

DENİZCİLER BÜLTENİ



ULUSLAR ARASI
TAŞIMACILIK
İŞÇİLERİ
FEDERASYONU

DENİZCİLER İÇİN KAZANIMLAR ELDE ETMEK

BU SAYIDA:

ELVERİŞLİ BAYRAKLAR KAMPANYASININ 75 YILI
UKRAYNA'LI DENİZCİLERİ DESTEKLEMEK

YARDIM ALMAK İÇİN 12 SAYFALIK ÇEK-AL REHBERİNİZ

Türkçe no. 37/2023



2 İÇİNDEKİLER



- 4 FOC BAŞARILARI 2022
- 5 FOC KAMPANYASININ 75 YILI
- 10 TERK EDİLME
- 11 CEPHE HATTINDA YAŞAM
- 16 UKRAYNA'DA SENDİKAL GÜNDEM
- 17 COVID ETKİSİ
- 18 SAĞLIK VE ESENLİK

ÇEK-AL REHBER 12 SAYFALIK TAVSİYE, BİLGİ VE İLETİŞİM BİLGİLERİ

- 19 PROFİL: JACKIE DOE, DOWUL LİBERYA
- 20 KABOTAJ
- 21 AVUSTRALYA'DA DENİZDE SOYULDULAR
- 22 SHIPBESURE VE DOLANDIRICILIK
- 24 SEKTÖRDE YAŞANAN GELİŞMELER
- 26 FERİBOTLAR
- 27 PROFİL: ITF TEFTİŞ EKİBİ
- 32 CİNSİYET AYRIMCILIĞIYLA MÜCADELE
- 33 ITF DENİZCİLER VAKFI
- 34 LİMAN İŞÇİLERİ
- 35 BALIKÇILAR
- 36 ITF'İN WEB SİTELERİ VE SOSYAL MEDYA

Dijital sürümümüzü görüntülemek için aşağıdaki kodu tarayın:



Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF), aralarında 211 üye sendikadan yaklaşık bir milyon denizcinin de yer aldığı, 153 ülkede 18 milyonu aşkın ulaştırma işçisini temsil eden 735 taşımacılık sendikasının üye olduğu, uluslararası bir sendikal federasyondur. ITF sekiz farklı işkolu temelinde örgütlenmiştir: denizciler, balıkçılık, iç sularda seyrüsefer, limanlar, demiryolları, karayolu taşımacılığı, sivil havacılık ve turistik hizmetler. ITF ulaştırma işçilerini dünya çapında temsil eder ve onların çıkarlarını küresel kampanyalar ve dayanışma aracılığıyla savunur. ITF'in dünya genelinde limanlarda görev yapmakta olan 125 müfettiş ve irtibat sorumlusu bulunmaktadır.

ITF DENİZCİLER BÜLTENİ no.37/2023

2023 yılında, Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF) tarafından yayınlanmıştır, 49/60 Borough Road, Londra SE11DR, Birleşik Krallık. Denizciler Bülteni'nin İngilizce, Arapça, Çince, Almanca, Endonezyaca, Japonca, Birmanca, Rusça, İspanyolca ve Türkçe versiyonları ITF'in yukarıdaki adresinden temin edilebilir. Ayrıca, PDF olarak şu adresten indirebilirsiniz: tinyurl.com/itfseafarers

Web: www.itfseafarers.org E-posta: seafsupport@itf.org.uk Tel: +44 (20) 7403 2733 Faks: +44 (20) 7357 7871

Kapak fotoğrafı: Elijah Jose Barrios



“İş arayan denizcileri hedef alan dolandırıcıları ifşa etmeye devam ediyoruz ve ahlaki değerleri hiçe sayan bir başka istihdam bürosunu ifşa etmedeki başarımızı sizinle paylaşıyoruz.”

Sevgili dostlar,

Bu yıl, Rusya'nın Ukrayna'yı işgali nedeniyle gölgelendi. Ukraynalı denizcileri temsil eden MTWTU, bu durumun üyelerini ve onların ailelerini nasıl etkilediğini *Denizciler bülteni* ile paylaşıyor. Ayrıca, ITF Denizciler Vakfı'nın Ukraynalı denizcilik öğrencilerinin eğitimlerine devam etmelerine nasıl yardımcı olduğunu da öğreniyoruz.

Denizciler bülteni'nin bu sayısı, ITF'in elverişli bayraklara karşı yürüttüğü kampanyanın 75'inci yıldönümüne denk geliyor. Çabalarımız sayesinde, bu itibarsız sistem uluslararası gündemin üst sıralarında yer almaktadır. Elverişli bayrakların denizciler için gerçekte ne anlama geldiğini gösteriyoruz ve üyemiz olan sendikalarla birlikte çalışan müfettişlerimizin denizciler için elde ettikleri kazanımları kutluyoruz.

Uluslararası Çalışma Örgütü'nden, Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde yapılan yeni değişikliklerin, Covid salgınının ardından denizcilere nasıl ek güvenceler sağlayacağını öğreniyoruz.

İş arayan denizcileri hedef alan dolandırıcıları ifşa etmeye devam ediyoruz ve ahlaki değerleri hiçe sayan bir başka istihdam bürosunu ifşa etmedeki başarımızı sizinle paylaşıyoruz. ShipBeSure web sitemizin işe alım sürecinde size nasıl rehberlik edeceğini ve dolandırıcılıktan korunmanıza nasıl yardımcı olacağını okuyun.

Birleşik Krallık'ta 786 feribot işçisinin yasadışı bir biçimde işten çıkarılmasına dikkat çekiyoruz. Bu olay, sosyal dampingin insani maliyetini gözler önüne serdi ve kamuoyunda öfke yarattı. Feribot sektöründeki bu suiistimale son vermek için gösterilen sendikal çabaları ele alıyoruz.

ITF, üyesi denizcilik sendikaları, gemi sahipleri ve BM organlarından oluşan yeni bir görev gücü, daha çevreci bir denizcilik sektörüne ulaşmak için 2030'ların ortalarına kadar yaklaşık 800.000 denizcinin ilave eğitime ihtiyaç duyacağını tespit etti. Bu son derece önemli gelişmeyi inceliyoruz.

12 sayfalık çek-al bölümümüz, bir ITF müfettişiyle nasıl iletişime geçeceğinizi ve onların size nasıl yardımcı olabilecekleri hakkında temel bilgilerin yanı sıra, iş sözleşmeleri ve yasal haklarınız konusunda tavsiyelerle dolu.

Denizciler bülteni, Covid krizinin bazı denizciler üzerinde sürmekte olan etkisini ele alıyor. Çin, Covid kısıtlamalarını gevşetmeye başlarken, 2023 yılında salgının en kötü günlerini arkamızda bırakabileceğimizi umuyorum. Hayatımızın büyük bir kısmı durma noktasına geldiğinde dünyanın hareket etmeye devam etmesini sağlayan tüm denizcilere ve diğer ulaştırma işçilerine bir kez daha teşekkür ediyorum.

Dayanışmayla.

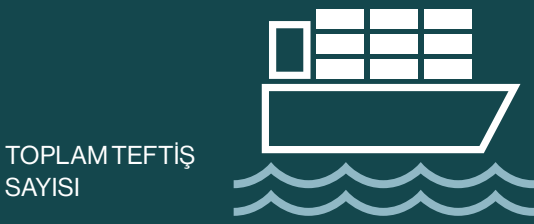
Stephen Cotton
ITF genel sekreteri

Sayılarla ITF'in FOC kampanyası

4 Nisan 2023 itibarıyla

ITF TEFTİŞLERİ

Teftiş edilmiş olan toplam gemi sayısı, sorun bulunmayanlar ve bulunanlar olarak ikiye ayrılmıştır.



TOPLAM TEFTİŞ SAYISI

8.714

 **7.483**
SORUN BULUNAN

 **1.231**
SORUN BULUNMAYAN


TOPLAM ÖDENMEMİŞ ÜCRET TAHSİLÂTI

36.316.548 ABD DOLARI



ITF teftişleri sırasında türlerine göre

EN SIK TESPİT EDİLEN 5 SORUN

 **1.941** İŞ SÖZLEŞMESİ İHLALLERİ

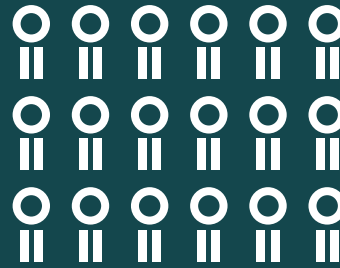
 **435** TOPLU SÖZLEŞME

 **1.549** ÖDENMEMİŞ ÜCRETLER

 **914** ULUSLARARASI STANDARTLARA UYULMAMASI

 **256** SAĞLIKLA İLGİLİ SORUNLAR

KAPSANAN TOPLAM DENİZCİ SAYISI ITF SÖZLEŞMELERİ KAPSAMINDA YER ALAN GEMİLER VE DENİZCİLER



280.687

KAPSANAN TOPLAM DENİZCİ SAYISI



13.260

TOPLAM SÖZLEŞME SAYISI

Elverişli bayraklara karşı 75 yıllık kampanya

ITF'in denizcilik sektöründeki elverişli bayrak musibetine (FOC'ler) karşı kampanyasını başlatmasının üzerinden 75 yıl geçti. Bu süre zarfında, ITF konuyu uluslararası gündeme taşıdı, müfettişleri ve üyesi olan sendikalar elverişli bayrak gemilerinde çalışan denizcilere insan onuruna yakışır ücretler ve koşullar sağlamak için yorgunluk nedir bilmeden mücadele verdiler. ITF teftiş kurulu koordinatörü **Steve Trowsdale** kampanyanın kimi önemli dönüm noktalarını paylaşıyor ve elverişli bayrakların neden var olmaya devam ettiğini açıklıyor.

Fotoğraf: Karlo Immanuel D. Garcia

FOC'ler neden var

Elverişli bayrak (FOC) gemisi, gerçek malikin ülkesinden başka bir ülkenin bayrağını dalgalandıran gemidir.

Genellikle uluslararası sularda faaliyet göstermelerine rağmen, gemilerin tek bir ülkenin siciline kayıtlı olmaları gerekir. Bayrak devleti olarak adlandırılan bu ülke, gemi sahiplerinin iş güvenliği ve mürettebatın refahı ile ilgili belirli temel standartları karşılamalarını sağlamaktan yasal olarak sorumludur.

Denizcilik sektörünün karanlık yüzünde gemi sahiplerinin, gemilerinde çalışan denizcilerin refahına bakmaktan ziyade, gözlerini bilançolarındaki kâr-zarar hanesi satırına dikmeleri çok daha olası bir durumdur. Elverişli bayrak sisteminin cazibesi, onlara para kazandırabilmesinden kaynaklanmaktadır. Yabancı bir bayrak devleti, ucuz kayıt ücretleri ve düşük veya sıfır vergi ödeme olanaklarını sağlayacaktır.

Bir geminin yabancı bir sicile kaydedilmesi, gemi sahibinin ülkesindeki çalışma mevzuatından kaçınmasını ve gemideki denizcilere daha ucuz ve daha düşük seviyede ücret ve çalışma koşulları standartlarını uygulamasını da mümkün kılmaktadır. Kısacası, gemilerini başka bir bayrağa taşıyan gemi sahipleri, istihdam ettikleri denizcilere karşı ahlaki ve finansal sorumluluklarından etkili bir biçimde kaçınabilmektedir.

Kendi denizcilik sektörüne sahip olmayan ülkeleri bir gemi sicili kurmaya iten de bu yolla para kazanma güdüsüdür. Gemi sahiplerinden harç almak, kolay yoldan para kazanmaktır. Böylece yabancı bayrak devletleri, gerçek bir bayrak devleti olmanın mürettebata karşı getirdiği sorumlulukları üstlenmeden gelir elde etmektedir. Bu gemi sicillerini, sıkı güvenlik ve refah standartları öngören yasaları uygulamaya teşvik edecek hiçbir neden bulunmamaktadır; çünkü bunu yapmak, müşterileri konumunda olan gemi sahiplerinin cebinden daha fazla para çıkmasına neden olacaktır. Bu gemi sicillerinden bazılarının güvenlik ve eğitim standartları yetersizdir ve mürettebatın uyuşuna dair herhangi bir kısıtlama getirmemektedirler.

Bu pespaye, sömürüye dayalı elverişli bayrak sistemi, polislerin maaşlarının suçlular tarafından ödenmesini andıran bir durumdur.

Mürettebatın refahı üzerindeki etkisi

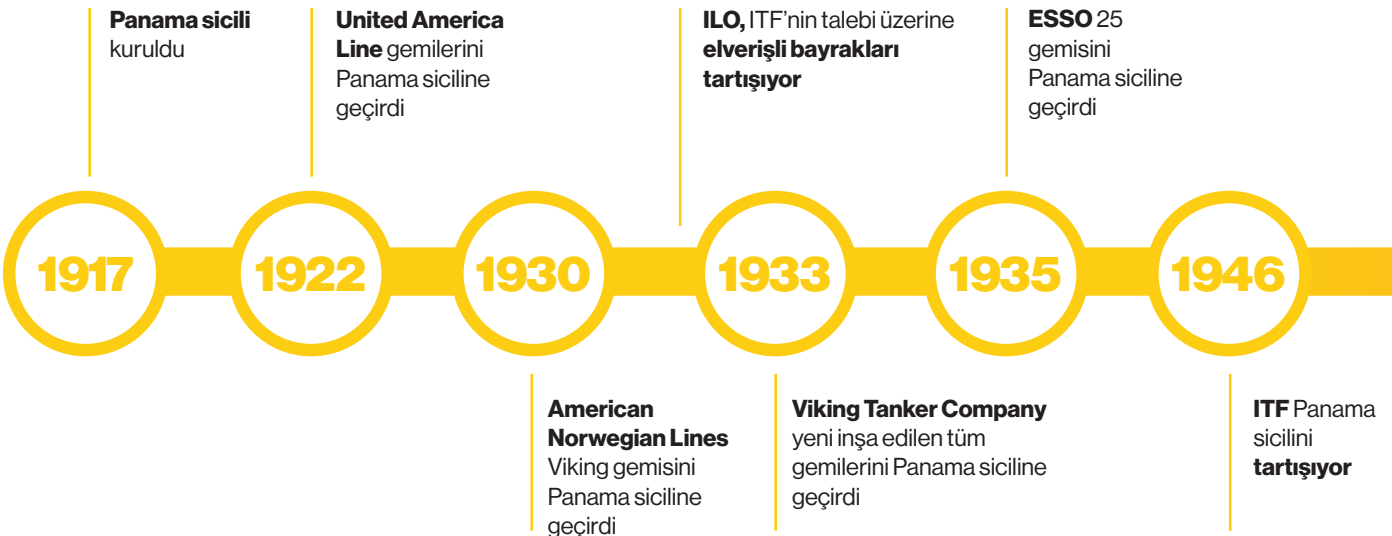
Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC), dünyanın dört bir yanında gemilerin denizcilere yönelik muamele konusunda aynı standartları karşılamaları için, eşit şartlar sağlamak üzere tasarlanmıştır.

Ancak elverişli bayrak sistemi, denizcilerin refahının sağlanmasına dair sorumlulukların başkalarının üzerine atılmasına izin veren ciddi bir yasal boşluk içermektedir. Denizciler, herkes onları öncelik listesinde son sıraya koyduğu için, farklı çıkarlar arasında sıkışıp kalmaktadır. Sonuç olarak, denizciler bazen haftalarca, bazen aylarca ve - çok sıklıkla - yıllarca sömürülmektedir.

İstismara uğrayan ve sömürülen birçok denizci için şikâyetle bulunmak veya yardım istemek çok korkutucu olabilir.

Elverişli bayrak gemilerinde ITF denetimlerinin ortaya çıkardığı en yaygın suistimaller şunlardır:

- çok düşük ücretler
- gemilerdeki kötü koşullar
- yetersiz yiyecek ve temiz içme suyu
- strese ve aşırı yorgunluğa yol açan, uygun dinlenme olanağı tanımayan uzun çalışma süreleri
- ücret ödemelerinin bazen aylarca ertelenmesi veya hiç yapılmaması
- güvenli olmayan gemiler
- ciddi kazalara yol açan ve yardımsız tazminat alma şansının düşük olduğu, yetersiz emniyet tedbirleri
- terk edilmiş denizcilere karşı sorumlulukların yerine getirilmemesi
- denizcilerin ihtiyaç duydukları zaman sağlık tesislerine erişim sağlayamamaları



Mürettebatın kendi ülkeleri bu denizcileri korumak için çok az şey yapabiliyor, çünkü gemide geçerli olan kurallar genellikle geminin siciline kayıtlı olduğu ülkenin kurallarıdır. Sonuç olarak, çoğu elverişli bayrak denizcisi sendika üyesi değildir. Ayrıca, elverişli bayrak gemilerinin gerçek bir uyuşu olmadığı için, bu gemiler herhangi bir ulusal denizciler sendikasının erişim alanının da dışında kalmaktadır. İşte ITF'in devreye girdiği yer de burasıdır.



ITF'in sizi korumadaki rolü

ITF, elverişli bayrak gemilerinde çalışan denizcilerin ücretleri ve çalışma koşulları üzerinde benzersiz ve güçlü bir etkiye sahiptir. Federasyon gemi sahipleriyle ITF toplu iş sözleşmelerini müzakere eder ve ITF müfettişleri bu sözleşmeleri denetler ve uygulanmalarını sağlar. ITF müfettişleri ayrıca denizcilerin şikayetlerine ve yardım çağrılarına da yanıt verir ve bunları soruşturur.

ITF müfettişleri ne gemi sahiplerinin ne de bayrak devletlerinin yükümlülüklerini yerine getirmeye hazır oldukları durumlarda, denizcilerin haklarını desteklemek ve korumak için, yerel Denizcilik sendikalarıyla birlikte yorgunluk nedir bilmeden çalışmaktadır.

Gemide bir sorun yaşamanız halinde, bulunduğunuz ya da gitmekte olduğunuz ülkedeki yerel bir sendikayla veya ITF müfettişiyle temasa geçin. O ülkede bir sendika veya müfettiş bulunmuyorsa, seafsupport@itf.org.uk adresinden ITF'in denizcilere destek ekibine e-posta gönderin.

FOC kampanyasının gücü

1917 yılında kurulan Panama sicili, ilk elverişli bayraktı. Bu sicil kısa bir süre sonra, aralarında 1935 yılında gemilerini Panama siciline geçirmeye başlayan Esso'nun da yer aldığı büyük nakliye şirketlerinin gemilerini cezbetmeye başladı.

Bu endişe verici gelişmeye karşılık olarak, ITF, elverişli bayrak kampanyasını 1948 yılında toplanan Oslo kongresinde resmen başlattı. Aynı yıl, Liberya sicili kuruldu ve bu eğilim giderek güçlenmeye başladı. 2022 yılı itibariyle 42 elverişli bayrak sicili vardı (tam liste için <https://www.itfseafarers.org/en/focs/current-registries-listed-as-focs> adresini ziyaret edin).

Kampanya, ITF'e üye olan denizci ve liman işçileri sendikalarının ortak sorumluluğu altındadır ve her iki grup da kampanyanın karar alma organı olan Adil Uygulamalar Komitesi'nde (FPC) temsil edilmektedir.

ITF'in kampanyasının siyasi unsuru elverişli bayrak sistemini ortadan kaldırmayı amaçlamaktadır. ITF bunu yapabilmek için, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne (UNCLOS) uygun olarak, bir geminin gerçek sahibi ile geminin taşıdığı bayrak arasında gerçek bir bağ olması gerektiği görüşünün küresel düzeyde kabul görmesini sağlamaya çalışmaktadır.

Elverişli bayrak sisteminin ahlaki değerlerden yoksun gemi sahiplerine sunduğu finansal teşvikler, bunun uzun ve çetin bir kampanya olduğu anlamına gelmektedir. Bununla birlikte, ITF uluslararası düzeyde elverişli bayrak sisteminin çok daha kapsamlı bir biçimde anlaşılmasına ön ayak olmuş ve bu sistemi hükümetlerin, Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) gibi Birleşmiş Milletler organlarının ve daha geniş planda denizcilik sektörünün gündemine sokmuştur.

Oslo'daki ITF Kongresi, elverişli bayrak kampanyasını başlatıyor ve uluslararası bir boykot çağrısında bulunuyor

ITF Özel Denizciler Bölümü kuruluyor

Amsterdam'daki ITF Kongresi, Panama, Liberya, Honduras ve Kosta Rika bandıralı gemilere yönelik uluslararası boykot talep ediyor

1948

1950

1952

1956

1958

Liberya sicili kuruyor

Stuttgart'taki ITF Kongresi sosyal yardım fonunu kuruyor

50 elverişli bayrak gemisi sendikal sözleşme kapsamına alınıyor

Elverişli bayrak tonajı 9 milyon tona ulaşıyor

8 ÖNE ÇIKANLAR FOC'LER

Bir yandan sistem varlığını sürdürürken, ITF, milliyeti ne olursa olsun, elverişli bayrak gemilerinde çalışan denizcilere insana yakışır asgari ücret ve çalışma koşulları sağlamak için mücadele etmeye devam ediyor. ITF, dünyanın her yerinde sömürülen ve kötü muamele gören denizcilerin savunulmasında öncü güç haline gelmiş durumda.

ITF sözleşmeleri

ITF ve üyesi denizcilik sendikaları, ilk ITF sözleşmelerini 1971 yılında geliştirdiler.

En yaygın olarak kullanılan biçim, ITF ile belirli gemi sahibi birliklerinden oluşan Ortak Müzakere Grubu arasında her iki yılda bir, Uluslararası Pazarlık Forumu'nda (IBF) müzakere edilen çerçeve anlaşmasıdır. Bu IBF sözleşmeleri, yalnızca bu birliklere üye olan şirketlere ait gemilerdeki denizciler için geçerlidir ve yalnızca ITF'e üye olan sendikalar tarafından imzalanabilir. Sendikalar bunları ülkelerindeki şirketlerle ulusal düzeyde ve bazen de şirket düzeyinde toplu iş sözleşmelerini müzakere etmek için kullanmaktadır.

İkinci bir sözleşme şekli, toplam mürettebat maliyetini esas alır. Bu tür sözleşmelerin, ITF tarafından onaylanması ve gemi sahibi (bu, geminin gerçek maliki, işletmecisi veya gemi yöneticisi olabilir) ile geminin gerçek malikinin yerleşik olduğu ülkedeki bir sendika veya kimi zaman işgücü sağlayan ülkelerdeki bir sendika tarafından imzalanması gerekmektedir. Bu uygulama, sözleşmenin tüm ulusal yasa ve gelenekleri dikkate alınmasını ve mürettebat üyelerinin kendi ulusal sendikalarına üye olmalarını mümkün kılmaktadır.

ITF sözleşmeleri, işvereni, gemide istihdam edilen mürettebatın tüm şart ve koşullarını ayrıntılarıyla açıklayan toplu iş sözleşmesine (TİS) yasal olarak bağlar. Ayrıca, her bir mürettebat üyesinin - denizcinin, işverenin ve geminin ayrıntılarını ve söz konusu mürettebat üyesi için geçerli olan TİS'in şart ve koşullarını içeren - denizci iş sözleşmesini (SEA) de temin eder.

1952 yılına gelindiğinde, 50 elverişli bayrak gemisi sendikal sözleşme kapsamında yer almaktaydı. 2022 yılı itibarıyla, 10.953'ü elverişli bayrak gemilerinde olmak üzere 11.862

geçerli sözleşme bulunuyordu. ITF sözleşmeleri kapsamında en fazla gemiye sahip olan beş bayrak Panama, Marshall Adaları, Liberya, Malta ve Bahamalar'dı.

ITF müfettişleri

1971 yılında, ITF sözleşmelerine uygun hareket edilip edilmediğini denetlemek amacıyla ITF teftiş ekibi kuruldu ve Avustralya, Finlandiya, Büyük Britanya, İtalya ve ABD'de ilk müfettişler atandı.

2022 yılına gelindiğinde, 55 ülkede 104'ten fazla limanda bulunan 125 ITF müfettişi ve irtibat görevlisinden oluşan bir ağ, bu anlaşmaları denetlemekteydi. Teftiş ekibinin bileşimi, denizcilik sektöründeki istihdamı yansıtan bir biçimde, büyük ölçüde erkeklerden oluşmaya devam ediyor. Halihazırda, 35 yaşın altında 10 müfettişimiz ve 18 kadın müfettişimiz var.

Her yıl, ITF müfettişleri ve üyemiz sendikalar, yardım alabilecekleri başka bir yeri olmayan denizciler adına, milyonlarca dolar tutarındaki ödenmemiş ücret ve ölüm veya yaralanma tazminatının tahsil edilmesini sağlamaktadır.



Son 10 yılda (denetimleri ciddi biçimde kısıtlamış olan Covid salgını dönemi de dâhil):

ITF müfettişleri
102.407
gemi teftişi
gerçekleştirdi.

ITF müfettişleri,
denizciler için toplam
tutar **450 milyon**
ABD dolarını aşan
(450.957.104 ABD
doları) geriye dönük
ücret tahsilatı sağladı.

**ITF Standart
Toplu İş
Sözleşmesi**
kabul edildi

**ITF TMM
Sözleşmesi**
kabul edildi

**Uluslararası
Pazarlık Forumu**
kuruldu

7 yeni bayrak
FOC ilan edildi

1971

1980

1984

2003

2006

2021

Avustralya, Finlandiya, İtalya, Büyük Britanya ve ABD'de müfettişlerin atanmasıyla birlikte **ITF Teftiş Ekibi kuruldu.**

**Man Adası
Uluslararası Gemi
Sicili** kuruldu

**Elverişli Limanlar
(POC) kampanyası**
başlatıldı



FOC sistemi sayesinde yedi yıl süren kölelik

Al Maha'da makinist olarak çalışmaya başladıktan on yıl sonra, Abdul Naser Saleh hâlâ gemide mahsurdu ve 2015 yılından bu yana kendisine ödeme yapılmamıştı. ITF'in FOC ağ koordinatörü (Arap Dünyası ve İran) **Mohamed Arrachedi**, bu denizcinin ıstırap çekmeye devam ettiğini ve onun durumuna çözüm bulması gerekenlerin ise bir şey yapmadıklarını söylüyor

Bu, modern köleliğin bariz bir örneğidir: Diğer mürettebat üyeleri gelip giderken Saleh, gemi sahibi tarafından görevinde kalması için tatlı sözlerle kandırıldı. Suriye uyruklu olan Saleh'in ailesi hem Mısır hem de Sudan'da yaşıyor. Ancak Saleh onlara yeterince destek olamıyor ve bu da ailesini arkadaşlarına bel bağlamak ve borçlanmak zorunda bırakıyor. Saleh çocuklarını sadece bir kez görebildi.

Saleh, 19 Eylül 2022'de bana gönderdiği bir mesajda, "Ücretimin ödenmesini istedim ama karşılığında yalnızca tehditler aldım" dedi. "Geminin asıl sahibi öldü ve oğlu işi devraldığına, 140.000 ABD doları tutarındaki geriye dönük ödenmemiş ücretlerimi ödemeyi kabul etti. Hatta bir belge de imzaladı. Ancak ödeme hiç gerçekleşmedi."

ITF bu konuda elinden gelen her şeyi yapıyor. Saleh'e alacaklı olduğu tutarın ödenmesini ve ülkesine geri gönderilmesini

talep etmek üzere geminin halihazırda sahibi olan Abalkhail Marine Navigation'a, bayrak devleti Tanzanya'ya ve Suudi Arabistan denizcilik yetkililerine yazılı başvuruda bulunduk. Aralık 2022'nin sonuna geldiğimizde aldığımız tek yanıt, Suudi PSC'nin gemiyi denetlediklerini ve Tanzanyalı makamların vakayı incelediklerini söylemeleri oldu. Gemi sahibi ise hiç cevap vermedi.

ITF ayrıca, gemide bulunan ve Temmuz 2022'de göreve başladıklarından bu yana ücretleri ödenmemiş olan diğer dört Suriyeli denizciye de alacaklı oldukları ücretlerin ödenmesini talep ediyor. Diğer iki mürettebat üyesi ücretleri ödenmemiş olduğu halde başka bir gemiye aktarıldı ve diğer üçü ise ülkelere geri gönderildi. Sudanlı diğer eski mürettebat üyelerinin gemi sahibine karşı yasal işlem başlattığına inanılıyor.

Saleh, şu anda Suudi Arabistan Krallığı'nın Cidde limanında bulunan Al Maha'da çalışmaya devam ediyor.

Saleh'in talihsizliği, Tanzanya'nın en kötü elverişli bayrak sicillerinden biri olmasıdır. Liman otoritesi denetimlerinin ardından, Kasım 2022'de Tanzanya siciline kayıtlı 11 gemi, eksiklikleri nedeniyle Avrupa'daki ve Kuzey Amerika'nın Atlantik kıyılarındaki limanlardan yasaklandı. Son üç yıl içinde Tanzanya bandıralı gemiler 15 terk edilme vakasında rol aldılar.

Bir ülke, siciline kaydettiği gemilerde temel çalışma kurallarının uygulanmasını sağlama kapasitesine sahip olmadığı sürece, açık bir sicil işletmemelidir. Elverişli bayraklar sistemi olmasaydı, Saleh'inki gibi bir vaka asla yaşanmazdı. ■



Kendinizi terk edilmeye karşı koruyun

Fotoğraf: Pedro V. Soto III

ITF teftiş kurulu koordinatörü **Steve Trowsdale**, terk edilme vakalarında yaşanan artışın, denizcilerin kendilerini korumak için ellerinden gelen her şeyi yapmaları gerektiği anlamına geldiği uyarısında bulunuyor

Özellikle Covid salgını sırasında yaşanan büyük bir sıçramayla birlikte, terk edilme vakalarının sayısı artmaya devam ediyor. 2018 yılında 34 terk edilme vakası bildirilmişti. 2022 yılında bu sayı 118 oldu. Bu vakaların 113'ü ITF tarafından bildirildi. Bu 113 vakada, alacaklı olunan toplam ücret tutarı 9,9 milyon ABD dolarının üzerindeydi ve ITF müfettişleri bu gemilerde çalışan 1.300'den fazla denizciye yardım sağladılar.

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne (MLC) göre, terk edilme, gemi sahibinin:

- denizcinin ülkesine geri gönderilmesine ilişkin masrafları karşılamadığı veya
- denizciyi gerekli bakım ve desteği sağlamadan bıraktığı veya
- iş sözleşmesinde belirtilen ücretin en az iki ay süreyle ödenmemesi de dâhil, denizciyle olan bağlarını tek taraflı olarak kestiği durumlarda söz konusu olmaktadır.

ITF müfettişleri tarafından ele alınan tüm vakalar, denizcilerin yardım istemek için bizimle iletişime geçmelerinin bir sonucuydu. Bizimle iletişime geçmemeniz durumunda size yardım etmemiz mümkün olmamaktadır.

Bu dört temel adımı takip ederek kendinize yardımcı olun.

1. İlk etapta riskten kaçınmaya çalışın. Herhangi bir belgeyi imzalamadan önce, gemiyle ilgili mevcut tüm bilgileri kontrol edin. Gemilerin konum ve varış noktalarının ayrıntılarını gösteren web sitelerini kullanın. Terk edilmiş tüm gemileri listeleyen ILO veri tabanını kullanın: <https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home>. (Gemi adının değişmiş olması ihtimaline karşı IMO numarasına göre arama yapın.)

2. Gemideyken ihtiyatlı olun. Ücretlerin haftalar boyunca ödenmemesi, bir işverenin gemiyi ve mürettebatı terk etmek üzere olabileceğine dair bir uyarı işaretidir. MLC, denizcilere ayda en az bir kez ödeme yapılmasını şart koşmaktadır; bu nedenle, bir aydan fazla bir süre boyunca ücretinizin tamamını almadıysanız, bu MLC'nin ihlali anlamına gelecektir.

3. Hızlı hareket edin. Terk edilme tehlikesi altında olduğunuzu düşünüyorsanız, BEKLEMİYİN. Gemi sahibinizin size cevap vermemesi durumunda, sigorta şirketine başvurun. Sigorta, iş sözleşmeniz veya toplu iş sözleşmeniz (TİS) doğrultusunda dört aya kadar ödenmemiş ücret ve haklarınızın yanı sıra, terk edilme anından eve döndüğünüz ana kadar yapılan makul masrafları (örneğin geri dönüş, konaklama, temel malzemeler ve tıbbi bakım) kapsayacaktır.

4. Sesinizi yükseltin. Gemi sahibi veya sigorta şirketinin yardımcı olmamaları durumunda, işveren korkusunun sizi harekete geçmekten alıkoymasına izin vermeyin. ITF'le iletişime geçin – bizimle yapacağınız görüşmelerde gizliliğiniz tam olarak korunacaktır.

E-posta yoluyla bize ulaşın: abandonment@itf.org.uk. ■

Dört terk edilmiş denizci evine döndü ama ücretleri hâlâ ödenmedi

Denizciler bülteni, ITF'in, gemi sahibi St James Shipping tarafından terk edilmiş olan Panama bandıralı dört tankerin Pakistanlı mürettebatına ücret alacaklarını tahsil etmeleri konusunda nasıl yardımcı olduğunu açıklıyor



Gemilerden ikisi Hindistan'da terk edilmişti - Mumbai'deki Aeon (gemide bulunan 21 denizci ile) ve Hazira'daki Sol (20 denizci ile). Lua (gemide bulunan 22 mürettebat ile) Dominik Cumhuriyeti'nde, Las Calderas'ta ve Ariana (23 mürettebat ile) Yemen'de, Al Mocha'da terk edildiler.

İpotek alacaklıları tarafından gemilerin tasarruf hakkını geri almak için girişimlerde bulunulurken, aylardır ücretlerini alamamış olan sıkıntı içindeki denizcilerin durumu, yiyecek, içme suyu ve yakıt eksikliği nedeniyle daha da kötüleşti. 22 Temmuz 2022 tarihinde Sol ve Aeon'un kaptanları, gemilerinin arızalanan jeneratörler, tükenmiş yakıt kaynakları ve gerekli yedek parçaların eksikliğinden kaynaklanan güç kaybı tehlikesiyle karşı karşıya olduğu konusunda uyarıda bulundular.

ITF danışmanı John Wood, 2022 yılının Temmuz ayının başlarında bu vakayla ilgilenmeye başladığından beri, gemi sahibi St James Shipping, ipotek alacaklısı Entrust ve avukatları, American Club, mürettebat acentesi Global Radiance Ship Management, gemileri kiralamış olanlar, kargo alıcıları ve diğerleri ile karmaşık ve sonuç vermeyen bir yazışma zinciri içinde yer almaktaydı.

Wood, Sol ve Aeon'un kaptanlarına, mürettebata ödeme yapılıp erzak temin edilene kadar herhangi bir ticari operasyona katılmamalarını tavsiye etti. Hindistan'da bir mahkeme Sol'a yakıt yükünü boşaltmasını emretti ve kaptan bunu yapmayı reddettiği zaman, kargo alıcısı Oleo Energy'yi temsil eden avukatlar, mahkeme kararına uymamaları durumunda kaptanı ve mürettebatı hapis cezasıyla tehdit eden bir mahkemeye itaatsizlik kararı çıkardılar.

Ağustos 2022'de Wood, Entrust ve Londra'daki avukatlarıyla Aeon, Sol ve Lua mürettebatının birikmiş ücretlerinin

ödenmesi ve ülkelerine geri gönderilmeleri konusunda bir anlaşmaya vardı - ancak Entrust bu anlaşmanın koşullarını yerine getirmede. American Club, St James filosu için P&I teminatını geri çekmişti, ancak Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC) uyarınca, terk edilmiş denizciler için hâlâ belirli bir teminat sağlaması gerekiyordu. American Club en nihayet Lua mürettebatını ülkelere geri gönderip onlara MLC'nin gerektirdiği gibi dört aylık ücretlerini öderken, aynı şeyi diğer üç geminin mürettebatı için yapmadı.

Sol ve Aeon, Hindistan mahkemeleri aracılığıyla satıldı ve mürettebatları ülkelere geri gönderildi. ITF, mahkemelere ödenmiş olan satış gelirlerinden ücret alacaklarını talep etmeleri için, her iki mürettebatı da temsil etmek üzere avukatlar tuttu.

ITF ayrıca Lua'nın tutuklanmasını sağlamak ve mürettebatın ödenmemiş ücretlerini (American Club tarafından ödenmiş olan dört aylık kısmın dışında kalan ücret alacaklarını) talep etmek için avukatlar tuttu.

En nihayet, Ariana'nın mürettebatına St James tarafından 26 Temmuz'a kadar olan ücret alacakları ödendi, ancak mürettebatın ülkelere geri gönderilmek üzere gemiden alınmaları 31 Temmuz 2022'yi buldu ve Karachi'deki evlerine 5 Ağustos'ta varabildiler. ITF, bu mürettebatın toplam 21.033,33 ABD doları tutarındaki bakiye ücret alacağını tahsil etmeye çalışıyor. ■

ITF müfettişi Andrey Çernov (ortada)
Viva Trinity'den denizcilerle birlikte



Klaipeda limanında mahsur mu kaldınız? Tavsiye için yerel ITF Müfettişi ile iletişime geçin

Tıbbi olarak çalışmayacak durumda oldukları beyan edilen iki denizci, Litvanya'nın Klaipeda limanında Devlet Sınır Muhafız Teşkilatı'yla ilgili bir sorun çözülürken, bir ay boyunca gemide mahsur kaldı. Yerel ITF müfettişi **Andrey Çernov**, AB üyesi olmayan ülkelerden gelen ve limanda benzer zorluklarla karşılaşan tüm mürettebatta tavsiyelerde bulunuyor

Panama bandıralı Viva Trinity, 15 Eylül-20 Kasım 2022 tarihleri arasında Klaipeda limanı açıklarında demirlendi. İki Rus usta gemici rahatsızlandı - biri yüksek tansiyon, diğeri diz ağrısı nedeniyle - ve iki kez hastaneye kaldırıldı. Her iki seferde de bu denizcilerin çalışamayacak durumda oldukları beyan edildi ve kendi ülkelerinde tıbbi tedavi görmeye devam etmeleri gerektiği söylendi.

Schengen üyesi olmayan ülkelerde ikamet eden insanlar olarak, transit seyahat vizesine ihtiyaçları vardı. Bununla birlikte, sınır otoritesi, gemi limana yanaşana kadar vize vermeyi reddetti ve vakaların çok tehlikeli olmadığını iddia etti.

Viva Trinity'nin Klaipeda'ya yanaşıp yanaşmayacağı veya ne zaman yanaşacağı, gemi kira sözleşmesiyle ilgili sorunlar nedeniyle belirsizliğini koruyordu. Gemi sahibi, denizcilere 85 km uzaklıktaki Rusya sınırına kadar eşlik edecek bir sınır kontrol görevlisinin masraflarını üstlenmeyi teklif etti, ancak bu teklif reddedildi.

Litvanya Denizciler Sendikası hem sınır kontrol başkanından hem de hükümetin göç dairesinden açıklama talep etti, ancak herhangi bir yanıt alamadık. Gemi sahibi, Litvanya'daki Rus Büyükelçiliği'nden Litvanya Dışişleri Bakanlığı aracılığıyla harekete geçmesini istedi. Nihayet ortak çabalarımız sonucunda bu iki denizci 15 Kasım 2022'de ülkelerine geri gönderildi.

AB üyesi olmayan ülkelere gelen denizcilere açık bir mesajım var: Klaipeda Limanı'ndaysanız ve yerel sınır makamları tarafından transit vize başvurunuz reddedildiyse, lütfen benimle iletişime geçin. Yetkililer kararlarını belirli yasal hükümlere dayandırmak zorundadır ve ben müdahil olup bu ayrıntıları sorduğum zaman, ofis genellikle vize başvurusuna olumlu cevap vermektedir.

Tüm ITF müfettişlerinin iletişim bilgileri, *Denizciler bülteni*'nin çek-al bölümünde yer almaktadır. ■

Mürettebat Yunanistan'da beş ay süreyle terk edildi

İş birliği yapmaktan uzak duran bir gemi sahibi ve liman otoritesi ile beş ay süren bir savaşın ardından, terk edilmiş mürettebat nihayet ülkesine geri gönderildi. Hırvatistan'daki ITF müfettişi **Luka Simic** yaşananları paylaşıyor

Panama bandıralı Mirjana K ikmal gemisinin mürettebatı, gemi 2022 yılının Mayıs ayında Yunanistan'ın Pire kentinde demirliken terk edildi. Geminin gerçek maliki, mürettebat yöneticisi ve mürettebatı Hırvatistan'dan olduğu için, bu

vakayı, Panhelenik Gemi Adamları Federasyonu, Hırvatistan Denizciler Sendikası, ITF müfettişi Costas Halas ve ITF'in hukuk ekibiyle çok yakın bir çalışma yürüterek ele aldım.

Mürettebat zihinsel ve duygusal olarak çektiği sıkıntılardan dolayı - gemi sahibinin uçurularını ayırttığına dair asılsız sözleri, gemide verdikleri hayatta kalma mücadelesi ve evlerine, ailelerinin yanına dönme konusundaki çaresizlikleri nedeniyle - bitkin düşmüş durumdaydı. Meslektaşlarım ve ben kendilerine düzenli olarak içme suyu ve yiyecek tedarik edilmesini sağladık ve ben ülkelere geri gönderilecekleri güne kadar ücretlerinin tamamının ödemesi konusunda P&I kulübüyle görüştim.

Gemi sahibi Alveus Capital ve Pire'deki Liman Devleti Kontrolü (PSC) bütün bu süreç boyunca iş birliği yapmaya yanaşmadılar. Panama'nın asgari güvenli mürettebat (MSM) düzenlemesi, gemide dokuz mürettebat üyesinin

Terk edilmiş mürettebat hakları için savaşıyor

ITF'in Japonya koordinatörü **Fusao Oho** tarafından ele alınan iki vaka, terk edilmiş denizcilerin MLC tarafından düzenlendiği şekilde, ödenmemiş ücretlerini tahsil etmek ve ülkelerine geri gönderilme haklarını elde etmek için hâlâ nasıl mücadele etmeleri gerektiğini açıkça gösteriyor

DuyenHai 1'in Vietnamlı mürettebatı, 2022 yılının Ocak ayında ITF ile temasa geçtikleri sırada, 14 aydır gemideydiler.

18 denizcinin sözleşmeleri uzun zaman önce sona ermişti ve bir mürettebat üyesinin tıbbi tedaviye ihtiyacı vardı. Geminin, gemiyi kiralamış olan tarafın açtığı bir dava sonucunda, 24 Aralık 2020'de bir Malezya mahkemesi tarafından Labuan Limanı'nda tutuklanmasından bu yana, mürettebat yiyecek ve yakıt sıkıntısı çekiyordu.

ITF, bayrak devleti Panama ve Kore'deki P&I sigortasını yapan acente ile 14 Ocak'ta temasa geçti. Sigorta acentesi, Vietnam sınırlarını kapattığından ve mürettebatla ilgilenen tıbbi personel bulunmadığından, COVID-19'un, Ocak 2022'de kesinleşecek olan mahkeme kararına kadar mürettebatın ülkelerine geri gönderilmesini ve değiştirilmesini imkânsız hale getirdiğini söyledi. Mürettebatın aşılmasında yönelik talepler Malezya makamları tarafından reddedildi.

Bu, denizcilerin, dava sonuçlandıktan sonra gemi 30 Nisan 2022'de Vietnam'a dönene kadar yeni mürettebatı beklemek zorunda oldukları anlamına geliyordu. Bu tarihte mürettebatın gemide geçirdiği süre 17 ayı bulacaktı.

bulunmasını gerektiriyordu. Bir denizcinin felç geçirmesinin ardından ülkesine geri gönderilmesi gerektiğinden, ikinci bir denizcinin hastalanıp ameliyat olması ve ülkesine geri gönderilmesi gerekince, Pire makamları bu denizcinin ülkesine gitmesine izin vermediler. Çünkü bu durumda geriye yalnızca yedi mürettebat kalacaktı.

Panama denizcilik idaresiyle temasa geçtim ve onlar da üç mürettebat üyesini yeterli bulan yeni bir MSM düzenlemesi yayınlamayı kabul ettiler. Yine de PSC, Hırvat büyükelçiliği devreye girene kadar harekete geçmedi. Bu denizci ülkesine geri gönderildi, ancak PSC, geminin üç kişilik bir mürettebatla güvenli olmayacağını ileri sürerek, iki denizcinin daha tıbbi olarak görev yapmaya uygun olmadığı beyan edildiğinde bile, başka herhangi bir denizcinin ülkesine geri dönmesine izin vermeyi reddetti. Yeni bir mürettebatın mevcut mürettebatın yerini alması gerektiğinde ısrar ettiler.



21 Haziran 2022'de **Princess Miral**, Hindistan'ın Yeni Mangalore kenti açıklarında, sert hava koşulları nedeniyle kargo ambarına deniz suyu sızdığı için karaya oturunca, on beş Suriyeli mürettebat Hindistan Sahil Güvenlik güçleri tarafından kurtarılmak zorunda kaldı. Travma geçiren bu denizciler bir gözaltı merkezine götürüldüler.

ITF bu mürettebatın durumuyla zaten ilgileniyordu, çünkü bir önceki Mart ayında gemide çalışmaya başlamalarından bu yana, denizciler yalnızca bir aylık (Nisan ayına ait) ücretlerini almışlardı ve gemide pis tuvaletler, pis banyo ve duşlar da dâhil olmak üzere berbat koşullara katlanmaktaydılar.

Denizcilerin ödenmemiş iki aylık ücretlerinin ödenmesi ve ülkelerine geri gönderilmeleri yönündeki taleplerine yanıt veren Türkiye'deki yönetim şirketi, herhangi bir geri dönüş düzenlemesi yapılmadan önce denizcilerden yalnızca bir aylık ücret almayı kabul etmelerini talep etti.

Temmuz ayında, durumu Belize bayrak devletine ve P&I sigorta şirketine bildirdik ve Hindistan PSC'sini bilgilendirdik. P&I, davanın terk etme kriterlerini karşılamadığını, gemi sahibinin mürettebatla yakın temas halinde olduğunu ve uçuşlarıyla ilgili gerekli hazırlıkları yaptığını iddia ederek duruma müdahil olmayı reddetti. Ailelerinin parasız kalmasından endişe duyan ancak evlerine dönmeyi de çok arzu etmekte olan bu gemiciler, en sonunda, sadece bir aylık ücret almayı kabul ettiler ve 3 Eylül 2022'de ülkelerine geri gönderildiler. ITF, mürettebatın ödenmemiş olan dört aylık ücretini tahsil etmeye çalışıyor. ■

Durum dayanılmaz bir hal almıştı.

Eylül ayının sonunda yeni bir mürettebat en nihayet Pire'ye vardığında yaşanan rahatlama hissi kısa ömürlü oldu. Liman başkanlığı ve polis, geminin seyir için gerekli Güvenlik Ekipmanı Sertifikası'nın süresi dolmuş olduğu için yeni gelenlerin gemiye binmelerine izin vermedi. PSC'nin Mirjana K'yı gözaltına alması anlaşılabilir bir durumdu. Ancak liman polisi ve PSC'nin mürettebat değişimini ve eski mürettebatın ülkesine geri dönmesini engellemek için hiçbir gerekçesi yoktu.

Çaresizlik içinde, Liman Devleti Kontrolüne ilişkin Paris Mutabakat Zaptı'nın sekreteryasına başvuruda bulundum ve onların yardımıyla bu vakayı en nihayet çözüme kavuşturabildik. Yedi mürettebat üyesi, mürettebat değişikliğinden ardından, 8 Ekim 2022 tarihinde ülkelerine geri gönderildiler. ■



Vaka üzerinde çalışmakta olan ITF müfettişi Jeff Engels ve ITF müfettişi Ryan Brazeau, Tai Honesty'nin mürettebatıyla birlikte

ITF, mürettebatın ülkelerine geri gönderilmesi konusunda sağladığı 'dikkate değer' yardım için ABD Sahil Güvenliğine teşekkür ediyor

ABD, MLC'yi henüz onaylamadığından, ABD Sahil Güvenliği normal koşullarda denizcilerin ülkelerine geri gönderilmesine yardımcı olmamaktadır. Ancak kurumun Portland, Oregon'daki birimi Tai Honesty vakasında, bitkin düşmüş 12 Çinli denizciyi ülkelere göndermek amacıyla ITF ile yakın bir iş birliği içine girdi. ITF'in ABD Batı Kıyısı koordinatörü **Jeff Engels**, bu yardımın hem dikkate değer hem de çok önemli olduğunu söylüyor

Tai Honesty, Mayıs 2022'nin başlarında Longview Limanı'na ulaşmadan önce, ABD Sahil Güvenliği, 12 mürettebat üyesinin gemide geçirdikleri sürenin uzunluğuyla ilgili duyulan endişeler konusunda uyarılmıştı.

Sahil Güvenlik müfettişleri Panama bandıralı gemiye çıktılar ve geminin denize açılmaya elverişli olmadığını tespit ettiler - ancak bunun nedeni herhangi bir teknik sorun veya motor arızası değildi. Bunun yerine, 14 aydan fazla bir süredir gemide mahsur kalmış olan 12 bitkin ve vatan hasreti çeken Çinli mürettebat buldular. Mürettebatın durumunun "geminin ve su yolunun güvenliği için açıkça tehlikeli bir durum" oluşturduğuna karar verdiler.

ABD, denizcilerin haklarına ilişkin sadece beş ILO Sözleşmesini onaylamıştır. Tai Honesty vakasında, PSC,

ILO C147'ye uygun hareket etmek için yürürlüğe konmuş olan ABD Limanlar ve Su Yolları Yasası'na başvurdu. 19 yıllık iş yaşamımda ilk kez, iş sözleşmesinin süresi dolmuş bir mürettebatın ülkelere geri gönderilmesi için bu Yasa'ya başvurduğuna tanık oldum. Bu olay ABD sularında yol açabileceği olası sonuçlar nedeniyle, ABD medyasında ve denizcilikle ilgili yayınlarda haber olarak yer aldı.

Gemi sahibinin temsilcisi Tayvan merkezli Tai Shing Maritime ile mürettebatın Çin'e uçuşlarını ayarlamak üzere görüşmeye çalıştım, ancak bir sonuç alamadım. 6 Mayıs günü, ITF teftiş ekibine yeni katılan ve benim tarafımdan eğitilmekte olan Ryan Brazeau'yla birlikte gemiye çıktım. İşçilerin iş sözleşmelerinde belirtilen azami 10 aylık çalışma süresini dört ay aşmış olduklarını ve evlerine dönmek istediklerini tespit ettik.

PSC konuyla ilgili olarak ABD Çalışma Bakanlığı'na bilgi verdi ve ben de Panama bayrak devletine şikâyet başvurusunda bulundum. Sahil Güvenlik, Tai Honesty'e, denizciler değiştirilinceye kadar limanın yakınında demirli kalmasını emretti. Gemi sahibi ancak o zaman yeni mürettebatı getirmeyi kabul etti.

12 denizci, 14 Mayıs'ta Tanzanya'ya uçtu ve Çin'e dönmeden önce burada koronavirüs nedeniyle karantinaya alındılar. Mürettebat Tanzanya'dayken, gemi sahibinden oda ve yemek masraflarını karşılamanın yanı sıra denizcilere ücretlerini ödemesini istedik - denizciler Tanzanya'da buldukları sırada ücretlerinin ödendiğini teyit ettiler. ■



“En kısa zamanda cezai suçlamaların düşürülmesi ve birikmiş olan tüm ücretlerin ödenmesiyle birlikte adaletin sağlanacağını umuyoruz.”

Kaptan Kumar, 18 aylık çileden sonra evine kavuştu

ITF'in kıdemli avukat yardımcısı **Jonathan Warring**, Kaptan Santoş Kumar'ın, 18 ay boyunca Dubai'de tutulduktan sonra, en nihayet yaşadığı sıkıntıları üzerinden atmış bir halde evine döndüğünü bildiriyor

Bu Hindistan vatandaşı ve emrindeki tüm mürettebat, 2021 yılının Temmuz ayında Cebel Ali Limanı'nda, Komorlar bandıralı gemileri Ocean Trader'a bir konteyner yüklenirken meydana gelen patlamanın ardından sorguya çekildiler. Aynı yılın Kasım ayında, diğer 13 denizcinin ülkelerine gitmesine izin verildi, ancak polis, Kumar'ı alıkoymaya devam etti. Mürettebat patlamanın meydana geldiği sırada terk edilmiş durumdaydı ve 2021 yılının Mart ayından bu yana ücretleri ödenmemişti.

Mürettebat patlamanın sorumluluğunu kesin bir biçimde reddetti, ancak polis Kumar'ı ve dört mürettebat üyesini “başka insanların mülklerinde yanlışlıkla yangın çıkmasına sebep olmakla” suçladı. 2022 yılının Ağustos ayında Dubai

Asliye Hukuk Mahkemesi onları suçlu buldu. Her biri 100.000 BAE dirhemi (AED) (27.225 ABD doları) para cezasına ve üç yıl süreyle ertelenmek koşuluyla bir ay hapis cezasına çarptırıldı. Yönetim şirketi Inzo Shipping, gemi sahibi Shas Shipping Ltd ve diğer üç şirket de 100.000'er AED para cezasına çarptırıldılar.

Adını temize çıkarmaya kararlı olan Kumar, karara itiraz etmeyi tercih etti. Ancak, temyiz duruşması sürekli olarak ertelendi ve en sonunda mahkemeler tarafından reddedildi. Kararlı bir tutumla, Yargıtay'a bir başka temyiz başvurusunda bulunuldu. Ülkesine dönebilmek için Kumar, BAE mahkemesi tarafından verilen para cezasını ödemek zorunda kaldı. Bunu yapabilmesinin tek yolu evini satmaktı. Temyiz başvurusunun başarılı sonuç vermesi durumunda bu paranın kendisine iade edileceğini umuyor.

ITF tarafından yapılan düzenlemelerin ardından Kumar, nihayet 14 Ocak 2023'te Hindistan'a ulaştı. Orada, ceza temyiz başvurusunun nihai sonucunu bekliyor.

Kumar'ın ve mürettebatın geri kalanının ödenmemiş ücretlerini talep etmek için açılmış olan davalar da sürüyor. En kısa zamanda cezai suçlamaların düşürülmesi ve birikmiş olan tüm ücretlerin ödenmesiyle birlikte adaletin sağlanacağını umuyoruz.

ITF, yaşadığı bu sıkıntılı dönem boyunca Kumar'ı destekledi ve barınma, yasal temsil ve mahkeme masraflarını finanse etti. ■



MTWTU, üyelerini ve onların ailelerini desteklemeye devam ediyor

Ukraynalı sendika savaş sırasında denizcileri desteklemeye devam ediyor

Ukrayna'daki savaş devam ederken, Ukrayna Deniz Taşımacılığı İşçileri Sendikası (MTWTU) başkanı **Oleg Grigoryuk**, Aralık 2022'de, denizciler ve sendikası için durumun nasıl olduğuna dair bir fikir vermek üzere *Denizciler bülteni*'ne cömertçe zaman ayırdı



Ukraynalı denizciler savaştan nasıl etkileniyor?

Ukraynalı denizciler aylar boyunca gemilerinde işe başlamak için sınırı geçemediler. Bu durum, denizcilerin ve denizcilik öğrencilerinin, denizde işleri olması halinde ülkeyi terketmelerine izin veren 7 Eylül 2022 tarihli ve 992 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile değişti. Bu kararname, çoğu denizcinin yaşadığı Odessa ve Mykolaiv bölgelerinde yürürlükte olsa da ordu komutanlarımız seferberlik konusundaki ulusal yasalara göre hareket ettikleri için düzgün bir biçimde işlemiyor. Ukrayna'da yasalar, Bakanlar Kurulu kararnamelerinden önceliklidir.

Bununla birlikte, birçok Ukraynalı mürettebat üyesi kendisine ülke dışında geçici bir barınak buldu ve bu insanlar denizde çalışmaya devam ederek ülkelerindeki ailelerine ve dostlarına destek oluyorlar.

Denizde çalışan Ukraynalı denizciler için durum nasıl?

Denizciler için evlerinden uzakta olmak ve ülkelerinin nasıl acı çektiğini bilmek çok zor bir durum. Ancak onlar güçlü ve profesyonel denizciler ve bu sayede işlerine odaklanarak morallerini korumayı başarıyorlar. Dünya denizciliğinde işgücünün önemli bir parçasını oluşturmaya devam ediyorlar. Saygın gemicilik şirketlerinde çalışanlar internet erişimine sahipler, böylece direnişimizle ilgili tüm gelişmelerinden tam olarak haberdar olabiliyorlar.

Sendika faaliyetlerini nasıl sürdürebiliyor?

Normal bir elektrik kaynağının olmaması, internet bağlantısı sorunları ve sürekli hava saldırıları gibi karşılaştığımız tüm zorluklara rağmen, sendikam faaliyetlerini sürdürmeyi asla bırakmadı. Refah programları yürüterek ve finansal, sosyal ve insani destek sağlayarak binlerce üyemize yardımcı olmaya devam ediyoruz. Ve işçilerimizin çalışma haklarının korunması için mücadele etmeye devam ediyoruz.

Elbette, eğitim girişimleri ve kardeş sendikalar ve diğer kuruluşlarla birlikte yürüttüğümüz ortak projelerin yanı sıra birçok üyemizin ailesine de finansal destek sağlıyoruz.

MTWTU'nun başkanı olarak neler hissediyorsunuz?

Ülkemizin denizcileriyle ve sendikanın onlara destek sağlama biçimiyle her zaman büyük gurur duymuşumdur. Ancak şimdi MTWTU'nun ve üyelerinin geleceği konusunda taşıdığım sorumluluğun daha da arttığını hissediyorum. Sendikadaki herkes benim gibi hissediyor; üyelerimize ve ailelerine yararlı olmak üzere yürüttüğümüz verimli çalışmalarımızı sürdürmek için elimizden gelen her şeyi yapmaya kararlıyız.

Küresel sendikal hareketin desteğiyle, olumlu zihniyetin ve umudun bir örneği olarak hizmet ediyoruz! ■

Covid hâlâ gemiden ayrılma işlemini ve kıyı izni kullanımını etkiliyor

ITF'in denizciler ve iç sularda seyrüsefer kolu sekreter yardımcısı **Helene Netland**, denizcilerin karşılaşmaya devam ettikleri güçlükleri anlatıyor

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde (MLC) bir denizcinin 11 aydan daha uzun bir süreyle gemide kalamayacağı belirtiliyor olsa da altı ve dokuz ay süreli iş sözleşmeleri ile çalışan birçok denizciden, iş sözleşmelerini bazen iki veya üç kez uzatmaları sıklıkla istenmektedir.

Ancak sorun giderek hafifliyor gibi görünüyor. Neptün Deklarasyonu Mürettebat Değişimi Göstergesi (mürettebat değişikliği krizine dair güvenilir veri sağlamak amacıyla aylık olarak yayınlanmaktadır), gemilerdeki iş sözleşmesi süresini aşmış olan denizcilerin sayısının Temmuz-Ekim 2022 döneminde yüzde 4,2'den yüzde 3,3'e gerilediğini göstermektedir. 11 aydan uzun süreyle gemide çalışan denizci sayısı, Ağustos 2021'de yüzde 1,3 iken, Mayıs 2022'den bu yana yüzde 0,3 düzeyinde kaldı. Ekim 2021'de iş sözleşmesinin süresini aştığı halde çalışmakta olan denizci sayısı yüzde 7,9 oldu.

ITF, Ekim 2021'den bu yana, zamanında ülkelerine geri gönderilme talebinde bulunmuş olmalarına rağmen, iş sözleşmelerinin süresi bittikten sonra gemiden ayrılmakta güçlük çeken denizcilerle ilgili 300'den fazla vaka kaydetti. Bir usta gemici, "İş sözleşmesinin sonuna geldim ama şirket gemiden ayrılma işlemini görmezden geliyor. İşten ayrılma formunu doldurdum, ama bir cevap alamadım" dedi.

Şirketler, biletlerin çok pahalı olması, uçuşların müsait olmaması, göçmenlik görevlilerinin mürettebat değişikliğine izin vermemesi ve Çin'deki kuru havuz nedeniyle mürettebat değişikliğinin iptal edilmesi gibi sebepleri öne sürüyor. Ukrayna'daki savaş da bir başka etken.

MLC, denizcilerin kıyı izni hakkına sahip olduğunu belirtmektedir. Yine de kimi denizciler yedi aydır karaya çıkmış değil ve bazıları kıyı izni olmadan gemide daha da uzun sürelerle kalmış durumda. ITF, Haziran ve Ekim 2022 arasında, genellikle şirket politikası nedeniyle kıyı izninin kullanılmadığı 70 vaka tespit etti. Diğer nedenler arasında şunlar yer alıyordu: yabancı mürettebata kıyı izni verilmemesi; kıyı izninin yalnızca acil durumlarda ve tıbbi nedenlerle verilmesi; COVID-19 ve enfeksiyon riski; mürettebatın vizesinin olmaması ve uğranılacak bir sonraki limanın Çin veya Japonya olması.



Fotoğraf: June D. Famur Jr

“İş sözleşmesinin sonuna geldim ama şirket gemiden ayrılma işlemini görmezden geliyor. İşten ayrılma formunu doldurdum, ama bir cevap alamadım.”

Evlerine ne zaman gidebileceklerini bilmemeleri, ülkelere geri dönüş işlemlerinin son anda iptal edilmesi ve izin kullanılmaması sonucunda ortaya çıkan belirsizlikler denizcilerin sağlığını olumsuz yönde etkilemektedir. Denizciler yorgunluk, bitkinlik ve stres yaşadıklarını, depresyonda olduklarını ve uyuyamadıklarını, işlerine odaklanamadıklarını ve aileleri için endişelendiklerini bildiriyorlar. Bir birinci zabıt, "daha fazla çalışacak gücüm kalmadı. Yükümlülüklerimi artık yeterli düzeyde yerine getiremediğimden mürettebat, yük ve gemi için endişeleniyorum" diyor.

ITF, gemi sahiplerine, mürettebatın kıyı izni almasına ve limanlardaki sosyal tesislere erişim sağlamalarına izin verilmesinin önemini sürekli olarak hatırlatmaktadır. Uluslararası Çalışma Örgütü'nden de bayrak ve liman devletlerine, MLC kapsamında bu hakkın kullanımını kolaylaştırma konusunda üzerlerine düşen sorumlulukları hatırlatmasını istedik. ■

Stres yönetimi eğitimi hızlı bir başlangıç yaptı

Depresyon ve anksiyete, yaptıkları işin kendine özgü doğası nedeniyle birçok denizciyi etkilemektedir. ITF, denizcilerin stresle başa çıkmalarına yardımcı olmak amacıyla yenilikçi bir eğitim programı geliştirdi. ITF'in küresel refah programı koordinatörü Dr Syed Asif Altaf bize daha fazla bilgi veriyor

Uzun süre aileden uzak kalmak, vardiyalı çalışma, uyku ve dinlenme programlarının kesintiye uğraması, iş ve kişisel yaşamı dengelemek konusunda yaşanan zorluklar, bazen riskli bir hal alabilen çalışma ortamları – bunlar genellikle strese ve diğer psikolojik sorunlara neden olabilir.

ITF'in yaptırdığı ve 2019 yılında Yale Üniversitesi tarafından yayınlanan denizcilerle ilgili bir araştırma raporu, denizcilerin yüzde 25'inin depresyon belirtileri gösterdiğini, yüzde 17'sinin kaygı bozukluğu yaşadığını ve her beş denizciden birinin (yüzde 20) intihar düşüncesini aklından geçirdiğini ortaya koydu.

Denizcilerin Covid salgını ve mürettebat değişikliği krizi sırasında deneyimledikleri yüksek düzeyde belirsizlik duygusu, bir ruh sağlığı sorunları salgınına yol açtı.

Denizciler ihtiyaç duydukları yardımı almakta zorlanabilirler çünkü genellikle damgalanma, anlayış eksikliği ve ruh sağlığı hizmetlerine erişimde güçlüklerle karşı karşıya kalmaktadırlar.



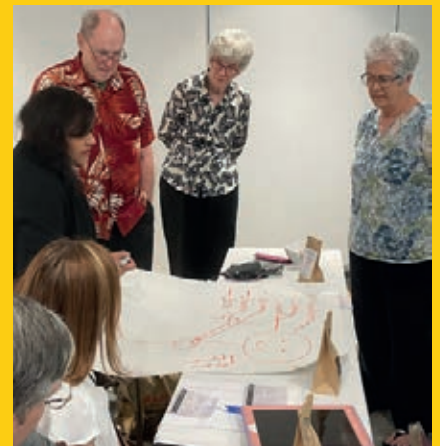
“Depresyon ve kaygı ve bunlarla nasıl başa çıkılabileceği hakkında bir parça bilgi sahibi olsam da şimdi hem başkalarına hem de kendime yardım etme ve bu sorunlarla başa çıkabilme konusunda kendimi çok daha güçlü hissediyorum.”

Ruth A J Theriot, liman sağlık müdürü, Houston, ABD

Buna karşılık olarak, ITF, farkındalığı artırmak ve denizcilerin iş arkadaşlarıyla bir ağ oluşturmalarını sağlamak üzere, ilk müdahale ekiplerini veya denizcilerle rutin olarak etkileşime giren akran eğitimcileri eğiten bir program geliştirdi. Amaç, ruh sağlıkları hakkında konuşabilmeleri ve bireysel destek arayabilmeleri için denizcilere güvenli bir alan oluşturmak.

Program, kursiyerlerin rollerini ve sorumluluklarını anlamalarını ve hem zihinsel sağlık konusunda nasıl “ilk yardımda” bulunabileceklerini hem de bir vakayı ne zaman bir ruh sağlığı uzmanına yönlendirmeleri gerektiğini öğrenmelerini sağlamaktadır. Bu eğitim çalışması aynı zamanda kursiyerlere kendi sağlıklarını nasıl gözetebileceklerini de öğretmektedir.

Eğitim çalışmaları bugüne kadar dokuz ülkede – Bangladeş, Kolombiya, Guatemala, Honduras, Hindistan, Endonezya, Malezya, Panama ve ABD – gerçekleştirildi ve çok daha fazla ülkede yaygınlaştırılacak. Aralık 2022'nin sonuna kadar, aralarında sendika yetkilileri, ITF müfettişleri, denizcilere yardım kuruluşları ve liman devleti yetkililerinin de bulunduğu 300 kişiye eğitim verildi. Aldığımız tepkiler çok olumlu oldu. ■



“Yüzlerce telefon çalmaya başladığı zaman, sendikamızın çalışanları bu zorlu durumla yüzleşebilmek için gerekli donanıma sahip değildiler. Edilen bu telefonlar ücret artışlarıyla değil, denizcilerin ülkelerine dönüşlerinde yaşanan gecikmeler, gemideki Covid tehdidi... ve kapalı olan uluslararası sınırlar nedeniyle ölen aile bireylerinin cenaze törenine katılamamaları nedeniyle yaşadıkları zihinsel stresle ilgiliydi. Bu eğitim çalışması bize çok yardımcı oldu.”

Manoj Yadav, genel sekreter, Hindistan İleri Gemi Adamları Sendikası (FSUI)



12 SAYFALIK ÇEK-AL REHBERİNİZ

İÇİNDEKİLER:

YARDIM ALMAK

İŞ SÖZLEŞMELERİ

MÜFETTİŞLERİN İLETİŞİM BİLGİLERİ

MÜFETTİŞLER NASIL YARDIM SAĞLIYOR

YASAL HAKLAR

DOLANDIRICILIK

Yardım almak için ITF rehberiniz



ITF üyesi bir denizcilik sendikasına veya bir ITF müfettişine nasıl ulaşabilirsiniz

İlk temas noktanız sendikanız olmalıdır. Sendika üyesi değilseniz, bir sendikaya nasıl üye olacağınızı öğrenin.

Hemen yardıma ihtiyacınız varsa veya bir sendika üyesiyseniz ve sendikanızla bağlantı kurmakta güçlük çekiyorsanız, bir ITF müfettişiyle temasa geçin. Tüm iletişim bilgileri bu çek-al kılavuzda yer almaktadır.

ITF üyesi sendikaları <https://www.itfseafarers.org/en/look-up> adresinden araştırabilirsiniz

Cep telefonunuz veya tabletiniz varsa ÜCRETSİZ ITF Seafarers uygulamanızı, şimdi www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm adresinden indirin.

Uygulamayı kullanarak şunları yapabilirsiniz:

- En yakın ITF müfettişi, ITF FOC koordinatörü veya ITF üyesi denizcilik sendikasının iletişim bilgilerini bulun.
- Bir gemiyi arayın ve çalışmaya başlamadan önce bu geminin bir ITF sözleşmesi kapsamında yer alıp almadığını kontrol edin.
- Dinlenme sürelerinizin düzenlemelere uygun olup olmadığını kontrol edin.

Akıllı telefonunuza ücretsiz bir QR kodu okuyucusu indirin ve ardından bu kodu tarayın.



ITF'in Denizciler Destek ekibiyle nasıl iletişime geçebilirsiniz

SMS/WhatsApp/Viber

+44 7523515097

E-posta seafsupport@itf.org.uk

ITF ile iletişime geçmeden önce, aşağıdaki bilgilerin elinizde hazır olduğundan emin olun:

Sizin hakkınızda

- İsim
- Gemideki göreviniz
- Milliyet
- İletişim bilgileri

Gemi hakkında

- İsim
- Bayrak
- IMO numarası
- Şu anda bulunduğu yer
- Mürettebat sayısı ve milliyetleri

Sorun hakkında

- Sorunu tanımlayın
- Ne kadar zamandır gemide bulunuyorsunuz?
- Tüm mürettebat aynı sorunu yaşıyor mu?



www.facebook.com/itfseafarerssupport



üzerinde kullanılabilir.

Bir işe girmek İstihdam büroları

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, 2006 özel istihdam bürolarının düzenlemeye tabi tutulmaları gerektiğini belirtmektedir. Sözleşme, gemilerde iş bulmak karşılığında denizcilerden herhangi bir bedel alınmasını, ücretlerinden yasadışı kesintiler yapılmasını ve bireylerin kara listeye alınmasını yasaklamaktadır. Gemi sahiplerinin, kullandıkları istihdam bürolarının bu standartları karşıladığından emin olmaları gerekmektedir.

Bir sözleşmeye imza atmadan önce

Denizde uygun istihdam koşullarını en iyi şekilde güvence altına alacak olan tek şey, ITF onaylı bir toplu iş sözleşmesine uygun olarak hazırlanmış olan bir iş sözleşmesi imzalamaktır. Bunun mümkün olmadığı durumlarda, ITF'in tavsiyelerini takip edin.



- **Yazılı bir sözleşme** olmadan bir gemide çalışmaya başlamayın.
- Asla boş bir sözleşmeyi veya sizi bağlayan, **açıkça belirtilmemiş** veya aşına olmadığınız herhangi bir hüküm ve koşul içeren bir sözleşmeyi imzalamayın.
- Sözleşmenin bir **toplu iş sözleşmesine** (TİS) atıfta bulunup bulunmadığını kontrol edin. Bulunuyorsa, bu TİS'i okuyun ve sözleşmenizle birlikte bir kopyasını saklayın.
- **Sözleşmenin süresinin** açıkça belirtilmiş olduğundan emin olun.
- Gemi sahibinin **sözleşme süresi** üzerinde kendi başına değişiklik yapmasına izin veren bir sözleşmeyi imzalamayın – bu tür değişiklikler tarafların karşılıklı rızası ile yapılmalıdır.
- Sözleşmede **temel ücretler ve temel çalışma saatlerinin** açıkça belirtildiğinden emin olun. Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), temel çalışma süresinin haftada azami 48 (ayda 208) saat olması gerektiğini belirtmektedir.
- Sözleşmede fazla mesainin nasıl ve hangi oran üzerinden ödeneceğinin açıkça belirttiğinden emin olun. ILO, tüm fazla mesailerin normal saatlik ücretin en az 1,25 katı oranında ödeneceğini belirtmektedir.
- Sözleşmede ayda kaç gün **ücretli izin** hakkına sahip olduğunuzun açıkça belirtildiğinden emin olun - ILO ücretli iznin yılda 30 günden az olamayacağını (her takvim ayı için 2,5 gün) belirtmektedir.
- Sözleşmede temel ücretler, fazla mesai ve izinler için yapılacak ödemelerin **ayrı kalemler halinde belirtildiğinden** emin olun.
- Sizi **çalışacağınız gemiye gitmeniz veya ülkenize geri gönderilmeniz sırasında yapılacak harcamaların** herhangi bir bölümünü ödemekle yükümlü kılan bir sözleşmeyi asla imzalamayın.
- Gemi sahibinin **ücretinizin herhangi bir bölümünü alkoymasına veya içeride tutmasına** izin veren bir sözleşmeyi imzalamayın - her takvim ayının sonunda, ücretinizin size tam olarak ödeneceği gerekir.
- İş sözleşmeniz **tamamlayıcı hakların** ayrıntılarını içermiyorsa, hastalık veya yaralanma, ölüm, geminin zayi olması (kişisel eşyaların zayi olması dâhil) veya sözleşmenin süresinden önce feshedilmesi durumlarında ne kadar tazminat ödeneceği konusunda yazılı bir mutabakat veya sözleşme hükmünde bir belge şeklinde, bir teyit almaya çalışın.
- Kendi tercihinizle seçtiğiniz bir **sendikaya üye olma**, temasa geçme, danışma veya bir sendika tarafından temsil edilme **hakkınızı kısıtlayan** herhangi bir hüküm içeren bir sözleşmeyi imzalamayın.
- **Sözleşmeniz feshiyle** ilgili koşulları ve ihbar süresini kontrol edin.
- Gönüllü olarak imzaladığınız herhangi bir sözleşme/anlaşma, yargı önünde çoğu durumda yasal açıdan bağlayıcı sayılacaktır. Bu nedenle, bir ücret veya tazminat talebinde bulunmanız gerektiğinde, kanıt olarak sunmak için, **iş sözleşmeniz**, ücret bordrolarınızın ve gemi sahibi ve istihdam bürosuyla yaptığınız diğer yazışmaların **kopyalarını**, gemide çalışmayı bitirdikten sonra bile **saklayın**.

Geminizin ITF onaylı bir toplu iş sözleşmesi kapsamında yer alıp almadığını öğrenmek için <https://www.itfseafarers.org/en/look-up> adresini ziyaret edin.

MÜFETTİŞLERİN İLETİŞİM BİLGİLERİ

İSİM	GÖREV	ÜLKE	LİMAN	CEP TELEFONU	E-POSTA
Hassen Mellis	Müfettiş	Cezayir	Cezayir	+213 559 407 839	mellis_hassen@itf.org.uk
Roberto Jorge Alarcón	Koordinatör	Arjantin	Rosario	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Ian Bray	Koordinatör	Avustralya	Fremantle	+61 403 325 376	bray_ian@itf.org.uk
Matt Purcell	Koordinatör Yardımcısı	Avustralya	Melbourne	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Brian Gallagher	Müfettiş	Avustralya	Brisbane	+61 414 799 134	gallagher_brian@itf.org.uk
Dan Crumlin	Müfettiş	Avustralya	Sidney	+61 400 418 871	crumlin_dan@itf.org.uk
Jack McCabe	Müfettiş	Avustralya	Port Hedland		mccabe_jack@itf.org.uk
Christian Roos	Müfettiş	Belçika	Zeebrugge	+32 486 12 38 90	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	Müfettiş	Belçika	Antwerp	+32 475 77 57 00	van-noten_marc@itf.org.uk
Rino Huijsmans	Müfettiş	Belçika	Antwerp	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Ali Zini	Müfettiş	Brezilya	Paranagua	+55 41 99998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renialdo de Freitas	Müfettiş	Brezilya	Santos	+55 13 99761 0611	defreitas_renialdo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	Müfettiş	Bulgaristan	Varna	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Peter Lahay	Koordinatör	Kanada	Vancouver	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Karl Risser	Müfettiş	Kanada	Halifax	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
Nathan Smith	Müfettiş	Kanada	Vancouver	+1 604 791 5216	smith_nathan@itf.org.uk
Rodrigo Pinto Aguero	Müfettiş	Şili	Valparaiso	+56 9 9433 4143	pintoaguero_rodrigo@itf.org.uk
Miguel Sanchez Enciso	Müfettiş	Kolombiya	Barranquilla	+57 310 657 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	Müfettiş	Fildişi Sahili	Abidjan	+225 07 88 00 83	djedje_joachim@itf.org.uk
Romano Peric	Koordinatör	Hırvatistan	Dubrovnik/Ploce	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Luka Simic	Müfettiş	Hırvatistan	Rijeka	+385 97 793 9521	simic_luka@itf.org.uk
Milko Kronja	Müfettiş	Hırvatistan	Sibenik	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Morten Bach	Müfettiş	Danimarka	Kopenhag	+45 21 64 95 62	bach_morten@itf.org.uk
Peter Hansen	Müfettiş	Danimarka	Kopenhag	+45 30 58 24 56	hansen_peter@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	Müfettiş	Estonya	Tallinn	+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
Kenneth Bengts	Koordinatör	Finlandiya	Helsinki	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Jan Örn	Koordinatör Yardımcısı	Finlandiya	Turku	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Heikki Karla	Müfettiş	Finlandiya	Helsinki	+358 50 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Patrick Kuronen	Müfettiş	Finlandiya	Helsinki	+358 40 178 7774	kuronen_patrick@itf.org.uk
Pascal Pouille	Koordinatör	Fransa	Dunkirk	+33 6 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Corine Archambaud	Müfettiş	Fransa	Le Havre	+33 6 85 52 27 67	archambaud_corine@itf.org.uk

İSİM	GÖREV	ÜLKE	LİMAN	CEP TELEFONU	E-POSTA
Geoffroy Lamade	Müfettiş	Fransa	San Nazaire	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau	Müfettiş	Fransa	Brest	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk
Yves Reynaud	Müfettiş	Fransa	Marsilya	+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	Müfettiş	Gürcistan	Batum	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Sven Hemme	Koordinatör	Almanya	Bremerhaven	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Susan Linderkamp	Koordinatör Yardımcısı	Almanya	Bremen	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Hamani Amadou	Müfettiş	Almanya	Rostock	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Karin Friedrich	Müfettiş	Almanya	Hamburg	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Markus Wichmann	Müfettiş	Almanya	Hamburg	+49 151 18868438	wichmann_markus@itf.org.uk
Catherine Haizel	Müfettiş	Gana	Tema	+233 266 457 793	haizel_catherine@itf.org.uk
Liam Wilson	Müfettiş	Büyük Britanya	Newcastle	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	Koordinatör	Yunanistan	Pire	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Costas Halas	Müfettiş	Yunanistan	Pire	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Jason Lam Wai Hong	Müfettiş	Hong Kong, Çin	Hong Kong	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	Müfettiş	İzlanda	Reykjavik	+354 892 79 22	gardarsson_jonas@itf.org.uk
B V Ratnam	Müfettiş	Hindistan	Visakhapatnam	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
K Sreekumar	Müfettiş	Hindistan	Çennai	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Thomas Sebastian	Müfettiş	Hindistan	Koçi	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Evelina Saduikyte	Müfettiş	İrlanda	Cork	+353 87 0512034	saduikyte_evelina@itf.org.uk
Jim McVeigh	Müfettiş	İrlanda	Dublin	+353 87 4174437	mcveigh_jim@itf.org.uk
Assaf Hadar	Müfettiş	İsrail	Hayfa	+972 522 977 127	hadar_assaf@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	Koordinatör	İtalya	Cenova	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	Müfettiş	İtalya	Taranto	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Paolo Siligato	Müfettiş	İtalya	Trieste	+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Fusao Otori	Koordinatör	Japonya	Tokyo	+81 90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	Müfettiş	Japonya	Çiba	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Yoshihiro Toyomitsu	Müfettiş	Japonya	Tokyo	+81 90 5306 2494	toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	Müfettiş	Kenya	Mombasa	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
Leo Hwang	Müfettiş	Kore	İncheon	+82 10 6525 3557	hwang_leo@itf.org.uk
Moon Hyeokjin	Müfettiş	Kore	Busan	+82 10 4444 8436	hyeokjin_moon@itf.org.uk
Youngin Kim	Müfettiş	Kore	Busan	+82 10 9288 0815	youngin_kim@itf.org.uk

Bütün dünyada denizcilere yardımcı oluyor



ITF MERKEZİ

LONDRA, BİRLEŞİK KRALLIK

Tel: +44 (0) 20 7403 2733

E-posta: mail@itf.org.uk

ETF AVRUPA

BRÜKSEL, BELÇİKA

Tel: +32 (0) 2 285 46 60

E-posta: etf@etf-europe.org

ITF AMERİKA KITALARI

RİO DE JANEİRO, BREZİLYA

ITF Amerika Kıtaları

E-posta: itf_americas@itf.org.uk



ITF AFRIKA

NAİROBİ, KENYA

Tel: +254 20 374 2774/5

E-posta: nairobi@itf.org.uk

ITF ARAP DÜNYASI

AMMAN, ÜRDÜN

Tel: +962 (0) 6 5821366

E-posta: arab-world@itf.org.uk

ITF ASYA PASİFİK

SİNGAPUR

Tel: +65 6379 5691

E-posta: mail@itfsgp.com

MÜFETTİŞLERİN İLETİŞİM BİLGİLERİ DEVAM

İSİM	GÖREV	ÜLKE	LİMAN	CEP TELEFONU	E-POSTA
Norbert Petrovskis	Müfettiş	Letonya	Riga	+371 292 15136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	Müfettiş	Litvanya	Klaipeda	+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Hakimah Saiful Bahri	Müfettiş	Malezya	Kuala Lumpur	+6012 6236447	bahri_hakimah@itf.org.uk
Paul Falzon	Müfettiş	Malta	Valletta	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Díaz	Müfettiş	Meksika	Veracruz	+52 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Jose Antonio Ramirez Pelayo	Müfettiş	Meksika	Manzanillo	+52 314 172 8089	ramirez_jose@itf.org.uk
Tomislav Markolović	Müfettiş	Karadağ	Bar	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk
Hamid Rachik	Müfettiş	Fas	Kazablanka	+212 6 48 13 09 57	rachik_hamid@itf.org.uk
Han Bo Tun	İrtibat Sorumlusu	Myanmar	Yangon	+959 250 143 678	tun_han@itf.org.uk
Aswin Noordermeer	Müfettiş	Hollanda	Rotterdam	+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Debbie Klein	Müfettiş	Hollanda	Rotterdam	+31 6 53 182 734	klein_debbie@itf.org.uk
Gijs Mol	Müfettiş	Hollanda	Rotterdam	+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Koen Keehnen	Müfettiş	Hollanda	Rotterdam	+31 624 336109	keehnen_koen@itf.org.uk
Grahame McLaren	Müfettiş	Yeni Zelanda	Wellington	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
Goodlife Okoro	Müfettiş	Nijerya	Lagos	+234 806 846 8607	okoro_goodlife@itf.org.uk
Angelica Gjestrum	Koordinatör	Norveç	Oslo	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
Andreas Husa	Müfettiş	Norveç	Bergen	+47 97532446	husa_andreas@itf.org.uk
Truls M Vik Steder	Müfettiş	Norveç	Porsgrunn	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Yngve Lorentsen	Müfettiş	Norveç	Tromso	+47 414 01 222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
Arvin Ivan Peralta	Müfettiş	Filipinler	Manila	+63 919 096 7187	peralta_arvin@itf.org.uk
Nino Mike Torre Villas	Müfettiş	Filipinler	Cebu	+63 906 069 8030	torrevillas_ninomike@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	Koordinatör	Polonya	Szczecin	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki	Müfettiş	Polonya	Gdynia/Gdansk	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
João de Deus Gomes Pires	Müfettiş	Portekiz	Lizbon	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
Jose A. Claudio Baez	Müfettiş	Porto Riko	San Juan	+1 787 318 0229	baez_jose@itf.org.uk
Adrian Mihalcioiu	Müfettiş	Romanya	Köstence	+40 722 248 828	mihalcioiu_adrian@itf.org.uk
Sergey Fishov	Koordinatör	Rusya	San Petersburg	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Kirill Pavlov	Müfettiş	Rusya	San Petersburg	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@itf.org.uk
Olga Ananina	Müfettiş	Rusya	Novorossiysk	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Petr Osichansky	Müfettiş	Rusya	Vladivostock	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Rodion Sukhorukov	Müfettiş	Rusya	San Petersburg	+7 921 952 2562	sukhorukov_rodion@itf.org.uk

İSİM	GÖREV	ÜLKE	LİMAN	CEP TELEFONU	E-POSTA
Seydina Ousmane Keita	Müfettiş	Senegal	Dakar	+221776926408	keita_seydina@itf.org.uk
Daniel Tan	İrtibat Sorumlusu	Singapur	Singapur	+65 9616 5983	daniel_tan@seacare.com.sg
Gwee Guo Duan	İrtibat Sorumlusu	Singapur	Singapur	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Luz Baz	Koordinatör	İspanya	Vigo	+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Esteban Pereda	Müfettiş	İspanya	Bilbao	+34 688 75 53 35	pereda_esteban@itf.org.uk
Gonzalo Galan	Müfettiş	İspanya	Las Palmas	+34 638 809 166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Juan Garcia	Müfettiş	İspanya	Valensiya	+34 628 565 184	garcia_juan@itf.org.uk
Marc Marti Gil	Müfettiş	İspanya	Barselona	+34 699 550 578	marti_marc@itf.org.uk
Pedro Damian Esteban	Müfettiş	İspanya	Algeciras	+ 34 618 842 905	esteban_pedro@itf.org.uk
Ranjan Perera	Müfettiş	Sri Lanka	Kolombo	+94 77 314 7005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	Koordinatör	İsveç	Malmö	+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	Koordinatör Yardımcısı	İsveç	Umea	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	Müfettiş	İsveç	Göteborg	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Haakan Andre	Müfettiş	İsveç	Norrköping	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	Müfettiş	Tayvan, Çin	Kaoşjung	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Muzaffer Civelek	Müfettiş	Türkiye	İstanbul	+90 535 663 3124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	Müfettiş	Ukrayna	Odesa	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	Koordinatör	ABD	Körfez Kıyısı	+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	Koordinatör	ABD	Doğu Kıyısı	+1 201417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	Koordinatör	ABD	Batı Kıyısı	+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
Barbara Shipley	Müfettiş	ABD	Baltimore/Norfolk	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Corey Connor	Müfettiş	ABD	Charleston	+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
Eric White	Müfettiş	ABD	Tampa	+1 813-576 9805	white_eric@itf.org.uk
Joshua Bobic	Müfettiş	ABD	LA - G Kaliforniya	+1 310 808 7135	bobic_joshua@itf.org.uk
Ryan Brazeau	Müfettiş	ABD	Portland	+1 971 500 8596	brazeau_ryan@itf.org.uk
Sam Levens	Müfettiş	ABD	San Francisco	+1 415 490 8956	levens_sam@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	Müfettiş	ABD	Houston	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Adan Suarez	Müfettiş	Uruguay	Montevideo	+598 99 569 656	suarez_adan@itf.org.uk

Mohamed Arrachedi	FOC Ağ Koordinatörü	Arap Dünyası ve İran		+34 629 419 007	arrachedi_mohamed@itf.org.uk
Sandra Bernal	FOC Ağ Koordinatörü	Asya Pasifik		+61 41 054 1763	bernal_sandra@itf.org.uk
Lucien Razafindraibe	FOC Ağ Koordinatörü	Afrika			razafindraibe_lucien@itf.org.uk
Vacant	FOC Ağ Koordinatörü	Latin Amerika ve Karayipler			seafsupport@itf.org.uk

Bir ITF müfettişi ne yapabilir

ITF müfettişleri, ITF'in Elverişli Bayraklar (FOC) kampanyasının hedefleri doğrultusunda ve bununla bağlantılı sorunlar üzerinde çalışan sendika görevlileridir. (Denizciler bülteni'nin 5-9'uncu sayfalarında bu konu hakkında daha fazla bilgi bulabilirsiniz.)

ITF müfettişlerinin birçoğu eski denizci veya liman işçisidir. Görevleri, limanlarına uğrayan gemileri denetlemek,

denizcilerin insana yakışır ücret, çalışma ve yaşam koşullarına sahip olmalarını sağlamaktır. Müfettişler gemilerde ITF sözleşmelerine uygun bir biçimde hareket edilip edilmediğini kontrol ederler.

İlk ITF müfettişi 1971 yılında atandı ve bugün dünya genelinde limanlarda çalışan 125 müfettiş ve irtibat görevlisinden oluşan bir ağımız var.

Bir ITF Müfettişinin YAPABİLECEKLERİ

- İstihdam ve yaşam koşullarıyla ilgili sorunlar açısından bir gemiyi denetlemek.
- Mürettebat üyeleriyle karada görüşmek.
- Denizcilere tavsiyelerde bulunmak ve yardım sağlamak.
- Belirli bir limanda/ülkede bir sorunu çözmek için yasal olanaklar hakkında tavsiyelerde bulunmak.
- İş sözleşmesinden kaynaklanan ihtilaflarda mürettebatın temsilcisi olarak hareket etmek (temsil yetkisi).
- Emniyetle ilgili konularda Liman Devleti Kontrolü ile irtibat kurmak.
- Bir denizciyi, varsa, kendi ülkesindeki ITF üyesi bir sendikayla irtibata geçirmek.
- Gemi sahibini gemideki sorunlardan haberdar etmek ve bunları çözmesi için gemi sahibine baskı yapmak.
- ITF onaylı toplu iş sözleşmelerinin imzalanmasına yardımcı olmak.
- Denetim yapmak üzere, ITF sözleşmesi bulunan bir gemiye, yasalara uygun bir biçimde çıkmak.
- Diğer ITF müfettişleriyle, ITF'e üye sendikalarla ve diğer ülkelerdeki irtibat sorumlularıyla iletişim kurmak.
- Ödenmemiş ücretleri hesaplamak ve geriye dönük ödeme taleplerini ele almak.
- İyi derecede İngilizce bilmek.

- Konuları mümkün olduğunca gizlilik içinde ele almak.
- Telefon, cep telefonu, e-posta veya anlık mesajlaşma yoluyla erişilebilir olmak.
- Denizcilerin taraf olduğu uyuşmazlıkları ele alırken bayrak devleti makamları, sosyal yardım kuruluşları ve elçilikler gibi üçüncü taraflarla irtibat kurmak.
- Hastaneye kaldırılmış olan denizcilere destek sağlamak.
- ITF'in yayınlarını temin etmek.

Bir ITF Müfettişinin YAPAMAYACAKLARI

- Ülkelerin ulusal mevzuatlarının izin verdiğiinden daha fazlasını yapmak.
- Bir gemi veya terminale her zaman erişim sağlamak.
- Sorunları mürettebatın iş birliği olmadan çözmek.
- Bir denizcinin işini kaybetmeyeceğini veya kara listeye alınmayacağını garanti etmek.
- Bir denizciye gemide iş bulmak.
- ITF'in politikasını değiştirmek.
- ITF'in veya ITF'e üye yerel sendikaların politikasının dışında hareket etmek.
- Kendilerini istihdam eden ulusal sendikanın çıkarlarına aykırı hareket etmek.
- Kanuna aykırı davranmak.

Haklarınızı savunmak için mücadeleye girişmek

İş uyuşmazlıkları

ITF, elverişli bayrak gemilerinde hizmet veren denizcilere, adil bir ücret almaları ve düzgün bir toplu iş sözleşmesi kapsamında yer almaları için yardım etmeye kararlıdır.

Denizcilerin bazen yerel mahkemelerde hukuk yoluna başvurmaları gerekir. Bazı başka durumlarda bir gemiye boykot uygulamak gerekebilir. Farklı durumlarda farklı eylem biçimleri geçerlidir. Bir ülkede doğru olan bir eylem biçimi, başka bir ülkeye uymayabilir.

Size yol göstermesi için ITF'in yerel temsilcisiyle temasa geçin. Temas için gerekli e-posta adres ve telefon numaralarını Denizciler bülteni'nin elinizdeki çek-al ekinin orta sayfalarında bulabilirsiniz. Aynı zamanda, herhangi bir eyleme girişmeden önce yerel temsilciye danışmalısınız.

Bazı ülkelerde greve gidecek olursanız ülke yasaları gerçekte sizin ve iş arkadaşlarınızın aleyhine işleyecektir.

Bu durumlarda, ITF üyesi yerel sendikanın temsilcileri size konuyu anlatacaktır. Çok daha fazla sayıda ülkede ise bir uyuşmazlıktan galip çıkmanın anahtarı greve gitmektir. Burada da size verilen yerel tavsiyesi çok değerlidir. Gemi limanda ise, denize açılmamışsa, grev yapmak birçok ülkede yasal hakkınızdır.

Her grevde disiplinli hareket etmeyi, şiddete başvurmamayı ve birliği korumayı gözetmek gerekir. Şunu unutmayın - birçok ülkede grev hakkı yasalar ve anayasa tarafından güvence altına alınmış temel bir insan hakkıdır.

Ne yapmaya karar verirsiniz verin, harekete geçmeden önce yerel ITF temsilcileriyle konuşmayı unutmayın. El ele verdiğimiz takdirde, adalet ve temel haklar konusundaki savaşı kazanabiliriz.

Deniz kazaları

Çalıştıkları geminin bir deniz kazasına karışması durumunda denizcilerin – gerek gemi sahipleri, liman devleti ve bayrak devleti tarafından gerekse de denizcilerin kendi ülkelerinin yasaları kapsamında - adil muamele görmelerini güvence altına alan uluslararası kılavuz ilkeler bulunmaktadır.

Böyle bir durumla karşılaşırsanız sahip olduğunuz haklar şunlardır:

- Tanıklık yapmanızın gerekli olduğu durumlarda, ifadeniz yetkililer tarafından ilk fırsatta alınmalı ve bu yapıldıktan sonra, mümkün olan en kısa süre içinde geminize dönmenize veya ülkenize geri gönderilmenize izin verilmelidir.
- Bir avukat tutma hakkına sahipsiniz. Söyleyeceğiniz ileride mahkemede aleyhinize delil olarak kullanılabilirdiğinden, herhangi bir soruya cevap vermeden veya herhangi bir açıklama yapmadan önce bir avukat sağlanmasını talep edin.
- Söylenenleri anlayabiliyor olmanız gerekir – söylenenleri anlamamanız halinde yetkililerden sorgulamayı durdurmalarını isteyin. Kullanılan dil nedeniyle güçlük yaşıyorsanız, bir çevirmen talep edin.
- Şirketiniz size yardımcı olmakla yükümlüdür – tavsiye ve yardım almak için şirketinizle ve/veya sendikanızla temasa geçin.

Daha fazla tavsiye almak istiyorsanız ve bulunduğunuz yerde yerel bir sendika veya ITF müfettişi yoksa, seafsupport@itf.org.uk adresinden ITF Denizcileri Destekleme ekibine e-posta gönderin.

www.itfseafarers.org/your_legal_rights.cfm adresinden daha fazla bilgi alabilirsiniz.

İş dolandırıcılarını faka bastırın

Denizcileri hedef alan işe alım sahtekârlıkları artış gösteriyor. Bu girişimler giderek daha sofistike hale geliyor. Dolandırıcıları nasıl alt edebileceğinizi öğrenmek için aşağıdaki tavsiyeleri takip edin.

Dolandırıcılığın işleyiş şekli

Çoğu dolandırıcılık girişimi sizi cezbetmek için, yüksek ücretli veya yüksek bahşis kazandıran işler veya görülmedik ölçüde iyi şartlar ve koşullar sunar.

Dolandırıcılar kendilerine istihdam bürosu veya İK yöneticisi süsü verirler ve iş ilanlarının gerçek gibi görünmesini sağlamak için, gerçekmiş izlenimini ve hissini veren e-posta adresleri ve sahte web sitelerine ve benzeri karmaşık yollara başvururlar. İş duyurularını giderek daha fazla WhatsApp, Viber ve LinkedIn gibi doğrudan iletişim yöntemleri ile Facebook ve diğer sosyal medya platformları aracılığıyla yaygınlaştırıyorlar.

Bu şekilde duyurusu yapılan tüm iş teklifleri bir aldatmacadır - tanınmış gemicilik ve kruvaziyer şirketleri, size bir talepte bulunmadığınız halde herhangi bir iş teklifi göndermez veya sosyal medyada eleman arama ilanı vermez.

Bu tekliflere cevap vermeyin. Arkadaşlarınızı uyarın.

Açık bir pozisyon için başvuruda bulunacak olursanız, pasaportunuz gibi kişisel belgelerinizin kopyalarını ve doğum tarihiniz veya banka hesap bilgileriniz gibi kişisel bilgilerinizi isteyeceklerdir. **Bu bilgileri asla vermeyin.** Kimliğinizi çalmak ve banka hesabınızı boşaltmak için kullanabilirler.

Daha sonra sizden, 'bir kereye mahsus olmak üzere' - belki gemiye ulaşım belki de idari masraflar

karşılığında – bir harç ödemenizi veya bir banka hesabına doğrudan ödeme yapmanızı talep edeceklerdir. Bu yasadışıdır. Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne göre, denizcilerin iş bulma karşılığında herhangi bir ücret ödememeleri gerekmektedir ve vize masrafları gemi sahibi tarafından karşılanmalıdır. **Onlara herhangi bir ödeme yapmayın.**

İş arıyorsanız size şunları tavsiye ediyoruz:

- İşe alım, dolandırıcılık ve kanun tanımaz istihdam büroları hakkında tavsiye almak için ITF'in yeni ShipBeSure web sitesini ziyaret edin: www.itfshipbesure.org. Daha fazla bilgi için Bülten'in 23'üncü sayfasına bakın.
- Tanınmış kruvaziyer şirketlerinin ve ünlü gemicilik şirketlerinin resmî web sitelerini ziyaret edin – bu sitelerde genellikle, karada ve gemideki boş pozisyonlar için özgeçmişinizi gönderebileceğiniz özel bir bölüm yer alır ve birçok şirket ücretsiz işe alım etkinlikleri düzenlemektedir. Bu sitelerde yer alan dolandırıcılık uyarılarına bakın ve şüphede kaldığınız durumlarda şirketin resmî genel merkeziyle iletişim kurun.
- Kendisine gemicilik veya istihdam şirketi süsü veren web sitelerinde yer alan iş ilanları ve gerçek web sitelerinde yer alan sahte işler, özellikle de ücretsiz iş listeleri ve reklamlar konusunda dikkatli olun.

Şüpheli duyduğunuz durumlarda, tavsiye almak için jobscam@itf.org.uk adresi üzerinden ITF'e e-posta gönderin.

Aşağıdaki durumlar muhtemelen bir dolandırıcılık girişiminin işaretidir:

- Bir talepte bulunmadığınız halde gelmiş bir iş teklifiyse
- Sosyal medyada yer alan bir iş ilanıyla
- Herhangi bir nedenle sizden para isteniyorsa
- Kişisel bilgilerinizi veya kişisel belgelerinizin taranmış kopyalarını göndermenizi isteniyorsa
- Sizinle temas eden kişi bir cep telefonu kullanıyorsa; özellikle de bu cep telefonu sözde büronun telefonuysa
- Uluslararası arama kodu gözünüze tuhaf görünüyorsa
- E-posta adresleri şirketin adını içermiyorsa
- Şirketin e-postaları Gmail, Globomail, Yahoo gibi ücretsiz sağlayıcılardan alınmışsa
- E-posta adresi, büronun sözüm ona bulunduğu yerden farklı bir ülkenin alan adına sahipse

Dolandırılmaya karşı bilmeniz gereken her şeyi öğrenmek için www.itfshipbesure.org adresini ziyaret edin.



Sendikacılığa tutkuyla bağlı

“Liberya'nın uzlaşmaz savaşçılarından birinin” torunu olan **Jackie N W Doe**, Liberya Liman İşçileri Sendikası'nın (DOWUL) ulusal başkanıdır. Bizi kendi yaşamında bir yolculuğa çıkarıyor ve *Denizciler bülteni*'ne enerjisini nereden aldığını anlatıyor

Seni denizcilığe getiren şey neydi?

2004-2005 yılları arasında Liberya'nın dört limanından en büyüğü olan Freeport of Monrovia'da günlük gönüllü geçici işçi olarak çalıştım ve daha sonra, işçi haklarını savunduğum için işten çıkarılana kadar, temizlik bölümünde görev yaptım. Haziran 2005'te DOWUL'de işyeri temsilcisi seçildim ve sendikacılığa olan tutkum giderek arttı.

Hangi sendikal rolleri üstlendin?

Sendikanın kadın koordinatörü, ardından da Liberya İşçi Kongresi'nde (LLC) ulusal kadın kolu başkanı oldum. 2012 yılında DOWUL'nin genel sekreter vekili ve 2018 yılında ilk ulusal başkanı seçildim. 2021 yılında LLC ulusal başkan yardımcılığına seçildim. Aynı zamanda ITF'in liman işçileri komitesinin Afrika bölgesi başkanayım ve bu da bana denizcilik işçilerinin haklarını uluslararası düzeyde savunma olanağını sağlıyor.

Cinsiyet ayrımcılığına maruz kaldın mı?

Evet, birçok kez. Bir kadın olarak, kadın işçileri ve sendikacıları etkileyen konular hakkında kamuoyu önünde konuşabilmek için çok cesur olmanız gerekir. APM Terminals'e (APMT) karşı düzenlediğimiz grev sırasında, hapse atılan beş sendikacı arasında tek kadın bendim ve bu hayatımın en mutlu günlerinden biriydi. Korkuyu içinizden atmanız gerekir. Kadınların seslerini duyurmaları, hakları ve ülkeleri için ayağa kalkmaları, erkeklerle birlikte pozitif bir çalışma yürütmeleri gerekiyor.

En çok neyle gurur duyuyorsun?

DOWUL'deki yolculuğumdan ve bir değişim yaşanmasına yol açmış olmaktan dolayı - Ulusal Liman İdaresi'ndeki depo istifleyicileri ve işçileri için daha iyi ücret ve koşullar elde etmek gibi - kendimle gurur duyuyorum. Kadınları kendi haklarını savunmaları için örgütleyerek bir fark yarattım.

Ancak en gurur verici başarıım, APMT'de işçileri başarılı bir şekilde örgütlemek ve oradaki ilk toplu iş sözleşmesini müzakere etmek oldu. Bu başarı, sendika ile hükümet arasında yaşanan yedi aylık uzun ve çetin bir mücadelenin kazanılmasıyla elde edildi. Eylül 2020'de DOWUL'nin faaliyetleri askıya alındı ve bir ay sonra APMT, 24 işçiye işten el çekti. Bu vakayı takip ederken ITF'ten aldığım tüm eğitim ve bilgi bana yol gösterdi. Tanrı'nın, ITF'in ve dünyanın dört bir yanında bizimle dayanışma gösteren tüm sendikaların yardımıyla kazanan taraf biz olduk. Nisan 2021'de Çalışma Bakanlığı, işçilerin derhal işe iade edilmesi ve sendikanın faaliyetlerinin askıya alınması uygulamasına son verilmesi talimatını verdi.

Önünüzde ne tür zorluklar var?

Liberya'da, sendikanın işyerlerindeki önemini kavrayabilmeleri için işçileri eğitim kapasitemizi artırmamız gerekiyor. Ve daha fazla genç erkek ve kadını sendika üyeliğine çekebilmek için yaratıcı fikirler üretmeye ihtiyacımız var. ■

Sendikalar, kabotaj politikalarını güvence altına alma yolunda önemli kazanımlar elde ediyor

ITF Kabotaj Görev Gücü Başkanı **Chris Given**, kabotaj politikalarını güvence altına almaya yönelik küresel sendikal çabaların nasıl önemli kazanımlar sağladığını vurguluyor

Kabotaj, yerel denizcilik sektörlerini korumak, vasıflı denizcilik işçilerinin sektörde devamlılığını sağlamak, denizcilik bilgi ve teknolojisini korumak ve emniyeti ve ulusal güvenliğini güçlendirmek amacıyla bir ülkenin kıyı ticaretinde yabancıların faaliyetlerini kısıtlar.

Başkanlığını yaptığım görev gücü, ITF'in ulusal kabotaj politikasının uygulanmasını sağlamak ve ITF'e üye sendikaları ülkelerinde kabotajı teşvik etmeleri ve savunmaları konusunda desteklemek üzere kuruldu.

Kabotaj yasalarının uzun süredir yürürlükte olduğu ve yerel ve uluslararası denizcilik politikasının önemli bir bileşeni

oluşturduğu ABD ve Kanada gibi ülkelerde sendikalar, çıkarları doğrultusunda dibe doğru bir yarış başlatmaya çabalayan şirketlerin kabotaja yönelik saldırılarına karşı, onu başarılı bir biçimde savunmaya devam ediyorlar.

Norveç, Avustralya ve Yeni Zelanda gibi ülkelerdeki sendikalar, doğrudan kabotajla bağlantılı yeni gemicilik ve emek politikalarının uygulamaya konulması mücadelesine öncülük ediyorlar. Bu politika kazanımları, kabotaj yasalarının çeşitli yollardan olumlu etkiler yarattığını ortaya koyan, aktif bir fikir mücadelesi yoluyla elde edilmiştir. Kabotaj yasaları yerel düzeyde istihdam yaratır ve istihdamı destekler, stratejik filo kapasitesini güvence altına alır, denizciler için eğitim ve öğrenim fırsatlarını kolaylaştırır ve bu sektörlerde faaliyet gösteren tüm denizciler için insanı yakışır ücretler ve çalışma koşulları sağlar.

Görev gücü ayrıca, bir ülkenin iç deniz ticaretini kendi vatandaşlarına ayırması ilkesini teşvik eden yeni politikaları sürdürmek veya güçlendirmek isteyen üyemiz sendikaları da desteklemektedir.

Dünyanın dört bir yanında hükümetler, Covid-19 salgını deneyiminin ardından, tedarik zincirlerini nasıl daha dirençli bir hale getirebileceklerini düşünüyorlar. Görev gücü, bu planlarda yurt içi gemicilik politikalarının taşınması gereken önemi ve stratejik değeri hükümetlere hatırlatmak amacıyla kampanyalar geliştiriyor. ■

MUA, Avustralya stratejik filosunu kuracak olan görev gücünde yerini aldı

Avustralya Denizcilik Sendikası, hükümetin, ulusal bir felaket veya uluslararası bir çatışma durumunda ülkenin yakıt gibi temel ithalat ürünlerine kesintisiz bir biçimde erişebiliyor olmasını sağlamak amacıyla, bir Stratejik Filo Görev Gücü kurmaya yönelik adımlarını memnuniyetle karşıladı.

MUA başkanı Paddy Crumlin, stratejik filonun yapısını, büyüklüğünü ve işleyişini tartışmak üzere sektör, sendika, ordu ve hükümet temsilcilerini bir araya getirecek olan görev gücünde, sendikayı ve Avustralyalı denizcileri temsil edecek.

Başbakan Anthony Albanese ile yapılan görüşmeler sırasında MUA yetkilileri, Avustralya bandıralı ve mürettebatlı gemilerden oluşan genişletilmiş bir filo için yeterli işgücü arzını sağlayabilmek bakımından, mesleki eğitim yerlerine duyulan ihtiyacı gündeme getirdiler. Ayrıca, federal olarak finanse edilen açık deniz rüzgâr türbini projeleri gibi büyük projelerde Avustralyalı işgücünün kullanılmasını zorunlu hale getirmek üzere, Avustralya İş Yasası'nda reform yapılmasını savundular.

MUA ulusal yetkilileri Paddy Crumlin, Mich-Elle Myers ve Jamie Newlyn, Ağustos 2022'de Başbakan Anthony Albanese ile birlikte



2019/20'deki orman yangını krizi ve Koronavirüs salgını, kıymetli malzemelerini taşımak, güvenliği ve ekonomik egemenliği sağlamak konusunda bir Avustralya filosunun eksikliğini gözler önüne serdi. ■

Avustralya'da yabancı denizcilerden her yıl milyonlar çalınıyor

Kısa bir süre önce yayınlanan bir raporda, Avustralya kıyı ticaretinde faaliyet gösteren yabancılara ait gemilerde çalışan uluslararası denizcilerin her yıl, ödenmemiş ücretler yoluyla soyuldukları iddia ediliyor. ITF müfettişi ve Avustralya koordinatörü **Ian Bray** bize daha fazlasını anlatıyor

Müfettişler olarak işimizin büyük bir kısmını, yabancı denizcilerin ödenmemiş ücretlerini tahsil etmek oluşturuyor. Ancak, Avustralya'nın tamamını kapsayan sadece dört müfettişimiz olduğu için, yaptığımız sınırlı denetimler aracılığıyla denizcilere borçlu olunan toplam tutarın sadece küçük bir kısmının tahsil edilebildiğini tahmin ediyorduk. Durumu daha net bir biçimde görebilmek için bir araştırma yaptık.

Avustralya'da yabancı denizcilerin ücretlerinden her yıl 65 milyon AUD (44 milyon ABD doları) çalındığını öğrenince şoke olduk.

Avustralya'daki ITF müfettişleri, her yıl ülkeyi ziyaret eden toplam 6.000 gemiden, yılda 450 ila 500'ünü teftiş etmektedir.

2018 ile 2021 yılları arasında 1.824 teftiş gerçekleştirdik ve toplamda yaklaşık 13,5 milyon AUD (9,1 milyon ABD dolarının üzerinde) - işçi başına ortalama 513 AUD (349 ABD doları) - tahsilat gerçekleştirdik. (Bu sonuçlar, sorun bulunmayan gemiler de dâhil olmak üzere, tüm teftişlerimizin ortalamasını yansıtmaktadır.) Bu, yoksul ülkelerden gelen ve ailelerinin geçimi onların sağladığı paraya bağlı olan denizciler için çok büyük bir tutardır.

Avustralya makamları da belirli sorunları incelerken bir miktar ücret tahsilatı gerçekleştirdiler. Avustralya Deniz Güvenliği Otoritesi (AMSA), 2020 yılında 405.000 AUD (275.000 ABD doları) ve 2021 yılında 175.000 AUD (119.000 ABD doları) tahsilat sağladı. Adil Çalışma Ombudsmanı, 2018-19, 2019-20 ve 2020-21 olmak üzere üç dönemde toplam 1,6 milyon AUD'nin biraz altında (yaklaşık 1 milyon ABD doları) bir tahsilat gerçekleştirdi.

Yabancı sicile kayıtlı gemilere uygulanan çalışma standartları ile Avustralya'da sosyal bakımdan kabul edilebilir olarak nitelendirilen çalışma standartları arasındaki boşluğu kapatmak amacıyla, denizcileri sömürülmekten koruyan MLC

standartlarının, Avustralya'nın iç hukuk düzenlemeleri yoluyla güçlendirilmesi amaçlanmaktadır. Bununla birlikte, 2009 yılında getirilmiş olan geçici lisanslar (GL) düzenlemesi, ilk iki 'iyi niyet' seferini yerel standartlardan muaf tutmakta ve bu düzenlemeye göre bir gemi yalnızca kargo yüklü olduğunda kıyı ticareti yapıyor sayılmaktadır.

Rapor, ücret hırsızlığının üç şekilde gerçekleştiğini tespit etti.

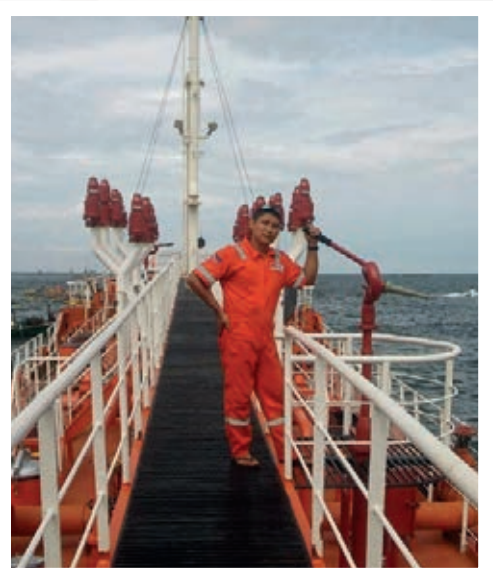
- AMSA, yalnızca ITF tarafından yapılan şikâyetlere cevap verme eğiliminde olduğundan, denizcilerin iş sözleşmesinde yer alan hükümlerin uygulanmasını yeterince sağlamıyor olabilir.
- İki 'iyi niyet' yolculuğunun ardından, gemicilik şirketleri ücret ve sosyal haklara ilişkin yükümlülüklerini genellikle yerine getirmemektedir.
- Gemiler genellikle, yasal yaptırım işlemi tamamlanmadan önce Avustralya sularını terk etmektedir.

Federal Mahkeme'nin 2014 yılında geçici lisansların daha fazla kullanılabilmesine izin veren kararından bu yana, ulusal olmayan mürettebata sahip yabancı gemilerin kullanımı 2014'te yüzde 25 iken, 2019'da yüzde 60'a yakın bir orana yükseldi.

ITF, bu boşlukları kapatmak amacıyla yasal ve düzenleyici değişiklikler ve Avustralya'nın MLC kapsamındaki sorumluluklarını denetleme ve uygulama biçimine yönelik önemli iyileştirmeler içeren öneriler geliştirmektedir. ■



Felix Roondina Impas Jr, ITF müfettişi
Arvin Peralta'yla birlikte gemide



ITF yasadışı harç alan istihdam bürosuna yasak getirilmesini talep ediyor

Konuyla ilgili vakaları ele alan ITF'in Manila'daki müfettişi **Arvin Peralta**, denizcilerden hukuksuz bir biçimde işe yerleştirme harcı alan Filipinler merkezli bir istihdam bürosunun yaptığı yasadışı işlemler gözler önüne serildikten sonra, lisansının askıya alındığını bildiriyor

Merkezi Manila'da bulunan Global Marine and Offshore Resources Inc., Temmuz 2022'nin sonlarında ITFShipBeSure.org'un istihdam büroları dizininde kırmızı listeye alındı; bu işlem, denizcilere bu büro aracılığıyla iş aramaktan kaçınmaları gerektiği konusunda yapılmış bir uyarıydı.

ITF, ülkenin istihdam büroları sistemini düzenleyen Filipinli Göçmen İşçiler Bakanlığı'na (DMW) dört denizciden yasa dışı bir şekilde işe yerleştirme harcı alındığını, iş sözleşmelerinde tanımlananlardan farklı gemilerde, farklı işverenlerin yanında işe yerleştirildiklerini ve bazılarının iki aydan fazla ücret alacağı olduğunu gösteren kesin kanıtlar sunmuştu.

DMW, Global Marine'in lisansını askıya aldı, ancak kısa bir süre sonra yeniden faaliyet göstermesine izin verdi. ITF sunduğu kanıtların bu büronun faaliyetten kalıcı olarak men edilmesine yol açacağını umuyor. Ancak ITF ayrıca denizcileri ahlaki değerlerden yoksun işverenlerden korumak için DMW'nin yozlaşmış istihdam bürolarına karşı daha sert bir tutum almasını da talep etti.

Denizcilerden üçü – Ricardo Dagami Aya-ay, Ceasar Abes Jurilla ve Toni Dawn Domanais de Guzman – gemideki kötü çalışma ve yaşam koşullarını ve ücretlerinin ödenmediğini bildirmek için 28 Haziran'da benimle temasa geçmişlerdi.

Dördüncü denizci, Felix Roondina Impas Jr, kısa bir süre sonra yanıma geldi. Global Marine onu küçük bir destek gemisinde işe yerleştirmişti ve Felix orada hastalandı. Global Marine, Felix'in hastalığının yaptığı işle ilgili olduğuna dair iddiasını kabul etmedi ve ona hastalık ödeneği veya tıbbi tedavisi için para vermeyi reddetti. ITF üyesi AMOSUP sendikası Felix'e hastalık ödeneği, tıbbi masrafların geri ödenmesi ve ödenmemiş ücretleri için yasal başvuruda bulunmasına yardımcı oldu. Talepleri Ulusal Çalışma İlişkileri Komisyonu tarafından değerlendirilirken, Felix gemiye geri döndü ve ITF Denizciler Vakfı, Felix'in ailesine finansal yardımda bulundu.



“Denizciler, işe yerleştirme harcı talep eden bir bürodan uzak durmalıdır. Bunlar gemi sahibinin kendilerine ödeme yapacağını düşünmedikleri için, yasayı bu şekilde çiğniyorlar. Bu bir tehlike işareti olarak görülmelidir - size de ödeme yapılmayabilir.”

Dört denizcinin her biri, Mart ve Nisan 2022’de işe alınmadan hemen önce, Global Marine’in Manila’daki ofislerini ziyaret ettiklerini, filo yöneticisi Gilbert Torrecer tarafından kendilerinden 600 ila 1.000 ABD doları arasında bir işe yerleştirme harcı talep edildiğini ve bu ödemeyi yaptıklarını ifade ettiler. Bu uygulama, Filipinler tarafından onaylanan ve ülke yasalarının bir parçasını oluşturan MLC kapsamında yasaklanmıştır.

ITF teftiş kurulu koordinatörü Steve Trowsdale’in uyardığı gibi, “Denizciler, işe yerleştirme harcı talep eden bir bürodan uzak durmalıdır. Bunlar gemi sahibinin kendilerine ödeme yapacağını düşünmedikleri için, yasayı bu şekilde çiğniyorlar. Bu bir tehlike işareti olarak görülmelidir - size de ödeme yapılmayabilir.”

ITF, Temmuz ayı başlarında dört gemicinin Filipinler’e geri dönmesine yardımcı oldu ve Global Marine’i işe yerleştirme harçlarını iade etmeye ikna etti. Global Marine, Temmuz ayında Aya-ay ile ödenmemiş ücretleri konusunda bir anlaşmaya vardı, ancak diğer üç denizci hâlâ iki ayı aşkın bir süredir ödenmemiş olan ücretlerini talep etmeye devam ediyor.

Ahlaki değerlerden yoksun istihdam büroları, yurtdışında çalıştıkları sırada göçmen işçilerin haklarının korunmasını sağlayan Filipin Denizaşırı İstihdam İdaresi’nin (POEA) sözleşmelerini, kurallarını ve düzenlemelerini itibarsızlaştırıyorlar. Filipinli mürettebatı aldatmak ve onlardan faydalanmak için gözdağı, para ve bağlantılarını kullanarak yaptırımlardan kaçınabileceklerine küstahça inanıyorlar. ■

İş mi arıyorsunuz? Önce ShipBeSure’u ziyaret edin

Bir iş aramaya başlamadan önce, ITF’in ShipBeSure web sitesine göz atın - www.itfshipbesure.org/.

Site, işe giriş süreci boyunca size rehberlik edecektir. Hatta sizi dolandırılmaktan da kurtarabilir.

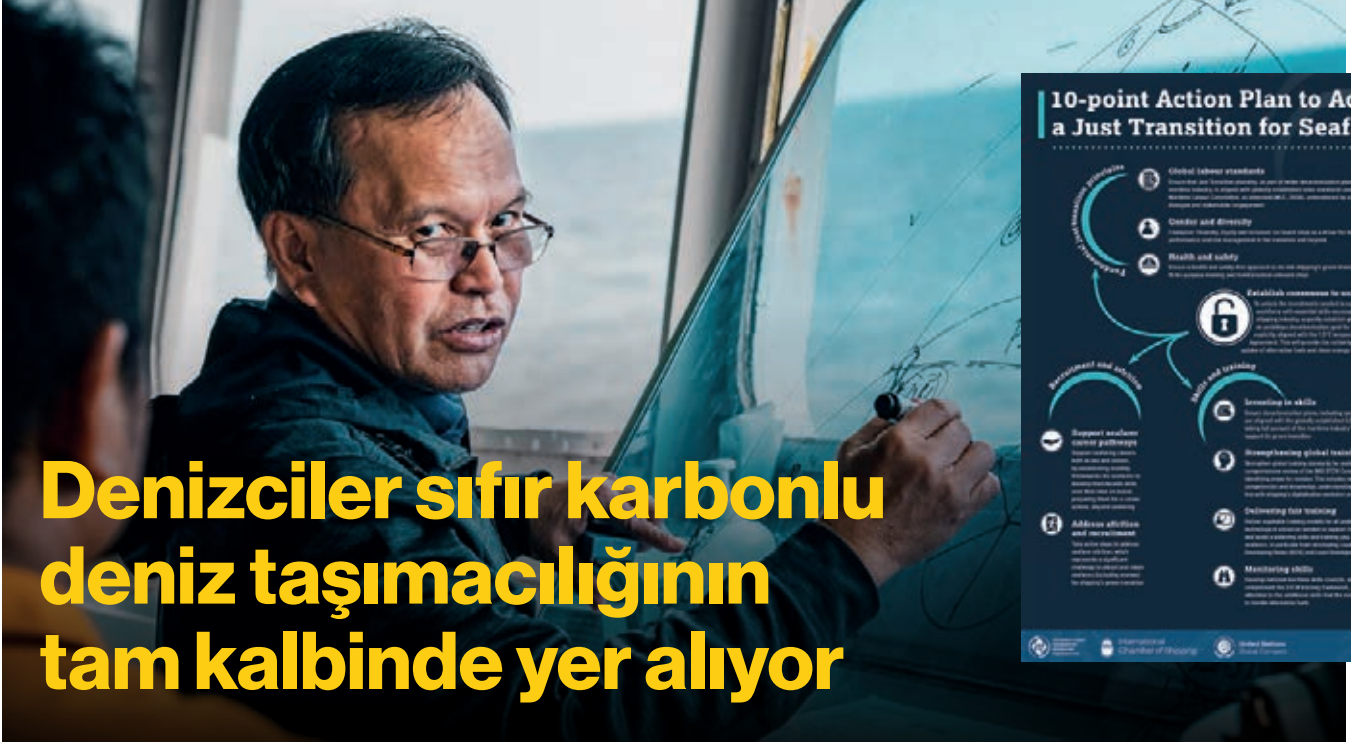
ShipBeSure, ITF tarafından düzenbaz istihdam bürolarını tespit etmek ve onları kırmızı listeye almak amacıyla kuruldu - böylece denizciler bu tür bürolar tarafından mağdur edilemiyorlar.

ShipBeSure, önemli bilgi ve tavsiyelerle dolu olan ve gezinmesi kolay bir web sitesidir:

- **Başlarken** – gemiye binmeden önce neler yapmanız, bir istihdam bürosunu kullanıyorsanız nelere dikkat etmeniz gerektiği konusunda rehberlik eder. Denizcilik Çalışma Sözleşmesi kapsamındaki haklarınızı belirtir. Kruvaziyer operatörlerini ve iletişim bilgilerini listeler ve iş arayanların bu şirketlerle doğrudan temasa geçmelerini önerir.
- **İstihdam bürosu arama** – Hindistan, Endonezya, Myanmar veya Filipinler’de resmi olarak kayıtlı bir istihdam bürosunu bulabilir ve ITF’in bu bürolara verdiği derecelendirme puanını görebilirsiniz. Saygın istihdam büroları yeşil listede yer almaktadır. Kırmızı listede yer alan - Global Marine türü - bürolardan uzak durmanız tavsiye edilir.
- **Dolandırıcılık ve sahte işler** – bir dolandırıcılık girişiminin belirtileri nasıl saptanır ve Facebook’ta kruvaziyer gemi dolandırıcılığı nasıl fark edilir. Dolandırıcılık Uyarıları sayfası, dolandırıcılık girişimlerini, sahte şirket ve web sitelerini kontrol etmenize olanak sağlar.
- **Bir gemi, müfettiş veya sendikayı arayın** – çalışmayı düşündüğünüz bir gemi hakkında daha fazla bilgi edinin veya size yardım edebilecek olan en yakın ITF müfettişini veya ITF üyesi sendikayı tespit edin.
- **Bir istihdam bürosunu veya dolandırıcılık girişimini bildirin** – bir dolandırıcılık girişimini veya sahte bir web sitesini tespit ederseniz, bunu ITF’e bildirin. Böylece ITF konuyu araştırabilir ve ShipBeSure’u mümkün olduğu ölçüde kapsamlı ve güncel tutabilir.

Emin olmadığınız bir iş teklif hakkında tavsiye almak veya bir dolandırıcılığı bildirmek için şu adresten ITF ile iletişime geçebilirsiniz: jobscam@itf.org.uk

ALTIN KURALI UNUTMAYIN – bir iş teklifi gerçek olamayacak kadar iyi görünüyorsa, çok büyük bir olasılıkla öyledir.



Denizciler sıfır karbonlu deniz taşımacılığının tam kalbinde yer alıyor

2030'lu yılların ortalarına kadar yaklaşık 800.000 denizcinin ilave eğitime ihtiyaç duyacağına dair uyarılar, daha sürdürülebilir bir denizcilik sektörü oluşturmayı amaçlayan 10 maddelik bir eylem planının yayınlanmasına yol açtı. ITF denizciler ve iç sularda seyrüsefer kolu koordinatörü **Fabrizio Barcellona**, adil bir geçiş sağlamanın denizciler için ne anlama geldiğini açıklıyor

Gemicilik halihazırda küresel karbon emisyonlarının yüzde üçünü oluşturuyor. Dünyanın küresel ısınmayı 2050 yılına kadar 1,5C veya daha altında tutma hedefini gerçekleştirebilmesi için, sektörün geleneksel yakıtlardan alternatif düşük ve sıfır karbonlu yakıtlara ve teknolojilere geçmesi gerekiyor.

Denizci sendikaları, gemi sahipleri ve BM organları, sektörün bu meydan okumaya yanıtını şekillendirmek amacıyla COP26'da Denizcilik Adil Geçiş Görev Gücü'nü oluşturdular. Görev gücü yeni bir araştırma yaptırdı ve Kasım 2022'de COP27'de yayınlanan eylem planını geliştirmek için bu araştırmanın bulgularından yararlandı.

Önde gelen bir denizcilik danışmanlık şirketi olan DNV tarafından yürütülen araştırma, 2030'ların ortalarına kadar yaklaşık olarak 800.000 denizcinin sıfır karbonlu gemiciliğe geçiş konusunda ek eğitime ihtiyaç duyacağını ortaya koydu. Ancak raporda, alternatif yakıt seçenekleri konusundaki belirsizliğin bu eğitimi sekteye uğratmakta olduğu uyarısı da yer alıyordu.

Planın kamuoyuna tanıtılması sırasında, ITF genel sekreteri Stephen Cotton şunları söyledi: "İyi haber şu ki, denizciler bu geçişin bir parçası olmaya hazır ve isteklidir. Ancak mürettebat, kullandığı yakıtların gerçekten güvenli olduğunu ve sektör olarak bizlerin, onların becerilerini geliştirmek üzere gerekli eğitim

kanallarına sahip olduğumuzu bilmek istiyor. Denizciler ve diğer denizcilik işçileri halihazırda istikrarsız iklim koşullarının etkilerini hissediyorlar – kurduğu için seyredilemez hale gelen nehirler, yükselen okyanus yüzeyi sıcaklıkları, sıcak hava dalgaları ve ani sellerle kapanan limanlar."

ITF, eylem planının denizcileri ve toplumları sıfır karbonlu deniz taşımacılığına geçişin merkezine koymasını sağlamak bakımından öncü bir rol oynadı. Bu, denizcilik işgücünün güvenliğini, sağlığını ve geçim kaynaklarının korunmasını güvence altına almak anlamına gelmektedir. Bunun için gerekenler şunlardır:

- hiçbir denizciyi geride bırakmayacak şekilde, yüksek vasıflı bir denizci işgücünü sektörde tutmak amacıyla, yeni beceriler kazandırma, beceri geliştirme ve yeni yeşil becerilerin göz önünde bulundurulması,
- sıfır emisyonlu gemi ve sıfır karbonlu yakıt tedarik zinciri genelinde insana yakışır iş fırsatlarından yararlanılması ve
- hizmet ettiği toplumu temsil edebilmesi için, denizcilik işgücünün çeşitliliği ve cinsiyet eşitliğini teşvik etmesi gerektiğinin kabul edilmesi.

Geçişin nasıl finanse edileceği, bundan kimlerin fayda sağlayacağı ve tedarik zincirlerinin durumunun nasıl ele alınacağı gibi eşit derecede önemli etkenler, sıfır karbonlu yakıt üretimi ve elleçlemenin, liman altyapısının, sıfır emisyonlu gemi üretimi ve geri dönüşümünün ve liman işçilerine yeni beceriler kazandırılmasının göz önüne tutulmasını gerektirecektir. ■

Görev gücü hakkında daha fazla bilgi edinmek veya DNV raporunu okumak için:
<https://unglobalcompact.org/take-action/think-labs/just-transition/about>

Yeni MLC değişiklikleri denizcilere ek koruma sağlıyor

Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), Covid salgını sonrasında denizcilerin haklarını daha güçlü bir biçimde koruyabilmek için Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne (MLC) yeni hükümler ekledi. ILO'nun uluslararası çalışma standartları departmanında denizcilik birimi başkanı olan **Beatriz Vacotto** açıklıyor

ILO, denizcilerin dünya üzerinde malların hareketini sağlamak konusunda oynadıkları role büyük değer vermektedir. Bu yıl, sizlere ilave koruma sağlamak için MLC'de sekiz önemli değişiklik yapıldı. Bu değişiklikler 23 Aralık 2024'te yürürlüğe girecek.

1. İstihdambüroları. MLC halihazırda istihdam bürolarının sigorta benzeri bir koruma sistemine sahip olmasını şart koşturmaktadır. Böylece, istihdam bürosunda bir şeylerin ters gitmesi veya gemi sahibinizin ödeme yapmaması durumunda, ücretlerinizi ve haklarınızı alabilirsiniz. Yapılan değişiklik, istihdam bürolarının denizcileri, sizin için iş bakmaya başlamadan önce veya baktıkları sırada, bu korumaya ilişkin haklarınız konusunda bilgilendirmesi gerektiği anlamına gelmektedir.

2. Terk edilme. Bayrak devletleri, liman devletleri ve işgücü tedarik eden devletler, terk edilmiş denizcilerin ülkelerine derhal geri gönderilmelerini kolaylaştırmak ve gemide onların yerini alanların haklarını korumak için iş birliği yapmakla yükümlü olacaklardır. Bu, hiçbir koşulda terk edilmiş denizcilerin yerini, yeni terk edilmiş denizcilerin almaması gerektiği anlamına gelmektedir. ILO ve IMO kısa bir süre içinde, liman ve bayrak devleti yetkililerine yönelik olarak, denizcilerin terk edildikleri vakaların hızlı bir biçimde nasıl ele alınması gerektiğine dair kılavuz ilkeleri hayata geçirecekler.

3. Tıbbi yardıma erişim. Bu değişiklik, hükümetlerin, acil tıbbi bakıma ihtiyaç duyan denizcilerin kendi yetki alanlarındaki gemilerden alınarak derhal karaya çıkarılmaları ve uygun tedavi için karadaki tıbbi tesislere erişimlerinin sağlanması yükümlülüğünü güçlendirmektedir. MLC 'acil

tıbbi bakıma ihtiyaç duyma' tanımını, artık diğerlerinin yanı sıra, gemideyken baş edilemeyen şiddetli ağrı, intihar riski ve tele-tıbbi danışmanlık hizmetinin karada tedavi önerdiği durumları da içerecek şekilde yapıyor. Değişiklik ayrıca, gemide ölen denizcilerin cesedinin veya küllerinin ülkelerine geri gönderilmesini kolaylaştırmayı da amaçlamaktadır.



Fotoğraf: Jan Pau I.V. Guinoo

4. İnternet bağlantısı. 'Sosyal bağlantı' hakkı MLC'ye açık bir biçimde eklenmiştir. Bu, gemi sahiplerinin gemilerinde denizcilere mümkün olduğu ölçüde ve makul bir ücret karşılığında internet erişimi sağlamaları gerektiği anlamına gelmektedir. MLC'yi onaylamış olan Üye Devletlerin de limanlarında internet erişimi sağlamaları gerekmektedir.

Diğer üç değişiklik, denizciler için ücretsiz, uygun kalitede içme suyu bulundurma yükümlülüğünün altını çiziyor ve gemide dengeli yemek yemenin önemini vurguluyor, denizcilerin uygun boyutta kişisel koruyucu donanıma sahip olması gerektiğini belirtiyor ve finansal güvence sertifikalarında, gemi sahibinden farklıysa, sicile kayıtlı malikin adının yer almasına izin veriyor.

Son olarak, denizde meydana gelen tüm denizci ölümlerinin yeterince araştırılması, kaydedilmesi ve küresel bir sicilde yayınlanmak üzere ILO'ya yıllık olarak rapor edilmesini öngören yeni bir yükümlülük de getirilmiştir.

Ücretsiz MLC Sık Sorulan Sorular uygulamasını şu adresten indirebilirsiniz: <https://faqmlc.ilo.org/>

Birleşik Krallık'ta sendikalar, feribot sosyal dampine karşı Avrupa çapında mücadele yürütüyor

Mart 2022'de P&O çalışanlarının şoke edici bir biçimde toplu olarak işten çıkarılmaları, Birleşik Krallık'ta sendikaların feribot şirketlerinde sosyal dampine neden son vermeye çalıştıklarını net bir biçimde hatırlamamızı sağladı. ITF'in denizciler ve iç sularda seyrüsefer kolu koordinatör yardımcısı **Steve Yandell** açıklıyor



P&O Ferries'in Birleşik Krallık'ta 786 denizciyi yasa dışı bir şekilde işten çıkardığı haberi kamuoyunda büyük bir öfke yarattı. İşçiler işten çıkarıldıklarını 17 Mart 2022 tarihinde, durumu kendilerine sadece 30 dakika önceden haber veren, kaydedilmiş bir Zoom araması aracılığıyla öğrendiler. Şirket, bu gibi durumlarda çalışanlara danışılmasını öngören yasal yükümlülüklerini yerine getirmedi.

P&O Ferries, 2022'nin ilk yarısında yıllık yüzde 52 artışla rekor düzeyde, 721 milyon ABD doları kâr açıklamış olan küresel liman devi DP World'e ait bir şirket. Buna rağmen feribot şirketi, daha ucuz taşeron işçileri işe almak için çalışanlarını işten çıkardı.

Bu toplu işten çıkarma kararıyla ilgili ciddi güvenlik endişeleri de söz konusuydu - örneğin, Birleşik Krallık Denizcilik ve Sahil Güvenlik Ajansı'ndan (MCA) müfettişler, gözetimine alınan P&O Ferries gemilerinden birinde, eşine rastlanmayan bir biçimde, yangın güvenliğinden filika talimatnamelerine varıncaya kadar değişik sorunlar içeren, 31 ayrı ihlal tespit ettiler.

P&O Ferries CEO'su Peter Hebblethwaite'in Birleşik Krallık Parlamenterleri karşısında, ülke yasalarının işten çıkarmaya ilişkin şartlarını yerine getirmediğini küstahça kabul etmesine rağmen, 2022 yılının sonuna gelindiğinde şirkete karşı herhangi bir hükümet yaptırım uygulanmamıştı.

ITF'e üye sendikalar ve Birleşik Krallık hükümeti halihazırda, Birleşik Krallık limanlarını kullanarak faaliyet gösteren tüm feribotlara uygulanacak bir asgari standartlar çerçeve anlaşması üzerinde görüşmeler yürütüyorlar. Sendikalar bunun yasal olarak bağlayıcı bir düzenleme olması gerektiğini belirttiler, ancak hükümet bunu sendikalar ve işverenler tarafından denetlenen gönüllü bir anlaşma olarak sunmaya çalışacakmış gibi görünüyor. Tasarı, 2023'ün başlarında Parlamento'da görüşülmeye devam edecek; dolayısıyla sendikalar tasarı üzerinde değişiklikler yapılmasını sağlamak için baskı yapmayı sürdürecekler.

Sosyal dampine son verme çabalarını güçlendirmek için, ITF ve onun Avrupa kolu olan ETF, kendi politikalarının ve ulusal hükümetlerin politikalarının Avrupa sularında faaliyet gösteren feribotlarda çalışan denizcilere uygulanmasını sağlamak amacıyla, ortak bir Adil Feribot Görev Gücü oluşturdu.

ETF'ye üye Fransız sendikaları, Fransız hükümetine yönelik lobi faaliyeti yürüttüler. Bunu üzerine Fransa, Birleşik Krallık ve Fransa arasında faaliyet gösteren feribotlara asgari standartların getirilmesine destek verdiğini dile getirdi. Bu arada, ITF'e üye olan Birleşik Krallık sendikaları, feribotlarda sosyal dampine karşı yürüttükleri kampanyalarına 2023 yılında hız verecekler. ■

ITF müfettişlerinden oluşan küresel ağ, dünya denizcilerine hizmet veriyor

ITF müfettişleri, yardıma ihtiyacı olan denizcileri desteklemek için varlar. Denizciler bülteni, ekibin en yeni 10 üyesini tanıtıyor, Afrika ve Arap Dünyası ekiplerinin profilini çıkarıyor ve ITF'in bölgesel sendika iletişim ağları hakkında bir güncelleme sunuyor

En yeni müfettişlerle tanışın



Rodrigo Pinto Agüero

(Valparaiso, Şili – Federacion de Tripulantes de la Marina Mercante de Chile, FETRICH ve Sindicato Interempresas Profesional de Oficiales de la Marina Mercante de Chile, SIPROMAM)

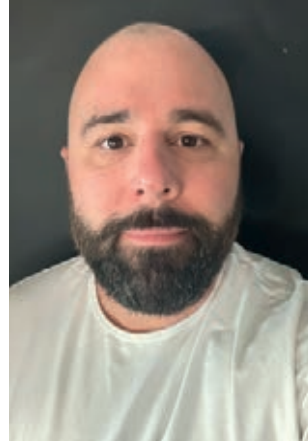
1982'de Şili Deniz Harp Okulu'na girdim ve 1987'de asteğmen oldum. 1993 yılında pilot yeterlilik belgemi elde ettim ve o zamandan bu yana bir Deniz ve Denizcilik Bilimleri diplomasının yanı sıra hem dış ilişkiler hem de insan kaynakları alanlarında diplomalar aldım. 1998'den beri SIPROMAM üyesiyim ve 2006'da başkan seçildim.



Hakimah Saiful Bahri

(Port Klang, Malezya - Malezya Yarımadası Ulusal Denizciler Sendikası)

Birinci zabıt ve kıdemli dinamik konumlandırma zabiti olarak 13 yıllık tecrübeye sahibim. Hem uluslararası hem de çok uluslu gemicilik, petrol ve gaz şirketlerinde hizmet verdim. Port Klang'da görev yapacağım ama Malezya'daki diğer limanlarla da ilgileneceğim.



Joshua Bobic

(Los Angeles, ABD – ILWU/IBU)

20 yılı aşkın bir süredir denizcilik sektöründeyim ve 17 yıldır, işyeri temsilcisi ve iş güvenliği kurulu üyesi olarak da görev yaptığım sendikamla birlikteyim. Denizcilerin hakları ve yaşam koşulları için mücadele etmek üzere ITF'e katıldım. Elverişli bayraklar kampanyasında erkek ve kız kardeşlerimle birlikte çalışmayı dört gözle bekliyorum.



Brian Gallagher

(Brisbane, Avustralya – Avustralya Denizcilik Sendikası)

Ben dördüncü kuşak bir denizciyim. 43 yıl boyunca, tankerler, römorkörler, açık deniz, kurtarma, tarama, roll-on/roll-off gemileri, sismik gemiler ve deniz feneri gemileri dâhil olmak üzere denizciliğin her alanında çalıştım. Güçlü MUA'nın aidatlarını zamanında ve eksiksiz ödeyen gururlu bir üyesiyim ve sendika ofisinde birçok kez yönetici olarak görev aldım.



Leo Hwang

(Incheon, Kore – Kore Liman ve Ulaştırma İşçileri Sendikaları Federasyonu)

12 yıldır KFPTWU için politika direktörü olarak çalışıyorum. ITF'in teftiş ekibinin bir üyesi olmaktan gurur duyuyorum ve dünyanın dört bir yanındaki tüm müfettiş ve koordinatörle birlikte çalışacak olmanın heyecanını taşıyorum.



Jim McVeigh

(Dublin, İrlanda – SIPTU)

İrlanda'nın en büyük genel işçi sendikası olan SIPTU'da örgütlenme görevlisi olarak çalıştım. ITF teftiş ekibine katılmadan önce, 10 yıl boyunca çeşitli İrlanda limanlarında liman işçilerini örgütlemekten sorumluydum ve bir sendika yetkilisi olarak zengin bir deneyime sahibim.



Goodlife Okoro

(Lagos, Nijerya – Nijerya Denizcilik İşçileri Sendikası)

İşletme yönetiminde MYOD aldım ve barış ve çatışma çözümleri alanında diploma sahibiyim. Denizci olarak çalıştım ve NDİS'de bölge başkanlığı ve bölge başkan yardımcılığı da dâhil olmak üzere çeşitli görevlerde bulundum. Akademik ve sektörel deneyimim, ITF müfettişi olarak oynamam gereken zorlu rolü yerine getirmemde bana yardımcı olacaktır.



Adan Suarez

(Montevideo, Uruguay - UTT)

Gemilerde 30 yılı aşkın bir süreyle lostromo olarak görev yaptım ve daha sonra sendikamda tam zamanlı çalıştım. 2019 yılından beri ITF irtibat sorumlusuyum. Denizcilik kariyeri deneyimim, sözleşme taslaqları hazırlanmayı, hak taleplerinin çözüme kavuşturulmasını ve denizcilerin ülkelerine geri gönderilmesini içeriyor. ITF müfettişi olarak, sosyal adalet ve denizcilerin hakları için mücadele edeceğim.



Nino Torrevillas

(Cebu, Filipinler - Birleşik Filipin Denizciler Sendikası)

Hukuk mezunuyum, sendikamda hukuk ve halkla ilişkiler alanında idari direktör olarak uzmanlaştım ve üniversitede denizcilik profesörü olarak görev yapıyorum. Bir ulaştırma işçisinin oğlu olarak işçi mücadelelerine tanık oldum. ITF müfettişi olarak, denizlerde daha iyi koşullar elde etmek için verilen mücadelede sesleri duyulmayan ve ezilen işçilerin sesini duyurmaya devam edeceğim.



Kim Youngjin

(Busan, Kore – Kore Denizci Sendikaları Federasyonu)

Son yedi yıldır bir gemi zabiti olarak edindiğim deneyim bana denizcilerin fayda ve çıkarları için çalışma fırsatını verdi. Kimi zaman denizcilere kolayca değiştirilebilecek bir dışı çark gibi muamele edildiği hissine kapıldım. Onlara iyi davranılması gerekiyor ve denizcilere hizmet etmek yolunda, bu yeni görevi sevinçle karşılıyorum.

Afrika ve Arap Dünyası teftiş ekipleriyle tanışın

Afrika bölgesinde yardım talebinde bulunan denizcilerin sayısında bir artış gördüğümüz için, ITF buradaki müfettiş ağını güçlendirmeye devam etti. 2022 yılında Nijerya'ya yeni müfettişimizi atadık ve 2023 yılında Senegal'e ilk müfettişimizi atayacağız. Bu atamalar, Gana, Kenya ve Fildişi Sahili'ndeki ve Arap Dünyası'nda Fas ve Cezayir'deki müfettişlerimizle birlikte düşünüldüğünde, ITF'in her iki bölgeye verdiği önemi göstermektedir.



Joaçim Cece (Abidjan, Fildişi Sahili – Syndicat des Marins Ivoiriens au Commerce)

Eski bir güverte zabiti olarak, sendikal dünyaya 1990'ların başında katıldım. Denizciler Sendikası'nın genel sekreteri olarak pozisyonum çok fayda sağladı. Beni denizcilik ve liman sektörlerinin aktörlerine ve kullanıcılarına ve hatta ITF'e yakınlaştırdı. ITF'te ulusal koordinatörlük ve Afrika denizciler komitesi başkanlığı da dâhil olmak üzere çeşitli görevlerde bulundum.



Catherine Haizel (Tema, Gana – Gana Ticari Deniz Filosu Zabitleri Sendikası, GMNOA)

Bölgesel Denizcilik Üniversitesi'nde Denizcilik Çalışmaları bölümünün eski bir kıdemli öğretim görevlisiyim ve orada yarı zamanlı çalışmaya devam ediyorum. 70'li yılların ortalarında denizcilik öğrencisi olduğumdan bu yana GMNOA'nın üyesiyim ve 2005 yılında sendikanın yönetim kuruluna seçildim. İsveç'teki Dünya Denizcilik Üniversitesi'nden, Denizcilik İşleri alanında yüksek lisans diploması aldım. 2019'dan beri Tema ve Takoradi limanlarında ITF müfettişi olarak görev yapıyorum.



Raçik Hamid (Kazablanka, Fas – Fas İşçi Sendikası, UMT)

12 yıl boyunca konteyner gemilerinde, dökme yük gemilerinde ve frigorifik gemilerde görev yaptım ve ikinci kaptan rütbesine ulaştım. Ayrıca Kazablanka'daki CMA-CGM terminalinde operasyon müdürü olarak görev yapıyorum. 1991 yılından bu yana UMT'nin aktif bir üyesiyim ve 2019'da ITF müfettişi oldum. Kazablanka'da ikamet ediyorum, ancak Fas'taki tek ITF müfettişi olduğum için, liman işçileri ve denizcilerle birlikte çalışarak tüm limanlarla ilgileniyorum.



Hassen Mellis (Cezayir, Cezayir – FNNT/UGTA)

27 yıl süreyle denizcilik yaptım ve son görevim Cezayirli bir LNG gemisinde baş zabitlikti. 2019 yılında ITF müfettişi olarak atandım ve ITF ailesinin bir parçası olmaktan gurur duyuyorum. Zor durumdaki denizcilere yardım etmeye ve gemi sahiplerinin ulusal ve uluslararası çalışma standartlarına uygun hareket etmelerini sağlamaya kararlıyım.



Betty Mutugi (Mombasa, Kenya – Liman İşçileri Sendikası)

Mombasa limanında 22 yıl boyunca liman işçisi olarak çalıştım ve LİS yönetim kurulu üyeliğine seçildim. Ardından Sendikalar Merkez Teşkilatı'nda (COTU-K) kadın komitesi başkanlığına seçildim. Daha sonra, 2013 yılında tam zamanlı bir müfettiş olmadan önce, ITF'in Mombasa'daki ofisinde iki yıl süreyle gönüllü olarak çalıştım. Benim tutkum denizcilere yardım etmek. ITF Londra'dan ve müfettiş arkadaşlarımdan çok şey öğrendim.



Goodlife Okoro (Lagos, Nijerya – Nijerya Denizcilik İşçileri Sendikası)

(Karşı sayfaya bakın.)

ITF'in ağı, müfettişlerin olmadığı yerlerde sizlere yardımcı oluyor

ITF'in elverişli bayraklar ağı, ITF müfettişlerinin bulunmadığı ülke ve limanlarda denizcilere yardımcı olmak için faaliyet göstermektedir. Bu ağlar, gemi sahiplerinin insana yakışır ücret ve gemilerde uygun çalışma ve yaşam koşulları sunma yükümlülüklerini yerine getirmelerini sağlamaya çalışan irtibat sorumlularından oluşuyor. İrtibat sorumluları bu işi gönüllü olarak yapıyor, ITF'e üye sendikalar tarafından seçiliyor ve onların bürolarını kullanıyorlar.



Latin Amerika/Karayipler

Bu ağ, ITF'in herhangi bir müfettişinin bulunmadığı ülkelerde denizcilere tutunabilecekleri hayati öneme sahip bir cankurtaran halatı uzatmaya devam ediyor. 2022 yılında, irtibat sorumlularımızın bir bölümü ITF'in liman işçileri bölgesel konferansına katılım sağladı ve 2023 yılında, özellikle Karayipler'de bu ağı genişletmeye çalışacağız.

FOC ağ koordinatörü ile iletişime geçin (Latin Amerika/ Karayipler):

Steve Trowsdale (Londra)

E-posta: seafsupport@itf.org.uk

(Kosta Rika, El Salvador, Guatemala, Guyana, Nikaragua, Peru, Trinidad ve Tobago ve Venezüella'daki irtibat sorumluları)



Arap Dünyası ve İran

Bölgemizdeki terk edilme vakalarının sayısının artmaya devam ettiği, zorlu bir 2022 yılı yaşadık. Bunlardan bazıları - bir denizcinin 10 yılı aşkın bir süreyle gemide kaldığı Jedda Palace (Al Maha) gibi - özellikle kötü bir üne sahip olan modern kölelik uygulamaları ve insan haklarının ağır biçimde ihlal edildiği vakalardı. Ayrıca, giderek daha fazla sayıda denizcinin kriminalize edildiği, ücretlerinin ödenmediği, tıbbi yardım almalarının engellendiği ve ülkelere geri gönderilmedikleri vakaları da ele aldık.

Ekibimiz, İran, BAE, Mısır ve Suudi Arabistan Krallığı'ndakiler başta olmak üzere, tüm bölgede yorgunluk nedir bilmeden çalıştı. Birçok vakada, denizciler bize ancak ücretlerini aylarca alamadıktan sonra geldiler. Şikâyet bize ne kadar erken ulaştırılırsa, biz de onlara o kadar iyi yardım edebiliriz.

FOC ağ koordinatörü ile iletişime geçin (Arap Dünyası ve İran):

Mohamed Arrachedi (İspanya)

E-posta: arrachedi_mohamed@itf.org.uk

(Bahreyn, Mısır, İran, Irak, Ürdün, Kuveyt, Lübnan, Libya, Umman, Sudan, Tunus ve Yemen'deki irtibat sorumluları. Ayrıca denizcilere BAE, Katar ve Suudi Arabistan Krallığı'nda da yardım sağlıyoruz.)



Afrika

Batı Afrika'daki ağıımız, Sierra Leone'nin eklenmesiyle genişlemeye devam etti. 2023 yılında, bu ağı güçlendirmek ve denizcilerin yardıma ihtiyaç duydukları durumlarda başvurabilecekleri birine sahip olmalarını sağlamak için Afrika bölgesinde daha fazla ülkeyi ağıımıza katmaya çalışacağız.

FOC ağı koordinatörü ile iletişime geçin (Afrika):

Lucien Razafindraibe (Kenya)

E-posta: razafindraibe_lucien@itf.org.uk

(Benin, Kamerun, Fildişi Sahili, Gabon, Gambiya, Gine Bissau, Gine Konakri, Liberya, Sierra Leone ve Togo'daki irtibat sorumluları)

Asya Pasifik

İrtibat sorumlularımız, kendi ülkelerindeki denizcilere somut destek ve yardım sağladılar ve mevcut bölgesel ağı güçlendirdiler.

Çoğu Asya Pasifik ülkesinde mürettebat değişikliğine getirilmiş olan kısıtlamalar gevşetilmiş olsa da çok katı kısıtlamalar uygulayan Çin'deki durum büyük bir zorluk oluşturmaya devam etti. Çin'deki bir tersanede mahsur kalan ve gemilerini terk etmelerine izin verilmeyen, limanda buldukları sırada iş ilişkilerini sona erdirmeye yönelik herhangi bir düzenleme bulunmadığı halde iş sözleşmesinin süresini aşmış olan veya karada uygun tıbbi tedaviyi görmelerine izin verilmeyen yabancı denizcilerden bir dizi şikâyet başvurusu aldık.

Çin anakarasında ITF müfettişleri veya irtibat sorumluları bulunmadığından, ağıımız bu denizciler için mevcut olanaklar çerçevesinde yapılabilecek olanın en iyisini yaptı. Yerel makamlar, ilgili büyükelçilikler, liman acenteleri ve gemi sahipleriyle irtibat kurduk ve denizcilerin ITF müfettişi veya irtibat sorumlusunun yardımıyla gemiden ayrılabilmesi için, gemilerin Çin'den sonraki uğrak limanında mürettebat değişikliğini koordine ettik.

FOC ağı koordinatörü (Asya Pasifik) ile iletişime geçin:

Sandra Bernal (Avustralya)

E-posta: bernal_sandra@itf.org.uk

(Bangladeş, Kamboçya, Endonezya, Malezya, Myanmar, Pakistan, Papua Yeni Gine, Solomon Adaları, Tayland ve Vietnam'daki irtibat sorumluları)

İşyerinde cinsiyet ayrımcılığına karşı nasıl erkek müttefik olunur

İş yerinde cinsiyet ayrımcılığına tanık olan erkekler, birçok sendikanın benimsemeye başladığı yenilikçi bir seyirci girişimi aracılığıyla, olumlu yönde davranış göstermeye teşvik ediliyorlar. ITF'in kadın ulaştırma işçilerine yönelik şiddeti sona erdirmeye programında uzman olarak görev yapan **Kim Rojas Powell**, bize daha ayrıntılı bilgi veriyor

'Bir Seyirciden Daha Fazlası Olun' girişimi, 2015 yılında, Britanya Kolumbiyası Şiddete Son Derneği (EVABC) ile BC Lions futbol takımının iş birliğiyle, Kanada'nın bir eyaletinde başladı. Bu girişim okulları, üniversiteleri, işyerlerini ve profesyonel spor liglerini eğitmek ve programı sosyal medya aracılığıyla geniş çapta tanıtmak için erkek liderler yetiştirmeyi içeriyordu. Program şimdi artık dünya çapında okullarda ve işyerlerinde uygulanmaktadır.

Britanya Kolumbiyası'nın geleneksel olarak erkeklerin çoğunlukta olduğu liman bölgesinde, (ITF üyesi) ILWU liman işçileri sendikası bu yaklaşımı içtenlikle benimsedi. Sendika halihazırda 6.000'den fazla işçisine eğitim vermiş durumda ve yürütmekte olduğu bu çalışmanın hem işyerlerinde hem de üyelerinin temsil ettiği toplum kesimleri içinde, davranışsal ve kültürel değişim üzerinde yaratacağı etki konusunda çok büyük bir heyecan duyuyor.

Program, erkeklerin yalnızca küçük bir kesiminin şiddet ve tacizde bulunduğu ve çoğu insanın barış içinde ve saygılı bir şekilde yaşamayı ve çalışmayı istediği anlayışını temel almaktadır. Ancak zararlı davranışlar göz yumuldukları zaman, daha geniş planda işyeri kültürü üzerinde olumsuz bir etki yaratmaktadır.

Program erkek müttefikler modelini kullanarak daha güvenli, daha saygılı ve kapsayıcı işyerleri yaratmayı amaçlamaktadır. Kadına yönelik şiddetin kadınların çözmesi gereken bir sorun olmadığını savunmakta ve bunun yerine, erkeklerin erkeklerle ve erkek çocuklarıyla, sağlıklı ilişkiler kurmanın ve kadına yönelik şiddete hayır demenin önemi hakkında konuşmalarının sahip olduğu gücü teşvik etmektedir.

Program, uzun süredir zorbalığa ve tacize müsamaha göstermiş olan işyeri kültürüyle mücadele etmekte ve yerleşiklik kazanmış olan davranışlara karşı durmaktadır. Bunu, işyeri senaryolarını gösteren videoların kullanımı



Nasıl yapabilirsiniz:

Bir müttefik olun ve şiddet içeren işyerlerine herkes için son verin

ve düşmanca tutum ve inançlar sözlü ve fiziksel ifadeye dönüşmeden önce erken müdahale etmenin önemini gösterme yoluyla, taraflar arasında zorlu bir diyalog sürecini teşvik ederek yapmaktadır.

Program bireylere nasıl müdahalede bulunabileceklerini öğretmektedir:

- sözsüz olarak, örneğin saldırgan bir sohbebe katılmayı veya cinsiyetçi davranışlarda rol almayı reddetmek gibi
- sözlü olarak, doğrudan hedef alınan kişiyle konuşmak, faille konuşmak veya başkalarını yapılan şeyi onaylamadıklarını göstermeye teşvik etmek gibi

Liman işçisi ve ILWU Kanada üyesi Cam Sture'un kendi işyerinde nelerin değişmesi gerektiğine dair önemli gerçekleri nasıl ortaya koyduğunu izleyin - <https://fb.watch/cmj5qQWaO/>.

Ayrımcılık, zorbalık ve kadına yönelik şiddet işyerlerinde ve bizzat sendikalarda yaygın olarak görülmektedir. ITF, seyirci eğitimini, kendi ekiplerine ve üyesi sendikalara, değişimi sağlamaları konusunda yardımcı olmak üzere nasıl kullanabileceğini araştırmaktadır. ■



Ukraynalı denizcilik öğrencilerine yardım

ITF Denizciler Vakfı başkanı **Katie Higginbottom**, savaş ülkelerini kasıp kavururken 50 Ukraynalı denizcilik öğrencisinin eğitimlerini tamamlamalarını sağlayan program hakkında bilgi veriyor

Rusya'nın 24 Şubat 2022'de Ukrayna'yı işgali ve ardından gelen sıkıyönetim, Ukraynalı denizcilerin gemilerde çalışmaya başlamalarına engel oldu. Bu durum gemilere mürettebat sağlanması üzerinde belirgin bir etki yarattı ve denizcilik eğitimi veren kurumlarındaki öğrenciler, kurslarını tamamlamak ve çalışma diplomalarını almak için ihtiyaç duydukları denizcilik deneyimini elde edemediler.

Binaları işgal edilmiş olmasına rağmen, Herson Devlet Denizcilik Akademisi bir tür uzaktan eğitim faaliyeti sürdürmeyi başardı. Ancak öğrencilere yardımcı olabilmek için daha fazlasının yapılması gerekiyordu. Ukrayna Deniz Taşımacılığı İşçileri Sendikası (MTWTU) ve ITF Denizciler Vakfı, işgal altındaki ve düşman bölgelerden gelen Herson Devlet Denizcilik öğrencilerine, Klaipeda'daki Litvanya Denizcilik Akademisi'nde (LMA) eğitim görme şansı vermek için bir proje geliştirdiler.

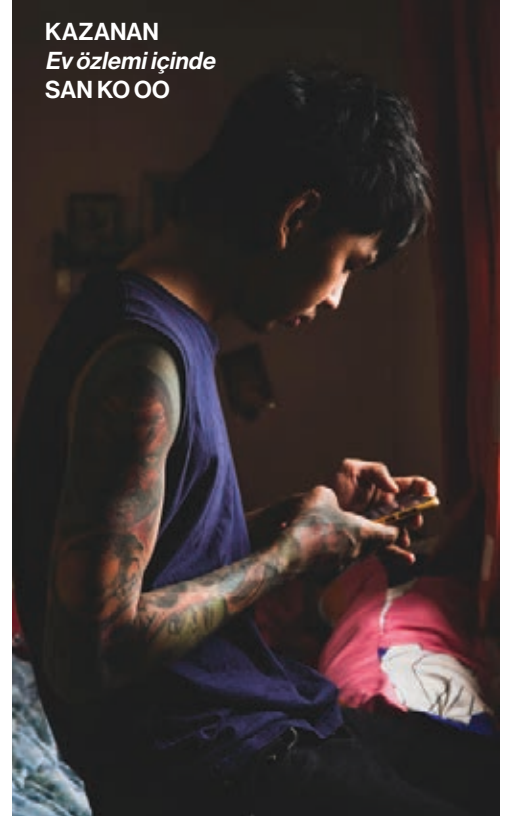
Eylül 2022'nin başından bu yana öğrenciler, aynı anda iki eğitim kurumunda gördükleri teorik ve uygulamalı dersleri birleştirebiliyor ve hem Litvanya'dan hem de Ukrayna'dan yeterlilik sertifikalarını alabiliyorlar.

Proje, üçüncü yılını bitirmiş ancak eğitimlerini tamamlayıp sertifikalarını alamamış olan öğrencilere odaklanmaktadır. Bu öğrenciler LMA'ya kaydedildiler ve Litvanya'daki akademik çalışmaları, konaklama ve geçim masrafları için finansal destek alıyorlar ve iş bulma konusunda yardım görüyorlar.

Bu iki akademi, öğrencilerin Klaipeda'da doyurucu bir ortamda birinci sınıf bir eğitim almalarını ve aynı zamanda Herson ile olan bağlarını korumalarını sağlamak için birlikte çalışıyorlar.

Vakıf ayrıca Odessa'daki denizcilik öğrencilerine de finansal destek sağlıyor. ■

KAZANAN
Ev özlemi içinde
SANKO OO



Denizcilerin fotoğraf yarışmasının geleceği parlak

Denizcilere yönelik olarak düzenlemiş olduğu son üç fotoğraf yarışmasının elde ettiği olağanüstü başarıdan yola çıkan ITF Denizciler Vakfı, bu yarışmayı Denizciler Günü'nde düzenlenen yıllık bir etkinlik haline getiriyor.

Denizde Yaşam 2022 yarışmasında ön elemeyi geçen otuz fotoğraf, Filipinler'in Manila şehrinde gerçekleştirilen Crew Connect etkinlikleri kapsamında düzenlenen bir sergi ve ödül töreni ile kamuoyuna tanıtıldı. Vakıf şimdi, küresel tedarik zincirlerinin yaşanan en dramatik olaylar sırasında bile işlemeye devam etmelerini sağlayan, başlıca görünmeyen işgücü olarak denizcilerin kamuoyunda daha fazla tanınmalarını sağlamak amacıyla, bu ve daha önceki yarışmalara denizcilerin göndermiş oldukları resimleri ve hikayeleri dünyanın dört bir yanındaki denizcilik müzeleriyle paylaşmak üzere bir çalışma yürütüyor.

Kazanan fotoğrafları <https://www.seafarerstrust.org/what-we-do/photo-competition-2022> adresinden görebilirsiniz.

Denizciler Vakfı, ITF'in sosyal yardım koludur – daha fazla bilgi için: www.seafarerstrust.org

Limanalarda işyeri yaralanma ve ölümlerini önlemeye yönelik yeni bir adım

ITF tarafından yapılan bir inceleme, son 20 yıl içinde limanalarda çalışırken 200 liman işçisi ve denizcinin ciddi şekilde yaralandığını ve 700'den fazla kişinin öldüğünü ortaya koydu – ve bunlar sadece bildiri yapılmış olaylar. ITF'in liman işçileri kolunun kıdemli sekreter yardımcısı **Steve Biggs**, limanları çalışmak için daha güvenli hale getirmeyi amaçlayan planları paylaşıyor

Bu rakamlar kesinlikle kabul edilemez ve üstelik bildiri yapılmamış sayısız yaralanma ve ölüm vakasını da içermiyorlar. Balıkçılık veya kruvaziyer gemilerle bağlantılı ölümleri de içermiyorlar.

İncelenen 20 yıllık süre boyunca farklı yıllarda rakamlar inişli çıkışlı bir seyir gösteriyor olsa da genel olarak net bir artış eğilimi göze çarpıyor: 2000 yılında 18 ölüm ve üç ağır yaralanma bildirilirken, 2022 yılında 87 ölüm ve 26 ağır yaralanma vakası meydana gelmiştir.

ITF'in yaptığı incelemenin önemli bulgularından biri, bildirilen ölümlerin yüzde 71'inin gemilerde meydana gelmiş olmasıydı. Hayatını kaybedenlerin çoğu mürettebattı, ancak bazıları kargo elleçleme görevlerini yerine getirmek için gemiye çıkmış olan kıyı personeliydi. ITF, ICHCA International ile bu durumu değiştirmek için iki örgütün birlikte nasıl çalışabileceklerini tartışıyor.

ICHCA International, sektörle bağlantılı tüm işçilerin sağlığını, güvenliğini ve refahını iyileştirmek amacıyla liman ve denizcilik sektörlerini bir araya getiren bir sivil toplum kuruluşudur. Üyeleri arasında küresel terminal operatörleri, büyük gemicilik şirketleri ve ITF'in yanı sıra, sektörün düzenleyici kurumları ve sigorta şirketleri yer almaktadır.

Gemi risk yönetimine yönelik tutarlı bir yaklaşıma gereksinim duyulduğunu tespit ettik. Halihazırda çoğu liman ve terminal kendi gemi risk değerlendirmesi versiyonuna sahip, ancak operasyonlar başlamadan önce çalışma alanlarındaki riski belirlemeyi ve yönetmeyi sağlayacak tutarlı bir yaklaşım mevcut değil. Ayrıca, belirli bir geminin yanaştığı limanlar arasında, söz konusu gemide tespit edilen herhangi bir kusur veya tehlikeyle ilgili birbirlerini uyardıklarını sağlayacak çok az iletişim var ya da hiç yok.

Bu durumu değiştirmek için ilk adımları attık. ITF, gemi işyeri denetimlerine yönelik küresel bir standart geliştirmek ve uygulamak üzere ICHCA'nın öncülük ettiği bir projeye katılıyor. Proje çalışan bir geminin tüm yönlerini kapsayacak. Riskleri tanımlayacak ve kontrol edecek ve her türden kargo gemisinde ciddi yaralanmaları ve ölümleri azaltacak veya tamamen ortadan kaldıracak.

Uluslararası bir standarda sahip olmak:

- tüm paydaşlara fırsat eşitliği sağlayacak
- bilgilerin paylaşılabilmesini ve anlaşılabilmesini sağlayacak
- personelin denetim yapması için ortak eğitim prosedürlerini belirleyecek
- ortak bir denetim süreci yoluyla operasyonların verimliliğini artıracak
- riskleri kazaya dönüşmeden önce yöneterek operasyonları daha güvenli hale getirecektir

Bu denetim standardını, limanlar ve terminaller için bir Uygulama veya çevrimiçi bir araç haline getirmeyi de umuyoruz. ■



Çarpıcı rapor Birleşik Krallık'ın göçmen balıkçıları sömürdüğünü doğruluyor

ITF'in balıkçılık uzmanı **Chris Williams**, yakın tarihli bir raporun Birleşik Krallık'ın balıkçılık sektöründe çalışan göçmen işçilerin emek sömürsü ve insan hakları ihlallerine maruz kaldıklarını ve duydukları büyük korku nedeniyle bu duruma karşı seslerini çıkaramadıklarını doğruladığını belirtiyor

Nottingham Üniversitesi Haklar Laboratuvarı, Haziran ve Ekim 2021 tarihleri arasında Birleşik Krallık'ın balıkçılık filusunda çalışan, Birleşik Krallık vatandaşı, AB ülkeleri kökenli ve göçmen mürettebat için çalışma koşullarını inceledi.

Rapor, Avrupa Ekonomik Alanı (AEA) dışında kalan ülkelerden gelen tüm balıkçıların, Birleşik Krallık'a transit denizci vizesiyle getirildiklerini ve bu işçilerin Birleşik Krallık'ın göç politikaları ('düşmanca ortam') ve denizcilik MLC/balıkçılık (C188) düzenlemelerini bir arada uyumlu bir biçimde uygulamıyor olması nedeniyle sömürüye karşı savunmasız bir durumda kaldıklarını doğrulamaktadır. ITF, Mayıs 2022'de bu vizelerin kötüye kullanılmasının, ahlaki değerlerden yoksun işverenlerin göçmen balıkçıların göçmenlik statüleriyle bağlantılı korkularından faydalanarak, onları yerel mürettebattan daha uzun ve yoğun çalıştırmalarına ve daha az ücret vermelerine olanak sağladığını ortaya koymuştu.

Haklar Laboratuvarı'nın görüştüğü Birleşik Krallık'tan bir balıkçı şunları söyledi: "Bir gemi sahibinin şöyle dediğini duydum. Siz yerel çocuklardan birinizin fiyatına 2-3 yabancı mürettebat çalıştırabilirim."

Çalışma şu bulgulara ulaştı:

- Balıkçıların yüzde 35'i, ırkçı taciz ve cinsel şiddet de dâhil olmak üzere, düzenli olarak fiziksel şiddete maruz kaldığını bildirdi.
- Göçmen balıkçıların ortalama saat ücreti 3,51 £ idi ve bu tutar, Birleşik Krallık bandıralı balıkçı gemilerinde çalışan tüm mürettebatın hakkı olan Ulusal Asgari Ücretten neredeyse üç kat daha düşüktü.
- Katılımcıların yüzde 19'u zorla çalıştırmaya karşılık gelen çalışma koşullarının olduğunu bildirdi.
- Göçmen balıkçıların yüzde 18'i iş sözleşmelerinde adı belirtilmeyen bir gemide çalışmak zorunda bırakılıyordu. Bu da transit vize şartlarının açık bir ihlaliydi.
- Göçmen balıkçıların çoğu, Birleşik Krallık'ın 2019 yılında onayladığı ILO Balıkçılıkta Çalışma Sözleşmesi'nin (C188) ihlal edilerek, yeterli dinlenme olanağı tanınmadan aşırı saatler boyunca çalışmak zorunda bırakıldıklarını bildirdiler.
- Göçmen balıkçılar, seslerini yükseltmeleri durumunda sınır dışı edilmekten korkuyorlar ve balıkçıların yüzde 60'ından fazlası (Birleşik Krallık vatandaşı olanlar dâhil), kara listeye alınma korkusuyla asla bir şikâyette bulunmayacaklarını söylediler.

Bir göçmen balıkçı, Haklar Laboratuvarı'na şunları söyledi: "Vize nedeniyle, o gemide kalmak zorundasınız. Yardım almak için o gemiyi terk ederseniz, o zaman belki de çalışamazsınız. Sadece parasız bir halde beklersiniz. Ya da yardım isterseniz, istihdam bürosunu arayıp vizenizin koşullarını ihlal ettiğinizi söylemeleri yeterli olur ve siz de evinize gitmek için seyahat masraflarınızı ödemek zorunda kalırsınız."

ITF, Birleşik Krallık Hükümeti'ni bu suiistimale izin veren yasal boşlukları kapatmaya, göçmen balıkçılar için transit denizci vizesinin kullanılmasına son vermeye ve vasıflı işçi vizesi benzeri, göçmen balıkçılara daha iyi koruma ve insana yakışır çalışma koşulları sağlayacak bir sisteme geçmeye çağırıyor.

Sömürünün elini serbest bırakmak mı? – Birleşik Krallık balıkçılığında emek istismarının kanıtlanması başlıklı raporu tinyurl.com/Lettingexploitationoffthehook adresinden indirebilirsiniz.

Emek sömürüsüne gidiş bileti: Birleşik Krallık balıkçı gemilerinde göçmen balıkçıları sömürmek için transit vizenin yasal boşlukları nasıl kullanılıyor başlıklı raporu <https://www.itfglobal.org/en/reports-publications/one-way-ticket-labour-exploitation> adresinden indirebilirsiniz. ■



ULUSLAR ARASI
TAŞIMACILIK
İŞÇİLERİ
FEDERASYONU

Denizciler - ITF'i bilgi ve tavsiye almak için günlük uğrak limanınız haline getirin

Ücretsiz ITF uygulamaları - hem Android hem de iOS cihazlar üzerinde kullanılabilir

Uygulamalarımızı uygulama mağazanızdan ve www.itfseafarers.org/en/look-up/-itf-seafarers-apps adresinden indirebilirsiniz



ITF Denizciler

- Geminizi kontrol edin
- Bir kriz anında nereden yardım alabileceğinizi keşfedin
- ITF'le iletişime geçin
- Bir ITF müfettişini veya bir ITF denizcilik sendikasını bulun
- Sağlık ve esenlikle ilgili bilgi ve tavsiyelere erişin

ITF sosyal medya



- Twitter'da #itfseafarers'i kullanarak ve www.facebook.com/ITFseafarerssupport adresi üzerinden en son haberleri takip edin ve bu haberlerle ilgili kendi görüşlerinizi dile getirin



- Bizi www.instagram.com/ITFseafarerssupport adresinden takip edin

ITF web siteleri



www.itfseafarers.org – haklarınızı ve ITF müfettişlerinin denizde ve limanlarda nasıl yardım sağladıklarını, denizcilere özel yayın yapan web sitemizden öğrenin



www.itfshipbesure.org – bir iş arıyorsanız bilmeniz gereken her şeyi öğrenin



www.itfglobal.org – işçileri ve onların ITF üyesi sendikalarını etkileyen en son gelişmeleri takip edin