

---

---

## TÜRKİYE’DE DENİZ İŞ KANUNU KAPSAMINDA ÇALIŞANLARIN SENDİKAL ÖRGÜTLENME YAPISI VE SORUNLARI

---

---

### The Structure of Unionization in Turkey Under Maritime Labor Code and Related Problems

Gökçe CEREV\*

#### Özet

Günümüzde küreselleşme ile birlikte büyüyen dünya ticareti deniz taşımacılığının önemini artırmıştır. Deniz taşımacılığının öneminin artması denizcilik sektöründe çalışanların çalışma şartlarının iyileştirilmesini zorunlu kılmıştır. Denizcilik çalışma şartları olarak zor ve riskli bir işdir. Denizcilik mesleği kendine özgü kuralları olan ve farklı çalışma ilişkileri ortaya çıkaran bir yapıdadır. Denizcilik mesleğinin ortaya çıkan bu farklı yönleri hukuksal boyutta da ön plana çıkmış ve bu alanda çalışanlar için Türkiye’de Deniz İş Hukuku düzenlemesine gidilmiştir.

Bu çalışmada Türkiye’de Deniz İş Hukuku kapsamında çalışanların sendikal örgütlenme yapısı hukuksal boyutu ile incelendikten sonra, örgütlendikleri sendikaların geçmişten günümüze değerlendirilmesi yapılmış ve sendikal örgütlenme önünde oluşan engeller tespit edilmeye çalışılmıştır. Çalışmada Deniz İş Hukuku kapsamında çalışanların özellikle yasal mevzuatın günümüz şartlarına uygun düzenlenmemesi ve çalışma şartlarındaki zorluklar nedeni ile sendikal örgütlenmede yeterli seviyeye ulaşamadığı sonucuna varılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Denizcilik, Gemi adamı, Deniz İş Hukuku, Sendika

#### Abstract

The growth in world trade in parallel to the globalization process increased the importance of maritime transportation considerably. Hence, improvement of working conditions for maritime sector employees has become a necessity. Maritime is a very difficult and risky line of business. It has its own rules and a special structure creating different kind of labor relations. These different aspects of the profession have manifested

---

\* Yrd. Doç. Dr., Fırat Üniversitesi İİBF, gcerev@hotmail.com



themselves in the legal dimension of the business and a Maritime Labor Legislation was enacted for sector employees working in Turkey.

In this study, first, the structure of unionization of the employees of this sector under the Maritime Labor Legislation in Turkey is investigated from a legal point of view. Then, the unions under which these employees have been organized, are evaluated, from past to present. It is also attempted to find out the impediments before the unionization. As a result of the study, it is found out that the unionization of the employees has not reached to sufficient levels due to difficulties in working conditions and due to the fact that the legislation is not in line with today's conditions and requirements.

**Key words:** Maritime, Seaman, Maritime Labor Law, Union

### Giriş

Denizler, medeniyetler tarihi boyunca insanlığı besleyen ve irtibatı sağlayan en önemli unsurlardan birisidir. Denizler bulundurmış olduğu besin ve doğal kaynaklar ile geniş kapasiteli ticaret olanağı sunması sonucunda tarih boyunca insanlığın ilerlemesi ve gelişmesi için vazgeçilmez bir unsur olmuştur. Dünya tarihini etkileyen önemli keşifler deniz yolu ile yapılmış, yapılan keşifler sonucu elde edilen kaynaklar yine deniz yolu ile getirilerek üretime dönüştürülmüştür. Dünya yüzeyinin üçte ikisinin denizler ile kaplı olması doğrudan denizleri ve dolaylı olarak da denizciliği önemli bir konuma getirmiştir.

Günümüzde denizlerin önemi uluslararası ticaret ile birlikte giderek artmaya devam etmektedir. Dünya yük ve petrol taşımacılığının yaklaşık %85'i deniz yolu ile yapılırken, dünya nüfusunun yaklaşık %80'i deniz veya denizlere yakın bölgelerde yaşamaktadır. Önemli ticaret merkezlerinin büyük kısmı deniz kenarında kurulmuştur (Tümertekin, 1987:51). 15'nci yüzyılda keşifler ile başlayan, 16'ncı ve 17'nci yüzyıllarda ticaret ve güç odağı şekline dönüşen denizcilik, günümüz gelişmiş devletlerinin refaha erişmesinde büyük rol oynamıştır. 2016 yılı sonunda Dünya Ticaret Filosu 52.784 adet gemiye ve 1,83 milyar DWT tonaja ulaşmıştır. Türkiye ise 695 gemi ve 8,24 milyon DWT tonaj ile bu filoda yer almaktadır. Türkiye sahip olduğu ticaret filosu ile 2000 yılında 18'nci, 2005 yılında 24'ncü, 2010 yılında 23'ncü ve 2015 yılında 22'nci, 2016 yılında ise 23'ncü sırada yer almaktadır (www. udhb.gov.tr, Erişim tarih: 25.04.2017)

Denizciliğin giderek artan bu önemi sektörde çalışanları da farklı bir konuma getirmiştir. Denizcilik mesleği mevcut çalışma şartları ve riskleri nedeni ile diğer mesleklerden farklı bir yapıdadır. Bu sebepten dolayı



denizcilik sektöründe çalışanlar farklı yasal düzenlemelerin kapsamına alınmıştır. Türkiye’de Deniz İş Hukuku kapsamında çalışan denizciler, gelişen sektör ile birlikte çalışma ilişkilerinde zorluklar yaşamaya başlamıştır. Sektör çalışanları yeterli düzeyde sendikal örgütlenmeye ulaşamamış ve çalışma şartlarında yapılan düzenlemeler ile olumsuz bir sürece girmişlerdir. Bu çalışmada Deniz İş Hukuku kapsamında çalışanların sendikal örgütlenme problemleri araştırılmış ve sendikal örgütlenmenin önünde bulunan engellere karşı çözüm yolları sunulmuştur.

### 1. Gemi Adamı Kavramı

Denizcilik sektörü, diğer sektörlerden farklı olarak birçok ulusal ve uluslararası faktörün etkisi altındadır (Arslan ve Gürel, 2008:55). Deniz taşımacılığı son yıllarda hızlı bir şekilde gelişmektedir. Bu gelişmeye rağmen dünya genelinde yeterli sayıda kalifiye gemi adamı bulmak ciddi bir sorundur. Çünkü deniz çalışma hayatı kendine özgüdür. Ancak istenerek yapılırsa başarılı olunabilir. Evinden ve ülkesinden uzun ayrılıklar, zor ve tehlikeli çalışma şartları, farklı ülkelerde değişik mevzuatlara tabi olarak görev yapmak, çok uluslu mürettebatla birlikte farklı kültürleri kabullenerek harmoni içinde çalışmak denizciliği farklı kılan temel nedenlerdendir. Bununla birlikte denizciliği seçenler, karadaki diğer mesleki alanlara göre iş bulma, yüksek ücret elde etme imkanları ve meslek yaşamında esnek çalışma biçimiyle göreceli pek çok farklı duruma tabidir.

Denizciliğin ortaya çıkan farklı yapısı, sektör altında çalışanların yasal düzenlemelerini de etkilemiştir. Türkiye’de denizcilik sektöründe çalışanların çalışma ilişkileri 1967 tarihinde kabul edilen 854 sayılı Deniz İş Kanunu ile düzenlenmiştir. Deniz İş Kanunu’nun 2/B maddesinde sektörde çalışanları gemi adamı ifadesi ile tanımlamış ve gemi adamlarını, bir hizmet akdine dayanarak gemide çalışan kaptan, zabıt ve tayfalarla diğer kimseler olarak açıklamıştır (Deniz İş Kanunu Md:2). Gemi Adamları Yönetmeliğinde de gemi adamları “geminin kaptanı, zabıtları, yardımcı zabıtları, stajyerleri, tayfaları ve yardımcı hizmet personeli olarak sınıflandırılmıştır (Narmanlıoğlu, 2012:103). Gemi adamları gemilerde profesyonel olarak görev yapan personeldir. (Güner, 2001:11).

Gemiler denizlerde gece ve gündüz her şartta kesintisiz hizmet veren araçlardır. Liman içinde, kapalı denizlerde ve açık denizlerde seyir yapan gemilerde çalışan gemi adamları, güverte, makine ve diğer yardımcı sınıflarda çeşitli rütbelerde görev yaparlar. Güverte bölümünün en yüksek yeterliliği uzak yol kaptanlığı, makine bölümünün ise uzak yol başmühendisliğidir. Yardımcı sınıf olarak gemilerde telsiz, sağlık, elektrik ve elektronik branşları





bulunmaktadır. Tayfalar ise güverte bölümünde gemici, makine bölümünde ise yağcı ya da makine tayfası olarak adlandırılmaktadır (Gemilerin Gemi adamı ile Donatılma Yönergesi Madde 5, Tarih: 30.09.2014/Sayı: 50794).

Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) verilerine göre dünya genelinde toplam 1,2 milyon gemi adamı bulunmaktadır. Bunların 466.000'i zabıt (ticaret gemisi subayı), 721.000'i tayfa olarak gemilerde görev yapmaktadır (DTO, 2015:9). Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi ile Uluslararası Denizcilik Federasyonu (BIMCO-ISF) 'nun 2015 yılında yaptığı son araştırmada küresel ölçekte 637 bin zabıt ve 747 bin tayfa talebi olduğu tespit edildi. BIMCO-ISF tarafından 5 yılda bir güncellenerek yayımlanan istatistiki veriler çerçevesinde ülkemiz, 2010 yılı itibariyle gemi adamı sayısı bakımından dünya üzerinde 36 bin 734 zabitan ve 51 bin 9 tayfa sınıfı gemi adamı ile Çin'den sonra yüzde 6,66'lık pay ile 2'nci sırada yer almaktadır. Günümüz verilerine bakıldığında ise bugün itibari ile gemi adamı kayıt sistemimizde zabitan sınıfında 47 bin 368 adet, tayfa sınıfında ise 132 bin 460 gemi adamı kayıtlıdır. Uluslararası istatistikler bizlere sayı olarak gemi adamlarımızın dünya denizcilik sektöründe ve kendi filomuzda önemli bir yer edindiğini göstermektedir (DTO, 2015:5-8).

## 2. Türkiye'de İşçi Sendikacılığının Tarihsel Gelişim Süreci

Sendikacılığın gelişmesi ülkelerin siyasi yapıları ile ilgili olduğu kadar, kuşkusuz endüstrileşme düzeyi, bağımlı çalışanların sayısı, işgücünün yapısı, işsizlik ve kayıt dışı istihdam oranı, işverenlerin tutumu, mevcut sendikaların yönetimi ve endüstri ilişkilerinin yasal çerçevesi ile yakından ilgilidir (Mahiroğulları, 2001:124). Batı toplumlarında, sanayileşme sonucu doğal bir oluşum olarak ortaya çıkan sendikalar ve mücadeleler sonucu elde edilen sendikal haklar, Türkiye'de devletin koyduğu yasalar ile teminat altına alınarak düzenlenmiştir (Mahiroğulları,2001:125; Gülmez, 1994:228).

Türkiye'de bu konuda anayasal düzenlemeler 1876 "Teşkilatı Esasiye Kanunu" ile başlamıştır. Bilindiği gibi Osmanlı döneminde "Meşrutiyet Rejiminin kuruluşunda hazırlanan 1876 Anayasası ve Kurtuluş Savaşının özel koşullarına göre çıkarılan 1921 Anayasası dışında, işçilerin sendikal hakları bakımından 1924, 1961 ve 1982 Anayasalarından söz etmek gerekir (Serim, 1995: 42- 43).1946'dan günümüze Türkiye'de üç sendikalar yasası (SY) uygulanmıştır. Bunların ilki 1947 yılında kabul edilen 5018 Sayılı İşçi ve İşveren Sendikaları ve Sendika Birlikleri Hakkındaki Kanun, ikincisi, 1963 yılında kabul edilen 274 Sayılı Sendikalar Yasası ve üçüncüsü, 1983 yılında kabul edilen 2821 Sayılı Sendikalar Yasasıdır (Koç, 1991: 21- 22).



Türkiye’de sendika kavramının ortaya çıkması ve sendikacılığın gelişmesi dünya geneline göre daha geç olmuştur. Osmanlı’nın içinde bulunduğu genel durum nedeni ile sanayinin tam olarak gelişmemesi dönem içerisinde işçi sınıfının ortaya çıkmasını geciktirmiştir. Osmanlı döneminde işçilerin örgütlenmesi ile ilgili bazı yasal düzenlemeler yapılsa da bu düzenlemeler kısmi olmuştur.<sup>1</sup> Osmanlı döneminde sendikalar 1908 yılında İkinci Meşrutiyet döneminde ortaya çıkmış ve yaygınlaşmaya başlamıştır. 1909 yılında çıkarılan Cemiyetler Yasası ile örgütlenme yasal zemin kazanmıştır (Gönel, 1998:24). Osmanlı’nın son döneminde uzun süreli savaşların patlak vermesi, eğitim kurumlarında modern eğitime geç geçilmesi nedenleriyle, Avrupa’da gerçekleşen Sanayi Devrimine kayıtsız kalınmıştır. Ticaret anlaşmaları ile dış ülkelerden sanayi mallarının Osmanlı’ya düşük gümrükler ile rahat bir şekilde girebilmesi, sanayi hayatının Osmanlı’da gelişmesine büyük ölçüde engel olmuştur. Bu nedenlerle Osmanlı son dönemlerinde dahi yerli sanayiye kuramamış ve batılı anlamda bir işçi sınıfını oluşturamamıştır (Mahiroğulları, 2016:48-49).

Osmanlı dönemi sonrasında cumhuriyet ile birlikte Türkiye’de çalışanlar bazı sendikal hareketlerde bulunsa da bu durum yetersiz ve dağınık bir düzeyde olmuştur (Yılmaz, 2010:21). Özellikle İzmir İktisat Kongresi bu dönemde işçiler için önemli olmuş, kongrede işçiler bazı taleplerde bulunmuşlardır (Yılmaz,2010:28, Sülker,1973:36). 1924 yılında yapılan ilk anayasa ile birlikte, Cemiyetler Yasası yürürlükte olmaya devam etmiş, dernek kurma hakkı anayasal güvence altına alınmış, fakat 1925 yılından 1929 yılına kadar yürürlükte kalan 578 sayılı Takriri Sükûn kanunu ile sendikal hareketler yasaklanmıştır (Altıparmak, 2001:34). 1938 yılında 3512 sayılı Cemiyetler Kanunu yürürlüğe girmiştir. 3512 sayılı Cemiyetler Kanunu ile birlikte aile, cemaat, ırk, cins ve sınıf esasına veya adına dayanan cemiyetlerin kurulması yasaklanmıştır. Bu durum ile birlikte o döneme kadar kurulan sendika benzeri örgütler ortadan kalkmıştır (Yılmaz,2010:23). 1946 yılında Cemiyetler Yasasından “Sınıf esasına dayalı cemiyet kurulamaz” ifadesinin çıkarılması ile birlikte sendikacılık yasal zemin kazanmış, müteakiben ülke genelinde işçiler sendikal örgütlenmeye gitmiş fakat kurulan bu ilk sendikaların daha çok ideolojik örgüt boyutu kazanacağı endişesi ile 17 Aralık 1946 yılında kapatılmıştır (Mahiroğulları, 2001:162, Makal, 2008:5).

<sup>1</sup> Osmanlı döneminde çalışma hayatına yönelik ilk yasal düzenleme 1865 yılında Ereğli Havzasında kömür madeni çalışanlarını korumaya yönelik yapılmıştır (Dereli ve Ekin, 1980:28).





1947 yılında 5018 sayılı İşçi ve İşveren Sendikaları ve Sendika Birlikleri Hakkında Kanun yürürlüğe girmiş, bu şekilde sendikal örgütlenme tekrar yasal zemine kavuşmuştur (Mahiroğulları, 2001:163, Koray,1994:266). Yapılan bu yasal düzenleme ile birlikte işçi sınıfının sendikal örgütlenmesinin önü açılmış, sendika kurma ve üyesi olma konusunda serbestliğe kavuşmuşlar fakat grev hakkından yoksun bırakılmışlardır (Koray, 1994:166). Yapılan bu düzenleme ile birlikte birçok sendika kurulmuş, ülke genelinde işçiler hızlı bir şekilde örgütlenmeye gitmişlerdir. 1946 yılından sonra kurulan sendikaların bir kısmının katılımı ile bir üst örgütlenme olan ve günümüze kadar varlığını sürdüren Türk-İş 1952 yılında işçi konfederasyonu olarak kurulmuştur (Koç,1999:34). Aynı dönemde 1952 yılında çıkarılan Basın İş Kanunu ile basın mensuplarına, 1954 yılında çıkarılan Deniz İş Kanunu ile gemi adamlarına sendikalaşma hakkı tanınmıştır (Koç, 1999:46). Bu süreç 1960 yılına kadar devam etmiştir.

1960 yılında olan askeri müdahale sonucu yapılan yeni 1961 Anayasası ile işçilerin örgütlenme hakkı devam etmiştir. 1961 Anayasasının 46 ve 47nci maddelerinde grev hakkı dahil sendikal örgütlenme anayasal koruma altına alınmıştır. 1961 Anayasası ile birlikte 274 sayılı Sendikalar Kanunu ve 275 sayılı Toplu İş Sözleşmesi Grev ve Lokavt Kanunu yürürlüğe girmiştir (Çeçen, 1970:47). 1971 yılında yapılan değişiklikle işçilere verilen haklar devam etmiş fakat diğer çalışanlar için birtakım kısıtlamalar ve yasaklamalar getirilmiştir. Dönem içerisinde sendikacılık ülke genelinde hareketlenmeye başlamış olup bu hareketlenme sonucu 1967 yılında DİSK, 1970 MİSK ve 1976 yılında ise HAK-İŞ kurulmuştur (Koç, 1999:74-78).

1960 yılında başlayan bu gelişmeler 1980 askeri müdahalesi ile yeniden kesintiye uğramıştır. DİSK, HAK-İŞ ve MİSK kapatılmış, TÜRK-İŞ' in faaliyetleri kısıtlanmıştır (Koç, 1999:80). 1980 yılından 1983 yılına kadar geçen üç yıllık süre içerisinde her türlü sendikal faaliyet ülke genelinde yasaklanmıştır (Oğuz,1995:10). 1982 yılında oluşturulan yeni anayasa ile birlikte örgütlenme faaliyetleri işçilere tekrar serbest bırakılmıştır. 1982 Anayasasına dayanılarak hazırlanan 2821 sayılı Sendikalar Kanunu ve 2822 Sayılı Toplu İş Sözleşmesi kanunu 1983 yılında yürürlüğe girmiştir (Tokol,1994:80). Yapılan bu düzenleme ile işçilere tekrardan örgütlenme hakkı tanınsa da bu hak farklı sınırlamalara tabi olmuş, sendika kurmak zorlaştırılmıştır (Yılmaz, 2010:17). 1980 öncesi dönemin kapalı ekonomik yapısına karşılık, ihracata dayalı yeni ekonomik modele geçiş ile birlikte sendikalara bakış açısı da değişmiştir (Şenkal, 1999:250). Ülke genelinde sendikal örgütlenmeler hız kazanmış, birçok işçi sendikası kurulmuştur.



Bu dönem sonrası özellikle 1982 Anayasasının 90'ncı maddesinde yer alan "Usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası antlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz" hükmü (1982 Anayasası Md. 90) ile birlikte sendikacılığın gelişmesinde uluslararası (ILO, AB vb.) teşkilatların etkisi büyük olmuştur. Anayasanın 90'ncı maddesi gereği imzalanmış olan uluslararası sözleşmelere göre yapılan yeni düzenlemeler sendikacılığın günümüzde şekillenmesinde en önemli etkenlerden birisi olmuştur. Tüm bu gelişmeler ile birlikte düzenlenen 6356 sayılı "Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu" 28469 sayılı resmî gazetede yayınlanarak 18.10.2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir (R.G.28469). Günümüzde işçilerin sendikal örgütlenmelerini düzenleyen en son yasal düzenleme 6356 sayılı yasal düzenlemedir.

Türkiye'de işçiler günümüzde Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı verilerine göre yirmi ayrı işkolunda 164 farklı sendika altında örgütlenme faaliyetlerinin sürdürmektedir (www.çsgb.gov.tr, Erişim Tarihi: 14.04.2017, www.csgb.gov.tr/home/Contents/Istatistikler). Bu sendikaların birçoğu dört ana konfederasyon çatısı altında üst örgütlenmeye gitmişlerdir. Diğer sendikalar ise faaliyetlerini bağımsız olarak sürdürmektedirler. İşçiler sendikal olarak 2012 yılında yapılan mevzuat düzenlemesi altında sendikal faaliyetlerini sürdürmektedirler. Tablo-1'de 2016 yılında işçilerin örgütlenmiş olduğu konfederasyonların üye sayıları Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı verilerinden ayrıntılı şekilde verilmiştir. Tablo-1 verilerine göre 2016 yılında sendikal işçilerden 877.587 işçi Türk-İş konfederasyonu altında örgütlenmiş, 436.542 işçi ise Hak-İş konfederasyonu altında sendikal faaliyetlerini sürdürmüştür. Disk çatısı altında örgütlenen işçilerin sayısı ise 144.264 kişidir.

**Tablo-1.** İşçi Konfederasyon Üye Sayıları (2016 Yılı/Ocak)

KONFEDERASYON	ÜYE SAYISI
TÜRK-İŞ	877.587
HAK-İŞ	436.542
DİSK	144.264
AKSİYON-İŞ	26.089
TÜM-İŞ	112
BAĞIMSIZ	29.459

**Kaynak:** www.csgb.gov.tr, Erişim Tarihi: 14.04.2017 (2016 Ocak İşkolu İstatistikleri, www.csgb.gov.tr/home/Contents/Istatistikler)







### 3. Deniz İş Hukuku Kapsamında Çalışanların Sendikal Örgütlenme Mücadelesi

Türkiye’de 1947 yılında yürürlüğe giren 5018 sayılı ‘‘İşçi ve İşveren Sendikaları ve Sendika Birlikleri Hakkında Kanun’’ ile çalışanların sendikal örgütlenme mücadelesi yasal zemine kavuşmuş ve ülke genelinde işçiler hızlı bir şekilde sendikalar kurmaya başlamıştır (Tuna, 2011:160). Cumhuriyet tarihinde denizcilik sektöründe kurulan ilk sendikalarda bu dönem de olmuştur. 1951 yılında denizcilerin deniz iş kolunda kurmuş oldukları ‘‘Türkiye Gemi Adamları Sendikası’’ deniz sektörünün ilk işçi sendikasıdır. İlk denizcilik sendikasının Kurucu Başkanı Abdurrahman BENLİOĞLU olmuş, yapılan ilk genel kurulda başkanlığa Hayri İSEN seçilmiştir. Dönem içerisinde 11 Şubat 1953 tarihinde İstanbul Şehir Hatları çalışanlarını çatısı altında toplayan diğer bir denizci sendikası olan ‘‘İstanbul Denizciler Sendikası’’ kurulmuş, sendika fesih edildiği 1961 yılına kadar faaliyetlerini sürdürmüştür (Öğünç, 1967:12).

1956 tarihinde Feridun Şakir ÖĞÜNÇ tarafından meslek esasına dayalı ‘‘Türk Deniz Ticaret Filosu Gemi Zabitanı Sendikası’’ kurulan diğer bir sendika olmuştur. Bu sendika gemi kaptan ve zabitanlarının hemen hemen tamamına yakını bünyesine toplamış fakat sendika bir yıl gibi kısa sürede fesih olarak dağılmıştır. 1957 yılında yine Feridun Şakir ÖĞÜNÇ tarafından iş kolu düzeyinde ‘‘Türkiye Denizciler Sendikası’’ kurulmuştur (Öğünç, 1967:12).1959 yılında Türkiye Denizciler Sendikası, Tük Gemi İş Sendikası, Gemi Katipleri ve Yardımcıları Sendikası ve Şehir Hatları Denizciler Sendikası kuruculuğunda ‘‘Türkiye Denizciler Sendikası Federasyonu’’ kurulmuştur (Pekdemir, 2011). Kurulan federasyonun ismi daha sonra ‘‘Türk Ulaş İş’’ olarak değiştirilmiş ve tüzüğünde yapılan değişiklik ile Kara Taşıt İşçileri Sendikası, Türkiye Sivil Havacılık Sendikası, Türkiye Demiryolu İşçileri Sendikası, Türkiye Posta Telgraf ve Telefon İşçileri Sendikasının da federasyona üye olması sağlanmıştır (Pekdemir, 2011).

1963 yılında Denizcilik İş Kolunda Şehir Hatları İşletmesi Deniz Taşımacılığı Sendikası, Liman İşçileri Deniz Taşımacılığı İşçileri Sendikası, Marmara Bölgesi Deniz Taşımacılığı İşçileri Sendikası, Deniz Nakliyat Deniz Taşımacılığı İşçileri Sendikası, Armatör Deniz Taşımacılığı İşçileri Sendikası kurulmuş ve bu sendikalar Deniz Taşımacılığı İşçileri Federasyonu’nu oluşturmuşlardır (Öğünç, 1967:17). 1964 yılından itibaren denizcilerin sendikalaşması gittikçe hareketlenmeye başlamıştır. Denizcilik sektöründe 1964 yılından sonra dönem içerisinde, Deniz Taşımacılığı İşçileri





Sendikası, Deniz Nakliyat ve Armatör İşletmeleri Birleşik Denizcilik Sendikası, Deniz Yolları İşletmesi Sendikası, Liman İşletmesi Deniz Taşımacılığı İşçileri Sendikası, Gemi Kaptanları Sendikası, Ege Bölgesi Deniz Taşımacılığı İşçileri Sendikası, Zonguldak Deniz Taşımacılığı İşçileri Sendikası, Karadeniz Bölgesi Deniz Taşımacılığı İşçileri Sendikası, Van Gölü Deniz Taşımacılığı İşçileri Sendikası, Marmara Bölgesi Deniz Taşımacılığı İşçileri Sendikası adı altında sendikalar kurulmuştur (Çelikman, 1978).

1967 yılında yürürlüğe giren 854 sayılı Deniz İş Kanununun şekillenmesinde ve kabul edilmesinde dönemin denizcilik sendikaları federasyonlarının etkisi büyük olmuştur. Deniz iş kolunda sendikal örgütlenmenin bu kadar dağınık olmasının ve dönem içerisinde birçok sendikanın kurulmasının önemli nedeni; sektörün irili ufaklı gemilerden meydana gelmesi ve denizcilerin toplu olarak bir arada olmamalarından kaynaklanmaktadır (Pekdemir,2011).1982 Anayasasının yürürlüğe girmesi ile birlikte 1983 yılında 2821 sayılı Sendikalar Kanunu ve 2822 Sayılı Toplu İş Sözleşmesi kanunu düzenlenmiştir (Şahlanan, 2013:111). Düzenlenen bu kanunlar ile birlikte Türkiye’de değişen sendikal örgütlenmeden Denizcilik Sektörü de etkilenmiştir. Denizciler 1983 yılında 9 sendikanın birleşmesi ile “Türkiye Denizciler Sendikası” kurmuşlardır. 1983 yılından sonra “Türkiye Denizciler Sendikası” denizcilik sektörünün en önemli sendikası olmuştur. Türkiye’de denizciler 2012 yılına kadar faaliyetlerini Deniz Taşımacılığı işkolunda örgütlenerek yapmıştır.



**Tablo 2.** Türkiye’de Gemi Adamlarının Sendikal Örgütlenme Süreci

TARİH	SENDİKA ADI
1951	Türkiye Gemi Adamları Sendikası
1953	İstanbul Denizciler Sendikası
1956	Türk Deniz Ticaret Filosu Gemi Zabitanı Sendikası
1957	Türkiye Denizciler Sendikası
1959	Türkiye Denizciler Sendikası Federasyonu’’
1963	Deniz Taşımacılığı İşçileri Federasyonu
1964	Deniz Taşımacılığı İşçileri Sendikası Deniz Nakliyat ve Armatör İşletmeleri Birleşik Denizcilik Sendikası Liman İşletmesi Deniz Taşımacılığı İşçileri Sendikası Marmara Bölgesi Deniz Taşımacılığı İşçileri Sendikası
1983	Türkiye Denizciler Sendikası

**Kaynak:** Yazar tarafından derlenmiştir.

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığının işkolu verilerine göre Deniz Taşımacılığı işkolunda örgütlenen denizcilerin ayrıntılı görünümü Tablo 3’de verilmiştir. Dönem içerisinde denizciler ’Türkiye Denizciler Sendikası’’ altında örgütlenmişler ve işkolunda sendikal mücadelelerini tek sendika ile sürdürmüşlerdir. 2000 yılından 2008 yılına kadar geçen süreç içerisinde denizcilerin örgütlenmiş olduğu işyeri sayısı %22,8 artış göstermiş, aynı dönemde sendikalı işçi sayısı işkolunda %19,2 artmıştır. Dönem içerisinde işkolunda örgütlenme kamu sektöründen özel sektöre geçiş göstermiş, özel sektör sendikalı işçi sayısı artış gösterirken kamu sektöründe düşüş gözlenmiştir. Bu durumda özellikle dönem içinde yapılan özelleştirmelerin etkisi büyüktür. Sektörün geneline bakıldığında sendika üyesi çalışanların çoğunu sektörün genel yapısı itibari ile erkekler meydana getirmektedir. Sektörde sendikalaşma oranı ortalama %30 düzeyindedir.



**Tablo 3.** Deniz Taşımacılığı İşkolu Genel Görünümü (2000-2008)

YIL	İŞYERİ SAYISI			SENDİKALI İŞÇİ SAYISI			CİNSİYET ÜYE SAYISI		SENDİKALAŞMA ORANI (%)
	KAMU	ÖZEL	TOPLAM	KAMU	ÖZEL	TOPLAM	ERKEK	KADIN	
2000	135	220	355	7567	4451	12018	11481	537	30,22
2001	133	232	365	7384	5065	12449	11880	563	30,48
2002	129	235	364	7667	5030	12697	12127	570	30,85
2003	134	255	385	8092	4692	12784	12177	612	30,56
2004	120	254	374	7583	5482	13065	12440	625	31,58
2005	118	228	346	8080	5436	13518	12982	621	30,54
2006	131	271	402	7516	6299	13815	13160	655	30,08
2007	141	284	425	7103	6924	14027	13420	607	29,53
2008	145	291	436	6453	7884	14337	13704	637	29,02

**Kaynak:** Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Çalışma Hayatı İstatistikleri 2000-2008 (www.çsgb.gov.tr, Erişim Tarihi: 20.04.2017)

Denizcilerin sendikal örgütlenmesinde dönüm noktalarından bir tanesi de 2012 yılında yapılan düzenlemedir. Denizciler 2012 yılında yürürlüğe giren 6356 Sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu ile “Deniz Taşımacılığı İşkolu” ile “Gemi Yapımı ve Deniz Taşımacılığı, Ardiye ve Antrepoculuk” işkolu ile birleştirilmiştir (6356 Sayılı Kanun). Bu birleşme sonucunda deniz taşımacılığı işkolu altında “Türkiye Denizciler Sendikası” önderliğinde örgütlenen denizcilerin sendikal mücadelesi farklı bir boyut kazanmıştır.

2012 yılında yapılan düzenleme sonucu Türkiye genelinde işkolları sayısı tekrardan düzenlenmiş bu düzenleme sendikaların genel yapısına da yansımıştır. Türkiye’de son yıllarda sendikalaşma oranlarında artış gözlemlenmektedir. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı verilerine göre son üç yıllık süreç içerisinde 2013 yılında %9,21 olan sendikalaşma oranı, 2016 yılında %11,96 oranına yükselmiştir. 2016 yılında sendika üyesi olabilecek 12.663.783 çalışandan, 1.514.053’ü farklı sendikaların üyesi olarak çalışma yaşantısının içerisinde bulunmaktadır. Sendika üyesi bu çalışanların örgütlenmiş olduğu bir işkolu da gemi yapımı ve deniz taşımacılığı iş kolu olmuştur.



**Tablo 4.** Türkiye ve Denizcilik sektöründe sendikalaşma oranları (2013-2016)

YIL	TÜRKİYE GENELİ			GEMİ YAPIMI VE DENİZ TAŞIMACILIĞI İŞ KOLU		
	İŞÇİ SAYISI	SENDİKALI İŞÇİ SAYISI	SENDİKA LAŞMA ORANI (%)	İŞÇİ SAYISI	SENDİKALI İŞÇİ SAYISI	SENDİKA LAŞMA ORANI (%)
2016	12.663.783	1.514.053	11,96	165.814	13.774	8,4
2015	12.180.945	1.297.466	10,65	161.917	13.621	8,4
2014	11.600.554	1.096.540	9,45	151.739	11.058	7,28
2013	10.881.618	1.001.671	9,21	143.764	10.055	6,9

**Kaynak:** www.csgeb.gov.tr, Erişim Tarihi: 14.04.2017, www.csgeb.gov.tr/home/Contents/Istatistikler

Deniz İş Hukuku kapsamında çalışanların üye olabileceği gemi yapımı ve deniz taşımacılığı iş kolu genel olarak incelendiğinde sendikalaşma oranlarının ülke ortalamasının altında olduğu gözlenmektedir. 2013 yılında işkolunda bulunan 143.764 çalışanın % 6,9'luk oranı olan 10.055 çalışan sendika üyesi olarak çalışma yaşantısında bulunmuştur. Bu oran 2014 yılında %7,28'e yükselmiş, 2015 ve 2016 yıllarında ise %8,4 oranında oluşmuştur.2016 yılının ilk döneminde 165.814 çalışandan 13.774 çalışan sendikaya üye olmuştur.

Günümüzde Gemi Yapımı ve Deniz Taşımacılığı İş Kolunda çalışanlar sendikal faaliyetlerini yedi farklı sendika altında yürütmektedir. Tablo 5'de Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı verilerine göre Gemi Yapımı ve Deniz Taşımacılığı iş kolunda sendika üyesi olan çalışanların sendikalara göre dağılımı 2013-2016 yılları arasında ayrıntılı olarak verilmiştir.

**Tablo 5.** Gemi Yapımı ve Deniz Taşımacılığı İşkolunda Sendikaların Genel Durumu (2013-2016)

SENDİKA	2013		2014		2015		2016	
	ÜYE SAYISI	ORAN (%)	ÜYE SAYISI	ORAN (%)	ÜYE SAYISI	ORAN (%)	ÜYE SAYISI	ORAN (%)
TÜRK DENİZ-İŞ	4.536	3,16	4.420	2,91	5.847	3,62	6.248	3,77
LİMAN-İŞ	3.140	2,18	3.758	2,48	3.845	2,38	3.921	2,37
TÜRKİYE DOK GEMİ-İŞ	2.245	1,56	2.672	1,76	3.345	2,07	3.311	2,00
LİMTER-İŞ	134	0,09	172	0,11	187	0,12	163	0,10
DGD-SEN	-	-	28	0,02	353	0,03	77	0,05
DLT	-	-	8	0,01	9	0,01	7	0,01
PAK DENİZ-İŞ	-	-	-	-	35	0,03	47	0,03

**Kaynak:** www.csgb.gov.tr, Erişim Tarihi: 14.04.2017, www.csgb.gov.tr/home/Contents/Istatistikler

Gemi Yapımı ve Deniz Taşımacılığı İş Kolunda 2013 yılında dört sendika faaliyet gösterirken 2016 yılında sendika sayısı yediye çıkmıştır. Sayısal olarak artış gösteren sendikalı çalışan miktarı, kurulan sendika sayısına da yansımıştır. 2016 yılı verilerine göre iş kolunda en yüksek sendikalaşma oranına 6.248 üye ile % 3,77 oranla Türk Deniz-İş sahiptir. Liman-İş sendikası ise 3.921 üye ve % 2,37 oran ile ikinci sırada yer almaktadır. Türkiye Dok Gemi-İş sendikası ise 3.311 üye ve % 2,00 orana sahiptir. İşkolunda bulunan diğer sendikaların üye sayı ve oranları ise bu üç sendikaya göre daha düşük seviyelerde şekillenmiştir.

### Sonuç ve Öneriler

Günümüz çalışma ilişkilerinde ortaya çıkan teknolojik, ekonomik ve piyasa değişim dinamiklerine karşı çalışanlar en etkin mücadelesini sendikal örgütler aracılığı ile yapmaktadır. Uluslararası anlaşmaların etkisi ile küresel ticaret, devletin ve işverenlerin çalışanlara karşı ortaya koyacağı politika ve tercihlerde daha ciddi bir risk analizi ve stratejik planlama yapmasını gerekli kılmıştır. Bu durum karşısında çalışan kesim açısından ise bir güç olgusu olarak şekillenen sendikalar çalışanların geleceği açısından daha fazla rol üstlenmekte ve daha etkin olmaktadır. Ortaya çıkan durum irdelendiğinde, çalışanlar sendikal faaliyet içerisinde ne kadar fazla örgütlenirlerse sistemsel kazanımlarının daha çok olacağı bir gerçektir.

Denizcilik sektörünün Türkiye açısından genel durumu değerlendirildiğinde sektörel olarak büyüyen bir hacme sahip yapıdadır. Giderek büyüyen deniz ticaret filosu ile sektörde daha fazla çalışan kendine iş





bulmakta, deniz iş hukukuna tabi çalışan gemi adamı sayısı her geçen gün artmaktadır. Her yönüyle giderek büyüyen denizcilik sektörü bu büyüme ile birlikte bir takım sıkıntılarında ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Ortaya çıkan bu sorunların en temelinde ise artık günümüz şartlarına göre tekrardan düzenlenmesi gereken ve yaklaşık elli yıldır yürürlükte olan Deniz İş Kanunu gelmektedir. Düzenlenecek olan yeni Deniz İş Kanununun sektördeki çalışma ilişkilerine kazancı çok büyük olacaktır.

Denizcilik sektöründe gemi adamlarının sendikal örgütlenmesi incelendiğinde sendikalaşma oranlarının yetersiz düzeyde olduğu ortaya çıkmaktadır. Mesleki açıdan zor çalışma şartlarına sahip gemi adamlarının daha fazla sendikal örgütlenme oranlarına sahip olması gerekmektedir. Denizcilik sektöründe sendikalaşma oranlarının artmasında en önemli rol mevcut sendikaların izleyeceği politikalarda şekillenmektedir. Bu durumun gerçekleşmesi için mevcut sendikalar tarafından,

- Mevcut Deniz İş Kanununun günümüz ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde yenilenmesi sağlanmalıdır.
- Çalışanlara sendikalı olmanın ve sendikaya katılmanın faydaları iyi bir şekilde anlatılarak, sendikal örgütlenme bilinci yaratılmalıdır.
- Sendikaların işverenlere karşı yapmış olduğu kazanımlar belirtilmeli, sendikalı çalışanlar ile sendikasız çalışanlar arasındaki ücret, sosyal ve ekonomik farklılıklar, toplu sözleşmeler ile elde edilen kazanımlar anlatılmalıdır.
- 20 Ağustos 2013 tarihinden yürürlüğe giren ve 81 ülke tarafından kabul edilen “Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, 2006 – MLC, 2006” Türkiye tarafından onaylanarak, 6898 sayılı Kanun olarak 25/03/2017 tarihinde Resmî Gazetede yayımlanmıştır. Denizcilerin asgari çalışma şartlarının standartlarını belirleyen bu sözleşmenin kabul edilmesinde deniz işkolu sendikalarının etkisi önemlidir. Sektörde çalışanlarda sendikalaşma bilincinin gelişmesi için benzer gelişmeler sendikalar tarafından algı yönetimi kapsamında kullanılmalıdır.
- Uluslararası diğer örgütler ile daha fazla iş birliği yapılmalıdır.
- Sendikalar tarafından sektör çalışanlarının mevcut sorunlarına (kıdem tazminatı, çalışma süreleri, iç sular ve uluslararası sularda çalışma, yıpranma payı, ücret ödemeleri) yönelik çalışmalar yapılmalı ve elde edilen sonuçlar çalışanlar ile paylaşılmalıdır.

Gemi adamlarında ortaya çıkacak sendikal bilinç ile birlikte sektörde artan sendikalaşma oranları çalışma ilişkilerine çok önemli katkılarda



bulunacaktır. Ortaya çıkacak olan bu katkılar özelde çalışanların yararına olduğu kadar genelde sektörün gelişimine, işverenlere ve ülke ekonomisine olumlu fayda sağlayacaktır. Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde denizcilik her zaman önemli bir sektör olmuştur. Sektörün en büyük dinamiğini yaratan önemli unsurlardan biri olan Türk Gemi Adamları denizciliği gelecekte daha ileriye taşıyıp geliştirecek vazgeçilemez bir faktördür. Gemi adamlarının sendikal örgütlenme bilinci ile sendikalaşma oranlarını artırması sadece sektör açısından değil tüm ülke açısından önemlidir.

#### Kaynakça

- ALTIPARMAK A. (2001) "Türk Sendikacılığında Güven Bunalımı", İş mat Yayıncılık, Ankara
- ARSLAN Ö. ve GÜREL O (2008) "Farklı Tip ve Boyutta Gemilerin Seçiminin Bulanık Yöntem ile İncelenmesi", Havacılık ve Uzay Bilimleri Dergisi, Cilt: 3 Sayı :4
- ÇEÇEN, A., (1970) "Sendikalizm", Özgür İnsan Yayınları, Ankara
- ÇELİKMAN, G (1978) "Bir Mücadelenin Anatomisi", Say Matbaası, İstanbul
- DENİZ Ticaret Odası (2015), "Deniz Sektör Raporu", İstanbul.
- DERELİ T. ve EKİN N. (1980) "Türkiye'de Endüstri İlişkilerinin Gelişimi", Fatih Yayınevi, İstanbul
- GÖNEL A. (1998) "Önde Gelen STK'lar", Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul
- GÜNER, D. (2001), "Gemi Adamlarının Çalışma Süreleri", Çimento İşveren Sendikası Dergisi, Sayı:6, Cilt:15, s.7-29.
- GÜLMEZ, M. (1994) "Türkiye'de Memurlar ve Sendikal Haklar", TODAİ Yayınları, Ankara.
- KOÇ, Y., (1991). İşçi Sınıfı ve Sendikacılık Hareketinin Güncel Sorunları. İstanbul: Ataol Yayıncılık
- KOÇ Y. (1999) "Sendikacılık Tarihi", Türk-İş Eğitim Yayınları, Ankara
- KORAY M. (1994) "Değişen Koşullarda Sendikacılık: Gelişmiş Ülkeler ve Türkiye", TÜSES Yayınları, İstanbul
- MAHİROĞULLARI A. (2001) "Türkiye'de 1980 Sonrası Sendikalaşma ve Sendikalaşmayı Etkileyen Unsurlar", İ.Ü. İktisat Fakültesi Maliye Araştırma Merkezi Konferansları 40. Seri, İstanbul.
- MAHİROĞULLARI A. (2016) "Anadolu'da Sendikacılık: Erzurum Örneği 81947-1980)", 17'nci Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Kongresi, Genişletilmiş Bildiri Özetleri Kitabı, Atatürk Üniversitesi, Erzurum.







- MAKAL, A (2008) “Türkiye’de Çok Partili Dönemde Çalışma İlişkileri: 1946-1963”, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi'nde yapılan konuşma metni,  
[http://www.obarsiv.com/pdf/ahmet\\_makal.pdf](http://www.obarsiv.com/pdf/ahmet_makal.pdf)
- NARMANLIOĞLU, Ü (2012) “İş Hukuku Ferdi İş İlişkileri 1”, Beta Yayınları, İstanbul.
- OĞUZ, H., (1995) “İşçi Hareketinde Durum”, Skala Yayıncılık, İstanbul
- ÖĞÜNÇ, F.Ş. (1967) “Türk Deniz Sendikacılığı ve Denizci Sendikaları Tanyalım”, Ulaş-İş Yayınları No:2
- PEKDEMİR, H. (2011), Uluslararası Boyutları İle Yorumlu Deniz-İş Hukuku, TÜRK-İŞ Yayınları, Ankara.
- ŞAHLANAN, F. (2013) “6356 Sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanununun Sendikalara İlişkin Hükümlerin Değerlendirilmesi”, Çalışma ve Toplum Dergisi, Sayı 4
- ŞENKAL A. (1999) “Sendikasız Endüstri İlişkileri”, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara
- SERİM, B., (1995). Kamu Görevlilerinin Örgütlenmesinde Hukuksal Boyut. Öteki Yayınevi: Ankara.
- SÜLKER, K., (1973) “100 Soruda Türkiye’de İşçi Hareketleri” Gerçek Yayınevi, İstanbul.
- TÜMERTEKİN, E. (1987) “Ulaşım Coğrafyası”, İstanbul Üniversitesi Yayınları, Yayın No: 2053, İstanbul.
- TOKOL, A., (1994) “Türkiye’de Sendikal Hareket”, Ezgi Kitabevi, Bursa
- TUNA, O. (2011) “Türkiye’de Sendikacılık ve Sendikalarımız”, Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi, Sayı 20, s. 255-268,
- ÜNSAL E. (1999) “Kamu Görevlilerinin Sendika Kurma Hakkı Memur Sendikaları”, Boyut Kitapları, İstanbul.
- YILMAZ E. (2010) “Türkiye’de İşçi Sendikalarının Siyasal ve Sosyolojik Özellikleri Üzerinden Tarihsel Süreç İçerisinde Değerlendirilmesi”, Atatürk Ü. SBE Dergisi, 14-1.

### **Kanunlar**

1982 Anayasası

854 Sayılı Deniz İş Kanunu

6356 Sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu

28460 Sayılı Resmî Gazete

Gemilerin Gemi Adamı İle Donatılma Yönergesi, “31.09.2014 tarihli, 50794 Sayılı”



### İnternet Kaynakları

[https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik\\_filo.aspx](https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_filo.aspx), “Deniz Ticaret Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi”, Erişim Tarihi: 25.04.2017

<http://www.csgb.gov.tr/home/Contents/Istatistikler>, Erişim Tarihi: 14.07.2016

<https://www.csgb.gov.tr/home/contents/istatistikler/calismahayatiistatistikleri/kitap/> Erişim Tarihi: 20.04.2017 (Çalışma Hayatı İstatistikleri 2000-2008)

