

MAYDAY



Deniz İşçileri Platformu



! DANGER

Asbeste maruz kalan denizcilerin ilerleyen yıllarda akciğer kanseri, mezotelyoma ve asbeste bağlı akciğer hastalıklarına yakalanma riski ciddi oranda yüksektir.

DENİZ İŞÇİLERİNİN

ASBEST

MARUZİYETİ

AĞUSTOS 2022 | SAYI NO.2

MAYDAY
Deniz İşçileri Platformu



Ağustos-2022 Cilt:1 Sayı:2

Deniz İşçileri Platformu yayınıdır.

Genel Yayın Yönetmeni ve Yazı İşleri Müdürü
Yoktur

Yazı Grubumuz, Platform İçindeki Mayday
Dergisi'nde Yazı Yazmaya Gönüllü Olan Bir
Toplamdan Oluşmaktadır

Yönetim Merkezi Yoktur

Reklam: Reklam Almıyoruz

Basım: Online yayınlıyoruz. İstersen print edip
okuyabilirsin.

Okur Hizmet Hattı:
deniziscileriplatformu@gmail.com

Dayanışma Göstermek, Katkıda Bulunmak, Yazı
Yazmak, Aktivistlik Yapmak İsteyen Tüm
Denizcileri Platform'a Bekliyoruz

Bize Katıl

Deniz Mücadelesini Birlikte Büyütelim

Editörler Notu:

DENİZ İŞÇİLERİ PLATFORMU ADINA

Denizcilik alanındaki tüm işçilerin paylaşma ve dayanışma platformu olarak faaliyet yürütmeye 2017 yılında başladık.

Terk edilen bir gemideki denizcilerle ilk dayanışmamızı gerçekleştirdiğimizde henüz resmi kuruluşumuzu bile gerçekleştirememiştik. Yavaş ama emin adımlarla ilerlediğimiz mücadelemizde yaşadığımız tüm sorunların üstesinden örgütlü bir şekilde geldik. Hepimiz denizcilik iş kolunun ne kadar kendine has sorunları olduğunu farkındayız.

Bizler gemilerden, limanlardan, tersanelerden geliyoruz. Kimimiz suyun üstünde kimimiz suyun altında. Bize biçilen farklı statülerimize, farklı yaşam biçimlerimize, farklı coğrafyalarda yaşamamıza rağmen birlikte mücadele ediyoruz.

Kimimiz Güney Afrika'da bir limanda, kimimiz yüzlerce mil ötede okyanusunun ortasında bir gemide, kimimiz Tuzla Tersanesi'nde, Aliğa Gemi Sökümde, kimimiz suyun 60 metre altında, kimimiz bir balıkçı barınağında. Fakat hepimiz aynı sistem altında eziliyoruz. Denizcilik iş kolu içindeki biz işçiler, ezildiğimiz bu sisteme karşı mücadele etmek için, yaşadığımız hak gasplarının karşısında durmak için, emeğimiz için birlikte hareket ediyoruz.



İÇİNDEKİLER

Dünya'nın %70'i denizlerle kaplı ve yediğimiz ekmeğin buğdayından, giyindiğimiz kıyafetin pamuğuna, benzine, mazota kadar akla gelebilecek her şeyi biz taşıyoruz. Denizcilik tüm taşımacılığın %80'ini oluşturan kilit bir sektördür ve tüm tedarik zinciri denizcilik sektörünün elindedir. Denizcilik sektöründeki sermayeyi var eden de şüphesiz her sektörün sermayesinde olduğu gibi işçiler, denizcilerdir.

Denizcilerin gücü öyle çok ki örgütlendiğinde nice devrimlerin odağı olmuştur. Otorite ve baskıya karşı direnen Kronstadt denizcileri, Çarın kışlık sarayını bombalayarak devrim süreci başlatan Avrora gemisi denizcileri, Arjantin'de artan faşizm ve yoksulluğa karşı direnen Deniz İşçileri Federasyonu üyesi mülksüzleştirici denizciler, hiyerarşiyi yerle yeksan ederek devrim sürecinde yerini alan Potemkin gemisi denizcileri, İspanya devrimi sırasında devrimcileri güvenli alanlara taşıyarak mücadele eden Stanbrook gemisi denizcileri, Osmanlı'nın zulmüne karşı çıkan Bulgar denizciler ve daha niceleri yıllardır süren devrimlerin bir sembolü haline geldiler.

Deniz bizler için mücadeledir. Ekmek mücadelesidir, adalet mücadelesidir, özgürlük mücadelesidir. Ve bir kişi dahi özgür değilse hepimiz tutsağıdır. Özgürlüğümüzü elimizden alan bu sistemin tüm çarklarına çapa bağlayıp denize atacak olan da biz deniz işçileri olacaktır!

Tek Damla Yağmurla Başlar Her Fırtına.

1

2

DENİZ İŞÇİLERİNİN
ASBEST MARUZİYETİ

3

4

MÜLTECİ MEZARLIĞI:
AKDENİZ

5

6

7

GEMİ İÇİNDE STRES VE
İŞ BİLMEZ İDARECİLİK
"Mevcut Sorunlar ve Çözümleri"

8

9

SEKTÖRÜN GERÇEKLERİ VOL II
İş Cinayetleri

10

11

DENİZ İŞÇİLERİNİN
ÇÖZÜLEMİYEN SORUNLARI

12

DENİZ İŞÇİLERİNİN ASBEST MARUZİYETİ

Giriş

Deniz işçileri sadece gemilerde çalışan denizcileri değil aynı zamanda karadaki iş kolu olan tersane ve liman işçilerini de kapsayan genel bir tanımlamadır.

Uzun yıllardır kapitalizmin kâr güdüsü nedeniyle gemilerin inşa sürecinde yalıtım malzemesi olarak makine kompartımanında yer alan kazan ve devrelerinde başta olmak üzere, yaşam mahallerinde, güvertede ambar perdelerine kadar birçok alanda kullanılan asbest hem denizcileri hem de tersane ve gemi söküm işçilerini ciddi anlamda olumsuz etkilemektedir. Asbest minerali Türkiye de dahil olmak üzere dünyanın birçok ülkesinde yatakları olan bir madendir.

Akciğer kanseri, akciğer zarı (plevra) kanseri (mezotelyoma) gibi hastalıkların birincil nedeni olarak tanımlanmasına, mide zarı, gırtlak, yumurtalık kanserine yol açmasına rağmen, maliyetleri düşürdüğü için üretimi ve ticareti başta Rusya, Kazakistan ve Çin olmak üzere hâlen üretilip, ihraç edilmeye devam etmektedir (Ban Asbestos, 2010).

Gemi inşaatında çalışan tersane işçilerinin, iş kıyafetleri ile kondağa giren ailelerinin ve tamir, onarım ve söküm faaliyetinde salınan lifleri rüzgarlanma ile soluyan civar sakinler için başta akciğer olmak üzere pek çok hastalığın önu açılmaktadır. Ancak ne var ki asbeste bağlı yukarıda da anılan hastalıkların çoğu zaman belirtileri epidemiyolojik olarak 20-30 yıl sonra görüldüğü için 2010'da Türkiye'de kullanımına ve üretimine yasak konulsa yine de hastalıkların ne kadar müddet daha görüleceğini kestirebilmek oldukça güçtür.

Tersane işçilerinin yanı sıra, modası geçmiş eski gemilerin söküldüğü gemi söküm sahalarında çalışan işçiler ise daha vahim bir duruma karşı karşıyadır. Çünkü günümüzde inşa edilen gemilerde asbest kullanımı yasaktır ama 1930'lardan 2000'lere kadar inşa edilen askeri ya da ticari gemilerin hepsinde asbest mevcuttur. Bu eski gemiler Türkiye'de Tuzla ve Yalova'da bakım ve onarım görmekte, İzmir Aliağa'da sökülmemekte ve maalesef burada çalışan işçiler kapitalist sermayenin tamamen kar odaklı işleyişi sebebiyle uygun emniyet tedbirleri alınmaksızın çalıştırılmaktadır.

Asbestli sökümelerde yasal zorunluluk olan dekontaminasyon, tam karantina uygulaması, negatif basınç üniteleri, işçilerin kişisel maruziyet ölçümleri uygulanmıyor. Asbest söküm bittikten sonra ortam ölçümü yapılmıyor. Asbestli gemilerin İŞKUR'a bildirimini, söküm bitince İŞKUR kapanış bildirimini yapılmıyor. Asbest söküm uzmanı şirketlerin, gemi üzerindeki tüm asbestli bulaşık malzemeyi bu şartlarda bertaraf ettiği vakalar istisnai. Hadi hadi sökümelerde çoğu zaman tersanede çalışan işçiler kara saban asbestli malzemelerle başa başa bırakıyorlar.

Taylan Fikret



Onarım, takım, söküm sırasında işçilere tek kullanımlık tulum, eldiven, maske vb. kişisel koruyucu ekipmanları sağlanmayan gemi söküm işçileri asbest maruziyeti sebebiyle asbeste bağlı başta akciğer hastalıkları olmak üzere kanserlere yakalanıyor. 2013 yılında İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu çıkmasına rağmen, Meslek Hastalıkları mevzuatı fiilen meslek hastalıklarının tanısının alınmadığı bir sistemi koruyor. Ağır ve tehlikeli işlerde çalışan işçiler başta olmak üzere, meslek hastalıkları yok sayılarak istatistikler sıfırlanmaktadır. Bu hukuki cambazlıkla sermayedarlar aklanmaya çalışılsa da sendikal mücadeleler her geçen gün kayıpları ilan etmekte ve örgütledikleri grev ve gösterilerle tüm dünyaya asbestin vahametini duyurmaktadır (Odman & Yıldız, 2022).

Avrupa'da başta Fransa ve İtalya olmak üzere asbestle çalışan fabrikalar, tersane işçileri, asbestli binalarda görev yapan memurların ve müdahil bilim insanlarının grev ve eylemleri ile asbestin yasaklanması tabandan, halk hareketleri ile sağlanmıştır (Odman & Yıldız, 2022). Bu sebeple Avrupa'daki kapitalist sermaye yatırımlarını doğuya kaydırarak üçüncü dünya ülkelerindeki işçi sınıfını, yerel iş birlikçilerle ölüme mahkûm etmeye başlamıştır. Bu noktada Türkiye gibi Avrupa'nın çöpünü, hurdasını ve tehlikeli madde dolu gemilerini toplayıp belli zümreleri zengin ederek kendi işçisini ölüme terk eden ülkeler, artık ölümü gösterip sıtmaya razı etmeyi de bırakmış doğrudan olarak bu işin fitratında var diyerek ölümleri normalleştirmiştir. Bu kesinlikle doğru değil ve kabul edilemez bir kaderciliktir. Gemi söküm başta olmak üzere tüm deniz işçileri tıpkı bundan 40-50 yıl önce Avrupa'da nasıl iş sağlığı ve meslek hastalıkları yönünden haklar kazanılmışsa, aynı şekilde somut eylemler ortaya koyarak direnerek o hakları elde edecektir ve etmelidir.



DENİZ İŞÇİLERİNİN ASBEST MARUZİYETİ

Taylan Fikret

Denizcilere Asbestin Etkileri

Tersanede veya gemi sökümde çalışan işçiler asbeste çalıştıkları vardiya süresince maruz kalırken, denizciler 7 gün 24 saat asbeste maruz kalmaktadır. Gemide çalışan denizciler her ne kadar sürekli olarak asbestli kompartimanlara girmese de makineden kaynaklı vibrasyon, geminin hareketinden kaynaklı olarak burulma ve bükülme momentleri de gemi bünyesinde esnemelere sebep olduğu için yaşam mahallinde havalandırmalar vasıtasıyla asbest liflerinin salınmasına yolmaktadır (Lemen & Landrigan, 2021).

Denizcilerin çalışma ve yaşam alanının iç içe olması ve uzun süre gemilerde kalmaları sebebiyle diğer iş kollarına göre asbeste karşı daha kırılğan durumdadırlar. Gerek askeri gerekse ticari gemilerde çalışan denizcilerin ilerleyen yıllarda akciğer kanseri, mezotelyoma ve asbeste bağlı diğer hastalıklarına yakalanma riski tersane ve gemi sökümde çalışanlara göre ciddi oranda yüksektir. İngiltere'de yapılan asbestin tersane ve deniz işçilerine etkisine ilişkin çalışmaların sonucunda tersanede çalışan işçilerde mezotelyoma ve asbeste bağlı plevral kanserlerin görülme oranı %4,4 seviyelerindeyken, aynı dönemde gemide çalışan tayfa, mühendis ve zabıtlarda bu hastalıkların görülme oranı %27 gibi olağanüstü bir seviyede ortaya çıkmıştır (Sheers ve Templeton, 1978; Jones vd, 1984).

Gemilerde çalışan denizciler tersane ve gemi söküm işçilerine göre daha fazla asbest maruziyeti yaşadıkları için ciddi anlamda tehdit altındadır. Bugün dünya gemi filosunun yaş ortalaması IMO ve UNCTAD verilerine göre yirmi beştir. Asbestin SOLAS'a getirilen kademeli eklerle tamamen yasaklanması 2011 yılını bulduğu için hâlen daha gemilerde çalışan deniz işçileri asbeste bağlı hastalıklara karşı riskli konumdadır.

Türkiye özelinde Türk bayraklı gemilerin yaş ortalaması göz önünde bulundurulduğunda kabotajda çalışan ya da Akdeniz – Karadeniz hatlarında çalışan gemilerin yaş ortalaması 30'un üzerindedir ve buradaki denizciler çok daha fazla etkilenmektedir. Sözün özü gemilerde çalışan deniz işçileri aylarca gemi üzerindeki tamirat işleri, devre sökümü ve yenilemesi, geminin esnemesi vb. eylemler sebebiyle sürekli olarak asbeste maruz kalmaktadır. Deniz işçilerinin bu sebeple daha çok far kındalık kazanması, bilinçlenmesi ve kapitalist sermayeye karşı bu noktada birleşmesi elzemdir.



Gemide Asbesti Nasıl Anlarız?

Asbest bir izolasyon malzemesi olduğundan gemide en çok yaşam mahallerinde, devre kaplamalarında ve makine kazanları gibi bölgelerde rastlanabilir. Elyafa benzer sarı ya da beyaz renklerde olabilen bu materyal havalandırma sirkülasyonu ile geminin her yanına lif ulaştırılmaktadır.

Denizcilerin özellikle bu bölgelerde iş yapacakları zaman tek kullanımlık tulum giymeli ve iyi kalite toz maskesi takmaları gerekmektedir. Ama her şeyden önce böyle bir alanda çalışılması gerekiyorsa, mutlaka asbest uzmanı bir ekibin gemiye gelmesi sağlık için önem arz etmektedir. Bu ekipler asbestin türünü belirleyip ölçüm yaparak belgeleme yapmaktadırlar. Genel olarak ölçümü yapılan asbest lifleri 5 mikron ve üzeri boyutlardadır. Ancak yapılan çalışmalarda akciğer hastalıklarına neden olan asbest lifleri 5 mikronun altında da olabildiği görülmüştür (Lemen ve Landrigan, 2021). Bu sebeple uzman ekiplerin tespit edip ölçüm yaptıkları asbest miktarı esasen o ortamda yer alan asbest miktarından daha az olmaktadır.

Kapalı alanlarda asbest olduğundan şüphelenildiğinde derhal ortam terk edilmeli ve akabinde kıyafetler değiştirilerek asbeste maruz kalan kıyafetler, iç çamaşırlar dahil olmak üzere imha edilmelidir. Açık alanda asbestten şüphelenildiyse, ortamdan uzaklaşarak tek kullanımlık tulum, eldiven ve maske takılarak asbestin uçuşmasını engellemek için ıslatılması ve mümkünse üstü muşamba tarzı bir örtü ile kapatılarak sera edilmesi diğer mürettebat için de önemlidir. Ayrıca bölgenin asbestli olabileceği ve tehlike arz ettiğini gösterir markalama yapılmalıdır (ASTA, 2022).

Gemilerde ayrıca Tehlikeli Materyal Envanteri (Inventory of Hazardous Materials) manueli bulunmaktadır. Deniz işçileri gemici, yağcı, zabıt ya da çarkçı ayrımı olmaksızın bu manueli inceleme ve okuma hakkına ISM sistemi gereği sahiptir. Asbestos-Free belgesi olmayan gemilerde mutlaka asbest olan bölgeler bu manualde belirtilir ve miktarlar da görülmektedir. Bu manualden faydalanılarak riskli bölgelerden uzak durulabilir. Ancak yukarıda da belirtildiği gibi gemide çalışan deniz işçileri gemideki tamirat ve geminin hareketi sebebiyle meydana gelen momentlerle ortaya çıkan asbest liflerinden havalandırma sebebiyle kaçmamaktadır. Tersane ve gemi söküm işçilerinden farklı olarak çalıştığı ve yaşadığı ortam aynı olduğundan asbest salımı söz konusu olduğunda buna maruziyeti 7 gün 24 saat olmaktadır.

DENİZ İŞÇİLERİNİN ASBEST MARUZİYETİ

Taylan Fikret

Asbest Maruziyetine İlişkin Kazanılan Emsal Davalar

Camialtı tersanesi işçisi Zafer Genç

Kasımpaşa'daki Camialtı tersanesinde 1. sınıf elektrik kaynakçısı olarak 16 sene çalışan tersane işçisi Zafer Genç, emekli olduktan tam 19 yıl sonra nefes darlığı ve sol yanında ağrı hissetmesi üzerine doktora gitmesi ile mezotelyoma olduğu teşhis edildi. Mezotelyoma hastalığının meslek hastalığı olduğuna dair 2012 yılında İstanbul Meslek Hastalıkları Hastanesinden heyet raporu alındığı ve raporda, bu durumun "mesleki toza maruz kalma" tanısı konularak sabitlendiği Zafer Genç'in avukatları tarafından ifade edilmektedir. Ancak aynı sene Zafer Genç'in eşi, meslek hastalığı sebebiyle iş göremezlik aylığının bağlanması için Beyoğlu Sosyal Güvenlik Merkezine başvurmuş ve talebi reddedilmiş. SGK ve Deniz İşletmeleri A.Ş. tüm tanı ve teşhis gün gibi ortadayken iş cinayetine kurban verdiğimiz deniz işçisi Zafer Genç'in ailesini de ilerleyen süreçte mağdur etmiştir. Burada emsal olan ise yerel mahkeme SGK ve Deniz İşletmeleri A.Ş.'ye karşı Zafer Genç'in ailesini haklı bulmuş, temyize giden SGK ve Deniz İşletmeleri A.Ş.'nin itirazı Yargıtay 10. dairesince reddedilince, mezotelyoma resmi olarak meslek hastalığı olarak kabul edilmiştir (Evrensel, 2022). Bu mücadele tüm gemi söküm, tersane ve deniz işçileri için örnek teşkil etmektedir.

Asbestli Gemideki Türk Subayı

1971 yılında ABD'den satın alınan Adatepe D 353 adlı asbestli gemide uzun yıllar görev yapan ve kanserden ölen subaya ödenen tazminat nedeniyle, Türk Deniz Kuvvetleri'nin aynı tür 25 gemisinde çalışan binlerce askere tazminat hakkı doğmuştur. ABD'li bir şirket tarafından üretilip ilki 1949 yılında Türk Deniz Kuvvetleri'ne hibe yoluyla verilen ve ABD'de de kullanılan 25 gemide 'asbest' maddesinin kullanılması yüzünden kanser olup ölen Türk Deniz Kuvvetleri'nde yıllarca görev yapan emekli bir subaya tazminat ödenmesine karar verildi. Esasen yıllardır ABD, İtalya ve Yunanistan'da asbestli gemilerde çalışan birçok kişi değişik miktarlarda tazminat alırken, Türk subay ise Türkiye'de ilk olma özelliğini taşıyor (Habertürk, 2012). Bu askeri gemiler gibi o yıllarda inşa edilmiş birçok gemide asbest, izolasyon malzemesi olarak kullanıldığından sivil denizciler de bu emsal kararlar üzerinden maddi ve manevi tazminat davalarına hazırlanabilirler.



Sonuç

Liman, tersane, gemi söküm ve gemilerde çalışan tüm deniz işçileri iş cinayetlerinin başını çeken asbeste karşı farkında ve tedbirli olmalıdır. Can emniyeti paradan da kâr hirsından da değerlidir. Ancak kapitalist sistemde mevcut standartlar deniz işçilerinin haklarını, işçilerin insan doğasından ayırmış ve onları doğrudan merkezi sermayenin sektörel çıkarlarına bağlamıştır. Sözün özü sermayenin doymak bilmeyen kazanç hırsı tüm işçilerin canından kıymetli görülerek bu normalleştirilmeye çalışılmaktadır. Tüm dünyada bilimsel temelde asbest mineralinin mutlak kanserojen olduğu ispat edilmiş olmasına rağmen meslek hastalığı olarak kabul edilmesi yıllar süren mücadelelerle mümkün olmuştur. Bu örnek bile bizlerin sektörün insafına bırakılmış emekçiler olduğumuzu göstermekte ve girişte de tanımlandığı gibi tüm deniz işçilerinin bu eksende örgütlenerek beraber hareket etmesinin hem hak kazanımları hem de iş güvenliği için olmazsa olmaz olduğu ayan beyan ortadadır. Tüm dünyadaki deniz işçileri ancak enternasyonalist bir dik duruş ve omuz omuza verilen mücadele ile dayanışma sağlayarak asbestin sonunu getirecektir!

Teşekkür

Bu çalışmada asbeste yönelik araştırma kaynaklarını sağlayan, Deniz İşçileri Platformu'na ve MAYDAY dergisi yazı işleri ekibine sonsuz destek veren sevgili hocamız Aslı ODMAN'a teşekkür ederiz.

Kaynakça

- ASTA (2022). Asbest Ve Tehlikeli Atıklar Derneği, Farkındalık Eğitimleri.
 Ban Asbestos (2010). Ban Asbestos Kampanyası, 2010 verileri, <http://ibasecretariat.org/>
 Evrensel (2022). Mezotelyoma ilk kez meslek hastalığı olarak kabul edildi. <https://www.evrensel.net/haber/456008/mezotelyoma-ilk-kez-meslek-hastaligi-olarak-kabul-edildi>
 Habertürk (2012). Türk subayın zaferi! <https://www.haberturk.com/gundem/haber/761325-turk-subayin-zaferi>
 Jones, R.N. Diem, J.E. Ziskind, M.M. Rodrigues, M. & Weill, H. (1984). Radiographic evidence of asbestos effects in American Marine Engineers. J. Occ. Med., 26, 281-284.
 Lemen R. A. & Landrigan P. J. (2021). Sailors and the Risk of Asbestos-Related Cancer. Int. J. Environ. Res. Public Health, 18, 8417. <https://doi.org/10.3390/ijerph18168417>
 Odman, A. & Yıldız K. (2022). Asbest Farkındalık Eğitimleri Sunumu. https://www.academia.edu/82340697/Gemide_Asbest_E_C4%9Fitimi
 Sheers, G. & Templeton, A.R. (1978). Effects of asbestos in dockyard workers. Br. Med. J., 3, 574-579.
 UNCTAD (2021). Deniz Taşımacılığının İncelenmesi. Birleşmiş Milletler, Cenevre. (Review of Maritime Transport. United Nations, Geneva.)



MÜLTECİ MEZARLIĞI: AKDENİZ

Ogün Şanlı

MEZAR TAŞI OLMAYANLAR

İrkçiliğin arttığı, faşizmin yükseldiği bu dönemde, devlet zulmünden dolayı hayatta kalmak için göç eden insanların yaşama tutunma çabalarına şahit oluyoruz. Çoğunun isminden önce milliyeti geliyor. Zulmünden, açlığından, savaşımdan uzaklaşmak istedikleri devletin milliyeti ile isimlendiriliyor. Kültürlerinin farklı oluşu ile ötekileştirilmeye çalışılıyor. Farklı kültürlerin bir arada asla yaşayamayacağı safsataları ile birbirimizden uzaklaştırılıyor. İrk ya da millet ayırt etmeksizin patriarkal kişilerin işlediği tüm suçlar peşin sıra mültecilere yükleniyor.

Fakat farklı coğrafyalardan farklı kültürdeki insanlar ile yaşamayı en iyi karma mürettebat içinde bulunan denizciler anlayacaktır. Farklı kültürlerle ortak yaşam kurulabilir. Tabi ki bizi birbirimize düşüren ırkçılık ve faşizmden uzak durulduğu takdirde. Filipinlilere "monkey" ya da "banana" diye seslenmek, Araplara küfretmek, Hintlilerle dalga geçmek faşizmin temellerini körüklüyor. Bu faşizmi aynı zamanda çaresiz bırakılan mültecilerde de görüyoruz.

Mülteci Kapanı

İnsanlar açlığın, zulmün hüküm sürdüğü Kuzey'inden Güney'ine Afrika topraklarından özgür bir yaşamın umudu ile göç ederlerken bu zorunlu göçleri devletlerin sınır yasakları ile karşılaşıyor. Göç etmek için illegal yollara başvurmak zorunda olanlar ise bir grup fırsatçı insan tarafından batacağı kesin olan botlarla ölüme terk ediliyor. Özellikle Akdeniz artık boğulmuş mültecilerin cesetleri ile dolu taşı. Uzun süredir Akdeniz'de seyir halindeyken "distress alert" vermiş birçok bot veya tekne ile karşılaşıyoruz. Kurtarma operasyonu düzenleyerek kurtarılanlar ise yeni sorunlarla karşılaşıyor. Güverteye alınan mültecilerin güvenli alanlarda tahliyesini sağlamaya çalışmak devletler tarafından imkânsızlaştırılıyor. Eğer devletler mültecileri kabul ederse ya Moria adasındaki gibi mülteci kamplarında tutsak ediliyor ya da kurtuldukları devletlere geri iade ediliyorlar.

Akdeniz ise tam anlamıyla bir mülteci kapanı. Bir yandan acımasızca mülteci botlarına ateş açan Yunanistan devleti, bir yandan mültecilerin hayatlarını kurtaran denizcilere insan kaçakçısı muamelesi yapan İtalya devleti, diğer yandan kendi sınırları içindeki mültecileri denize atan, Fas devleti tarafından sınırındaki insanların topluca katledilmesine göz yuman İspanya devleti, diğer bir tarafta ise sınırlarını açmasına karşın mültecileri Avrupa'ya politik bir tehdit olarak kullanan, AB'den mülteciler üzerinden fon alan, onlara sandıkta kendisine oy kullandırmak amacıyla elinde tutan Türkiye devleti ile mülteciler Akdeniz devletleri arasında kapana kısılmış durumda. Yaşadıkları coğrafyayı terk etmek zorunda kalanlar diğer zalim devletlerin çevrelediği Akdeniz'in ortasında boğularak ölüyorlar



Distress Alert

Denizciler "Distress Alert" veren bir mülteci teknesi ile karşılaştığında onların boğulmasına göz yumamaz. Bu durum sadece deniz etiğinde değil aynı zamanda International Maritime Organization (IMO) tarafından da kurallar ile güvence altına alınmıştır.

"Herhangi bir kaynaktan, birilerinin denizde tehlikede olduğu bilgisini aldıktan sonra, yardım sağlayabilecek durumda olan gemi kaptanı, mümkünse onlara haber vermek veya aramayı yapmak için tüm hızıyla yardıma gitmek zorundadır." (1)

SOLAS Konveksiyonunda belirtilen maddenin eksik kısımları daha sonrasında Search and Rescue Konvansiyonu (SAR) ile tamamlanmıştır.

"Denizde tehlikede olan herhangi bir kişiye, bu kişinin uyruğuna veya statüsüne veya o kişinin bulunduğu koşullara bakılmaksızın yardım edilmesini sağlamak..." ve "ilk tıbbi veya diğer ihtiyaçlarını sağlamak ve onları güvenli bir yere teslim etmek..." (2)

Bu kurallar devletlere rağmen denizde mültecilerin kurtarılmasına olanak sağlamaktadır.

Fakat geçenlerde karşılaştığımız utanç dolu bir olay biz denizcileri öfkeliendirdi ve üzdü. Yunanistan'ın Girit Adası açıklarında, R.A. isimli bir kaptanın, herhangi bir özrü olmaksızın, göçmen teknesindekilere yardım etmediği, hasarlı teknedeki göçmenlerin bir kısmının yaşamını yitirmesine ya da denizde kaybolmasına neden olduğunu öğrendik. Bu durum katliama ortak olmaktadır.

Bu korkunç katliamın aksine, daha yakın bir tarihte, Malta açıklarından geçerken arama kurtarma faaliyeti yürüten MV Louise Michel gemisinin isteği üzerine rotasını değiştiren M/V Uğur Dadaylı isimli konteyner gemisinin kaptanı Ümit Gürpınar, 97 mülteciyi güvertesine alarak su alan bottan kurtardı.

Gerçek denizciliğin yardımlaşma ve dayanışma olduğunu herkese göstermiş oldu.

MÜLTECİ MEZARLIĞI: AKDENİZ

Ogün Şanlı



Yunanistan Devleti'nin Sahil Güvenliği Batmakta Olan Mültecilere Ateş Açarak Onları Ölüme Terk Ederken



Anarşist-Feminist Louise Michel SAR botu Akdeniz'de mültecileri Kurtarıırken



Yardımlaşma ve Dayanışma

Devletlerin şiddeti dinmediği takdirde insanlar yaşadıkları toprakları terk etmeye devam edecektir. Bu şiddetin karşısında, mültecilerle yardımlaşmak ve dayanışmak için kimi Anarşist ve Sosyalist denizcilerin gönüllü birlikler oluşturarak SAR operasyonu düzenlemekte. Bu kahraman denizciler MV IUVENTA10, MV OPEN ARMS, MV LOUISE MICHEL gibi gemileri ile şimdiye kadar binlerce mültecinin hayatını kurtararak onları güvenli limanlara taşıdı ve taşımaya devam etmekte.

Karalar ve denizler her ne kadar sınırlar ile ayrılmış olsa da ezilenlerin birbiri ile olan dayanışmasını engelleyemezler. Hangi coğrafyadan olursak olalım, denizcilik enternasyonel bir ağda dostça yaşamaktır. Ve tabii ki bizi birleştiren ezilen toplumların ve bireylerin ortak verdikleri bu sınıf savaşında somutlaşmaktadır.

(1) SOLAS Convention Chapter V, Regulation 33 (1): Distress Situations: Obligations and procedures

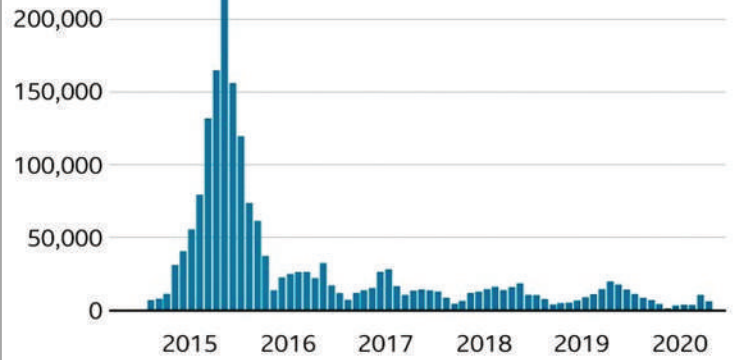
(2) SAR Convention Chapters 2.1.10 & 1.3.2. The 1979 International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR Convention) obliges State Parties

(2) SAR Convention Chapters 2.1.10 & 1.3.2. The 1979 International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR Convention) obliges State Parties



Avrupa'ya ulaşan mültecilerin sayısı

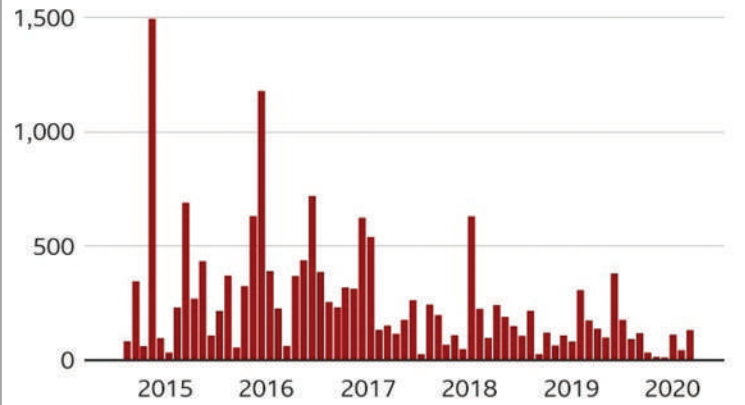
Akdeniz ve kara üzerinden Avrupa'ya giden mülteciler (2015-2020)



Kaynak: UNHCR

BBC

Aylara göre Akdeniz'de ölen ya da kaybolan göçmen



Kaynak: IOM Missing Migrant Project

BBC

2015'ten 2020'ye kadarki bu veriler sadece kayda geçen ölüm ya da kaybolma verilerinin istatistiklerini göstermektedir. Akdeniz'de görmediğimiz ve de bildirilmeyen birçok ölüm ya da kaybolma istatistiklerine geçememiştir





GEMİ İÇİNDE STRES VE İŞ BİLMEZ İDARECİLİK: “MEVCUT SORUNLAR VE ÇÖZÜMLERİ”

Serap Korkmaz

Giriş

Denizcilerin en büyük sorunlarından biri maalesef stresli iş koşullarına maruz kalınmasıdır. Peki stresi nasıl tanımlamak doğru olur? Pozitif bilim dallarından biri olan fizikte baskı, bası, basınç vb. konularına baktığımızda bir cisme ya da yüzeye uygulanan kuvvet olduğu görülmektedir ve bunlar stres olarak adlandırılır. Sosyal bilimlerden olan psikolojide de vücudumuzu bozmaya yönelik şiddetle baskı yani stres denmektedir. Hangi alan olursa olsun yapılan çalışmalar ile kanıtlanabilen önermeler bilimseldir. Neden bu konulara değinildi? Çünkü gemide çalışarak yaşayan bizler için geminin denizdeki mukavemeti kadar yaşayışın ve zor şartların getirdiği stresi de bilmek gerekliliğinden ötürü bilimsel tanımlar açıklanmalıdır. Çalışma arkadaşlarınızla ya da üstleriniz ile olan kötü ilişkiler sebebiyle gemide yaşadığınız yılgınlık hiç şüphesiz stresin ana nedenlerindedir. Ancak bununla da kalmamakla birlikte gemide yürütülen operasyonlar, işlerin zorluğu v tehlikeli olması, aileden uzak kalma, özlem ve bunların hepsi birleşince gemideki stres hali adeta yeni patlamış bir volkanın yakıp kavuran lavları gibi insanı içten içe yakmaktadır. Tüm bunların üstüne gemi içerisinde yer alan hiyerarşik düzen çoğunlukla hiyerarşik düzensizlik olarak tezahür etmektedir. Geminin sevk ve idaresinden sorumlu yegâne kişi olan kaptanlar, personelinin koruyacak ve onların lehine kararlar alacakken, şirketçi tavırlarla maalesef çoğu zaman personelin hayatını dâhi riske atmaktadır. Burada belirtmekte fayda var, her kaptan böyle değildir. İşini en iyi şekilde yerine getiren ve sırf gemisinin – personelinin selametini düşündüğü için işinden olmuş, şirketten atılmış kaptanlar da mevcuttur. Ancak bu yazıda gemilerde sıklıkla karşılaşılan iş bilmez idareciliğin sorunları ele alınmaktadır.



Şirketçi Kaptanların Personele Zulmü

Belki bir ay belki de bir buçuk ay sürecek sefer için en temel insani ihtiyaç olan suyun ikmalini önleyen bir gemi kaptanı ile yaşanan bir Afrika seferini siz değerli okuyucularımızla paylaşıyoruz. Anlatılan deniz işçilerinin belki de her gün maruz kaldığı bir zulümdür ki bölüm başlığı belki de bunu tarif etmek için çok naif kalmıştır.

Günlerden bir gün Avrupa'dan Afrika'ya takribi bir ay sürecek bir sefere çıkılır. İkinci kaptan geminin tatlı su durumunu kaptana arz eder ve ayrıca çarkçıbaşından da evaporatör hakkında bilgi ister. Malum sefer uzun, gemideki yakıtın ve suyun miktarı herkesin selameti için çok önemlidir. Ancak armatör ton başına para kazandığı için sizin suyunuz bazen ikinci plana atılabilmektedir. Gemide ne kadar çok ağırlık varsa o kadar az yük alınır bu da ton başına kaybedilen kâr marjıdır. Fazla yük alabilmek için denize basılan tatlı sular her geminin yaşadığı talihsiz bir kader değil, kapitalizmin talancı kültüründen gelmektedir. Ancak kuşkusuz hiçbir armatör geminin tankındaki suyu yakıtı an be an bilemez göremez zira buna muktedir değildirler.



Kötü sonuçlar ile stres yaratacak olanlar ise basiretsiz ve şirket yalakağına bayılan kaptanlardır. Evaporatörün kondisyonunun zayıf ve sıcak iklimde daha da verimsiz olacağı bilgisini aldıktan sonra ikinci kaptan yakıt ikmal planlanan Kanarya Adaları'nda ya da mevcut limanda en az yüz ton suyun ikmal edilmesinin elzem olduğunu kaptana iletir. Ayrıca kumanya talebini de hatırlattıktan sonra kesinlikle içme suyunun fazla gelmesi gerekliliğinin altını çizer. Ama daha yazının başından tahmin edeceğimiz üzere, şirket ile telefon görüşmelerini titizlikle ve her kelimesini hesap ederek yürüten kaptan hiç utanmadan şu sözleri sarf etmekten geri durmamıştır: "Aman efendim, gerekirse tanktaki suyu kaynatır içeriz. Eskiden içme suyu mu varmış? Siz satın alma departmanı olarak tedarikçilerle sıkıntı yaşamayınız efendim." Bu sözleri kamarayı örten perdenin arkasından duyunca zabitin gayet doğal olarak nutku tutulur. Koskoca gemi kaptanı geminin suyu üzerinden pazarlık yapmakta ve sonuçlarını hiç umursamamaktadır. İkinci kaptana husus arz olunur olunmaz, mevcut içme sularını kaptanın kendisi için saklamasını önlemek adına taksim edip personele dağıtır. Burada unutulmaması gereken durumsa, ikinci kaptanın kaptan ile ittifak halinde suyu hiç etmeyip, ikincinin kaptana cephe alıp personeli kollamasıdır. Eğer ikinci de kaptan gibi yalaka olsaydı sanıyorum o gemide adli vakalar meydana gelebilirdi. Zira daha yol çoktu ve bu söylenti bile gemide fitil ateşlemişti. Stres topu tüm mürettebata alev topu gibi çarpacaktı. Her şey güzel olabilecek ve sıkıntısız bir seyir ile sefer tamamlanabilecekken şahsi menfaatler ve aptallıklar yüzünden gemi kaynayan bir kazana dönmüştü. Afrika'ya yaklaştıkça Inmarsat uydularından gelen bilgi ve uyarı mesajlarında Gine körfezindeki korsanlık faaliyetlerini okudukça da stres katsayılarımız istemsiz artmaktaydı. İçtiğimiz sudan aldığımız duşa kadar en temel ihtiyaçlar lüks haline gelmiş, yediğimiz yemek zehir olmuştu. Köprüüstü beyin takımı olarak olası bir korsan tehdidinde ne yapılır nasıl savunma sağlanır ya da nereye gizlenilir tartışmalarında bile gemi kaptanı bizleri gereksiz evham yapmakla itham ediyordu. Çeşitli talimler ile personeli eğitmiş ve sığınağımızı tesis etmiştik ancak bunların konuşulması bile herkesi huzursuz hale getirmişti. Ne uyuduğumuz uykuyu ne de izlediğimiz filmlerden keyif alıyorduk. Su tasarrufu için saçlarımızı kesmiş, duş yerine ıslak mendillerle silinmeye başlamıştık. Kaptan görünmez olmuştu. Öyle ki vardiya teslimlerinde bile göremiyorduk artık. İkinci kaptan gemiyi tek vücut hale getirmiş ve hepimizi teskin etmişti ancak muhtemelen en ufak sorunda gemi idaresine darbe yapma planları vardı ki şirkete durumu arz eden tarihi belirsiz bir mesajı taslaklarda tutuyordu. Sefer tamamlandıktan sonra geri dönüşte su sıkıntısı devam etti ancak ilk limanda bu sorun da çözülerek gemi nizamındaki dengesizlikler tekrar giderilmeye başlandı. Stresin zaten hep belli bir seviyede olduğu bu meslekte bir de bunu arttıran olayların üst üste yaşanması bazı durumlarda çok daha kötü sonuçlar doğurmaktadır.

GEMİ İÇİNDE STRES VE İŞ BİLMEZ İDARECİLİK: “MEVCUT SORUNLAR VE ÇÖZÜMLERİ”

Serap Korkmaz

Bu yaşanmış olay gemideki iş bilmez idareciliğin çıkmazını, denetleyici güç eksikliğini ve şahsi çıkarların nelere yola açabileceğini gösteren bir örnektir. Burada bir tahlil yapmak gerekir. Tüm hayati yetkilerin tek elde toplanması denizciliğin doğası gereği mecburdur savını doğru kabul etsek bile denetlenemeyecek kadar kutsallaştırmak ne derece doğrudur? İşte çıkmaza giren ve mevcut denizcilikte sorun yaratan durum budur. Bireysel olarak tek bir kişiye emanet edilen bir yüzer fabrika demokratik bir dönüşüm geçirilmeden yaşanan ve yaşanmaya da devam edecek olan sorunları asla çözmeyecektir. Yazının başında ifade edildiği gibi ancak işini iyi yapan, liyakat sahibi ve dürüst kaptanlar ellerinden geldiğince ve başarılı oldukları müddetçe bu problemleri çözebilirler. Maalesef bunun bile yeterli gelmeyeceği durumlar özellikle koster piyasasında yer alan şirketimsiler (!) sebebiyle mümkün görünmemektedir

Pekâlâ çözüm önerimiz nedir? Deniz işçileri hem karada hem de denizde örgütlü olduğu sürece güçlü olacaktır. Bu yer çekiminin varlığı kadar sarih bir tezdır. Gemi hiyerarşisinin denizcilik işlerine uyumlu olacak şekilde demokratik dönüşümü tüm gemilerde sağlanmalıdır. Emniyet komite toplantılarında direktifler yağdırarak, personel dinlenmesini hiçe sayan işlerin buyurulması sözde “geminin selameti için şart” yalanlarının bırakılması gerekmektedir. Yapılacak tüm işlerde el bette ki eğitimi gereği uzman olan zabıtlar rehberlik edecek ve yol gösterecektir. Sorumlulukların paylaştırıldığı, herkesin yaptığı işten bir pay aldığı gemi düzeninde yukarıda anılan sorunlar şirket tarafından olumsuzluklar olsa dâhi yaşanmayacaktır. Çünkü hem limanda hem denizde örgütlenmiş olacak olan deniz işçileri, demokratik dönüşüm sayesinde bireysel değil toplumsal hareket kabiliyeti kazanacak ve gerekli olanı almadan geminin seyrine izin vermeyecektir. Tonajdan ve navlundan önce kumanya gelir, su gelir! Bunu katı olarak sağlayacak olan tek başına kaptan buyruğu değil, kolektif gemi idare komitesidir.



Emniyet Komitesi ve Kolektif Gemi İdare Komitesi Farkları

Gemilerde aylık olarak gerçekleştirilen emniyet komite toplantıları vardır ve bu toplantılarda şirketin prosedürleri, iç ve dış politikaları anlatılır. Bunun dışında da geminin seferi ve seyir bölgesine ilişkin gündemler belirlenir, rutin işler ve gemi kaptanının uygun gördüğü konular görüşülür. Ancak bu toplantılar demokratik bir meclis şeklinde değil, Abdülhamid dönemi ayan meclisi gibi işlemektedir. Gemilerde emniyet komiteleri kaptanın emirlerini sıralayarak bundan sonra bunlara uyulacak dediği ve personel ile diğer zabıtların “bunu da yapsak olur mu süvari bey?” diye cılız bir katılım gösterebildiği sözde takım toplantısıdır. Bu şekilde idare edilen gemilerde stres de bunalım da bitmez, bitemez. Çünkü çalışanlar geminin yönetimine ortak olamadıkları için kendi ihtiyaçlarına göre değil kaptanın buyruklarına göre çalışmak zorundadırlar.

Gemideki takımlar (köprüüstü, makine, güverte ve kuzine) kaptan ile uyumlu ise ve ortamda huzursuzluk yoksa, o zaman tıpkı refah seviyesi yüksek sosyal demokrat ülkelerdeki gibi bir ortam hâkim olur. Ancak takımlar arası anlaşmazlıkların çok olduğu ve gemilerde huzursuzluk doğar ve bir an patlayıp gemi içinde ciddi çatışmalar doğurabilir. Bunun sonucu olarak ölümler yaralanmalar intiharlar meydana gelebilir ve gelmektedir de. İşte tam da bu sebepten ötürü bu sorunların önünü alacak kalıcı çözüm kolektif gemi yönetimi modeli olacaktır. Salt şirket politikaları ve gemi kaptan buyruklarının sıralandığı bir gemi idaresinin aksine tüm mürettebatın katılımıyla oluşturulacak kolektif gemi yönetimi sayesinde gemide yazının başında da anılan streslere sebep olan şirketçilik ve iş bilmezlik kendiliğinden önlenebilir hale gelecektir. Böylece hiçbir kaptan kolektif komite kararları dışına çıkarak kendi tasarrufu ile sudan kumanyadan kısımayacaktır. Çünkü buna kalkıştığında gemi içindeki örgütlü birliktelik onu al aşağı edecek güce muktedir olacaktır.

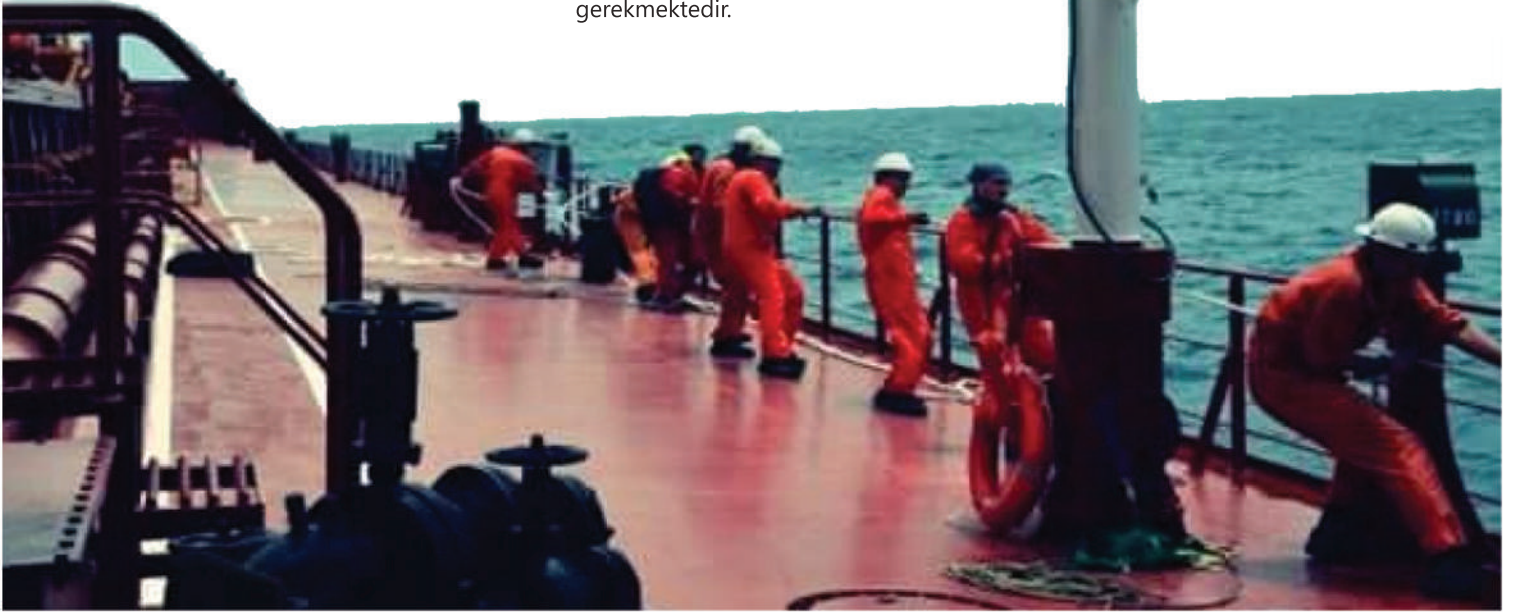


GEMİ İÇİNDE STRES VE İŞ BİLMEZ İDARECİLİK: “MEVCUT SORUNLAR VE ÇÖZÜMLERİ”

Serap Korkmaz

Mevcut sistemdeki ayrık ve mobbing ile yıldırılmış denizciler iş kaybetme korkusundan dolayı son kerteye kadar direnip en sonunda gemiden ayrılmak için istifa etmektedirler.

Esasen ITF (Uluslararası Taşımacılık İşçileri Sendikaları Federasyonu) vasıtasıyla örgütlenen denizciler, gelişmiş ülke limanlarında çalışma şartları ve maaşları açısından kaptanı devre dışı bırakarak örgütlü mücadele ile gemileri tutuklayabilmektedir. Ancak bu mücadele de maaşlefe dünya genelinde sınırlı bölgelerde mümkün olmaktadır. Geri kalmış üçüncü dünya ülkelerinde ITF’i temsil eden sendikaların büyük çoğunluğu sarı sendikalar olup denizcilerden ziyade armatörü koruyacak hamleler yaparak deniz işçisini haklı mücadelesinde arkadan vurmaktadır. Tam da bu gibi sebeplerden dolayı “Tanrı’dan sonra kaptan gelir!”, “Kaptan daima haklıdır, haksız olduğu durumlarda da bu kural geçerlidir.” gibi ataerkil ve feodal idari anlayışın içinde yaşadığımız yüzyılda derhal terk edilmesi gerekmektedir.



Sonuç

Şüphesiz bu yazıda kaleme alınan örnek olaylar denizciler tarafından içselleşmiş sorunlar olduğundan normal karşılanacaktır. Ancak unutulmaması gereken nokta şudur ki; amacımız bu olayların normal değil, olmaması gereken ve yanlış olan eylemler olduğunun bilincine varılmasıdır. Deniz işçileri, mesleğin zorlukları ve gerçekleri bunlardır diyerek kendi haklarından feragat etmemelidir. Tam tersi gasp edilen haklarını tekrar kazanmak ve var olanların da yitirilmesine karşı koymak için fırtınalara göğüs gerdiği gibi mevcut armatör destekçisi kapitalist sistemle yılmadan mücadele vermelidir. Sınıf atlama hevesi ile içine girdiği meslekte örgütlenme ve mücadele alanında sınıfta kalmamalıdır! Uluslararası bir kimliğe sahip olan deniz işçilerinin ayırım yapmaksızın tüm dünya denizcileriyle, liman ve tersane işçileriyle kucaklaşarak stres ve mobbing ile mücadele etmeli, ezilenlerin şölenu olacak devrimin fitilini ateşleyecek itici güç olmalı. Gemi içi huzur ve emniyetli bir çalışma ortamı için IMO ve diğerlerinin ortaya koyduğu ISM sistemi gibi birçok sirküler sadece içi boş lafûgüzaftır. Gemi içinde huzuru da emniyeti de sağlayacak olan enternasyonalist örgütlü, bilinçli deniz işçileridir. Unutmayın denizcilik mücadeledir!

SEKTÖRÜN GERÇEKLERİ

İdil Şahin

Denizcilik sektöründe, HERKESİN BİLDİĞİ FAKAT HiÇ KONUŞULMAYAN GERÇEKLER:

Her zaman üzerinde durduğumuz şaibelerle dolu bir konuyu daha ele almak üzerine yazdığımız serinin ikinci yazısı ile karşınızdayız. Yaşadığımız sistemde denizciliğin ne denli kar odaklı bir meslek olduğunu ve bu meslekte denizcilerin yaşamının ne kadar ucuz olduğunu anlayacaksınız.

VOL II. İŞ CİNAYETİ

Birçok kardeşimizi kaybettik. Dün birlikte fırtına yediğimiz arkadaşlarımız bugün hayatta değiller. Her geçen gün onların yasını tutarken unutmduğumuz bir şey varsa o da; onlar için adalet sağlanana kadar örgütlenerek mücadele etmeye devam edeceğimizdir. Gemilerde iş kazaları ve ölümler nadir duyduğumuz bir olay değil. Hatta bu kazalar ve ölümler artık kanıksatılmaya çalışılıyor. Alışmayacağız!

Eğer gemide bir iş kazası başınıza gelirse ya da hastalanırsanız, tedaviniz için herhangi bir sağlık kuruluşuna erişmenin, bulunduğunuz coğrafyaya göre ne kadar zor olduğunu göreceksinizdir. Eğer Afrika gibi fakir bir coğrafyadaysanız ya da gemin bayrağı ya da milletiniz yüzünden ayrımcılığa maruz kalacağınız bir devlet karasularında iseniz kurtarılmanız büyük bir şans olacaktır. Öncelikle VHF' ten bir muhatap bulmakta zorlanılır. Bulduğunda ise size ellerinde imkân olmadığı söylenir. Ne kadar acil bir durumda olduğunuzun bir önemi yoktur. Karaya çıksanız bile size yeterli sağlık hizmeti sunulmayacaktır.

Gant Denizcilik'e ait Erkul S isimli gemide 3. Kaptan olarak çalışan 23 yaşındaki Kaptan Uğur Kır'ın iş cinayetinde hayatını kaybetmesinde bulunduğu coğrafya ihmaller zincirinin tek bir halkasıydı. Kaptan Uğur'un Güney Afrika açıklarında geçirdiği şaibeli iş kazasının ayrıntıları henüz netleştirilmedi. İç kanama geçirmesine rağmen hastanede doku zedelenmesi denilip krem verilerek gemiye geri gönderildi. 17 Temmuz'da bilincini kaybeden Kaptan Uğur Kır, gemide hayatını kaybetti.

İş kazası geçirdiğinizde şirketin yapacağı ilk iş sorumluluğu size yıkmak olacaktır. Gemide kazayı gören personele nasıl ifade vermeleri gerektiği dahi söylenir. Olayın iş saati dışında gerçekleştiği, kazazedenin iş güvenliği önlemleri almadığı, kendi suçu olduğu söylenir. Nitekim Uğur Kır'ın annesinin verdiği bir röportajda evlerine gelen şirket yetkilileri saat ve olay konusunda çelişkili ifadeler vermişlerdi. Bir şirket yetkilisi Uğur'un kafasında baret olmadığını, havanın yağmurlu ve rüzgarlı olduğunu ve sıkıştığını söylerken diğer şirket yetkilisi göğsünü vurduğunu söylemişti. Yetmezmiş gibi annesine Uğur'un psikolojik travması olup olmadığı sorulmuştu. (1- Evrensel Gazetesi)



Şirketlerin kendilerini aklamak için genel tavırlarından sadece biriydi bu. Mesela çalıştığınız geminin şirketinin başka isimde offshore bir firmaya ait olduğunu görebilirsiniz. Ya da tamamen anapara kaynağını korumak için açılmış bir sürü farklı şirket ismi ile de karşılaşabilirsiniz.

Maestro ve Venis (Candy) isimindeki iki gemi, Kırım açıklarında kaçak LPG transferi yaptırıldığı sırasında patlayarak 20 denizcinin ölmesine sebep oldu. Milenyum Denizcilik'e ait iki gemiden biri olan Venis, Milano Shipping'e ait iken, ismi Maestro olan diğer gemi Maestro Shipping'e ait gözüküyordu. Katliamdan bir gün önce Venis isimindeki geminin adı değiştirilmiş ve Candy yapılmıştı. Milenyum Denizcilik şirketi ise Suriye'de Esad rejimine sıvı doğalgaz sağladığı gerekçesi ile 2015 yılında ABD'nin yaptırım listesindediydi. (2- Euronews Gazetesi)

Bu iki gemi de sayısız cezalar almasına rağmen rahatça ticaret yapabilmekteydiler. Ne devlet, ne şirket ne de armatör bu katliamı üstlenmedi. O katliamda hayatını kaybeden Stajyer Sinan Karabulut'un ailesi olayın üstü kapatılmasını diye hala mücadele ettiklerini belirtti. Candy gemisi gizli bir şekilde Aliağa'ya söküme götürülürken iş cinayetinde katledilenlerin yakınlarının itirazları üzerine durduruldu. Dava süreci 2019'dan beridir devam ediyor. (3-Evrensel Gazetesi)

1 Kasım 2017 tarihinde Üçel Deniz ve Kara Taşımacılık Limited Şirketine ait 1974 yapımı MV Bilal Bal gemisi Şile açıklarında battı. Gemide olması gereken kaptan 29 seferde de hiç gemide bulunmamıştı. Personel kandırılmış ve hayatlarını tehlikeye atmaları pahasına gemide çalışmaya zorlanmıştı. Geminin eski bakımsız olması bir yana tüm denetimlerden rahatça geçmiş ve defalarca Türk limanlarında yük operasyonları gerçekleştirmişti. Son limanı Gemlik'ten overload bir şekilde demir tozu yükleyerek kalkan Bilal Bal gemisi, Şile açıklarında 5 masum denizci ve onların canlarına kast eden 2 armatör ile battı. 2 denizcinin cesedi hala kayıp.

Chemfleet Shipping işletmesindeki ve Armador Shipping'e ait Gannet S isimindeki gemide staj yapan Mustafa Koç ağır çalışma koşulları ve ihmaller zinciri ile birlikte akciğer enfeksiyonu nedeniyle iş cinayetinde hayatını kaybetti. Kimyasal kalıntılar içeren tank temizletilmiş, 18 gün boyunca günde ortalama 20 saat çalıştırılmış, hijyenik olmayan koşullarda konaklatılmış ve yatması gereken kamarada değil, revirde kalmıştı. (4-Birgün Gazetesi)

Sayırsız örneklerle dolup taşan ihmaller zincirinin getirdiği sonuçlar iş cinayetlerini tetikliyor. Fakat o ihmalleri tetikleyen asıl neden ise para odaklı ve kar hırsının vicdandan önce geldiği şirketler ve onların destekçileri devletler temelinde yükselen her bir bireyin bencilleştiği ve önemsizleştiği bir sistemden başkası değil. Biz gerçekleri anlatmaya devam edeceğiz.

DENİZ İŞÇİLERİNİN ÇÖZÜLMEMEYEN SORUNLARI

Murat Kaya

Giriş

Gemide çalışan deniz işçilerinin günlük yaşamı birçok diğer iş koluna göre daha ağır şartlara sahiptir. Özellikle dünya gemi filosunun yaş ortalamasının yirmi beş olduğu hesaba katıldığında, deniz işçilerinin çoğunun eski teknoloji gemilerde çalıştığı varsayımı istatistiksel olarak yapılabilir. Bunlara ek olarak deniz işçilerinin her ne kadar kontrat süreleri 4 ilâ 6 ay olsa da gemilerin sefer durumları ve liman devletlerinin katı kuralları göz önüne alındığında bu sürelerin ortalama 9 aya kadar çıktığı görülmektedir. Bu hususta ITF (Uluslararası Taşımacılık İşçileri Sendikaları Federasyonu) raporlarına göre COVID-19 pandemisinden önce bile özellikle uzak yol çalışan gemilerde 8 ilâ 10 ay gibi uzun bir personel değişim periyodu olduğu gözlemlenirken, pandemi süreci bu sürelerin insan ruh sağlığını kötü etkileyecek düzeyleri zorlayan 12-14 aylara çıkmıştır. Pandemi sonrası zamanı yaşadığımız günümüzde ise hâlen deniz işçilerinin gemilerde çalışma süreleri makul seviyelere gerilememiştir. Çözülme sorunlarının başını çeken bu iş akdi süreleri hem uluslararası kanunlarla hem de devletlerin iç hukuklarında (Türk bayraklı gemiler için 854 sayılı Deniz İş Kanunu) düzenlenmiş olsa da maalesef çoğu hukuki meselede olduğu gibi burada da pratikte deniz işçilerinin lehine olan kazanımlar uygulanmamaktadır.

Gemiler limanlarda beklemesi için değil seyir yapması için tasarlanmış deniz araçlarıdır. Ancak kapitalizmin para ve kâr hırsı sebebiyle liman operasyonları hayal edilemeyecek seviyede hızlandırılmış ve bunun sonucu olarak deniz işçilerinin limanlardaki iş yükü diğer tüm gemi operasyonlarından daha yorucu bir hâl almıştır. İş yükünün yoğunluğu arttıkça MLC ile gelen sözde haklar sadece kâğıt üstünde tutulan evraklardan ibaret kalmıştır. İş akid süreleri ile ilgili olarak yaşanan hâli hazırda mevcut sıkıntılar göz önüne alındığında deniz işçilerinin limanlarda sosyal ihtiyaçlarını karşılama imkânının neredeyse kalmadığı görülmektedir. Bunun sonucu olarak psikolojik sorunlar deniz işçilerinde artmakta ve gemi bünyesinde intiharlar, yaralanmalı ve hatta cinayetle sonuçlanabilen kavgalara sebep olmaktadır. Ayrıca yakıt maliyetlerinin azalması için ekonomik süratlerde seyir yaptırılan gemilerde seyir süreleri uzamış ama liman süreleri kısaldığı için gemi amiyane biriyile demirden yüzer bir hapis haneye evrilmiştir. Seyirde en az 10-12 saat çalışan bir deniz işçisi limanda aşırı hızlı operasyonlar nedeniyle sözde 14 saati aşmaması gerekirken bazen 30-36 saat uyumadan çalışmak zorunda kalmaktadır. Bunun baş sebebi de aşırı hızlı yük operasyonlarının geminin denge hesapları açısından göz kırpmadan kontrol gerektirmesidir. Balast operasyonları, atık verilmesi, kumanya – yedek parça gibi malzemelerin alınması kontrol edilmesi ve sayısız evrak işinin üst üste gelmesi ile deniz işçileri istirahat etmek için bazen yemek yemekten ya da banyo yapmaktan bile vazgeçmek zorunda kalmaktadır.



Büyük firmaların gemi içinde sağladığı internet, film odaları, spor salonları vb. imkânlar hapis hayatını ve ağır çalışma şartlarını bir nebze çekişebilir kılsa bile daha ufak tonaj koster piyasasında yemek çeşidinin bir fazla olması lüks sayılmaktadır. Hatta maaşlarının zamanında yatması ile motivasyon bulan deniz işçilerinin sayısı hiç de az değildir. Öyle ki maaşlarını aylarca alamayıp sendikal mücadele verdikleri için gemilerde mahsur kalan onlarca deniz işçisi dünyanın dört bir yanında dayanışma çağırısı yapmaktadır. Gemilerde mahsur kalan denizcilere karşı sözde denizcilik otoriteleri hep kör ve sağır taklidi yapmaktadır. Bu da IMO ve şürekasının kapitalist sermayedarların lehine deniz işçilerine sadece şirin görünmeye çalıştığı hususlardan biridir.

Yukarıda özetlenen “çözülme” sorunları hiç de zor olmayan politik adımlarla çözülebilecek meselelerdir. Fakat armatörler kâr marjını insan hayatı önüne koyduğu için yeri geldiğinde gemi emniyeti için gereken tedbirler dâhi masraf olarak görülmekte ve denizcilerin canı hiçe sayılmaktadır. Bu yazıda yakın geçmişte özellikle pandemi ile birlikte deniz işçilerinin başına bela olan bu üç büyük sorun analiz edilmektedir.

Limana Çıkışlarının Engellenmesi

Gemilerin son yarım yüzyılda tonaj olarak büyümesi ve liman operasyonlarının özellikle geçtiğimiz son on yılda 18 ilâ 36 saate kadar düşmesi sebebiyle liman çıkışları denizciler için neredeyse bir hayal haline gelmiştir. Çok hızlı yük operasyonları ve katı liman kuralları deniz işçisine iki seçenek bırakmıştır: “Uyumak ya da uykudan feragat edip limana çıkmak”. Burada iki seçenek olarak ifade edilmiş olsa da bazı limanların çok sapa ve kuytu noktalarda olması şehirlere ulaşımı imkânsız kıldığı için boş vaktini deniz işçisi gemi içinde dinlenerek geçirmek zorunda kalmaktadır. Hoş boş vakti zaten 6-7 saati geçmediğinden uyuması sağlığı için bir zaruret haline gelmektedir.

11 Eylül olaylarından sonra denizcilik hayatına giren ISPS kuralları da denizcinin hem evrak hem de vardiya yükünü arttırmaktadır. Devlet aygıtı her türlü zorbalığı insafsızca yapmaktan geri durmazken, liman ve gemi emniyetini sağlamaktan aciz olduğunu iddia ederek sorumluluğu liman ve deniz işçisine yıkmaktadır. Normalde tek personelin vardiya tutabileceği liman beklemelerinde sırf bu gereksiz güvenlik kuralları sebebiyle personelin boş vakitleri gasp edilmektedir. Son iki yıldır tüm bunlar yetmezmiş gibi pandemi sebebiyle tüm ülkelerin sınırlarını, limanlarını kapatması sadece liman çıkışlarını engellememiş aynı zamanda gemilerden evine dönmek isteyen deniz işçilerini gemilere hapsedmiştir. Normalde bile çalışma süreleri oldukça uzunken, pandemi sürecinde deniz işçileri 14-15 aya varan insanlık dışı sürelerde gemilerde kalmak zorunda kalmıştır

DENİZ İŞÇİLERİNİN ÇÖZÜLMİYEN SORUNLARI

Murat Kaya

Deniz işçilerinin limanlarda çıkması bir lüks değil ihtiyaçtır ve en tabii hakkıdır! Otoritelerin buna engel koyması değil, kolaylaştırması gerekmektedir. Tüm limanlarda atılması gereken adımlar bellidir:

1. Deniz işçilerine limandan şehre ulaşım imkânı
2. Liman çok sapa bir noktada ise, limana yakın denizci kulüpleri ve temel ihtiyaç malzemelerini temin edebilecekleri marketler
3. Yükleme ve tahliye hızları kâr marjına göre değil, denizcinin emniyetine ve sağlığına göre belirlenmesi

Bu hususlar kapitalistler tarafından asla altın tepside biz denizcilere sunulmayacaktır. Bunun için örgütlü denizci mücadelesi vermek ve bilinç oluşturmak zorundayız. Yukarıda yazılanlar kimi deniz işçileri için bile ütopyik görünebilir ancak asla değildir. Avrupa'daki birçok ülke bu tür emekçi dostu adımları liberal de olsa atmışlardır. Bu da bize kapitalistlerin isterlerse, geri adım atmak zorunda kalabildiğini göstermektedir.

Yorgunluk Yönetimi Yalanı

Kapitalizmin topluma sınırsız tüketim dayatması sebebiyle limanlarda elleçlenen yük tonajı her geçen yıl artmakta ve bu da sadece bir avuç kapitalistin servetlerini katlamaktadır. Limanlarda operasyonların bu denli hızlı ve yoğun olması hem liman hem de deniz işçilerinde sağlığı tahrip edecek düzeyde yorgunluğa sebep olmaktadır. Bu yorgunluğun neticesinde limandan ayrılan gemilerin daha çok yol kat edmeden kazalar yaptığı istatistiklerce bilinen bir gerçektir. Sözde IMO bu sorunu çözmek adına yorgunluk yönetimi çalışması yaparak her zaman olduğu gibi denizcilere şirin gözükerek sermayeyi koruma altına almıştır. Deniz işçilerine yıllardır gemi şartlarının olağanüstülüğü masalı okunarak ağır şartları kapitalist ekseninde normalleştirilmiştir. Ancak bu hiçbir zaman normal kabul edilebilecek bir durum değildir. Tıpkı liman çıkışlarının engellenmesi başlığında anlatıldığı gibi, aşırı tempo ile çalışma ve dinlenememe hem sağlık hem de emniyet yönünden deniz işçilerini tehlikeye atmaktadır.

Deniz işçilerini ön plana alarak konuya değinmiş olsak da aynı liman işçileri için de geçerlidir. Onlar vardiyalarından çıktığında evine gidebilmektedirler ancak çoğunlukla 3-4 gün belki 1 haftalık periyotlarla limanda bulunup birkaç gün evde izin yapacak şekilde vardiyaları oluşturulmuştur. İşsizliğin kasıtlı olarak yüksek tutulduğu vahşi kapitalist ülkelerde, sırf işim var evimi geçindirebiliyorum diyen yoksul emekçi için bu ağır şartlar hep göz ardı edilmek zorunda kalmıştır. Taşeron şirketler üzerinden normalin iki katı sömürülen liman işçileri, yorgunluk sebebiyle meydana gelen dikkatsizlikler ve ihmaller nedeniyle yaralanmalı ve maalesef ölümlü kazalarda canlarını vermektedirler



IMO yirmi yılı aşkın süredir emniyetli yönetim sistemi çalışması altında yorgunluk yönetimini teşvik etmişse ve gerçekten bu adımları işçiler için atmışsa, bizim yorumumuz açıktır: "IMO OTUR SIFIR!". Bunca zamandır yapılan çalışmalarla bu sorun çözülmediyse, başarısız olmuş demek kolaydır. Ancak deniz işçileri olarak biz biliyoruz ki burada yapılan bir çalışma ya da bir denetim söz konusu değildir. Evrak üstünde bir sözleşme ve bir yönetim planı ile içi boş açıklamalar kullanarak "çözülmeyen" sorunların yalnızca üstü örtülmektedir. Peki bu kimin işine yarıyor? Elbette ki liman sahibi sermayedarların ve gemi sahibi armatörlerin işine yarıyor. Çünkü hukuki süreçlerde, "Bakın biz IMO kurallarını uyguladık, MLC kurallarını uyguladık işveren olarak her şeyi yapıyoruz, deniz işçisi kendi kusuru sebebiyle bu kazayı geçirdi." diyebilmeleri için IMO bu adımları atmıştır ve benzer adımları da atacaktır. Ayrıca daha geri kalmış bölgelerde yerel ölçekte de bu adımları destekleyen otoritelerin olduğu hatta daha da sıkı olduğu unutulmamalıdır.

Kapitalist sermayeye karşı tüm denizcilik sektörü iş kolları birlikte hareket etmeli ve bu zorbalığa dur demelidir. Dayanışma içinde olunmayan her dakika ya gemide ya limanda ya da tersanede işçiler ölmektedir. Bunların normalleştirilmesine ve kaderciliğe asla izin verilmemelidir. Unutmayınız, deniz bir mücadeledir ve deniz işçisi örgütlü güçlüdür!

Terk Edilmiş Gemilerde Mahsur Deniz İşçileri

MLC terk edilmiş gemiyi şöyle tanımlamaktadır: "Armatörün gemisiyle sekiz haftadan fazla iletişimini kesmesi durumunda gemi terk edilmiş sayılır". Maalesef ki bu çok sık rastlanan bir olaydır. Öyle ki Deniz İşçileri Platformu daha kuruluşunu ilan etmediği günlerde ilk koyduğu eylemlerden biri terk edilmiş gemide mahsur kalan denizcilerle dayanışma ağı oluşturmasıydı. Kapitalist sermayenin vicdanı ve merhameti olmaz hiçbir zaman da olmadı bu sebeple armatörler mali sorunlar veya yasal anlaşmazlıklardan dolayı kendi paçasını kurtarmak için gemisini ve deniz işçilerini kaderine terk etmekten de geri durmazlar. Liman masrafı, yakıt borcu gibi ücretlerin ödenmemesi sebebiyle limanda ya da demirde bırakılan gemilerde deniz işçileri mahsur kalmaktadır. İşin hukuki yönden daha da berbat ve vahşi olan kısmı ise, bu terk edilmiş gemilerde kalan maaşlarını alabilmek için, mahsur deniz işçileri gemiden istediği gibi de çıkamamaktadır.

Böyle bir durumla karşı karşıya kalan deniz işçileri derhal gemiye haciz koydurarak hukuki yollara başvurmalıdır. Ayrıca diğer deniz işçileri ile dayanışma ağı kurarak sesini dünyaya duyurmalıdır. ILO'nun veri tabanına göz attığımızda ucu bucağı görünmeyen bir terk edilmiş gemi listesi ile karşı karşıya kalmaktayız. Kaçında kaç denizci mahsur ve ne kadarı maaşını alabilmiş evine para gönderebilmiş bu bilgiler oldukça kısıtlıdır.

DENİZ İŞÇİLERİNİN ÇÖZÜLMİYEN SORUNLARI

Murat Kaya

Bu sorunların çözümü önceki iki "çözülmeyen" soruna göre biraz daha zor. Sadece üç beş maddelik reformist adımlarla terk edilmiş gemilerde mahsur deniz işçilerini kurtarmak hayal görmekle eşdeğerdir. Tüm konularda vurguladığımız ancak bu konuda üstüne basa basa söylememiz gereken şey deniz işçilerinin hızla örgütlenmesi ve dayanışma ağının güçlendirmesidir. Haberleşmenin zor hatta hiç olmadığı ortamlarda neler yaşanıp bittiğini bilecek olan örgütlü denizcilere. Bertolt Brecht'in de dediği gibi bizim iki gözümüz var partinin ise milyonlarca gözü var. Böyle bir güç ile ancak terk edilmiş gemilerden çıkış bulunur ve kayıpsız bir şekilde sorun çözüme kavuşur. Liberal söylemlere inanarak sadece hukuki arayışlarla gemiden ayrılmak ve maaşını almak isteyen deniz işçileri aylarca belki yıllarca mahsur kalacaktır ve kalmaktadırlar da. Bu durumun örnekleri hâli hazırda bini aşmışken aldanmamak gerekir.

Dayanışma Nasıl Olmalı?

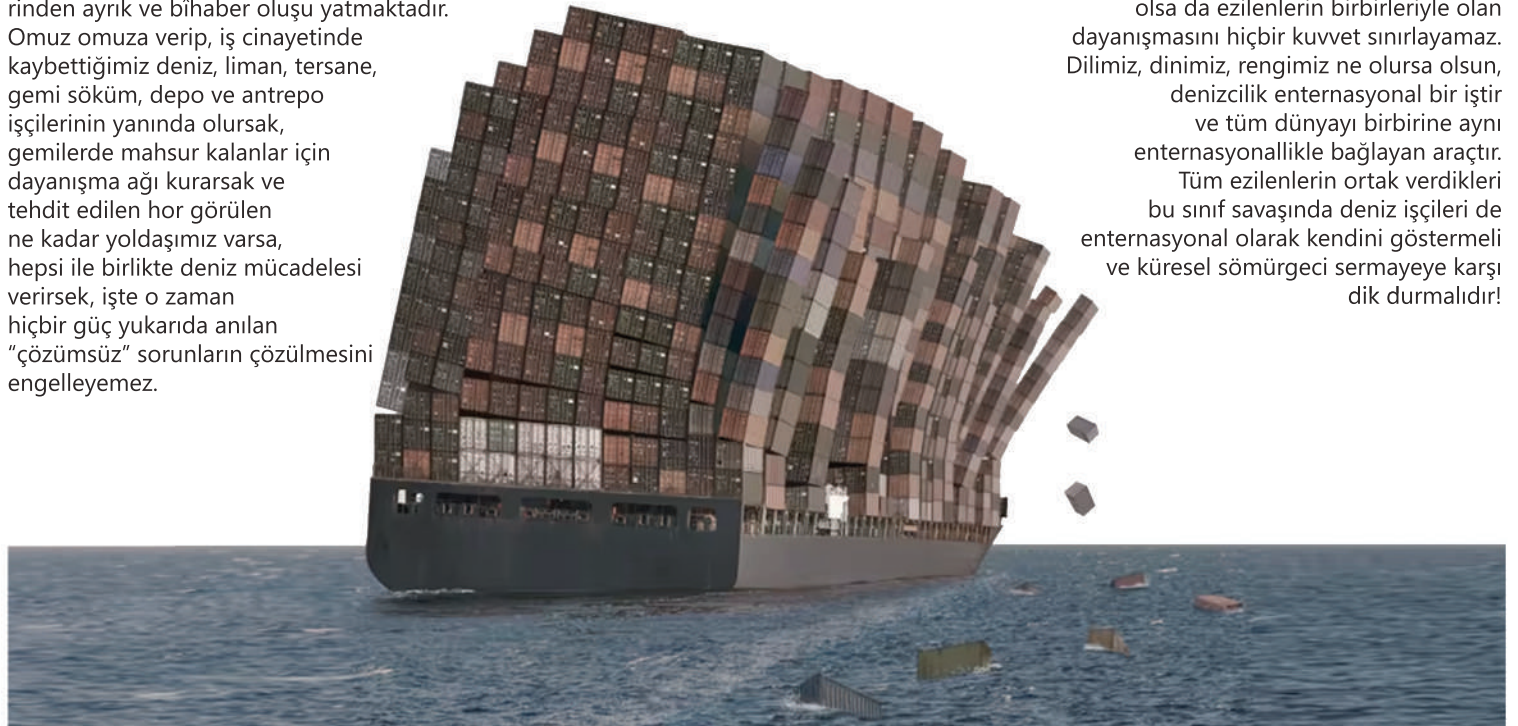
Tüm sorunları temelinde yatan en önemli unsur örgütlenme ve dayanışma eksikliğidir. Denizcilik doğası gereği sosyal yaşamdan tecrit edilmiş bir iş kolu olduğu için maalesef karadaki sendikallere nazaran daha zayıf kalmaktadır. Buna bir de karadaki standartlara göre ödenen daha yüksek ücretler bir yerde deniz işçisine sınıf atlama hevesi katarak kendi haklarını bile arama arzusu bırakmamaktadır. Öyle ki günümüzde yoksul ülkelerin çoğunda denizcilik sektörü işsizlikten kaçış yolu olarak görülmektedir. Peki başlıkta da denildiği gibi dayanışma nasıl olmalıdır? Öncelikle verilen ücretlerin yüksek olduğu algısı asla ve asla bizleri yanıltmamalıdır. Verilen ücret yüksek değil, sömürülen deniz işçisinin ağzına çalınan bir parmak baldır sadece. Yıllar içerisinde kaybedilen haklar düşünülduğünde dayanışmanın önemi çok daha iyi anlaşılmaktadır. Bu yazıda bahsedilen ya da bahsedilmeyen tüm denizcilik sorunlarının temelinde deniz işçilerinin birbirinden ayrık ve bîhaber oluşu yatmaktadır.

Omuz omuza verip, iş cinayetinde kaybettiğimiz deniz, liman, tersane, gemi söküm, depo ve antrepo işçilerinin yanında olursak, gemilerde mahsur kalanlar için dayanışma ağı kurarsak ve tehdit edilen hor görülen ne kadar yoldaşımız varsa, hepsi ile birlikte deniz mücadelesi verirsek, işte o zaman hiçbir güç yukarıda anılan "çözülmez" sorunların çözülmesini engelleyemez.



Bir bardak çay ya da kahve içip ayağını toprağa basmak isteyen denizcilere uygulanan bu engellemeler insanlık suçudur. Yorgunluktan ayakları su toplamış, elleri nasır tutmuş deniz işçisine uykuyu bile çok gören bu kapitalist sermaye düzeni yıkılmaya mahkumdur. Burjuvazinin kendi rekabeti sebebiyle terk edip bıraktıkları gemilerdeki deniz işçileri asla yalnız değildir. Örgütlü denizciler bir araya gelip meydana getirecekleri fırtınada tüm armatörleri alabora edecek güce sahiptir. Dil, din, ırk, renk, cinsiyet ayrımı olmaksızın tüm deniz işçileri deniz mücadelesinde birlikte güçlüdür. Tüm hak gasplarına, engellere ve insanlık dışı uygulamalara karşı dik durma gücü verecek olan örgütlü denizciliktir. Üzerinde yaşadığımız dünyada her ne kadar çizili sınırlar

olsa da ezilenlerin birbirleriyle olan dayanışmasını hiçbir kuvvet sınırlayamaz. Dilimiz, dinimiz, rengimiz ne olursa olsun, denizcilik enternasyonal bir iştir ve tüm dünyayı birbirine aynı enternasyonallikle bağlayan araçtır. Tüm ezilenlerin ortak verdikleri bu sınıf savaşında deniz işçileri de enternasyonal olarak kendini göstermeli ve küresel sömürgeci sermayeye karşı dik durmalıdır!



MAYDAY

Deniz İşçileri Platformu



@deniziscileri



@deniziscileriplatformu



@deniziscileri



deniziscileriplatformu@gmail.com

AĞUSTOS 2022 | SAYI NO.2