

R T A



SENDİKADA BİRLİK, DENİZDE KARDEŞLİK

SAYI: 5
HAZİRAN 2025



DENİZDE YAŞAM: EMEK, HASRET, YALNIZLIK

- Denizcilik Sektöründe Kadın Olmak
- Teknoloji Rahatlık Sağlıyor, Peki Ya Ruh Sağlığı?
- Denizcilerin Maruz Kaldığı Hak İhlalleri ve Uluslararası Hukuk Açısından Değerlendirme



Denizcilerin Ruhsal Sağlığı ve Çalışma Koşulları:

Denizcilik mesleği, doğası gereği zorlu ve izole bir yaşam biçimini beraberinde getirir. Uzun süreler denizde kalmak, karadan uzak olmak, aileden ve sosyal çevreden kopmak, denizciler üzerinde ciddi psikolojik baskılar yaratır.



Denizcinin Hak Manifestosu: Denizcilik Çalışma Sözleşmesi

Denizcilik sektörü, küresel ekonominin temel taşlarından biri olmasının yanı sıra, çalışanları üzerinde ciddi fiziksel ve ruhsal etkiler yaratan zorlu bir alandır.

Gemilere Yapılan Korsan Saldırıları:

Küresel Tehdit, Denizde Güvenlik ve Denizcilik Sektörüne Etkileri

Denizcilik sektörü, tarihsel olarak küresel ticaretin temel taşı olmuş, insanlık tarihiyle paralel olarak evrim geçirmiştir. Ancak, bu sektörün karşılaştığı en büyük tehditlerden biri, hala denizlerdeki korsanlık faaliyetleridir. 21. yüzyılda bile etkisini sürdüren bu sorun sadece gemi sahipleri için değil, başta denizciler olmak üzere dünya ekonomisi için de ciddi tehlikeler oluşturmaktadır. Son yıllarda özellikle belirli bölgelerde korsan saldırılarının sayısının artması, denizcilik sektöründe güvenliği sağlamak adına acil önlemler alınması gerektiğini göstermektedir.

Tek başına değil,
**BİRLİKTE
GÜÇLÜYÜZ!**
**SENDİKAYA
ÜYE OL,
hakkını al!**

iletişim:0530 490 13 32
depocularbirlesiyor.org



BAŞKAN'DAN

İRFAN METE

TÜRKİYE DENİZCİLER SENDİKASI GENEL BAŞKANI



Değerli Deniz Emekçileri, Kıymetli Sendika Üyelerimiz ve Okuyucular,

Birlikte çıkardığımız bu bültenin yeni sayısında sizlerle yeniden buluşmanın mutluluğunu yaşıyoruz. Denizciler Sendikası olarak yılda iki kez yayınladığımız bu bültende, sektörümüzün gerçeklerini görünür kılmaya, emeğimizin sesini duyurmaya çalışıyoruz. Bu sayımızda da denizciliğin görünmeyen yüzünü, gemilerde yaşanan yalnızlığı ve bu yalnızlığın doğurduğu sosyal ve ekonomik sorunları ele aldık.

Deniz, birçokları için özgürlük ve ufuk demekken, bizim için çoğu zaman ayrılık, özlem ve belirsizliktir. Aylarca karadan uzak kalmak, ailesinden, sevdiklerinden ayrı yaşamak denizcinin kaderi değildir; bu, emeğin görünmez kılınmasının bir sonucudur. Gemi personelinin yalnızlığı sadece fiziksel değil, aynı zamanda duygusaldır. Bu yalnızlığın içinde emekçiler çoğu zaman görmezden gelinir, sorunları duyulmaz, hakları yok sayılır.

Bir gemiyi hedefe ulaştıran sadece pusula değil, o pusulayı tutan, emeğiyle rotayı çizen deniz emekçisidir. Her limana varış, bir vedanın başlangıcıdır; her sefer, geride bırakılan hayatlara duyulan özlemi büyütür. Ancak bu özlem, dayanışmayla, birlikte kurduğumuz sendikal güç ile anlam kazanır. Yalnızlığın ortasında var olmaya çalışan her deniz emekçisinin sesi olmak, bizler için bir sorumluluk olduğu kadar bir onurdur.

Bu sayımızda yalnızlığı konuşurken sadece bireysel duygulardan değil, yapısal sorunlardan da bahsediyoruz. Gemi adamlarının sosyal güvenceye erişiminden, ruh sağlığı desteğine kadar pek çok alanda yaşadığı hak kayıplarını gündeme getiriyoruz. Çünkü yalnızlık, sadece bir his değil; bazen hukuki, bazen ekonomik, bazen de örgütsüzlükten doğan bir sonuçtur.

Birlikte mücadele ettikçe güçlü olduğumuzu biliyoruz. Bu nedenle hem masada hem meydanda, siz değerli üyelerimizin hakkını aramaya, emeğin sesini daha gür duyurmaya devam edeceğiz.

Umudumuzu koruyarak, dayanışma içinde yol almaya devam ediyoruz.

Denizciliğin Sessiz Yüğü: Ruh Sağlığı ve İntihar Riski

Dünya ticaretinin %90'ından fazlasını taşıyan denizciler, küresel ekonominin görünmeyen kahramanlarıdır. Ancak açık denizlerde aylarca süren yalnızlık, fiziksel yorgunluk, sosyal izolasyon ve belirsizlik; bu kahramanların omuzlarında görünmeyen bir yük taşımalarına neden olur: psikolojik baskı.

Gemi yaşamı, rutin dışı vardiyalar, farklı kültürlerden mürettebatla uyum zorunluluğu, aileden uzak kalmak, kısıtlı sosyal etkileşim ve iletişim eksikliği gibi birçok faktörü aynı anda barındırır. Bu koşullar zamanla uyku bozuklukları, depresyon, anksiyete bozukluğu, öfke patlamaları ve en endişe vericisi olan intihar düşüncesi ile sonuçlanabilir.

Uluslararası araştırmalar denizcilerin yaklaşık %28'inin depresyon ya da anksiyete yaşadığını, her beş denizciden birinin ise yaşamının bir noktasında intiharı düşündüğünü ortaya koymaktadır. 1960-2009 yılları arasında gerçekleşen denizci ölümlerinin %5,9'u doğrudan intiharla ilişkilendirilmiştir.

ABD merkezli Virtue Marine'in araştırmasına göre:

- **Yüksek stres: %38,2**
- **Anksiyete bozukluğu: %22,7**
- **Majör depresyon: %20,7**
- **Travma Sonrası Stres Bozukluğu: %18,4**
- **İntihar düşüncesi: %8,9**



Bu veriler, denizcilikte ruh sağlığı konusunun artık görmezden gelinemez bir aciliyet taşıdığını göstermektedir. Özellikle "aidiyet eksikliği", "başkalarına yük olduğunu düşünme", "zihinsel acı" ve "çaresizlik" gibi hisler, intihara eğilimli bireylerde sıklıkla gözlemlenir. Ancak denizcilik kültürü, duyguların bastırılmasını, "güçlü olmayı" ve yalnız başa çıkmayı bir norm haline getirmiştir.

Ne Yapılmalı?

- Gemilerde ruh sağlığına yönelik farkındalık eğitimleri artırılmalı
- Ulaşılabilir psikolojik destek hatları kurulmalı
- Limanlarda veya gemi ziyaretlerinde psikolog desteği sağlanmalı
- Vardiya sistemleri insan psikolojisine uygun hale getirilmeli
- Sosyal destek ağları ve sendikal danışmanlık hizmetleri güçlendirilmeli

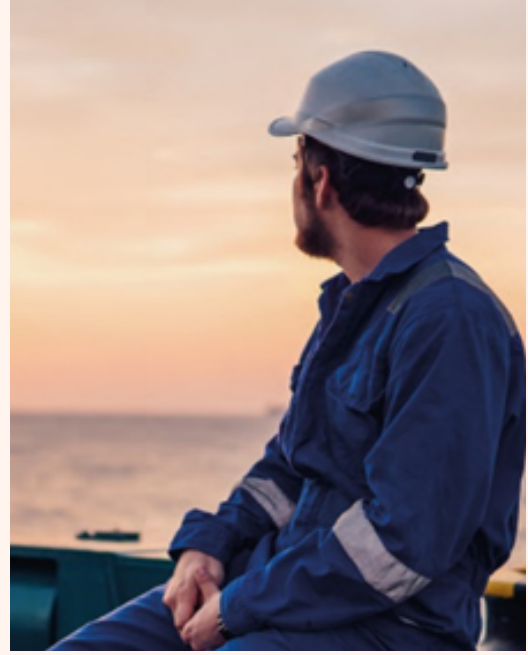
Unutulmamalıdır ki, sağlıklı bir denizci sadece fiziksel değil, ruhsal olarak da dayanıklı olmalıdır. İnsan hayatının ve emeğin değerini önceleyen bir denizcilik sektörü, bu konuda sessiz kalmamalıdır.

Denizcilerin Ruhsal Sağlığı ve alışma Koşulları: Sorunlar, Bulgular ve özüm Önerileri

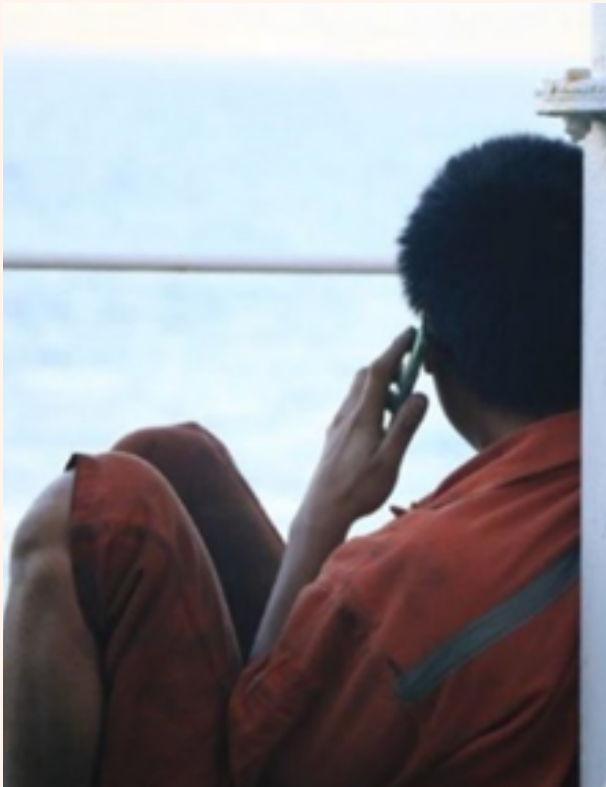
Denizcilik sektörü, küresel ekonominin temel taşlarından biri olmasının yanı sıra, çalışanları üzerinde ciddi fiziksel ve ruhsal etkiler yaratan zorlu bir alandır. Aylar süren deniz yolculukları, denizcileri ailelerinden, sevdiklerinden ve toplumsal yaşamdan uzaklaştırarak, derin bir yalnızlık duygusuna sürükleyebilir.

Bu uzaklık, yalnızca sosyal bağları zayıflatmakla kalmaz; aynı zamanda yoğun stres, kaygı ve tükenmişlik hissini de beraberinde getirir. Karasal hayatla sınırlı bağlantılar, belirsizliklerle dolu bir rutin ve ağır iş temposu, denizcilerin dayanıklılığını sürekli olarak sınar. Düzensiz çalışma saatleri, uykusuzluk ve vardiya sistemi ise zamanla hem zihinsel hem de fiziksel sağlık üzerinde yıpratıcı etkiler bırakır.

Tüm bu koşullar altında, denizcilerin yaşadığı içsel mücadeleler çoğu zaman görünmez kalır. Oysa uzun yolculuklar, onların yalnızca bedenlerini değil, duygularını da denizde bırakır. Zamanla, dünya ile aralarındaki bağın inceldeğini, hatta koptuğunu hissedebilirler.



Denizcilerin Ruhsal Sağlık Sorunları ve Nedenleri

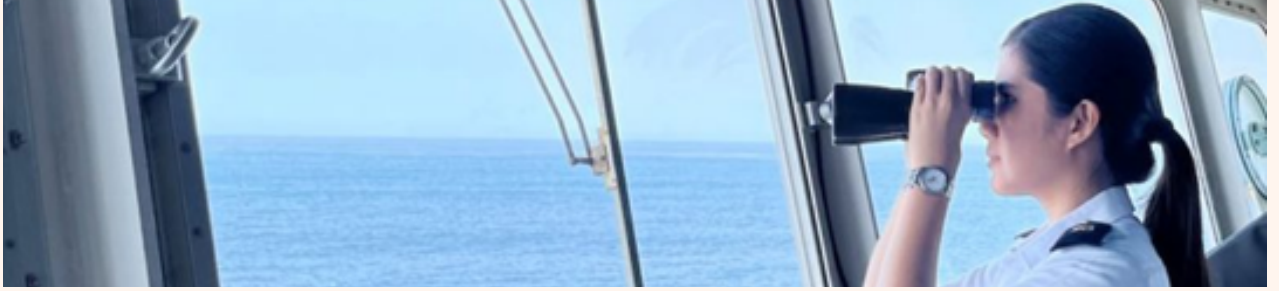


Denizcilik, yüksek fiziksel ve zihinsel dayanıklılık gerektiren zorlu bir meslektir. Araştırmalar, uzun çalışma saatleri, uyku düzensizliği ve sürekli tetikte olmanın denizcilerin ruh sağlığı üzerinde ciddi etkiler yarattığını ortaya koymaktadır. Özellikle açık denizde uzun süre görev yapan denizcilerde depresyon, tükenmişlik ve anksiyete gibi psikolojik rahatsızlıklar sıkça görölmektedir.

En büyük zorluklardan biri ise aileden uzun süre ayrı kalmaktır. Aylar süren görevler sırasında sınırlı iletişim imkanları, duygusal destek ihtiyacını karşılamayı güçleştirir. Buna ek olarak, olumsuz hava koşulları, iş kazaları ve korsanlık gibi tehditler denizciler üzerinde sürekli bir baskı unsuru oluşturur.

Araştırmalar ve Önemli Bulgular

Bu alandaki profesyonellerin yaşamı, denizin enginliğinde geçirilen uzun süreler, sürekli değişen hava koşulları, ailelerden uzak kalma ve çeşitli güvenlik riskleri ile şekillenmektedir. Ancak denizde çalışmanın zorlukları ve avantajları, yalnızca mesleki becerilerle değil, aynı zamanda kişisel motivasyonlar, yaşam tarzı ve dayanıklılık ile de doğrudan ilişkilidir. Son yapılan bir anket, sektördeki erkek ve kadın denizcilerin karşılaştığı zorlukları, sevdiği yönleri ve motivasyon kaynaklarını ortaya koyarak, denizciliğin toplumsal ve bireysel etkilerine dair önemli veriler sunmuştur.



Türkiye Denizciler Sendikası tarafından yapılan anket çalışmasına 396 denizci katılım sağlamıştır. Katılımcıların %72'sinin erkek ve %28'inin kadın olduğu görülmekte, bu da sektörün erkek ağırlıklı yapısını doğrulayan bir bulgudur. Katılımcıların büyük çoğunluğu ise 26-35 yaş aralığında yer almakta, bu da sektörün aktif çalışan kitlesini temsil etmektedir. Ayrıca, %60'lık bir kesiminin evli, %40'ının ise bekar olması, denizcilerin önemli bir kısmının aile sorumluluğu taşıdığını ortaya koymaktadır.

Anket sonuçlarına göre;

Denizde çalışırken karşılaştığınız en büyük zorluklar nelerdir sorusuna verilen yanıtlarda en önemli zorluk: uzun çalışma saatleri, vardiyalı sistem ve ağır iş yükü olarak değerlendirilmiştir.

Özellikle:

- Evli kadınlar bu sorunu ortalama 1,5 ile değerlendirmiştir.
- Bekar kadınlar 25-34 yaş grubunda ise ortalama 2 civarındadır.
- Erkeklerin geneli ortalama 2,4-2,6 bandında yer alıyor.

Bu veriler, kadın denizciler için işin yapısal zorluklarının (uzun vardiyalar, ağır iş yükü) daha büyük bir problem olduğunu ortaya koyuyor. Erkekler ise bu durumu daha yaygın yaşıyor olsa da, şiddetini daha az hissediyor olabilirler.

2. sırada ise fiziksel yorgunluk öne çıkmaktadır. Özellikle:

- Genç bekar erkeklerde bu ortalama 3,2'ye kadar çıkıyor — yani görece daha az sorun olarak değerlendiriliyor.
- Evli kadınlarda ortalama 2,25, bekar kadınlarda ise 2,2 olarak raporlanmış.

Bu durum, kadınların ve yaşça büyük denizcilerin fiziksel yükü daha ciddiye aldığını; genç erkeklerin ise fiziksel olarak henüz daha dirençli olduğunu düşündürülebilir.

3. sırada ise hava koşulları ve deniz durumu gelmektedir. Zorlu deniz şartları da birçok kişi tarafından sorun olarak belirtilmiş, ancak öncelik açısından daha geride kalmış:

- Kadınlar: 2,6
- Erkeklerin çoğu: 2,6-2,7

Hava koşulları, denizcilik mesleğinin doğası gereği sürekli karşılaşılan bir unsur olduğundan, bazı çalışanlar tarafından "alışılmış bir zorluk" olarak görülüyor olabilir. Ancak deneyimsiz ya da daha savunmasız gruplar (kadınlar, yeni başlayanlar) için hâlâ belirgin bir stres kaynağı.

Denizde yaşamın en zorlayıcı yönleri nelerdir sorusuna verilen yanıtlara göre ise;

Denizde yaşamda karşılaşılan zorluklar arasında en öncelikli sorun, ortalama 1,8 puanla iletişim eksikliği olarak öne çıkıyor ve bu durumdan en çok 25-34 yaş arası bekar kadınlar etkileniyor. İkinci sırada, psikolojik stres yer alıyor; ortalama 2,1 puanla özellikle erkek denizciler için önemli bir sorun. Üçüncü sıradaki zorluk mobbing ve güvensiz çalışma ortamı; bu durum, ortalama 2,2 puanla bekar kadınlar tarafından daha ciddi bir problem olarak görülmüş.

Birçok denizcinin bu mesleği bırakmasının nedeni nedir sorusuna ise katılımcılar büyük oranda güvenlik riskini örnek vermiş, ortalama 2,3-2,5 puanla gemi içi şiddet ve taciz olarak öne çıkmıştır. Bu durumdan özellikle kadınlar ve genç bekar erkekler etkilenmiş. Anket sonuçlarının evli kadınların bu grupta bu sorunla daha az karşılaşıldığını gösteriyor.

İkinci sırada yer alan risk, sağlık sorunları. Bu durum özellikle kadınlar, özellikle de evli kadınlar tarafından daha öncelikli bir sorun olarak görülmüş. Erkekler için ise orta düzeyde bir risk algısı var.

Üçüncü sıradaki risk, deniz kazaları. Hem kadınlar hem erkekler tarafından benzer şekilde, orta düzey bir tehdit olarak değerlendirilmiş. Erkeklerin bu konuda bir miktar daha hassas olduğu gözlemleniyor.



Listenin son sırasında ise korsan saldırısı bulunuyor. Özellikle bekar kadınlar bu riski neredeyse hiç önemsememiş (ortalama 3,8), erkeklerde ise bazı yaş grupları tarafından daha ciddiye alınsa da genel ortalama en az sorun olarak görülmüş.

Bu veriler, denizcilerin mesleği bırakma kararında fiziksel tehlikelerden çok, gemi içi ortamda yaşanan sosyal ve psikolojik güvenlik sorunlarının belirleyici olduğunu ortaya koyuyor.

Denizde çalışmayı sevme nedenleri arasında iyi maaş, özellikle evli kadınlar için güçlü bir motivasyon unsuru. Benzersiz çalışma ortamı, erkekler tarafından daha olumlu değerlendiriliyor. Kadınlar ise bu ortama daha mesafeli; çevresel ve sosyal zorluklar bu yaklaşımı etkiliyor olabilir.

Bağımsızlık ve özgürlük hissi hem erkekler hem de genç kadınlar tarafından benzer şekilde olumlu karşılanıyor. Ancak kadınlar bu duyguyu, güvenlik ve yalnızlık gibi ikincil duygularla birlikte deneyimleyebiliyor.

Genel olarak, kadınlar seyahat ve maaş gibi somut faydaları öne çıkarırken, erkekler işin doğasındaki farklılığı ve sistemli yapısını daha çok önemsiyor. Kadınlar için bu meslek hem özgürlük hem de mücadele anlamına gelebiliyor. Denizde çalışırken moral ve motivasyonu yüksek tutmada iletişim, sosyal paylaşım, spor ve hobiler öne çıkan yöntemler. Telefon ve internet yoluyla iletişim, özellikle evli kadınlar için en güçlü moral kaynağı. Aileyle bağlantı kurmak, kadınlar için erkeklere göre daha hayati bir ihtiyaç.



Ekip arkadaşlarıyla paylaşım, yine en çok evli kadınlar tarafından önemsenmiş. Sosyal destek kadınlar için belirleyici olurken, erkeklerde daha orta düzeyde kalıyor. Spor yapmak, özellikle genç erkekler tarafından motivasyonu artıran bir araç olarak kullanılıyor. Kitap, film gibi aktiviteler yalnız geçirilen zamanlarda kadınlar için daha güçlü bir moral desteği sağlıyor.

Denizde çalışırken karşılaşılan en büyük güvenlik riskleri şu şekilde sıralanmıştır:

Deniz Kazaları: Genç bekar kadınlar (18–24 yaş) bu riski en yüksek seviyede algılamakta, erkeklerde de ciddi bir endişe bulunmaktadır. Yaş ve deneyim arttıkça risk algısı düşmektedir. Sağlık Sorunları: Hem kadınlar hem de erkekler için orta düzeyde bir güvenlik kaygısı yaratmaktadır. Acil tıbbi desteğe ulaşımın zorluğu bu riski artırmaktadır.

Gemi İçi Şiddet ve Taciz: Kadınlar bu konuda yüksek bir hassasiyet gösterirken, erkekler daha düşük bir endişe taşımaktadır.

Korsan Saldırısı: Genç bekar kadınlar bu riski önemli bir tehdit olarak algılamaktadır. Erkeklerde ise risk algısı, bölgeye bağlı olarak değişmektedir.

Denizde çalışırken karşılaşılan zorluklar ve güvenlik riskleri, cinsiyet ve yaşa göre farklı şekillerde algılanıyor. Kadın denizciler için uzun çalışma saatleri, vardiyalı sistem ve ağır iş yükü daha büyük bir problem olarak öne çıkarken, erkekler bu zorlukları daha yaygın yaşamalarına rağmen, şiddetini daha az hissediyor olabilirler. Fiziksel yorgunluk, kadınlar ve yaşça büyük denizciler için daha ciddi bir sorun olarak değerlendirilirken, genç erkekler bu konuda daha dirençli. Hava koşulları ve deniz durumu ise daha çok alışılmış zorluklar olarak kabul ediliyor. Psikolojik stres, iletişim eksikliği ve gemi içi şiddet gibi sosyal sorunlar, kadınlar için ciddi bir tehdit oluşturuyor. Güvenlik riski açısından, gemi içi şiddet ve taciz, sağlık sorunları ve deniz kazaları en önemli kaygılar arasında yer alırken, korsan saldırıları genellikle düşük risk olarak değerlendirilmiş. Bu veriler, denizcilerin mesleği bırakma kararında fiziksel tehlikelerden çok, sosyal ve psikolojik güvenlik sorunlarının etkili olduğunu gösteriyor. Kadınlar, denizde çalışmayı çoğunlukla özgürlük, bağımsızlık ve maaş gibi faydalarla ilişkilendirirken, erkekler işin doğasındaki farklılık ve sistemli yapıyı daha çok önemsiyor. Bu farklı bakış açıları, denizde çalışmanın motivasyonlarını ve zorluklarını çeşitlendiriyor.

Başka bir araştırmada ise, denizcilerin karşılaştıkları psikososyal sorunları belirlemek amacıyla bir anket uygulanmıştır. Bu çalışmaya 735 denizci katılmış ve üç temel problem alanı tespit edilmiştir:

- 1. Ruhsal Sağlık Sorunları:** Denizcilerin %65'inin kronik yorgunluk ve uyku problemleri yaşadığı, %40'ının ise depresyon belirtileri gösterdiği belirlenmiştir.
- 2. Aile ve Sosyal Yaşam ile İlgili Sorunlar:** Katılımcıların %58'i, uzun çalışma süreleri nedeniyle aile hayatlarının olumsuz etkilendiğini belirtmiştir. %47'si ise çocuklarının büyümesine uzaktan tanıklık etmek zorunda kalmanın psikolojik yük oluşturduğunu ifade etmiştir.
- 3. İş Ortamı ile İlgili Sorunlar:** Çalışma saatlerinin düzensizliği, iş yükü ve gemide sosyal etkileşim eksikliği, çalışanların motivasyonunu düşüren en büyük etkenler olarak öne çıkmıştır.

Araştırma sonuçları, denizcilerin yalnızca bireysel olarak değil, gemi operasyonlarının güvenliği açısından da ruhsal sağlıklarının önemini ortaya koymaktadır. Dikkat dağınıklığı, yorgunluk ve stres, gemideki çalışma verimini ve güvenliğini ciddi şekilde tehdit edebilir.



Çözüm Önerileri ve Uygulanması Gereken Politikalar

Bu sorunların üstesinden gelebilmek için hem bireysel hem de kurumsal düzeyde adımlar atılması gerekmektedir:

- **Psikososyal Destek Programları:** Şirketler, denizciler için psikolojik danışmanlık hizmetleri sağlamalı ve stres yönetimi eğitimleri sunmalıdır.
- **İletişim Altyapısının Güçlendirilmesi:** Denizcilerin aileleriyle daha sağlıklı iletişim kurabilmesi için internet erişimi daha uygun hale getirilmelidir.
- **Kontrat Sürelerinin Düzenlenmesi:** Uzun kontratlar ve vardiyalı sistemde yapılan uzun çalışma saatleri, denizcileri ciddi şekilde yormaktadır. Bu nedenle, kontrat sürelerinin kısaltılması sağlanarak, denizcilerin daha verimli ve sağlıklı çalışmaları mümkün hale getirilebilir.
- **Sosyal Etkileşim Alanlarının Artırılması:** Gemide sosyal alanlar yaratılarak denizcilerin izolasyon hisleri azaltılabilir.
- **Dinlenme ve Kıyı İzinleri:** Denizcilerin uzun seferlerden sonra yeterli dinlenme süresi alması sağlanmalıdır.

Sonuç olarak, denizcilerin ruhsal sağlığı yalnızca bireysel bir sorun olarak değil, sektörün güvenliği ve sürdürülebilirliği açısından da kritik bir konu olarak ele alınmalıdır. Yapılan araştırmalar, sektör paydaşlarının bu konuda daha fazla sorumluluk alması gerektiğini açıkça ortaya koymaktadır. Denizcilerin yaşam kalitesini artıracak ve iş güvenliğini sağlayacak

Denizcilik Sektöründe Kadın Olmak

Denizcilik sektörü, küresel ticaretin yaklaşık %90'ını taşıyan hayati bir endüstri olmasına rağmen, kadınların bu alandaki temsiliyeti hâlâ oldukça sınırlıdır. Kadın denizcilerin sayısı son yıllarda artış gösterse de sektörde cinsiyet eşitsizliği önemli bir sorun olmaya devam etmektedir. Kadınların denizcilik sektöründe daha fazla yer alabilmesi için yalnızca sayıların artması değil, aynı zamanda sektörde karşılaştıkları zorlukların da çözülmesi gerekmektedir.

Kadın denizcilerin en büyük sorunlarından biri, cinsiyet ayrımcılığı ve önyargılarla karşılaşmalarıdır. İşe alım ve terfi süreçlerinde kadınlar, erkek meslektaşlarına göre daha fazla engelle karşılaşmaktadır. Yapılan bir araştırmada, kadın katılımcıların %29'u cinsiyet ayrımcılığını istihdamda önemli bir engel olarak belirtirken, bu oran erkeklerde yalnızca %0,4'tür.

Kadın denizciler ayrıca sosyal izolasyon ve yalnızlık hissiyle de mücadele etmek zorunda kalmaktadır. Gemide çalışan kadın sayısının az olması, onların sosyal çevrelerini kısıtlamakta ve psikolojik olarak zorlayıcı bir ortam yaratmaktadır. Erkek egemen bir çalışma ortamında, kendilerini daha fazla kanıtlamak zorunda kalan kadınlar, zaman zaman dışlanma ve yalnız bırakılma gibi durumlarla karşılaşmaktadır. Bu durum, özellikle uzun seferlerde psikolojik sağlık açısından ciddi sorunlara yol açabilmektedir.



Kadın denizcilerin en çok karşılaştığı risklerden biri de taciz ve güvenlik tehditleridir. Kadın denizciler, gemide cinsel taciz ve kötü muameleye maruz kalabilmektedir. Bu tür olaylar, kadınların meslekte kalma isteğini azaltabilir ve sektördeki kadın temsiline daha da düşmesine neden olabilir. Gemilerde kadınların güvenliğini sağlayacak önlemler alınması ve taciz olaylarına karşı daha katı politikaların uygulanması gerekmektedir. Güvenlik kameraları, acil şikâyet hatları ve bilinçlendirme eğitimleri gibi uygulamalar, bu sorunun önüne geçilmesine yardımcı olabilir.



Bu sorunların üstesinden gelebilmek için farkındalık ve eğitim programları büyük önem taşımaktadır. Denizcilik sektöründe cinsiyet eşitliği konusunda farkındalık yaratmak ve kadınların karşılaştığı zorlukları azaltmak amacıyla eğitim programları düzenlenmelidir. Aynı zamanda, kadın denizcilerin haklarını koruyacak ve cinsiyet ayrımcılığını önleyecek uluslararası ve ulusal politikalar oluşturulmalıdır. Kadın denizcilerin sektörde karşılaştığı zorlukların üstesinden gelmek sadece bireysel değil, aynı zamanda endüstriyel bir çaba gerektirir. Cinsiyet eşitliğinin sağlanması, yalnızca kadınların haklarını güvence altına almakla kalmaz, aynı zamanda denizcilik sektörünün sürdürülebilirliği ve gelişimi için kritik bir öneme sahiptir.

Genç Denizciler

Gemide stajyer ve genç denizcilerin karşılaştığı zorluklar, çoğu zaman sektörün dinamikleri içinde göz ardı edilen ancak oldukça ciddi sonuçlar doğuran bir meseledir. Genç denizciler, kariyerlerinin başında düşük maaşlar, uzun çalışma saatleri ve psikolojik baskılar gibi ağır şartlarla karşı karşıya kalmaktadır.

Stajyerlerin %45'i, aldıkları maaşların yaşam standartlarına göre yetersiz olduğunu belirtirken, yalnızca düşük ücretler değil; dinlenme sürelerinin azlığı, düzensiz vardiyalar ve kötü çalışma koşulları da başlıca şikâyetler arasında yer almaktadır. Bu ağır yükün en tehlikeli yanlarından biri ise hiyerarşinin suistimaliyle ortaya çıkan mobbing vakalarıdır. Özellikle ilk seferlerinde olan gençler, deneyimsizliklerinden dolayı fazla yük altına sokulmakta, sosyal olarak dışlanmakta ve ciddi bir yalnızlık hissi yaşamaktadır. Yapılan araştırmalara göre stajyerlerin %60'ı, gemideki iş yükünün fiziksel ve psikolojik tükenmişliğe yol açtığını ifade etmektedir.



Gemideki sosyal izolasyon, genç stajyerlerin ruhsal sağlığı üzerinde önemli etkiler bırakmakta; %32'si yalnızlık hissini psikolojik durumlarını olumsuz etkilediğini dile getirmektedir. Genç kadın denizciler açısından bu durum daha da çetrefilli bir hal almakta; cinsel taciz, kötü muamele ve güvenlik endişeleri, mesleğe dair umutlarını kırabilmektedir.

Uluslararası standartlara uymayan sertifikasyon sistemleri de gençlerin kariyer yolculuklarını sekteye uğratmaktadır. Kadın ve erkek stajyerlerin %25'i, yeterlilik belgelerinin uluslararası geçerliliğe sahip olmamasının iş bulmalarını zorlaştırdığını ifade etmektedir.

Bu tabloyu değiştirmek için sektörün tüm paydaşlarına büyük görevler düşmektedir. Stajyerlere yönelik daha insani çalışma koşulları, etkili denetimler, psikolojik destek hizmetleri ve daha iyi ücret politikaları sunulmalıdır. Denizcilik okulları ise müfredatlarını gemi yaşamının gerçeklerine uygun şekilde güncelleyerek, gençleri karşılaşacakları zorluklara hazırlamalıdır.

Ayrıca, gençlerle çalışan denizciler aşağıdaki ilkelere sıkı sıkıya bağlı kalmalıdır:

1. Onları gözetmek ve yönlendirmek,
2. Kötü muamelede bulunanlardan korumak,
3. Dinlemek ve erken müdahale etmek,
4. Kendi ilk seferini hatırlamak,
5. Şefkatli bir liderlik sergilemek,
6. Arkalarında ailelerinin size ve gemi şirketine duyduğu güveni unutmamak.

Denizcinin Hak Manifestosu: Denizcilik Çalışma Sözleşmesi

2006 yılında Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) tarafından kabul edilen Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC 2006), denizcilerin küresel ölçekte yıllardır süregelen hak arayışlarına verilen en güçlü yanıtlardan biridir. Aylarca gemilerde çalışan, ailelerinden uzakta zorlu koşullarla mücadele eden denizciler için bu sözleşme, insanca yaşama ve çalışma hakkını uluslararası hukuk düzeyine taşıyan bir dönüm noktasıdır.

MLC 2006, daha önce ayrı ayrı var olan 68 ILO sözleşmesini bir araya getirerek modern, uygulanabilir ve doğrudan denizcinin yaşamına dokunan bir çerçeve sunar. 20 Ağustos 2013'te yürürlüğe giren sözleşme, günümüzde pek çok ülke tarafından benimsenmiş, uluslararası denizcilik sektöründe asgari insan hakları standartlarını belirleyen bir temel belge hâline gelmiştir.

Sözleşmenin çıkış noktası, oldukça nettir: Gemilerde çalışan denizciler, zaman zaman ödenmeyen maaşlar, kötü yaşam koşulları, yetersiz sağlık hizmetleri ve belirsiz iş ilişkileriyle karşı karşıya kalıyordu. MLC, her bayrak devleti için bağlayıcı olan maddeleriyle bu sorunlara kalıcı çözümler sunmayı amaçladı.



MLC kapsamında; her denizcinin yazılı iş sözleşmesine sahip olması, ücretlerin düzenli ödenmesi, sağlık hizmetlerine erişim, güvenli ve sağlıklı yaşam alanlarının temin edilmesi zorunlu hale geldi.

Liman devleti kontrolleriyle bu hakların uygulamada da korunması sağlandı. Böylece sadece denizciler değil, sektörde faaliyet gösteren tüm firmalar arasında adil bir rekabet ortamı oluştu.

7-11 Nisan 2025 tarihlerinde Cenevre'de toplanan MLC 2006 Özel Üçlü Komite, sözleşmeyi daha da güçlendirecek önemli değişikliklerde uzlaştı. Pandemi sonrası dönemin zorlukları ışığında şu başlıklar öne çıktı: gemide şiddet ve tacizi önleyici hükümler, "Kilit çalışan" statüsünün tanınması ve bu statünün liman erişimi, acil hizmetler gibi haklarla desteklenmesi, karaya çıkma hakkının güçlendirilmesi, personel değişimlerinin kolaylaştırılması, gemi personelinin tıbbi bilgiye anlık erişimi ve sağlık izleme sistemlerinin geliştirilmesi, adil yargılanma hakkına dair ILO-IMO rehberinin entegrasyonu.

Bu değişikliklerin 2025 Haziran ayında Uluslararası Çalışma Konferansı'nda onaylanması ve 2027 Aralık ayında yürürlüğe girmesi bekleniyor.

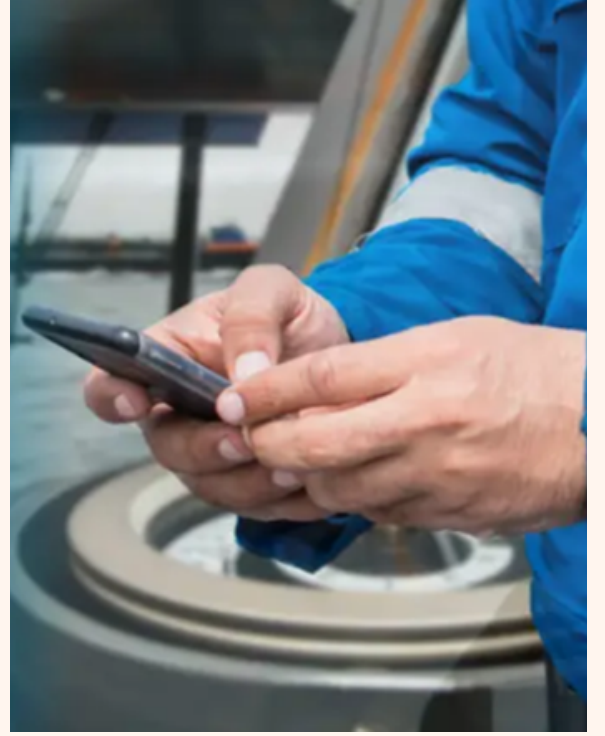
MLC 2006, bir "nihai sözleşme" değil, gelişen koşullara göre yaşayan bir haklar sistemidir. Denizcilerin insan onuruna yakışır şekilde çalışması, sadece bireysel değil; aynı zamanda küresel denizcilik sektörünün sürdürülebilirliği için de elzemdir. Çünkü denizcinin emeğini korumak, geleceği korumaktır.



Teknoloji Rahatlık Sağlıyor, Peki Ya Ruh Sağlığı?

Denizcilik sektörü, teknolojik gelişmelerle gemi yaşamını modernleştirirken, özellikle internet erişimi sayesinde denizcilerin aileleriyle iletişim kurması ve dış dünyadan kopmaması sağlanıyor. Bu kolaylıklar moral açısından olumlu etkiler sunsa da, beklenmedik psikolojik ve sosyal sorunları da beraberinde getiriyor.

Son yıllarda yapılan akademik çalışmalar, gemilerde internet kullanımının yaygınlaşmasının bazı olumsuz sonuçlar doğurduğunu ortaya koyuyor. Denizciler arasında giderek artan "nomofobi" yani telefonsuz kalma korkusu, yalnızca psikolojik değil, baş ağrısı, uyku bozuklukları ve kronik yorgunluk gibi fiziksel belirtilerle de kendini gösteriyor. Teknolojiye bağımlılık arttıkça stres seviyeleri de tehlikeli boyutlara ulaşıyor.



Sürekli ekran karşısında geçirilen saatler dikkat dağınıklığına ve uyku düzeninin bozulmasına neden oluyor. Gemi içinde sosyal etkileşim azaldıkça, bireyler fiziksel yerine dijital ortamlara yöneliyor ve bu da izolasyonu derinleştiriyor. Uzun vadede bu durum, anksiyete ve depresyon gibi ruh sağlığı sorunlarını tetikliyor.

İnternetin sunduğu bireysel iletişim kolaylıkları, geleneksel ekip içi bağların zayıflamasına neden oluyor. Ortak alanlardaki sohbetler azalıyor, dayanışma kültürü zarar görüyor. Oysa denizde ekip ruhu, operasyonel başarı kadar hayati bir rol oynar.



Pandemi sürecinde karaya çıkamayan denizciler için internet tek pencereydi. Ancak sınırlı erişim veya düşük kalite hizmetler, bu desteğin etkisini zayıflatı ve yalnızlık duygusunu artırdı.

Gemide internetin sağladığı yaşam konforu yadsınamaz; fakat aşırı ve kontrolsüz kullanımı, denizcilerin ruh sağlığını tehdit ediyor. Bu nedenle denge şart. Çözüm olarak dijital detoks programları, psikolojik destek hizmetleri, sosyal etkinlikler ve bilinçlendirme eğitimleri önem kazanıyor.

Denizcilik sektörü, teknolojiyi insan merkezli bir yaklaşımla entegre etmeli ve dijitalleşmenin getirdiği risklere karşı denizcilerin ruh sağlığını gözetken sürdürülebilir politikalar geliştirmelidir.

SİZDEN GELENLER

UZUN SÜRE EVDEN UZAK KALMAK, KİŞİSEL YAŞAMINIZI NASIL ETKİLİYOR?

- 1-“Gemideki yaşam, karadaki aileyle olan ilişkilerimizi, özellikle çocuklarla olan bağımızı zorlaştırıyor. Aile ile birlikte olduğumuzda, çocuklarla kurduğumuz düzenin aksamaması, bizim için yabancı bir duruma dönüşüyor.”
- 2-“Moral motivasyon dipte; her şeyden ve herkesten uzak olmak, insanı yalnızlaştırıyor.”
- 3-“Sosyal hayattan kopmak, eve dönünce alışma süreci... Bazen çok zor oluyor. Sosyal çevremden uzak kaldıkça, insanlarla iletişim kurmak daha da güçleşiyor.”
- 4-“Gemide çalışmak, işyerinde uyuyup işyerinde uyanmak, kişinin kendisini robot gibi hissetmesine neden oluyor. Hissizleşiyor ve sosyal bağlar giderek zayıflıyor.”
- 5-“Aileden sevdiklerimizden uzakta olmak, psikolojimizi çok etkiliyor. Özel ve önemli günlerde, acil bir durumda ailemizin yanında olamamak, zor bir durum.”
- 6-“İçimden gelerek çocuklarımla geçireceğim anları kaçırmamanın verdiği üzüntü, daha da derinleşiyor.”
- 7-“Eve geldiğinizde çocuğunuz yüzünüze ‘bu kimdi acaba?’ diye baktığını düşünün. Uzun süre evden uzak kalmak, aileyle bağımızı zayıflatıyor.”



MESLEK HAYATINIZ BOYUNCA DENEYİMLEDİĞİNİZ İLGİNÇ BİR ANINIZ VAR MI? VAR İSE PAYLAŞABİLİR MİSİNİZ?

1-"Okyanusta gemide yangın çıkmıştı, kış aylarıydı ve hava da oldukça zorluydu. Yangını söndürmemiz tam 4 saat sürdü."

2-"Afrika'da, Liberya'nın bir köyüne yanaştık. Liman bile yoktu; ufak bir rıhtım geminin boyundan küçüktü ve halatları bile ağaçlara bağlamışlardı. Oradan kütük yüklemiştik. Evler delik deşik, insanlar sefalet içindeydi. Bir genç, üstümdeki kirli tişörtü istedi. 'Bekle, içeri gidip sana yeni getireyim,' dedim. Ama 'Belki gidersin, gelmezsin,' diye yapıştı ve 'İlla bunu ver,' dedi. Ben de ona temiz tişört, iç çamaşırı, şort, eşofman ve ayakkabı verdim. Sonrasında gemideki arkadaşlarım bir çuval elbise ve ayakkabı toplayıp oradakilere verdiler. Ertesi gün, bize en az on kilo taze balık ve meyve getirdiler, onu asla unutamam."

3-"Mesleki yaşantımda, aklımdan hiç çıkmayan bir anım var. Bu olay, bana kavgaların, hırsların ve kalp kırmalarının ne kadar boş olduğunu öğretti. Yolcu gemisinde çalışıyordum. Türkiye'den İtalya'ya yolcu olarak götürdüğümüz bir şahsın seyahatin son günü kalp krizi nedeniyle vefat etmesi, büyük bir etki bıraktı. O şahsı, manifestolu yük olarak gemiye almak zorunda kaldık. Bu deneyim, hayatın ne kadar kırılgan ve değerli olduğunu bana çok iyi öğretti."

4-"Bir seferde batma tehlikesi yaşadık. Uzun süre can kurtarma filikalarında kurtulmayı bekledik. Başka bir geminin kurtarma yardımı sayesinde bütün personel hayatta kaldık. Tahmin ettiğimiz gibi, gemimiz birkaç saat içinde maalesef sulara gömüldü."



DENİZCİLİK KARIYERİNİZDEKİ EN BÜYÜK BAŞARIYI NASIL TANIMLARSINIZ?

1-Şu ana kadar personelimi ve gemimi sağ salim teslim edip gemiden rahatça inmek en büyük başarı.

2-Mesleğe çok genç yaşta başlamamdan kaynaklı bütün kademelerde çalıştım. Şu anda çalışmakta olduğum şirkette halen yapmakta olduğum gemi kaptanlığını en büyük başarı olarak tanımlayabilirim.

3-Önce kendim, ailem ve ülkem için iyi bir iş yapıp bir şeyler ürettiğim için mutluyum.

4-Akdeniz'de yardıma muhtaç mültecileri kurtarmamız ve gemiye almamız belki o gün orada ölmemeleri ve ailelerine tekrar kavuşabilmelerine vesile oldum.

5-Çokça engellere karşı hala mesleki aşkımın bitmemesi bence büyük bir başarı.

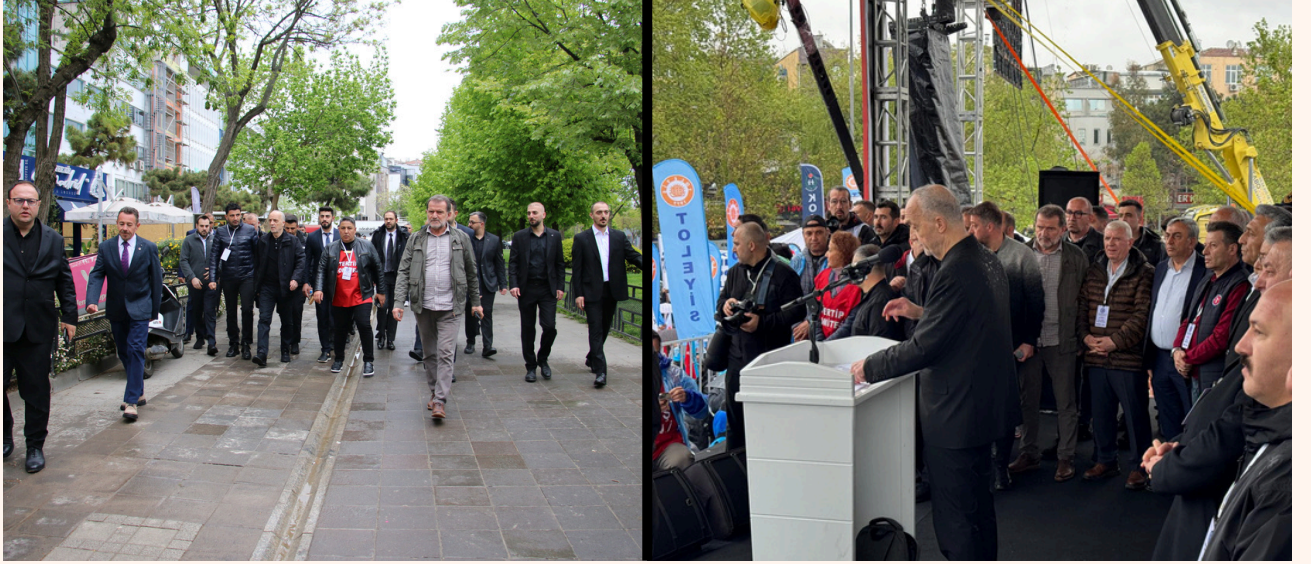
6-Çalıştığım şirkette ilk kadın kaptan olarak görev yapmak.

7-Bir kadın olarak erkeklerin çoğunlukla egemen olduğu ve gemilerde gördüğümüz büyük baskıya rağmen her işi layıkıyla yapmak en büyük başarımdır.

Yaşasın 1 Mayıs!



1 Mayıs Emek ve Dayanışma Günü, konfederasyonumuz TÜRK-İŞ'in öncülüğünde Kartal'da kutlandı. Genel Başkanımız İrfan Mete, genel yönetim kurulumuz, şubelerimizin yönetim kurulları ve üyelerimizle birlikte alandaki yerimizi aldık.



İzmir'de de Alanlardaydık

İzmir'de binlerce işçi, 1 Mayıs'ı kutlamak için Gündoğdu Meydanı'nda bir araya geldi. Sendikamızın üyeleri de kortej oluşturarak alana giriş yaptı. İzmir'deki 1 Mayıs kutlamaları konuşmalar ve konserlerle sona erdi.



ILO'nun Cenevre'de düzenlediği Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC, 2006) Özel Üçlü Komite toplantısını katıldık



Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (ILO) 7-11 Nisan 2025 tarihlerinde Cenevre'de düzenlediği Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC, 2006) Özel Üçlü Komite 5. Toplantısı'na, Türkiye Denizciler Sendikası'nı temsilen Genel Başkanımız İrfan Mete ve Genel Başkan Danışmanı Fahriye Tuğba Şener katıldı.

Toplantıda, denizcilerin çalışma ve yaşam koşullarını iyileştirmeye yönelik önemli değişiklikler kabul edildi. Bunlar arasında öne çıkanlar:

- Kıyı İzni (Shore Leave):** Denizcilerin, gemileri limana yanaştığında, kamu sağlığı, güvenlik veya kamu düzeni gibi gerekçeler dışında, vize veya özel izin gerekmeksizin karaya çıkma hakkı tanındı.

- Geri Gönderme (Repatriation):** Denizcilerin, çalıştıkları geminin bayrağına bakılmaksızın, ayrımcılık yapılmadan ülkelerine geri gönderilmeleri sağlanacak.

- Anahtar Çalışan Statüsü:** Denizciler, "anahtar çalışan" olarak tanınacak ve bu statü, seyahat, kıyı izni, geri gönderme ve tıbbi bakım gibi konularda kolaylıklar sağlayacak.

- Bayrak Devleti Sorumlulukları:** Bayrak devletleri, deniz kazalarıyla ilgili soruşturmalarda, IMO ve ILO'nun adil muamele yönergelerini dikkate alarak, denizcilerin haklarının korunmasını sağlayacak. Bu değişiklikler, denizcilerin haklarının güçlendirilmesi ve çalışma koşullarının iyileştirilmesi açısından önemli bir adım teşkil etmektedir.

Gemilere Yapılan Korsan Saldırıları:

Küresel Tehdit, Denizde Güvenlik ve Denizcilik Sektörüne Etkileri

Denizcilik sektörü, tarihsel olarak küresel ticaretin temel taşı olmuş, insanlık tarihiyle paralel olarak evrim geçirmiştir. Ancak, bu sektörün karşılaştığı en büyük tehditlerden biri, hala denizlerdeki korsanlık faaliyetleridir. 21. yüzyılda bile etkisini sürdüren bu sorun sadece gemi sahipleri için değil, başta denizciler olmak üzere dünya ekonomisi için de ciddi tehlikeler oluşturmaktadır. Son yıllarda özellikle belirli bölgelerde korsan saldırılarının sayısının artması, denizcilik sektöründe güvenliği sağlamak adına acil önlemler alınması gerektiğini göstermektedir.

Korsanlığın Tanımı ve Küresel Boyutu

Korsanlık, denizlerdeki ticari gemilere yönelik yasa dışı saldırıları ifade eder. Bu saldırılar, gemilerin zorla ele geçirilmesi, mürettebatın kaçıırılması, değerli yüklerin çalınması veya gemilerin fidye için kaçıırılması gibi çeşitli şekillerde gerçekleşebilir. Korsanlık sadece gemilerin güvenliğini tehdit etmekle kalmaz, aynı zamanda küresel ticaretin akışını da engeller ve deniz taşımacılığı yapan şirketlerin ekonomik açıdan büyük kayıplar yaşamasına yol açar.



Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB) tarafından yayımlanan yıllık raporlara göre, korsanlık faaliyetleri belirli bölgelerde yoğunlaşmıştır. Bu bölgeler arasında özellikle Somali açıkları, Gulf of Guinea (Batı Afrika), Güneydoğu Asya ve Karayipler öne çıkmaktadır. Korsanlık, dünya ticaretinin belkemiğini oluşturan deniz taşımacılığı üzerinde büyük bir tehdit oluşturmaya devam ediyor. 2023 ve 2024 yıllarında bu tür olaylarda kaydedilen artış, dünya denizciliği için alarm zillerini çalmaktadır.

Korsanlıkla Mücadelede Uluslararası Çabalar

Uluslararası denizcilik kuruluşları ve devletler, korsanlıkla mücadele için çeşitli tedbirler alarak, korsanlık faaliyetlerini engellemeye yönelik bir dizi strateji geliştirdi. Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB), küresel denizcilik güvenliğini sağlamak için yıllık raporlar yayınlamakta ve korsanlık faaliyetlerinin hangi bölgelerde yoğunlaştığını takip etmektedir.

IMB'nin verilerine göre, 2023 yılı itibarıyla dünya genelinde 120 korsanlık ve silahlı soygun olayı kaydedildi. Bu olayların 105'inde gemilere doğrudan çıkılarak, dokuzunda saldırı girişiminde bulunuldu. Dört gemi kaçıırıldı ve ikisine ateş açıldı. 2024 yılında ise 116 korsanlık ve silahlı soygun olayı gerçekleşti, bunların 94'ünde gemilere çıkıldı, 13'ü saldırı girişimi, altısı gemi kaçıırma ve üçü ise ateş açma şeklinde oldu.

Bu istatistikler, korsanlık faaliyetlerinin özellikle belirli deniz yollarında yoğunlaştığını ve denizcilerin karşılaştığı tehditlerin büyüdüğünü gösteriyor. Somali açıkları, Gine Körfezi ve Güneydoğu Asya gibi bölgelerde bu tür saldırılar daha yaygındır ve denizciler için büyük bir risk oluşturuyor.

2023 ve 2024 Yıllarında Gerçekleşen Önemli Korsan Saldırıları

2023 yılı, dünya denizlerinde korsan saldırılarının arttığı bir yıl olarak kayıtlara geçmiştir. 2023'te yapılan araştırmalar ve raporlar, dünya genelinde 120 korsanlık ve silahlı soygun vakası yaşandığını ortaya koymuştur. Bu saldırılar genellikle belirli rotalarda yoğunlaşarak, gemi güvenliği önlemleri konusunda ciddi soru işaretleri doğurdu..



14 Aralık 2023, Somali korsanları, Malta bayraklı MV Ruen adlı gemiyi Hint Okyanusu'nda ele geçirmiştir. Bu saldırı, 2017'den sonra Somali korsanlarının başarılı bir şekilde gerçekleştirdiği ilk saldırıydı ve Somali açıklarında korsanlığın yeniden arttığını göstermektedir. 2010'lu yıllarda Somali'deki korsanlık faaliyetleri zirve yapmış, sonrasında alınan önlemlerle bir düşüş yaşanmıştı. Ancak 2023 yılında bu faaliyetlerin yeniden artması, bölgedeki güvenlik sorununun hala çözülmediğini ve Somali'nin bu alanda uluslararası yardıma ihtiyaç duyduğunu gözler önüne sermiştir.

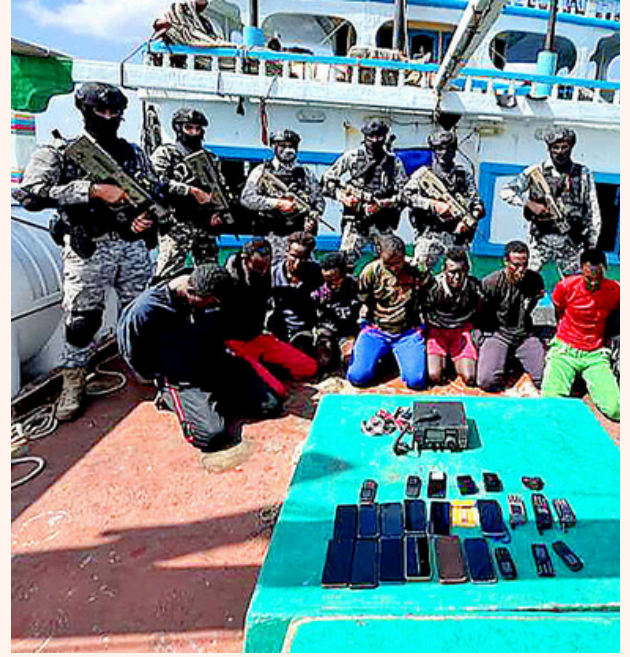


2024 yılında da korsan saldırıları devam etti. Ocak 2024'te, Somali korsanları, Sri Lanka ve İran'a ait balıkçı teknelerini kaçırdı. Ancak saldırı sonrası gemiler serbest bırakıldı. Bu olay, denizcilik sektörünün karşı karşıya olduğu tehlikelerin büyüklüğünü ve bölgesel istikrarsızlıkların gemi güvenliği üzerinde yarattığı tehditleri ortaya koydu.

29 Mayıs 2024 tarihinde, Ekvator Ginesi'nin Bioko Adası açıklarında, bir genel kargo gemisine saldırı düzenlendi. Korsanlar, gemiyi kontrol altına alarak mürettebatı rehin aldı ve iki mürettebat üyesini kaçırdı. Bu olay, Batı Afrika'daki Gine Körfezi bölgesinde korsan saldırılarının devam ettiğini ve bölgedeki denizcilerin hala büyük bir tehdit altında olduğunu gösterdi.

17 Mayıs 2024 tarihinde, Yeşil Burun Cumhuriyeti'nin (Cape Verde) Nova Sintra adası açıklarında bir tankere yönelik korsan saldırısı gerçekleştirildi. Bu saldırı, Kızıldeniz ve Batı Afrika'daki korsanlık faaliyetlerinin hala tehdit oluşturduğunu ve uluslararası gemi güvenliği için hala büyük bir risk taşıdığını gösteriyor.

Bununla birlikte, Kasım 2024'te, Yemen'deki Husi isyancıları, Kızıldeniz'deki Bab el-Mandeb Boğazı'nda bir gemiye saldırı düzenleyerek, mürettebatı rehin aldı. Bu saldırı, bölgedeki siyasi çalkantıların deniz güvenliği üzerinde yarattığı büyük tehditlerin bir örneğidir.



Türkiye'nin Bölgedeki Rolü ve Mücadelesi

Türkiye, özellikle Somali açıklarında deniz korsanlığıyla mücadele konusunda önemli bir aktör olmuştur. 2024 yılı Temmuz ayında, Türk Deniz Kuvvetleri, Somali açıklarında deniz korsanlığı ile mücadele eden bir deniz görev grubunun komutasını devraldı. Bu, Türkiye'nin deniz güvenliği alanındaki uluslararası rolünün güçlendiğini ve bölgedeki denizciliği korumak adına önemli bir adım attığını göstermektedir. Ayrıca, 2024 yılının Ocak ayında, Türkiye Büyük Millet Meclisi, Türk Deniz Kuvvetlerinin Aden Körfezi ve Arap Denizi'ndeki görev süresini bir yıl daha uzatma kararı aldı.



Küresel Korsanlıkla Mücadelede Ortak Adımlar

Korsanlık, denizcilik sektörünün karşılaştığı en büyük tehditlerden biridir ve bu tehdit sadece belirli bölgelere özgü değildir. 2023 ve 2024 yıllarındaki saldırılar, küresel çapta korsanlıkla mücadelenin önemini bir kez daha gözler önüne sermektedir. Ancak, bu sorunun çözülmesi için daha fazla uluslararası işbirliği, bölgesel güvenlik önlemleri ve etkili yasal düzenlemeler gereklidir.

Gelecekteki korsanlık faaliyetlerinin engellenmesi, sadece denizcilik şirketlerinin değil, aynı zamanda küresel ticaretin de güvenliğini sağlamaya yönelik bir zorunluluktur. Bu bağlamda, uluslararası işbirliği, teknoloji kullanımı ve yasal çerçevelerle korsanlıkla mücadele edilmesi, denizcilik sektörünün sağlıklı bir şekilde devam etmesi için kritik önem taşımaktadır.

Gemi Terk Edilmesi: Denizcilerin Maruz Kaldığı Hak İhlalleri ve Uluslararası Hukuk Açısından Değerlendirme

Son yıllarda dünya denizciliğinde giderek daha sık karşılaşılan ve insan hakları ihlalleri açısından ciddi sonuçlar doğuran bir olgu olarak gemi terk edilmesi, yalnızca deniz emekçilerini değil, aynı zamanda bayrak devletlerini, liman otoritelerini ve sigorta kuruluşlarını da doğrudan ilgilendiren çok boyutlu bir sorundur. Bu yazıda, gemi terk edilmesinin tanımı, nedenleri, uluslararası hukuktaki düzenlemeleri ve son beş yılın verileri ışığında denizcilerin maruz kaldığı mağduriyetler ele alınacaktır.

Gemi Terk Edilmesi Nedir?

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) tarafından geliştirilen tanıma göre bir gemi, işverenin gemi ve mürettebat üzerindeki sorumluluklarını yerine getirmemesi halinde "terk edilmiş" sayılmaktadır. Bu kapsamda:

- Gemicinin en az 2 ay süreyle ücretini alamaması,
- Gemi sahibinin denizcinin ikamet ülkesine dönüş masraflarını karşılamaması,
- Gemideki gıda, su, yakıt veya tıbbi desteğin sağlanmaması gibi durumlar terk vakası sayılmaktadır.



Son Beş Yılda Gemi Terk Verileri

Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF) ve IMO verilerine göre:

- 2020 yılında 85 gemi terk vakası rapor edilmiştir. Bu vakalarda 1.300'den fazla denizci mağdur olmuştur.
- 2021 yılında vakalar artmış, 95 terk raporlanmıştır.
- 2022 yılında 119 gemi terk edilmiştir.
- 2023 yılında 132 vakada toplam 1.676 denizci, maaş alacaklısı olmuştur. Bu alacakların toplamı 12,1 milyon USD olarak kaydedilmiştir.
- 2024 yılı ise şimdiye dek en kötü yıl olarak kayıtlara geçmiştir. 312 gemi terk edilmiş ve 3.133 denizci mağdur edilmiştir. Bu, bir önceki yıla göre %136'lık artış anlamına gelmektedir.

Verilerden açıkça anlaşılmaktadır ki, gemi terk edilmesi artık istisnai bir durum değil, sistematik bir krizdir.

Denizcilerin Hukuki Hakları ve Uluslararası Mevzuat

En temel koruma aracı, 2006 tarihli Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC 2006)'dır. Bu sözleşmeye göre ;

Her gemi sahibi, finansal güvence sağlamak zorundadır. Bu güvence, gemicinin ücret alacağı, kıyıya çıkış masrafları ve geri dönüş biletlerini kapsar.

Liman devletleri, geminin MLC'ye uyumunu denetlemekle yükümlüdür.

Terk vakalarında, ITF temsilcileri devreye girerek sigorta şirketleri ile süreci yürütmektedir.

Ancak uygulamada; bazı bayrak devletlerinin denetim yükümlülüklerini yerine getirmemesi, sigorta poliçelerinin yetersizliği, yüklenici-alt yüklenici ilişkilerinin karmaşıklığı gibi nedenlerle denizcilerin korunması sekteye uğramaktadır.



Mağduriyetler ve İnsan Hakları Boyutu

Terk edilen gemilerde kalan denizciler çoğu zaman:

- Aylardır maaş alamamakta,
- Limanlarda kıyıya çıkamamaktadır,
- Temel gıda, su ve tıbbi hizmetlere erişememektedir,
- Aileleriyle iletişim kurmakta zorlanmaktadır.

Bu durum, İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi ve MLC 2006 kapsamındaki hakların açıkça ihlalidir.

Sonuç ve Değerlendirme

Gemi terk edilmesi, sadece bir iş hukuku sorunu değil, denizde çalışan emekçilerin insan onuruna yakışır koşullarda yaşama hakkına yönelik bir tehdittir. Uluslararası hukukun öngördüğü denetim ve güvence mekanizmalarının güçlendirilmesi, ITF gibi örgütlerin etkinliğinin artırılması ve özellikle bayrak devleti sorumluluğunun netleştirilmesi, bu sorunun çözümü için elzemdir.

Türkiye, deniz işçilerini korumak adına hem ulusal mevzuatında hem de uluslararası alanda daha etkin bir politika izlemeli; limanlarda gemi denetimlerini artırmalı, sendikalarla iş birliğini geliştirmeli ve terk mağdurlarının hukuki destek mekanizmalarına kolay erişimini sağlamalıdır.