her gün ortalama 4-5 işçinin öldüğü Türkiye'de bir işçi daha iş cinayetinde hayatını kaybetti. İstanbul'da Marport Limanı'nda dün iş makinesinin altında kalan İşçi Metin Delibaşı yaşamını yitirdi. Marport işçileri alınmayan önlemler nedeniyle iş cinayetinin yaşandığını belirterek tepki gösterdi. İstanbul'da iş cinayeti dün saat 15.35'te Marport Limanı'nda meydana geldi. Marport Limanı'nda iş makinesinin ezdiği Metin Delibaşı isimli işçi yaşamını yitirdi. Yaşananlara tepki gösteren Marport işçileri, daha önce yapılan tüm uyarılara rağmen eski olan iş makinesinin değiştirilmediğini aktardı. Sürücünün önünü görmekte zorluk çektiğini bildiren işçiler, daha önce iki defa iş kazası atlatıldığını söyledi.

"GELİN ÇALIŞMA KOŞULLARIMIZIN İYİLEŞMESİ İÇİN BİRLİK OLALIM"

Ambarlı Limanı'nda uzun yıllardır örgütlenme mücadelesi yürüten Liman-İş Sendikası İstanbul Bölge Başkanı Sinan Ceviz, yaşanan iş cinayetlerinin güvencesiz ve kurlsız çalışmanın sonucu olduğunu ifade ederek şunları söyledi:

"Metin Delibaş arkadaşımıza rahmet ve ailesi ve iş arkadaşlarına sabır diliyoruz, başımız sagsun. Ambarlı limanı sık sık iş kazalarının yaşandığı bir limandır. Bu kazalar ne yazık ki işçi cinayetlerine dönüşmektedir. Son olarak Marport'da yaşanan iş cinayeti de 'bile bile yaşanmıştır' demek durumu doğru ifade etmek olur. Çünkü arkadaşların uyarılarına rağmen eski bir iş makinesi kullanılmaya devam edilmiş ve uyarılar dikkate alınmayarak tetbir alınmamıştır. Marport ve Ambarlı Limanı'nda zaman zaman işçiler sendikalaşmak istemiş ve işçilerin bu hakları baskı ile engellenmiştir. Sendikayı engellemeyi marifet sananlar kurlsız çalışmanın sorumlularıdır. Dün olduğu gibi bugün de yaşanan iş cinayetlerinin sorumlularıdır. Biz bir kez daha işçi arkadaşlarımıza sesleniyoruz; bu yaşananlar kader değildir, gelin çalışma koşullarımızın iyileşmesi için birlik olalım sendikalaşalım. İş cinayetleri engellenebilir sıranın bir başka arkadaşımıza gelmesini beklemeyelim"



Kaynakça : <https://www.evrensel.net/haber/391673/marport-limaninda-is-cinayeti-is-makinesinin-ezdigi-isci-yasamini-yitirdi>



7.5 GEMİNİN KOPAN HALATI STAJYERİ ÖLDÜRDÜ

Antalya'da kuru yük gemisinin kopan halatı stajyer öğrenci Yusuf Hikmet Temel ölümüne neden oldu. Olayda iki işçi de yaralandı. Antalya Serbest Bölge'ye yanaşan kuru yük gemisinin kopan halat tamburunun çarptığı stajyer öğrenci 21 yaşındaki Yusuf Hikmet Temel ölürken, iki işçi de yaralandı. Olay dün saat 16.00 sıralarında Antalya Liman Mahallesi'nde bulunan Serbest Bölge'de meydana geldi. Yılmaz Kaptan adlı kuru yük gemisinin limana yanaşması sırasında görevliler halat atarak gemiyi yavaşlatmak istedi. Geminin beklenenden daha hızlı yanaşması ve halatların zorlanması ile yerinden kopan halat tamburu savrulurken, güverte üzerindeki işçilerin üzerine hızla düştü. Olayda, gemide stajyer öğrenci olarak bulunan Yusuf Hikmet Temel ile işçiler Süleyman Çiçek ve Mevlüt Küçüközdemir yaralandı. Ağır yaralanan Temel, götürüldüğü Antalya Eğitim Araştırma Hastanesi'nde yaşamını yitirdi. Kazada hafif yaralanan Çiçek olay yerine gelen 112 ambulansında ayakta tedavi edilirken, Küçüközdemir ise Akdeniz Üniversitesi Hastanesi'ne götürüldü. Özdemir'in hastanede tedavisinin sürdüğü ve durumunun iyi olduğu belirtildi. Olay yerinde inceleme yapan polis, kazayla ilgili soruşturma başlattı.



Kaynakça : <https://www.haberler.com/geminin-kopan-halat-tamburu-oldurdu-5086274-haberi/>



7.6 KORSANLAR TÜRK GEMİSİNE SALDIRDI !

Tango Rey isimli bir Türk kargo gemisine silahlı korsanların saldırdığı iddia edildi. Geminin 30 Kasım gecesi saldırıya uğradığı ve halen korsanların gemide olduğu öne sürüldü. Denizcilik ve deniz taşımacılığı üzerine haberler yapan Maritime Bulletin isimli internet sitesi Batı Afrika'daki Gine açıklarında bir Türk yük gemisinin korsanların saldırısına uğradığını yazdı.

Maritime Bulletin isimli haber portalı geminin güncel konumu ve bilgisi ile ilgili bir bilgi akışı olmadığını yazdı. Haber portalında yer alan bilgilere göre yük gemisine silahlı korsanlar 30 Kasım'da saldırdı. Gine'nin başkenti Konakri açıklarında saldırıya uğrayan geminin ise Türk gemisi Tango Rey olduğu öne sürüldü. Tango Rey'in Konakri'deki limana 25 Kasım'da ulaştığı ve 26 Kasım'da ise demirlediğini yazan haber portalı, saldırıdan 4 saat sonra geminin limana döndüğünü yazdı.



Kaynakça : <https://www.haber3.com/guncel/korsanlar-turk-gemisine-saldirdi-haberi-5575529>



7.7 TERK EDİLEN ULA GEMİSİNDE AÇLIK GREVİ DEVAM EDİYOR

Kuveyt'in Shuaiba limanında terk edilen MV Ula gemisinin 19 personeli sorunlarını gündeme getirmek ve bir çözüm bulunması için 7 Ocakta açlık grevine başlamışlardı. Ortalama bir yıldan uzun bir süredir gemide bulunan ve maaşlarını alamayan gemi adamları hakkeşlerini alıp evlerine dönmek istiyorlar. Hintli, Türk, Azeri ve Bangladeşli gemi adamlarından oluşan mürettebatın sorunları ne yazık ki henüz çözülebilmemiş değil. 400 bin dolardan fazla maaş hakkeşleri olan gemiadamları yetkililerden bir an önce harekete geçmelerini bekliyorlar. Ailelerine para gönderemeyen gemiadamları, ailelerinin durumunun kendilerinden daha kötü olduğunu söylüyorlar. Gemiadamları ailelerimiz açken biz nasıl yemek yiyebiliriz ki diyorlar. Konuyla ilgilenen ITF Arap Dünyası Koordinatörü Mohamed Arrachedi şu bilgileri veriyor: "Gemiadamları 14 aydır gemide, bazıları ise 19 aydır. Hatta birisi 26 aydır gemide. 11 aydır da maaşları ödenmiyor. Gemiadamları Kuveyt yetkililerinden yerlerine personel bulunmasını ve böylece eve gidebilmeyi talep ediyorlar." ITF bu gemideki sorunların çözülmesi için Katarlı şirket ve geminin sigortası ile 2019'dan beri görüşmeler yürütüyor. Maaşların ödenmesi için gemiadamlarına yasal destek sunan ITF aynı zamanda gemiadamlarının kumanya gibi en temel ihtiyaçlarını da sağlıyor. Nisan 2020'de maaşların bir kısmı ödendi. Fakat maaş ödemeleri tekrar durunca ve gemiadamlarının karaya çıkışlarına izin verilmeyince personel isyan etti. Mayıs ayında ise gemi tutuklandı. Armatörün terk ettiği geminin bayrak devleti de sorumluluklarını yerine getirmedi. 2020 sonlarında Palau gemiyi bayraktan düşürdü ama gemiadamlarının sorunları olduğu yerde kaldı. Gemini artık bir bayrağı olmadığı gibi Kuveyt otoriteleri de sözler vermekten başka bir şey yapmadılar. 6 gemiadamı eylül ayında hakkeşleri olmaksızın gemiden ayrılmayı kabul ettiler. Gerisi ise gemide kalıp haklarını almak için mücadeleye devam ettiler. Gemide 16 Hintli, 1 Azeri, 1 Türk ve 1 Bangladeşli bulunuyor şu anda. Oyalandıklarını düşünen gemiadamları bir aydan uzun bir süredir açlık grevindeler. Gemiadamlarının sorunlarının çözülüp açlık grevinin sonlandırılması için yetkililerin sorumluluklarını bir an önce yerine getirmesi gerekiyor.



Kaynakça : <http://dadder.org/index.php/tr/2021/02/12/terk-edilen-ula-gemisinde-aclik-grevi-devam-ediyor/>



8. SONUÇ

Daha iyi çalışma şartları ve hakkımız olanın teslim edilmesi için elimizden geleni yapacağımıza söz verdiğimiz gün çalışmalarımıza başladık. Nitekim çalışmalarımızın ilk meyvesi olan kılavuzumuzu önerge formatında gerekli makamlara beyan ettik. Haklarımızı öğrenmek ve bilinçli şekilde savunmak için kılavuzumuzu tüm denizcilerle paylaşıyoruz. Bu kılavuzu vefat eden tüm denizcilerimizin aziz hatıralarına armağan ediyoruz.

**BUGÜNE KADAR DENİZLERDE BİR MUM MİSALİ
SÖNEN TÜM DENİZCİLERİMİZİ
RAHMETLE ANIYORUZ..**

**YAŞADIKLARINI HİÇBİR ZAMAN UNUTMAYACAK
VE UNUTTURMAYACAĞIZ !**



DARGEGB YÖNETİM KURULU

KAYNAKÇA

Çalışma Ve Sosyal Güvenlik Bakanlığında: Fiili Hizmet Süresi Zammı Uygulamasının Usul Ve Esasları Hakkında Yönetmelik (2008, 27 Eylül), Resmi Gazete (Sayı: 27010) Erişim adresi: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2008/09/20080927-7.htm>

Deniz İş Kanunu (1967, 20 Nisan). Resmi Gazete (Sayı: 12586). Erişim adresi: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2017/01/20170106m1-1.htm>

Denizcilik Dergisi, Bora kaptanın katili tutuklandı, "<http://www.denizcilikdergisi.com/denizcilik-gundem-haberleri/bora-kaptanin-katili-tutuklandi/> 14.02.2021"

Evin, B. (2012). Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu Kavramı Ve Şiddet Faktörü, 120(30).Erişim adresi: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/208175>

Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği (2018, 10 Şubat). Resmî Gazete (Sayı: 30328) Erişim Adresi: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/02/20180210-9.htm>

Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu (2006, 16 Haziran). Resmî Gazete (Sayı: 26200) Erişim Adresi: <https://www.mevzuat.gov.tr/Mevzuatmetin/1.5.5510.pdf>

Başeren, S. (1994). Terörizm: Kavramsal Bir Değerlendirme ve Mücadele, Uluslararası İlişkiler ve Stratejik Araştırmalar Dergisi, 1 (4), 8-9.

Terörle Mücadele Kanunu (1991, 12 Nisan). Resmi Gazete (Sayı: 20843 Mükerrer) Erişim Adresi: <https://www.mevzuat.gov.tr/Mevzuatmetin/1.5.3713.pdf>

Toluner, S. (1996). Milletlerarası Hukuk Dersleri: Devletin Yetkisi, 5. Baskı, Beta Basımevi, İstanbul

Türk Ticaret Kanunu (2011, 13 Ocak). Resmî Gazete (Sayı: 27846). Erişim Adresi: <https://www.mevzuat.gov.tr/Mevzuatmetin/1.5.6102-20130328.pdf>

Karacasulu, N. ve Ovalı, Ş. (2004). Terör: Kavramsal Çeşitlilik, Mülkiye, 28 (243), 55.

International Maritime Organization (IMO), 20 December 2000. Draft Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships. http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=1880&filename=984.pdf (Erişim Tarihi: 14 Şubat 2021).

International Chamber of Commerce, Commercial Crime Services, 2003- 2010. IMB Piracy Reports. <http://www.icc-ccs.org/> (Erişim Tarihi: 11 Şubat 2021).