

MAYDAY

Deniz
Mücadeledir

Deniz İşçileri Platformu

YATTA CİNSİYETÇİLİK VE SÖMÜRÜ



KAPİTALİZM'in VAHŞET ROTASI

EKİM 2022 | SAYI NO.3

MAYDAY

Deniz İşçileri Platformu

EKİM-2022 Cilt:1 Sayı:3

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 çıktı alıp da
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, Aliaga Gemi Sökümde, kimimiz suyun 60 metre altında, kimimiz bir balıkçı barınağındayız. 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.

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 tutsağızdır. Özgürlüğümüzü elimizden alan bu sistemin tüm çarklarına çapa bağlayıp denize atacak olan da biz deniz işçileri olacaktır!

Tek Damla Yağmurla Başlar Her Fırtına.

MAYDAY Yazı İşleri Ekibi

İÇİNDEKİLER

1 YATTA CİNSİYETÇİLİK
VE SÖMÜRÜ

4 KAPİTALİZM'İN
VAHŞET ROTASI

8 KAPİTALİZM'DE İKLİM KRİZİ
ve YEŞİL DENİZCİLİK YALANI

12 KILAVUZ KAPTANLARIN
SORUNLARI ve TALEPLERİ

17 BİR STAJYERİN
SEYİR DEFTERİ

19 TİTANİK FACİASINA
SINIFSAK BAKIŞ

YATTA CİNSİYETÇİLİK VE SÖMÜRÜ

SERAP KORKMAZ



“25 gün süren bu turda günde en fazla 4-5 saat uyuyabilmişimdir. Hatta bir defa o kadar çok yorgundum ki manevra esnasında kıçtan denize düştüm , ölümden döndüm.”

Denizcilik sektöründe kadın istihdamı arttırmak ve toplumsal cinsiyet eşitliğini sağlamak konusundaki talepler sürerken bir başka konudan bahsetmenin yerinde olacağını düşünüyorum. Ticari gemilerde mevcut kadın istihdamı yat ve yelkenli teknelerdekinden çok daha azdır. Özellikle yatlarda kadın istihdamı neden bu kadar fazla olduğunu ve ne gibi sorunlarla karşılaşıldığını yaşıyarak ve gözlemleyerek edindiğim kimi bilgileri sizlere aktarmak istiyorum.

Yat sektörü, gemi sektöründen çok farklı olarak kadın istihdamının desteklendiği bir sektör. Armatörler, donatanlar ve işletmeciler tarafından kadınların çalışması desteklenen bu sektörün ayrıcalıkları ve durumun altında yatan nedenleri gözlemlediğim zaman yat sektöründe suistimale dönüşmüş bir çark olduğunu fark ettim.



Her ne kadar denizcilik sektöründe kadın istihdamı mutlu edici olsa da kadınların emek sömürsü ve cinsel şiddete maruz kalmaları bir o kadar üzücü bir durum.

Yat sektörü birinci elden hizmet sektörüyle bağlantılı ve insanların özel hayatlarını belirli bir mahremiyet içerisinde yaşamak istediği bir alan. Kadınların bu noktada mahremiyete ve özel hayata daha uygun olduğu düşünülüyor. Ailenin hayatına birinci dereceden katılacak ilk kişinin erkek değil kadın olması isteniyor. Erkeklerden çekinildiği gibi kadından çekinme durumu oluşmuyor. Yani kadınların bu sektörde özellikle tercih edilmelerinden biri ataerkil bireyler tarafından daha zararsız ve güçsüz olarak görülüyor olmaları. İşte erk zihniyetinin bilimum saçmalıkları.

Aynı zamanda kadınlar hizmet edilen kişilere hoş gösterilmek istenen birer araç haline dönüşüyor. Bireylerin ne giydiği, vücutlarını kullanma şekli veya çıplaklıkları yalnızca o bedenin sahibi olan bireyi ilgilendirmesi gerekirken yat sektöründe iş kıyafeti olarak mini etek giymek şart koşuluyor. Tekneye gelen özellikle erkek müşterilerin ya da misafirlerin memnuniyeti açısından ön planda tutulan kadın bedeni yine yat sektöründeki erkek yöneticiler tarafından şekillendiriliyor. Örnek verecek olursak; bir hostes servise makyaj yapmadan çıkmamalı! Çalışan personelin temiz ve bakımlı olmasını istemek ayrı bir şey ama dekolte, mini etek ve makyaj dayatmaları bambaşka bir durum. Çünkü yat sektöründeki kadınlar, bedenleri kapitalizmin güzellik algısına ya da bölgenin toplumsal normlarına uygun olduğu ölçüde sektörde tutunabiliyorlar.



Bu sektörün çalışan kadınlarına sundukları bir tavsiye var; "bu sektörde biraz yırtık olacaksın". Tavsiye niteliğinde gösterilen bu çirkin söylem yat sektöründe emek kavramını yok ediyor. Cinsel açıdan bedenleri üzerinde tahakküm uygulanmasını kabul eden, yani sadece "yırtık" davranan kadınların bu sektörde barındırıldığı anlamını taşıyor. İş görüşmelerinde ise özellikle boydan ve yakından yüz fotoğrafı isteniyor. Erkek çalışanlardan talep edilmeyen bu fotoğraflar sadece kadın çalışandan isteniyor. Onların güzellik algısına göre seçiliyoruz ya da eleniyoruz. Bir gemicinin işe kabul edilmeme nedenin yanaklarının şişman olduğunu gördüm. Maalesef ki mesleğini icra etmek isteyen ya da ekonomik olarak işe ihtiyacı olan birçok kadın yat sektöründe kapitalizmin fiziksel, psikolojik ve cinsel sömürsüne maruz kalıyor

YATTA CİNSİYETÇİLİK VE SÖMÜRÜ

SERAP KORKMAZ



Bir teknede iki gemici alınacak ise, biri kas gücü olması adına erkek alınırken, diğer gemici hem gemicilik yapsın hem de hostese ve mutfakta şefe yardım etsin gibi fazla sorumluluk üstlenmesi için alınıyor. Bu noktada üstüne fazla sorumluluk yüklenen personelin çalışma, dinlenme saatleri çiğneniyor. Zaten charter yapan teknelerde sabah 06.00' da işbaşı yapan personel, misafirler gece kaçta uyursa o saate kadar ayakta kalıyor. Gün içerisinde kendi işi bitse bile dinlenmeye gönderilmeyen personelden daha çok performans daha iyi verim bekleniyor. İletişime geçtiğim bir gemici yoldaşımız şu cümleyi kurdu "Sabah 06.00'da uyanıyorum gün boyu hiç dinlenme imkanım olmuyor misafirler saat 11.00-12.00 gibi kalktığından gece çok geç yatıyorlardı.



le "köyden mi geldin?" şeklinde aşağılama amaçlı konuşmalar yapılıyor. O kamarada oluşabilecek tacizin sorumluluğunu üstelenmeyen kaptan ve şirket bu kez de personele baskı ve ikna için örgütleniyor. Bir insanın en temel insani hakkı olan tacizsiz çalışma hakkı elinden alınabiliyor. Aynı kamarayı paylaşma konusunda işinde profesyonel olmayan "kaptan , gemici, hostes , aşçı" arasında çalışma ortamında olmaması gereken samimi, duygusal ve çıkar ilişkisi kurulabiliyor. Bu bağlar kurulduğunda personeller arasında gruplaşma, eşitsizlik ve kavga çıkabiliyor. Teknelerde duş ve tuvalet ortak kullanım olduğundan temizlik konusunda yine kadına iş düşüyor. Bedenindeki tüyler yada saçları dökülen tek kadınlarmış gibi duştan sonra dökülen saçların



25 gün süren bu turda günde en fazla 4-5 saat uyuyabilmişimdir. Hatta bir defa o kadar çok yorgundum ki manevra esnasında kıçtan denize düştüm, ölümden döndüm". Çalışma ve dinlenme saatleri olmayan bu sektörde uykusuz kalan denizciler o şekilde çalıştırılmaya ve ölümden dönmeye devam ediyor. İş cinayetlerinin nedenlerinden biri de dinlendirilmeyen personel. Son zamanlarda artan tekne yangınlarının ve batmalarının nedenleri arasında dikkatsizlik gösteriliyor. Zaten günde 5 saat bile dinlendirilmeyen personelden dikkat beklemek çok saçma olur. Yaşam alanları olan kamaralar konusuna geldiğimiz zaman ilk başta ifade ettiğim gibi sınırlı bir yaşam alanı bulunuyor. Bu nedenle kadınların bazen hiç tanımadıkları bir erkekle kalması da teklif ediliyor. Kalmadığı takdirde baskıya ve mobbinge maruz kalıyor. Erkek ve kadın personelin sektörde aynı kamarada kalması o kadar normalleştirilmiş ki bunu reddeden persone-



alınması sadece kadınlardan talep ediliyor. Ortak kullanım alanlarının temizliği bir kişinin görevi dahi olsa ,bu görev yerine getirilmediğinde erkekler o tuvaleti kullanmıyormuş gibi "bakın teknede bu kadar kadınsınız, hiçbir iş yapamıyorsunuz" gibi söylemlerde bulunulabiliyor.

İşe alımlarda sözleşme yapmak istemeyen şirketler mevcut. Buradaki temel neden gemi insanının oluşabilecek haksız durumda haklarını savunamaması ve şirkete karşı elinde bir delil olmaması istenmesidir. Aynı şekilde MLC 2006'dan bihaber olan şirketler yine haklarını bilmeyen gemi insanlarına karşı rahat bir şekilde sömürde bulunabiliyor. Karşılarında haklarını bilen bir gemi insanı olduğunda ise sindirme politikası izleyen bu şirketler ve yıllardır teknenin kaptanlığı yapan kişi mobbing ve baskı yöntemiyle gemi insanını kontrol altında tutmaya çalışıyor.

YATTA CİNSİYETÇİLİK VE SÖMÜRÜ

SERAP KORKMAZ



Yat sektöründe işletmecilik yapan kişilere en büyük tavsiyem bundan sonraki yıllarda teknelerinizde kadın çalışan görmek istiyorsanız kadınları ayırtırmadan, cinsiyetçilik yapmadan her çalışana saygı duyup, tehdit etmeden gemi insanlarına tacizsiz çalışma ortamı sunmanız ve bu sömürü çarkında emekçinin hakkını sonuna kadar vermenizdir.



"Kadınlardan yalnızca birer hanımefendi gibi bahsetmenizden, onların aslında rasyonel varlıklar olduğunu anlamamanızdan nefret ediyorum. Hiçbirimiz hayatlarımız boyunca sakın sularda yüzmek istemeyiz."

(Jane Austen)

İFŞA TWEETLERİ

EVET TACİZ EDİLDİĞİM İÇİN GEMİDEN YOLLADILAR BENİ :))

Altay Maris Denizcilik Şirketine ait olan Maris 1 gemisinde bulunan NEVZAT AKSU(çarkçıbaşı) gece saat 4 5 gibi beni arayıp bana fiziğimin güzel olduğunu maddi manevi her şekilde yanımda olacağını ama nikah kıymacağını dile getirdi. Gidip onla kavga ettikten sonra bana +

ben erkeğim sen bayansın gemide çalışmamalısın bu sana ders olsun söylemlerinde bulundu. Benim ehliyetim var ama sen stajyersin diyip ehliyetine güvendi. Ve şirket bu durumda çarkçıbaşını gemiden atamacağını beni onlara ait diğer gemiye göndereceklerini dile getirdi+

Arkadaşlar çalışmakta olduğum mirage teknesinden patronun sözlü tacizi sebebiyle gece başka bir iş bulup gideceğimi söylediğim için pijamalarımın sokağa atıldım maaşımı da vermedi?... kendisine dava açtım... şikayetçi oldum o adamın teknesine gemici dahi yollamayın

Yat Sektöründeki Cinsel Şiddet İstatistikleri



Yat sektörü hizmet sektörünü de içinde bulunduran geniş çaplı bir meslek tanımıdır. Sektörü oluşturan diğer sektörlerle iç içe olması örgütlenmeyi daha karmaşık hale getirmektedir. Yat sektörü konaklama ve yemek sektörüne girdiği için listenin başındaki sektörlerden ve bu konuda da anketler yapılmış. Superyachtnews'te yer alan makaleye göre süperyacht sektöründe de metoo hareketi yapılmalı. Süper yatlar'da çalışan kadın mürettebatın yoğun bir şekilde tacize uğradıklarını yazıyor.

Fransa merkezli PYA (Profesyonel yatçılık derneği) 2018'de bir araştırma yapıyor. 870 yat mürettebatına soruyorlar. Bu mürettebatın yarısı erkek yarısı kadın. yüzde 32'si yat içinde çalışıyor, yüzde 27'si kaptan, yüzde 61'i dış güvertede çalışıyor.

Sorulardan bir kaç cevaplarıyla:

Çalışırken istenmeyen bir fiziksel temasa maruz kaldınız mı?

Yüzde 38 evet diyor.

Bu istenmeyen fiziksel temas yatta kalan misafirden mi? yoksa mürettebattan mı geldi?

Yüzde 49 mürettebat, yüzde 13 misafir, yüzde 38 her ikisi de.

Çalışırken istenmeyen bir cinsel yorum aldınız mı?

Yüzde 50 evet diyor.

Mürettebattan bazı kadınlar tecavüze uğradıklarını, sözlü fiziksel tacize maruz kaldıklarını, kaptana söylediklerinde ya o iyi çocuk-tur yapmaz gibi yorumlar aldıklarını belirtmişler. Sadece kadınlar değil yatlarda çalışan bazı erkekler de kadınların tacizine uğradıklarını itiraf etmişler. Yine aynı araştırmaya göre bazı durumlarda tacizci anında işten çıkarılmış bazı durumlarda sonuçsuz kalmış.

Türkiye'de yatlarda çalışan mürettebata baktığımızda saklanan birçok cinsel şiddet vakası var. Bu vakaların çok azı basına yansımış durumda. Ataerkil bu sistemle mücadeleyi bir an önce büyüt-meli ve acilen örgütlenmeliyiz.



KAPİTALİZM'İN VAHŞET ROTASI

Ogün Şanlı



“Şirketlerin ve devletlerin hayatlarımızı hiçe saymalarına, haklarımızı yok saymalarına şaşırıyoruz. Lakin haklarımızı ve hayatlarımızı geri kazanma noktasında da sonuna kadar kararlıyız. Kapitalizm'in rotası savaş ise biz denizcilerin rotası özgürlüktür.”



EKİM 2022 | SAYI NO.3

MAYDAY

KAPİTALİZM'in VAHŞET ROTASI

OGÜN ŞANLI

Türkiye, Rusya, Ukrayna ve Birleşmiş Milletler (BM) gıda maddeleri ve amonyak da dahil olmak üzere gübrelerin Ukrayna limanlarından güvenli bir şekilde sadece ihraç edilmesine ilişkin, 22 Temmuz 2022'de, İstanbul'da, bir anlaşma imzalandı. Bu anlaşma 1974 tarihli "Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi" (SOLAS) Xı-2/11 sayılı yönetmelik ve "Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu" (ISPS) Bölüm B, paragraf 4.26 'ya dayanarak gerçekleştirildi.



Anlaşmanın amacının Odesa, Chernomorsk, ve Yuzhny limanlarından deniz yoluyla sağlanacak ihracat için güvenli bir rotalama oluşturmak olduğu söylendi. Tahıl koridoru anlaşmasına göre, hiçbir askeri gemi, uçak veya insansız hava aracı Ukrayna'nın karasuları hariç deniz taşımacılığı tahıl koridorundan geçen bir ticaret gemisinin 10 deniz mili mesafesi içine girmeyecek. Bu kurallar çerçevesinde ilk 3 gemi ile 6 Ağustos günü tahıl koridoru açılmış oldu. Navistar, Rojen, Polarnet gemileri, tüm tehlikelere rağmen Ukrayna'nın limanlarından çıkarak koridorun kırmızı kurdelesini kesmiş oldular. Burada tehlikeleri gözardı etmesi çok zor. Ukrayna mayınları patlatmaya hazır bir şekilde liman girişlerinde durmaya devam ediyor. Ukrayna yetkilileri, Ukrayna'nın karasularından bu tehlikeli mayınların arındırılmamasının sebebini, arındırma işlemlerinin çok uzun sürmesi olduğunu açıkladı. Daha öncesinde Karadeniz'e saçılmış Ukrayna mayınlarının tehlikesi hala İstanbul Boğazı'ndan Karadeniz'e çıkan denizciler için devam ederken bir de bu liman girişindeki mayınların varlığı hala endişeleri artırıyor.

Ayrıca Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin şu ana kadar bu konuda ciddi bir çalışması da olmadı. Hatta Constanta açıklarında ihbar edilen bir mayını imha etmeye giden Romanya Sahil Güvenlik birimleri mayına çarparak hasar aldı. Fakat tüm bu tehlikelere rağmen Ukrayna'dan yola çıkan gemiler çoktan limana vardı, tahliyelerini yaptı ve sonraki seferi için rotalarını tekrardan tehlikeli bölgeye çizdiler. Peşi sıra bunu bir yığın sefer daha izledi. Güvenli koridor olarak ifade edilen bölgedeki bu seyirlerde defalarca kez mayınlarla karşılaşıldı. Bu karşılaşmalar sadece gündüz gözcülük yapılabildiği zaman oldu. Gece seyiri sırasında mayınlar görülemediği için mayına çarpmadan ilerleyebilmek şansa bırakıldı.

Tahıl koridorunun açılmasının üstünden sadece 3 hafta geçtikten sonra Putin BM'nin anlaşmayı ihlal ettiğini söyledi ve füzelerin yönü yine tahıl koridorundaki gemilere çevrildi. Putin'in bahsettiği anlaşma ihlali, Ukrayna limanlarından yüklenen tahılın büyük bir çoğunluğunun AB'ye gönderilmesi ve çok azının üçüncü dünya ülkelerine ya da Afrika'ya sevkiyatının yapılmasıydı. Putin'e göre 87 gemiden sadece 2'si gelişmekte olan ülkelere gitti. Bu yüzden Putin tahıl ticaretini sınırlandırmaya çağırdı. Bu gerilim navlun fiyatlarındaki artışı da etkiledi.

Savaş bölgelerinde yapılan ticaret, şirketler için harika bir fırsat sağlıyor. İhraç edilemeyen ham maddelerin piyasada giderek değer kazanması ile navlunun değeri artıyor. Bu da fırsatçı şirketleri savaş bölgesinde daha fazla ticaret yapmaya çekiyor. İşte, normal piyasa değerinin 3 katına çıkan navlun ile açılan bu koridordan asıl kimlerin nemalandığını görüyoruz. Militarist sanayiden lojistiğe, akaryakıttan gıda sanayisine kadar savaş, devletler ve şirketler için her zaman kar sağlayacakları iyi bir yatırım aracı olmuştur. Bu savaşın yarattığı gıda krizinde panikleyen dünya devletleri ise halkın tahıl ihtiyacının karşılanmasından ziyade yatırımcılarının durumu hakkında endişelendi. Devletlerin ve patronların sermaye hakkındaki endişeleri sürerken denizciler de kendi canları ve yasal hakları konusunda endişelerini dile getirmeyi sürdürüyor.

Bu ticaret koridoru gerçekten Afrika'daki halkın ihtiyacını karşılamak için mi açıldı? Rusya ya da Ukrayna'nın en ufak paranoyak düşüncesinde denizcileri vurması an meselesi iken acımasız kanlı bir savaşın ortasından geçen bir ticaret yolu denizciler için ne kadar güvenli olabilir? Özellikle Rusya'nın daha önce birçok sivil gemiyi sebepsizce vurduğu düşünüldüğünde her an patlak verecek bir tehlikeyi görmezden gelebilir miyiz? Peki, bu güvenilir denilen rota üstündeki mayınlara ne demeli? Gündüz seyir yaparken dahi görmesi zor olan bu mayınlar denizciler için nasıl bir tehlike yaratmaktadır? Saldırıya uğrayan gemilerin kendi başına hareket etmediği düşünüldüğünde, kapitalizmin savaşında bir zahiyat olmaktan öte gitmeyen işçi sınıfının ferdi denizciler acımasız bir savaşın daha mağduru oldu.



KAPİTALİZM'in VAHŞET ROTASI

Ogün Şanlı

DENİZCİLER SİGORTASIZ, GEMİLER SİGORTALI

Yaşamlarımız karşılığında şirketlerin ya da devletlerin para için denizcileri hiç düşünmeden tehlikenin ortasına attığı ilk deniz koridorları bu değil. Uluslararası Taşımacılık Sendikası (ITF) tarafından listelenmiş savaş riski alanları ve yüksek risk bölgeleri olarak ifade edilen birçok uluslararası ve kabotaj sular mevcut. Yemen'in batı sahilleri, Güney Afrika, Somali, Aden Körfezi ve Hint Okyanusuna açılan bölgesi, Kızıl Deniz, Batı Afrika, Nijerya ve Gine Kıyıları ve son olarak Batı Karadeniz ile Azov Denizi denizcilerin hayatlarının riske atıldığı diğer bölgelerdir. Bu bölgelerin kimisi devlet, kimisi ise korsan saldırılarından dolayı tehlikeli bölge olarak ifade edilmektedir. Bu bölgelerde gemiler için Denizcilik Güvenli Transit Koridoru (MSTC) oluşturulmuştur. Hatta gemiler "Guard" diye ifade edilen silahlı özel muhafızlarla donatılarak riskli alanlardan geçmektedir. Bu riskler bağlamında işçilerin sigortalı olması en temel hakkı olmasına rağmen görmezden gelinmektedir. Söz konusu Kapitalizm ise, çalışandan çok sermaye önemlidir. Öyle ki, şirketler gemileri her türlü koşula göre sigortalayabilirler. Savaş için ise; "Harp ve Grev Sigortaları" adında bir sigorta yapılır. Bu sigorta geminin savaş, grev, isyan, ayaklanma, halk hareketleri, terörizm, yasa dışı müsadere gibi risklere maruz kalması durumunda karşılaşılabilecek fiziksel zararları tazmin etmek amacıyla düzenlenir. Armatörler bu şekilde gemilerini Koruma ve Tazmin Sigortası (P&I) ile sigortalatırlar. Bunun aksine denizcilerin çoğu sigortasız olarak gemilerde çalışmaktadır. Uluslararası Pazarlık Forumu (IBF) ve non-IBF (TCC) anlaşmaları kapsamındaki tüm gemiler için geminin herhangi bir savaş veya yüksek riskli operasyonla ilgili olup olmadığı veya girebileceği konusunda ve görevlendirmeler hakkında bilgilendirmeler mevcuttur. Bu anlaşmanın paralelinde denizcinin bu bölgelerde çalışmak istemesi yasal hakkıdır ve iş sözleşmelerinde bu haklarının belirtilmesi zorunludur. Denizcilerin elindeki tek hak bu bölgelerde çalışmak istemediklerini belirtmesidir. Bu da denizcinin gemiden çekilmesi ile sonuçlanır. İşsiz kalmayı ve mimlenmeyi istemedikleri için çoğu denizci zor şartlarda çalışmayı kabul etmektedir. Kimi denizcilik şirketi denizcinin ikna olması için Riskli Bölge Primi vermektedir. Kimi şirketler ise zaten verdikleri düşük ücrete ek olarak herhangi bir prim ödemeyi dert edinmez.

Şirketlerin ve devletlerin hayatlarımızı hiçe saymalarına, haklarımızı yok saymalarına şaşırıyoruz. Lakin haklarımızı ve hayatlarımızı geri kazanma noktasında da sonuna kadar kararlıyız. Kapitalizm'in rotası savaş ise biz denizcilerin rotası özgürlüktür.

**DEVLETLER DENİZCİLERE KARŞI SAVAŞ SUÇU İŞLİYOR**

Barışa kökünden bağlı olan çoğu denizcinin talihsizliği, kâr hırsı içindeki armatöre, entrikacı diplomatlarıyla devlete ve onların yordakçısı muhalefete güvenmeleri olsa gerek. Fakat savaşı çıkartanlar, bize televizyonlarda ve haber sayfalarında yalanlar sunan o çıkarıcılar. Bu yüzdendir ki; "Savaş kendi savaşlarını veremeyecek kadar korkak olan iki hırsızın kavgasıdır" ya da hırsızların... Fırsatçı armatör ve şirketler deniz ticaretinin yönünü navlun değeri yüksek olan savaş bölgelerine çevirirken devletler ise kazanma arzusu ile sivil denizcileri katletmekten geri durmuyor. İşte, günümüzden itibaren yakın geçmiş tarihe, Kapitalizm-Devlet ilişkisi içinde Militarizm'in denizciler üzerindeki kimi saldırıları ve etkisi ...

Ukrayna-Rusya savaşının başladığında, 10 Mart 2022'de Ukrayna limanları saldırıya uğradı. Ardından savaşın ilk katledilen denizcisi, Bangladeşli bir dökme yük gemisinde üçüncü mühendisi olan Hadisur Rahman oldu. Çalıştığı gemiye yapılan füze saldırısı nedeniyle hayatını kaybetti. Savaş süreci boyunca da askeri gemiler sivil gemileri füze ile hedef almaya ve sürekli tacizlerde bulunmaya devam etti. Bu sırada Ukraynalı denizcilerin gemilere çıkması yasaklandı ve savaşmaları emredildi. Çoğu işlerini kaybettiler veya maaşlarına erişemediler. Denizciler daha önceleri de olduğu gibi, savaş yüzünden acı çekiyor ve yine tehlikeli bir durumun içine sokuluyorlardı. Savaşın denizciler üzerindeki etkisi iş güvencesizliği, tutsak edilme ve sevdiklerinden uzakta kalmak oluyor.



KAPİTALİZM'in VAHŞET ROTASI
Ogün Şanlı

Mahsur kalan denizciler ne zaman eve döneceklerini bilmeden her gün hayatlarından endişe ediyorlardı. Limanın dışı mayınlarla dolu ve Rusya, Ukrayna karasularından çıkan gemileri vuruyordu. Ukrayna, kendi limanlarını korumak için limandaki denizcileri Rusya'ya

karşı bir canlı kalkan gibi kullandı. Ukrayna, gemiler eğilimlerinden çıkarsa Rusya'nın gemilere saldıracağını söyleyerek denizcileri limanlarında tutmaya devam etti. Chornomorsk Limanı'nda mahsur kalan gemilerden MV Rahmi Yağcı isimli gemi yük sahibinin tuttuğu silahlı Ukrayna Neonazi mensubu milisler tarafından 4 kez yağmalandı. 1500'e yakın denizci Ukrayna limanlarında uzun bir süre mahsur kaldı. Denizcilerin hayatları devletlerin insafına bırakıldı. Uzun zaman sonraları mahsur kalan denizcilerin bir kısmı parça parça evlerine dönebildiler. Fakat kimi denizciler ise o gemilerde beklemeye devam etti. Devletler daha önce de çok kez denizciler üzerinde savaş suçu işlemekteydi.

28 Haziran 2019'da Hafter Güçleri, Libya hava sahasının Türk uçaklarına kapatıldığını ve Libya karasularındaki Türk gemilerinin vurulacağını bildirmişti. Ertesi gün Libya'da Hafter güçleri tarafından limanda yanaşık olan

gemideki 5 Türkiye uyruklu denizci gözaltına alınmış daha sonrasında gözaltına alınan denizciler toplama kampına götürülmüştü. 1 Hafta sonra denizciler ancak evlerine dönebilmişlerdi.

10 Mayıs 2015'te, Tobruk'un yaklaşık 13 mil açığında, uluslararası sulara seyir yapan TUNA 1 gemisi karadan topçu atışına maruz kalmış ve havadan iki defa bombalanmıştı. Birçok denizci ağır yaralanmıştı ve geminin 3. Kaptanı hayatını kaybetmişti.

22.11.2020 tarihinde, uluslararası sulara, yasadışı hiçbir şey olmasına rağmen Roseline A isimli Türk bayraklı konteyner gemisine BM tarafından, İrini Harekatı kapsamında ağır silahlar ve helikopter ile operasyon düzenlenmiş ve denizciler şiddete maruz bırakılmıştı.

10.09.2022 tarihinde Bozcaada'nın 11 NM Güneybatısı'nda, 2 Yunan sahil güvenlik botu, eski adı Mavi Marmara olan, Anatolia isimli gemiyi silahla tarayarak saldırdı. Denizcilerin yaralanmaması büyük şanstı. Daha önce de aynı gemi, ismi Mavi Marmara iken İsrail Devleti tarafından saldırıya uğramış, birçok kişi katledilmişti. Ölümler AKP iktidarının ve Erdoğan'ın sürekli değişen siyasi oyuncağı haline getirilmişti.

Biz denizciler, devletlerin çıkardığı herhangi bir savaşın tarafı değiliz. Buna rağmen esir düşen, katledilen biz denizciler oluyoruz. Bu yüzdendir ki, bizlerin tuttuğu sadece tek taraf vardır. O taraf da eli kanlı katil devletlere karşı,

Kapitalizm'in sömürsüne karşı, Militarizm'in şiddetine karşı, Emperyalizm'in savaşına karşı, sınıf kardeşlerimizle aynı safta, yan yana, omuz omuza durduğumuz taraftır.

DENİZ İŞÇİLERİ PLATFORMU:**DAYANIŞMA, DİRENİŞ, ARAMA ve KURTARMA**

Deniz İşçileri Platformu, denizcilerin mültecilerle kurduğu dayanışma ilişkisi üzerine Evrensel Gazetesi ile konuştu.



Deniz İşçileri Platformu denizde tehlike içerisinde bulunan her kişiye yardım edilmesi hakkındaki denizcilerin hukuki sorumluluğunun Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (BMDHS) 98. maddesinde yer aldığı belirtilmiştir.

Aynı zamanda, Arama ve Kurtarma (SAR) sözleşmesinde kıyı devletlerinin sorumluluk alanlarının belirlendiğini ve göçmenlerin kurtarılmasını da kapsayan acil durumlarda kıyı devletlerinin, arama kurtarma ve yardımla yükümlü olduğunu ve Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi'nde (SOLAS) gemi kaptanlarının yükümlülüklerinin yazılı olduğunu belirtti.

Deniz İşçileri Platformu'nun aktarımı şu şekilde devam ediyor;

"Askeri yığılma ve şiddet göçün kriminalize edilmesine sebep oluyor. Devletler göç kadar aynı zamanda SAR operasyonlarını da kriminalize ediyor. STK'lerin SAR operasyonları Avrupa limanlarında bekletilmekte, karaya çıkışlarda soruşturmalar açılmaktadır. Yargılanmak mürettebat için risk olsa da her şeye rağmen dayanışma ve direniş Akdeniz'de sürmeye devam ediyor. Zaman zaman SAR operasyonlarında ticari gemilerde çalışan denizciler de yer alıyor. Söz konusu kapitalizmse devletler ticari gemilerin kurtardığı mültecileri daha hızlı karaya çıkarmaktadır.

Türkiye siyasetinde de gördüğümüz kimi politikacıların mülteci düşmanı açıklamaları durdurulmalıdır. Egemenlere ve kapitalist sermayeye karşı mülteci meselesinde dik duruş göstererek nihai çözümün mülteci karşıtlığı değil, göçe sebep olan savaşların, açlığın ve iktidarların olduğu bir tokat gibi vurulmalıdır. Ek olarak, tüm insanların hareket özgürlüğü her ne pahasına olursa olsun sonuna kadar savunulmalıdır."

Deniz işçileri Platformu emeğe dönük sosyal saldırılara karşı haklarını savunmak için oluşturdukları eşit ve yatay örgütlenen bir dayanışma ağıdır. Bunun yanında Akdeniz'de mülteci teknelerinden gelen yardım çağrılarına da yanıt vermek ve mültecilerle dayanışma ilişkisi kurmak platformun mücadelesinin bir parçası.

KAPİTALİZMDE İKLİM KRİZİ ve YEŞİL DENİZCİLİK YALANI

EFEKAN ÖZCAN

Giriş

Sanayi devriminden bu yana gerçekleşen hızlı makineleşme ile birlikte fosil yakıtların tüketiminin artması iklim değişikliğini tetiklemiştir. Başta kömür olmak üzere kullanılan petrol ürünlerinin yakılması sonucu açığa çıkan karbondioksit (CO₂), karbon monoksit (CO), azot oksitler (NO_x), kükürt oksitler (SO_x), metan dışı uçucu organik bileşikler (NMVOC) ve partikül madde kirleticileri (PM₁₀ – PM_{2,5}) atmosferde birikmesiyle dünyadaki ekolojik düzenin bozulmasına neden olmaktadır (Traut vd., 2018). 1970li yıllara kadar iklim farkındalığı neredeyse hiç yokken, 70lerin sonu ve 80ler itibarıyla ozondaki seyrelmenin kutup araştırmacıları tarafından keşfedilmesi (Farman vd. 1985) ile iklim krizi gündeme gelmeye başlamıştır. Takip eden yıllarda yapılan çalışmalar iklim değişikliğinin ana nedenlerinden olan küresel ısınmanın aynı zamanda buzulların erimesini hızlandırdığını açığa çıkardı ve bu araştırmalar silsilesi, deniz buzlarının erimesi sebebiyle düzensizleşen okyanus akıntıları (Trossman ve Plater, 2021) ile aşırı karbon salınımının yarattığı okyanus asitlenmesi (Vargas vd., 2022) gibi sayısız çevresel sorunlar tespit edildi. Ancak tüm diğer meselelerde olduğu gibi iklim sorununda da gezegenin ekolojik sorunlarının önüne sermayedarların kâr hırsı geçmiştir. Bu nedenle atılan adımlar ya somutlaşmamış ya da geç kalınmış önlemlerden öteye gidememiştir.



Şu anda içinde bulunduğumuz 21. yüzyılın ilk çeyreğini bitirmek üzereyken hâlen daha karbonsuzlaşmak için iklim Konferanslarında atılan adımlar yalnızca geri dönüşümlü tehlikeli eşiğe gelmemeyi amaçlamaktadır. Yani sözün özü iklim krizini çözmekten ziyade zaman kazanmak ve sermayedarların kâr marjını mümkün mertebe korumak hedeflenmiştir. Buna en güzel örnek 1967 yılında Torrey Canyon süper tankerinin İngiltere'nin güneybatısındaki kayalıklara oturması sonucu denize dökülen yaklaşık 150 bin ton ham petrolün yarattığı çevre felaketi ile IMO 80li yılların başında MARPOL sözleşmesini kabul etmiştir.

Bakınız burada bile çevre kirliliğini önlemek amaçlı sözleşmenin hantal bürokrasilerden geçmesi 20 yılı aşkın bir süreye ihtiyaç duymuştur. Çünkü mesele bu tür olaylar sonrasında gemilerin tasarımını değiştirme zorunluluğu, ekipman tedariki ve bir takım yeni denetimler getirdiği için "masraf" ve kâr maksimizasyonuna vurulan bir balta olarak görülmektedir. Mesele çevre kirliliği, işçi hakları, çalışma saatleri vb. insanlık ve doğa yararına olduğunda yıllarca süren tartışmalar, sözde ulusal güvenlik, askeri operasyonlar gibi konular olduğunda ise 1-2 yıl içerisinde hızlıca kurallaşabilmektedir. İlk sayımızda da değindiğimiz ISPS kurallarının hızlıca uluslararası deniz hukukuna dahil edilmesinde kullandıkları SOLAS'a entegre etme taktiği gibi. Emisyon Kontrol Alanlarındaki Kâr Hesapları IMO 2020'ye kadar kademeli olarak gemilerden kaynaklanan karbon emisyonunun limitini azaltmıştır. Yapılan eylemin olumlu yönleri elbette var ancak bu kadar tahrip edilmiş doğa için olumlu da olsa atılan adım çok geçtir. Bu dünya çapında geçerli kısıtlamaya ek olarak belli bölgelerde emisyonların kontrol altına alınması için MARPOL sözleşmesinin altıncı ekinde tanımlanan özel alanlar Kuzey Amerika ve ABD kıyıları, AB limanları, Baltık denizi, Kuzey denizi ve Karayipleri kapsamaktadır.



Bu alanlara bakıldığında ise dünyanın en kalabalık ve en çok kirliliğe sebep olan uzak doğu limanlarını görmeyi beklerken gördüğümüz tek şey batılı gelişmiş ülkelerin kendilerini korumayı hedefleyerek dünyanın kalanını ateşe atmalarıdır. Ama kapitalizmin dikkate almadığı ve bu çelişkisi sebebiyle de ya o ya da gezegenin yok olacağı bir gerçek var ki o da ateşe attığı dünyanın kalanı onu da yakacaktır.



**KAPİTALİZMDE İKLİM KRİZİ
ve YEŞİL DENİZCİLİK YALANI**

EFECAN ÖZCAN

Bugün dünyadaki liman emisyonunun yaklaşık %20'sini uzak doğudaki on liman salmaktadır (Wan, 2016). Özellikle konteyner taşımacılığının yoğun olduğu Güney Kore ve Çin limanlarındaki deniz suyu ve hava kirliliği ciddi seviyelerdedir. Uzakdoğu, deniz ticaretinin itici gücü olması sebebiyle buralarda alınacak gerçekçi önlemler finans kapitalin kârlılığını azaltacaktır. Bu noktada her zaman yaptıkları gibi göstermelik uygulamalarla iklim krizine karşı önlem alıyormuş gibi hareket ederek, artı değerlerini her geçen gün daha büyük bir ivme ile arttırmaktadırlar. COVID-19 pandemisinin ortaya çıktığı 2019 yılı sonu ve 2020 yılı başları itibarıyla meydana gelen küresel ekonomik bunalım da kapitalist sermayenin neden Uzakdoğu limanlarında somut çevreci adımlar atmadığının ispatı niteliğindedir.

**YEŞİL DENİZCİLİK YALANI**

Gelişmiş kapitalist devletler kendi halkları içerisinde oluşan huzursuzluğu ve gelecek kaygısını teskin etmek için liberal yeşil ya da sosyal demokrat yeşil anlayışlar geliştirerek (uydurarak) iklim krizini yönetebileceklerini iddia etmektedirler. Bu bağlamda denizcilik sektöründe de yeşil liman ve yeşil gemi başlığı altında akademik çalışmalar desteklenmekte ve küresel ticarette sermayedarları da üzmecek şekilde uygulamalar geliştirilmektedir. Bakınız kara taşıtlarında kullanılan yakıtlarda bulunan kükürt oranı yıllar önce sifıra indirgenmişken, maliyetler bahane edilerek deniz taşımacılığında bu oran ancak 2020'de %3,5'tan %0,5'e indirilebilmiştir. Geçmişte %3,5'tan da yüksek oranlarda olduğu MARPOL sözleşmesinin altıncı ekinin revizyon tarihçesi incelendiğinde görülmektedir

Daha düşük süratlerle seyir yaparak yakıt sarfiyatında tasarruf edip emisyon azalttığını bir reklam kampanyası gibi sunan denizcilik firmaları ve onun her türlü uluslararası deniz hukuku danışmanlığını yapan IMO düpedüz dünya ile alay etmektedir. Günde yüklü iken 40 ton yakıt harcayan bir gemi sürat azalttığında 36 ton bilemedin 35 ton yakıt yakacaktır. Zira gemi makinelerinin tasarımlarına göre devir ve kW saat başına yakıt harcamaları genelde devir düştükçe artmaktadır. Yani daha yavaş giden gemi ürettiği enerji başına daha çok yakıt yakacaktır. Ürettiği enerji azaldığı için harcadığı yakıt az görünecektir elbette fakat sermayedarların çevresinden dolandığı bu hususta atlanan nokta, seyir mesafesi değişmediği için seyir süresinin artacağı gerçeğidir. 40 ton yakıtı süratte 10 günde gideceği yolu, 35 ton yakıtı süratte 12 günde gidebilecektir. Matematik asla yalan söylemez, sürati azaltarak 20 ton daha fazla yakıt yakıt işte size yeşil denizcilik.



Yeşil denizciliğe dair olumlu adımlar atılmıyor mu? Elbette atılıyor. Yalnızca olumsuzluklara değinip iklim krizine yönelik yapılan doğru çalışmalardan bahsetmeden geçmek etik olmayacaktır. Hibrit tahrikli gemi makinelerinin geliştirilmesi ve alternatif yakıt denemeleri akademik alanda iklim krizine yönelik denizcilik için umut vaat eden çalışmalardır. Balast ve gemi kaynaklı lağım ve sintine sularının arıtılmasına yönelik hukuki ve bilimsel çalışmalar da yeşil denizcilik konseptince gemilere uygulanmaktadır. Tüm bu çalışmalar ve girişimler IMO tarafından desteklenmektedir. Bozuk saat bile günde iki kez doğruyu göstereceğinden buna şaşırırmaya gerek yok. Bu adımlardan söz ederken girişte de alıntılanan ISPS kurallarının yürürlüğe girişi şekli ve diğer kuralların hukuki süreci hiçbir zaman akıldan çıkarılmamalıdır. Çünkü arıtma sistemleri, baca gazı filtreleme uygulamaları, yakıt kükürt oranlarının azaltılması vb. çalışmalara kısacası deniz çevresini korumaya yönelik kuralların tamamı on yıllar hatta çeyrek asra yakın zaman zarfında ancak yürürlüğe girebilmiştir. Çünkü ekoloji ve insanlık açısından olumlu olan bu tür adımlar kapitalizmin kâr grafik oklarının tepesine yumruk gibi düşme hissi verir işte o zaman tüm bu olumlu adımların etrafından dolanacak yollar bulunur.



**KAPİTALİZMDE İKLİM KRİZİ
ve YEŞİL DENİZCİLİK YALANI**

EFECAN ÖZCAN

**GEMİ SÖKÜMDE BATI İKİYÜZLÜLÜĞÜ**

Asbest krizi ülke gündeminden düşmemişken gemi söküm sanayisinde kapitalist devletlerin oynadığı oyunlar ve işçi kıyımları iklim krizinden bağımsız ele alınamaz. Takdir edersiniz ki sökülecek olan gemiler artık hurdaya ayrılmış ve eski teknolojinin son derece kirlitici malzemelerinden imal edilmiş olan gemileri kapsamaktadır. Milyonerlerin lüks yatları değil 50-60 yıl kullanılmış ağır metal, asbest, organik kirleticilerle bezenmiş gemiler sökülmeaktadır. AB ve ABD'de yer alan gemi söküm tersaneleri için ciddi denetimler ve çevre koruma önlemleri vardır. Buralarda sökülecek olan gemiler de sökümü yapacak olan tersaneler de bu sıkı kurallara uymak zorunda olduğundan ciddi maliyetler doğmaktadır.



Kapitalizmin çözümü ise tüm diğer meselelerde (göçmen krizi, emisyon kontrolü, atık sorunu) olduğu gibi gelişmekte olan üçüncü dünya ülkelerindeki iş birliği sermayedarlarla anlaşarak gemilerini işçi kıyımı yapan tersanelere göndermektir. Bu süreçte gemilerin bayraklarını da değiştirerek tüm hukuki sorumluluklardan azade bir şekilde batının o eşsiz medeniyetini (!) kirlilemeden servetlerini katlamaktadırlar. Hindistan, Pakistan, Bangladeş ve Türkiye bugün gemi sökümünde başı çeken ülkeler olup ortak noktaları da çevre felaketleri ve işçi kıyımıdır. Sadece Bangladeş'te gemi söküm sahası kurmak amacıyla 2009 yılında birçok canlı türüne ev sahipliği yapan 40 bin Mangrov ağacı kesilmiştir (Hossain, 2015). Bu doğa tahribatı ve akabinde gerçekleştirilen çevre denetimsiz gemi sökümü neticesinde yaklaşık 21 farklı deniz canlısı türünün yok olduğu düşünülmektedir (Wan, 2016).

2009 yılında gemilerin emniyetli ve çevreci geri dönüşümü üzerine uluslararası Hong Kong konvansiyonu IMO tarafından gündeme alındı ancak dünya filosunun %40'ını temsil eden ülkelerin imzalanmasından 24 ay sonra yürürlüğe girebilecek.

Türkiye bu sözleşmeye 2010 yılında taraf olmuş ve 2019 yılında da onayladığını IMO'ya bildirmiştir ancak yürürlüğe girmemiştir. Batılı ülkeler dışında bu konvansiyonda yer alan emniyet ve çevre tedbirlerini uygulayan ülke bulunmamaktadır (IMO, 2021). İşin kötü yanı ise zaten hâli hazırda gemi sökümünün çok büyük bir bölümü bu sözleşmeyi yürürlüğe almamış olan Hindistan, Pakistan, Bangladeş ve Türkiye'de yapılmaktadır. Son günlerde gündemde olan Sao Paulo gemisinin sökümüne ilişkin Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yaptığı açıklamada gemi dönüşümüne ilişkin yükümlülüklerin yerine getirilmediğini itiraf etmektedir. 20 Mayıs 2021'de TBMM'de verilen bir soru önergesine cevap verirken Aliğa'da son beş yılda 714 geminin söküldüğünü ve bunun sonucunda yaklaşık 250 tonu asbest olmak üzere, 74.325 ton tehlikeli atık bertaraf edildiğini belirtmiştir. Bu dönemde Aliğa'daki tersanelerde- hepsinin büyük miktarlarda asbestle kontamine malzeme içermesi beklenen- çok sayıda askeri gemi, petrol ve gaz üniteleri ve Akdeniz'de faaliyet gösteren eski tip RoRo/yolcu gemileri de söküldüğü göz önüne alındığında, zikredilen asbest miktarı büyük ölçüde hafife alınmış ve gerçek dışı olduğu görülmektedir.



Söz konusu geminin ikizi olan Clemenceau gemisi Fransa, Brezilya ve Türkiye'nin de taraf olduğu Tehlikeli Atıkların Sınırlar Ötesi Taşınması ve Bertaraf Edilmesinin Kontrolüne İlişkin Basel Sözleşmesi'nin ihlali nedeniyle Fransa'dan Hindistan'a ihracatının kanunsuz olduğu ortaya çıkmış ve Avrupa'ya geri çağırılmıştır. Bununla birlikte büyük miktarda tehlikeli madde barındırıyor ve bu nedenle, mezkûr sözleşmeye göre tehlikeli atık olarak kabul ediliyor (NGO Shipbreaking Platform, 2021).



**KAPİTALİZMDE İKLİM KRİZİ
ve YEŞİL DENİZCİLİK YALANI**

EFECAN ÖZCAN

Batı ikiyüzlülüğü her meselede olduğu gibi burada da gün gibi açık. Kapitalizm ses yükselmedikçe, sınıfsal mücadele keskinleşmedikçe asla geri adım atmayacaktır. Gemi sökümü ile halk sağlığını ve söküm işçilerinin çalışma şartlarını hiçe sayan bu yaklaşım yine dönüp dolaşım kâr hırsının ve sektörel menfaatlerin işçi hakları ve ekolojik sorunların önüne geçtiğini gözler önüne sermektedir.

İKLİM KRİZİ SÜRESİNCE DENİZ ÇEVRESİ İÇİN ÇIKIŞ NEDİR ?

Öncelikle finans kapitalin tüketim alışkanlıklarını yıkmadan ve sömürü bezirgân düzenini kırmadan iklim krizini ne denizcilik özelinde ne de genel ölçekte çözemeyiz. En basit mantıkla az yakıt yakılırsa, az egzoz gazı çıkacağı için yakıt sarfiyatlarını azaltacak teknolojiler finanse edilmelidir ve aşamalı olarak alternatif yakıtlar üzerine çalışmalar desteklenmelidir.



Bu noktada kapitalizmin kâr güdüsü tamamen bir kenara atılarak iklim krizinin çözümüne odaklanılmalı ve insan sağlığı ile ekoloji öncelik kazanmalıdır. Atık ve emisyon yönetimi, enerji verimliliği gibi yeşil dönüşüme katkı sağlayacak çalışmalar sadece gemilerle sınırlı kalmamalı, limanlarda da benzer yönetim planları uygulanmalıdır. Özellikle Uzakdoğu'da yer alan en çok kirleten on limana yönelik derhal gerekli çalışmaların başlaması elzemdir. Makalenin bütününde çok az da değinilmiş olsa da balast sularının, gemi kaynaklı lağımın ve sintine sularının arıtılması, yağ-yakıt kaçaklarının önlenmesi deniz çevresindeki canlı türlerinin devamlılığı için çok önemlidir. Gemilerin taşıdığı balast ile farklı bölgedeki mikroorganizmaların apayrı yerlere bırakılması ile ciddi biyolojik felaketler yaşandığı doğrudur ama Panama ve Süveyş kanalları ile meydana gelen ekolojik felaketleri de konuşmak gerekir. Karbon emisyonunun haddinden fazla seviyelere çıkması ile okyanuslar asitlenmekte ve bunun sonucu olarak yine deniz canlılarının nesilleri tehlikeye girmektedir.

Bu sayısız çevre sorunları ile mücadelede yalnızca kurallarda kalmayarak uygulamalarda da gerekli şartlar sağlanmalıdır. Unutmamadan dünyadaki hava kirliliğinin %3'ünü temsil eden deniz taşımacılığı zaman içerisinde üstel bir kirlilik artışı gösterdiği için mercek altına alınmış olsa da karasal kirliliğe yönelik denetimlerin çok daha sıkı arttırılması gerekmektedir. Bugün sanayi bölgelerindeki kirlilik tüm dünyada çok tehlikeli seviyelerde olduğundan yaşam alanları birer kanser yuvası haline gelmiştir. Şüphesiz iklim sorunu ile sağlık sorunlarımız birbiriyle paralellik göstermektedir. Tüm bu bilgiler ışığında iklim krizine karşı atılan her adım gezegenimizi kurtaracak dolayısıyla da insan sağlığı tehlikeden uzaklaşmış olacaktır.

**SONUÇ**

Kapitalist düzende servet birikimi ve kâr hırsı dışında hiçbir başka önem arz eden konu yoktur. İklim değişikliğinin önlenmesi hisse senetlerinde artışa sebep olmadığı müddetçe kapitalistler gerçekten somut adım atmayacaktır. Bu nedenle kapitalistlerden iklim krizinin çözümünü beklemek dünyanın sonunun gelmesi için gün saymaktan farksızdır. Bu düzenin çarklarını kırmadan ne özgür ve eşit bir dünya ne de ekolojik dengenin sürdürülebilir bir şekilde inşa edildiği bir toplum kurulamaz. Enternasyonalist bir dayanışma ile tüm işçiler sınıf bilinciyle hareket ederek sömürü düzenini yıkacak ve doğayı kurtaracak güce fazlasıyla sahiptir. Finans kapitali elinde tutan bir avuç milyarder bunun farkında olduğu için her zaman yalancı muhalefet ve sarı sendikalar eliyle sınıfı teskin etme ve sindirme yoluna gitmektedir. Örgütlü mücadele ile tüm hakların kazanılabildiğini tarih bize göstermiştir ve tüm sorunlara karşı tek yumruk olduğumuz gibi iklim sorununa karşı da duruşumuz dik, yumruğumuz havada olacaktır.

Kaynakça

- Farman, J. C., Gardiner, B. G., & Shanklin, J. D. (1985). Large losses of total ozone in Antarctica reveal seasonal ClO_x/NO_x interaction. *Nature*, 315(6016), 207-210.
- Hossain K.A.J. (2015). Overview of Ship Recycling Industry of Bangladesh. *Environmental & Analytical Toxicology*. 5, pp 312.
- IMO (2021). Recent Ratifications of Hong Kong Convention. <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Instruments%20Recently%20received%20V2.xls>
- NGO Shipbreaking Platform (2021). Letter Sao Paulo Turkey. <https://shipbreakingplatform.org/wp-content/uploads/2021/06/Letter-Sao-Paulo-Turkey-22.06.21.pdf>
- Traut M., Larkin A., Anderson K., McGlade C., Sharmina M., Smith T. (2018). CO₂ abatement goals for international shipping. *Clim. Pol.* pp. 1-10.
- Trossman, D., & Palter, J. (2021). Changing Ocean Currents. From Hurricanes to Epidemics. *Global Perspectives on Health Geography*. Springer, Cham. Pp 11-26.
- Vargas, C.A., Cuevas, L.A., Broitman, B.R. (2022). Upper environmental pCO₂ drives sensitivity to ocean acidification in marine invertebrates. *Nat. Clim. Chang.* 12, 200-207.
- Wan Z. (2016). Three Steps To A Green Shipping Industry. Vol. 350. *Nature*. pp 275-277.





KILAVUZ KAPTANLARIN SORUNLARI ve TALEPLERİ

ALİ CÖMERT

“2008 yılında ellerinden alınan yıpranmaya ilişkin hakları bir an önce hak sahiplerine geri verilmelidir. İş kazalarındaki yaralanma ve ölümler denizcilik mesleğinin zorluğu ve yıpratıcılığını fazlasıyla kanıtlamaktadır.”

KILAVUZ KAPTANLARIN SORUNLARI ve TALEPLERİ

ALİ CÖMERT

Deniz İşçileri Platformunun yayını olan ve 2022 yılının Dünya Denizciler Günü'nde (25 Haziran) 1. sayıları olan haziran ayı sayısı okuyucularıyla buluşan MAYDAY dergisi yazı ekibi "Uzun süredir Kılavuz Kaptanlık mesleğinde gerçekleşen önlenebilir iş kazalarının ve iş cinayetlerinin takipçisiyiz. Sektörde özellikle bu mesele- nin gözardı edildiğini düşünmekteyiz. Bu yüzden MAYDAY dergisi yazı ekibi olarak 3. sayıda kılavuz kaptanlık mesleğinin zorlukları nı, yaşanan iş kazalarının ve ölümlerin nasıl önlenebileceğini konu alan, kılavuz kaptanların sesini duyurmak ve taleplerini dile getire- bilmek için bir yazı yayınlamak istedik." diyerek, benden de bu ko- nularla kılavuz kaptanların sorunlarını dile getirmek açısından kendileriyle yazı dayanışması göstermemi önerdiler. Ben de elim- den geldiği ve dilimin döndüğü kadarıyla bu yazıyla söylenen amaca katkıda bulunmaya çalıştım. Bu tür talep ve açıklamalar tabi ki bizler adına öncelikle Hopa'dan, Iskenderun'a limanlarımız ve boğazlarımızda hizmet veren meslektaşlarımızı temsil eden derneğimiz "Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği" ve genellikle kamuda çalışan meslektaşlarımızın üye olabildiği sendika olan "Türkiye Denizciler Sendikası" gibi sivil toplum kuruluşları, meslek örgütleri ve uluslararası karşılıkları olan IMPA (Uluslararası Kılavuz Kaptanlar Birliği – International Maritime Pilots' Association), EMPA (Avrupa Kılavuz Kaptanlar Birliği – European Maritime Pilots' Association) ve farklı ülkelerde bulunan ulaştırma sektörün- deki (hava, deniz ve kara ulaştırma dahil) sendikaların oluşturduğu bir federasyon olan ITF (Uluslararası Ulaştırma İşçileri Federasyonu - International Transport Workers' Federation) gibi kurum ve ku- ruluşlarımız aracılığıyla ifade edilmektedir.

Her platformda Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği'miz ve meslektaşları- mız tarafından da defalarca belirtildiği gibi kılavuz kaptanlar sadece çarmıh kazalarında ölmüyorlar. Mesleğin zorlukları, zorlu çalışma ko- şulları, stres, yorgunluk, manevra riskleri ve zorlukları, olumsuz hava ve deniz koşulları, uzun çalışma saatleri, gece çalışması gibi ortam ve olaylar nedeniyle, çarmıh kazaları, kalp krizi gibi sebeplerle son yıllar- da birçok kılavuz kaptan meslektaşımız köprüüstünde, gemide, vardi- yasında, denizde yaşamlarını yitirmişlerdir. Yalnızca ülkemiz kılavuz kaptanlarından her üç yılda bir faal kılavuz kaptan çeşitli nedenlerle hayatını kaybetmektedir. 500 kişilik bir camia olarak baktığımızda durumun vahameti ortadadır. Aslında dünyadaki genel durum da bizden çok farklı değildir. Her sene 2 ila 4 kılavuz kaptan sadece çarmıh kazaları sebebiyle yaşamlarını yitirmektedirler. Bu kazalar tüm dünyada meydana gelmekte, coğrafya, gelişmişlik ayrımı olma- maktadır. Geçtiğimiz senelerde aynı yıl içerisinde ABD'de 2 kılavuz kaptan çarmıh kazalarında yaşamını yitirmiştir.



Çarmıh kazaları da dahil olmak üzere kılavuz kaptan meslektaşları- mız ölümle sonuçlanmayan birçok kazaya da maruz kalmaktadırlar. Limanlarımızda ortalama olarak her 2 ayda bir kılavuz kaptanımız çarmıh kazası veya kılavuz kaptan transferi esnasında kaza geçirmek- te, denize düşmekte, gemide kaza yaşamakta ve bu sebeple kalıcı ha- sarlar ve iş görmemezlikler olmaktadır. Örnek vermek gerekirse küre- sel salgın sebebiyle köprüüstüne yaşam mahali dışından çıkartılan ve buraların ıslak ve çok kaygan olması sebebiyle kayıp düşen bir kıla- vuz kaptan meslektaşımız omuzundaki hasar sebebiyle mesleği bı- rakmak durumunda kalmış yine geçtiğimiz haftalarda yaşanan bir çarmıh kazası sebebiyle bir meslektaşımız ciddi biçimde yaralanmıştır.



Örgütlü emeğin sesi olan herhangi bir oluşumun önüne geçme- den, kurum, kuruluş ve meslektaşlarımızla aramızda bir farklılık oluştuğunda, yazdıklarımın kendi gözlem, fikir ve düşüncelerim olduğunu ve kendimce ifade edildiğini, üyesi veya mensubu bu- lduğum hiçbir kurum, kuruluş ve meslektaşlarımı bağlamayaca- ğını ifade etmiş olayım. Fakat yine de bu yazıyı yazarken sorunları- mız ve taleplerimizi meslektaşlarımızın çoğunun hemfikir olduğuna inandığım kadarıyla paylaşmaya elimden geldiğince gayret gös- terdim. Kılavuz kaptanların genel olarak yaşadıkları sorunlar ile iş- yerlerinin ve çalışma ortamının kendine özgü sorunları için her bir meslektaşımın benden daha iyi bildiği ve ifade edeceği sorunlar, çözüm önerileri ve hak talepleri için de bu platformda konuyu açmış, sözü başlatmış, bir başlangıç yapmış ve süregelen ve var olanı sürdürmüş olalım.



KILAVUZ KAPTANLARIN SORUNLARI ve TALEPLERİ

ALİ CÖMERT

Faal Türk meslektaşlarımız için kılavuz kaptanların emeklilik öncesi ölümlerini araştıran bildiğim en son çalışma değerli kılavuz kaptan meslektaşım Sayın Kaptan Uluç Hanhan'a ait. Bu çalışmada 1961 ile 2022 yılları arasındaki 61 yıl boyunca, faal kılavuz kaptan ölümleri ve nedenleri saptanmaya çalışılmış ve çalışmaya göre 61 yıl boyunca 18 kılavuz kaptanın vefat etmesi 3.38 yılda 1 kılavuz kaptanın hayatını kaybettiğini ortaya koymaktaydı. Listede eksik kalan bir meslektaşımızın eklenmesi ve ne yazık ki, bu çalışmanın hemen ardından bir meslektaşımızı daha bir iş kazasında kaybetmemiz, 61 yılda 20 faal kılavuz kaptan ölümü ile bu oran 3.05 yılda 1 kılavuz kaptanın ölümü olarak karşımıza çıkıyor.

Halen çalışmakta olan kılavuz kaptanların ölüm nedenleri arasında kalp ile ilgili rahatsızlıklar 8 ölüm ile ilk sırada, ikinci sırada 6 ölüm ile diğer hastalıklar, üçüncü sırada 4 ölümle çarmih ve diğer transfer kazaları, dördüncü sırada ise birer ölüm ile trafik kazası ve gemide yangın/ patlama sonucu ölüm gelmektedir. Bu ölümlerin 7'si gemide veya gemiye/gemiden transferde, üçü kılavuzluk istasyonlarında olmak üzere toplam 10'u işyerlerinde gerçekleşmiştir. Diğer ölümlerin 8'i hastanede, 1'i evde, 1'i trafikte olmuştur. Meslektaşlarımızdan:



1. TDİ AŞ (Türkiye Denizcilik İşletmeleri) kılavuz kaptanlarından Kapt. Cevdet Çubukçu, 14 Aralık 1961 Çarşamba saat 02:15'de kılavuzluk hizmeti verdiği 24.400 DWT 12.000 ton benzin ve 11,500 ton nafta yüklü PETER ZORONİK adlı tanker ile 33.000 DWT'luk Word Harmoni tankerinin Beykoz açıklarında çarpışması nedeniyle çıkan yangında yanarak,

2. TDİ AŞ kılavuz kaptanlarından Kapt. Vahit İğneci, 07 Temmuz 1968 günü görevli bulunduğu EİSK isimli Rus gemisine hizmet verirken Saat 08.10'da görev başında kalp krizi sonucunda,

3. Kapt. Erdoğan Baykal, 1983'de Libya Tobruk Limanı'nda çarmih kazası sonucu,

4. TDİ AŞ kılavuz kaptanlarından Kapt. Osman Hayati Arkan, 1987'de manevra sonrası kalp krizi geçirerek,

5. TDİ AŞ kılavuz kaptanlarından Kapt. Ender Yurday, 1992'de kalp ameliyatında,

6. TDİ AŞ kılavuz kaptanlarından Kapt. Kamil Atay, 1994'de işe giderken otobüste kalp krizi, pıhtı atması sonucu,

7. Ambarlı Limanı kılavuz kaptanlarından Kapt. Hikmet Alpaslan, 2002'de böbrek yetmezliğinden,

8. TDİ AŞ kılavuz kaptanlarından Kapt. Lütfü Berk, 20 Aralık 2006'da saat 02:00'de İstanbul Boğazı kuzey çıkışında hizmetini tamamladığı gemiden inerken çarmih kazası sonucu,

9. TDİ AŞ kılavuz kaptanlarından Kapt. Fahrettin Aksu, 10 Nisan 2009'da saat 03:20'de İstanbul Boğazı kuzey çıkışında hizmetini tamamladığı gemiden inerken, çarmih kazası sonucu,

10. Trabzon Limanı Kılavuz Kaptanlarından Kapt. Mehmet Kulak, 6 Mayıs 2009'da saat 14:00'da kalp krizi sonucu,

11. Karabiga İÇDAŞ Limanı kılavuz kaptanlarından Kapt. Levent Ruhi, 6 Temmuz 2011'de saat 18:10'da solunum ve organ yetmezliği nedeniyle,

12. Çeşme Limanı kılavuz kaptanlarından Kapt. Behzat Özgür, 28 Ağustos 2011'de saat 09:45'de, Ulusoy-10 gemisi yanaştırma manevrasında gemide geçirdiği kalp krizi sonucu,

13. BOTAŞ Ceyhan terminali kılavuz kaptanlarından Kapt. Ahmet Süreyya Güler, 9 Aralık 2011'de saat 15:00'da trafik kazası sonucu,

14. KEGM İzmir Limanı Baş Kılavuz Kaptanı Kapt. İsmet Ünal Gül, 17 Eylül 2012'de yakalandığı amansız hastalığına yenik düşerek,

15. TCDD Derince Limanı kılavuz kaptanlarından Kapt. Atilla Karhan, 17 Şubat 2013'te, vardiyasında, limanda bekleme konteynirinde gemi beklerken kalp krizi ve solunum yetmezliği nedeniyle,

16. Ceyhan Toros Tarım / TAUR kılavuz kaptanlarından Kapt. Mehmet Tahir Deniztekin, 2016'da vardiyasında, kılavuzluk istasyonunda kalp krizi nedeniyle,

17. İzmit Körfezi kılavuz kaptanlarından Kapt. Doğu Tangüzer, 7 Ocak 2017'de yakalandığı amansız hastalık nedeniyle,

18. Nemrut Körfezi kılavuz kaptanlarından Kapt. Şakir Sabuncu-oglu, 14 Mayıs 2020'de beyin ödemi nedeniyle,

19. KEGM İstanbul Boğazı kılavuz kaptanlarından Kapt. Ekrem Çetin Güney, 13 Aralık 2021'de yakalandığı hastalık sonucu,

20. Yalova kılavuz kaptanlarından Kapt. Cafer Kırıbrahım 18 Temmuz 2022 Pazartesi günü, Yalova Çiftlikköy gemi demir sahasında "Yalova Pilot 2" isimli pilot motorundan kılavuzluk hizmeti vereceği "Alhena" adlı tankere transferi sürecinde denize düşerek can verdiler.

KILAVUZ KAPTANLARIN SORUNLARI ve TALEPLERİ

ALİ CÖMERT

kaybettiğimiz meslektaşlarımıza Allah'tan rahmet diliyor, saygı ve özlemle anıyoruz. Bu kayıplarımız, duyduğumuz büyük üzüntünün yanında, benzer iş kazalarının olmaması, can kayıpları ve yaralanmaların yaşanmaması, her iki senede bir sağlık raporu olarak çalışan, sağlıklı oldukları için seçilerek görevlendirilen meslektaşlarımızın yorgunluk, stres ve yıpranmadan kaynaklı hastalık ve sağlık sorunlarının olmaması, daha emniyetli çalışma koşullarının sağlanması için hepimize sorumluluklar yüklüyor. Bu nedenle temel talebimiz bu ölümlerin ve burada listelemediğimiz çok sayıda kaza, yaralanmaların giderilmesi, ağır ve yıpratıcı çalışma koşullarının düzeltilip geliştirilmesidir. Bu amaçla:

Kılavuz kaptanların gemilere katılma ve ayrılımlarının, emniyetle yapılabilmesi için gerek donanım gerekse mevzuat ve standartlar olmak üzere her türlü önlem tekrar gözden geçirilmeli ve değerlendirilmelidir. Başka iş kazalarının olmaması için, mevcut durum tespit edilmeli, eksiklikler giderilmeli, kusurlar düzeltilmeli ve mevcut standartlar geliştirilmelidir.

Hava ve deniz koşullarına ilişkin emniyetle çalışılabilecek sınır değerler limanlar özelinde ilgili mevzuatta yer almalıdır. Hava ve deniz durumunun uygun olmadığı koşullarda liman hizmetlerinin verilmesi, manevra ve seyir emniyetini riske sokmasının yanı sıra, hizmet veren kılavuz kaptanların yaralanmalarına hatta ölümlerine neden olabilir. Bu nedenle limanlar, rıhtımlar, gemi tipi, verilecek hizmet türü gibi ölçütler göz önüne alınmalı, sınır değerlerin belirlenip Limanlar Yönetmeliğinde yer almalıdır.

Pilot motorlarının asgari teknik standartları yasal olarak tanımlanmalıdır. Bu standartlar pilot motorunda görevli mürettebat sayısını ve vasıflarını da kapsamalı, denize düşen bir insanın gecikmeksizin, zarar görmeden denizden çıkarılması için gereken teknik donatım, mürettebatın vasıf ve sayıları ile eğitim ve talim gerekleri de dikkate alınarak belirlenmelidir. Pilot motoru inşasında son yıllarda dünyadaki gelişimi de takip ederek, örnek model, proje, şartname ve benzer rehber olabilecek çalışmalar kullanılarak yeni tekneler inşa edilmeli, mevcut eski tekneler de bunlara uygun hale getirilmelidir.

Kılavuz kaptanların dinlenme ve hazırlık yeri olan kılavuzluk istasyonundan, kılavuzluk hizmeti vereceği gemiye veya tersine intikalinin tüm aşamaları emniyet yönünden denetlenmelidir. İstasyonun, pilot motorunun ve geminin, kılavuz kaptan transferine ilişkin her yönüyle emniyetli olduğundan, aradaki geçişleri sağlayacak her türlü donanımın ve düzenlemenin gereğince sağlandığına emin olunmalıdır. Liman Devleti Denetlemeleri, kılavuz kaptan transferine ilişkin donanım ve düzenlemelerin denetimini de kapsamalıdır. Gemide bulunan pilot çarpmı, iskele ve diğer donanımların, sağlamlık ve emniyetli donatılmış olduklarının denetlenmesi önemli ve gereklidir. Aynı şekilde gemiye intikalde kullanılan pilot motoru ve her türlü araç ve donanımın emniyetli insan transferine uygunluğu denetlenmelidir.



Dünyanın tüm ülkelerinde uygulanan, sınırsız boy ve tonajdaki gemiye hizmet verebilmek için gereken ve çoğunlukla 6 ila 12 yıl arasında değişen deneyim süreleri, 2006 Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliğimizde IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) ve dünyadaki uygulamalarla paralel 4 sene olarak uygulanmaktaydı. Mevcut mevzuata göre 3 ay 30 gemilik staj sonrası Kılavuz Kaptan yeterliği alan kılavuz kaptanlar, herhangi bir kısıtlamaya tabi olmaksızın en büyük gemilere çıkabilmektedir. 2018 Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği ile yürürlükten kaldırılan Kıdemli Kılavuz Kaptanlık müessesesi yeniden ilgili mevzuatımızda yer almalı ve tüm dünya ülkeleri ve IMO kararları ile paralel hale getirilmelidir. Kıdemli kılavuz kaptanlık uygulaması; deniz, can, mal ve çevre emniyeti açısından vazgeçilmezdir.



KILAVUZ KAPTANLARIN SORUNLARI ve TALEPLERİ

ALİ CÖMERT

Yıpranmaya ilişkin haklarımız geri verilmeli ve mesleğimiz “ağır ve tehlikeli iş” olarak kabul edilmelidir. Kılavuz kaptanlar da dahil olmak üzere tüm denizcilerin 2008 yılında ellerinden alınan yıpranmaya ilişkin hakları bir an önce hak sahiplerine geri verilmelidir. İş kazalarında ki yaralanma ve ölümler denizcilik mesleğinin zorluğu ve yıpratıcılığını fazlasıyla kanıtlamaktadır. Kılavuz kaptanlar, en tehlikeli, kazaların çok yoğun yaşandığı limanlarda, dar, sık ve kısıtlı sulara, faklı gemilerde, yoğun ve ağır bir iş temposuyla çalışırlar. Kılavuzluk hizmeti verecekleri gemilere katılıp ayrılmasını, hareket halindeki bir deniz aracından, hareket halindeki diğer bir deniz aracına, tutundukları çarımh adı verilen bir ip merdivenle gerçekleştirmeleri, hizmet süresince gemide oluşabilecek her türlü riske her zaman kendileri de fiilen hizmet verilen gemide bulunarak maruz kalmaları, mesleğin rutin ve bilinen zorluklarının yalnızca birkaçıdır. Denizcilik mesleği genel olarak ve kılavuz kaptanlar her zaman yüksek fedakarlıkla ve mahrumiyet içinde görev yapmışlardır. Denizcilerin rutin çalışmaları, normal seferleri diğer insanlar için adeta maceradır. Uzaklık, ayrılık, mahrumiyet, vardiyalı çalışma, geceleri de çalışmak zorunluluğu, mevsimlere veya iklim şartlarına, soğuk veya sıcak, güneşe, rüzgâra, dalgalara maruz kalmak denizciliğin bilinen zorluklarıdır. Bunlarla birlikte, farklı çalışma ortamlarının, farklı gemilerin kendine özgü zorlukları vardır. Tedarik zincirinin devamlılığını sağlayan denizciler savaş, salgın hastalıklar gibi beklenmeyen zorluklarda da çalışmaya devam ederek dünyada hayatın tüm insanlık için devam etmesini sağlayan, bu nedenle de dünyada önemli bir hizmet sağladığı düşünülen, kilit çalışan, kritik çalışan veya temel çalışan gibi isimlerle anılan meslekler arasında sayılmışlardır. Denizciler çalışma koşulları ve özlük hakları konusunda hak ettikleri hukuki güvencelerden mahrum bırakılmamalıdır. Kılavuz Kaptanlık ve genel olarak Denizcilik mesleği bu nedenlerle yıpranma haklarından yararlandırılmalıdır. Bunun için 5510 sayılı Kanunun 40. Maddesi kapsamına alınarak, fiili hizmet süresi zammından faydalanmalarına imkân sağlanmalıdır. Ayrıca mesleğimiz 16.06.20004 tarih ve 25494 sayılı Resmî Gazetede yayınlanan Ağır ve Tehlikeli İşler Yönetmeliği kapsamında değerlendirilmelidir.

Diğer tüm risk, tehlike ve sıkıntıların yanında kılavuz kaptanların çalışma koşulları ve iş güvencelerine ilişkin ciddi sıkıntılar artarak ortaya çıkmaktadır. Son bir sene içerisinde yaklaşık 20 kılavuz kaptan meslektaşımızın iş akitleri makul ve kabul edilebilir bir sebep olmaksızın sona erdirilmiştir. Tek taraflı işleyen disiplin uygulamaları, keyfi işten çıkarmalar bir süreç içinde mesleki standartların düşürülmesi yoluyla emek arz talep dengesinin emeğin aleyhine bozulmasının bir sonucu olarak değerlendirilebilir. Bunun yanında diğer deniz emekçileri gibi kılavuz kaptanların da yeterince örgütlü olmaması, çoğunun sendikasızsız olması da bu durumlardan korunmalarını zorlaştırmaktadır. Kılavuz kaptanlık deneyim ve sürekliliğe dayalı bir meslektir. Seyir ve manevra emniyeti için mevcut kılavuz kaptanların deneyim kazandıkları hizmet bölgelerinde yeterince uzun çalışabilmeleri, yeni yetişen kılavuz kaptanların onların gözetiminde yetişmesi gemiler, limanlar ve diğer tüm ticari paydaşlar için faydalıdır.

Bu nedenle mesleki sorunlar ve itilaflarda kılavuz kaptanların ve onların sesi olabilecek Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği gibi sivil toplum kuruluşlarının da görüşlerine başvurulması ve dikkate alınmaları gerekir. Kılavuz kaptanların daha emniyetli çalışma koşullarına ulaşabilmeleri için mesleki örgütlülüklerinin sağlanması, iş yerinde sorunlar yaşayan, yaralanan, malul veya mağdur olan kılavuz kaptanlara ve iş kazalarında ölen kılavuz kaptanların ailelerine gerekli hukuki destek ve danışmanlığın sağlanması için de devletimizce gereken önlemler alınıp, hukuki düzenlemeler yapılmalıdır.

Kılavuz kaptanlar ve diğer tüm denizci meslektaşlarımıza kolaylıklar ve selametler dilerim.



Kaynaklar:

Kapt. Uluç Hanhan'ın "Kılavuz Kaptanların İş Kazalarında İlk Sırayı Çarımh Alıyor" başlıklı yazısı, Denizcilik Dergisi 17 Mayıs 2022.

<https://www.denizcilikdergisi.com/yazarlar/uluc-hanhan/kilavuz-kaptanlarin-is-kazalarinda-ilk-sirayi-carmih-aliyor/>

Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Basın Açıklaması, 21 Temmuz 2022. Dernek web sitesi. <http://turkishpilots.org/duyurular/turk-kilavuz-kaptanlar-dernegi-basin-aciklamasi/>

Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Başkanı Kapt. Mutlu Dünder'in Deniz Ticaret Odası Meclis Toplantısı Konuşması, 4 ağustos 2022.

<http://turkishpilots.org/haberler/kapt-dunder-kazalarin-onlenmesinden-hepimizi-sorumluyuz/>

BİR STAJYERİN SEYİR DEFTERİ

AREL KARGA



Giriş

Öncelikle staj sürecinde yaşadığım problemler genel olarak zabıtlarla aramda geçen problemlerdi. Birbirlerine çok sıkı bir şekilde bağlı olmaları kendi aralarında güzel bir şeyken benim açımdan çok zorlu günler geçirmeme sebep oldular. 6 ay boyunca Ukrayna'dan Çin'e, Avustralya'dan Güney Afrika'ya kadar birçok ülkenin limanına giriş sağladık ancak COVID-19 pandemisi sebebiyle hiçbir ülkenin limanlarında dışarı çıkamadık. Yazımın devamında stajyerlik sürecimde geçen olaylarımı genel olarak anlatacağım. Birilerinin yararına olması dileğiyle...

Çalışma Saatleri

Stajyerlik yaptığım gemi kuru yük gemisiydi. Büyük tonajlarda demir ve kömür taşıdık. Genel olarak gemimiz okyanuslarda seyir ederdi, diğer yakın sefer atan tanker ve konteyner gemileri gibi her gün başka bir liman yapmazdık. İşlerimiz çok acele değildi yani genel olarak. Çalışma saatimden bahsetmem gerekirse sabah 4'te köprüüstünde hazır oluyordum. 07.40 civarında 20 dakikalık bir kahvaltı molasından sonra saat 8'de güvertede hazır oluyordum. Akşam saat 6'ya kadar güvertede çalışırdım. Çalıştığım gemiciler çok iyi ve birbirlerine çok saygılı insanlardı. Saat 18.00'da 15 dakikalık akşam yemeği sürem vardı ve 18.15'te köprüüstünde hazır oluyordum. Normalde saat 20.00'a kadar kalacağımı söylemişti 1. zabıt, ancak saat 20.00'da 3. zabitin bana ayrıyeten verdiği işler vardı. Haftanın 3 ya da 4 günü saat 21.30 gibi kamarama dönebilirdim.

Mobbing

Gemide çalışan her zabitte aynısının olacağını söyleyemem ancak aynı gemide çalıştığım 1. ve 3. zabıt, farklı okullardan mezun olduğumuz için bana çok fazla mobbing yaptılar. Örnek olarak 25 günlük tersane periyodunda 3. zabıt ile beraber lumbarağzında vardiya tuttardık. Sürekli olarak insanların içinde beni rencide edecek şekilde yüksek sesle bana bağırdı. Tuttuğumuz vardiya boyunca sabah 08.00'da lumbarağzında hazır olmamı söylemişti ve bir gün 3. zabıt 07.58'de lumbarağzındaydı bense 07.59'da lumbarağzına geldim diye 1. zabite, kendisinden sonra lumbarağzına gittiğim için kendisine saygısızlık ettiğim gerekçesiyle beni şikayet etti. Sonrasında ise 1. zabıt beni yanına çağırıp bağırdı.

Başka bir sorunun ise toplamda 5 ya da 6 kere uyku saatimde kamarama gelen arama ile uykumdan uyanıp köprüüstünde temizlik yapmam için çağrılmamdı. Bu işi yaptığım süre boyunca köprüüstünde bulunan 3. zabitin 'yerler öyle mi silinip süpürülür' diye elini yumruk şeklinde masaya vurması ve son gücüyle bağırması çok ağrıma gitmişti. Yeri geldi referans olsun diye deftere attığım fazladan bir tarih için, yeri geldi güverteden öğle yemeğine geç geldiğim için sürekli olarak azar işittim.

Güvertede raspa işimi bitirdikten sonra üzerine 3 kat boya atacağım yerin ilk katını şimdiden atayım, kuruması için 1 ya da 2 saat bekleyeceğim süre şimdiden ilerlesin ve o süre içerisinde öğle yemeğimi yedikten sonra diğer yerin rاسبasını yaparım. Bu sayede işi kendi çapımda biraz daha hızlandırırım diye düşünmüştüm ancak 3. zabıt, 'Sen kendini kime beğendirmeye çalışıyorsun da yemek saatinde boya yapıyorsun?' diye bağırmıştı ve sebebi ne olursa olsun 1. zabıt her zaman 3. zabiti savunurdu, bana kızardı.

Çalıştığımız gemi genel olarak okyanus seyri yaptığı için zabıtların alkol içmeye vakitleri olurdu. 3. zabıt kendi alkol hakkını her ay doldurup, kendisi için benim hesabımdan da alkol alırdı. Parayı çok seven bir insan değilim ancak bir insan söylediği lafı tutmalıdır. Alkol parasının lafını hiç açmadığım halde sürekli olarak alkolün parasını sana vereceğim demişti ancak vermedi.

Bir keresinde de saat 02.00 civarında kamaramda oluşan bir sestten dolayı uyandım. 3. zabitin kendi kamarasındaki dolaba alkolleri yetmediği için benim kamaramdaki dolaba da alkol yerleştirmişti ve o geldiği gece yanında 4. mühendisle beraber dolabımdaki alkolleri almak için beni uykumdan uyandırmışlardı.

Bir keresinde de kuzinede eşyaları yerleştirmem için gönderdiler ve aynı gün limana giriş yapacaktık ve liman girişi sırasında halat manevrasını gerçekleştirirken baş tarafta görevliydim. Gemiye pilot gelmiş, herkes manevra için hazırlanırken ben hala kilerde eşyaları yerleştiriyordum. Sonrasında ise 3. zabıt geminin anonsunu kullanarak, son gücüyle 'Neredesin, limana giriş yapacağız halen ortalıkta yoksun' diye bağırmasıyla baş tarafa ışınlandım ve ben baş tarafa koşarken tekrardan anons yapmış ve bu olaylar gerçekleşirken pilota gemideydi

Köprü üstündeyken 1. Zabıt 'Gemicilerle niye hiç kavga etmiyorsun, eski stajyerim gemicilere hep bağırdı onlarla hep kavga ederdi' diye birkaç kez bağırmıştı bana, ancak gemicilerin hepsi işini güzel bir şekilde yapıyorlardı, yaptıkları işten hiçbir zaman kaytar-madılar, dolayısıyla bende onlarla hiç kavga etmedim.

Çalıştığım süre boyunca gemide anlamadığım bir şeyler olduğu zaman



BİR STAJYERİN SEYİR DEFTERİ

AREL KARGA



1. Zabıt ya da 3. Zabite soracak olursam bana sinirli bir şekilde bakıp, 'araştır bul o zaman, anlatsam da anlayacak mısın sanki?' tarzı rencide edici cümleler kullanıyorlardı. Mobbing açısından çok fazla sıkıntılar yaşadım gemideyken ve karaya geldiğimde dahi 2-3 hafta boyunca insanların yüzüne bakmaya utanıyordum.

Gemi Kaptanı ve 2. Zabıt Hakkındaki Görüşlerim

Gemi Kaptanı ve 2. Zabıtın bana mobbingleri olmadı ancak bana yapılanları görmezden, duymazdan geldiler. 2. Ve 3. Zabıt arkadaş gibilerdi, kendisini güzel bir dil ile uyarabilirdi. Bir keresinde 2. Zabıt ile vardiya değişimi sırasında gemideki problemlerimden biraz bahsettim ancak sadece içimi biraz dökmüş oldum, diğer gün aynı problemler devam ediyordu. Diğer gemilerde çalışan arkadaşlarımla konuştuğumda ilk bir ya da iki aylığına mobbing gördüklerini ondan sonra hiçbir problem olmadığını gemi hayatının çok güzel olduğunu söylüyorlardı. Bana yapılan mobbing altı ay sürdü ve yaşadığım problemleri gemi kaptanına ya da bir diğer zabite anlatmaya çekindim.

Gemide İş Disiplini

Gemide iş disiplini olması gerektiğini düşündüğüm bir şeydir. Herkesin yerini konumunu bilerek hareket etmesi benim açımdan en önemli şeydir. Ancak çalıştığım gemide herkesin birbirinin arkasından konuşması beni bir yerden sonra çok rahatsız etmeye başladı. Ayrıca çalıştığım gemideki herkes işini layığıyla yapmamaktaydı.

Gemicilerin Yaşadığı Sıkıntılar

Çalıştığım gemideki gemicilerin biri ayağını kırdı ve COVID-19'dan dolayı birçok ülkeye giriş çıkışlar yasaklandığı için kendisi kırık ayağıyla 2 ay boyunca gemide durmak zorunda kaldı.

Sağlık ekiplerine de haber verdiğimizde resim istedikten sonra çokta önemli olmadığını söyleyip kendisini gemiden almadılar. Belki de ayağı yamuk kaynaklı ve karaya çıktıktan sonra bir daha kırılıp alçıya almak durumunda kaldı belki de, kendisinden haber alamadım.

Çalışma saatleri normal olarak gemiciler için, imzaladıkları kontrat'a göre saat 08.00 ile 17.00 arasıydı. Ancak 1. zabıt hepsinin saat 18.00'a çalışmalarını istiyordu. Aralarında geçen münakaşalarda ortada kalmıştım çünkü fazladan çalışacakları için fazladan para istiyorlardı ancak istediklerini alamadılar.

Peki Dengesiz Personele Yönelik Önerim Nedir?

Gemiye çıkan herkesin, gemide çalışacak herkesin psikolojik sınavdan geçmeleri gerektiğini düşünüyorum. 2 yıllık periyodik sağlık belgemizi alırken, psikiyatrin tek sorduğu şey, 'herhangi bir problemin var mı?' hayır dedikten sonra psikoloji testinden geçmiş sayılıyor ancak psikoloji testi için gemide çalışır belgesini veren her hastanedeki psikiyatrların uyarılması lazım bu konuda. Belki de yarım saatlik bir sohbet sonucunda doktorun da onayı ile bu kişiye gemi insanı olur raporu verilmesi gerekir. Zira sokakta yürürken yüzüne bile tükürmeye imtina edeceğimiz kimseler gemilerde kaptan, zabıt, çarkçı vb. konumlarda çalışmaktadır. Bu durum liyakatsiz ve basiretsiz kimselerin gemi içerisinde huzursuzluk yaratmalarına sebebiyet vermektedir. Bilhassa bu konuya ilişkin **MayDay** Dergisinin önceki sayısında **Serap Korkmaz**'ın yazısını okuduktan sonra yaşadıklarımın tahlilini yapmak daha kolay oldu benim için.

Yazacaklarımın tamamı bu kadar, okuyan herkese teşekkürlerimi sunar iyi günler dilerim. Allah selamet versin.

DENİZ İŞÇİLERİ PLATFORMU, İŞÇİ SAĞLIĞI FORUMU'NDAYDI

İşçi Sağlığı ve İşçi Sağlığı Meclisi (İSİG), işçi sağlığı bağlamında İstanbul Tabip Odası'nda (İTO), "6331 Sayılı İSG Yasası", "İş Cinayetleri", "İşkollarında Durum" ve "Çocuk-Kadın-Göçmen-Yaşlı İşçiler, İşçi



Sağlığı Mücadelesi" konu başlıklarıyla forum düzenledi. Forumda Deniz İşçileri Platformu da katılım göstererek denizcilerin yaşadığı problemlere dikkat çekti.

Denizcilerin Yaşadığı Sorunlar

Deniz İşçileri Platformu sözcüsü, mesleklerine dair pek bilgi sahibi olunmadığını ve denizciler için bir mücadele hattı oluşturmaya çalıştıklarını dile getirdi. İş sağlığı ve güvenliklerinin olmadığını dile getiren Platform sözcüsü, geminin vibrasyonu ya da kesim ve kaynak gibi durumlarda asbeste maruz kaldıklarını dile getirdi.

Gemi tipine göre yük zehirlenmesi, kimyasal ve radyasyona maruz kaldıklarını dile getiren Platform sözcüsü, ölümlerin çok fazla olduğunu söyledi. En çok ölümlerin kalp krizi nedeniyle yaşandığına dikkat çeken Platform sözcüsü, "Bir işçi yaşamını yitirdiğinde işveren ya da devlet hesabını vermiyor. Rüşvet çok fazla. Şirketler rüşvet vererek denetimlerden geçiyor. Ayrıca gemi içinde zorbalık, şiddet, taciz, tecavüz ve intiharlar da çok yaşanıyor." diye konuştu.

Savaşın Getirdiği Sorunlar

Rusya ve Ukrayna arasında süren çatışmalarda denize bırakılan mayınlar nedeniyle gemi ve işçilerin zarar gördüğünü paylaşan Platform sözcüsü, işçilerin atılan füzelerle yaralandığını ve hayatını kaybettiğini bilgisini paylaştı. Denizcilerin korsan saldırılarında da yaşamını yitirdiğini dile getiren Platform sözcüsü, salgın nedeniyle uzun kontratlar atmak zorunda kalındığını ve işçilerin karaya çıkması engellenerek izole edildiğini dile getirdi. Sağlık haklarının da çok sınırlı olduğunu ifade eden Platform sözcüsü, "Bir yaralama ya da hastalık durumunda karada tıbbi bakıma çok uzun sürelerde güçle varabiliyoruz. Bu durum da ölümlerin yaşanmasına neden oluyor" dedi. Sorunlarının son bulması için İSİG'in bir kültür haline gelmesi şart.

TİTANİK FACİASINA SINIFSAK BAKIŞ

MURAT KAYA

Giriş

Şüphesiz sanayi devriminin bir sonucu olarak ortaya çıkan buharlı makinelerin gelişimiyle 20. yüzyılın başlarından itibaren kıtalar arası seyahatler ve posta-kargo dağıtımı için buharlı gemiler kullanılmaya başlanmıştır. Ancak bunun yanı sıra zenginliklerini zamanla ölçen dönemin burjuva sınıfı, seyahatlerini yeterince lüks ve hızlı bir biçimde yapabilecekleri bir gemi hattına da ihtiyaç duymaktaydı (Jacomb, 1912). Tam da bu ihtiyaca cevap vermek için Belfast tersanesinde White Star şirketi RMS Titanik gemisinin inşasına karar vermiştir. Ama kapitalist sistemin her hususta olduğu gibi gemi tasarımı ve işletme amaçları doğrultusunda da yalnızca para hırısı, kâr güdüsü ve zengin sınıfların hoşnutluğunu ön plana almasıyla kaçınılmaz son gelmiş oldu. 1912 yılında çıktığı ilk seferinde "batırılmaz" diye nitelenen Titanik gemisinin batması da üstünden 110 yıl geçmesine rağmen hâlen toplumsal hafızaya kazınmış bir facia olarak hatırlanmaktadır. Hâlen daha İngiltere'de günlük konuşmada bir işi batırmak, her şeyin kötüye gitmesi gibi durumları anlatmak için Titanik'e atıfta bulunulmaktadır (Woolley, 2013).

Önce Burjuvazi, Sonra Emniyet

Gemideki yetersiz filika sayısı bir yana dursun, bunlara erişimin üçüncü sınıf yolcular ve mürettebat açısından neredeyse imkânsız hale gelecek bir yerleşim planı haliyle gemi göğsüne şablonlanan "önce emniyet" sözünün burada aslında "Önce Burjuvazi, Sonra Emniyet" olduğunu gözler önüne sermektedir. Kazada ölen yolcuların sayıları gemideki mevkilerine göre değerlendirildiğinde çarpıcı bir gerçek ortaya çıkmaktadır. Birinci sınıf, lüks içinde şatafatla seyahat zenginlerin %38'i ölerken, üçüncü sınıf yolcuların (hatırlatmak da fayda var filikalara erişimi olmayan yolcular) %75'i hayatını kaybetmiştir (Scarr, 2012). Dönemin medya kuruluşları ve yetkilileri ise günümüzden pek de farklı olmayarak bu cinayet sayılması gereken kazada armatörü ve onun yetkilendirdiği gemi kaptanını aklamak için kazada hayatını kaybeden vardiya zabıtnı sorumlu tutarak soruşturma yürütmüş ve haber yapmıştır (Jacomb, 1912). Öyle ki Titanik'in batması ardından yapılan ilk haberlerde göze çarpan ayrıntı ise şuydu: "Kaza sonucu kaybettiğimiz kıymetli iş insanlarının toplam servetinin değeri 30 milyon sterlin kadardır." *Bu kokuşmuş sistemin bir itirafı değil de nedir?*



TİTANİK FACİASINA SINIFSA BAKIŞ

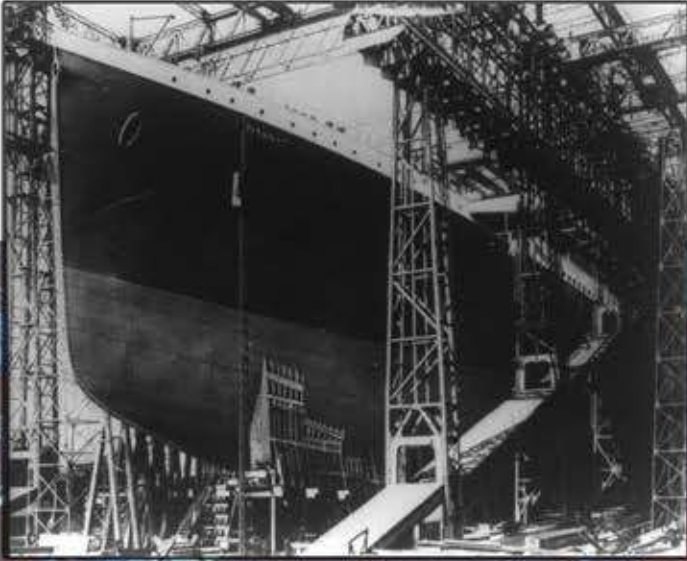
MURAT KAYA

Kapitalist Gemi Tasarımı

Dönemim en büyük gemisi olması nedeniyle Titanic için 46 bin tonluk yüzen şehir benzetmesi yapılmıştır. Ancak sadece bir şehir olarak değerlendirmek sözde batırılamaz denen bu gemi için yetersiz kalacaktır. Çünkü Titanic sadece bir şehir değil, çizgileri sert bir biçimde belirlenmiş sınıfsal ayrımı olan bir sistemi temsil etmekteydi. Üçüncü sınıf yolcuların ve mürettebatın kamaraları, filika güverteye erişimi dahi olmayan, 18. yüzyıl köle gemilerindeki tavloları andıran bir konumdaydı. İkinci ve birinci sınıflar, dönemin zenginleri ve aristokratlarını barındırdığından birbirleri arasında geçişlere müsaade edilmekte ve can kurtarma ekipmanlarına direkt erişim hakları bulunmaktaydı. Öyle ki yolcu kapasitenin yarısı kadar filika bulundurulması da bu durumun açık sebebi olarak gösterilmektedir. Zira geminin tasarımı daha en başında acil bir durumda kaybedilecek kurbanlarını seçerek onların sınıfını lirlenmişti bile.

Sonuç

Gerek modern gerekse ilkel olsun, sermaye güdümünde belli bir sınıfın zenginliğini esas alan ve insan hayatını yok sayan kapitalist sistem ortadan kalkmadığı müddetçe işçi sınıfının yaşamı ucuz olacaktır. 15. yüzyıldan 19. yüzyıla değin süren köle ticaretleriyle yeni dünya olarak isimlendirilen Amerika'nın ve eski dünya olan Afrika'nın sömürgeleştirilmesi ile Avrupalıların kasaları doldurulmuştur. Denizciliği bu yolla geliştiren kapitalist sistem tamamıyla derebeylikleri ortadan kaldırarak küreselleşmeye başlamış ve sanayi devrimiyle beraber günümüz şeklini almıştır. 20. yüzyılın başında meydana gelen bu kaza kapitalist sömürge modelinin nasıl da denizcilik ile ivmelendiğini ve sınıf mücadelesini iliklerimize kadar hissettirecek şiddette olduğunu göstermektedir. Dönemin işçi sınıfı bu duruma sessiz kalmayarak eylemler ve protestolar tertip etmiş ve sınıf kını sayesinde üzerinden bir asır geçmesine rağmen bu felaket toplum hafızasına kazınmıştır.



Kaynakça

Jacomb A.E. (1912). The Class Struggle On Board The "Titanic." Socialist Standard.

Scarr P. (2012). Titanic: A Life-and-Death Class Struggle. Blogging Blue.

<https://bloggingblue.com/2012/04/titanic-a-life-and-death-class-struggle/>

Woolley J. (2013). Class and Gender in Shaping the Memory of the Titanic Disaster Since 1912. Encyclopedia Titanica.

<https://www.encyclopedia-titanica.org/class-gender-titanic-disaster-1912.html>

MAYDAY

Deniz İşçileri Platformu



@deniziscileri



@deniziscileriplatformu



@deniziscileri



deniziscileriplatformu@gmail.com

EKİM 2022 | SAYI NO.3