

MAYDAY

Deniz
Mücadeledir

#YİĞİT ACAR NEREDE?

Tekrar Soruyoruz: "Yiğit Acar Nerede?" Biz denizciler Yiğit'in nerede olduğunu sorarken elbette ki bu sorunun altında daha fazla sorunun da yattığının farkındayız. Nasıl kayboldu? Gemide neler oldu? Egemen devlet yetkilileri ve geminin sahibi olduğu Movers Shipping şirketinin yetkilileri neden yeterli açıklamayı yapmazlar? Bir denizci annesini müşkül durumda bırakmaya kimsenin hakkı yok. Yıllarca gemilerde çalıştık hepimiz ve biliyoruz ki kimse gemiden buharlaşıp uçmaz. Gemideki tüm personelin, şirketteki yetkililerin gerçek anlamda sonuç alınana değin soruşturulması şarttır.



Armatörün Mağdur
Edebiyatı Navlun Krizi



"Güverte-Makine" Ayrışması
Üzerinden Ayrımcılığın Kronolojisi



Gemi Söküm İşçisi
ile Ropörtaj

ARALIK-2022 Cilt:1 Sayı:4

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 YİĞİT ACAR NEREDE?

3 ARMATÖRÜN MAĞDUR EDEBİYATI: NAVLUN KRİZİ

5 GÜVERTE-MAKİNE AYRIŞMASI ÜZERİNDEN AYRIMCILIĞIN KRONOLOJİSİ

8 GEMİ SÖKÜM İŞÇİSİ İLE ROPÖRTAJ

10 BİR SÖRVEYORUN GÖZÜNDEN BASİTÇE KAPİTALİZM

11 ÇÖZÜLEMİYEN ÖĞRENCİ İŞLERİ SORUNLARI

YİĞİT ACAR NEREDE?

TAYLAN FİKRET



Denizci annelerinin sesine kulak verin ey sermayedarlar! Navlun piyasaları dalgalandıkça, kârlılığınız katlandıkça sizler tersanelere yeni gemi siparişleri verdikçe bizler ya denizlerde kayboluyoruz ya gemi sökümde asbest nedeniyle kanser oluyoruz ya da batan gemilerde yitip gidiyor bir mezara dâhi sahip olamıyoruz...

7 Eylül 2022 tarihinde Süveyş'te meslektaşımız Yiğit Acar çalıştığı M/V Dema M isimli gemide kayboldu. 21. yüzyılda hayretler içinde öğrendiğimiz bu olayı anlamakta güçlük çekmekteyiz. Bakınız MayDay dergisinde yazan yazarlar ya kaptan, zabıt, mühendis hatta kılavuz kaptan vazifeleriyle denizcilikte yer alan insanlardır. Yıllarca emek verdiğimiz bu sektörde meydana gelen bu tip hadiseler bizi yalnızca üzmemekte aynı zamanda da düşündürmektedir. Üç aydır nasıl olur da bir denizci bulunamaz? Gemide çalışan bir denizci nasıl kaybolur? Bu satırları yazarken kurduğum empatiyi karadaki hiçbir sıradan kimse kuramaz. Zenginler lüks yatlarında tatile gittiklerinde geçirdikleri kazalarda anında devletlerin ve büyük şirketlerin her türlü imkânıyla arama kurtarma operasyonları başlatılırken, yük gemilerinde çalışan biz deniz işçilerinin başına gelen en ufak olayda tek düşünülen şey "sigorta giderleri karşılayacak mı?" sorusu olmaktadır. Bu insanlık dışı kâr merkezli yaklaşım son bulmadıkça haklarımızı kazanamayız ve canlarımız her an meydana gelebilecek bir iş cinayetiyle avuçlarımızdan kayıp gidecek kadar sallantıda durmaktadır.

Arama Kurtarma Sorunları

Nasıl olduğuna defalarca kez anlayamadığımız ve her seferinde de bu hayreti dile getireceğimiz olay açık denizde yani uluslararası sulara gerçekleştiği için yetkili Mısır Devleti tarafından herhangi bir personel ya da helikopter yardımı sağlanmamıştır. Egemenler ve sermaye bir kez daha deniz işçilerinin hayatını para ile ölçmüş ve bunu masraf olarak görmüştür. Movers Shipping şirketinin iddiasına göre arama kurtarma için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına arama kurtarmanın devamı için Mısır devletine nota verilmesi talep edilmiş. Ancak ortada ne bir yaptırım ne de bir nota görülmüştür, arama kurtarmanın

devamlılığı için de özel bir çaba gerçekleştirilmemiştir. Yayılan resmi yetersiz sözde açıklamalara göre arama kurtarma faaliyetlerinin toplamı olayın fark edildiği andan itibaren yaklaşık 93,5 saat sürmüş olup bunu normalleştirmek ve çabalarını üstün göstermek adına uluslararası mevzuatta öngörülen sürenin 72 saat olduğu bilgisini de açıklamaya koymaya utanmamışlardır. Bir denizci annesine oğlunu bulamadık ama 93,5 saat aradık mı diyeceksin ey sermaye!?

Şimdi biz yetkililere Arama ve Kurtarma ile ilgili ders verelim. Denizcilerin hukuki sorumlulukları Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (BMDHS) 98. maddesinde "Her devletin, kendi bayrağını taşıyan bir gemiden; denizde tehlike içerisinde bulunan her kişiye yardım etmesini ve imkânlar ölçüsünde kendisini tehlikeye sokmadan kurtarmaya gitmesini, talep edebilecektir" şeklinde belirtilmektedir. Arama ve Kurtarma (SAR) sözleşmesinin kabulüyle birlikte de tüm dünya denizleri 13 arama ve kurtarma alanına ayrılarak kıyı devletlerin sorumluluk alanları belirlenmiştir. Bu sayede denizlerde meydana gelen kazalar, yangınlar vb. göçmenlerin kurtarılmasını da kapsayan acil durumlarda kıyı devletleri, bölgede seyreden gemiler, arama ve kurtarma faaliyetlerini yürütmek zorundadır. Yani Mısır devletinin benim suyumda değil uluslararası sulara bana ne kardeşim demek gibi bir lüksü yok! Bunun gereğini yaptıracak bir denizcilik otoritemiz yoksa bize de yazıklar olsun. Ayrıca Süveyş gibi gemi trafiğinin yoğun olduğu yerde başka ticaret gemilerinin de acil durum çağrısını alır almaz gerekli çalışmalara iştirak etmesi yine uluslararası hukuk gereği mecburiyettir. Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi'nde (SOLAS) Kısım 5 Kural 33 madde 1'de: "Tehlike mesajı alan bir gemi, süratle tehlikedeki gemi ya da tekneye yardım etmeli, etmesi mümkün değilse bu çağrıyı kara ve deniz istasyonlarına derhal iletmekle yükümlüdür." şeklinde belirtilmiştir.

Uluslararası sular, hiçbir egemen devletin hak iddia edebildiği yerler değildir. Bu doğru. Ancak mevzu bahis bir insanın hayatı ise, herkes, her kurum ve devlet elini taşın altına koymak zorundadır. İnsan yaşamını koruyamayan sermaye ve egemen devletler, Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'ni (AIHS) de alenen çiğnemektedir.

Tekrar ediyoruz: 21. yüzyılda hiç kimse gemiden buharlaşıp uçmaz. Kaza bile olsa ihmali ve dahli olanların derhal soruşturma ile tespit edilerek yargı önüne çıkarılması şarttır.



Tekrar Soruyoruz: "Yiğit Acar Nerede?"

Biz denizciler Yiğit'in nerede olduğunu sorarken elbette ki bu sorunun altında daha fazla sorunun da yattığını farkındayız. Nasıl kayboldu? Gemide neler oldu? Egemen devlet yetkilileri ve geminin sahibi olduğu Movers Shipping şirketinin yetkilileri neden yeterli açıklamayı yapmazlar? Bir denizci annesini müşkül durumda bırakmaya kimsenin hakkı yok. Yıllarca gemilerde çalıştık hepimiz ve biliyoruz ki kimse gemiden buharlaşıp uçmaz. Gemideki tüm personelin, şirketteki yetkililerin gerçek anlamda sonuç alınana değin soruşturulması şarttır. Arama kurtarma yapılan sahada Mısır devleti de Türkiye devleti de gerekli sorumluluğu yeterince yerine getirmediklerini fark etmek için çok basit ve taze bir olayımız daha var. Ünlü mücevher tüccarı Dilek Ertek Hanım tatile gittiği yat turunda kaybolduğu anlaşılır anlaşılmaz arama kurtarma operasyonları yapıldı ve bulundu. Hatta öyle ki oğlu koskoca Pasifik Okyanusunda annesini helikopterle aramaya gidebiliyor. Öyle ya zenginlerin yaşam hakkı olan bir dünyada yaşıyoruz, zenginliğin ucu bucağı yok! Yiğit ise bir mühendis ve deniz işçisi olduğu için aynı ihtimam gösterilmiyor. Tıpkı geçmişte kaybettiğimiz diğer denizci meslektaşlarımızda olduğu gibi... Derhal düzgün bir adli soruşturmanın yapılarak sorumluların cezalandırılması gerekmektedir. Deniz işçilerinin çalışma şartlarının ağırlığı göz önünde bulundurulduğunda, yorgunluk, stres ve gemi içi baskılar nedeniyle iş cinayetleri sık yaşanmaktadır. Ayrıca şirketlerin ve devletlerin gerekli denetimleri yapmayarak sayısız kez iş cinayetlerine sebep olduklarını da biliyoruz. Burada ise ortada bir cinayet yok ve biliyoruz ki Yiğit bulunacak. Ancak onun bir an evvel bulunması ve ailesine kavuşması için otoritelerin işlerini daha ciddi yapmaları şart. Bora Ekşi, Selçuk Elibol, Uğur Kır, Mustafa Koç, Caner Korkmaz, Yıldırım Kipel, Sinan Karabulut, Can Evren ve daha nice kaybettiğimiz meslektaşlarımızı unutmamak. Ölümüne sebep olanları da asla affetmeyeceğiz. Belki onları kurtaramadık ve iş cinayetlerinde kaybettik ancak Yiğit evine ailesine kavuşacak biz buna yürekten inandığımız için hiç durmadan elimizden geldiğince davasını güdüyoruz.

Deniz İşçileri @DenizIscleri - Nov 18
В 5-ом сентября 3-й Инженер Yiğit Acar начал работать на MV Dema M. Он исчез вечером от 7-ого сентября, в то время как судно было недалеко от берегов Суэца. Никакой официальной информации не объяснили. Ни Movers Shipping компания, ни Турецкое государство не заинтересованы.

Deniz İşçileri @DenizIscleri - Nov 18
On 5 Sept, 3rd Engineer Yiğit Acar, who boarded the MV Dema M of Movers Shipping, disappeared on the evening of 7 Sept. while the ship was off the coast of Suez. No official explains. Neither the company nor the Turkish state is interested. His family and friends want Yiğit found.

UMUT-SEN @Umut_Sendikasi - Oct 27
7 Eylül'de Mısır'dan hareket ederek Süveyş Kanalı'nı geçen, Movers şirketine ait Dema M isimli gemide mühendis olarak çalışan #YiğitAcar'dan 51 gündür haber alınamıyor.

Genç bir deniz işçisinden 51 gündür haber alınamıyor yetkililerden tek bir ses çıkmıyor.

Gemi Trafik @gemitrafik - Dec 4
#YiğitAcarNerede? bilmiyoruz, peki #DEVlet nerede?

Asfalt beton açılışlarında gümbür gümbür tüm yetkililer görünüyor maşallah, güya "kilit personel" ilan edilen denizci için tek kelime eden yok.

Can Aynacı @canhoven - Dec 4
Yiğit hepimiz olabildik. Ben, babam, ablam abim. Hepimiz olabiliriz. O yüzden #YiğitAcarNerede demeye devam edeceğiz. Bir cevap alana kadar, Yiğit'i bulana kadar...

Emir @emirrartunc - Nov 18
Gemiye bindikten 2 gün sonra kaybolup annemi, ailemi, arkadaşlarımı, beni seven diğer insanları üzüntü içinde bırakan ben olabildim, siz de olabilirsiniz. Uğur Kır'ı güvensiz koşullarda çalıştırdılar kaybettik. Yeterince ses çıkarmadık şimdi Yiğit'ten haber bekliyoruz...

tornistan yok @ogunsanli_12 - Nov 11
Cruise gemisinde tatil yaparken denizde kaybolan burjuva Dilek Ertek için tüm ülkeleri seferber eden bu sistem çalışmak için katıldığı gemide kaybolan arkadaşımız Yiğit Acar için niye kılı kırk dokum yapıyor?

Efe Ulaş @efeulas - Dec 8
Her gün yılmadan sormaya devam edeceğiz. #YiğitAcarNerede ?

Arama çalışmalarına ilişkin yapılan açıklamalar yetersiz. Uluslararası hukuk ve denizcilik sözleşmelerinin gereği yapılmalıdır. Bu işin fitratında var diyerek kimse sınılamaz! Bir annenin gözyaşları hepimizi boğar!

@mhmdm35 - Dec 4
Yiğit kardeşimiz gemide kaybolduğu günden bu güne kadar açıklama dahi yapmayan ulaştırma bakanlığı yetkilileri; inşallah birgün sizin de çocuğunuz ortadan kaybolur da o annenin çektiği acılar aklınıza gelir ve vicdan azabı çeke çeke... Yasa gereği devam edemiyorum

'Çarkçım' derler @erginn_erginn - Dec 12
Demem o ki sevgili denizci arkadaşlarım, bugün #YiğitAcarNerede diye sormak zorundayız! Bugün ailesine ve bize verilmesi gereken hesabı sormak zorundayız! Yanın 'Yiğit' kim olacak garantisi var mı? Yanın hangimizin annesine bunu yaşatacaklar?

Selim Ayan @ayanselim - Dec 6
Hiç mi vicdanınız sızlamıyor ? 24 yaşında genç bir mühendis gemiye katılıp kayboluyor ve hiç bir yetkili bir açıklama yapmıyor ! Bir kardeşimizin kayboluşu, bir annemizin gözyaşı unuttuğumuz ya da unutturduğumuz bir konu değildir !

#YiğitAcarNerede

The Captain @TheCaptain_ - Dec 5
Neden kayıp bir denizcinin hayatı yada akıbeti, sosyetik bir ikon kadar önemli değil?

Neden bir açıklama yok?

Armatörün Mağdur Edebiyatı: “Navlun Krizi”

Murat Kaya

Giriş

Pandemi nedeniyle 2020 yılından itibaren artan navlun ücretleri doymak bilmeyen sermayedarların gözünü kamaştırmış ve gemi satın alma yarışına sokmuştur. Tedarik zincirindeki sıkıntıların yavaş yavaş giderilmeye başlaması ve pandemi şartlarının da normalleşmesi ile pandemi öncesi seviyelerine dönen navlun için şimdi aşırı yatırım yapmış armatörler kriz demektedir. Kârdan zarar etmeyi bile kriz olarak değerlendiren bu hırs deniz işçilerinin sendikal hakları ve çalışma şartlarının insan onuruna yakışır standartlara gelmesi hususunda kılını dahi kıpırdatmaz. Hükûmete yakın isimlerin ucuza kapattıkları leasinglerle nasıl “gemici” aldığını beş yaşındaki çocuklar bile bilirken, bugün filolarını hiç durmadan büyüten armatörlerin navlunlar düştü diyerek mağdur edebiyatı yapması bir karadelikten farksız her şeyi yutan sermayenin aldatmacasıdır.

ucuz kredi ile yüksek kârlı yatırımları hedeflemek ikincisi ise bulundukları ülke hükümetleriyle menfaat ilişkileri kurmak. Türkiye gibi ülkelerde armatörleri hızlı zengin eden ve büyük gemi filoları sahibi yapan şey genelde ikincisidir. Hatta birinci şıkkı da sağlayan hükümete bağlı devlet bankaları da vardır. Rusya’ya yaptırımların hız kesmeden süreklilik kazanması ve aynı şekilde yıllardır ambargolar altında ezilen İran ile Venezüella’nın petrolünün önem kazanması, armatörlerin iştahını kabartmış olacak ki, savaşlar hiç bitmesin ve buralara daha çok gemi göndererek daha büyük sermayeler kazanalım derdindeler. Bugün Rusya’nın Ukrayna’yı işgali ile kendi iktidarını sağlama almak isteyen Putin, Rusya’nın kömür madenlerini adeta Hindistan ve Çin’e peşkeş çekmekte ve bu kömürü de Türk armatörüne taşıtmaktadır. Birçok dökme yük gemisi sahibi Türk armatör Rusya’dan taşıdıkları kömür yükü ile iki seferde satın aldıkları gemilerin maliyetini çıkardığını kapitalist ekonomi dergilerindeki röportajlarında itiraf etmiştir.



Savaşlardan Medet Ummak

Rusya’nın Ukrayna’yı işgali ile birlikte tahıl koridorunun oluşturulması Türkiye üzerinden ticaret akışını sağladığından buradaki armatörün iştahını kabarttı. Savaş kendilerine bir can simidi olarak gören armatörler yine de mevcut seviyelerdeki navlunun onlar için iflas olacağı görüşünü savunuyorlar. Pekâlâ deniz işçileri buna inanır mı? Tabii ki hayır. Çünkü büyük denizcilik firmaları ile koster firmaları gemi satın alma yarışına girdiler. Koster firmaları Rusya’nın Karadeniz pazarından pay koparmaya çalışırken, büyük firmalar da Rusya, Venezüella ve İran petrolü ile Rusya kömürü için gemi yarışına girdiler. Madem navlun krizi var ve zor durumdasınız bu kadar gemi almayı sağlayan para akışı nereden geliyor? Dünyanın neresine giderseniz gidin, sermayedarların hızlıca servet biriktirmesinin iki yolu vardır: birincisi uzun vadeli

Kriz Olarak Yorumlanan Gerçekte Ne?

Bilhassa konteyner piyasası pandeminin başlaması ile Çin limanlarında tedarik zincirinin aksaması, akabinde Ever Green gemisinin Süveyş kanalını tıkaması ve konteyner kıtlığı gibi sebeplerin yakın zamanlarda meydana gelmesi ile öncelikle konteyner taşımacılığında bir kriz meydana geldi. Esasen bu kriz forwarderlar ve armatörler için değil deniz taşımacılığı ile ürününü pazarlayanlar ve bu ürünleri alması gereken sanayi için yaşanan bir durum. Tüm bu sıkıntıların peş peşe gelmesi ile konteyner navlunlarının 15 bin dolar seviyelerinden 2 bin dolar seviyelerine kadar gerilemesine neden oldu. Limanların ve hinterlandlarının kilitlenmesi hususu da ayrıca boş konteyner fiyatlarının artmasına ve bunun tabii sonucu olarak da konteyner üretiminin patlamasına sebep oldu. Ancak kısa vadeli bu çözüm uzun vadede yeni üretilen konteynerleri

MAYDAY

istifleyecek gemi bulamama sıkıntısına sebep olunca da gemi kiralari uctu. Bugün büyük kiracılar günlük kirası 4-5 yıl evvel 4500 dolar olan bir gemi için 40 bin dolar para vermekte ve bu şekilde bile kâr etmektedir. Evet, sermayedar gözünden bakınca maliyetin 10 kat artmış olması bir kriz olarak yorumlanıyor ancak onlar her krizi fırsata çevirmeyi çok iyi biliyorlar.

Gemi kiralalarının bu kadar çok artmasının bir diğer sebebi de tersanelerin gemi siparişlerine yetişemiyor olmasıdır. Geçmişti hatırlayanlar iyi bilirler, 2008 krizinde de navlun balonu patladığında bu siparişler tersanelerin elinde kalmış ve leasing ile gemi alan armatörler bir bir batmıştı. Şimdi yeni gemilerin suya indirilmesi için geçen sürede sözde krizde olan navlunu kapmak ve rekabeti kızıştırmak için gemilerin kiralanması metodu rağbet görüyor.

Asıl Kriz: “Utanç Denizleri”

Ömürlerini doldurmuş ve esasen hurda hâline gelmiş gemilerin Karadeniz’de ısrarla kullanılmaya devam etmesi deniz işçileri için bir krizdir. Bu gemiler Karadeniz gibi hırçınlığıyla meşhur bir açık denizde özellikle kış mevsiminde ölümün habercisi oluyor. Kıyı devletleri otoritelerinin normal şartlarda bu gemilerin seyrine müsaade etmemesi gerekirken, armatörlerin baskısı ve armatörleri her daim destekleyen hükümetlerin çıkarları doğrultusunda deniz işçilerinin canları hiçe sayılıyor.



Çok zor şartlarda çalışan deniz işçilerinin sırtından sermayelerini biriktiren armatörler çoğu zaman gemilerine ihtiyaç duyulan ekipman ve malzemeyi göndermiyor hatta yiyecek ve suyun olmadığı gemiler bile rapor ediliyor. Maaşlarını zamanında alamayan hatta hiç alamamış deniz işçilerinin varlığı, çarpık üretim ilişkilerinde krizin gerçek adıdır. Savaşlarla yükselen navlunlar, kullanım ömrünü tamamlamış ya da açık denize uygun olmayan gemilerle çok daha yüksek kâr marjlarını tutturan koster armatörleri, ailelerine bakmak zorunda olan deniz işçilerini insan yerine dâhi koymuyorlar. Bu utancın sürdürüldüğü tüm denizler utanç denizleridir ve deniz işçilerinin krizi budur. Mağdur edebiyatı ile ekonomi dergilerine tim sah gözyaşları döken şirketlerin yetkilileri kamuoyunu yanıltan yalanlarla dolu beyanatlarını verirken yüzleri bile kızarmaz.

Utanç denizleri aynı zamanda bu denizleri kirliliğe boğan, hiçbir çevre denetimini tanımayanların doldurduğu denizlerdir. Kâr güdüsü ile hareket eden liman sahibi şirketler ile armatörler bir kerecik olsun üretimi ve tüketimi azaltalım sorunları bu yolla giderelim demezler. Esasen pandeminin ilk dört ayında (2020 yılı şubat – haziran dönemi) Çin’de hava kirliliğinin nasıl azaldığını az çok hatırlarsınız. Üretim ve tüketimde azalmaya gidilmesi her açıdan ekolojik krize karşı olumlu bir adım olacaktır, tabii ki bunun yeterli olmayacağını hepimiz biliyoruz. Kapitalizmin çarpık üretim ilişkilerinin tamamen lağvedilmesi dışında asıl krizimiz olan ekoloji ve iklim sorunlarının başka bir çözümü şu an için yok.

Sonuç

Gemilerde, tersanelerde ve limanlarda çalışan tüm deniz işçileri klasik kapitalizm yalanlarından olan kriz var öldük bittik naralarını yutmuyorlar. Hayatlarını denizden kazan işçiler olarak hak gasplarını, emek sömürsünü ve iş cinayetlerini yaşadığımız utanç denizlerinin içinden geliyoruz. Armatörlerin mağdur edebiyatını ancak borsalarda kuru yük endeksinin ya da Drewy endeksinin başında ekrana kilitlenmiş milyon dolarlarla oynayan kiracılar brokerlar ve borsacılar inanırlar. Çünkü onlar için paranın nasıl kazanıldığının önemi yoktur.



İnsan onuruna yakışmayan şartlarda her gün ölümle burun buruna çalışan deniz işçilerinin durumu kimseyi ilgilendirmez öyle ki başımıza bir iş gelse armatörün temsilcisinin kaptana soracağı ilk soru “Sigorta bu kazayı karşılar mı?”. Arsızlığın ve yüzüstülüğün vücut bulduğu sermayenin pis işlerinde personel müdürleri de en az patronları kadar çakallaşmış, daha önceki sayılarımızda da yazdığımız gibi şirketçi kaptanlar kadar aşağılık bir noktaya gelmişlerdir. Kapitalistlerin işsizleri yedek güç olarak görüp mevcut işçileri onlarla tehdit etmesi gibi insan kaynakları yönetiminin etiğine aykırı olarak ahlaksızca ve namertçe elindeki personeli kendi çıkarları doğrultusunda oyalayan personel müdürleri de utanç denizlerinde seyreden gemilerin krizini yaratıyorlar. Sözün özü navlun krizi diye bir kriz yok.



Kapitalizmin üretim – tüketim dengesini kuramadığı, arz – talep dengesini şaşırttığı bozuk bir düzen krizi var ve bu krizde de söz edildiği gibi armatörler mağdur değil, deniz işçileri ile tüm işçi sınıfı mağdurdur, mazlumdur. Deniz işçileri, tüm iş kolları ile el ele vererek örgütlü mücadelesini enternasyonalist bir biçimde yükselttiği ölçüde kaybettiği hakları fethedebilir ve utanç denizlerini sevinç denizlerine dönüştürebilir. Bunlar kimseye ikram edilmedi, edilmez ve de edilmeyecek. Denizcilik bir mücadeledir ve bu mücadele içerisinde “Hırça mapaya dayandı, yeter ulan!” demezsek, verdikleri maaşı da çok görüp bizleri 18. yy. öncesi kölelerinden daha kötü şartlara sokacakları aşîkâr.

Güverte-Makine Ayırışması Üzerinden Ayrımcılığın Kronolojisi

Ogün Şanlı

Giriş

Son zamanlarda, Twitter üzerinden makineci ve güverteci-lerin birbiri ile olan atışmalarını gördüğüm de aklıma bu ayırımın toplumun herhangi bir kesiminde yaşanan suni ayırışmalardan pek de farklı olmadığı geldi. Kimisi yazdıklarında ciddiydi, kimisi ise dalga geçen twitler attı. Bu yazı ile temelde ayrımcılıklar ve ayrıcalıkların tartışmasını; bu tartışmanın içinde barınan makineci-güverteci, alaylı-mektepli, okulculuk, hemşericilik gibi denizciler arasındaki ayrımcılık kümelerini; bu kümelerin yanında etnisite, cinsiyet, din gibi kimlik meselelerini ezen-ezilen ilişkisi ekseninde yeniden ele alacağız. Yakın tarihte karşılaştığımız ayrımcılıkları denizciliğin gelişimi üzerinden inceleyerek başlayalım...

Denizci Devlet, Denizci Millet

17. Yüzyılın başları Osmanlı Devleti askeri güçlerini arttırmak için donanmasında kürek gücüne ihtiyaç duymaktaydı. Bu gücü bahriyeli askerleri ile karşılayamadığı için "forsa" adı verilen gayrimüslim savaş esirlerini köle olarak kürek çekme cezası ile cezalandırmaya başladı. Savaşlarla birlikte yetmeyen kas gücünü arttırmak için köle tüccarlarından köleler satın aldı. Daha sonra ucuz iş gücü olarak hapisanelerdeki tutsakları tercih etmeye başladı. Köleler ve mahkumların ucuz iş gücü olarak çalıştırılması buharlı makineler bulununcaya kadar sürdü. Buharlı makinelerin bulunması ile kürek mahkumlarına ihtiyaç azaldı. Fakat Osmanlı Devleti, idam ya da kürek tercihinin bir ceza yöntemi olarak kullanmayı sürdürdü. Kürek mahkumlarının bir kısmı tersanelerde çalışan kölelerin yanına gönderildi, bir kısmının kürek mahkumluğu sürdürüldü, bir kısmı ise idam edildi.

O dönemlerde kürek çekmeyi bir ceza yöntemi olarak kullanan sadece Osmanlı Devleti değildi. Çoğu devlet askeri güç ve deniz ticareti için kürek cezasını onamaktaydı. Bu gemiler köleler ile birlikte yoksulluğu, sömürüyü, ayrımcılığı ve ayırışmayı da taşıyordu. Sanayi devriminin bir getirisi olan buharlı gemiler, bu köleliğin ismini ve şeklini değiştirmeye başladı. Ateşçi, Kömürcü, Makinist vb. görevlerle kölelik modernize edilerek işçi sınıfı ile yeniden inşa oldu. Şirketler daha fazla gelişerek deniz filolarını genişletmeye başladı. İlerleme devam ettikçe Kapitalist sistem görev tanımlarını yeniden değiştirdi. Denizcilikte bu modern kölelerin ismi artık "deniz işçileri" oldu.



Gemilerde Modern Kölelik Sisteminin İşletilmesi

Fransız devrimi sonrası Monarşiler yıkılıp Cumhuriyetler kurulurken modern kölelik sistemi geliştirildi. Artık, işçilerin isyan etmemesi için de yeni sistemler üretilmeliydi. İşçiler, etnik ya da coğrafi olarak devlet kültürünün yaygınlaştırıldığı milliyetçi akımlarla üstün bir amaca hizmet ettiği düşündürülmeye başlandı. İşçilerin kontrolü dini değerlerle de güçlendirildi. Günümüze baktığımızda, iş cinayetinde katledilen madencilere "şehitlik" unvanı verilmekte. Bir şimdi de etrafınıza bakın, gemi salonlarında, köprüüstünde asılı duran kutsal kitapları, resimleri, duaları, bayrakları, milliyetçi öğeleri düşünün. Susmanın, sabrın ve sönümlemenin yegâne öğretileri doğduğumuzdan beridir ilmek ilmek işlenirken bir saniye bile "büyük amaca hizmet" ettiğimiz fikrini unutmamamız için geminin her yerinde ve hatta sözcüklerimize bile yerleştirilmişken köleliğin kalktığını düşünmek büyük bir yanılgı olurdu. Sömürülürken, iş cinayetlerinde katledilirken, terk edilirken, kaçırılırken, şiddet görürken, tacize ve tecavüze maruz kalırken, kaybolurken, boğulurken, batarken... **Nasıl? Allah selamet mi versin?**

Mesele sadece dini inançların ve milliyetçiliğin işçi sınıfını kontrol etmek için kullanılması ile de bitmiyor. Kapitalizm, modern kölelik sisteminin kontrolünü ast-üst ilişkisi üzerinden, yani hiyerarşik bir temelden de kontrol ediyor. Örnek olarak; ezilen olmasına rağmen proleter bir Reis'in kendi sınıfındaki bir diğer proleter Gemici'yi ezmesi ya da benzer şekilde makine ve güverte zabıtlarının yönetici ayrı bir sınıf olarak değerlendirilerek diğer gemi personelleri üzerinde bir otorite yaratması da ezilenlerin kendi içinde uyguladığı baskıya örnektir. Sistem buna sadece "emniyetli yönetim" der. Ben "saçmalık" diyorum. Nitekim, bu konu hakkında alternatif modelleri sizler de araştırabilirsiniz. (Bkz. *MayDay Dergisi'nin 2. sayısında yer alan Serap Korkmaz'ın "Gemi İçinde Stres ve İş Bilmez İdarecilik" yazısı*)



Suni Ayrımcılıklar ve Ayrıcalıklar

Proleterlerin kendi içindeki çatışmaların nedeni kapitalizm içinde onlara verilen statüdür. Peki, denizcilikte statüyü oluşturan etmenler neler? Kaç senedir bu işi yaptığı, ön lisans mı yoksa lisans mı okuduğu, hangi üniversiteden mezun olduğu ya da hangi branşta olduğuna bakarak

statülerimiz belirlenir. Okurken eşit yaşam koşullarını sağlamayan sistem aynı şekilde gemi içinde de eşit koşulları oluşturmaz. Kimimiz alaylı, kimimiz mektepli. Eskiden meslek edinimleri usta-çırak ilişkisi üzerinden yürütülürdü. Gemide çalışmak da usta çırak ilişkisi ile öğrenilen bir meslekti. Yüzyıllar boyunca bilgi, bir denizci kuşağından diğerine usta çırak ilişkisi içinde aktarıla geldi. Benim beklentim bu deneyim aktarımının özgürce ve aynı düzlemde paylaşımıdır. Neticede deniz hata kabul etmez. Bilginin otorite kurmak için saklandığı ve bu deneyim aktarımlarının olmadığı durumlarda bireyin hata yapma olasılığı da artacaktır. "Halatin içinde durulmaz" çok temel bir bilgidir. Bunu duyduğunuz hatırladığınız yer bir kurum mu yoksa gemideki tecrübelerin bir aktarımı mıydı?

Ayrımcılık negatif ya da pozitif fark etmeksizin her türlü kötü bir amaca hizmet etmektedir. Denizcilik sektörü içerisinde kimi gruplaşmalardan biri de hemşericiliktir. Hemşerisi olan denizcinin gemide iş bulma olasılığı artar. Pozitif bu ayrımcılığın ismi torpil, "adam" kayırma ya da hemşericiliktir. Aynı şekilde İTÜ'den mezun birinin KTÜ'den mezun birine göre tercih edilmesinin sebebi de insan kayırmanın liberalleşmesi ile gerçekleşmektedir. Kimi gruplaşmalara yapılan bu pozitif ayrımcılığın yanı sıra kimi etnik ya da kimlik grupları üzerinden de negatif ayrımcılık uygulanmaktadır.

Atanmış cinsiyeti kadın ya da LGBTIQ+lar da gemilerde negatif ayrımcılığa maruz kalmaktadır. Şirketlerin işe almamasının yanı sıra işe alınanlar ise gemide cinsiyetçiliğe, hakarete, ötekileştirmeye maruz kalmaktadır. Ve kapitalistler, aynı sistem tarafından ezilen, kimi yerde ayrımcılığa maruz kalmış ve bir köle olduğunu unutmuş, kendi sınıfındaki bireylere sözlü, fiziksel ya da davranışsal şiddet uygulayan failleri ve ayrımcı grupları sömürüye karşı haklarını savunan bilinçli bir birlikteliğe tercih eder.

Ayrımcılık Nasyonal, Denizcilik Enternasyonal

1619 tarihinde Angola'dan hareket eden "Beyaz Aslan" isimli İngiliz gemisinde yaklaşık 350 siyahi kölenin 20 küsuru Amerika'ya ulaşan ilk köle kolonisi olarak tarihe geçmiştir. Köle ticareti Amerika'da 1619'dan 1865'e kadar devam etmiştir. Köle Ticaretinin yasaklanmasına rağmen otorite siyah insanlara karşı ayrımcı tutumunu sürdürmektedir.



Batı'da ise Mezopotamya, Uzak Doğu ve Afrika halklarına karşı etnik bir ayrımcılık uygulamaktadır. Bu ayrımcılığın benzer biçimlerine kimi gemi mürettebatında da karşılaşıyoruz. Farklı coğrafyalardan bütün denizcilerin asıl meselesi ise bu ırkçılığı gittikleri limanlarda ya da karşılaştıkları gemilerde çeşitli şekillerde yaşıyor olmalarıdır. Bireylerin yaptığı hataların koca bir coğrafyaya yüklemek de ayrımcılığa sebep olur. Arap coğrafyasında gemiye gelen bir Kılavuz Kaptan'ın yaptığı cinsiyetçi bir davranışı Arap yarımadası sınırları içinde yaşamak zorunda olan bir topluma mal etmek, sorunu kişilerin etnisitesi ile daraltmaktır. Fakat söz konusunu mesele bireylerin etnik kimliği değil onların ataerkil davranışlarıdır. Yani sorun etnik kimlik değil cinsiyetçi sömürücü bu sistemdir. Ucuz iş gücü olarak görülen Gürcü, Hintli ve Filipinli gibi kimi milletlerin istihdamının daha fazla olması da o milletlerin değil, kendi çıkarlarını düşünen sermayedarların suçu olduğunu da söylemeliyim.

Güverteci-Makineci "şakalaşması"

Bunca ayrımcılığın ve birbirimizle didişmelerin sonuncusu olarak Güverte-Makine atışmalarına değinelim. Güverteci ve de makineci olmak şahsına münhasır bir iştir. Makine ve güverte ayırımına baktığımızda iktisadi anlamda, sınıfsal anlamda, sosyolojik anlamda hiçbir ayırım yoktur. Bugün, 21. yüzyılda egemenler göçmen karşıtlığı, milliyetçi ve şovenist düşüncelerle nasıl suni gündem belirliyorlarsa güverte-makine meselesi de aynıdır. Kimin daha çok çalıştığı tartışması gereksiz bir ayrışmadan öteye gitmeyen boş bir lafazanlıktır. Gemide herkesin rol ve sorumlulukları bellidir. Makinecilerin çalışması gereken zaman ve güvertecilerin çalıştığı zamanlar birbirlerinden farklı olabilir. Yapılacak işlerin dağılımı ise farklılaşır. Branşlar arasındaki bu rekabet ise armatörler için kârlıdır.

Tıpkı bir zamanlar köleliğin bir kurum olarak devletler tarafından yasallaştırılması gibi bugün de denizcilerin hak ve emeklerinin gaspı dayatılan ve dayatılmak istenen yönetsel ve düzenlemelerle devlet tarafından yasallaştırılmakta, diğer bir ifadeyle, devlet bir zamanlar köle sahipleri, aristokratlar için düzenlemeler yaparken bugün sermayedarlar, armatörler ve kendi yandaşları için yapmaktadır.

Geçmişten günümüze şartlar farklı olsa da değişmeyen tek şey emek sömürsüdür. Bugünün denizcisi şimdiki zamanın Jean Valjean'ı olmuştur. Mahkûm edilen ise yine hayatlarımız. Bir insanın devletler ve tüccarlar tarafından köle olmasının nedenleri vergi ödeyememe, yaşadığı coğrafya, ten rengi, inancı ya da yurtsuz olması gibi ayrımcılıklardır. Tıpkı bizim gibi efendileri vardı. Fakat kaba köleliğin bugün var olmamasının sebebi efendilerinin onları azat etmesi ile değil, kölelerin hak ve özgürlükleri için örgütlenerek isyan etmesiydi. Günümüzde armatörlerin ya da şirket yetkililerinin görünen bir kırbaçı ve bizlerin de boyunlarında görünen bir tasma yok. Fakat hâlâ ezilenlerin sırtında sömürünün yeni izleri oluşmaya devam ediyor.

ÖR- GÜT- LEN



DENİZ İŞÇİLERİ PLATFORMU



Gemi Söküm İşçisi İle Röportaj

Sevgili gemi söküm işçisi, MayDay dergisi vasıtasıyla yazı dayanışması kurduğun için öncelikle çok teşekkür ederiz. Siz de bizim gibi bir deniz işçisisiniz ve sizleri daha yakından tanımak ve sorunlarınızı tüm denizcilere duyurmak adına bu röportajı gerçekleştiriyoruz.

Gemi söküm işçisi olarak kısaca kendinden bahsedermisin? Bu iş ile nasıl tanıştın?

Ben 40 yaşındayım. Yaklaşık 20 yıldır gemi sökümde çalışıyorum. Babam da bu işi yapardı ve baba mesleği olarak başladım.

Gemi söküm sanayiindeki taşeronlaşma hangi seviyede?

Gemi sökümde şuan taşeronlaşma yok. Ama iş alan daha doğrusu işi yaptıran çavuş dediğimiz kişiler var. Bu kişiler müdürlerden daha yetkilidir. Ve biten her gemiden sonra prim alırlar. Ama işçidirler görünürde.

Son dönemde adını çok sık duyduğumuz Brezilya'nın savaş gemisi olan Sao Paulo gemisi gibi gemilerde ciddi oranda asbest olduğunu tüm kamuoyu öğrendi. Peki bu asbestin gemi söküm işçilerine olan etkilerine yönelik bir tedbir alınıyor mu?

Asbest her gemide az ya da çok zaten bulunuyor. Sao Paulo gemisindeki asbest miktarı diğer gemilerden daha yüksek olduğu için gündem oldu. Hali hazırda sökülen gemilerde de asbest var. Yakın zamanda Kılıçlar Gemi Söküm firmasının söktüğü gemide asbest tespit edildi. Sonra

üzeri kapatıldı. İşveren herhangi bir önlem almıyor elbette. Sadece denetleme dönemlerinde göstermelik çevre düzenlemeleri yapılıyor.

Türkiye'deki tüm sektörlerde meydana gelen iş cinayetleri İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği (İSİG) meclisi tarafından takip edilerek aylık olarak yayınlanmaktadır. Gemi söküm işçileri açısından iş cinayetleri ne durumda?

İş cinayetlerini İsig Meclisi'ne bildiriyoruz işçiler olarak. Ancak "kaza"dan bir süre sonra hayatını kaybeden işçiler kayıta geçmiyor. Ve kalp krizi, meslek hastalığı, akciğer kanseri gibi nedenlerle ölen işçiler iş cinayetlerinde sayılmıyor.

Gemi söküm sanayiinde çalışan işçilerin çalışma şartları, aldığı ücretler yeterli mi? İnsan onuruna yaraşır bir yaşam sürme güvencesi ve sigorta sağlanıyor mu? Ayrıca çalışma ortamında mobbing gibi sorunlar var mı?

Gemi sökümde, çalışma şartları elbette ki çok kötü ve ağır. İş güvenliği yok, çevre ve doğa talanı devam ediyor. Katı atıklar yakılıyor ve külleri fırtınalı havalarda gece deniz dökülüyor. Çalışma koşullarını iyileştirme çabası gösteren işçilere mobbing uygulanıyor. Bunu da kendi işi olmayan işleri yaptırarak yapıyorlar.





Gemi söküm sektöründe çalışan işçilerin örgütlülüğü ve sendikalaşma oranı nasıl? Bu konuda yaşanan sıkıntılar neler?

Gemi söküm işçisinin belli bir örgütlülüğü yok. Bir sendikamız da yok. Tek örgütlülüğümüz hepimizin birbirini tanıyor olması ve iletişimimizin çok kuvvetli olması. Bu iletişimim kuvvetli olmasının bir nedeni de cenazelerimizde ve düşünlerimizde hep bir arada olmamızdan geliyor. Çoğumuz aynı mahallelerde oturuyoruz. Tabii örgütlülük anlamında bir çatımız yok. 90'larda yaşanan bir sendikalaşma mücadelesinin başarısızlığı ve şimdiki sendikacıların lüks içinde yaşaması, işçilerde sendikalara ve sendikacılara güvensizliğin nedenlerinden başlıcaları. Tabi bu bir örgütlülüğümüzün asla olmayacağı, sonsuza kadar sendikasız olacağımız anlamına gelmiyor. Sadece biraz daha zor işimiz. Bu konuda umudumuz halâ diridir. Çünkü iş cinayetlerinin önüne geçmenin, kötü çalışma koşullarının düzeltilmesinin tek yolu örgütlülükten geçiyor. Bunun bilincindeyiz.

GEMİ SÖKÜMDEKİ TEHLİKELİ ÇALIŞMA ETKİNLİKLERİ

Sosyoekonomik düzeyi düşük ülkelerde bu işlerde; pazarlık gücü olmayan, daima daha düşük ücrete çalışabilecek rakipleri bulunan, eğitim ve deneyimi yetersiz, örgütsüz ve güvensiz, vasıfsız işçiler çalışmaktadır.

Gemi sökümüyle elde edilen kablo vb.den gelir sağlayan kişiler, içindeki metalin çıkartılabilmesi için kabloların yakılması gibi işlemleri açıkta, uygulamayı yapanları ve çevreyi korumaya yönelik herhangi bir önlem almaksızın yaptırmaktadırlar. Bu işlemlerin basit görülmesi nedeniyle çocuk işgücü kullanılabilmektedir (1,2).

Asya ülkelerinde yetişkin ve çocukların gemi sökümüne ikincil işlerde çalışma koşulları çok kötü durumdadır. Ortamın havalandırması yetersizdir ve çalışanlar koruyucu giyecek ve donanımdan yoksundur. Çıkarılan bazı parçalar yakma sistemi olmaksızın açıkta yakılarak metal bölümlerinin ayrılmasına çalışıldığından tehlikeli derecede duman etkileniminde kalmaktadırlar. Bazı işlemlerde değişik asitler kullanılmaktadır. Yanma işlemlerinde hızla buharlaşan cıva vb. maddeler de solunabilmektedir (5-10). Çalışanlar bu işlemler sırasında koruyucu maske kullanmamaktadır.

Kaynak: <https://www.meslek hastaligi.net/gemi-sokumu-saglik-tehlikeleri/>



GEMİ SÖKÜMDE İŞÇİLER KAZANDI

İzmir'in Aliağa ilçesinde 22 şirkette çalışan yüzlerce gemi söküm işçisi 11 Şubat 2022'de güvencesiz çalışmaya ve sefalet ücretine karşı greve başladı. İşverenin eylemi bitirmeye yönelik olarak Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu kapsamında "Grevin tedbiren durdurulması" talebiyle Aliağa 2'inci İş Mahkemesi'ne açtığı davada keşif yapıldı. Keşif sonrası kararını açıklayan mahkeme işverenin talebinin reddine karar verdi. Patronlar işçilerin taleplerini kabul etmek zorunda kaldı. 7 günlük çetin mücadelenin ardından patrona, devlete, soğuğa, çamura direnen gemi söküm işçileri talep ettikleri tüm haklarını öz örgütlülük ile kazandı.

Bir Sörveyörün Gözünden Basitçe Kapitalizm

Özlem Yılmaz

Normalde dışarıdan çok basitmiş gibi görünen işlerin aslında içine girince ne kadar kavga-dövüş ya da stresle ilerlediğini görmek, insanı aslında yoranın iş değil yine insan olduğunu bir kez daha hatırlatıyor. Ancak bunun asıl nedeni, şirketlerin insanlara yaptığı baskılardan kaynaklıdır. Çünkü maşa varken ellerini yakmazlar.

Yaptığım işin bir parçası gereği gemilere yüklenen yükleri, yükleme esnasında kontrol ederek hasar durumlarını raporluyorum ve objektif olarak bakıldığında hiç de zor olmayan bir iş olarak görünüyor. Ancak işin aslı bu şekilde değil. Kendi yaşadığım sorunları çevremde aynı işi yapan diğer insanlarla paylaştığımda aynı sorunları onların da yaşadığını fark ettim ancak sorun, bu sorunların normalleştirilip kabullenilmesi. Yapılan işin adı metal yükleri için pre-loading ve bunu yapan kişi ise genelde P&I sörveyör. Bazıları bunu merak edip araştırabilir, bazıları ise hali hazırda bilgi sahibi.

Yüklenen yüklerdeki hasarların neler olabileceği, P&I kulüplerin yayınlamış olduğu sirküler veya yayınlardan öğrenilebilir. Bunlar uluslararası olarak aşağı yukarı standardize edilmiş hasarlardır. Satıcı ve alıcı arasında yaptıkları anlaşmada ürünün kalitesini ve kabul edilebilir hasarları belirlerler. Satıcı buna uygun yükleri yükler. Buraya kadar bir sorun görünmüyor. Sorun yüklerin yüklemesi esnasında ortaya çıkıyor ve özellikle bu ürünlerde söz sahibi olan büyük firmaların ticari kaygılarından dolayı, ürünlerdeki hasarları yükleme belgelerine yazdırmak istememelerinden kaynaklanıyor. Bazı hasarlar önemsiz sayılabilecekken (tozlu, yağlı, pakette yırtık/hasar, pakette toz, vs.), bazı hasarlar daha önemli kabul edilir (yamuk, vuruksu, paslı, bükülmüş, vs.). Yükleme esnasında bu hasarlardan görülebilir ve bunların hepsi anlaşmada

mevcut olmayabilir bu durumda prosedür satıcının (şu anki durumda büyük üreticilerdir) bu hasarlı ürünü değiştirmesidir. Maalesef ülkemizde bazı büyük üreticiler bu durumlarda ürünleri değiştirmez ve sörveyöre bu hasarları yazamayacağını, aksi taktirde limana sokmayacağını, geminin kalkmayacağı ve bunun sorumlusunun kendisi olacağı ile tehdit edip baskı yaparlar. Bu durumda da genelde bu hasarlar görmezden gelinerek yüklenir. Çünkü karşı taraf ülkedeki büyük tekellere biridir ve anlaşılacağı üzere hükümete yakındır. Bu durum sörveyörün şirketi tarafından da hali hazırda bilinir ve buna göre sörveyörden de olay çıkarmadan ama prosedürlere de mümkün olduğunca uyularak işin halledilmesi istenir. Burada bu durumun içinde kalan sörveyöre ve üretici tarafındaki çalışana da bakıldığında, kendi işlerini kaybetme kaygısının yüksek olduğu görülür. Herkes elinden geldiğince kendi şirket menfaatlerini korumaya çalışır ancak bir sorun olduğunu da dışarıya sızdırmamak için uğraşarak stres ve sinir harbi içerisinde sistemin çarkları arasında, bahsi geçen işlerden kazanılan menfaatlerin yanında fark edilmeyecek kadar bir kazanç karşılığında, ezilir!

İnsanın büyük şirketler (tekeller) karşısındaki çaresizliği her alanda karşımıza çıkmaktadır. Sözde devlet tarafından verilmiş veya korunan haklar da gerçek anlamda bir işe yaramayıp sadece göz boyamalık ve bir hakkın sadece var olduğu denmesi için olan haklardır.

Çözölemeyen Öğrenci İşleri Sorunları

Cafer Alabora

Genel olarak birçok fakölte de olduğu gibi, denizcilik faköltelerinde de görölen sorunların başını çeken öğrenci işlerinde yaşanan aksaklıklar olup, diğ er faköltelere kıyasla öğrenciler açısından çok daha fazla sıkıntıya sebep olmaktadır. Bu sorunların büyüklüğünün cezasını öğrenciler belki dönem belki de sene kaybı olarak çekmektedirler. Kendi yaptığım gözlemler ışığında örnek vermek gerekirse;

- Bir denizcilik faköltesi öğrencisinin zabıtlık sınavlarına girmesi için toplam 12 ay staj yapması gerekmektedir. Normal koşullarda bu staj 1. sınıfta 3 ay, 2. sınıfta 3 ay ve 3. sınıfta 6 ay olmak üzere yapılır. Bu süreçlerde staj yapacak öğrenci eğer ki gerekli evraklar hakkında detaylı bilgiye sahip değilse (gemi insanı cüzdanı, sağ lık belgesi, okula verilmesi gereken evraklar vb.) Öğrenci işlerinde görevli memurdan öğrenebilmesi gerekmektedir. Fakat genel olarak öğrenci işlerinde görevli memurlardan ya geri dönüş alınamamakta ya da üstün körü bir şekilde cevaplar alınmaktadır.
- Denizcilik faköltelerinde son sınıfa gelmiş bir öğrencinin 4. sınıfın 2. döneminde sınırsız kredi alabilmesi için gereken bazı şartlar vardır. Bu şartlar, güz yarıyılından kalan başarısız bir ders olmaması ya da toplamda 270 gün staj yapılması olarak belirlenmiştir. Fakat bu sistemde gerekli bazı bilgilerin öğrencilere verilmemesi ya da eksik verilmesinden kaynaklı olarak sıkıntılar doğmaktadır. Bir öğrenci eğer ki 3. sınıfın 2. döneminde açılan “long term sea training” (6 ay süreli uzun staj) adlı dersi, önceki dönemlerde başarısız olduğu sta-

ja önkoş ul derslerinden dolayı stajını yapsa dâhi okul tarafından bu staj sayılmayacaktır. Bu durumda doğ al olarak staj yapacak öğrenci, öğrenci işlerinde görevli memura bu konu ile alakalı aklına gelen soruları sormak istemektedir. Öğrenci işlerinde görevli memur ise üstün körü cevaplar verip gerekli açıklamalardan kaçınarak konuşmayı sonlandırmaktadır. Bunun sonucunda öğrenci, üniversitenin aç tığı ders seç me haftasında bu der si seç memesi gerektiğini düşünüp sisteme girdi yapmaz ise 4. sınıfın 2. döneminde elde edebileceği sınırsız kredi hakkını kaybeder. Bu durum da öğrencinin mezuniyetini en az bir dönem geciktirir.

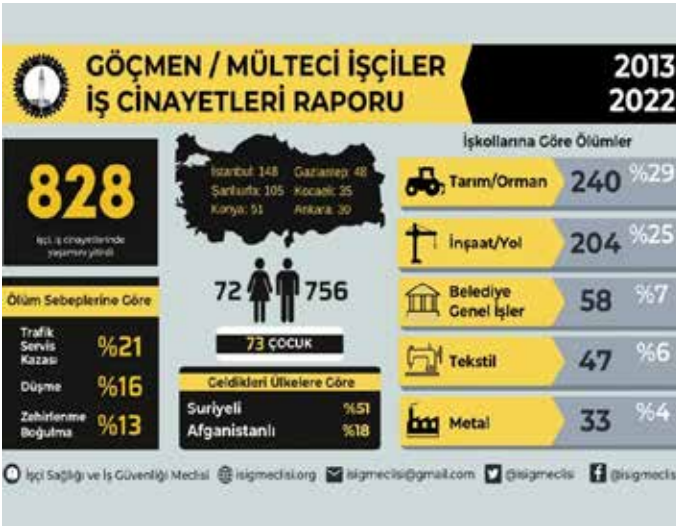
Bunun gibi daha birçok sıkıntıya örnek verilebilir fakat hepsinin ortak sebebi gerekli özenin gösterilmemesi, umursanmaması, üstlerinden gelen gereksiz iş yükleri ya da günü atlatma düşüncesi ile iş yapması olabilir. Naçizane düşüncem, buna çözüm olarak ilgili mercilerin, internet sitelerine detaylı bir bilgilendirme bölümü hazırlanmasıdır. Bu sayede öğrenciler bu bilgilere kolay bir şekilde ulaşabilir.





DENİZCİLER SAVAŞA KARŞI

Deniz İşçileri Platformu “Savaş Karşı Hayat” konferansına katıldı. Savaş karşıtı tutumlarını, savaşın denizcilere ve halklara verdiği zararı twitter hesaplarından yaptıkları paylaşım ile gösterdiler.



SON ON YILDA 828 GÖÇMEN İŞÇİ HAYATINI KAYBETTİ

İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği (İSİG) Meclisi 18 Aralık Uluslararası Göçmenler Günü'nde Türkiye'de mülteci işçilerin yaşamını yitirdiği son 10 yılda gerçekleşen iş cinayetlerine dair rapor yayımladı. Raporda, Türkiye'de son on yılda (2013-2022) en az 828 göçmen/mülteci işçinin iş cinayetlerinde yaşamını yitirdiği belirtildi. İSİG Meclisi raporu, başta Katar olmak üzere dünyanın her ülkesinde iş cinayetlerinde hayatını kaybeden göçmen/mülteci işçilere adadı.

DENİZ İŞÇİLERİ'NDEN DAYANIŞMA MESAJI

Evrensel Gazetesi 11 Aralıkta, okurları ile birlikte gazete için dayanışma etkinliği düzenledi. Geniş katılımın olduğu etkinlikte çeşitli kurum ve kişilerden dayanışma mesajları da okundu.

Deniz İşçileri Platformu'nun Evrensel gazetesi ile olan dayanışma mesajı:

“Bizler gemilerde, tersanelerde, limanlarda çalışıyoruz. Hayatlarını denizden kazanan işçileriz. Birçok yandaş gazete ve armatör-devlet kuruluşu yaşadığımız hak gasplarını, sömürüyü, iş cinayetini görmezden gelirken, Evrensel Gazetesi her zaman emek mücadelemizi yükseltti. Gemide kaybolan arkadaşımız “Yiğit Acar nerede?” diye sorduğumuzda, iş cinayetinde hayatını kaybeden Uğur Kır, Mustafa Koç için adalet istediğimizde, hakkımız armatör ve patronlar tarafından gasp edildiğinde Evrensel Gazetesi biz deniz işçilerinin hep yanındaydı. Özgür basın baskılandığı, gazetecilerin tutuklandığı bu dönemde Evrensel Gazetesi emeğin direnişini duyurmaya devam etti. Biz de iktidarın medya üzerindeki baskılarına inat Evrensel Gazetesi'nin yanındayız. Devlet basın ve ifade özgürlüğünü ihlal etmektedir. Sabrımız hırça mapaya dayandı. Devletin ceza ve yasaklarına karşı “dayanışma yaşatır” diyoruz. Evrensel susturulamaz.”



KAPİTALİZM DENİZDE DE KARADA DA KATLEDER!

Bartın'ın Amasra ilçesindeki Türkiye Taşkömürü Kurumu (TTK) Amasra Müessesesi'ne ait maden ocağında 14 Ekim Cuma günü saat 18.15 sıralarında meydana gelen patlamada 41 maden işçisi iş cinayetinde yaşamını yitirmiş, 11 madencimiz de yaralanmıştı.



Yaşamını yitiren madencileri unutmuyoruz.

Katillerden hesap soracağız!

MAYDAY

Deniz İşçileri Platformu



@deniziscileri



@deniziscileriplatformu



@deniziscileri



deniziscileriplatformu@gmail.com

ARALIK 2022 | SAYI NO.4