

KAMUOYUNA DUYURULUR

İstanbul, 30/06/2009

Sayı: 09/315 -EK/HS

Bugün 1 Temmuz 2009 Denizcilik ve Kabotaj Bayramı, kutlu olsun. Ulusal Kurtuluş Savaşı sonrasında Temmuz 1923’de imzalanan Lozan Antlaşması ile kapitülasyonların kaldırılması, bu antlaşmadan 3 yıl sonra yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu’nun doğuş nedenidir. Neler olmuştur bu üç yıllık hazırlık süresince? Önce Seyri-i Sefain İdaresi düzenlenmiştir sonra Mersin – İstanbul hattında çalışacak Mersin ve Antalya ardından Anafarta ve Bandırma vapurları alınmıştır. Kanunun yürürlüğe girmesi ile denizciliğimizin atılımı eş zamanlı yürütülmüştür. 1930 yılında Türk Gemi Kurtarma Limited Şirketi’nin, 1933 yılında Denizyolları İşletme İdaresi’nin kurulması, 1938 yılında Denizbank’ın faaliyete geçmesi, limanların inşa edilmesi, Türk gemi filosunun büyütülmesi, kabotaj ve uluslararası sularda deniz taşımacılığının geliştirilmesi ile sürdürülmüş; ve nihayet 1970’lerde Akdeniz, Türk koster (küçük yük gemileri) filolarının hâkimiyetine girmiştir.

Oysa bugün geldiğimiz noktada Ülkemizin bütün bu kazanımlarını yitirmiş durumdayız. Bugün geline nokta, kamuya ait gemiler tamamen özelleştirilmiş, kabotaj hattında çalışan yolcu gemilerimiz eskime ve satılma sonucu yok olmuştur. Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde, kısıtlı özel sektör kosterciliğinin dışında kabotaj hattında deniz taşımacılığımız artık yok olmaktadır. Yurt dışından % 90 oranında denizyoluyla gelen mallar ülkemiz içinde nerede ise tamamen karayoluyla dağıtılmaktadır. Limanlarımızın bir bölümü yabancılara satılmış, limanlarımız arasındaki koordinasyonsuzluk baş göstermiştir. Demiryollarımız ile limanlarımızın birlikte çalışmasını temin eden TCDD hatları ve limanları parça parça satılarak özelleştirilmek istenmektedir. Yabancı bandıralı gemiler limanlarımız arasında özgürce taşımacılık yapmaktadır. Üstelik bütün bunlar 1926 tarih ve 815 sayılı eski adıyla Türkiye Sahillerinde Nakliyat-ı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlar ile Karasuları Dahilinde İcra-i Sanat ve Ticaret Hakkında Kanun yürürlükte iken yapılmaktadır.

Peki nedir dünyanın hemen hemen bütün gelişmiş ülkelerinde var olan bu “kabotaj” meselesi. Özetle “ Bir ülkenin kendi liman ve şehirleri arasında yapılan deniz ve hava taşımacılığının sadece o ülkede kurulmuş şirketler ve onlara ait o ülke bayrağını taşıyan taşıtlar ve gene aynı ülkenin yurttaşlarınca yapılması” dır. Tamamı 7 maddeden oluşan 815 sayılı yasamızın ilk üç maddesi özetle şöyle der:

MADDE 1 “Türkiye kıyılarının bir noktasından diğerine mal ve yolcu alıp taşımak ve kıyılarda, limanlar içinde ya da arasında çekme ve kılavuzluk hizmetleri ile niteliği ne olursa olsun başkaca liman hizmetlerini vermek, yalnız Türk Bayrağı taşıyan gemiler ile taşıtların tekelindedir.”

MADDE 2 “ Türkiye’nin tüm iç sularında, deniz ve akarsuları ile karasuları içerisinde her cinsten kendinden hareketli veya çekilir türde deniz aracı ile hareketsiz yüzer araçları bulundurma ve işletme hakkı sadece Türkiye Cumhuriyeti yurttaşlarına tanınmıştır.”

MADDE 3 “Deniz ve iç sularından elde edilecek bütün ürün ve doğal kaynakların çıkarılması ile su üstü ve su altı arama ve kurtarma işlerini yapma, gerek yüzer vasıtalarda gerekse karada denizcilik ile ilgili bütün işleri ve hizmetleri yapma hakkı sadece Türkiye Cumhuriyeti yurttaşlarına tanınmıştır.”

Bu açık yasa hükmü ortada iken bugün özellikle 4046 sayılı özelleştirme yasası yolu ile bu kurallar delinmekte ve uygulamada göz ardı edilerek kabotaj dan doğan haklarımız yabancılara peşkeş çekilmektedir. Yeni çıkan ve çıkacak yasalarla (Petrol Yasası, Maden Yasası vb.) denizlerimizde petrol, doğalgaz ve diğer doğal kaynakların çıkartılması avantajı uluslar arası petrol ve doğalgaz şirketleri ile maden şirketlerinin inisiyatifine terk edilmektedir. Tıpkı sömürgeleşme sürecine giren Osmanlı İmparatorluğu gibi bu şirketlere ve arkasındaki devletlere ayrıcalıklar tanınmaktadır.

Bizde durum böyle iken örneğin Kuşadası Limanını sattığımız İsrail’de durum tam tersidir. Kabotaj yasası tüm yönleri ile uygulanmaktadır. “Dünyanın efendisi” “Özelleştirmenin yürekli savunucusu” Amerika Birleşik Devletlerinde ise durum daha da korumacıdır. Kabotaj kurallarını belirleyen 1920 tarihli “Jones Act” e göre bırakın yabancı bandıralı gemileri, Amerika’da inşa edilmemiş ve Amerikan vatandaşlarının çalışmadığı gemilerin Amerikan Limanları arasında çalışması yasaktır. Dahası bu gemilerin ABD dışında toplam çelik ağırlıklarının %10 undan fazlasını tamir ettirmeleri bile yasaktır.

Oysa bugünkü iktidar bir yandan 1 Temmuzları “coşku” ile kutlarken bir yandan 2005 yılından beri kabotaj yasasını tamamen ortadan kaldıracak bir yasa tasarısı üzerinde çalışıyor. Bu tasarının da bir gece yarısı operasyonu ile kanunlaşması an meselesi. Kamuoyunu ve sayın vekillerimizi bu konuda uyanık olmaya ve bir anlamda denizlerde varlık nedenimiz olan yasaya sahip çıkmaya çağırıyoruz. Denizcilik ciddi son derece teknik ve zor bir iştir bu alanda kararlar basit politik değerlendirmeler veya ben yaptım oldu mantığı ile alınmamalıdır.

Bugün Karaköy iskelesinin bulunduğu yerde böyle davranış ve kararların nasıl felaketlere yol açtığının canlı şahitleri olarak bulunuyoruz. Hatırlayacağınız gibi 21 Kasım 2008 günü Kadıköy İskelesi 25 yıllık ömrünü bakımsızlık yanlış teknik uygulamalar ve aşırı yüklenme sonucunda burada alabora olarak tamamlamıştı. Batışı ile ilgili birçok önemli iddia vardı ve biz TMMOB GMO ve İstanbul İKK olarak bunları araştırmak istemiştik. Nihayet üyelerimizin birçoğu yıllar içerisinde söz konusu iskelenin yapımında ve bakımında çalışmış mühendislerdi. Yıllar içinde nasıl hatalar yapıldığını biliyorlardı, teknik değerlendirmeleri göz ardı eden idari ve politik kararları anımsıyorlar, son dönemdeki ağırlık artışını, birleştirilen dubaları, su tahliyesi için yapılan iştirakleri anlatıyorlardı. Bu gerekçeler ile İDO genel müdürlüğüne yaptığımız inceleme başvurusuna cevap 5 ay sonra geçtiğimiz hafta geldi. Üyelerimizden İDO Genel Müdürü Sayın Ahmet Paksoy imzası ile gelen cevap aynen şöyledir:

TMMOB TÜRK MÜHENDİS VE MİMAR ODALARI BİRLİĞİ İSTANBUL İL KOORDİNASYON KURULU

Barbaros Bulvarı Yıldız Sarayı Dış Karakol Binası Beşiktaş Tel: 0(212) 227 69 10 Faks: 0(212) 236 85 28
Web: <http://www.ikkistanbul.org> E-Posta: ikkistanbul@ikkistanbul.org

“İlgi yazınızda TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulunca Karaköy Duba İskelesinin tumba oluşuyla ilgili teknik inceleme için üniversiteler ve meslek odaları tarafından belirlenecek uzmanların da inceleme kurullarına dahil edilmesi talep edilmiştir. Konuyla ilgili yetkili makamlar kendi uzman kurulları ile gerekli tahkikatı yapmaktadırlar.”

Oysa söz konusu iskelenin tamirden geçirilerek üzerinin söküldüğü, içerisinde gizli saklı birçok tadilat yapıldığı ve sessiz sedasız İDO nun işlettiği Haliç Tersanesine çekildiği bilinen bir gerçektir. Bu sorumsuz, mühendislik etiğinden uzak tarzı kamuoyunun takdirine sunuyor, Ülkemizin büyük bedeller ödeyerek elde ettiği kazanımlarından, yangından mal kaçırırçasına kolayca vazgeçen anlayışı kınıyor Ulu Önder Atatürk'ün bir cümlesini hatırlatıyoruz.

“Topraklarının ucu deniz olan bir ulusun sınırını, halkının kudret ve yeteneğinin hududu çizer”

Ulusal Denizcilik Gücü; yurttaşlarımızın Denize ve Denizciliğe olan sevgisi ve ilgisinin sağlanması, Hükümetlerimizin yurttaşlarımızın topyekûn refahını artırıcı yönde, ulusal bağımsızlığımızı gözetken denizci politikalar belirlemesi, düzenlemeler yapması ve uygulaması ile mümkündür. Kıbrıs'ta AB'nin, ABD nin zorlamalarına boyun eğilerek yaşanan teslimiyetçi sürecin Doğu Akdeniz'deki Denizcilik Gücümüzü zayıflattığı hesaba katılmalıdır. Karadeniz'in Karadeniz'e kıyısı olmayan başta ABD olmak üzere istismar edilmesine göz yumulmamalıdır. Unutulmamalıdır ki Dünya'da Denizciliğe önem vermeyen, Denizciliğini başka devletlerin ve ulusların hâkimiyetine terk eden ülkeler ve uluslar ayaklar altında kalmaya mahkûmdur.

Saygılarımızla

**TMMOB GEMİ MÜHENDİSLERİ ODASI Sekreterliğinde
TMMOB İSTANBUL İL KOORDİNASYON KURULU**