

NİSAN 2023 | SAYI NO.5

MAYDAY



Deniz İşçileri Platformu



AKP-MHP İKTİDARINDA SARAY DENİZCİLİĞİ



NİSAN-2023 Cilt:1 Sayı:5

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 yayınliyoruz. 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 mücadelelerimizde yaşadığımız tüm sorunların üstesinden örgütlü bir şekilde geldik. Hepimiz denizcilik iş kolunun ne kadar keTndine 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, Aliağa 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 bombalayıp 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

AKP-MHP İKTİDARINDA
SARAY DENİZCİLİĞİ **1**

KAZA DEĞİL CİNAYET
AFET DEĞİL KATLİAM **5**

GEMİDE HİV İLE YAŞAMAK
ÇALIŞMAYA ENGEL DEĞİLDİR **7**

DENİZ EKOSİSTEMİ
YOK OLUYOR **12**

ATERKİ VE HETEROSEKSİZME
KARŞI EL ELE MÜCADELEYE **14**

KANLA AÇILAN KANALLAR:
KATLEDİLEN İŞÇİLER VE
MEYDANA GELEN
EKOLOJİK HASARLAR **16**

YAŞASIN 1 MAYIS **21**

AKP-MHP İKTİDARINDA SARAY DENİZCİLİĞİ

Taylan Fikret



Giriş

Önümüzde bizlere dayatılan bir seçim süreci var. Onlarca yıldır olduğu gibi şimdi de karadan uzakta olan biz deniz işçilerini hesaba katan ya da düşünen yok. Bizi bizden başka kurtaracak olanın olmadığı gibi. Sandıkta bir şeylerin çözüleceğine inanmak sadece hayalperestliktir. Zira bunun sadece Türkiye için geçerli olmadığı tüm dünyadaki tarihsel gerçeklik incelendiğinde anlaşılıyor. Torba yasalarla 2008 yılında yıpranma payı hakkımızın hiç edilmesi bir tarafa, kendi mafyöz ilişkileriyle denizcilik mesleğini bir uyuşturucu trafik aracı haline getirdiler. Şimdi de seçimi kaybedeceklerini anladıkları için sözüm ona güvenli limanlar olarak gördükleri armatörlere emanet paralarla hızlı bir gemi filosu yaratıyorlar. Muhtemel bir iktidar kaybını kendileri de öngördüklerinden dolayı aklayacakları kara para için denizciliği sermayeye çeviriyorlar. Bu da yetmiyor uyuşturucu ile de kirletiyorlar!

Yıpranma Payı Neden Önemlidir?

Deniz işlerinin gürültülü makine dairelerinde, asbest ve benzeri kanserojen kimyasallara maruz kalarak çalıştıkları zorlu şartlar nedeniyle tehlikeli bir iş koludur. Bu sayılanların yanı sıra bilimsel çalışmalar deniz işçilerinin altı aya kadar uzanan kontratlarında bir seferde gemilerde statik elektrik birikmesi sebebiyle bünyelerinde azımsanmayacak ölçüde gerilimin varlığı belirtilmiştir (Pavlyuchenko, 1985). Denizlerde seyir esnasında ya da limanlarda meydana gelmesi muhtemel kazalar ve korsanlık gibi olaylar düşünüldüğünde çalışma ortamının oldukça yıpratıcı ve de tehlikeli hâle getirmiştir.

2008'de haklar gasp edilmeden önceki 5510 sayılı Sos-

yal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası kanununu 40. maddesinde "Aşağıda belirtilen işyerlerinde ve/veya işlerde çalışan sigortalıların, hizmet sürelerine, bu işyerlerinde ve/veya işlerde geçen çalışma sürelerinin her 360 günü için karşılarında gösterilen prim gün sayıları, fiilî hizmet süresi zammı olarak eklenir. 360 günden eksik sürelerle ait fiilî hizmet süresi zammı, 360 gün için eklenen fiilî hizmet süresi ile orantılı olarak belirlenir." ibaresi ve ekinde verilen tabloda da denizde çalışan deniz işçileri için 90 günlük yıpranma payı fiili hizmet süresine ekleneceği yer alıyordu. 2020 yılında patlayan COVID-19 pandemisi ile birlikte Türkiye Denizciler Sendikası (TDS) ve Türkiye Denizciler Federasyonu (TDF) yıpranma payı üzerine ortak basın açıklaması gerçekleştirdiler.

Buram buram sermaye kokan açıklamanın içerisindeki talepler mesleki olarak ihtiyacımız olan noktalara değiniyor olsa da bunları sözüm ona şirketlere ve devlete zeval getirmeden yapmanın yollarını aradıkları ayan beyan görünüyor. Utanmadan sıkılmadan DTO bizim amiral gemimizdir deme cüretini bile gösteriyorlar. Sermaye yandaşlığı ve emek düşmanlığı bir tarafa bir de mevcut çürümüş cumhurbaşkanlığı hükümetinin siyasal İslamcı politikalarına da uyum sağlamak adına "Hak vermemek günahtır" başlığıyla yıpranma payını cumhurbaşkanından dilenmekten bile geri durmadılar. Biraz hayâ olsa hakların verilmediğini mücadele ile alındığını ve bu mücadelenin de sınıfsal birlik ve örgütlenme ile olduğunu söylerlerdi. Ama bunlar hem mert değil hem de kendi istikballeri uğruna denizcileri ölüme terk edecek asalaklar grubundan başka bir şey değiller.

Korsanlık faaliyetleri sebebiyle hâlen daha gemilerde çalışan deniz işçileri ölümlerle burun buruna geliyor. 2023 yılı ocak ayı itibarıyla Hint okyanusu ve Somali

açıkları yüksek riskli alandan çıkarıldı (ICS, 2022). Ama yine de birçok gemi kaptanı buralarda normal şartlarda seyrin çok riskli olduğu görüşünü savunuyor. O bölgede seyreden gemilerde yer alan deniz işçilerinin ve onların yakınlarının içinde bulunduğu psikoloji bile tek başına çok büyük bir yıpranmanın müsebbibidir. Daha birkaç sene evvel Boden denizciliğe ait Mozart gemisine Nijerya'nın 180 mil açıklarında korsanlar saldırıya ve ikinci mühendisi öldürmüşlerdi (UAB, 2020). Üç mürettebatı da gemide bırakıp kalan mürettebat kaçırılmıştı. Aylarca müzakere edildi ve o denizcilerin kurtarılması konusunda da hem sermayedarlar hem de devlet yetkilileri lakayt davrandılar. Deniz işçisinin armatörün gözünde kıymeti yok zira onlar bir taraflarında çıkan kıl gibi kestikçe yeni bir deniz işçisi bulacaklarını düşünürler. Ancak örgütlü hareket etmeyi başaran bir denizciler grubu kendi gerçekliğini somut bir şekilde sermayeye ve devlete dayatarak yıpranma payı dahil tüm haklarını alır, alacaktır ve almalıdır!



Gemiciklerle Soyulan Halk

Gemicik denince Erdoğan'ın meşhur televizyon konuşması akıllara geliyor. 400-500 bin dolar teminatla uygun krediler bulup bu kredi taksitlerini de gemi çalışarak kendi ödüyorsa neden yapılmasın gayet kolay bu şartları sağlayan herkes gemi sahibi olabilir diyordu. Ha bir de gemi var gemicik var yahu (!). İşte bu akılları onlara veren sermayedarlar bugün seçimleri kaybetmesi neredeyse kesin olan hükümetten emanet paralarla yeni gemicikler alıyor. Denizde çalışan herkesin nazarı dikkati celp etmiştir. Senelerce filosundaki gemi sayısı değişmeyen birçok denizcilik firmasının bilhassa Türk firmalarının bir anda filoları ikiye üçe katlandı. Tanker, konteyner ve de kuru yük navlun fiyatlarında bir süredir artış olduğu buna bağlı olarak da gemi kiralalarının

yükseldiğini herkes biliyor. Bunun için şirket yönetmeye gerek yok. Ancak uluslararası denizcilik şirketlerine ve sermayelerine bakıldığında Türkiye ile ilişkili şirketler dışındakilerde böyle kontrolsüz bir büyüme görülüyor. Tam da bu noktada akıllara iktidarın gitmeden paraları emniyetli sulara kaydırıldığı gerçeği ile yüzleşiyoruz. Tüm bunlar planlı ve sistemli bir soygun mantığı ile yapıldığından "off-shore" şirketler üzerinden kayıt dışı bir şekilde yürütülüyor. Hâli hazırda denizcilik şirketleri tamamen yasal olarak hukuki bir biçimde off-shore olarak tüm gemilerine ayrı ayrı şirket kurarak hem vergiden kaçıyor hem de kaza veya icra durumlarında tüm filosuyla sorumlu olmamak için bu yöntemi sermaye taktiği olarak kullanıyor.

Gemiciklerden söz açılmışken Erdoğan'ın bir numaralı armatörlerinden Palmali Denizciliğin sahibi Mübariz Mansimov'dan söz etmemek olmaz. Mansimov'un büyük bir filosu vardı ancak sadece kendi gemileriyle hareket etmiyordu, ayrıca kiraladığı çok sayıda gemi bulunuyordu. Mansimov'un söz konusu filosuna "kiracı" olarak katılanlar arasında Bilal Erdoğan, Mustafa Erdoğan ve Ziya İlgen'in kurduğu BMZ şirketinin gemileri de bulunacaktı. Asıl can alıcı mesele ise Palmali şirketinin kiralayacağı gemicikleri Erdoğan'a önce hediye edip sonrasında da milyonlarca dolar kira ödemesiydi. Bu ticari ilişkinin iktisattaki yeri olsa olsa hatır nakliyat olur. Hatır demişken elbette menfaatler çerçevesinde gelişen bir hatır gönül ilişkisi kastediliyor. Tıpkı siyasal ilişkilerde olduğu gibi siyasal ticarete de ortaklar anlamayınca biri diğerinin malına çöker sonra da terörist ilan eder. İşte Mansimov'un sonu da böyle oldu. Önce Rusya ve Azerbaycan'da uzun vadeli anlaşmalar yaptığı Lukoil ve Socar şirketleri sözleşmeleri feshedip üstüne Palmali'nin sözleşme şartlarını sağlamadığı gerekçesiyle milyonlarca dolar tazminata mahkûm etti ardından Türkiye'de Erdoğan'ın geçmişte gözbebeği olmasına karşın FETÖ soruşturmalarıyla hapis cezasına çarptırıldı. Sermayedarların kendi arasında gelişen mafyatik ilişkilerin fitilini ateşlediği bir çıkar kavgasının paçalardan akan iğrençlikleri bir yana denizlerde onlarca ay maaşını alamayan Palmali mağduru deniz işçilerinin öfkesi bir yana... Bu düzen değişene kadar da bu pisliklerden dünyanın temizlenemeyeceği de aşikâr. Zira kapitalizm krizlerinden çıkış için hep bir reform yöntemi bulur. Ülkemiz yakın geçmişindeki "Özelleştirmeler" ve özelleştirmelerde olduğu gibi.

Özelleştirmelerle İçi Boşaltılan Kurumlar

Neo-liberal politikaların zirve yaptığı 1997-2013 yılları arasında Mersin Limanı, İskenderun Limanı, Bandırma Limanı, Derince Limanı, Antalya Limanı, Galataport, Çeşme Limanı, Trabzon Limanı, Tekirdağ Limanı ve Marmaris Limanı özelleştirilerek iktidar

çevresine yakın sermayedarlara ve yabancı finans güçlerine peşkeş çekildi. Bu büyük ölçüde AKP döneminde gerçekleşen bir iktisadî hamleydi. Önümüzdeki seçimlerde iktidardan düşeceğinin bilincinde olan Erdoğan rejimi giderayak ne götürsem kârdır düşüncesiyle, özelleştirilen limanların ihale sürecine 5 yıl kala 49 yıl daha işletme sürecinin garanti altına alınabileceği kanun teklifini geçtiğimiz yıl meclisten geçirmişti.

Bundan on yıl önce Gübretaş için alınan LNG gemileri bir göz açıp kapatmaya saray denizciliğinin filosuna katılmış. Sözde gübrede dışa bağımlılığı önlemek adına alınan bu gemiler saraya yakın isimlerin vasıtasıyla kendi zimmetlerine geçmiş. Burada sayarak bitiremeyeceğimiz içi boşaltılan onlarca kurumdan birinin de Gübretaş olduğunu gazetelerden , okurken ahlaksızlık



karşısında tiksinti duymadan edemiyoruz. Aylarca süren kontratlarda ölümle yan yana çalışan deniz işçileri dolarla maaş alıyor diye kamuoyunda adeta sermaye sahibi zenginlermiş gibi lanse edilirken, bu tür hırsızlıkların ve soygunların üstü örtülmek isteniyor. Bakın yarım yılı geçti Yiğit Acar hâlen yok. Ölen nice denizci kardeşlerimizin birçoğunun mezarları bile yok. Ama işçilere tekmeler atan onları yok sayan emekçiyi taşeronlaştırıp onların sırtından geçinen armatör ve onların yakala temsilcileri için denizciler şımarık. HADİ ORADAN!

Peynir Gemileri

Deniz işçilerine etmedikleri hakaret kalmadı, kaçakçılarından tut insan ticaretine, uyuşturucuya kadar kaptanlarımızdan gemicilerimize kadar halk nezdinde mesleki itibarlarımız zedelendi. İşin aslına bakıldığında ise “peynir” taşıyan gemileri işletenler de taşıyanlar da sarayın kokuşmuş yönetiminin ta kendisi. Resmen Mersin limanını bu iktidar uyuşturucu üssü haline getirmişken utanmadan İç İşleri bakanlığı her hafta şu kadar uyuşturucu kaçakçısı yakalıyoruz bu kadar çete çokerttik açıklamasın da bulunuyor. Madem öyle neden meclis-

se verilen uyuşturucu ticaretinin aydınlatılmasına ilişkin yasa tasarısını reddettiniz? Sedat Peker işaret verince bu zehir tüccarlarını yakalayabiliyorsanız, bırakalım da Peker bakanlıkta çalışsın. Böyle bir mafyöz ilişki ancak faşist yönetim araçlarının iyiden iyiye kurumsal bir yapıya dönüştüğü ülkelerde görülür. Denizcilik sektörünü sarayın ve çevresinin kara para aklayan, zehir ve insan ticareti yapan insanlıktan nasibini almamış kapitalist sermayenin en aşağı katmanından gelen bu haysiyetsizleri tüm denizciler ve vatandaşlar görsün bilsin.

Seçimlere Giderken

Açık denizde açılan bir sandık olmadığından 170 bini aşkın gemi insanının iradesi her zaman olduğu gibi yine görmezden geliniyor. Seçim zamanı evinde olan mes-



lektaşlarımız oy kullanmadan önce mutlaka denizciler için de bu sarayın ne kadar büyük bir yıkıma sebep olduğunu görerek bilerek hareket etmelidir. Bu tefeci bezirgân saray saltanatı devam ettikçe kapitalist sistem kör topal yürüyen lafta demokrasiyi de tasfiye ederek otoriter bir diktatörlüğü resmiyete dökecektir. Bunun bilincinde seçimler değerlendirilmeli. Yoksa sandıktan hiçbir zaman halkın kaderini değiştirecek onun lehine olacak bir şey çıkmaz. Tüm işçiler gibi deniz işçilerinin de dayanışma köprülerini kurarak bir araya gelmesi yani örgütlü bir saf geliştirmesi yıpranma payı başta olmak üzere tüm gasp edilen hakların geri kazanılması için elzemdir.

Hizmet sürelerinden tutun YDS şartına, yakınıyoldan uzakyola geçişlere kadar alınan tüm kararlar denizcilerin daha iyi ve tecrübeli olarak terfi etmesi amacıyla alınan kararlar denilerek tamamıyla sermayedarların işine hangisi gelecekse öyle çıkarılan yasalardan ibarettir. Yaşı daha ileri olan denizciler hatırlar zamanında ROC/GOC ehliyetine sahip zabıt az olduğu için ihtiyaca binaen sınavsız bu ehliyetler dağıtıldı. Sözün özü sermayeye gemide çalışacak deniz işçisi lazımsa kolaylaştırıcı kanun, değilse zorlaştırıcı kanun koyulur. Bugün yakınıyol-

da birinci zabıt ve ikinci makinist sıkıntısı olduğu için uzakyola geçiş terfilerine şart olarak bu saydığım yeterliklerde de 1 yıl hizmet şartı getirilmeye çalışılıyor. Ortalıkta taslağı dolaştırılarak DTO ve armatör dernekleri eliyle nabız yoklaması yapılan sözde yönetmeliği ASLA kabul edemeyiz, etmiyoruz!

İşte tüm bunları düşünüp, tartıp, ölçüp, biçip öyle sandığa gitmeli. Tekrar etmekte fayda var sandığa gitmeli ama tüm her şeyimizi de sandığa bağlamalıyız. Zira hak verilmez, hak alınır ve bu hakları almak için de birlikte hareket edebileceğimiz bir platformda örgütlenmek zorundayız. Kimse al-tın tepside bize haklarımızı, emeklerimizin karşılığını vermez, vermediler ve asla da vermeyecekler!

KAYNAKÇA

- 1- <http://tds.org.tr/index.php/news/turkiye-denizciler-sendikasi-turkiye-denizciler-federasyonu-yipranma-payi-ortak-basin-aciklamasi>
 - 2- <https://haber.sol.org.tr/haber/kimdir-bu-mubariz-mansimov-305214>
 - 3- <https://www.gazeteduvar.com.tr/ak-partili-belediyenin-turgeve-bedelsiz-tahsis-ettileri-binanin-giris-kati-borekciye-kiralandi-haber-1545067>
 - 4- <https://medyascope.tv/2022/01/06/ozellestirilen-limanlarin-isletme-suresinin-49-yila-cikarilmasi-ne-anlama-geliyor-muhalefet-neden-tepkili-limanlar-hangi-sirketlere-ait/>
 - 5- <https://www.birgun.net/haber/2023-hedefi-iki-gemicik-daha-366738>
 - 6- <https://www.gazeteduvar.com.tr/gubretasin-milyon-dolarlik-gemileri-nereye-gitti-makale-1532075>
 - 7- <https://www.cumhuriyet.com.tr/siyaset/hdpnin-tbmmnin-uyusturucu-trafigini-arastirmasi-icin-verdigi-onerge-akp-ve-mhp-oylariyla-reddedildi-2000976>
- ICS (2022). Shipping industry to remove the Indian Ocean High Risk Area. <https://www.ics-shipping.org/press-release/shipping-industry-to-remove-the-indian-ocean-high-risk-area/>
- Pavlyuchenko Yu.N. (1985). Gemilerin sanatsal tasarımının temelleri. (Павлюченко Ю.Н. (1985). Основы художественного конструирования судов.)
- UAB (2020). Mozart İsimli Libya Bayraklı Konteyner Gemisine Gine Körfezinde Deniz Haydutluğu Saldırısı <https://denizcilik.uab.gov.tr/duyurular/mzrt>



A-KE-PE LİMANLAR VASITASIYLA KENDİ YANDAŞLARINI BESLİYOR

Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) bünyesindeki 11 limanın yönetim kurullarında AKP'li burjuvalara para akıyor. TDİ'nin yöneticilerinin çift maaş aldığı daha önce ortaya çıkmıştı. Şimdi de bu yöneticilerin ayda bir kez toplantı yaparak, yıllık 100-150 bin TL maaş aldıkları ortaya çıktı.

TDİ'nin yedi kişiden oluşan yönetim kurulunda yalnızca bir kişi denizcilikle ilgili bölümden mezun. Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından özelleştirilen limanlarda TDİ'yi temsilen görevlendirilen yönetim kurulu üyeliklerinde de aynı durum söz konusu. Özelleştirilen limanlara TDİ'yi temsilen atanan yönetim kurulu üyelerinin arasında modacı, eski AKP milletvekilleri, Cumhurbaşkanlığı çalışanları gibi denizcilikle ilgisi bulunmayan isimler var.

Park Denizcilik ve Hopa Limanı	AKP 26. Dönem Milletvekili Necip Kalkan
Trabzon Limanı	AKP 26. Dönem Milletvekili Hüseyin Özbakır
Si Port Sinop Limanı	AKP İstanbul 3. Bölge Milletvekili aday ve Güngören Belediye Başkan Adayı Haşım Taşkıran
Riport Rize Limanı	Bağcılar Belediyesi 1. Başkanvekili Grup Yönetim Kurulu üyesi Sibel Betül Birer
Ortadoğu Antalya Limanı	ÖİB Hukuk Müşaviri Mehmet Kılçı
Alidaş Alanya Limanı	ÖİB Proje Grup Başkanı Kadriye Hatunoğlu
Marmaris Limanı	Cumhurbaşkanlığı Özel Kalem Müdür Yardımcısı Yusuf Aydın
Ege Liman İşletmeleri	Cumhurbaşkanlığı Özel Kalem Müdür Yardımcısı Recep Çevik
Ulusoy Çeşme Limanı	Milli Saraylar İdaresi Başkanı Yasin Yıldız
Dikili Limanı	Özelleştirme İdaresi Başkanlığı Proje Grup Başkanı Mehmet Kara
Giresunport Limanı	Hazine ve Maliye Bakanlığı Genel Müdür Yardımcısı Ali Mercan Aydın

Kaynak: Cumhuriyet Gazetesi

KAZA DEĞİL CİNAYET, AFET DEĞİL KATLİAM

Murat Kaya

Ölüyoruz. Öyle birer ikiye de değil, binler on binler olarak ölüyoruz. Katlediliyoruz. Bizi katlediyorlar. Göz göre göre, pişkin pişkin gülüyorlar suratımıza hiçbir şey olmamış gibi ve hayatımıza devam etmemizi bekliyorlar. Öyle de oluyor. Acımız içimizde bizi zehirliyor. Çalışmaya devam ediyoruz. Gemilerde, tersanelerde, limanlarda, fabrikalarda.

Fakat artık görmelisin. Bu bir savaş. Biliyorsun. Cepheleden hiç farklı değil. Mücadele etmelisin. Susmamalısın. Yalnız olmadığını bil. Yalnız değilsin. Ses ver.

Şöyle durup bir bak. Bu coğrafyada sayısız katliama tanıklık ettik. Devletin desteklediği gerici çetelerin canlı bomba saldırılarından, onların finansörü patronların ve kanlı sermaye sahiplerinin işlediği Soma, Ermenek, Amasra TTK gibi işçi katliamlarına kadar binlerce insanın katledildiğini gördük.

Şimdi ise, 99 Depreminden sonra gelen iktidarın bir öncekini aratmadığını, 6 Şubat depremleri ile ortaya çıkan yolsuzluklar, sahte denetlemeler ve rant uğruna ölüme terk edilen hayatları izledik. O katliamı bizzat yaşadık. Çaresizliği yaşattılar bize. Ve yine en acımasız, en umutsuz bırakıldığımız zamanda önümüze sürülen bir "umut" sandığı ile yine öfkemiz taşa dönüştü. "Bu sefer ötekilerden farklı." "Bu sefer AKP gidici." Fakat patronlar, efendiler, yiyiciler, katliamcılar? Onlar kalıcı.

Merak ediyorum da başka başka devletler tarafından denetlenen o gemilerin batmasının sebebi yine yanlış seçilen hükümetler miydi?

GEMİ VE BİNA

MV ARVIN gemisi de denetlenmesi gereken tüm denetimlerden geçmişti. Karadeniz'de ikiye kırılıp battı. Hala denizcilerin cesetleri bulunamadı. MV BİLAL BAL gemisini de hatırla. Her yerde denetimlerden geçmişti. Bütün usulsüzlüklere rağmen her şey sağlamış gibi seyre çıkartıldı. Saniyeler içinde battı. Gençecik denizcilere mezar ettiler. Birçoğu hala kayıp. Ailelerinin çiçek bırakabilecekleri mezarları dahi yok. Kayıplar.

fırtınada kırıldığı gibi yine tek bir depremle yıkıldı bütün binalar. Denetleyicilerin umurunda değil. Onlar sadece aldıkları rüşvetin derdinde-ler.

Armatör ve Müteahhittin tek ortak noktası bina yapımında kullanılan kaçak deniz kumu değildir. Zalimlikleri ve hırsları ortaktır. Parayı biz denizcilerin hayatlarımızdan daha

çok önemserler.



**"Ermis deniz fenerlerinden aydınlık dumanlar gelir
Eski bir şarkıda gemileriyle kaybolanlar gelir
Siyah yelkenleri rüya tozlarıyla örtülü"**

Toplumcu-Devrimci Kaptanımız Atilla İlhan'ın Deniz Kasidesi şiirinden

6 Şubat depremlerinde gemideki çaresizliğini hatırladın mı? Haberlerde, telefonuna gelen mesajlarda, sosyal medyada her dakika insanların öldüğü haberini aldığın zamanı hatırladın mı? Hatırladın mı deprem yönetmeliğine uygun yapılan yeni binaların nasıl yıkıldığını? Denetimlerden geçmiş binaları gördün mü? Yine rüşvetler alınmış. Çürümüş bina demirleri, deniz kumu, kötü harç, yanlış inşa, malzemeden çalınması yüzünden yıkılan binalarda binlerce insan öldü. Binlerce insan devletin denetlemediği, denetleyip de onay verdiği binaların altında kalarak hayatını kaybetti.

Gemileri denetlemeyen devlet binaları da denetlemedi. Bir geminin

fazla önemserler.

Kanal gemilerini açık denize çıkarttığınızda o uzun ince gemiler iki dalga tepesinde çubuk gibi kırılır. Armatör bunun farkında olsa da kazanacağı milyonlar için volga, volgabalt, hurda gemilerini sürer hırçın dalgalı ölüme. Tıpkı yıkılacağını bildiği binayı yapan müteahhitler gibi.

İŞ CİNAYETİ VE KATLİAM

Kazara değildir bir geminin batması. Nedenler zincirinin bir sonucu olarak batar. Önlenebilir bir yaralanma ya da ölüme denmez kaza. İhmal ya da kasıt denir. Yani bu bir kaza değildir, bu bir cinayettir. Bir geminin kırılıp batmasında so-

rumlu olan birçok kurum vardır. Öncelikle geminin armatörü, sonra gemiyi denetleyen klas kuruluşu, geminin bayrak devleti, liman devlet kontrolleri, boğaz geçiş denetimleri, gemiyi o limandan kaldırmaya izin veren harbour master, kaldıran kılavuz kaptan fakat yargılanıp ceza alan kimse yoktur. Çünkü bu sistem koca bir yolsuzluk çukurudur.

Kader değildir depremde ölmek. Depremi olacağı, binaların dayanıksız olduğu ya da depreme karşı

makinesi gönderilmesi için yalvarıldı, nasıl ki koca bir coğrafya ölüme terk edildi, işte bir gemi battığında da aynı şeyler olur.

Ne geminin can salı şişer, ne immersion suitleri ya da can yelekleri sağlamdır, ne de bir kurtarma ekibi gelir zamanında. Ölüm ve yaşam depremde olduğu kadar gemide de sınıfsaldır.

Geminin hangi coğrafya karasulasında battığından, hangi kalifiyeli



**“Körfeze kocaman ve soğuk pelikanlar gelir.
Buzlu bir hüznle yüklü yorgun ve üzüntülü”**

Toplumcu-Devrimci Kaptanımız Atilla İlhan'ın Deniz Kasidesi şiirinden

uygun olmadığı bilindik bir gerçektir. Bu ölümlerde ihmal ya da kasıt vardır. Yani kader değil, bu bir katliamdır.

Deprem sonrasındaki ilk müdahalelerin yetersiz ve eksiksizliği bir gemi battıktan sonra da yaşananlardır. Nasıl ki, AFAD birçok bölgeye günler geçmesine rağmen gelmedi, Nasıl ki, Kızılay halktan topladığı bağışlarla yaptığı çadırı, halktan bağış toplayan bir sivil toplum kuruluşu olan AHBAP'a sattı. Nasıl ki, iş

şirketin gemisinde çalışacak torpil ya da eğitimi alabildiğine kadar her şey...

Peki kim bunca kötülüğün cezasını çeker? AFAD mı, Kızılay mı, iktidar mı?... Üretici firma mı, safety denetleme şirketi mi, armatör mü? Kapitalizm mi bizi yok eden yoksa devlet mi?

Öyle birer ikişer de değil, binler on binler olarak ölüyoruz. Katlediyorlar bizi. Biz katlediliyoruz.

Bekleme artık. Sen de örgütlen.

**“Seni zorlayacağız deniz.
Dünyayız bizler.
Mucizeler yapmaya zorlayacağız seni.
Kavgamız için, kendimiz için
balık olacak, ekmek olacak ve mucize olacak.”**

Toplumcu-Devrimci Çarkçıbaşımız Pablo Neruda'nın Deniz Kasidesi şiirinden

DENİZ İŞÇİLERİ PLATFORMU HATAY'DA DAYANIŞMADAYDI

6 Şubat depremlerinin hemen ardından birçok sendika, dernek ve örgütler kenetlenerek işlevsizleşen devletin bir başına bıraktığı halk ile dayanışma içerisinde bulundu. Deniz İşçileri Platformu da devrimci örgütlerle birlikte halk dayanışması içinde yerini aldı.

Deniz İşçileri Platformu sosyal medya hesaplarından dayanışma mesajı yayınladı. Dayanışma mesajını aşağıdaki şekilde paylaştı:

“Bir kısım arkadaşımız Hatay'da, bir kısım Gazi Cemevi mahalleli organizasyonundaydı, bir kısmımız Mersin'de, Adana'da yardım toplamakta...”

Gemide olmayan dostlarımızla farklı alanlarda, ayrı ayrı yerlerden dayanışmayı birlikte örmeye devam ediyoruz...

Hatay'dan iletiyoruz; devlet namına hiçbir şey yok! Depremi ikinci günü bitiyor. AFAD hâlâ daha Armutlu'ya gelmedi. Arap, Alevi, Hristiyan yerel halk ırkçı bir zihniyetle kaderine terk edildi. Bölgede faaliyet gösteren sol siyasal örgütlerle birlikte halkla destek içindeyiz.”

Depremi üzerinden aylar geçmesine rağmen deprem bölgesinde su, gıda, barınma, tuvalet ve hijyen gibi en temel ihtiyaçlar hala yeterli değil. Devrimcilerin bölgedeki dayanışmaları sürüyor.



GEMİDE HIV İLE YAŞAMAK ÇALIŞMAYA ENGEL DEĞİLDİR

Onur Özkaya

Şimdi okuyacağınız yazı HIV ile yaşayan denizcilerin gemide çalışma şartları, maruz bırakılan ayrımcılık ve sağlığa erişim haklarını ele aldığı için tetikleyici unsurlar içerebilir. Bu yazı tabuları yıkmak, dayanışma içinde olmak ve HIV ile yaşayan denizcilerin görünürliğini güçlendirmek açısından bütün denizcilerin iş ve sosyal yaşantısı içerisinde yüksek önem teşkil etmektedir.

HIV sadece tıp bilimiyle ilintili olmaktan ziyade sosyal bir meseledir. Günümüzde devlet, şirket, sendika ya da dernekler tarafından HIV ile yaşayan denizcilerin sorunlarına hiç değinilmediği gibi, zamanında HIV statüsünden dolayı birçok denizci ayrımcılığa, işsizliğe, zorbalığa, damgalanmaya ve açlığa mahkûm edildi.

HIV & AIDS Nedir?

HIV, “İnsan Bağışıklık Yetmezliği Virüsü” olarak adlandırılır ve zaman içerisinde bağışıklık sistemini oluşturan hücrelerin azalmasına ve bakteriyel ya da viral fırsatçı enfeksiyonlara karşı savunma mekanizmasının yok olmasına neden olan bir enfeksiyon virüsüdür.

HIV ile yaşayan kişinin tedaviye erişemediği, tedavi olmayı tercih etmediği ya da erken tanıya ulaşamadığı durumlarda AIDS evresine geçebilir. AIDS “Sonradan Edinilen Bağışıklık Yetersizliği Sendromu” olarak adlandırılır ve HIV enfeksiyonu tedavi edilmediği zaman ulaşılan sendromlar bütünüdür.

GEMİDE HIV ile YAŞAM

Her iki senede bir denizciler mesleklerini icra edebilmek için “gemiadamı” olur sağlık raporu almak zorundadır. Sağlık raporunu almak için girilen genel sağlık muayenesi içerisinde Tam Kan Sayımı, Açlık Kan Şekeri, Tam İdrar Tahlili, Üre, Kreatinin, HBS-AG, ANTI-HCV, SGOT- SGPT, İdrarda Madde Taraması, EKG, Odyometri, Akciğer Grafisi gibi testlere ilave Anti-HIV testi de yer almaktadır.

Bir zamanlar, bu sağlık raporu Türkiye’de muayene olan denizciler için büyük bir ayrımcılığı aralamaktaydı. HIV pozitif olan denizcilerin sağlık raporları onaylanmadı. Bu yüzden de gemiye çıkamadılar. HIV ile yaşayan denizciler toplumun bir kesimi tarafından dışlanmakla kalmıyor aynı zamanda devletin yürüttüğü sağlık politikaları sebebi ile de işsizliğe mahkûm ediliyordu. Bu ayrımcı politikalar yüzünden HIV ile yaşayan denizciler 2011 yılına kadar “Gemiadamı” olamaz olarak değerlendirildi. Daha sonrasında HIV pozitif denizcilerin

örgütlü şekilde artan itirazları dikkate alındı ve 1 Mart 2011’de yürürlüğe giren Gemiadamları Sağlık Yönergesi (GASY) ile artık HIV pozitif kişilerin “gemiadamı” olarak çalışmasını engelleyen resmi uygulamalar kaldırıldı.



HIV pozitif olduğu için 2006 yılında evli, iki çocuk babası bir denizci, sağlık raporunda öğrendiği HIV statüsü nedeni ile tazminatı verilerek şirket ile ilişkisi kesildi. Aynı şirkette 18-20 yıllık bir emeği olan denizci emekli olmak istediğinde ise reddedildi. Başka bir meslek yapması söylendi. 2011 yılı sonrası gelen yönetmelik değişikliği, özlediği denizlere geri dönebilmesi için bir umut oldu.

HIV’le Yaşayan Denizcilerin Sağlığa Erişim Hakkı

Gemide bulunması gereken ilaçlar WHO tarafından yayınlanan “Gemiler için Uluslararası Tıbbi Rehber” ekinde ve geminin bağlı olduğu bayrak devletin yayınlamış olduğu sirkülerler tarafından A, B ve C tipi gemiler için ayrı ayrı belirlenmektedir. WHO’nun gemide asgari karşılanması gereken ilaçlar listesi arasında etkin maddesi Zidovudine plus Lamivudine olan, Combivir olarak da bilinen ART sadece öneri olarak yer almakta, zorunlu tutulmamaktadır. Zorunlu tutulmadığı için milyon dolarlar kazanan denizcilik şirketleri bir ilacın maliyetini dahi çok görerek gemilere ART göndermemektedir.

Aynı zamanda gemileri bağlayıcı bir diğer husus ise bayrak devletidir. Kimi bayrak devletlerinde ART'ın gemide bulundurulması zorunlu tutulmazken (Panama, Malta...) kimi bayrak devletlerinde A veya B tipi gemiler için zorunludur. Fakat geminin bağlı olduğu kimi bayrak devleti tarafından zorunlu tutulmasına rağmen ya revirle ilgilenen zabitanın bilmemesi ya revir istek listesine yazmaya çekinilmesi ya kolay bayrak devleti olmasından gerekliliklerinin önemsenmemesi ya da şirket tarafından gemiye gönderilmemesi sonucu maalesef çoğu gemide ART bulunmamaktadır.

Türkiye'de HIV tedavisi Türkiye Cumhuriyeti vatandaşları için ücretsizdir. İlaçlar devlet tarafından karşılanmaktadır. Düzenli kontroller ise tüm eğitim ve araştırma hastanelerinde, enfeksiyon uzmanları tarafından yapılmaktadır.

HIV ile yaşayan denizcilerin ART 'ye erişimi konusundaki sıkıntılardan biri de reçetelerin en fazla üç ay süreli yazdırılıyor olmasıdır. Yani, her üç ayda bir bu reçetelerin yenilenmesi gerekmektedir. Kontrat sürelerinin uzunluğu, limana yanaşmalardaki gecikmeler, Covid19 gibi personel değişim sıkıntılarının olduğu dönemler, gemiden iniş süresinin uzaması ve şirket tarafından ilaçların tedarik edilmemesi ile denizcilerin ART 'ye erişimi zorlaşmaktadır. Karşılaşılan bu engeller için tek çözüm ise bir şekilde stok yapmaya çalışmaktır. Tanıdık eczacısı olan gemiye çıkmadan önce eczacı ikna olursa eğer (3 + 3) 6 aylık şekilde ilaç stoğu yapabilir ya da ilacı kendi bütçesi ile almak zorundadır. 1 kutu ilacın güncel kutu fiyatı 2-6 bin TL arasında değişmektedir.

AIDS Map'e göre HIV ile yaşayanlar için giriş kısıtlamaları olan ülkelerde ARV ilaçları ile yakalanmak sınır kontrolünde sorun yaratabilmekte ve sınır dışı edilmekle sonuçlanabilmektedir. Denizcilerin hap ya da enjekte edilebilir ART ilacı taşıması kimi gümrük düzenlemeleri ve ülkelere özgü idarelerce engellenmektedir.

Denizcilere özel kontrat süresini karşılayacak reçetelendirme yapılmalıdır. Gemilerde ART zorunlu tutulmalıdır. HIV ile yaşayan denizciler dahil tüm denizcilerin gemide kolayca erişebileceği cinsel yolla bulaşan enfeksiyonlara karşı prezervatif, enfekte olmayı engelleyici hapların (PrEP ve PeP) bulundurulması zorunlu kılınmalı, cinsel sağlık ile alakalı gerekli önemler alınmalıdır. Aynı zamanda denizciler cinsel sağlık eğitimleriyle desteklenmelidir. Bu eğitimlerin içinde ayrımcılık başlığı mutlaka geniş yer tutmalıdır.

HIV'le Yaşayan Denizcilerin Maruz Bırakıldıkları Ayrımcılık

Günümüzde hala HIV ile yaşayan biri gördüğünde elini dahi sıkmayan, bir adım ötede duracak kadar ayrımcı

davranış ve düşünceler sergileyen cahil bir kesim var. HIVfobi sadece karada değil aynı zamanda gemilerde de sürmektedir. Hatta HIVfobi daha gemiye çıkmadan şirketin kapısında başlamaktadır.

Bir şekilde denizcinin HIV statüsünün pozitif olduğunu bilen kimi şirketler alakalı alakasız bahanelerle işe almayı reddetmektedir ya da gemiye katacaklarını söyleyerek uzun süren bekletmenin, oyalamanın ardından gemiye çıkartmamaktadır. Hatta, kara liste suç olmasına rağmen, çoğu denizcilik şirketinin ortak kullandığı ve birçok denizcinin çeşitli sebeplerle fişlendiği Excel tabloları ile HIV'le yaşayanlar damgalanmaktadır. Denizciler kendilerini böylesine ayrımcı bir ortamdan korumak adına HIV statülerini kesinlikle paylaşmak zorunda değildir.



Cinsel yolla bulaşan enfeksiyonlardan kaçınmak kişinin kendi sorumluluğudur. Bu sorumluluğun bir parçası da başkalarının statülerinden bağımsız olarak, kendi statülerini öğrenmek için düzenli test yaptırmalarıdır. HIV statüsü bilgisi bireylerin kendisine özel bir bilgidir. Başkaları tarafından sorulamaz, sorgulanamaz ve paylaşılamaz. HIV statüsünün paylaşılması için ısrar, baskı ya da onay inşa etmeye yönelik her söz ve davranış sınır ihlalidir. Her zaman olmasa da cinsel enfeksiyonlara bağlı mahremiyet ve sınır ihlalleri, ayrımcılık, damgalama, dışlama, baskı ve zorlamalar cinselleştirilmiş şiddettir.

Türkiye'de 7 tane anonim test merkezi bulunmaktadır. Cinsel yolla bulaşan enfeksiyonlara karşı kişiler düzenli aralıklarda kimliklerini ifşa etmeden ve damgalamaya maruz kalmadan bu test merkezlerinde testlere ulaşabilmektedirler. (<https://www.pozitifiz.org/post/nerede-anonim-ve-ucretsiz-hiv-testi-yaptirabilirsiniz>)

HIV ile yaşayan denizcilerin gemilerde rahatça çalışabilmeleri için yeni düzenlemeler şarttır. ART' ye erişim sıkıntısı giderilmelidir. Çalışma olanakları sağlanmalı,

damgalamaya yol açan AntiHIV testinin istenmesinin önüne geçilmeli ve fobiden arınmış bir ortam yaratılmalıdır. Fobiden arınmak için HIV konusunda tüm toplumda olması gerektiği gibi denizcilerin de farkındalığının artması çok önemlidir.

HIV Nasıl Aktarılır?

1- Cinsel yolla; en yaygın bulaş şeklidir. Korunmasız anal ve vajinal cinsel ilişki sırasında virüs aktarılabilir. Cinsel kimlik, cinsel yönelim, ırk, yaş fark etmeksizin toplumun her kesiminden kişiler enfekte olabilirler. HIV oldukça kırılgan bir virüs olmasına rağmen korun-



masız cinsel ilişki enfekte olmak için yeterli olabilmektedir. Denizciler de diğer birçok insan gibi damgalama yüzünden düzenli test olmaktan kaçınabilmektedir. Bu durum denizcilerin limanlar da dahil olmak üzere girdikleri korunmasız cinsel ilişkilerde enfekte olma veya enfekte etme ihtimalini artırır. Korunmasız ilişkide bulunan tek eşli, çok eşli ya da evli fark etmeksizin, kişi partnerlerini enfekte edebilmektedir.

Bu yüzden anal ve de vajinal cinsel ilişkilerde cinsel birleşme sırasında vajina ya da penis için prezervatif kullanmak tercih edilebilir. Cinsel yolla enfekte olmaktan kaçınma yollarından diğerleri ise temas öncesi ya da sonrası virüsün özelliğini ortadan kaldıran hap alımlarıdır. Kişi temas öncesinde PrEP ya da sonrasında PEP olarak tedbir alabilir.

2- Kan yoluyla; içinde virüs bulunan kan ve kan ürünlerinin nakli ya da doku ve organ nakliyle enfekte olunmaktadır. Gemide yaşanan kanamalı iş kazalarında, yaralı her kim olursa olsun HIV dahil olmak üzere kan yoluyla enfekte olunabilecek hastalıklara karşı tedbir almak için her zaman yaralıya müdahale etmeden önce kendi güvenliğini almanız ilk yardımın temel kuralıdır. Tıbbi müdahale sırasında tek kullanımlık cerrahi eldiven, maske ve göz koruyucu gözlük ya da bariyer kullanmak, kullanılacak ekipmanların müdahale öncesinde ve sonrasında steril olması, enjektör ve infüzyon gibi tek kullanımlık medikal ekipmanların tıbbi atık kutusuna atılması gibi bütün enfeksiyon risklerini azaltmak

için alınan standart önlemler cinsel yolla bulaşan çoğu enfeksiyon için de eşit derecede etkilidir.

3- Anne sütü ile; HIV, gebelik süresince, doğum sırasında ve emzirme ile bebeğe aktarılabilir. Ancak gebelik süresince tedavi ve sonrasında gerekli önlemlerle anneden bebeğe HIV geçişi tamamen durdurulmaktadır. HIV emzirme ile bebeğe bulaşabileceğinden anne bebeğini emzirmemelidir.

Nasıl bulaşmaz?

HIV dış ortamda hava ve güneşle temas ettiğinde çok



kısa sürede özelliğini yitirmektedir. HIV içeren kan ya da vücut sıvısının sağlam deriye temas etmesi enfekte olmaya neden olmaz. Birlikte manevra yapmakla, birlikte vardiya tutmakla, aynı yaşam mahalinde yaşamakla, air condition yoluyla, birlikte sintine temizlemekle, ter, tükürük, idrar, göz yaşı gibi vücut sıvılarıyla, hapşırık ya da öksürük sırasında vücuttan çıkan partiküllerle, aynı tabak, çatal, bıçak, havlu kullanımıyla, aynı tuvalet ve duşun kullanımıyla, sivrisinek ve böcek ısırıklarıyla, tokalaşmak, sarılmak, öpüşmek, aynı ortamda bulunmak gibi sosyal davranışlarla, korunarak girilen cinsel ilişkilerde BULAŞ OLMAZ!

HIV ile Yaşayanlar için `Gemiadamı` Olur Sağlık Raporu alma süreci nasıl işliyor?

Günümüzde, Türkiye'nin de imzacı olduğu Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), Denizcilik Çalışma Sözleşmesi 2006 (MLC2006), Denizcilerin Tıbbi Müdahaleye İlişkin Kılavuzu İlkeleri'ne göre HIV ile yaşayan bir denizcinin CD4 (T hücresi) seviyesi 350 ve aşağıdaysa ve tedavide stabilize değil ise denizci geçici olarak "rutin ve acil durum görevlerini yerine getirmede güvenli ve etkili değil" şeklinde değerlendirilir. Eğer CD4'ü 350'den büyükse ve stabilize şekilde enfeksiyonun ilerleme olasılığı düşükse, sık gözetim gerekliliği yoksa denizcinin tüm görevleri yerine getirebileceği kabul edilir.

Türkiye'de denizcilerin gemide çalışabilmeleri için gerekli sağlık şartlarının yer aldığı Gemiadamı Sağlık Yö-

nergesi, Dünya Sağlık Örgütü'nün (WHO) Hastalıkların Uluslararası Sınıflandırması 10. Revizyona (ICD-10 / B20-24) göre tekrardan düzenlenerek HIV ile yaşayanların gemide çalışma şartlarını şu şekilde belirlemiştir;

Nonreverzibl zayıflatıcı, HIV ilintili fırsatçı enfeksiyonlar için tedavisinin devam ettiği, zayıflatıcı etkilerin mevcudiyeti durumunda uygun olmayacağı;

Antiretroviral tedavi (ART) ile CD4 seviyesinin 350'nin üzerinde sabitlenene kadar veya tedavi değişip yeni Antiretroviral (ART) ilacın toleransı belirsiz olduğunda geçici süreliğine uygun olmayacağı;



Düşük ilerleme olasılığı olduğunda, ART altında olmadığı veya yan etkileri olmayan ART süresinde, ancak düzenli uzman gözetimi gerektiriyorsa, kısa süreli ve/veya yakın kıyısız sefer bölgelerde çalışabileceği;

Mevcut herhangi bir sıkıntısı yok ve enfeksiyonun ilerleme olasılığı çok düşükse, ART'nin herhangi bir yan etkisi veya sürekli gözetim gerekliliği yoksa denizcinin dünya çapında tüm görevleri yerine getirebileceği belirtilmiştir.

“Belirlenemeyen = Bulaşmayan”

Günümüzde düzenli olarak alınan ART, viral yükü belirlenemeyen seviyelere getirilebiliyor. Viral yük belirlenemeyen düzeydeyse cinsel yolla enfekte olunması söz konusu değildir. Dünyaca yaygın bir kampanya olan B=B yani, Belirlenemeyen = Bulaşmayan (U=U yani Undetectable=Untransmittable) ayrımcılık ve fobi ile mücadelede önemli bir slogan haline gelmiştir.

HIV 80'lerden 90'ların sonuna kadar birçok insanın hayatını kaybetmesine sebep olmuştur. Ancak 2000'lerin başında geliştirilen tedavi yöntemleri sayesinde HIV günümüzde, öldürmeyen bir virüstür. Düzenli olarak HIV tedavisine erişenler (günde 1 veya 2 ilaç şeklinde) hayatlarına normal yaşam sürelerinde ve sağlıklı biçimde devam ederler. Aynı zamanda düzenli tedaviye erişen kişilerden HIV geçişi söz konusu değildir. Yani HIV'in yayılımını durdurmak için yapılması gereken, herkesin testlere erişimini sağlamak, test sonucu pozitif çıkanla-

rın da düzenli olarak tedaviye erişimini sağlamaktır.

WHO tarafından ölümcül hastalıklar listesinden çıkarılan HIV enfeksiyonu, tansiyon ve şeker gibi hastalıklarla birlikte kronik yani yaşam boyu kontrol altında tutulabilen hastalıklar arasına girmiştir. Bugün HIV ile yaşayanlar ART ile enfeksiyonu kontrol altına almaları halinde standart yaşam sürelerini HIV kaynaklı bir sağlık sorunu olmaksızın yaşayabilmektedir.

Unutmadan, HIV için düzenli test yaptırmak önemlidir. Yeni (4. Jenerasyon) HIV testleri (antijen+antikor) için pencere dönemi 4 haftadır. Riskli temastan 4 hafta sonra yapılan bu testlerle HIV enfeksiyonu %95 oranında tespit edilmektedir. Riskli temastan 3 ay sonra yapılacak testlerle ise enfeksiyonların %99,9'u tespit edilmektedir. Yani, her iki senede bir “gemiadamı” olur sağlık raporu testleri yaptırmak yeterli değildir. Bu yüzden, kontrat süresini hesaba kattığımızda, en az her 6 ayda bir, yani her gemiden inildiğinde HIV merkezlerinde ücretsiz ve anonim olarak test yaptırılabilir. Bu şekilde erken tanı ile enfeksiyonun ilerleme riski azalır.

HIV ÖLDÜRMEZ; AYIRIMCILIK ÖLDÜRÜR! HIV İLE GEMİDE YAŞAM MÜMKÜNDÜR!

Bu yazıya emeği geçen Yunus Emre Demir ve Sodexsolubiri'ne çok teşekkür ederim.

KAYNAK:

KAOS-GL DERNEĞİ/AIDS'İ İĞNE:

<https://kaosgldernegi.org/images/library/aidsli-ig-ne-web.pdf>

CİNSEL ŞİDDETLE MÜCADELE DERNEĞİ:

<https://cinselsiddetlemucadele.org/2019/12/04/1-aralik-dunya-aids-gunu/>

KIRMIZI KURDELE DERNEĞİ:

<https://www.kirmizikurdele.org/post/b-esittir-b-hakkinda-dokuz-soru>

POZİTİF YAŞAM DERNEĞİ:

<https://pozitifyasam.org/hiv-aids-nedir/>

POZİTİF-İZ DERNEĞİ:

<https://www.pozitifiz.org/hiv-ve-aids-terminolojisi>

MENTAL KLİTORİS:

<https://open.spotify.com/episode/6DCLrJkM6OmsgFGuWk6vOZ?si=d6e0a26927144bfc>

WHO:

https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/43814/9789240682313_eng.pdf

ITF:

https://www.itfglobal.org/media/819789/hiv_survey.pdf

ILO:

https://www.ilo.org/budapest/whats-new/WCMS_734919/lang--en/index.htm

ISWAN

<https://www.seafarerswelfare.org/seafarer-health-information-programme/stis-hiv-aids>

HSSGM GEMİADAMLARI SAĞLIK YÖNERGESİ:

<https://www.hssgm.gov.tr/YonergelerGenelgeler>

Ayrımcılığa uğrarsanız yalnız değilsiniz. Aşağıdaki derneklerin danışma hatlarını arayarak ayrımcılığa uğradığınız konu hakkında hukuki veya psikolojik destek alabilirsiniz.

Sosyal Politika, Cinsiyet Kimliği ve Cinsel Yönelim Çalışmaları Derneği

0850 888 5428 resmi tatiller hariç salıdan cumaya ve pazar günleri 12.00-18.00 saatleri arasında

Pozitif-İz

0216 418 1061 (Hafta içi her gün 10.00-18.00 arası)



Hala NAVTEX yayınlarından sıklıkla mayın uyarısı alıyoruz ya da karşılaşıyoruz. Devletler kendi yarattıkları tehditi görmezden gelmeye devam ederken armatörler navlun peşinde. Karadeniz koca bir mayın tarlası. Serbestçe dolaşan mayınlar yaşamlarımızı tehdit etmeye devam ediyor.

Rusya, Karadeniz sularında serseri mayın tehlikesi karşısında uluslararası NAVAREA sistemi üzerinden sürekli "Coastal Warning" (Sahil Uyarısı) NAVTEX duyurusu yayınlamaya devam ediyor.

Rusya Hidroloji Kurumu tespitlerine göre Ukrayna tarafından Odesa, Oçakov, Çernomorsk ve Yujniy liman bölgelerinde döşenen YM' ve 'YRM' tipi 420 mayın fırtına yüzünden çıpalarından kurtulmuş ve kontrolsüz şekilde hareket etmeye başlamıştı. Mayınlar hala batı Karadeniz bölgesindeki en işlek ticari deniz rotaları üzerinde bulunuyor. Şimdiye kadar sahile vuran ve çevre gemiler tarafından tespit edilip etkisiz hale getirilen mayınların sayısı 50'yi geçmiyor.

Ukrayna ise Rusya'nın Karadeniz sularındaki tüm ticareti bloke etmek için mayın tuzağı kurduğunu öne sürdü. Ukrayna'ya göre Rus tarafı batı Karadeniz sularına yüzlerce mayın bırakarak suçlu Ukrayna'ya atıyor.

Devletler pis çıkarları için kendi aralarında savaşmayı sürdürdükçe halkalar acı çekmeye ve katledilmeye devam ediyor. Bir yandan Rusya diğer yandan Ukrayna'nın militarist zorbalıklarına maruz kalan denizciler ise önemsenmeden gönderildikleri Karadeniz rotasında seyir yapmaya zorlanıyor.

Maalesef, yaşamları için tüm gemi kaptanlarının dikkat emesi önem arz etmektedir. Bölgede hala hayati tehlike söz konusu olmaya devam etmektedir.

28 ŞUBAT DENİZCİLİKTE ONUR GÜNÜ

28 Şubat Denizcilikte Onur Günü, geçen yıl Maritime UK'nin "Denizde Çeşitlilik" programı kapsamında "Pride in Maritime Network" girişiminin bir parçası olarak başlatıldı.

Bu girişim, LGBTQ+ denizcilik topluluğunun karşılaştığı engelleri belirlemeyi, meslektaşları eğitmeyi ve sektördeki LGBTQ+ meslektaşları destekleyen iyi uygulama politikalarını güçlendirmeyi amaçlıyor.

Deniz İşçileri Platformu da geçen sene olduğu gibi bu sene de "Pride in Maritime Network" girişimi kapsamında Denizcilikte Onur Günü'nü kutladı.

Deniz İşçileri Platformu
LGBTQ+ Denizciler sözcüsü:

"LGBTQ+ veya müttefik olsun, herkesi bu önemli çalışmayı geliştirmek için sosyal ağlarda ve yuvarlak masalarımızda yer almaya çağırıyoruz."



DENİZ EKOSİSTEMİ YOK OLUYOR

3rd Sea Lord

Dünyada sağlıklı beslenme kavramı önem kazandığından beri balık tüketiminde büyük artışlar meydana geldi. Talebi karşılamak için önce kıyı bölgelerinde deniz canlılarının üremesine ve üreme şartlarına bakılmaksızın "soykırım" derecesinde aşırı ve bilinçsiz avcılık başladı. Av yapılırken sadece balıklar ve diğer deniz canlılarının yaşam alanları tahrip edilmediği gibi deniz dibine zarar veren çok fazla uygulama yapıldı. Kıyılarda soykırım yapan endüstriyel avcılar, kıyılarda olan popülasyonu %60 oranında bitirince bu sefer gözleminin açık denizlere diktiler. Özellikle trol avı ile küçük balıkları, balık yumurtalarını ve dip balıklarını yok edip, deniz dibine ve yaşamına geri dönüşü olmayacak zararlar veriliyor. Trol avı ayrıca ekonomik değeri olmayan ve diğer balıkların besin kaynağı olan balıklardan oluşuyor. Bu soykırıma sadece insanlar değil diğer istilacı deniz canlıları da ortak. Küresel ısınma ile birlikte ülkemize değişik (istilacı) türlerde geliyor. Örnek olarak Kızıldeniz'den gelen balon balığını verebiliriz. Denizlerde tehlike sadece kaçak av, trol, istilacı tür ile sınırlı değil elbette! Deniz canlılarını tehlikeye atan en büyük tehlikelerden biri de KİRLİLİK.



Denizlerdeki atıkların %70'i kara kaynaklı atık/ pislikler. Çöpler, plastik ve metal atıklar, kanalizasyon ve kimyasal madde atıkları deniz kirliliğinin başlıca nedenleri. Buna gemilerin sintiniz atıklarını da ekleyebiliriz. Tarımda kullanılan kimyasal maddelerin ve petrol sızıntılarının da denizlerde ölümcül sonuçları oluyor. Türkiye için bu konuda bir örnek verecek olursak, Karadeniz'in %97'si ve Marmara'nın belli bölgelerinde deniz dibi yaşamı sona ermiştir.

Deniz yaşamının korunmasında en büyük iş amatörlerle düşüyor. Bu konuda alınacak tedbirlerinden kısaca bahsetmek isterim. Amatör balıkçılar için av saatli sınırlaması söz konusu değil ülkemizde ancak zıpkın, su altı tüfeği ile orfoz ve logos avcılığı yapılamaz.(gece ve

gündüz dahil). Amatör balıkçı, ağ, parakete ve tırvırı kullanamaz(ağ olarak sadece serpm ve yemlik uzatması kullanabilir). En fazla 4 adet olta kullanabilir. Çapari hariç oltada en fazla 6 adet iğne bulunur. Amatör balıkçı elektro şok kullanamaz. Koruma altında olan koy, buk ve meralara giremez. Amatör balıkçılığı cinayete dönüştürmeden, hırs ve gösteriştan uzak yapmak gerekir.

Büyük tehlike GIRGIR avcılığı!

27 Eylül 2019 tarihli resmi gazete ile Karadeniz'de gırgır balıkçılarına 18 metre derinliğe kadar avlanma müsaadesi verilmiştir. Biyoçeşitlilik korumak, yavru balıklara gelişim sahası bırakmak, özellikle denizlerin can damarı olan deniz çayırılarını korumak bakımından 0-50 metre derinlikli kıyısız alanın korunması çok önemlidir. Bu alanlarda yapılan endüstriyel balıkçılık dip yapısının bozulmasına, deniz çayırılarında tahribata, yavru balıkların yakalanmasına yol açacaktır. Dolayısıyla balık stokları sürekli azalacaktır. Endüstriyel balıkçılar ise açık deniz sahalarını kullanması gerekir. Aksi takdirde iki balıkçılık grubu arasında çatışmalar olacaktır. Geleneksel balık-



çıların denize bıraktığı ağlar ve diğer av araçları, büyük balıkçılar tarafından zarar verilmesi söz konusudur.

Aşırı avcılık ve yasadışı avcılığın sonuçları:

Aşırı avcılık; hamsi, sardalya, kıraça, istavrit gibi küçük balıklar ile orfoz, lahoz, mercan, levrek ve çipura gibi ekonomik değeri yüksek olan türlerin aşırı sömülmesinin yanı sıra hedef dışı avlanan köpek balığı, vatoz gibi ekolojik açıdan son derece önemli kıkırdaklı balık popülasyonlarının giderek azalmasına ve deniz ekosistemindeki besin ağı dengesinin bozulmasına neden olmaktadır. Ülkemizde giderek artan aşırı avcılık sonucunda, kalkan ve orkinoslarla birlikte mersin, kılıç, kolyoz ve uskumru gibi balıkların nesli neredeyse tükenmiştir. Avcılığın serbest olduğu bölgelerdeki balık

stoklarının aşırı avcılıktan dolayı erken tükendiği durumlarda balıkçılar, avlanmaya kapalı olan ve stokların daha fazla olduğu yerlere yönelmektedir. Denizlerin temizlenmesinde önemli role sahip deniz patlıcanları ile Çin'e ihraç edilmek üzere yasa dışı şekilde toplanmaktadır.

Öngörülen tehlike KANAL İSTANBUL!

Kanal İstanbul Projesi ile Karadeniz'den Marmara, Ege ve Akdeniz'e giren ve daha az tuzlu olan su miktarı artacaktır. Projenin gerçekleşmesi durumunda, Karadeniz'e ciddi miktarlarda atık taşıyan Tuna, Dinyeper ve Don nehirlerinin Marmara Denizi'ne karışan su miktarı artacaktır. Günümüzde yaşanan müsilaj problemi ile odakta olan ve can çekişen Marmara Denizi'nin daha fazla kirlenmesi ve deniz suyu tuzluluğundaki değişimler denizel ekosisteme ciddi zarar verecek, avlanan balıkçılık ürünleri miktarını da düşürecektir. Projenin kurulacağı güzergâh üzerinde bulunan Terkos Gölü ve Sazlıdere Baraj Gölü başta Türkiye'ye özgü olan Alburnus istanbulensis olmak üzere çok sayıda balık türü artan tuzluluk sonrasında yok olacaklardır.

Türkiye'de balıkçılığın belli başlı sorunlarını şu şekilde sıralayabiliriz.

- 1) Denizel Kaynakların ve Çeşitliliğin Azalması
- 2) Yasadışı, Kayıtdışı ve Kuraldışı (YKK) Balıkçılık.
- 3) Sosyal, Kültürel ve Rekabet Koşullarının Yetersizliği.
- 4) Devlet Desteklerinin Yetersizliği.
- 5) Balıkçıların ekonomik sıkıntıları(Türkiye'de balıkçıların teknelerinin %60'ı borçlarından dolayı bankaya ipotekli)

Bütün bunların plansız üretime, kâr hirsına ve her alanda eşitsizliğe dayanan mevcut kapitalist düzende gerçekleştirilmesi mümkün değildir.

Kaynak:

1-İstanbul Üniversitesi Su Ürünleri Fakültesi Balıkçılık Teknolojisi ve Yönetimi Anabilim Dalı Başkanı Prof. Dr. Firdevs Saadet Karakulak

2-Tarım ve Orman Bakanlığı, Su Ürünleri İstatistikleri

3-Çınar, M. E ve Bilecenoğlu, M. (2011). Kanal İstanbul'un Marmara ve Karadeniz Ekosistemlerine Olası Etkileri.

4-T.C. Ulusal ve Altyapı Bakanlığı, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü. (2019). Kanal İstanbul Projesi Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu.

5-Özuluğ, M. ve Sağ, G. (2019). İstanbul İli (Türkiye) Tatlısu Balık Faunası

6-Doğan TEME

İspanya Donanmasında Asbest Krizi



El Pais tarafından çarşamba günü yayınlanan bir rapora göre, son yirmi yılda asbeste bağlı hastalıklar İspanya donanmasının 82 üyesini öldürdü. İspanyol gazetesi, resmi olarak kabul edilen ölümlerin 61'inin 2017'den bu yana meydana geldiğini gösteren Savunma Bakanlığı belgelerini ortaya çıkardı. Ancak işin aslı, 1953 Madrid Paketi'nden sonra ABD Başkanı Dwight Eisenhower, Francisco Franco'nun İspanya'sına tonlarca asbest kullanarak inşa edilmiş yaklaşık iki düzine eski savaş gemisi göndermesine kadar uzanıyor.

"Onları insan öldüren gemiler olarak adlandırıyoruz"

2014 yılında İspanyol El Mundo gazetesine konuşan Teğmen Francisco Feal, "Onları insan öldüren gemiler olarak adlandırıyoruz" dedi. Askerler aylarca hatta yıllarca bu asbestli gemilerde nefes aldı. Yüzlerce kişi hastalandı ve çoğu kanserden öldü. Bu da yetmezmiş gibi daha sonraları İspanya havanın sıcak ve nemli olduğu, hâkim rüzgârın oldukça şiddetli olduğu yerel bir tersanede bozulan ABD gemilerinden sökülen aynı asbesti kullanarak Amerikan modelini kopyalamaya başladı. Donanma üretiminin çoğundan sorumlu tersane 1982'de malzemeyi kullanmayı bıraktığını söylemesine rağmen, İspanya asbest kullanımını 2002 yılına kadar yasaklamamıştı. Buna rağmen, İspanyol Donanması hala 1982'den önce inşa edilmiş gemileri kullanıyor.

Asbest içeren malzemeler bozulduğunda veya hasar gördüğünde, küçük lifler havaya karışabilir ve akciğerlere solunabilir. Solunduğunda, bu lifler birikebilir ve akciğer kanseri, mezotelyoma (akciğerlerin ve karın zarını etkileyen nadir bir kanser) ve kronik akciğer hastalığı asbestoz gibi bir dizi sağlık sorununa neden olabilir.



ATAERKİ VE HETEROSEKSİZME KARŞI EL ELE MÜCADELEYE

Serap Korkmaz

Gemide çalışmanın getirdiği sorunların en temelinde denizcilerin toplumdan izole olarak çalışması yer almaktadır. Fakat bu izolasyon sadece sosyal tecridi ifade etmek ile sınırlı kalmıyor aynı zamanda kapitalizmin yıllardır örgütsüzleştirmeye çabaladığı denizcilerin emeğinin de görünmez kılmasını ifade ediyor. Görünmeyen emek, esnek çalışma, yoğun iş yükü ve güvencesizlik ile denizciler aşırı sömürüye maruz kalıyor.

Sömürünün bir başka biçimi ise ayrımcılıktır. Kadın ve LGBTI+ denizciler sömürünün dışında ayrıca ataerkil sistemin yarattığı eşitsizlik ve ayrımcılığa maruz bırakılmaktadır. Ayrımcılık; cinsiyet, ırk, din, yaş, medeni durum, aile statüsü, engellilik, cinsel yönelim, siyasi görüş, sosyoekonomik arka plan, sendika üyeliği gibi ölçütler temelinde birey ya da gruplara uygulanan farklı muamelelerdir. Birçok denizcilik şirketi kişilerin cinsiyet ve yönelimleri nedeni ile ayrımcılık uygulamaktadır. Şirketler tarafından iş görüşmesine çağırılmama, tazminatı düşük ödeme, düşük performans notu verme, terfi engelleme veya erteleme, hak kullanımını engelleme ve görev değişikliği gibi biçimlerle bu ayrımcılığın birer parçasıdır. Bu yüzden kadın ve LGBTI+ denizciler iş bulmakta zorlanmakta ve işsizliğe, açlığa terk edilmektedirler.

Tıpkı armatörün tüm gemi mürettebatının emeğini yok saydığı gibi LGBTI+ ve kadın denizcilerin emekleri de aynı gemide bulunan eril meslektaşları tarafından görmezden gelinmektedir. Sırf erkek olmadığı için yaptığı işin hafife alınması, o işe uygun olmadığına söylenmesi, o işin yaptırılmaması, becerilemeyeceğinin ima edilmesi ya da söylenmesi gibi tutumlarla karşılaşmaktadır. Cishet erkek olmak güçlü ve becerikli olmak

ile ilişkilendirilirken cishet erkek olmamak ise zayıf ve yetenezsiz olmakla ilişkilendirilmektedir.

Tüm denizciler mesleklerini icra etmek için kontrat süresince yaşamlarını ortaklaştırmak zorundadır. Gemide, kısıtlı alanda meslektaşları ile aynı ortamı paylaşan kadın ve LGBTI+ denizciler eril meslektaşları tarafından zorbalığa, tacize, yalnızlaştırmaya maruz bırakılmaktadır. Eril davranış ve düşünceler yüzünden zorbalık ve ayrımcılık yaşayan kadın ve LGBTI+'lar ezilen bir sınıf içinde kendi emek mücadelesini veren ekstra mücadele hatları oluşturmak zorunda kalmaktadır.

Farklı muameleler ve farklı zorbalıklara maruz kalırsa da kadın ve LGBTI+ denizcilerin maruz bırakıldığı şiddetin ve mobbingin aynı yerden geldiğini görmek önemlidir. Mobbing bir kişi ya da bir grup insanın, bir kimseye veya başka bir gruba sosyal zorbalık yapmasıdır. Gemide ataerkil, heteroseksist kişiler tarafından mobbing sıklıkla uygulanmaktadır. Kimi zaman mobbing sözlü sataşmalarla ya da fiziksel olarak üretilen bir şiddet olarak karşımıza çıkar. Mobbing uygulanan kişilerin çalışma performansları net bir şekilde etkilemektedir, istifaya zorlanmaktadır ya da huzuru bozduğu, adaptasyon sağlayamadığı bahanesiyle işten çıkartılmaktadır.

Gemide mobbing ile mücadelede işverenler çalışanların mobbinge maruz kalmamaları için gerekli bütün önlemleri almak ve güvenli bir çalışma ortamı yaratmak zorundadır. Bu yüzden hem haklar, hem de eşitlik bağlamında tüm denizciler ataerki ve heteroseksizme karşı dayanışma içinde el ele mücadeleye devam etmelidir.



DENİZ İŞÇİLERİ



GÜVENCESİZLİĞE
SÖMÜRÜYE
TERK EDİLMEMEYE

KARŞI



BİRLİKTE GÜÇLÜYÜZ

Kanla Açılan Kanallar: Katledilen İşçiler ve Meydana Gelen Ekolojik Hasarlar

Efecan Özcan

Akan kan yalnızca kanal inşaatlarında iş cinayetlerine kurban giden işçilerin kanı değil, aynı zamanda bu kanalların neticesinde bozulan denizel ekosistem ile akan doğa ananın kanı...

Tarih boyunca insanlık ticaret ile gelişimini sürdürerek feodal ve kapitalist toplumlar yarattı. Günümüzde küresel ticaretin bir numaralı ulaştırma aracı denizcilik sektörüdür. Dünyada kıtaların konumu itibarıyla rotaların kısaltılması, daha az yakıt sarfiyatı sağlanması ve bu sayede maliyetlerin düşürülmesi için hepimizin bildiği çeşitli yapay su kanalları açılmıştır. Onlarca kanaldan en meşhur ikisi olan Panama ve Süveyş kanalları, su yollarını büyük ölçüde kısaltmaları ve bulundukları ülkelerdeki burjuvaziye ciddi bir döviz girdisi sağlamaları ile nam salmış olup rakip burjuva devletlerinin de iştahını kabartarak onlara ilham vermiştir. Bu iki kanal, tıpkı 2010 yılında çılgın proje olarak basına bildirilen “Kanal İstanbul” projesi gibi sayısız kanal projesine örnek teşkil etmiştir.

İşçi Cinayetleri Üzerinde Yükselen Kanallar

Süveyş Kanalı

Süveyş Kanalı, ilk açıldığında 164 km uzunluğunda ve 8 m derinliğinde inşa edilmiş oldukça sığ ve diğer yapay su yollarının aksine giriş ve çıkışlarında havuzların[1] bulunmadığı açık bir kanaldır. Ancak, inşa edildiği tarihten bu tarafa geçen bir buçuk asırda çeşitli genişletme ve geliştirme projeleriyle günümüzde 193 km uzunluğa, 205 m genişliğe ve 24 m derinliğe erişmiş bu sayede de 240.000 ton kapasiteye kadar gemi geçişi mümkün kılınmıştır. Kuzeyde Port Said Limanı'ndan başlayıp Timsah Gölü ve Acı Göl'den de geçerek güneyde Süveyş Kenti ve Süveyş Körfezi'ne kadar uzanır.

Fransız müteahhit ve eski diplomat Ferdinand de Lesseps, ziyaret ettiği Mısır'da bölgeden etkilenerek 1858 yılında bu kanalın projesi için şirket kurmuştu. Süveyş kanalı inşaatı 11 yıl sürmüş ve binlercesi ücret ödenmeyen angarya çalışan köle sınıfından toplamda 1,5 milyon işçi çalışmıştı. Kanla açılan bu kanalın inşası sırasında gerek ihmaller gerekse kolera vb. epidemik hastalıklar neticesinde yaklaşık 50 bin işçi katledildi (Wilson, 1939). O günkü bilimsel koşullarda dâhi önlemler alınmış olsa işçi kıyımı yarı yarıya azalırdı. Sonraki yüzyılda darbe ile



Mısır'ın başına geçen General Cemal Abdünnâsır ise 120 bin işçinin katledildiğini iddia etmişti. Yüksek ihtimalle de iddiası doğrudur zira sermaye yayılmacı ve vahşi olduğundan işçilerin kanını emerek ve onları iliklerine kadar sömürerek zenginleşiyor. Sermayedarlar kendilerini vicdanlarda aklamak için her yüzyılda ve her dönemde istatistiklerle oynamayı iyi bilirler.

Panama Kanalı

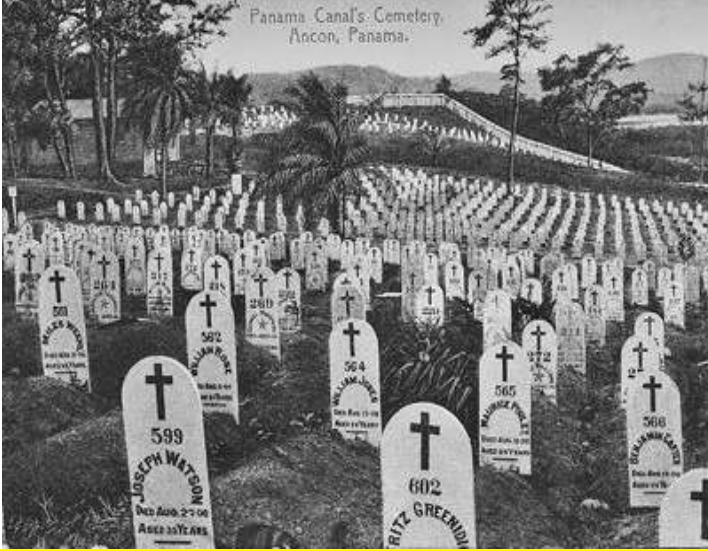
Süveyş Kanalı'nın başarısı ile ünlenen Ferdinand De Lesseps, büyük bir kârlılıkla açtığı kanalın tecrübe ve sermaye aktarımına güvenerek Panama kanalı için talip olmuştu. Süveyş Kanalı gibi Panama'yı da deniz seviyesinde inşa etme planı yapan De Lesseps, Süveyş'te olduğu gibi burada da inşaat sürecine destek olması için demiryolu inşasına da aynı anda başlamıştı. Süveyş'e göre Panama daha kısa mesafeli bir kanal olduğundan bu kanalın inşa projesi için 6 yıllık bir sürenin yeteceğini hesap etmişti. Panama o dönem sıkı ormanlarla kaplı ve bünyesinde yaşayan zehirli yılanlar, böcekler ve örümcekler gibi Avrupalılara yabancı türleri barındıran bir coğrafyaydı. Avrupa'dan gelenler kazalardan çok bu yabancı türlerin ısırması ya da hastalık bulaştırması ile öldüler. Bunların yanı sıra tıpkı Süveyş kanalı inşaatında olduğu gibi burada da sarı humma ve sıtma ve diğer tropikal hastalıklar sebebiyle meydana gelen epidemik salgınlar işçi katliamlarını katladı. Hatta işçi ölümleri o kadar artmıştır ki alanda yetişmiş işgücü tamamen yitirilerek işleri durma noktasına getirmiştir. 1884 yılında ölüm sayısı aylık 200'e kadar yükselerek işçi kıyımında rekor seviyeyi görmüştür. Ne riskli işlerin yapılması öncesi gerekli tedbirler alınmış ne de epidemik hastalıklara yönelik halk

sağlığı çalışmaları yapılmış, bu sebeple de kanla açılan kanallarda Panama Kanalı adını baş köşeye yazdırmıştır (McCullough, 1977). Koşullar De Lesseps ekibi ve sermayedarlar tarafından küçümsenerek düzeltici hiçbir faaliyet uygulanmamış âdetâ işçi kıyımı önemsizleştirilmiştir. Onlar için ölen işçiler tıpkı harcanan para, üretimde zayi olan hammadde ya da pazarda artan emtiadan farksızdı, bugün de olduğu gibi.

İklimin ve salgın hastalıkların yanı sıra hesaba katılmayan doğal zorluklar da vardı. Süveyş kanalının aksine Panama'da aşılması gereken dağlar ve bu dağlardaki kayalar ciddi bir işti. İklim koşulları doğru dürüst incelenmeden "biz bu işi daha önce zaten yaptık" edasıyla şişirilmiş bir özgüven neticesinde bölgeye getirilen ekipmanlar da paslanmış, işlevsizleşerek kullanılamaz hale gelmişti. 1889 yılının başında yani 8 yılda Süveyş'in yüzde 40'ı kadar uzunluğu olan Panama kanalının sadece 5 km'lik bölümü tamamlanabiliyordu. Şirket aynı

ikinci bir Fransız şirketi kurulmuştu. Bu sırada kanalın açılmasında mühendislik olarak en önemli adımın atılmasını sağlayacak olan şirketin en büyük ortaklarından mühendis Bunau-Varilla deniz seviyesinde bir kanal olan Süveyş'in aksine aşamalı bir göl kanalı tasarımı oluşturmuştu. Bunau-Varilla ABD kamuoyunda Panama kanalının önemi hakkında haberler yaparak destek bulmaya çalışsa da dönemin ABD başkanı Grover Cleveland'ın yayımlarıyla karşı bir kapitalist anlayışı benimsiyor oluşu kanal inşasının ertelenmesine neden olmuştu. 1898 yılında ABD'nin Küba sorunu sebebiyle İspanya'yla savaşa girmesi ve bu savaştan muzaffer ayrılması sonucunda emperyalist yayımlarlık ülkenin finans kapitali için olmazsa olmaz bir duruma işaret etmişti. Bu da ABD'nin Atlantik Okyanusu ile Pasifik Okyanusu arasındaki geçişin jeopolitik öneminin farkına varılmasını sağlamıştı (Cadbury, 2003).

1904 yılında tekrar başlayan çalışmalarda Fransız şir-



Panama Kanalı inşası sırasında ölen Fransız işçilerin mezarlığı



Panama Kanalı inşasında çalışan bir grup işçi

yılın sonunda 287 milyon dolar harcama yaptığını, 22 bin kişinin kanal, 12 bin kişinin de demiryolu inşaatında öldüğünü açıklayarak iflasını vermişti. Sorumlular hakkında soruşturma açılmış olsa da buradaki amaç ölen işçilerin cinayetinden ziyade Panama Kanal şirketine yatırım yapan hissedarların kayıplarını telafi etmek ve günah keçilerini öne çıkararak meselenin iç yüzünü sumen altı etmektir. Nitekim de öyle oldu. 88 yaşında olan işin başındaki De Lesseps 1892 yılında suçlu bulunup 5 yıl hapse çarptırılmış ancak yaşı gereği cezası onanmamıştı (Avery, 1913). İlerleyen yıllarda işçi katliamlarını engellemek adına yapacakları tek şey halk sağlığı ve salgınla mücadele tekniklerini geliştirmek olacaktır; o da sermayenin ve yatırımcıların kârlarını maksimize etmek ve kanalı mümkün olduğunca hızlı açabilmek hedefinin bir ürünüydü.

Kanal inşası tamamen durunca, 1894 yılında biraz kâr elde edip projeyi Amerika'daki şirketlere satmak üzere

ketten miras kalanlar tüketilmiş işgücü ve karmakarışık bir altyapı olmuştu. Süveyş tecrübesinden bilindiği üzere demiryoluna öncelik verilmişti. ABD'den getirilen buhar makineleri yardımıyla önceki teknolojiye göre daha ileri bir teknik kullanılmaya başlamıştı ancak yine de binlerce işçinin katledilmesinin önüne geçilememişti. Zira buraya akan paranın karşılığının bir an evvel alınmaya başlaması Amerikan emperyalizmi için dönemin en önemli hedeflerinden biriydi. İnşa sürecinin denetimi ve yönetimi için bir kanal komisyonu kurulmuştu. Tropik iklimin hâkim olduğu Panama'da epidemik hastalıkların başını çeken malarya (sıtma) ve sarı hummanın kontrolü Panama Kanalı'nın açılabilmesi için kilit öneme sahipti. Her ne kadar işçilerin canı sermayedarın kâr güdüsü kadar kıymetli olmasa da o işçilerin kanalı açacak kadar yaşaması kısacası tüketilebilmesi servet birikimleri için elzemdi. Bu iki hastalığın nedenlerinin tam olarak bilinmemesi ve ciddiye alınmaması sebebiyle

le önceki inşa sürecinde Panama'da yapılan hastalık kontrol çabaları etkisiz kalmıştı (McCullough, 1977).

1904-1914 yıllarında ABD dönemindeki kanal inşaatı sırasında resmi verilere göre 5600 işçi katledilmiştir. Ölen işçilerin 4500'ü ise siyahilerden meydana geliyordu. Irkçılığın – hâlen daha ABD coğrafyasında akıl hastalığı düzeyinde görülüyor – normalleştirilmiş ve kurumsallaştırılmış olması sebebiyle siyahi işçilere yönelik cinayetler sadece kapitalist servet birikimi değil aynı zamanda da faşizmin bir eseri olmuştur. Beyazlar düzgün konut ve lojmanlarda ikâmet etme hakkına sahipken, siyahiler ancak çadır veya viranelerde yaşamak zorunda kaldıkları için koşullar onların ölümlerini hızlandırmıştır. Kanal 1914'de tamamlandığında kanla açılmaya başlanan bu kanalın ilk kürek vurulduğu 1881 yılından bittiği güne kadar resmi verilere göre 30.609 gayri-resmi verilere göre ise 40 bin işçi katledilmiştir (McCullough, 1977).



Süveyş ve Panama Kanallarının Denizel Ekosisteme Etkileri

Süveyş Kanalı projesini geliştiren sermayedarlar Avrupa'dan Hindistan ve Uzak Doğu'ya kestirme bir ticaret yolu açarak maliyetleri düşürmeyi ve kârlarını arttırmayı hedefliyordu. Fakat böylesi zoocoğrafik[2] ve ekolojik değişimlere neden olacak sonuçlar doğuracağını hesaba katmamışlardır. Bunlar o dönem bilinseydi de bugün tıpkı küresel ısınmanın etkilerinin bilinmesine rağmen karbon salınımında hiçbir ciddi adım atılmaması gibi görmezden gelinirdi.

Hint okyanusunun en batısı olarak nitelendirilen Kızıldeniz ile Akdeniz hidrografik olarak karşılaştırıldığında birbirinden oldukça farklı iki su kütlesi olarak karşımıza çıkıyor. En başta görülen farklılık ise iki denizin bulun-

duğu enlemdeki sıcaklık rejimi ve iklim farklılığıdır. Kızıldeniz tropikal bir iklim karakterine sahip olduğundan yıllık sıcaklık aralığı 23,5 ilâ 28,5 °C arasında değişirken, subtropik olarak tanımlanan yani tropik altı bölgede bulunan Akdeniz'de ise yıllık sıcaklık aralığı 15 ilâ 30,5 °C gibi büyük bir fark vardır. Kızıldeniz, Hint-Pasifik kökenli, üreme ve gelişim için yüksek sıcaklıklara adapte olmuş tropikal bir faunayı barındırıyor. Akdeniz ise kendine özgü türleri ile Atlantik kökenli Akdeniz faunasına sahip olduğu için ona uygun olan minimum kış sıcaklıkları, Kızıldeniz'den Süveyş aracılığı ile geçecek türler için ölümcül düzeydedir (Nentwig, 2007). Akıntılar, rüzgâr ve denizel iklim koşulları sebebiyle Kızıldeniz ve Hint-Pasifik canlı topluluklarının Süveyş Kanalı vasıtasıyla Akdeniz'e tek yönlü geçiş meydana gelmiştir. Kanalın uzunluğu, sıklığı sıcaklık ve tuzluluk gibi sürekli değişen dinamik etmenlerinin varlığına karşın, 80li yıllardan bu tarafa yürütülen araştırmalar neticesinde Akdeniz havzasında bini aşkın yeni tür kaydedildiği ifade



ediliyor. Bazı kaynaklar, 500 türün kesin olarak Kızıldeniz kökenli olduğunu belirtiyor. Ferdinand de Lesseps'e ithafen canlı topluluklarının Kızıldeniz'den Akdeniz'e girişine "Lessepsiyen Göç" adı verilmiştir. Lessepsiyen kelimesi ilk olarak 1978 yılında Ferdinand de Lesseps'e ithafen kullanılmıştır (Golani, 1998).

Panama kanalı, havuzlarla kapalı bir su yolu olup Süveyş kanalı gibi deniz suyu beslemeli değil tatlı sudan oluşan bir kanaldır. Gatun Gölü'nün Karayip yamacında Rio Chagres Nehri'ne ve Pasifik yamacında ise Rio Grande Nehri'ne bağlanarak birleştirilmiş olsa da hayvan popülasyonları çevreden izole bir yapıda varlıklarını sürdürüyor. Yapılan araştırmalara göre Atlantik kökenli 7 yengeç ve ıstakoz türü kanalın Pasifik okyanusuna açıldığı yerde; Pasifik kökenli tek bir yengeç türünün ise kanalın Atlantik'e açıldığı yerde tespit edilmiştir. Süveyş ile kıyaslandığında asıl önemli nokta bu türlerden hiçbi-

rinin kanal çevresi dışında bir topluluk oluşturmamasıdır (Nentwig, 2007).

Denizleri, okyanusları birbirine bağlayan insan yapımı kanalların ekolojik krize, iklim değişikliği ve küresel ısınma tahribatlarıyla beraber muhtelif olumsuz etkileri olduğu aşikâr. Ama sadece kanalın açılmış olması ekolojik hasara neden olmuyor. Bu kanallardan geçen gemilerin bilhassa yükü olmayan boş gemilerin, dengelelerini sağlamak için kullandıkları balast[3] suyu nedeniyle istilacı türler taşınabiliyor, fauna ve florayı bozacak kirlilikler meydana gelebiliyor. Balast suyu sebebiyle meydana gelen ekolojik tahribatın minimize edilmesi için balast sularının arıtılmasını sağlayacak teknikler geliştirilerek gemiler için 2022 yılı itibariyle zorunlu kılındı. Bu maliyetlerin armatörler tarafından hep zül görülmesi nedeniyle geç kalınmış bir adım olmuştur. Çünkü 90'ların başında Karadeniz ekosisteminde büyük hasara sebep olan yabancı bir denizanası türünün Atlantik okyanusu kökenli olduğu ve Karadeniz'e yük gemilerinin balast suları yoluyla geldiği fark edilmişti. Karadeniz'de

göz göre göre katledilirken, yapay su kanalı gibi zorlu bir projedeki iş cinayetlerinin tahminini yapmak bu raporlar ışığında zor olmayacaktır. Kanal İstanbul'un projelendirildiği güzergâhta yer alan Terkos gölü gibi tatlı su kaynakları ve ırmakların kanala bağlanması ile İstanbul gibi büyük bir metropolün susuzluktan kırılabacağı da ayan beyan ortadadır. Peki, ya denizel ekosistem? Bakınız sadece Süveyş Kanalı'nın açılması Akdeniz faunasına ciddi zararlar vermişken bir de gemi trafiği ile sayısız bölgeye taşınan istilacı türler, yağ yakıt kirlilikleri vb. sebepler dolayısıyla denizden beslenmek plastik yemekle eş değer hâle geldi.

İstanbul Boğazı hâlihazırda doğal yollarla oluşmuş en dar yeri 600 m (Aşiyan – Bebek arası) ortalama derinliği 60 m iken hangi kanal bu kadar geniş ve derin açılabilir? Süveyş 205 m genişlikte ve 24 m derinliğinde, Panama ise 150-300 m arası değişken bir genişliğe sahipken derinliği 13 metre. İstanbul Boğazı gibi bir kanal açmak gerek teknolojik olarak gerekse ekonomik olarak mümkün değilken bunda direktmenin tek açıkla-



ilk olarak 1982 Kasım'ında Sudak Körfezi, Ukrayna kıyılarında bulunan bu denizanası türü 10 yıl kadar sonra Karadeniz hamsi balıkçılığının mahvına sebep olarak bölge ülkelerdeki balıkçılık sektörünü derinden etkilemişti (Kıdeyş, 2002).

Kanal İstanbul

Başlıktan itibaren ara ara tekrar ettiğim “kanla açılan kanallar” tabiri boşuna değildir. Basına çılgın proje, mega proje isimleriyle verilerek kamuoyunda meşru kılınmaya çalışılan bu kanal sayısız işçinin katline sebep olacağı kesin. On bin işçinin istihdam edileceği söylenen projede potansiyel on bin cinayet olarak yorumlamak yanlış olmayacaktır. İSİG verilerine göre 2013-2022 yılları arasında toplam 18926 iş cinayeti rapor ediliyor (İSİG, 2022). Sıradan bina inşaatlarında onlarca işçi



ması rant olacaktır. Seyir emniyeti açısından ülkemizin mevcut boğazlarında uygulanan trafik yönetmelikleri, gemi trafik hizmetleri ve tecrübeli kılavuz kaptanlarımızın rehberliğiyle yıllardır olduğu gibi yeterli olacaktır. 20. yüzyılda meydana boğazda meydana gelen deniz kazaları ülkemize özgü bir durum olmayıp dünyanın türlü türlü denizlerinde, kanallarda, derin bölgelerde bile kazalar meydana gelmiş ve neticesinde kirlilikler ölümler olmuştur. Bunların temel sebebi küreselleşme illeti ile palazlanan sermayenin kâr hırsından başka bir şey değildir. Bugün İstanbul boğaz girişinde Zeytinburnu Ahırkapı mevkiinde sıra bekleyen gemileri göstererek “Bakın denizlerimiz ne hâlde çok sıkıntılı kanal lazım” propagandası yapanlar sadece ranta hizmet etmeyi kafasına koymuş olan burjuva sınıfı kuyrukçularıdır.

Kaynakça

Bu yazı ilk olarak 11 Ocak 2023 tarihinde El Yazmaları dergisinde yayınlanmıştır. Yazar ve yazı kurulunun izniyle paylaşılmıştır.

Yazı Linki: <https://elyazmalari.com/2023/01/11/kanla-acilan-kanallar-katledilen-isciler-ve-meydana-gelen-ekolojik-hasarlar-efecan-ozcan/>

Avery, Ralph E. (1913). The French Failure, America's Triumph in Panama. Chicago, IL: L.W. Walter Company.

(Avery, Ralph E. (1913). Fransız Başarısızlığı, Amerika'nın Panama'daki Zaferi. Chicago, IL: L. W. Walter Şirketi.)

Cadbury, D. (2003). Seven Wonders of the Industrial World. London and New York: Fourth Estate. pp. 201–204. (Cadbury, D. (2003). Endüstriyel Dünyanın Yedi Harikası. Londra ve New York: Fourth Estate Yayınevi, s. 201-204)

Golani, D. (1998). Distribution of Lessepsian migrant fish in the Mediterranean. Italian Journal of Zoology, 65 (supplement):95-99. (Golani, D. (1998). Akdeniz'de Lessepsiyen göçmen balıkların dağılımı. İtalyan Zooloji Dergisi, 65, (ek):95-99.)

İSİG (2022). <https://www.isigmeclisi.org/is-cinayetleri-raporlari>

Kıdeyş, A. E. (2002). Fall and rise of the Black Sea Ecosystem, Science, 297, pp. 1482-1484. (Kıdeyş, A. E. (2002). Karadeniz Ekosisteminin Düşüşü ve Yükselişi, Science Dergisi, 297, s.1482-1484.)

McCullough, David G. (1977). The path between the seas: the creation of the Panama Canal, 1870-1914. New York: Simon and Schuster. p.103-123.

(McCullough, David G. (1977). Denizler arasındaki yol: Panama kanalının oluşturulması, 1870-1914. New York: Simon ve Schuster Yayınları. s.103-123)

Nentwig, W. (2007). Biological Invasions; Editor W. Nentwig, Springer, Chapter 2, p.15.

(Nentwig, W. (2007). Biyolojik İstilalar; Editör W. Nentwig, Springer, Bölüm 2, s.15)

Wilson, Arnold T. (1939). The Suez Canal. Oxford University Press. p.61

(Wilson, Arnold T. (1939). Süveyş Kanalı. Oxford Üniversitesi Basımevi, s.61)

[1] Bağlantı yapılan denizler arasındaki rakım farkını dengelemek için gemilerin girişte ve çıkışta yanaştığı kilit noktalara havuz denir. Havuz kapakları kapatılarak kullanılan pompa sistemiyle kanal ve bağlanan denizin seviyesi eşitlenir. (y.n.)

[2] Hayvan türlerinin dağılışı açısından kendine özgü özelliklere sahip, komşu bölgelerden belli bir sınırla ayrılan alanlar ifade edilirken kullanılan bilimsel terimdir. (y.n.)

[3] Gemilerin yük taşımadıkları seferlerinde deniz üstündeki dengesinin stabil olabilmesi için dip tanklarına deniz suyu alma işlemine balastlama denir. Balast İngilizce, denge suyu anlamına gelir. (y.n.)

İlk gemisi de oradaydı, ancak tekrarlanan yardım çağrılarını yaklaşık 37 dk boyunca görmezden geldikten sonra, insanlar tam önlerinde sudayken anca destek verdi.

İtalyan MRCC, bir uçaktan tehlikede olan teknelerle ilgili birden fazla MAYDAY çağrısına yanıt verdikten sonra bile, Louise Michel mürettebatına buna göre tepki vermemesi ve başka bir kurtarma işlemine girmeden kuzeye yelken açması için defalarca baskı yaptı.

İlk kurtarmanın ardından İtalyan MRCC, Trapani'yi tahliye limanı olarak belirlerken, üçüncü kurtarmanın ardından MV Louise Michel gemisi hayatta kalan 180 kişi için Lampedusa'ya atandı. Sabahın erken saatlerinde Lampedusa'da Karaya Çıkarma sırasında, geminin tutuklandığı bildirildi.

MVLouiseMichel mürettebatının açıklaması şu şekilde;

“Şu anda adanın hemen önünde tehlikede olan onlarca tekne olduğunu biliyoruz ama yardım etmemiz engelleniyor. Bu kabul edilemez! Avrupalı yetkililer, SAR bölgelerinde tehlikede olan insanların tamamen farkında.”

“Yine de #LouiseMichel'in limandan ayrılmasını ve yardım sağlanmasını engelliyorlar. Dün meydana gelen 2 gemi kazasında çok sayıda can kaybedildi. Bu ölümler bir kaza ya da trajedi değil. Onlar bunu istiyorlar.”

“Solidarity And Resistance ile buna karşı savaşılmaya hazırız.”



LOUISE MICHEL TUTUKLANDI!

25 Mart gecesi, 180 mülteciyi Akdeniz'de boğulmaktan kurtaran SR-SAR gemisi MV Louise Michel tutuklandı. Resmi yazılı gerekçe tutukluluğunun ancak 48'inci saatinde bildirildi. Geminin tutukluluğu süresince, limanda bekletilmeye devam ettikçe Akdeniz'de mülteciler ölmeye devam ediyor. Avrupa, Akdeniz'de mülteci katliamı yapmaya devam ediyor.

MV Louise Michel dün gece alabora olan 2 tekne için 3 defa SAR operasyonu yürüttü. SAR sırada, İtalyan Sahil Güven-

YAŞASIN 1 MAYIS

Geçmişten bugüne işçilik her daim köleliğin bir şubesi konumuna sürüklenmiştir. 15. yüzyılda yeni dünyanın keşfini takip eden zamanla birlikte denizcilik savaşlardan ticarete değin her noktada devletler için üstünlük kurma aracı olmuştur nitekim bugün de o özelliğini muhafaza ediyor. 18. yüzyılda köle ticareti ile deniz ticareti neredeyse eş anlamlı hal almıştı. Marcus Rediker'in meşhur kitabı Köle Gemisi'nde de ifade edildiği gibi "Savaşlar örgütlü insan hırsızlığının örtülü adıydı." Bugün de aynen öyle devam ediyor yalnızca isimler ve kostümler değişti. Sanayi devriminin ardından makineleşmenin artması ve günümüzde de dijitalleşme sayesinde denizcilik de tüm diğer iş kolları gibi modernize oldu. Artık gemilerde kürek çeken köleler ya da kaptanın dokuz başlı kamçısı ile ezilen zabıtlar yok. Ancak kapitalist sistemin devamlılığı için motorlu devasa metal gemiler için yeni köleler icat edilmeliydi: "Deniz İşçileri".

Haymarket olayından, Chicago grevlerine, Amerikan işçi federasyonunun kapsamlı 1 Mayıs gösterilerinden, I. Enternasyonal'in Cenevre bildirisine değin 19. yüzyılda on binlerce işçinin kanlı mücadelesi ile 1 Mayıs emek bayramı kazanıldı. Tüm bu çalışmaların amacı temelde 12-14-16 saate varan çalışma sürelerini 8 saate çekebilmektir. Tüm dünyada işçilerin ana sloganı "8 saat iş, 8 saat dinlenme ve 8 saat uyku" olmuştur. Avrupa'daki devrimci hareketler, 20. yüzyıldaki işçi hareketlerinin deneyimleri ve ülkemizdeki Taksim 1 Mayısları muazzam bir sınıf mücadelesinin ürünüdür. Yaklaşık bir asır önce işçiler kanlı mücadeleler ile sekiz saatlik çalışmayı ve birçok sosyal hakkı kazanmalarına karşın deniz işçileri hâlâ daha gemilerde insan onuruna yakışmayan şartlarda 12-14 saat çalışmaya devam ediyor. Tam da bu sebeple gemilerde denizciler için 1 Mayıs çok daha büyük bir anlam kazanıyor.

Kadın ve LGBTİ birey olmak toplumun genelinde ayrımcılığın merkezine konmak için yeterli bir durumken, gemide kadın ve LGBTİ birey olmak bunu misliyle yaşamak anlamına geliyor. Çok kültürlü gemilerde Alevi ya da Kürt olmak iş kaybetme sebebi olurken, yabancılarla birlikte çalışırken de Türk ya da Sünni olmak sorun olabiliyor. Ayrıca karadaki sorunlar da deniz işçisini köleleştiriyor. Torba yasalarla yıpranma payı hakkı ellerinden alınırken dış politikadaki pervasızlık sebebiyle güçsüzleşen pasaport deniz işçilerinin çalışma imkânlarını da kısıtlıyor. Eski bakımsız ve tehlike arz eden gemilerde çalışmak zorunda kalan binlerce denizci ya denetlemeler sebebiyle ağır şartlarda çalışıp bitap düşüyor ya da denizin ortasında kırılıp batarak can veriyorlar. Bazen öyle bir an geliyor ki deniz işçisi için ölüm bir çare oluyor. Gurbette terk edilen denizciler, maaşlarını alamayanlar, gemide kaybolanlar, öldürülenler düşünüldüğünde modern köleliğin en aşağılık haline bizatihi maruz kalıyoruz. İş cinayetlerinde ölenler, ihmaller sebebiyle yaralananlar, asbestli gemilerde çalıştığı için kanser olanlar, kimyasallara maruz kalanlar ve daha saymakla bitmeyecek sorunlarla deniz işçileri firtinalardan daha çok boğuşuyorlar.

Deniz İşçilerinin 1 Mayıs Dayanışması

İçinde yaşadığımız sistem sorunları çözdüğünü söylerken aslında sadece sermayeyi koruyarak işçilerin ağzına bir parmak bal çalma işini yapıyor. Çok değil üç sene önce pandemi ilan edildiğinde ortada ne bir ilaç ne de bir aşı varken, deniz işçileri aylarca tecrit altında çalıştı ya da karada kalanlar aylarca işsiz kaldı. Uzakta olanlar ailesini göremedi evde kalanlar ise ailesinin geçimini sağlayamadı. Tüm işçilerin baş sorunu olan insanca yaşam ve geçim problemi deniz işçilerinin de merkezindedir. İşte bu yüzden 1 Mayıs'ta tüm işçiler birleşerek, sendikalaşarak alanlara doluşmalı! İşçilerin üretimden gelen gücü tüm hakları alacak şiddete sahiptir. Deniz işçileri de aynısını tedarik zincirini kırarak pek âlâ yapabilecek kudrete haizdir! 2008 sonrası dönemde denizcilerin elinden alınan yıpranma payı hakkı derhal tüm işçilere geri verilmelidir ve gemi, liman, tersane, gemi söküm alanlarındaki işçilerin çalışma koşulları insan onuruna yakışır standartlara getirilmelidir. Bunlar elbette altın tepside bizlere sunulmayacağı için tüm deniz işçilerinin örgütlü mücadele vermesi esastır. Gemi içindeki sorunlar ne kadar anlatılsa da deniz işçileri bunları denizden karaya çıkararak mücadele veremediği müddetçe seslerini duyuramayacaktır!

Bu 1 Mayıs gününde yıpranma hakkının, sosyal güvencelerin, yönetmelik dayatmalarının ve daha nice hak gasplarının mücadelesini yürütebilmek için karadaki deniz işçileri başta olmak üzere tüm işçi sınıfı ile dayanışma sağlamak şarttır. Temel bir ilke olarak sermayenin patronu olan armatörlerin denizcileri insan yerine koymadığı ve sektörel menfaatlerin insandan çok daha kıymetli olduğu net bir şekilde bilinmeli, bunun ışığında örgütlü mücadele verilmelidir. Unutmayınız, örgütlü denizci güçlü denizcidir. Fakat sadece bunlarla da sınırlı değil. 1 Mayıs alanlarına çıkarken tüm deniz işçileri gasp edilen haklar, iş cinayetlerinde yitip giden canlar, yıpranmayan (!) denizciler için yürümelidir. Torba yasalarla bir bir hakları elinden alınan, korsan bölgelerinde kaçırılan ve öldürülen, maaşları ödenmeyen, gemilerde terk edilen, açlıkla ve bazen susuzlukla mücadele eden denizcilerin hiç korkmadan, çekinmeden 1 Mayıs'ta alanlara akın etmesi gerekir! İşsizlikten yoksulluk ve sefalet çeken işçi sınıfının kaçış umududur deniz işçiliği. 1 Mayıs'ta tüm işçiler sefalet düzeninden kaçış için denize gitmek zorunda kalmayacağı bir dünyanın inşası için bir araya gelmelidir! Ezilenlerin gerçekten de aynı gemide olduğu ve dayanışma ile birlik olması gerektiği gündür 1 Mayıs! O zaman sen de bizimle beraber haykır!



Hırça mapaya dayandı!

Yıpranmıyoruz, ölüyoruz!

Yaşasın 1 Mayıs!

DENİZ İŞÇİLERİ PLATFORMU

MAYDAY

DENİZ İŞÇİLERİ PLATFORMU



DENİZ MÜCADELEDİR!



@deniziscileri



@deniziscileriplatformu



deniziscileriplatformu@gmail.com



@deniziscileri

NİSAN 2023 | SAYI NO.5