



Türkçe | no.31/2017

Denizciler Bülteni

Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu



Ülkelerin denizcilik becerilerine ihtiyacı var

Bu sayıda:

Elverişli bayrakların gizli kapaklı dünyası

Terk edilmeye karşı yeni koruyucu önlemler

Yardım alabilmeniz için çek-al rehberiniz



İçindekiler

4 Sayılarla Elverişli Bayraklar kampanyası	5-8 Denizde yaşam Cephe hattından öyküler	9-11 Sendikalar işbaşında Cezayir, Myanmar ve Ukrayna	12-15 İstihdamın korunması Kabotaj
16-17 Denizdeki tehlikeler Korsanlık ve kaçak yolcular	18 Profil Öncü seyir zabiti	Çek-al adres rehberi Sekiz sayfalık iletişim bilgileri ve tavsiyeler	19-21 Sağlığınız ve esenliğiniz Stres ve depresyon
22-24 Elverişli Bayraklar ve küreselleşme Skandal teşhir edildi	25-26 MLC'deki son değişiklikler Terk edilmeye karşı koruyucu önlemler	27-28 Sektördeki gelişmeler Otomatik gemiler	29 Vakıf meseleleri Sağlıklı kalmak için ipuçları
30-31 Liman işçileri Bağlama-çözme işlemleri ve iş sağlığı ve güvenliği	32-34 Balıkçılar Ufukta belirlen umut ışığı mı?	35 Aktarma merkezleri Cezayirli işçileri birleştirmek	

Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF) 150 civarında ülkede 700 sendikaya üye olan, aralarında 300.000 denizcinin de yer aldığı, yaklaşık 4,5 milyon ulaştırma işçisini temsil etmektedir. 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 dünya genelinde limanlarda görev yapmakta olan 137 müfettiş ve irtibat sorumlusuna sahiptir.

ITF DENİZCİLER BÜLTENİ no.31/2017

2017 yılında, **Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu** (ITF) tarafından yayımlanmıştır. 49/60 Borough Road, Londra SE1 1DR, Birleşik Krallık. Denizciler Bülteni'nin İngilizce, Arapça, Birmanca, Çince, Almanca, Endonezyaca, Japonca, Rusça, İspanyolca ve Türkçe versiyonu ITF'in yukarıda yer alan adresinden temin edilebilir. Ayrıca PDF olarak şu adresten indirebilirsiniz: www.itfglobal.org/en/resources/reports-publications/seafarers-bulletin

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

Kapak fotoğrafı: JörgenSprång/ISWAN

Hoş geldiniz



2016 yılının Nisan ayında, Panama belgelerinin yayımlanmasıyla birlikte, büyük şirketlerin devasa boyutlara ulaşmış olan açgözlülükleri ve vergiden kaçınma uygulamaları gözler önüne serilmiş oldu. Hâlbuki gemi sahiplerinin karmaşık sahiplik yapıları yoluyla yasal düzenleme ve sorumluluktan kaçındıkları elverişli bayraklar (FOCler) altında faaliyet gösteren gemilerin karanlık dünyasında, benzer bir durum çok uzun zamandan bu yana yaşanmaktadır. Bu konuyu ele alıyoruz ve elverişli bayrakların denizciler için oluşturduğu insani maliyeti ortaya koyan iki hikâyeye yer veriyoruz.

Bir ülkenin yurtiçi denizcilik sektöründe denizcilerin becerilerini ve işlerini ulusal düzeyde korumanın – yaygın olarak bilinen adıyla kabotajın - önemine yeniden bir göz attık. Birçok ülkede sendikaların verdikleri süregitmekte olan mücadeleler ile esin ve umut kaynağı olmaları için elde edilmiş olan birkaç başarılı sonucu haber haline getirdik.

Sağlığınızla ilgili yazımızda insanın yüreğini burkan depresyon ve intihar konusu ve denizciler olarak neden özellikle risk altında olabileceğiniz ele alınıyor. Sizleri destek hizmetlerine yönlendiriyoruz ve sağlığınızı korumanıza yardımcı olacak bazı faydalı ipuçları sağlıyoruz.

Denizcilerin liman işçilerinin işlerini yapmaya zorlanmalarının yol açtığı gerçek tehlikeleri vurguluyoruz ve bu tür uygulamaları rapor etmeniz için size gerekli bilgileri veriyoruz. Liman işçilerine gelince, küresel konteyner terminallerinin işçilerin iş sağlığı ve güvenliğine yönelik tepeden inme yaklaşımının çalışanlarını hayal kırıklığına uğrattığını ortaya koyan önemli bir araştırmayı haberleştiriyoruz. İşçilere daha iyi koruma sağlayacak olan, daha katılımcı bir yaklaşımın benimsenmesi çağrısında bulunuyoruz.

Terk edilmeniz durumunda, Denizcilik Çalışma Sözleşmesi kapsamında getirilen yeni ve önemli koruyucu hükümler hakkında bilgi sahibi olmanız gerekir. Kendinizi böylesi korkunç bir durumda bulmanız halinde, hızlı hareket etmelisiniz; dolayısıyla, lütfen zaman ayırıp bu konudaki yazımızı dikkatli bir biçimde okuyun.

Sizi dinamik ve genç bir seyir zabitiyle, Cinthia Diaz'la tanıştırıyoruz. O ve binlerce diğer genç erkek ve kadın aktivist ulaştırma sektöründe sendikal hareketimizin geleceğini oluşturuyorlar.

Ayrıca, bu sayımızda, her zaman olduğu gibi, ihtiyaç duymanız halinde nereden ve nasıl yardım alabileceğinizi gösteren çek-al rehberimizi de bulacaksınız.

Sahada her gün sizler için çalışan – ve başarılı sonuçlar elde eden – sendikalar ve ITF müfettişlerinden gelen çok sayıda iyi haberimizin olduğunu söylemekten mutluluk duyuyorum. Denizcilerin, özellikle balıkçılık sektöründe sömürü ve istismara maruz kaldıkları sayısız başka vaka var; ancak biz sizin uluslararası ITF ailesinin parçası olan bir sendikaya üye olmanın kendinizi ve haklarınızı korumanın en iyi yolu olduğu mesajını alacağınızı umuyoruz.

Steve Cotton
ITF genel sekreteri

Sayılarla ITF'in FOC kampanyası

ITF teftişleri

(baskıya girildiği sırada)

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



■ Toplam teftiş sayısı **9.502**

■ Sorun BULUNANLAR **7.082**

■ Sorun BULUNMAYANLAR **2.420**

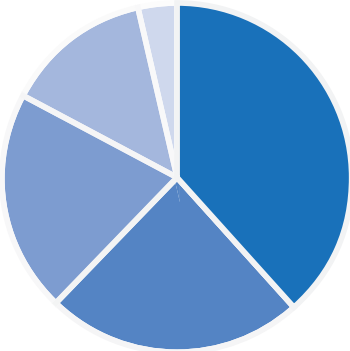
Toplam ödenmemiş ücret tahsilatı

(baskıya girildiği sırada)



ITF teftişleri sırasında en sık tespit edilen beş sorun

(baskıya girildiği sırada)



■ Anlaşma ihlalleri **2.685**

■ Ödenmemiş ücretler **1.665**

■ İş sözleşmesi ihlalleri **1.442**

■ Uluslararası standartlara uyulmaması **947**

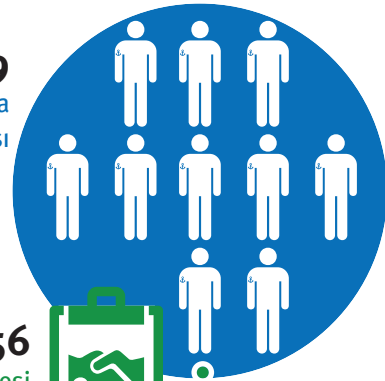
■ Sağlıkla ilgili sorunlar **236**

ITF sözleşmeleri kapsamında yer alan gemiler ve denizciler

(baskıya girildiği sırada)

309.909

Sözleşme kapsamında yer alan pozisyon sayısı



12.056

Toplam ITF sözleşmesi sayısı



Cephe hattından öyküler



Bir denizcinin geçirdiği baygınlık liman işçilerinin işlerini yapmanın tehlikelerini gösterdi

ITF müfettişi Christian Roos denizcilerin liman işçilerinin işlerini yapmalarının tehlikelerini gözler önüne seren bir vakada, bir denizcinin aşırı yorgunluktan baygınlık geçirerek ölüm tehlikesi atlatmasına tanık oldu

Bu denizcinin baygınlık geçirdiği sırada mürettebat, 2016 yılının Eylül ayının başlarında, Belçika'daki ITF müfettişlerinin liman işçilerinin işlerini yapmanın tehlikeleri konusundaki uyarılarını dinlemek üzere, Elbfeeder adlı gemide toplanmıştı.

Müfettişler tıbbi yardım almak için derhal 112'yi aradılar ve terminaldeki liman işçileri de bir defibrilatorün bulunması ve ilk yardımla ilgili diğer konularda destek sağladılar. Gemiye çıkan sağlık görevlileri, rahatsızlanan denizcinin yaşamının kurtarılabilmesini mümkün kılan bu hızlı müdahaleleri övdüler. Baygınlık geçiren denizci, hastanede altı gün süreyle tedavi gördükten sonra ülkesine geri gönderildi.

Mürettebat rahatsızlanmadan önce bu denizcinin 28 saat süreyle

çalıştığını söyledi ve bunun üzerine biz de durumu araştırmak için yeniden gemiye çıktık. Mürettebatın başka bir ülkenin limanında yük bağlama-çözme işlerini yapmakla yükümlü tutulduğunu tespit ettik. Bu tür uygulamalar mürettebatın dinlenmek, kıyı izninden faydalanmak ve aileleriyle temas etmek için çok az zamanının kalması ve limandaki boş zamanlarda yerine getirilen rutin işlerin – çamaşırların yıkanması gibi – dinlenmeye başlamadan önce yapılması anlamına gelmektedir.

Elbfeeder mürettebatının genellikle 14 saatlik vardiyalar halinde ve her ay, garanti edilmiş 103 saatlik fazla mesaiden 100 saate varan sürelerle daha fazla çalıştıklarını saptadık. Birçoğu, akıllara durgunluk verecek bir biçimde, ayda 375 saat çalışıyordu – bu,

MLC'nin azami çalışma süreleri konusundaki standartlarına açıkça aykırıydı. Bazıları, bu devasa iş yükü altında çıkmamak için vitamin alıyordu.

Yaygın olarak kullanılan ve çalışma sürelerinin limitlerini takip eden bilgisayar programları kalıcı ihlallerin kaydedilmesine izin vermemektedir – dosyanın kaydedilmeden önce kaydın düzeltilmesi gerekmektedir. Dolayısıyla, bu programlar, uluslararası standartlara uymak için çalışma ve dinlenme saatlerinin manipüle edilmesini kolaylaştırmaktadır.

Elbfeeder'in yönetimi, çok şaşırtıcı bir biçimde, tayfaların çalışma sürelerini azaltmak için gemiye bir deniz akademisi öğrencisi getireceklerini söyledi. Bir akademi öğrencisi işi öğrenmek için vardır, ucuz emek olarak kullanılmak için değil. ■



Hâkim mürettebatın geriye dönük ücret talebiyle ilgili olarak gemiye çıktı

Brezilya'nın Santos şehrinde görev yapan ITF müfettişi Renialdo de Freitas, bir hâkimin eşi görülmemiş bir hareketine tanık oldu

Sahibi Türk olan, Malta bandıralı Chem Violet kimyasal madde tankeri ve kargosu, geminin Türk mürettebatına ücretlerinin ödenmemiş olması nedeniyle tutuklandı.

Zor durumdaki mürettebat, geriye dönük ücretlerinin ödenmesi taleplerini 2016 yılının Temmuz ayında, Brezilya'nın Macae şehrindeki iş mahkemesine taşıdıkları zaman, alışılagelmiş bir duruşma yapılmasını bekliyorlardı. Ancak hâkim Claudio Victor de Castro Freitas herkesi şaşırttı.

Hâkim duruşmaya ara verdi ve mürettebatın sorunlarını daha iyi anlayabilmek için tüm mahkemenin, Petrobras terminaline demirlemiş olan gemiyi ziyaret etmesi gerektiğine hükmetti.

Hâkim, yanında mürettebat, avukatlar, liman yetkilileri, polis ve gemiyi kiralamış olan kişiler olduğu

halde, geminin her bölümünde – mutfak, köprü, makine dairesi – incelemelerde bulundu. Daha sonra duruşmaya gemide, kaptanın kamarasında devam edilmesi kararını aldı.

Hâkim, gemiyi kiralamış olan Petrobras'a, mürettebat ve kaptana borçlu olunan ücretlerin iki aylık bölümünü – yaklaşık olarak 100.000 ABD doları - ödemesini ve bu denizcileri ülkelerine geri göndermesini emretti. Bu işlem Temmuz ayında yerine getirildi. Hâkim, aynı zamanda, geminin satışından sağlanacak gelirle mürettebatın ödenmemiş ücretlerinin üç aylık bölümünün ve buna ek olarak – toplam tutarı yaklaşık olarak 850.000 ABD dolarını bulan – bir manevi tazminat bedelinin ödenmesine hükmetti. Denizciler bu tutarı ne zaman alacaklarını öğrenmek için Kasım ayında yapılacak olan bir sonraki duruşmayı bekliyorlar. ■

Ceuta'dan kaçış

ITF'in İspanya koordinatörü José Manuel Ortega, ödenmemiş ücretlerin tahsili için sürmekte olan mücadeleyi anlatıyor



Bizden Kuzey Afrika sahillerinde bir İspanyol yerleşim bölgesi olan Ceuta'da, rıhtıma çekilmiş olan bir römorkörün mürettebatına yardımcı olmamız istendi.

Sahibi İtalyan olan Portekiz bandıralı Independence, Ceuta'ya 2016 yılının Şubat ayında, altı Endonezyalı ve iki Ukraynalı mürettebatla ulaştı. Gemi sahibi finansal sıkıntı içinde olduğunu iddia ediyordu ve mürettebata ücretleri dört aydır ödenmemişti. Denizciler evlerine dönmeyi her şeyden çok arzu ediyor ve Ceuta'da daha fazla saplanıp kalmak istemiyorlardı.

Kızıl Haç yüksek tansiyon ve stres sorunu yaşayan mürettebat üyelerine tıbbi yardım sağlarken, yardım kuruluşu White Cross of Ceuta da günlük taze ve pişmiş yiyecek temin etmek için devreye girdi.

Mayıs ayında, mürettebat en nihayet gemiden ayrıldı. İspanya'daki Endonezya elçiliği Endonezyalı denizcilerin ülkelerine gönderilmelerini sağlarken, ITF de iki Ukraynalının ülkelerine dönüşlerini organize etti.

Denizciler hâlâ kendilerine borçlu olunan yaklaşık 160.000 ABD dolarını almayı bekliyorlar. Römorkör tutuklandı ve mahkeme onu açık artırma ile satışa çıkarınca, en nihayet, mürettebata gerekli ödemenin yapılacağını umut ediyoruz. ■

ITF güvenli olmayan geminin ücretlerini alamamış olan mürettebatına destek sağladı

ITF müfettişi K Sreekumar, güvenli olmayan bir gemide yaralanmış denizcileri ve ücretleri ödenmemiş mürettebatı bulunca dehşete kapıldı

Mürettebat Çittagong'da terk edildi

ITF'in müfettişler kurulu/denizci destek bölümünden Oleg Romanyuk, ITF, yerel sendikalar ve sosyal yardım kuruluşlarının terk edilmiş mürettebatın yaşadığı çileye son vermeye çalıştıklarını bildiriyor

ITF, 30 Eylül 2016'da, petrol tankeri Fadl E Rabbi'nin 18 kişilik Bangladeşli mürettebatının ve dört gemi güvenlik görevlisinin, geminin sahibi olan Eden Line Limited tarafından Çittagong'da terk edildiğini öğrendi. Mürettebatın çok az içme suyu kalmıştı, hemen hiç yiyeceği yoktu ve ücretleri beş aydır ödenmemişti.

Gemicilik idaresi, gemiden personelin ayrılmasını ve yeni personelin işbaşı yapmasını askıya alarak mürettebatı fiilen rehine haline getirmiş olduğundan, biz hemen Bangladeş gemicilik dairesi genel müdürüyle temas kurarak, kendisinden harekete geçmesini istedik.

5 Ekim günü, denizcilere sosyal yardım teşkilatının müdürü, istihdam bürosu, sendikalar ve geminin yönetimini üstlenmiş olan şirketin temsilcileri ile yapılan bir toplantıda, Eden Line'in hem gemiyi hem de gemi yönetimi şirketini terk etmiş olduğunu öğrendik. Mahkeme için, yaklaşık

olarak 128.000 ABD doları tutarındaki ödenmemiş ücreti tahsil edebilmenin tek yolu, gemiyi tutuklamak ve açık artırımla satmaktır. Kaptan ve mürettebat gemiyi 10 Ekim günü, deniz mahkemesinde tutuklatıldı ve geminin satışı duruşmanın yapılacağı günü bekliyor.

Liman otoritesi gemiye içme suyu temin etti, ancak ödeme yapılmadan daha fazla erzak sağlanmasının mümkün olmadığını söyledi. ITF mürettebata, gemiden inmeyi, ücretlerinin ödenmesini ve ülkelerine geri gönderilmeyi bekledikleri sırada, yiyecek ve içecek su için avans para gönderdi.

ITF ve Uluslararası Gemicilik Odası bu vakayı bayrak devleti idaresinin nezdinde takip ediyorlar. Hâlihazırda, Panama Denizcilik Otoritesi mürettebata yapılacak yardımın eşgüdümünü sağlamak için liman devleti ile temas halinde bulunuyor. ITF bu terk edilme vakasıyla ilgili olarak ILO'ya bir rapor sundu. ■

Yemen'de ateş altında



İspanya'nın Bilbao limanında görev yapan ITF müfettişi Mohamed Arrachedi, savaşla yıkıma uğramış olan Yemen'de çalışmanın denizciler ve sendikalar için güç bir iş olduğunu söylüyor

Panama bandıralı petrol tankeri Najdiah 24 Nisan 2016'da, Makulla limanına ulaştığı zaman, mürettebat kendisini Dubai'deki gemi sahibi Prime Tankers LLC ile kargonun alıcısı arasında yaşanan bir ihtilafın ortasında buldu.

Mürettebatın pasaportlarına el konulmuştu ve gemiye dört silahlı adam binmişti.

16 Hintli denizci iki ay boyunca, erzak, içme suyu, yakıt ve ilaç yokluğu çektiler. Yemek pişiremiyorlardı, klimaları çalışmıyordu ve tıbbi yardım alamıyorlardı. Elektrik kesintileri nedeniyle ITF ve Hindistan elçiliği tarafından sağlanan taze gıdalar uzun süre dayanmıyordu. Ve geminin yakınlarında patlayan bombaların seslerini duyabiliyorlardı.

Gemiyle bağlantılı olan herkesin üzerinde baskı kurduk ve durumun yerel medyada yer almasını sağladık. Hindistan elçiliği ve Yemen sivil toplum örgütleri tıbbi yardım sağladılar ve ITF sendikası Aden Konteyner Terminali Emek Komitesi dayanışma gösterdi.

En sonunda şirket yakıt ve erzak temin etti ve Mart ile Nisan aylarına ait 48.700 ABD doları tutarındaki ücretleri ödedi. Geminin aborda etmesine izin verildi ve yedi mürettebat üyesi doktora görünüp muayyene oldular.

Najdiah, limanı 23 Haziran günü limanı terk etti. Gemi, Birleşik Arap Emirlikleri'nin Hamariya limanına vardığı zaman, şirket borçlu olduğu 79.360 ABD doları tutarındaki ücretlerin tamamını ödedi ve travmaya uğramış 10 kişilik mürettebatın ülkelerine gönderilmelerini – seyahat masraflarını ücretlerinden düşmek suretiyle olsa da – organize etti. ■



2016 yılının Haziran ayında, Hindistan'ın Çennay limanında, dökme yük gemisi Karaağaç'a çıktığımız zaman, 21 kişilik mürettebata – Gürcistan, Hindistan, Türkiye ve Ukrayna – üç aydır ödeme yapılmadığını tespit ettik.

Sahibi Türk olan, Panama bandıralı geminin balans denge ve su girişi sistemleri, yangın alarmı, seyirüsefer donanımı ve cankurtaran filikalarında eksiklikler vardı. Bu durum Denizcilik Çalışma Sözleşmesi 2006'yı açıkça ihlal ediyordu.

Mürettebat yaşamlarını tehlikeye

sokan iki olayı ve gemide çalışırken mürettebatın yaşadığı yaralanma vakalarını anlattığı zaman şoke olduk. Karaağaç daha önce Türkiye'de bulunduğu sırada da, benzer sorunlar nedeniyle tutuklanmıştı.

ITF ve yerel denizciler derneğinde görev yapan papazın gemideki eksiklikleri rapor etmelerinin ardından, Madras yüksek mahkemesi Karaağaç'ı tutukladı. Mahkeme mürettebata 59.000 ABD doları tutarında ücretlerinin ödenmemiş olduğunu tespit etti.

Dokuz mürettebat üyesi geriye dönük ücretlerinin ödenmesiyle

birlikte ülkelerine geri gönderildiler (ve yerlerine dokuz Hintli denizci işe alındı) ve tüm mürettebat gemiden ayrıldı. Kalan eksiklikler giderildi ve böylece Karaağaç Eylül ayında, Çennay limanından ayrıldı. Gemi, Salalah Oman limanına ulaştığı zaman Hintli bir mürettebat üyesinden, aralarında ücretlerin ödenmemesi ve okyanusun ortasında yaşanan birkaç motor arızasının da yer aldığı yeni şikâyetler aldık. ■



Birleşik Krallık'ta terk edilen mürettebat için kazanımlar elde etmek

ITF'in Birleşik Krallık ve İrlanda koordinatörü Ken Fleming, ITF müfettişlerinin Britanya limanlarında fiilen terk edilmiş olan iki geminin Hintli mürettebatına nasıl yardımcı olduğunu paylaşıyor



2016 yılının Haziran ayında, İskoçya'nın Aberdeen limanında, sahibi Hintli olan, Hindistan bandıralı Malaviya Seven'da yapılan rutin bir ITF teftişi, 15 kişilik mürettebata en azından dört aydır ödeme yapılmadığını ortaya çıkardı. Malaviya Seven'in kardeş gemisi Malaviya Twenty'e, İngiltere'nin Great Yarmouth limanında yapılan, tamamlayıcı nitelikteki bir teftişte de aynı durumla karşılaşıldı. Mevcut ve eski mürettebat üyelerine borçlu olunan toplam tutar 250.000 ABD dolarından fazlaydı.

Mürettebat adına bu gemileri tutuklamak için gerekli hazırlıkları yaptık. Ücretler ödeninceye ve diğer eksiklikler giderilinceye kadar gemilerin denize açılmalarına engel olmak için Birleşik Krallık Denizcilik ve Sahil Güvenlik Ajansı'yla birlikte çalıştık.

Müfettiş Paul Keenan, Malaviya Twenty mürettebatının ülkelerindeki ailelerinin ihtiyaçlarını karşılayabilmek için borç para aldıklarını öğrendi. Paul mevcut 12 kişilik mürettebata borçlu olunan 180.000 ABD dolarının tamamını tahsil etti ve dokuz denizci Ağustos ayının sonunda ülkelerine geri gönderildiler. Paul geminin bir

önceki mürettebatına borçlu olunan ücretlerin de çoğunu tahsil etti ve kalan 67.000 ABD dolarını da yakında tahsil etmeyi umuyor. Geminin tutukluluk hali sürüyor.

Müfettiş Liam Wilson, Malaviya Seven'in 15 kişilik mürettebatının ücretlerini Temmuz ayının sonunda tahsil etmelerine yardımcı oldu ve beş denizci ülkelerine geri gönderildi. Bununla birlikte, kısa bir süre içinde mürettebatın ücretleri yeniden ödenmemeye başlandı ve gemi 5 Ekim tarihinde, liman devlet kontrolü idaresi tarafından tutuklandı. ■

ITF, mürettebatını terk etmiş olan gemiye Avustralya'nın koyduğu yasağı memnuniyetle karşıladı

ITF'in koordinatör vekili Matt Purcell, Five Star Fujian'ın 20 kişilik mürettebatının kendi kaderine terk edilmesinin ardından, geminin Avustralya kıyılarına 12 ay süreyle yanaşmasının Avustralya Deniz Güvenliği Otoritesi tarafından yasaklanmış olmasını memnuniyetle karşılıyor

Sahibi Çinli olan, Hong Kong bandıralı kömür gemisi, Queensland eyaletinin Gladstone Limanı'nda, gemi komisyoncusu tarafından, 38.000 ABD doları tutarındaki bir borç nedeniyle tutuklandı, ancak komisyoncu bu tutuklama girişimi sırasında mürettebatın beslenmesini sağlamadığı ve denizcilere ödeme yapmadığı için gemi serbest bırakıldı.

19 Temmuz 2016 tarihinden itibaren taraflar arasında yaşanan altı haftalık gerilim sırasında mürettebatın hiç erzakı kalmamış ve ücretleri birkaç aydır ödenmemişti.

ITF'in Gladstone'daki müfettişi Sarah Maguire, erzak miktarının uluslararası standartlara uygun hale getirilmesi için yetkililerle yakın bir işbirliği içine girdi. Avustralya Denizcilik Sendikası

sorunu çözüme ulaştırmak için yetkili makamlar ve Queensland hükümeti üzerindeki baskıyı artırmak amacıyla, durumun medyada yer alması konusunda bizlere yardımcı oldu.

Denizcilere ödeme yapıldığı zaman bile, ellerine saat başına ancak 1,50 ABD dolarının geçtiğini fark ettik. Bu, uluslararası standartların çok altında kalan bir tutardı.

ITF'in Avustralya'daki ekibi, mürettebatın kıyı izni kullanmasına olanak sağlanması için yaptığımız girişimlerin, gemiye çıkma taleplerimizi de geri çevirmiş olan yetkililer ve gemi sahibinin temsilcileri tarafından reddedilmesi karşısında hayal kırıklığına uğradılar.

En nihayet, mürettebata ödeme yapıldı ve Five Star Fujian'ın denize açılmasına izin verildi. ■

Ukrayna'da denizciler için düzenlenen ilk seminer

“Bir gemide ilk kez çalışmaya başlayanlar sahip oldukları haklar konusunda çok az şey biliyorlar. Seminer, ücretlerin ödenmemesi, karaya çıkışın ertelenmesi ve gemide kabul edilemez koşulların bulunması durumunda ne yapmamız gerektiğini anlamamıza yardımcı oldu.”

Dmitry Alifanov, Intresco

Ukrayna Deniz Taşımacılığı Sendikası'nın (MTWTU) birinci başkan yardımcısı Oleg Grygoriuk, Ukrayna'da düzenlenen ilk sendika haftasına ev sahipliği yapmaktan gurur duyuyordu

Bu, Ukrayna dünya gemicilik sektörüne çok sayıda denizci arz ettiğinden, denizcileri sahip oldukları haklar konusunda bilgilendirmeyi amaçlayan bir pilot ITF projesiydi. ITF bu programı Rusya, Hindistan ve diğer ülkelerde de kullanmayı planlıyor.

MTWTU'nun 70.000'den fazla üyesi var ve bunların yarısından fazlası denizcilerden oluşuyor. Üyelerimiz ve aileleri için büyük bir sosyal program yürütüyoruz, ancak Odesa'da düzenlenen sendika haftamız (31 Mayıs – 3 Haziran 2016) denizcilerin kendileri için önem taşıyan konuları tartışmalarına yardımcı oldu.

Düzenlenen etkinliklere yaklaşık 400 denizci, denizcilik akademisi

öğrencisi ve diğer denizcilik sektörü çalışanları katılım sağladı. Katılımcılar, MTWTU ve ITF müfettişlerinden, bağımsız sendikaların önemi ve bir uluslararası sendikal federasyona ait olmanın sağladığı avantajlar konusunda bilgi aldılar. Myanmar'da IFOMS'un inşa edilmesi ve güçlendirilmesi deneyimi gibi deniz aşırı örnekleri duymak bize, sendikanızı daha güçlü hale getirmek istiyorsanız aktif bir sendika üyesi olmanın ne kadar önemli olduğunu öğretti.

Denizciler ITF'in elverişli bayraklar kampanyası hakkında daha fazla bilgi edinme ve ILO'nun Denizcilik Çalışma Sözleşmesi gibi çok önemli sektörel gelişmelerle ilgili sunumları dinleme şansını elde ettiler. Ayrıca ITF'in çerçeve toplu

iş sözleşmesinin hükümlerinden ücretler bağlamında neler beklemeleri gerektiğini öğrendiler. Müfettişler katılımcılara kendilerine borçlu olunan ücretlerin doğru olarak ödendiğinden emin olmak için nelere dikkat etmeleri gerektiğini öğretiler ve ITF'in denizciler için hazırlamış olduğu bireysel iş sözleşmesini açıkladılar.

Denizciler seminerleri çok faydalı buldular ve çok sayıda soru sordular. Şimdi, sahip oldukları haklarla ilgili bu bilgileri nasıl kullanacakları konusunda bir fikir sahibi olduklarını umuyoruz.

MTWTU hakkında daha fazla bilgi için: www.mtwtu.org.ua



Myanmarlı Denizcilerin Bağımsız Federasyonu MLC'de öncülük ediyor

IFOMS'un genel sekreteri Aung Kyaw Lin, Yangon'da, 3-6 Ekim 2016 tarihlerinde, 40 katılımcıyla gerçekleştirilen bir MLC seminerinin ardından, "İstihdam büroları, denizcilik idaresi ve IFOMS yönetici ve üyelerinin MLC konusunda yapıcı bir diyalog içine girdiklerini görmek umut vericiydi," diyor

Bu seminer IFOMS (Myanmarlı Denizcilerin Bağımsız Federasyonu) ve ITF tarafından ortaklaşa düzenlendi ve ILO (Uluslararası Çalışma Örgütü) tarafından desteklendi.



Seminer IFOMS'un yönetim kurulu üyeleri, davetli denizciler, istihdam büroları ve denizcilik idaresi temsilcilerine, sözleşmenin içeriğini ve uygulama mekanizmalarını tanıtmayı amaçlıyordu.

Etkinlik, NLD'nin (Demokrasi yolunda Ulusal Birlik) hamisi ve eş-kurucusu olan ve yeni hükümetin onayladığı ilk önemli uluslararası düzenlemelerden biri olan MLC'ye yönelik ilgisini ve bağlılığını teyit eden Tin Oo'nun varlığıyla onurlandırıldı.

Seminerde, sözleşme kapsamında denizcilerin işe alınmalarını düzenleyen kurallara ve

denizcilerin sahip oldukları haklara özel bir ağırlık verildi. Yapılan tartışmalar çok canlı geçerken, tüm taraflar MLC'nin tam ve etkin bir biçimde uygulanması için üçlü yapıların geliştirilmesi gerektiğini kabul ettiler.

IFOMS grubu sendikanın tüm üyelerinin MLC'nin hükümlerini iyi bir biçimde kavramalarını sağlamayı hedefliyor. Bu amaçla ITF'in denizciler için MLC rehberinin Myanmar diline yapılmış olan çevirisini yayımladılar. Bu rehber IFOMS'un web sitesinden indirilebilir: www.ifoms.org.

IFOMS gemi yönetiminin mürettebatı aldatmasına son verdi

Bosun Min Thein, Panama bandıralı Chembulk Westport'ta çalışıyordu. 26 Ocak 2016'da, balast tanklarından birinde raspa işlemi yaparken, tankın üzerinde durduğu platform çökerek el bileğinin kırılmasına neden oldu.

Yaralı denizci zaman yitirmeden, Japonya'nın Yura şehrindeki yerel bir kliniğe gönderildi ve 4 Şubat'ta, Arida City Hastanesi'ne yatırıldıktan sonra, derhal ameliyata alındı. 17 Şubat'ta hastaneden taburcu edilmesinin ardından, Min, Yangon'a geri döndü. Orada tedavisini sürdürmek için, 3 Mart'ta, SSC hastanesine gitti.

Min tedavisiyle ilgili tüm faturaları geminin yönetim şirketi MTM MC-Yangon Ship Management Ltd'ye ilettiler. Herhangi bir istirahat ödemesi ya da ücret almamıştı ve kendisine yaralanmasıyla ilgili tazminatın Japon P&I Kulübü tarafından daha önce havale edilmiş olduğu söylendi.

Min, 31 Mart'ta, IFOMS'a şikâyet başvurusunda bulundu. ITF'ten John Wood ve müfettiş Shwe Tun Aung durumu incelediler. MTM'nin mürettebatın tamamından, Japon Denizcilik Sendikası (JSU) adına her ay 40 ABD doları tutarında üyelik aidatı kesintisi yaptığını, buna karşılık geminin bir JSU sözleşmesi kapsamında yer almadığını ve toplanan aidatların sendikaya hiçbir zaman ödemediğini tespit ettiler.

ITF, JSU aidatlarının tüm Myanmarlı denizcilere iade edilmesini talep etti. Min Thein ödenmemiş ücretlerini, tedavi masraflarını ve sendika aidatlarını IFOMS genel sekreteri Aung Kyaw Linn'in huzurunda aldı. Mürettebat için toplam 6.314 ABD doları tahsil edildi.

IFOMS'un 2016'da elde ettiği başarılar (30 Eylül'e kadar)

Toplam vaka 65 – 22'si sürüyor

Tahsil edilen ödenmemiş ücretler 495.826 ABD doları

Sonuçlandırılan vaka türleri:

Ölüm 3

Yaralanma 5

Ücretler, ülkeye geri gönderme ve acenta harçları 29

Denizcilik sendikaları Cezayir limanlarındaki denizcilere yardım sağlıyor

ITF üyesi Cezayir ulaştırma ve liman işçileri federasyonu (UGTA), Cezayir limanlarında sıkıntılı durumlarla karşılaşan denizcileri desteklemek konusunda giderek daha aktif hale geldi. Cezayir limanında Berrama Seddik ve Oran limanında Meliani Abdellah – bu çalışmaya nezaret etmeleri için kısa bir süre önce atanmış olan ITF irtibat sorumluları – iki örneği sizlerle paylaşıyorlar

UGTA hakkında www.ugta.dz adresinden ve Mısır Denizciler Sendikası hakkında www.egsunion.com adresinden daha fazla bilgi alabilirsiniz.



EOS mürettebatının ülkelerine geri göndermeleri

Ulaştırma İşçileri Ulusal Federasyonu (NTF), EOS mürettebatından bir yardım çağrısı aldı.

Sekiz Mısırlı ve altı Hintli mürettebat üyesi kendilerini bir hukuki çekişmenin ortasında, Madeira bandıralı gemide, parasız, erzaksız ve enerji kaynaklarından yoksun bir halde, rehin alınmış olarak buldular. Kargo sahibi gemideki dökme çimentonun bozulmakta olduğunu iddia ettiği için, mahkeme EOS'ye, Djen Djen limanında ihtiyati haciz konulmasını emretti.

NTF, mürettebatla dayanışma göstermek ve onlara destek sağlamak için Liman İşçileri Federasyonu ile yakın bir çalışma yürüttü. 24 saat içinde gemiye acil su, gıda ve diğer temel ihtiyaç maddelerini temin ettik. Dizel yakıt temin etmek ise biraz daha fazla zaman aldı.

Gemi sahibi mürettebata yönelik sorumluluklarını yerine getirmede ve hukuki süreç uzun ve karmaşıktı. Buna karşılık, ITF ve Mısır Denizciler Sendikası ile işbirliği içinde yürüttüğümüz uzun soluklu kampanyamız çok sayıda insanı ve maddi kaynağı harekete geçirdi ve olumlu bir biçimde sonuçlandı. Denizcilere borçlu olunan 152.500 ABD doları tutarındaki ücretleri ödendi, ülkelere geri gönderildiler ve gemi serbest bırakıldı.



Sea Honest mürettebatına acil kurtarma

Panama bandıralı dökme yük gemisi Sea Honest kırmızı taş taşıyor ve 20 kişilik mürettebatıyla birlikte Moritanya'dan İstanbul'a doğru yol alıyordu. Denizde ve Cezayir kıyılarında çeşitli mekanik arızalar yaşadı. Kaptan SOS imdat sinyali vermek zorunda kaldı.

Kıyı devleti yetkilileri bir kurtarma operasyonu başlattılar, gemiyi yedeğe alıp Cezayir limanına çektiler ve 11 Türk ve dokuz Ukraynalı mürettebatı kıyıya çıkardılar. Denizciler yaşadıkları kâbusun sona erdiğini düşünüyorlardı.

Ne yazık ki, kâbus devam etti. Gemide hiç erzak ya da dizel bulunmuyordu ve mürettebata ücretleri ödenmemişti. ITF müfettişi Mohammed Arrachedi, Cezayir'deki ITF irtibat sorumlusunu uyardı. O da moral bozukluğu içindeki mürettebatla görüşmek ve ihtiyaçlarını değerlendirmek üzere gemiye çıktı. Cezayirli yetkilileri duruma müdahil olmaları için ikna ettik ve Türk gemi sahibini gemiye erzak sağlama, ücretleri ödeme ve mürettebatı ülkelere geri gönderme konularında sorumluluk almaya zorladık.

Tony Sacco'ya ithaf edilen denizciler merkezi

Charleston Liman ve Denizciler Derneği yönetim kurulu üyeleri ve dernek gönüllüleri kendi denizci merkezlerini, 2016 yılının Mart ayında aniden vefat eden Tony Sacco'ya ithaf ettiler

Tony Sacco Denizciler Merkezi, geçtiğimiz 14 yıl boyunca Charleston bölgesinde ITF müfettişi olarak hizmet vermeden önce bir denizci olarak çalışmış olan Tony'nin anısını yaşatmayı amaçlıyor.

12 Ekim günü yapılan ithaf seremonisine başkanlık eden Fr Len Williams, Tony'nin bir ITF müfettişi olarak verdiği örnek hizmetle dernek üyelerinin

kalplerini kazandığını söyledi. Dernek ulaşmış olduğu başarıları sonuçların, Denizcilerin Uluslararası Sendikası ile çoğu Tony'nin çabalarıyla hayata geçmiş olan ITF'in önderliği ve finansal desteği sayesinde elde edildiğini belirtti.

SIU'nun başkanı ve Tony'nin babası olan Michael Sacco, Tony'nin yaşamı hakkında konuştu ve merkeze oğlunun adının

verilmesinin ailesi için büyük bir onur olduğunu söyledi.

Etkinlikte bir konuşma yapan ITF'in teftiş ekibi koordinatörü Steve Trowsdale, ITF ailesinin Tony'ye duyduğu minnettarlığı dile getirdi ve sayısız denizcinin Tony'nin denizcilere olan adanmışlığı nedeniyle ona minnet borçlu olduğunu söyledi. ITF bu etkinlikte ayrıca, ITF'in denizciler kolu başkanı Dave Heindel ve

ITF'in Doğu Yakası koordinatörü Ricky Esopa tarafından da temsil edildi.

Merkez ayrıca, 2017 yılının ilkbaharında, bölgenin yerlisi olan bir üniversite öğrencisine verilecek olan yeni bir Tony Sacco Anma Bursu'nun da duyurusunu yaptı. ■

Ulusal denizcilik istihdamının önemi

Kabotaj bir ülkenin yurtiçi deniz ticaretini kendi yurttaşlarına tahsis etmesine olanak sağlar, ülkenin denizcilik sektörünün geleceğine güç katabilecek olan vasıflı işçilerin ve insan onuruna yakışan işlerin korunmalarına yardımcı olur. Kabotaj 47 ülkede uygulanmaktadır, ancak kâr peşinde koşan gemi sahipleri ve sürmekte olan uluslararası ticaret anlaşmaları görüşmelerinin yarattığı çok sayıda tehdide maruz kalmaktadır. Denizciler Bülteni konuyu daha yakından ele alıyor



Ülkelerin denizcilik becerilerine ihtiyaçları var

Hükümetler ülkelerinin yararı için, ulusal denizcilik becerileri ve istihdamını korumak ve işçilerin yaşam standartlarını aşağıya çekerek sosyal dampingi durdurmak üzere daha fazla şey yapabilirler – ve yapmalıdırlar. ITF'in denizciler, balıkçılar ve iç sularda seyrüsefer kolu kıdemli bölüm yardımcısı Steve Yandell açıklıyor

Denizciler, temel bir gereksinim olan ekonomik büyümeye güç katan ve bir ülkenin bağımsızlığının ve güvenliğinin temelini oluşturan başarılı bir denizcilik sektörü için yaşamsal önem taşıyorlar.

Bir yandan küresel şirketler daha düşük ücretler ve daha gevşek yasal düzenlemeler arayışı içinde faaliyetlerini başka ülkelere kaydırarak daha büyük kârların peşinde koşarlarken, benzer bir biçimde ulusal denizciler de ücretlerin daha düşük olduğu ülkelerden gelen mürettebatla ikame edildiler.

İşte bu nedenle ITF ve üyesi sendikalar, istihdam ve becerilerin ulusal devlet programları eliyle korunması için mücadele veriyorlar. Sendikalar üç ana cephe üzerinde duruyorlar: bir denizcilik becerileri tabanı oluşturmak; deniz yoluyla taşınan kargonun artırılması dâhil, deniz güvenliği ve çevresel korumanın güçlendirilmesini sağlamak ve en nihayet, ülke savunması ve ulusal güvenlik.

Denizde sağlanan hizmetlerin, kıyı gemiciliğinin ve liman altyapısı ve hizmetleri dâhil, kıyıda konuşlandırılmış denizcilik hizmetlerinin zeminini oluşturabilmek için denizcilerin becerilerine ihtiyaç var. Bu unsurlar bir araya gelerek yüksek kalitede denizcilik ürünleri ve hizmetlerini, gemi yapımı ve mühendisliğini geliştirmesinde yardımcı olabilir.

Afrika'da birçok ülke, ulusal filo ve denizcilerini muhafaza etmekte ciddi zorluklarla karşılaşılıyor. Nijerya'nın yurtiçi gemicilik sektörü – kısmen, hükümet kabotaj kurallarını sektörü korumak için kullanmadığından – yabancı gemicilik şirketlerinin eline geçti ve bu da Nijeryalı denizciler için büyük çaplı iş kayıplarıyla sonuçlandı.

Hükümetler, yerli şirketlere büyük uluslararası gemi sahipleriyle rekabet edebilmeleri için yatırım desteği sağlamak üzere, özel sektöre birlikte çalışabilirler. Nijerya'da özel sektöre verilecek böyle bir destek katı mineraller, balık ve deniz ürünleri ihracatındaki fırsatları da önemli ölçüde artıracaktır.

Avustralya'da, Avustralya Denizcilik Sendikası ve diğerlerinin ulusal filonun yaşamakta olduğu uzun vadeli gerilemeyi durdurmak için yürüttükleri uzun soluklu kampanya, 2012 yılında zafere ulaştı. İşçi Partisi hükümeti yurtiçi denizcilik sektörünü düzenlemek, Avustralya bandıralı gemileri desteklemek, Avustralya Genel Lisansı'na sahip gemilere elverişli bayrak gemileri karşısında öncelik vermek ve eğitim desteği sağlamak üzere bir kanun çıkarmayı kabul etti. Ne yazık ki, 2013 yılında, yeni ve düşmanca bir tutuma sahip olan bir hükümetin seçilmesinin ardından, sendika bu kazanımları savunmak durumunda kaldı, ama kısa bir süre önce önemli bir hukuki zafer elde etti (bkz. sayfa 8).

Norveç'te, sendikalar ve gemi sahipleri tarafından denizcilik becerilerini desteklemek için yürütülen çalışma, 2003 yılında, Norveç Denizcilik Liyakat Vakfı'nın kurulmasıyla sonuçlandı. Katılımcı şirketler tarafından ödenen katkı payı Norveçli denizcilerin eğitim ve istihdamını desteklemek için kullanılıyor.

Amerika Birleşik Devletleri, Jones Kanunu'nun getirdiği korumaya sahip (bkz. aşağıda yer alan kutu) ancak bu koruma sürekli olarak politikacıların saldırılarına maruz kalıyor. Amerikalı denizci sendikaları, güçlü ve kendi kendine yeten bir yurtiçi sektörün gerekli olduğu tezini güçlendirmek için denizcilik sektörünün daha geniş kesimleriyle birlikte çalışıyorlar.

Sendikalar daha önce üzerinde uzlaşmaya varılmış olan ulusal ücret ve çalışma koşullarını korumak ve kıyı gemiciliğinin etkin bir düzenlemeye tabi tutulmaya devam etmesini sağlamak için zorlu bir mücadele veriyorlar. Bu, denizcileri korumak ve gemi sahiplerini kötü istihdam uygulamalarını benimsemekten ve daha geniş planda yaratacağı etkileri göz önünde bulundurmaksızın aşağıya doğru bir yarış başlatmaktan alıkoymak bakımından yaşamsal önem taşıyor.

Hindistan sendikası NUSI'nın genel sekreteri ve saymanı olan Abdulgani Serang, kabotajın dünyanın farklı bölgelerinde tamamen farklı bir görünüme sahip olduğunu söylüyor. Yüksek maliyet ve yüksek ücretlerin olduğu gelişmiş ekonomilerde, ülkenin denizcilik ekonomisini beslemek için bir denizcilik işgücünü muhafaza etmek tek seçenek olabilir. Bu tür durumlarda, ulusal denizci istihdamını korumak büyük öneme sahiptir.

Buna karşılık, Hindistan ya da Filipinler gibi diğer ülkelerde, denizcilerin tercihleri iyi çalışma koşulları ve maaş tarafından yönlendirilmektedir ve bu da, normal olarak, uluslararası gemicilikte çalışmak anlamına gelmektedir. Bu denizciler için ulusal bayrak gemileri, ekonominin olmazsa olmaz bir parçası olsa da, daha iyi seçeneklerin bulunması durumunda, ilk tercihleri olmayabilir. Burada sendikaların üzerinde durmaları gereken husus insan onuruna yakışan hüküm ve koşulları sağlayacak güçlü düzenlemelerin yapılması olmalıdır. ■

ABD'de Jones Kanunu

Jones Kanunu, Amerika Birleşik Devletleri içinde kıyı ticaretini denetleyen federal kanundur ve yasal olarak hangi gemilerin bu ticarete yer alabileceğini ve hangi kurallara tabi faaliyet göstermeleri gerektiğini belirlemektedir. Kanun, genel olarak, yabancı bir ülkede inşa edilmiş ya da yabancı bayraklı gemilerin ABD içinde kıyı ticaretiyle uğraşmalarını yasaklamaktadır.

Brezilya'da sosyal dampinge karşı mücadele

SINDMAR (Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante) sendikasındaki Carlos Müller, Brezilyalı işçilerin kendi ulusal yurtiçi deniz ticaretine katılımlarını sağlamak için verilen mücadeleyi anlatıyor



Brezilya denizcilik sektörünün geleceği, ülkenin vasıflı işçilerinin ve insan onuruna yakışan işlerin korunmasından ve sektörde çalışmak isteyen genç insanlara denizcilik eğitiminin sağlanmasından geçiyor.

SINDMAR ile CONTTMAF işçi sendikaları konfederasyonunun diğer üyeleri tarafından yürütülen lobi faaliyeti, Brezilya'nın karasularında belirli bir oranda Brezilyalı denizcinin çalıştırılmasını öngören yasal düzenlemelerin yapılmasıyla sonuçlandı.

Ancak ulusal işçiler için kabotaj sağlanması ya da off-shore işlerde ulusal işçilere belirli oranlarda kotalar tahsis edilmesi, sürekli olarak gemi sahipleri ve müttefiklerinin saldırılarına konu olmaktadır. Dünya gemiciliğine egemen olan az sayıdaki dev taşımacılık şirketi, denizcileri Brezilyalıların kabul edebileceklerinden daha kötü koşullarda çalıştırmayı tercih ediyorlar.

Brezilya'da denizcilik sektörü işverenlerinin çoğu ülke içinde temsilcileri ya da iştirakleri bulunan uluslararası gemicilik şirketleridir. Petrobras'ın ulaştırma sektöründeki iştiraki olan Transpetro, devletin sahip olduğu son büyük Brezilya bayraklı şirket olduğundan, farklı bir konuma sahiptir.

CONTTMAF üyesi denizcilik sendikaları, Transpetro ile 10 aydır, iki konu üzerinde – Brezilyalı denizciler için istihdam güvencesi ve denizcilik işçilerine karşı girilen, Transpetro'nun off-shore ve kabotaj filosunun ulusal bayrak kimliğini zayıflatabilecek olan ayrımcı uygulamalar konularında – uyuşmazlık halindeydiler. Daha yakın bir zamanda, sahipleri Brezilya kanunlarını sık sık ihlal eden bazı tanker ve off-shore gemilerinin Petrobras tarafından kiralanmış olması sendikaları sosyal dampinge karşı yeni bir mücadelenin içine itti.

2016 yılında, Brezilya'nın yüksek iş mahkemesince yürütülen arabulucuk oturumlarının ardından, Transpetro ile bir toplu iş sözleşmesi imzalandı. CONTTMAF mahkemeyi, Transpetro'nun grevi yasal yollardan önlemekte başarısız olmasının ardından, mürettebatı tehdit ederek ve sendika karşıtı faaliyetlere başvurarak işçilerin grevini kırmaya yönelik girişimleri konusunda uyardı.

Transpetro'ya karşı yürütülen bu mücadelenin sonunda, Brezilyalı denizciler – sendikalarına sahip çıkmaları ve kolektif mücadeleye verdikleri destek sayesinde – uğruna kavga verdikleri her şeyi elde ettiler. ■



Avustralyalı off-shore işçileri derin bir oh çektiler

Avustralya hükümetinin off-shore sektöründe Avustralyalı olmayan işçilere serbest çalışma hakkı tanımaya yönelik girişimleri, 31 Ağustos 2016 tarihinde, bu ülkenin yüksek mahkemesi tarafından alınan bir kararla yenilgiye uğratıldı

“Bu, tüm dünyada off-shore sektöründeki işçi haklarının korunması yolunda kazanılmış olan büyük bir zaferdir.”

ITF denizcilik koordinatörü
Jacqueline Smith

Mahkeme bu kararı, Avustralya Denizciler Sendikası (MUA) ve Avustralya Deniz Zabıtları sendikası (AMOU) tarafından açılan bir davanın ardından oybirliğiyle aldı.

Bu hüküm, göçmenlik bakanı Peter Dutton tarafından 2015 yılının Aralık ayında alınmış olan ve multi-milyarlık off-shore petrol ve gaz sektöründeki gemilerde çalışan işçilerin ulusal vize

kurallarından muaf tutulmalarını öngören kararını iptal etti.

Kararı memnuniyetle karşılayan ITF başkanı ve MUA ulusal sekreteri Paddy Crumlin şunları söyledi: “Çoğu zaman sömürüye

Kanada standartlarını korumak

Elde edilen önemli bir hukuki başarı, ülke sularında çalışan Kanadalı denizciler için geleceğin daha aydınlık görünmesi anlamına geliyor



“TiSA ve CETA, sendikaların değer verdikleri her şeyi - güvenceli, emniyetli ve çalışmaya değer işler ile temel nitelikteki ve zorlu mücadelelerle kazanılmış standartların korunmasını - tehdit ediyor. Onlara karşı mücadele etmeye devam etmek üzere ... ant içmiş olmamız karşısında hiç kimse şaşkınlığa düşmemelidir.”

ITF başkanı Paddy Crumlin

SIU, 2015 yılında sızdırılan bir e-posta sayesinde, Kanada kabotajının CETA'nın (AB ile Kanada arasındaki Kapsamlı Ekonomi ve Ticaret Anlaşması) denizcilikle ilgili hükümleri kapsamında AB şirketlerine açılması gerekeceğinden haberdar oldu.

Kabotaj, Kanada limanları arasında taşınan herhangi bir yük veya yolcunun Kanada bayraklı ve mürettebatları Kanada yurttaşlarından oluşan gemiler tarafından taşınmasını öngören, Kanada Kıyı Seyri Ticaret Kanunu'nun kapsamında yer almaktadır.

CETA bu korumayı ciddi şekilde zayıflatırdı. Anlaşma, AB bandıralı gemilerin ve sahibi AB'li olan kimi elverişli bayrak gemilerinin, Halifax ile Montreal

arasında kargo taşımacılığı yapmalarına ve Kanada içinde boş konteynerleri taşımasına izin verecekti. Ayrıca, deniz dibinde kazı yapma ihalelerini ve bazı ikmal hizmetlerini de yabancı gemilere açacaktı.

2014 ve 2015 yıllarında, yüzlerce gemi, Kanadalı gemilerin bulunmadığı durumlarda Kanada bandıralı olmayan gemilerin kabotaj yapmalarına izin veren bir muafiyet sistemi uyarınca, Kanada'ya getirildi. SIU, bu gemilerde çalışan mürettebatın geçici yabancı işçi çalışma izni olmaksızın Kanada'da çalışmalarına izin verilmediğini keşfetti. Kanada kanunları uyarınca, bu işi yapabilecek olan Kanadalıların bulunması durumunda, bu izinlerin verilemesi söz konusu olamazdı. Ve bu işi yapabilecek durumda olan Kanadalılar vardı. Hem de yüzlerce.

Bu, onaylanması durumunda CETA'nın olumsuz etkilerini önleyebilmek bakımından sendikanın eline geçmiş olan en büyük şanstı. Bir yabancı geminin CETA kapsamında Kanada'da ticari faaliyet yürütmesine izin verilmesi durumunda, Kanadalıların istihdamı nasıl sağlanabilirdi? SIU, çalışma izni konusu üzerinde yoğunlaştı ve hükümeti kanunlara uygun hareket etmeye zorladı.

Sendika 2015 yılında, Kanada'da gemicilik faaliyeti yürütmekte olan üç elverişli bayrak petrol tankerinde - Marshall Adaları bandıralı New England, Kıbrıs bandıralı Sparto ve Yunanistan bandıralı Amalthea – çalışan yabancı mürettebata yasalara uygun olmayan bir biçimde çalışma izni verdiği gerekçesiyle federal hükümet aleyhine bir dizi dava açtı.

SIU, 2016 yılının Temmuz ayında, New England davasında, federal mahkemeden yabancı işçilere verilen çalışma izinleriyle ilgili olarak yargı denetimi yapılması ve verilmiş olan çalışma izinlerinin iptal edilmesi kararını çıkartan ilk sendika oldu. Sonuç olarak, SIU üyeleri, muafiyet kapsamında faaliyet gösteren yabancı bayraklı gemilerde ilk kez çalışmaya başladılar.

Hâlâ alınması gereken uzun bir yol var. Ancak daha sempatik bir tutma sahip olan bir ulusal hükümetin varlığı, SIU'ya politikaları şekillendirme konusunda daha güçlü bir konum sağlıyor. Sendika, bundan böyle hukuki işlemlere başvurmaya gerek kalmadan kabotajı korumayı umuyor. ■

maruz kalan yabancı işçilerin getirilmeleri, hangi millettten olurlarsa olsunlar denizcilerin haklarına ve güvenli çalışma koşullarına yapılmış tehlikeli bir saldırıdır... Bir ülkenin kendi hükümlerini alanı içinde yer alan off-shore sektörü, ülkenin egemen ve kamusal zenginliğinin geliştirilmesini içerdiğinden, ulusal işgücünün çalışma alanı olmalıdır. ■

Uluslararası ticaret görüşmelerin tehdidi altındaki kabotaj

ITF kabotajı, ulusal denizcilik becerilerinin ve istihdamının korunmasını ciddi biçimde tehlikeye atmakla tehdit etmekte olan uluslararası ticaret görüşmelerinden korumak için kampanya yürütüyor.

Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı (TTIP), ticarete ilişkin düzenlemelerden kaynaklanan engelleri azaltmak için Avrupa Birliği (AB) ile ABD arasında yürütülmekte olan bir dizi müzakeredir.

Uluslararası Hizmet Ticareti Anlaşması (TiSA), AB ve ABD'nin de aralarında yer aldıkları, 23 taraf arasında müzakere edilmekte olan bir uluslararası ticaret anlaşmasıdır. ITF, bu anlaşma ulusal kargoların elverişli bayrak gemilerine kaymasına ve ciddi çevre ve güvenlik kaygılarına yol açabileceği için, TiSA'nın denizcilikte yıllardır geliştirilmekte olan kuralları ortadan kaldırmamasından endişe ediyor. Ayrıca TiSA'nın, deniz ulaşımında küresel çalışma, teknik ve güvenlik standartlarını denetleyen ILO ve IMO gibi yerleşiklik kazanmış kurumlara yönelik bir tehdit oluşturduğunu da öne sürüyor.

Kapsamlı Ekonomi ve Ticaret Anlaşması (CETA), Halifax ile Montreal arasında ulusal kargo olarak sınıflandırılacak olan kargonun (sahibi AB'li olup üçüncü bir ülkenin bayrağını taşıyan – ki, bu bir elverişli bayrak da olabilir – gemiler dâhil) AB'li ikmal gemileri tarafından taşınmasına izin verdiğinden, Kanada'nın deniz kabotajında ciddi bir gedik açmış durumda. CETA aynı zamanda Kanadalı gemi sahiplerinin de eşit rekabet koşullarına sahip olmalarını öngörüyor ve bu da onların başka bayrağa geçmeleri ve deniz taşımacılığı mürettebat kullanmalarını anlamına geliyor.

Denizdeki tehlikeler

Denizciler Bülteni, uzman denizcilik danışmanlık grubu Gray Page tarafından hazırlanmış olan ve korsanlık ve kaçak yolcuların oluşturdukları tehlikelere ışık tutan iki yeni raporu sizlerle paylaşıyor

Güney Afrika'da kaçak yolcular konusunda dikkatli olun

Geminiz Güney Afrika'ya gidiyorsa, 'profesyonel kaçak yolcuların' kurbanı olmamak için özel bir dikkat gösterin



Kaçak yolcular, geleneksel olarak, dünyanın bir bölümünden diğerine ücret ödmeden gidebilmek için bir gemiye binerler. Ne var ki, Güney Afrika'dan elde edilen kanıtlar, tamamen farklı amaçlara sahip olan, yeni bir profesyonel kaçak yolcu sınıfının ortaya çıktığına işaret ediyor.

Bir kaçak yolcunun tespit edildiği durumlar, çoğu zaman, gemi

işletmecisi, liman otoriteleri ve yerel yetkililer arasında iyi bir işbirliği sağlanarak, oldukça hızlı bir şekilde çözüme kavuşturulabilir. Ancak Güney Afrika'da, 2014 yılından bu yana, hızlı bir karar alınması ihtimali azalmış ve bir gemicilik şirketinin katlanması gerekebilecek olan potansiyel maliyetler katlanarak artmış durumda.

Limanda bulunan bir gemiye binen herkes – şüpheye yer bırakmayacak bir biçimde Güney Afrika vatandaşı olduklarını ya da yasal olarak Güney Afrika'da bulunma haklarının bulunduğunu kanıtlayabildikleri sürece – başkasının mülküne izinsiz giriş yapmış bir kişi olarak değerlendirilir; bu kişiler gemiden indirilir ve hafif bir cezaya çarptırılmaları da söz konusu olabilir.

Bunun kanıtlanmadığı yerde, yetkili makamlar bu kişiyi kaçak yolcu olarak görüyorlar. Bir kaçak

yolcunun, gemicilik şirketi bu kişiyi 24 saat içinde ülkesine geri göndermek üzere gerekli düzenlemeleri yapana kadar gemiden inmesine izin verilmemektedir. Bu, genellikle, söz konusu kişinin ülkesine bir uçak bileti ile havaalanının gidiş kapısına kadar kendisine eşlik edecek olan ve sayısı iki kişiye kadar çıkabilen güvenlik refakatçisi sağlanması anlamına gelmektedir.

Kaçak yolcunun kural tanımaz davranışlar sergilemesi durumunda, havayolu şirketi bu kişinin uçağa binmesine izin vermeyebilir. Dolayısıyla, zorluk çıkarmaya yönelik davranışlar kaçırılan uçuşlar, gözetiminde daha uzun sürelerle kalınması ve yeni uçuş rezervasyonları anlamına gelebilmektedir – bunların maliyeti tamamen gemicilik şirketine aittir. Bu tutar, 10.000 ABD doları veya daha fazla olabilmektedir.

Yetkililerin mantığının, bir kişinin Güney Afrika'da yasal olarak

Denizde korsanlıkla mücadele etmek karada istikrarı gerektiriyor

Denizdeki korsanlık ve silahlı soygun vakaları son 20 yıldan bu yana görülen en düşük seviyelere indi, ancak karşımızda coğrafi olarak karışık bir tablo yer alıyor

2016 yılının ilk altı ayında hem korsanlık hem de denizde yaşanan silahlı soygun vakalarında, büyük ölçüde başarılı uluslararası müdahale ve bölgesel işbirliğinden kaynaklanan bir düşüş görüldü.

Korsanlık faaliyetlerinin iki eski 'sıcak noktası' olan Somali Havzası ve Malakka Boğazı, gemiciliğe daha az sayıda saldırı yapıldığına tanık olmaya devam ettiler. Somali'de bu gelişme,

çokuluslu deniz gücünün konuşlandırılması ve ticari gemicilik sektörünün gemilerde güvenlik önlemlerini artırmasının ardından yaşandı. Malakka Boğazı'nda Singapur, Malezya ve Endonezya, korsanlara sığınabilecekleri güvenli bölgeler bırakmamak için işbirliği içine girdiler.

Ancak başka yerlerde durum oldukça farklı. Nijerya açıklarında, Gine Körfezi'nde, kargo hırsızlığı

için yapılan gemi kaçırma eylemlerinin sayısı azaldı, ancak fidye için denizde insan kaçırma vakaları artış gösterdi. Nijerya hükümeti, yolsuzluğa batmış olan petrole dayalı ekonomisini reforme etmeye çalışırken, bir yandan da etnik ve dini gerginliklerle de başa çıkmaya çalıştığından, bunun sonucunda ortaya çıkan toplumsal huzursuzluk ve artan güvenlik boşluğu, korsan çetelerinin büyük ölçüde serbestçe faaliyet yürütmelerine izin verdi.

Benzer bir biçimde, güney Filipinlerde İslamcı militan grup Ebu Sayyaf tarafından gemilerin kaçırılmaya ve mürettebatlarının zorla alıkonulmaya başlanmış olması, açık denizde devlet denetiminin bulunmamasıyla bağlantılı olabilir. 2016 yılında gerçekleştirilen üç saldırı, Filipinler'e yapılmakta olan kömür sevkiyatlarının askıya alınmasını tetikledi ve daha fazla saldırının yaşanması durumunda güvenliği daha da zayıflamasından endişe

bulunduğunu kanıtlayan belgelere sahip olmaması durumunda, bu kişinin gemiye ülke sularına girmeden önce binmiş olduğunun varsayılabilceği yönünde olduğu görülüyor.

Sonuç, profesyonel kaçak yolcular – kimlik belgelerini atan ve gemilere Güney Afrika'dan başka bir yere ücretsiz olarak gitmek için değil, çabuk ve sessiz bir biçimde gemiden ayrılma karşılığında gemi işletmecilerinden para sızdırmanın bir yolu olarak binen çeteler veya bireyler – oluyor. ■

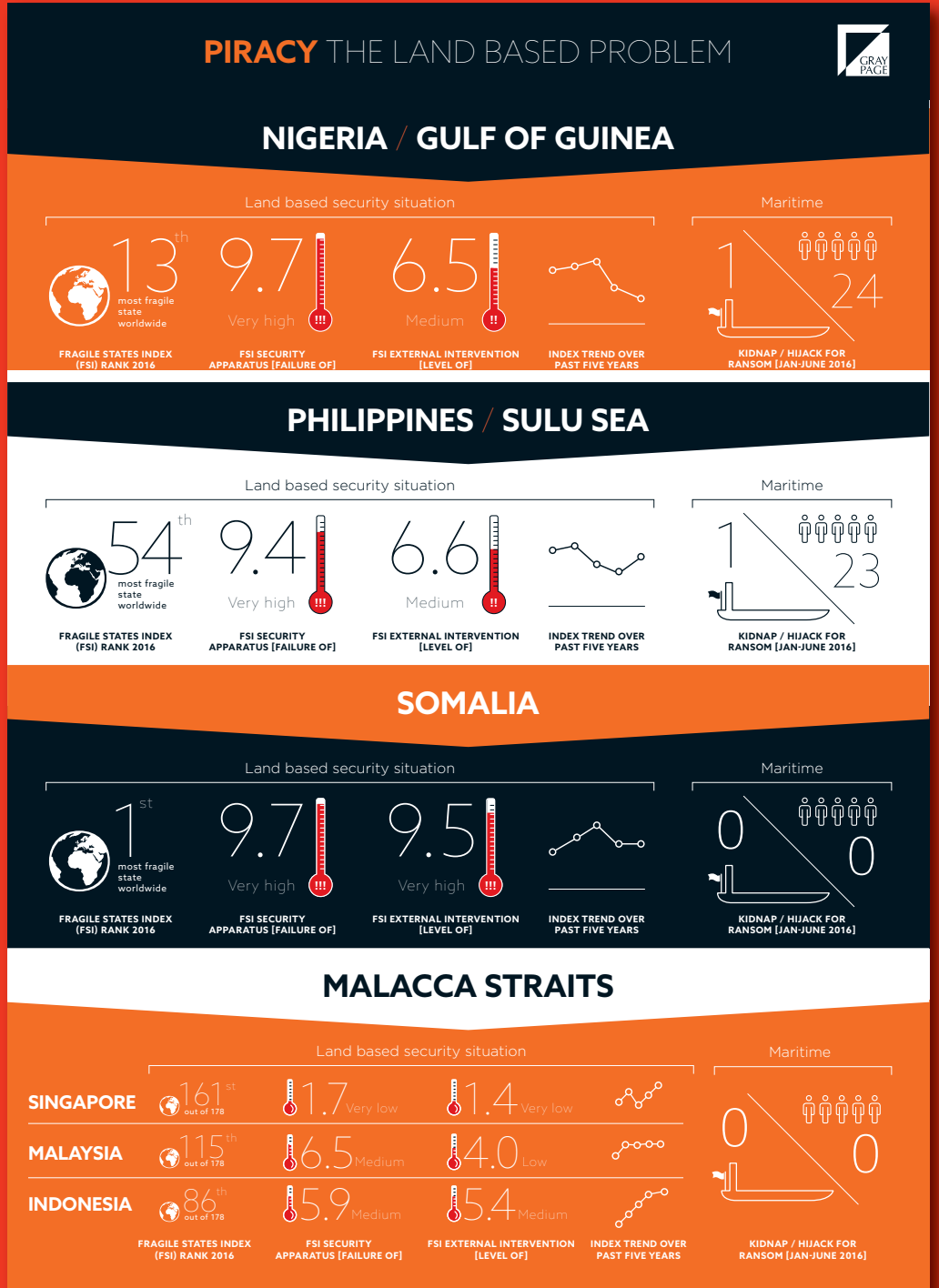
Kaçak yolcuların geminize binnelerini engellemek için tavsiyeler

- Gemi işletmecileri, limanda bulundukları sırada gemilerinin güvenliğini sağlamalıdır:
- 24 saat boyunca gözcü bulundurun
 - Liman izni ve ISPS izni olmaksızın herhangi birinin gemiye çıkmasına izin vermeyin
 - Geminin rıhtım tarafında devriye gezmeleri ve kıyı tarafında, iskele köprüsünün sonunda geçiş denetimi yapmaları için özel güvenlik görevlileri istihdam edin
 - Stratejik olarak yerleştirilmiş CCTV kameraları kullanın - bunlar, yolcunun gemiye tam olarak nerede ve ne zaman bindiğini kanıtlamanız konusunda size yardımcı olabilir
 - İskele köprüsü ve bağlama halatlarında güvenliği sıkı tutun

ediliyor.

Malezya, Endonezya ve Filipinler korsanlık tehdidine karşı durmak için birlikte çalışacaklarına dair taahhütte bulundular ancak güney Filipinler'de güçlü bir askeri kara gücü bulunmadığı sürece, denizde güvenliği sağlama çabalarının etkisiz kalması kuvvetle muhtemeldir.

Ticaret güzergâhları uluslararası koruma temin edilmesini sağlayacak kadar önemli



olmadığından, bu kıyılardaki istikrarsızlığın kısa sürede tersine çevrilmesi pek olası değildir. Ayrıca adam kaçırma yoluyla ve işlenen diğer suçlardan elde edilen gelir, bir alt ekonomiyi giderek daha fazla besler hale gelmektedir.

Korsanlığın yenilgiye uğratılması uzun vadeli bir projedir. Somali merkezli korsanlık yalnızca kontrol altında alınabilmiştir. Sorunun kökeni - ülkenin içinde bulunduğu

çatışma ve istikrarsızlık ortamı - ortadan kalkmış değil. Somali gibi, otoritesini zorla kabul ettirmeye çalışan ve yoksullukla mücadele etme konusunda sınırlı kaynaklara sahip olan ülkeler için bu savaşın devam etmesi kuvvetle muhtemeldir. Karada kanunsuzluk devam ederken, korsanlık için potansiyel var olmaya devam edecektir. ■

Gray Page, uluslararası deniz taşımacılığı piyasasında faaliyet gösteren kuruluşların dünyanın dört bir yanında karşılaştıkları sorunları çözüme kavuşturan, uzman bir denizcilik danışmanlık grubudur.
www.graypage.com

Gençleri ve kadınları sendikalara yönlendirmek

Kısa süre önce ITF'in iç sularda seyrüsefer kolu gençlik temsilcisi olarak seçilen ve öncü bir seyir zabiti olan, Cinthia Magali Diaz ile tanışın. Cinthia 25 yaşında, Arjantin'in Buenos Aires şehrinde yaşıyor ve sendikası Centro de Patrones y Oficiales Fluviales, de Pesca y de Cabotaje Marítimo'nun yönetim kurulu üyesi

“Gemide olmak büyük bir maceradır – büyük bir aile evinde olmaya benzer.”

Cinthia Magali Díaz



Seni iç sularda seyrüsefer işine yönlendiren şey ne oldu? Ulusal gemicilik okulunda bir ticari filo seyrüsefer zabiti olmak için eğitime başladığım zaman 14 yaşındaydım. Dedem Arjantin Donanması'nda bir seyrüseferciydi, teknelerde çalışmak ve akademik olarak çaba gerektiren ve ilginç, yeni konuları öğreten bir kurumda eğitim görmek fikri beni heyecanlandırıyordu.

Bize işinden söz et. Seyrüsefer zabiti, ikinci kaptan ve kaptanı içeren bir ekibin parçası olarak, seyir köprüsünün başında bulunuyorum. Gemileri yönlendirmek, onlara manevra yaptırmak, kargo ve mürettebatın dokümantasyonunu idare etmek ve denetlemek, emniyet ve cankurtaran sistemlerini yönetmekten sorumluyum.

Parana Nehri ve kolları üzerinde seyrediyorum. Nehrin çok sayıdaki kıvrımları ve dar kısımları diğer teknelerle sürekli olarak iletişim halinde olmayı gerektiriyor.

Sendikaya katılman nasıl oldu? Arjantin'de kadınlar iç sularda seyrüsefer işinde 2008 yılında çalışmaya başladılar. Ben 2009 yılında

mezun oldum ve iç sularda seyrüsefer işinde çalışmaya başlayan ulusal gemicilik okulunu bitiren kadın mezunların üçüncü grubunda yer alıyordum.

Sendikada hiç kadın işçi temsilcisi yoktu ve kadın meslektaşlarım ve ben yarının kadınlarını bu mesleği seçmeye teşvik etmek konusunda büyük bir sorumluluk hissettik. 2012 yılında, kadın işçi temsilcisi olarak seçildim ve 2013 yılında merkezi yönetim kuruluna seçilen ilk kadın oldum.

Gençlik temsilcisi olarak neleri başarmak istiyorsun? Gençlerin, özellikle de kadınların iç sularda ulaştırma işine daha fazla ilgi göstermelerini istiyorum. Onların yanında olmak, söylediklerini dinlemek, hayatları hakkında daha fazla şey öğrenmek ve onları mücadeleye katılmaya ve haklarını savunmaya teşvik etmek istiyorum. İşverenle uyumsuzluk yaşanan zamanlarda birlikte kampanyalar düzenlemeli, yakın temasta kalmalı ve dayanışmaya içinde olmalıyız. Ayrıca, nehirlerde seyrüseferin önemini ve nehirlerin ulaştırmada sağladıkları faydaları da göstermeliyiz.

Genç işçileri sendikalarında nasıl daha aktif bir hale getirebiliriz? Gençler sorular soruyor ve bir şeyleri değiştirmek istiyor. Değişikliği sağlamanın en iyi yolu aktif katılım sağlamaktır. Sendikaların genç insanlara ihtiyacı var ve onlara kulak vermek ve katılımlarını sağlamak için somut bir yollarının olması gerekiyor. Kurumların sendikanın uzun vadede büyümesini güvence altına almak için, genç erkek ve kadınların liderlik becerileri elde etmelerine izin verecek olan gerekli araçları sağlamaları gerekiyor.

Genç işçileri, farklı görüşleri dinlemenin, dünyanın başka yerlerindeki meslektaşlarıyla deneyim paylaşımında bulunmanın, birlikte büyümenin çok daha zenginleştirici ve motive edici olduğunu söyleyerek teşvik ediyorum. Bazen, aramızdaki mesafeye rağmen, içinde bulunduğumuz koşulların benzerliği karşısında şaşkınlığa düşüyoruz.

Ve nihayet boş zamanlarında neler yapıyorsun? Okumayı, özellikle Yunan ve Roma edebiyatını ve spor yapmayı seviyorum. ■

YARDIM ALMAK İÇİN ITF REHBERİNİZ



Bir denizciler sendikası ya da ITF müfettişine nasıl ulaşabilirsiniz

İlk temas noktası sendikanız olmalıdır - sendika üyesi değilseniz, bir sendikaya nasıl üye olacağınızı öğrenin. Hemen yardıma ihtiyacınız varsa ya da sendikasıyla bağlantı kurmakta güçlük yaşayan bir sendika üyesiyse, bir ITF müfettişiyle temasa geçin – tüm iletişim bilgileri bu kılavuzda yer almaktadır.

ITF üyesi sendikaları www.itfseafarers.org adresinden araştırabilirsiniz – 'Bir Müfettiş veya Sendikayı Bul' sekmesine tıklayın.

Cep telefonunuz ya da tabletiniz varsa ÜCRETSİZ uygulamanız ITF Seafarers'ı, şimdi www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm adresinden indirin.

- En yakın müfettiş, koordinatör veya sendikanın iletişim bilgilerini bulun
- Bir gemiyi arayın ve çalışmaya başlamadan önce gemideki koşulları kontrol edin
- ITF'in Yardım Hattı'yla doğrudan temasa geçin
- Dinlenme sürelerinizin düzenlemelere uygun olup olmadığını kontrol edin

Akıllı telefonunuza ücretsiz bir QR kodu indirin ve daha sonra bu kodu tarayın.



üzerinde
kullanılabilir

ITF'le nasıl iletişime geçebilirsiniz

ITF, 24 saat faaliyet gösteren küresel bir destek hattı hizmeti sunmaktadır.

Telefonlarınıza birden çok dili konuşabilen ve sorunlarınız konusunda eğitilmiş olan insanlar cevap vermektedir. Bu kişiler size ilk tavsiyeleri verecek ve sizi en uygun ITF kaynağına – bir müfettişe ya da ITF genel merkezine - yönlendireceklerdir.

Mesai saatleri içinde **+44 (0)20 7940 9287** numaralı telefondan ITF Londra'yı arayabilirsiniz

ITF Denizciler Yardım Hattı (24 saat):
+44 (0)20 7940 9285

SMS Mesaj Hattı **+44 (0) 7950 081459**
E-posta help@itf.org.uk

Aramadan önce

Aşağıdaki kontrol listesini kullanarak gerekli bilgileri hazır bulundurun:

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?

Denizci merkezleri

Denizci merkezlerinde tavsiye alabilir, konuşabileceğiniz birilerini bulabilir, evinizle temas kurabilir ve gemiden uzakta dinlenebilirsiniz.

Size yakın bir denizci merkezini bulmak için ÜCRETSİZ 'Shoreleave' uygulamasını aşağıdaki adresten indirin:

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm



üzerinde kullanılabilir

Bir işe girmek İstihdam büroları

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, 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 çalıştıkları istihdam bürolarının bu standartları karşıladığından emin olmaları gerekmektedir. İstihdam bürolarıyla ilgili sorunlarınız varsa, lütfen şu e-posta adresi üzerinden bize ulaşın: CrewingAlert@itf.org.uk

Bir sözleşmeye imza atmadan önce ITF'in denizde çalışmak için bir iş sözleşmesi imzalama konusundaki tavsiyeleri

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 durumlar için, size bir kontrol listesi sunuyoruz.



● **Yazılı bir sözleşme** olmadan bir gemide çalışmaya başlamayın.

● Asla boş bir sözleşmeyi ya da sizi bağlayan, **açıkça belirtilmemiş** ya da aşına olmadığınız herhangi bir koşul içeren bir sözleşmeyi imzalamayın.

● İmzaladığınız sözleşmenin bir **Toplu İş Sözleşmesine** (TİS) atıfta bulunup bulunmadığını kontrol edin. Eğer bulunuyorsa, bu TİS'in içerdiği koşulları tam olarak anladığınızdan emin olun ve sözleşmenizle birlikte TİS'in bir kopyasını saklayın.

● **Sözleşmenin süresinin** açıkça belirtilmiş olduğundan emin olun.

● **Sözleşme süresi** üzerinde sadece gemi sahibinin takdir yetkisini kullanarak tek yanlı değişiklik yapmasına izin veren bir sözleşmeyi imzalamayın. Üzerinde karşılıklı olarak anlaşmaya varılmış olan iş sözleşmesinin geçerli olduğu süre içinde ancak tarafların karşılıklı rızası ile değişiklik yapılabilir.

● Her zaman, sözleşmenin ödenecek **temel ücreti** açıkça belirttiğinden ve **temel çalışma saatlerinin** açıkça tanımlanmış olduğundan (örneğin, haftada 40, 44 ya da 48 gibi) emin olun. Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), temel haftalık çalışma süresinin azami 48 saat olabileceğini (ayda 208 saat) belirtmektedir.

● Sözleşmenin **fazla mesainin** nasıl ve hangi oran üzerinden ödeneceğini açıkça belirttiğinden emin olun. Temel çalışma süresinin üzerinde çalışılan bütün saatler için düz bir saatlik ücret ödenmesi söz konusu olabilir. Ya da ayda garanti

edilmiş belirli miktarda fazla mesai süresi için aylık sabit bir tutar söz konusu olabilir. Bu durumda garanti edilmiş fazla mesainin üzerinde çalışılacak her saat için verilecek ücret açıkça belirtilmelidir. ILO, bütün fazla çalışmalarda ücretin asgari olarak normal saat ücretinin 1,25 ile çarpılarak ödenmesi gerektiğini belirtmektedir.

● Sözleşmede her ay için kaç gün **ücretli izin** hakkına sahip olduğunuzun açıkça belirtildiğinden emin olun. ILO ücretli iznin yılda 30 günden az olamayacağını belirtmektedir (her takvim ayı için 2,5 gün).

● Sözleşmede temel ücretin, fazla mesai ödemelerinin ve izinlerin açıkça ve ayrı **kalemler halinde belirtildiğinden** emin olun.

● İş sözleşmenizin ülkenize **geri gönderilme** maliyetlerinin işveren tarafından karşılanması hakkına sahip olduğunuzu belirttiğinden kontrol edin. Çalışacağınız gemiye gitmek için ya da ülkenize geri gönderilmeniz için yapılacak harcamaların herhangi bir bölümünü ödemeniz gerektiğine dair herhangi bir hüküm içeren bir sözleşmeyi asla imzalamayın.

● Gemi sahibinin ücretinizin herhangi bir bölümünü vermemesine ya da içeride tutmasına izin veren bir sözleşmeyi imzalamayın. Her takvim ayının sonunda, hak ettiğiniz **ücretin size tam olarak ödenmesi** hakkına sahip olmanız gerekir.

● Bireysel iş sözleşmesinin her zaman kimi **ek hakları** içermeyebileceğinin farkında olun. Dolayısıyla, aşağıdaki durumlarda ne kadar tazminat ödeneceği konusunda (tercihen yazılı sözleşme ya da sözleşme hükmünde bir belge şeklinde) bir

teyit almaya çalışmanız gerekmektedir:

- sözleşme döneminde hastalık ya da yaralanma halinde;
- ölüm halinde (en yakın akrabaya ödenecek tutar);
- geminin zayı olması halinde;
- geminin zayı olması nedeniyle bireysel kayıplar yaşanması halinde;
- sözleşmenin süresinden önce feshedilmesi halinde.

● Bir sendikaya üye olma, temasa geçme, danışma ya da **kendi tercihinizle belirlediğiniz bir sendika** tarafından temsil edilme hakkınızı kısıtlayan bir sözleşmeyi imzalamayın.

● İmzaladığınız **sözleşmenin bir kopyasının** size verilmesini sağlayın ve bu kopyayı saklayın.

● Sözleşmenizi feshetmeden önce gemi sahibinin size ne kadar **ihbar süresi** tanınması gerektiği de dâhil olmak üzere, iş sözleşmenizin fesih koşullarını kontrol edin.

● Unutmayın... içerdiği koşullar her ne olursa olsun, gönüllü olarak imzaladığınız herhangi bir sözleşme/anlaşma, yargı önünde çoğu durumda **yasal açıdan bağlayıcı** sayılacaktır.

Geminizin ITF onaylı bir toplu iş sözleşmesi kapsamında yer alıp almadığını öğrenmek için, itf.seafarers.org web sitesine gidin ve 'Bir Gemi Ara' sekmesini tıklayın.

Bir gemiyi aramak için cep telefonları ve tablet bilgisayarlar için geliştirilmiş olan yeni ITF Denizciler Uygulamasını kullanın: www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

ITF müfettişlerinin listesi

3

İSİM	GÖREV	ÜLKE	LİMAN	BÜRO TELEFONU	CEP TELEFONU	E-POSTA
Roberto Jorge Alarcón	Koordinatör	Arjantin	Rosario	+54 341 425 6695	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Rodolfo Vidal	Müfettiş	Arjantin	Buenos Aires	+54 11 4331 4043	+54 9 11 4414 5911	vidal_rodolfo@itf.org.uk
Ben West	İrtibat sorumlusu	Avustralya	Newcastle		+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Dean Summers	Koordinatör	Avustralya	Sydney	+61 2 9267 9134	+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Keith McCorriston	Müfettiş	Avustralya	Fremantle	+61 8 9335 0500	+61 422 014 861	mccorriston_keith@itf.org.uk
Matt Purcell	Koordinatör Yardımcısı	Avustralya	Melbourne	+61 3 9329 5477	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Sarah Maguire	Müfettiş	Avustralya	Gladstone		+61 434525416	maguire_sarah@itf.org.uk
Christian Roos	Müfettiş	Belçika	Zeebrugge	+32 2 549 11 03	+32 486 123 890	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	Müfettiş	Belçika	Antwerp	+32 3 224 3419	+32 475 775700	van-noten_marc@itf.org.uk
Rino Huijsmans	Müfettiş	Belçika	Antwerp	+32 3 224 3443	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Souradjou Alassane Foussemi	İrtibat sorumlusu	Benin	Kotonu	+229 97080213	+229 95192638	sfoursseni2002@yahoo.fr
Ali Zini	Müfettiş	Brezilya	Paranagua	+55 41 34220703	+55 41 9998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renialdo de Freitas	Müfettiş	Brezilya	Santos	+55 13 3232 2373	+55 13 99761 0611	defreitas_renialdo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	Müfettiş	Bulgaristan	Varna	+359 2 931 5124	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Karl Rissner	Müfettiş	Kanada	Halifax	+1 902 455 9327	+1 902 237 4403	rissner_karl@itf.org.uk
Peter Lahay	Koordinatör	Kanada	Vancouver	+1 604 251 7174	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Vincent Giannopoulos	Müfettiş	Kanada	Montreal	+1 514 931 7859	+1 514 970 4201	giannopoulos_vincent@itf.org.uk
Juan Villalon Jones	Müfettiş	Şili	Valparaiso	+56 32 2217727	+56 992509565	villalon_juan@itf.org.uk
Miguel Sanchez	Müfettiş	Kolombiya	Barranquilla	+57 5 3795493	+57 310 657 3300	sanchez_miguel@itf.org.uk
Mario Sarac	Müfettiş	Hırvatistan	Rijeka	385 51 325 349	+385 98 1775 729	sarac_mario@itf.org.uk
Milko Kronja	Müfettiş	Hırvatistan	Sibenik	+385 22 200 320	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Romano Peric	Koordinatör	Hırvatistan	Dubrovnik	+385 9 615 20 253	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Jens Fage-Pedersen	Müfettiş	Danimarka	Kopenhag	+45 36 36 55 94	+45 22 808188	fage-pedersen_jens@itf.org.uk
Morten Bach	Müfettiş	Danimarka	Kopenhag	+45 88920355	+45 21649562	bach_morten@itf.org.uk
Talaat Elseifi	Müfettiş	Mısır	Port Said	+20 66 3324 100	+20 100 1638402	elseifi_talaat@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	Müfettiş	Estonya	Tallinn	+372 6116 392	+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
Heikki Karla	Müfettiş	Finlandiya	Helsinki	+358 9 61520255	+358 40 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Ilpo Minkkinen	Müfettiş	Finlandiya	Helsinki	+358 9 615 20 253	+358 40 7286932	minkkinen_ilpo@itf.org.uk
Jan Örn	Koordinatör Yardımcısı	Finlandiya	Turku	+358 9 613 110	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Kenneth Bengts	Koordinatör	Finlandiya	Helsinki	+358 9 615 20 258	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Corine Archambaud	Müfettiş	Fransa	Le Havre	+33 235266373	+33 685522767	archambaud_corine@itf.org.uk
Geoffroy Lamade	Müfettiş	Fransa	Sen Nazaire	+33 2 40 22 54 62	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau	Müfettiş	Fransa	Brest	+33 2 98 85 21 65	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk
Pascal Pouille	Koordinatör	Fransa	Dunkirk	+33 3 80 23 32 89	+33 3 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Yves Reynaud	Müfettiş	Fransa	Marsilya	+33 4 915 499 37	+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	Müfettiş	Gürcistan	Batum	+995 422 270177	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Hamani Amadou	Müfettiş	Almanya	Rostock	+49 381 670 0046	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Karin Friedrich	Müfettiş	Almanya	Hamburg	+49 40 2800 6812	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Susan Linderkamp	Koordinatör Yardımcısı	Almanya	Bremen	+49 421 330 33 33	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Sven Hemme	Müfettiş	Almanya	Bremen	+49 471 92189209	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Ulf Christiansen	Müfettiş	Almanya	Hamburg	+49 40 2800 6811	+49 171 64 12 694	christiansen_ulf@itf.org.uk
Darren Procter	Müfettiş	Büyük Britanya	Southampton		+44 7949 246219	procter_darren@itf.org.uk
Liam Wilson	Müfettiş	Büyük Britanya	Iskoçya	+44 1224 582 688	+44 7539 171323	wilson_liam@itf.org.uk
Paul Keenan	Müfettiş	Büyük Britanya	Hull	+44 20 9899 6677	+44 7710 073880	keenan_paul@itf.org.uk
Tommy Molloy	Müfettiş	Büyük Britanya	Aberdeen	+44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy_tommy@itf.org.uk
Costas Halas	Müfettiş	Yunanistan	Pire	+30 210 411 6610/6604	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	Koordinatör	Yunanistan	Pire	+30 210 411 6610/6604	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Januario Jose Biague	İrtibat sorumlusu	Gine-Bissau	Bissau	+245 5905895	+245 6605246	bia_januar@yahoo.com.br
Jason Lam Wai Hong	Müfettiş	Hong Kong, Çin	Hong Kong	+852 2541 8133	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	Müfettiş	İzlanda	Reykjavik	+354 551 1915	+354 892 79 22	jonas@sjomenn.is
B V Ratnam	Müfettiş	Hindistan	Visakhapatnam	+91 8912 502 695 / 8912 552 592	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
Chinmoy Roy	Müfettiş	Hindistan	Kalküta	+91 33 2459 1312	+91 8300 43094	roy_chinmoy@itf.org.uk
K Sreekumar	Müfettiş	Hindistan	Çennay	+91 44 2522 3539	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Louis Gomes	Müfettiş	Hindistan	Bombay	+91 22 2261 8368	+91 8080556373	gomes_louis@itf.org.uk
Mukesh Vasu	Müfettiş	Hindistan	Kandla	+91 2836 226 581	+91 94272 67843	vasu_mukesh@itf.org.uk
Narayan Adhikary	Müfettiş	Hindistan	Haldia	+91 3224 252203	+91 9434517316	Adhikary_Narayan@itf.org.uk
Thomas Sebastian	Müfettiş	Hindistan	Koçi	+91 484 2666409	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Ken Fleming	Koordinatör	İrlanda	Dublin	+353 1 85 86 317	+353 87 64 78636	fleming_ken@itf.org.uk
Michael Whelan	Müfettiş	İrlanda	Dublin		+353 872501729	whelan_michael@itf.org.uk
Michael Schwartzman	Müfettiş	İsrail	Hayfa	+972 4 8512231	+972 54 4699282	schwartzman_michael@itf.org.uk
Bruno Nazzari	Müfettiş	İtalya	Livorno	+39 (0) 586 072379	+39 335 612 9643	nazzari_bruno@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	Koordinatör	İtalya	Cenova	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
Francesco Saitta	Müfettiş	İtalya	Sicilya	+39 91 321 745	+39 338 698 4978	saitta_francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	Müfettiş	İtalya	Taranto	+39 99 4707 555	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Paolo Serrettiello	Müfettiş	İtalya	Napoli	+39 81 265021	+39 335 482 706	serrettiello_paolo@itf.org.uk
Paolo Siligato	Müfettiş	İtalya	Trieste		+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	Müfettiş	Fildişi Sahili	Abidjan	+225 21 35 72 17	+225 07 88 00 83	Djedje_Joachim@itf.org.uk
Calixte Kodjara	İrtibat sorumlusu	Fildişi Sahili	San Pedro	+225 08 17 60 65		kodjara_calixte@itf.org.uk
Kape Hie	İrtibat sorumlusu	Fildişi Sahili	San Pedro		+225 47 05 36 32	hie_kape@itf.org.uk
Fusao Ohori	Koordinatör	Japonya	Tokyo	+81 3 5410 8320	+81 90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	Müfettiş	Japonya	Çiba	+81 3 3735 0392	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	Müfettiş	Kenya	Mombasa	+254 41 2230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
Bae Jung Ho	Müfettiş	Kore	Busan	+82 51 463 4828	+82 10 3832 4628	bae_jh@itf.org.uk
Hye Kyung Kim	Koordinatör	Kore	Busan	+82 51 469 0294	+82 10 5441 1232	kim_hk@itf.org.uk
Norbert Petrovskis	Müfettiş	Letonya	Riga	+371 67709242	+371 29215136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	Müfettiş	Litvanya	Klaipeda	+370 46 410447	+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Paul Falzon	İrtibat sorumlusu	Malta	Valletta	+356 79969670	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Diaz	Müfettiş	Meksika	Veracruz	+52 229 932 3023	+52 1 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Tomislav Markolović	İrtibat sorumlusu	Karadağ	Bar	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@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
Grahame McLaren	Müfettiş	Yeni Zelanda	Wellington	+64 4 801 7613	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
Cyril A Nzekwe	İrtibat sorumlusu	Nijerya	Lagos	+234 803 3091057		cyril.nzekwe@yahoo.com

Bütün dünyada denizcilere yardımcı oluyor



ITF MERKEZİ

LONDRA, BK
Tel: +44 (0) 20 7403 2733
E-posta: mail@itf.org.uk

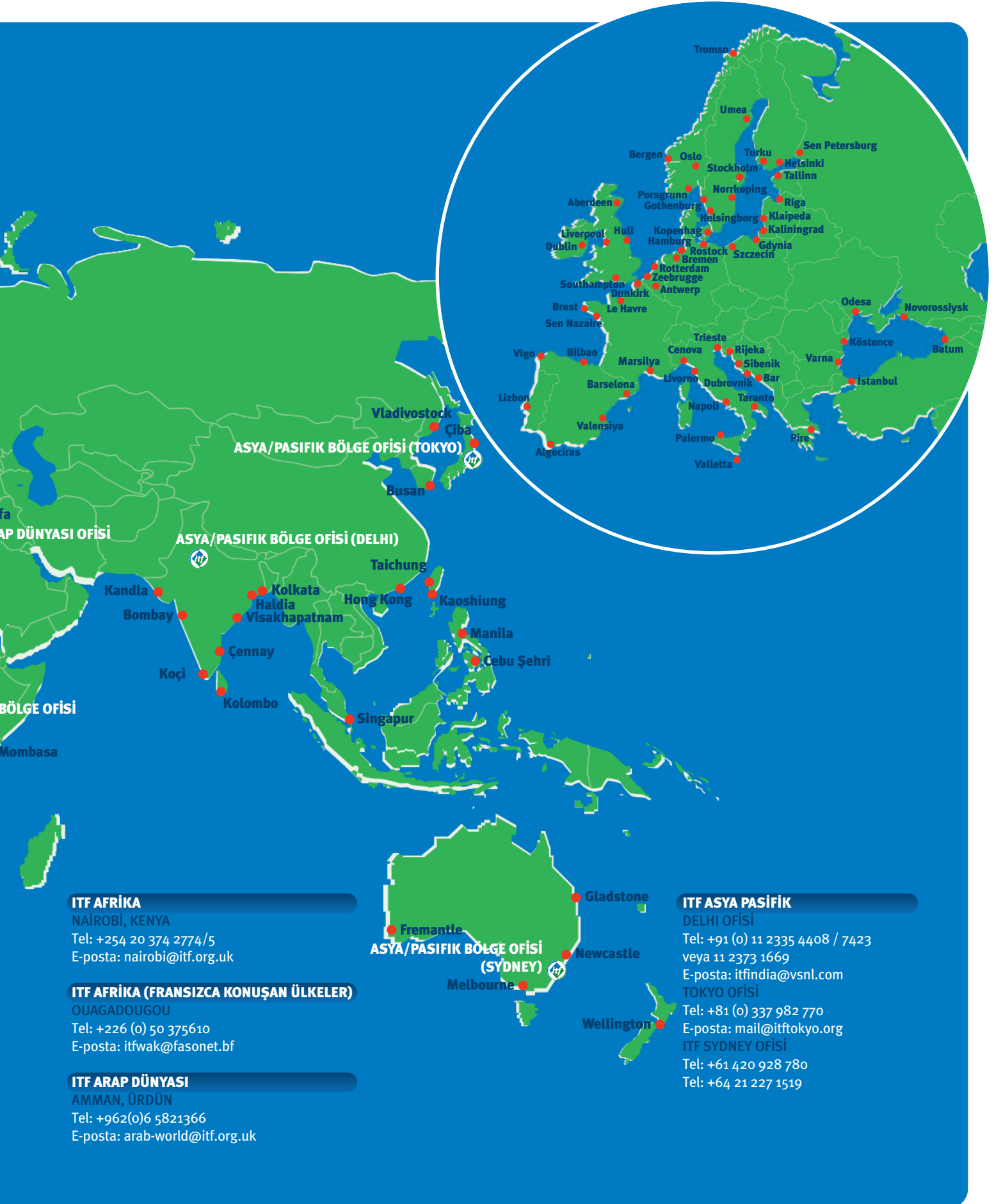
ETF AVRUPA

BRÜKSEL, BELÇİKA
Tel: +32 (0)2 285 46 60
E-posta: etf@etf-europe.org

ITF AMERİKA KITALARI

RİO DE JANEIRO, BREZİLYA
Tel: +55 (21) 2223.0410
E-posta: itf_americas@itf.org.uk

ITF Müfettişlerinin iletişim bilgilerinin detaylı listesine şu adresten ulaşabilirsiniz
www.itfseafarers.org/find_inspector.cfm



İSİM	GÖREV	ÜLKE	LİMAN	BÜRO TELEFONU	CEP TELEFONU	E-POSTA
Deborah Adekemi Akinware	İrtibat sorumlusu	Nijerya	Lagos	+234 708 7331148	+234 7025801024	ambassadordeborah@gmail.com
Goodlife Elo Okoro	İrtibat sorumlusu	Nijerya	Lagos	+234 1 774 0532	+234 8068468607	elolightmwunitf@gmail.com
Henry Akinrolabu	Müfettiş	Nijerya	Lagos	+234 803 835 9368	+234 803 835 9368	akinrolabu_henry@itf.org.uk
Angelica Gjestrum	Koordinatör	Norveç	Oslo	+47 22 82 58 24	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
Tore Steine	Müfettiş	Norveç	Bergen	+47 55 23 00 59	+47 907 68 115	steine_tore@itf.org.uk
Truls M Vik Steder	Müfettiş	Norveç	Porsgrunn	+47 35 54 82 40	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Yngve Lorentsen	Müfettiş	Norveç	Tromsø	+47 (0) 77 69 93 46	+47 (0) 41401222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
Luis Carlos Fruto	Müfettiş	Panama	Cristobal	+507 315 1904	+507 6617 8525	fruto_luis@itf.org.uk
Joselito Pedaria	Müfettiş	Filipinler	Cebu Şehri	+63 32 256 16 72	+63 920 9700 168	pedaria_joselito@itf.org.uk
Rodrigo Aguinardo	Müfettiş	Filipinler	Manila	+63 2 536 8287	+63 917 8111 763	aguinaldo_rodrigo@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	Müfettiş	Polonya	Szczecin	+48 91 4239707	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki	Müfettiş	Polonya	Gdynia/Gdansk	+48 58 6616096	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
João de Deus Gomes Pires	Müfettiş	Portekiz	Lizbon	+351 21 391 8181	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
Felipe Garcia Cortijo	Müfettiş	Puerto Rico	San Juan	+1 787 999 8130	+1 787 410 1344	garcia_felipe@itf.org.uk
Adrian Mihalcioiu	Müfettiş	Romanya	Köstence	+40 241 618 587	+40 722 248 828	mihalcioiu_adrian@itf.org.uk
Kiril Pavlov	Müfettiş	Rusya	Sen Petersburg	+7 812 718 6380	+7 911 929 04 26	pavlov_kiril@itf.org.uk
Olga Ananina	Müfettiş	Rusya	Novorossiysk	+7 8617 612556	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Petr Osichansky	Müfettiş	Rusya	Vladivostok	+7 4232 512 485	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Sergey Fishov	Koordinatör	Rusya	Sen Petersburg	+7 812 718 6380	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Vadim Mamontov	Müfettiş	Rusya	Kaliningrad	+7 4012 656 840/475	+7 9062 38 68 58	mamontov_vadim@itf.org.uk
Mouhamed Diagne	İrtibat sorumlusu	Senegal	Dakar	+221 775364071	+221 775364071	syndmarine@gmail.com
Seydina Ousmane Keita	İrtibat sorumlusu	Senegal	Dakar		221 77 692 64 08	souskeita@gmail.com
Daniel Tan Keng Hui	İrtibat sorumlusu	Singapur	Singapur	+65 6379 5660	+65 9616 5983	daniel_tan@seacare.com.sg
Gwee Guo Duan	İrtibat sorumlusu	Singapur	Singapur	+65 6390 1611	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Cassiem Augustus	Müfettiş	Güney Afrika	Cape Town	+27 21 461 9410	+27 82 773 6366	augustus_cassiem@itf.org.uk
Gonzalo Galan	Müfettiş	İspanya	Las Palmas		+34 638809166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Joan Mas Garcia	Müfettiş	İspanya	Barselona	+34 93 481 27 66	+34 629 302 503	mas_joan@itf.org.uk
Jose M Ortega	Koordinatör	İspanya	Algeciras	+34 956 657 046	+34 699 436 503	ortega_jose@itf.org.uk
Juan Ramon Garcia	Müfettiş	İspanya	Valensiya	+34 96 367 06 45	+34 628 565 184	garcia_juan@itf.org.uk
Luz Baz	Müfettiş	İspanya	Vigo	+34 986 221 177	+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Mohamed Arrachedi	Müfettiş	İspanya	Bilbao	+34 944 93 5659	+34 629 419 007	arrachedi_mohamed@itf.org.uk
Ranjan Perera	Müfettiş	Sri Lanka	Kolombo	+94 112 583040	+94 773 147005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	Koordinatör	İsveç	Stockholm		+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	Müfettiş	İsveç	Umea	+46 10 4803103	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	Müfettiş	İsveç	Gothenburg	+46 10 480 3114	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Haakan Andre	Müfettiş	İsveç	Norrköping	+46 8 791 4100	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Sven Save	Müfettiş	İsveç	Helsingborg		+46 70 57 49 713	save_sven@itf.org.uk
Sanders Chang	Müfettiş	Tayvan, Çin	Taichung	+886 2658 4514	+886 955 415 705	chang_sanders@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	Müfettiş	Tayvan, Çin	Kaoshiung	+886 7 5212380	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Franck Kokou Séyram Akpossi	İrtibat sorumlusu	Togo	Lome	+228 90 04 24 07	+228 99 50 53 35	paxhominibus@hotmail.com
Muzaffer Civelek	Müfettiş	Türkiye	İstanbul	+90 216 4945175	+90 535 663 3124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	Müfettiş	Ukrayna	Odesa	+380 482 429 901	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Barbara Shipley	Müfettiş	ABD	Baltimore/Norfolk	+1 757 622 1892	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	Koordinatör	ABD	New Orleans		+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	Koordinatör	ABD	New York	+1 201 434 6000 (ext 240)	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	Koordinatör	ABD	Seattle - Tacoma	+1 360 379 4038	+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
John Metcalfe	İrtibat sorumlusu	ABD	Portland, Maine – Boston	+1 207 785 4531	+1 207 691 5253	metcalfe_john@itf.org.uk
Martin D. Larson	Müfettiş	ABD	Portland		+1 503 347 7775	larson_martin@itf.org.uk
Michael Baker	İrtibat sorumlusu	ABD	Cleveland	+1 216 781 7816	+1 440 667 5031	baker_michael@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	Müfettiş	ABD	Houston	+1 713 659 5152	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Stefan Mueller-Dombois	Müfettiş	ABD	Los Angeles - Southern California	+1 562 493 8714	+1 562 673 9786	mueller_stefan@itf.org.uk
Tony Sasso	Müfettiş	ABD	Port Canaveral	+1 321 784 0686	+1 321 258 8217	sasso_tony@itf.org.uk

Eylem düzenlenmeyi mi düşünüyorsunuz?

Önce bunu okuyun

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 bu bültenin 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'in

yerel sendika temsilcisi size konuyu anlatacaktır.

Çok daha fazla sayıda ülkede ise bir uyuşmazlıktan galip çıkmanın anahtarı greve gitmektir. Burada da yerel temsilcinin 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. Unutmayın, birçok ülkede grev hakkı yasalar ve anayasa tarafından güvence altına alınmış temel bir insan hakkıdır.

Ne yapmaya karar vererseniz 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:

- Bir avukat tutma hakkına sahipsiniz. Söyleyecekleriniz ileride mahkemede aleyhinize delil olarak kullanılabileceğinden, herhangi bir soruya cevap vermeden ya da 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 için şirketinizle ve/veya sendikanızla temasa geçin.

Daha fazla bilgi için: www.itfseafarers.org/your_legal_rights.cfm

İstihdam büroları, mürettebat şirketleri, işe alma ve yerleştirme hizmetleri... İyi olanını nasıl anlarsınız?

Tüm denizciler etkin ve iyi-düzenlenmiş bir küresel işe alma ve yerleştirme sisteminden faydalanma hakkına sahiptir

Yüksek talep gören becerilere sahip olan ve yetenek avcılar tarafından kendisine iş teklifleri yapılan şanslı biri değilseniz, çoğu insan gibi bir işe girmek ve en iyi izlenimi yaratmak için diğerleriyle rekabet etmeniz gerekir.

Ancak bir an için durun ve işe alım işlemini yapan büroyu kontrol etmek için biraz zaman ayırın. Paravan istihdam büroları ile bir yandan gemi sahiplerine hizmet verirken, diğer yandan da kendilerine kayıtlı olan denizcilerin ihtiyaçlarıyla gerçek anlamda ilgilenen, düzgün biçimde yönetilen işletmeler arasında dünyalar kadar fark vardır.

Sorumsuz bir istihdam bürosuna kaydolmak, denizde bulunduğunuz sırada işlerin yanlış gitmesi durumunda felaketli sonuçlara yol açabilir.

İstihdam büroları hiçbir koşul altında:

- Kara liste tutamaz
- Denizcilerden işe yerleştirme karşılığında para ya da başka türden gayri meşru harç alamaz
- Ücretinizden gayri meşru kesintiler yapamaz

Tüm özel istihdam bürolarının şunları yapması gerekmektedir:

- İşe yerleştirilen denizcilerin

güncel kayıtlarının tutulması

- Şirkete özel politikalar dâhil, haklarınızı ve görevlerinizi açıklayan iş sözleşmenizi anladığınızdan emin olun
- İş sözleşmenizin ilgili herhangi bir TİS veya mevzuatla uyumlu olup olmadığını kontrol edin
- Size imzalı sözleşmenizin bir kopyasının verilmesi
- İş için gerekli niteliklere sahip olup olmadığınızı kontrol edin
- Çalışacağınız şirketin finansal bakımdan istikrarlı olduğundan ve yurtdışında sizi büyük olasılıkla sıkışıp kalmış bir halde bırakmayacağından emin olun
- İşleyen bir şikâyet prosedürüne sahip olun
- Gemi sahibinin size olan yükümlülüklerini yerine

getirmemesi durumunda, sizi parasal kayba karşı koruması için bir tür sigortaya sahip olun

Kendinize şu soruları sorun:

- Bu istihdam bürosu ulusal kanunlar çerçevesinde faaliyet gösteren lisanlı bir büro mu?
- İstihdam bürosu düzgün şirketler ve ITF üyesi sendikalarla iyi ilişkilere sahip mi?
- Kişisel verilerinizle ilgili olarak gizliliğe özen gösteren bir davranış sergiliyorlar mı?
- Eğitim, sertifikasyon ve çalışma standartlarıyla ilgili denizcilik mevzuatı dâhil olmak üzere, sektör hakkında bilgililer mi?

Kara liste tutmanın ve denizcilerden işe yerleştirme karşılığında para ya da başka türden harç almanın Denizcilik Çalışma Sözleşmesi 2006 tarafından yasaklandığını unutmayın. Gemi sahipleri sözleşme hükümlerine uygun olarak hizmet veren büroları kullandıklarından emin olmalıdır.

Bu şekilde istismara maruz bırakıldıysanız, sözleşmeyi onaylamış olan herhangi bir ülkenin liman devlet kontrolüne şikâyet başvurusu yapabilir ya da sendikanızla ya da bir ITF müfettişiyle temasa geçebilirsiniz.

Duygusal stres ve psikolojik sıkıntı yaygın olarak görülen sorunlardır, ancak bunlar hakkında konuşmak genellikle çok zordur. Sorunlar birikerek kendinizi depresyonda hissettiğiniz hatta intihara eğilimli hale geldiğiniz noktaya ulaşırsa, nereden yardım alacağınızı bilmek zor olabilir. Denizciler Bülteni bunun denizciler için neden özel bir sorun olduğunu ve hâlihazırda sizler için ne tür destek hizmetlerinin bulunduğunu ele alıyor

Daha iyi internet erişimi denizcilerin ruh sağlığı için kritik önem taşıyor

ITF Denizciler Vakfı denizcilerin ruh sağlığı ve esenliğine destek olmak için kapsamlı bir projeye başlarken, vakıf başkanı Kimberly Karlshoej, uzun deniz yolculuklarının denizci depresyon ve intiharlarında bir risk etkeni olabileceğini söylüyor

Hem denizcilere gerektiği şekilde ulaşmak zordur hem de depresyon ve intihar üzerinde konuşulması çok çetin konular olduğundan, sorunun boyutlarını anlamak herkesin bildiği gibi güç bir iştir. Yıllardır yapılan anketler ve araştırmalar ortaya çok farklı sonuçlar çıkarmış durumda.

Örneğin, ITF tarafından denizcilere yönelik olarak düzenlenen 2015 tarihli bir anket çalışması, 100 katılımcıdan altısı ile 122 katılımcıdan 41'i arasında (ülkeye bağlı olarak) değişen sayılarda denizcinin intiharı düşünen meslektaşlarının olduğunu tespit etti. Bu arada, aynı yıl içinde, Uluslararası Denizcilik Odası'nın hazırladığı İşgücü Raporu, memnuniyet düzeyleri sorulduğu zaman, kendi örneklem grubunun büyük bir çoğunluğunun 'memnun', 'mutlu' ve 'çok mutlu' olduğunu buldu.

Bazı anketler yüksek düzeyde stres ve kaygı bildirildiğini bulurken, diğerleri sağlık ve esenlik durumunun genel olarak iyi olduğu sonucuna ulaşıldı. İntiharlar ve stres, denizcilerin yeterli derecelerine göre gruplandırıldığı zaman farklı bulgulara ulaşılmaktadır – bir anket, 1970'lerin sonları ile 2000'li yılların başları arasında denizci intiharlarının neredeyse yüzde 90'ının tayfalar ve ikram hizmetleri mürettebatı arasında meydana geldiği sonucuna ulaşırken, diğer anket çalışmaları en yüksek stres seviyelerinin zabıtlar arasında olduğunu bulguladı.

Bulgular arasındaki bu büyük farklılıklar Vakfı, konunun özünü anlamaya biraz daha fazla yaklaşım yaklaşımaya çalışmamızı görmek için, çeşitli araştırma ve anketlerin kapsamlı bir tahlilini yapmaya yöneltti. Ulaştığımız sonuçlar önümüzdeki yıllarda yürüteceğimiz çalışmaları şekillendirecektir.

Yaptığımız incelemeler denizci intiharlarının çoğunun büyük derin deniz gemilerinde yaşandığını ortaya koydu – bir raporda bunların 1976 ile 2002 yılları arasında kayda geçmiş olan denizci intiharlarının yüzde 87'sini oluşturduğuna işaret ediliyor.

Bu, haftalar ya da aylarca denizde yalıtılmış bir sosyal ortamda ve çalışma koşullarında ve ailelerinden uzakta bulunmanın denizcilerin ruh sağlığı ve esenliği için başlıca risk kaynağı olabileceğini düşündürmektedir. Ayrıca, gemideyken daha iyi bir internet erişimi ve bağlantısının gerekliliğine de – bu, Vakfın limanda bulundukları sırada gemilerde internet bağlantısını iyileştirmeyi amaçlayan mobil Wi-Fi projesiyle üzerinde zaten çalışmakta olduğu bir konudur – işaret ediyor gibi görünmektedir.

Vakıf denizciler arasında pozitif ruh sağlığını desteklemek ve sosyal yalıtılmışlık, depresyon ve intiharla mücadele etmek için küresel bir strateji geliştiriyor. Bu strateji bize güncel, yenilikçi ve kanıta dayalı ruh sağlığını destekleme ve esenlik programlarının yanı sıra, yaşam boyu davranış ve yaşam tarzı değişikliği yaparak sağlıklı davranış ve yaşam tarzlarını benimsemek konusunda gönüllülüğü kolaylaştıran hizmetleri sağlamakta yardımcı olacak.

Bu programlar ve hizmetler denizcilerin denizde ve evde oldukları sırada ruh sağlıklarının iyileştirilmesine yardımcı olabilir. Ayrıca, sosyal yalıtılmışlık, depresyon ve intihar olaylarını ve bunların olumsuz etkilerini de doğrudan azaltabilir. ■

Yardıma ihtiyaç duyabileceğiniz konular

- İntiharın önlenmesi ve intihar duygularıyla başa çıkmak
- Öfke yönetimi
- Madde bağımlılığı
- Kaygı ve depresyon
- Partnerinizle ilişkinizin bozulmuş olması
- Kumar alışkanlığı
- Kederle başa çıkmak
- Sosyal yalıtılmışlık
- Finansal sorunlarınızı yönetmek
- Zorbalık ve taciz gibi işyeri sorunları

Bkz. 29. sayfada yer alan 'Denizciler Vakfı'ndan esenlikle ilgili 10 önemli tavsiye'



Ruh sağlığınıza gözetmek

Personel destek hizmetleri sağlayıcısı Hunterlink National'ın baş icra temsilcisi Gavin Kelso, kuruluşunun Avustralya'nın limanlarında denizcilerin ruh sağlığı ve esenliğine nasıl destek verdiğini ve yardımcı olduğunu anlatıyor

Duygusal veya psikolojik sıkıntı yaşayan bir denizcisiyseniz, size bireysel olarak, bire bir danışmanlık yoluyla yardımcı olacak uzman denizcilik danışmanlarından oluşan bir ekibimiz var. Gece yarısı gelen çağrılara cevap veriyoruz, çünkü kriz geçirmek için uygun bir zamanın olmadığını biliyoruz.

Ayrıca, denizcilere ruh sağlığı dirençlerini nasıl koruyabilecekleri ya da güçlendirebilecekleri konusunda da eğitim veriyoruz. Sizlere yardımcı olmak için elimizde, bazılarını bu sayfalarda da bulabileceğiniz, bol miktarda ruh sağlığı kaynağı var.

Bir deniz kazası, denizde yaşanan bir ölüm vakası ya da benzer türden ciddi bir vaka meydana geldiği zaman, Hunterlink danışmanlarımızı havayoluyla sizlere göndererek, mürettebata destek sağlamaktadır.

Hunterlink Küresel ağıımız

muhtemelen daha az tanınıyor. Bu ağ, Avustralya sularında bulundukları sırada, duygusal ya da psikolojik sorunlar yaşayan tüm uluslardan denizcilere destek ve yardım sağlamaktadır.

Kültürel farklılıkları dikkatle gözetiyoruz ve her hastayla kültürel açıdan hassas bir biçimde ilgileniyoruz. Ancak bariz kültürel farklılıklara rağmen, tüm sınırları, kültürleri ve sosyal çevreleri aşan, belirli evrensel benzerlikler de bulunmaktadır.

Genellikle haftalar boyunca evlerinden uzakta çalışan

denizciler olarak sizlerin karşı karşıya kaldığınız, eşlerinizi ve ailenizi özlemek ve ülke hasreti çekmek gibi stresleri anlıyoruz. Küçük çocuğunuzun gelişimiyle ilgili önemli bir dönüm noktasını – belki ilk adımlarını atışını ya da okula başlamasını – kaçırmamız gerektiği zaman, bu çok güç ve üzücü bir durum olabilir. Belki de mutsuz ya da hasta oldukları zaman sevdiklerinizi destekleyemediğiniz ya da ailenizden birinin cenaze törenine katılmadığınız zaman üzüntü çekiyorsunuzdur. ■

Ücretsiz bilgi kaynakları, depresif ya da intihara eğilimli hissediyorsanız kişiye özel yardım

Avustralya'da: Hunterlink yardım hattı. 1800 554 654'ü arayın. Günde 24 saat, haftada 7 gün, yılda 365 gün açık Birleşik Krallık ve İrlanda'da: Samaritans – 116 123'ü arayın. Günde 24 saat, haftada 7 gün, yılda 365 gün açık Befrienders Worldwide – bulunduğunuz ülkedeki yardım hattı bilgilerine ulaşmak için www.befrienders.org adresini ziyaret edin

Örnek olay Denizde yaşanan ölüm vakasının ardından mürettebata sağlanan destek

Hunterlink Global'ın son zamanlarda meşgul olduğu kritik olaylara bir örnek, Avustralya'nın Kuzey Queensland bölgesinde Ukraynalı bir denizcinin ölümüydü.

Bu denizci, mürettebatının bir bölümü Ukraynalı olan bir dökme yük gemisinin sevelen bir çalışanıydı. Gemide bulunduğu sırada geçirdiği kalp krizi nedeniyle öldüğü anlaşıyordu. Hunterlink, yas içindeki mürettebata destek vermek için kıdemli bir danışman göndererek duruma derhal müdahil oldu.

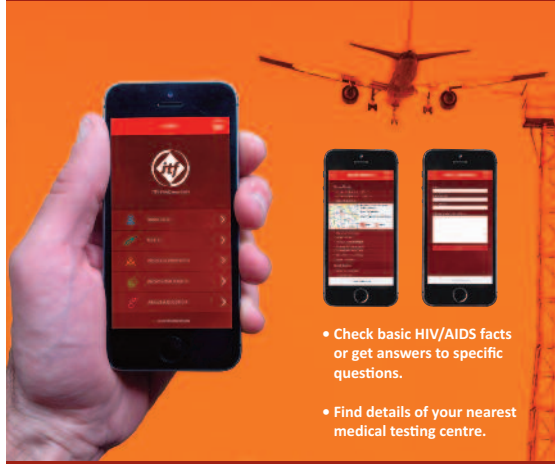
Uluslararası denizcilik sektöründe çalışan denizcilerin çoğu, Ukraynalı denizcilerin sessiz ve çoğu zaman tahammüllü insanlar olarak tanındıklarını bilecektir. Dirençli, kendine yeten ve sağlam denizciler olarak takdir edilirler. Ancak yine de yakın bir iş arkadaşının ölümü, kaptandan başlayarak tüm mürettebat üzerinde travmatik bir etki yaratmaktadır.

Bu vakada, gemideki tüm mürettebata başarılı bir biçimde yas danışmanlığı hizmeti sağladık, bilgilendirme toplantıları düzenledik, ev ve aileleri ile ilgili hikâyeleri paylaşarak mürettebatla bağ kurduk.

Ayrıca, mürettebata sahip oldukları haklara ilişkin bilgi verdik. Bir uğrak limanında bulundukları sırada, hangi ülkeden olduğuna ya da hangi pozisyonda çalıştığına bakılmaksızın, tüm denizcilerin herhangi bir gecikme olmaksızın duygusal ve psikolojik destek alma hakkına sahip olduğunu anlattık.

Hunterlink mürettebata daha sonra da destek sağlamayı sürdürdü – Hunterlink'i genel destek hizmetlerinden ayıran şey, travma geçirmiş olan uluslararası gemi mürettebatıyla kurduğu bu başarılı bağlantıdır.

HIV/Aids awareness



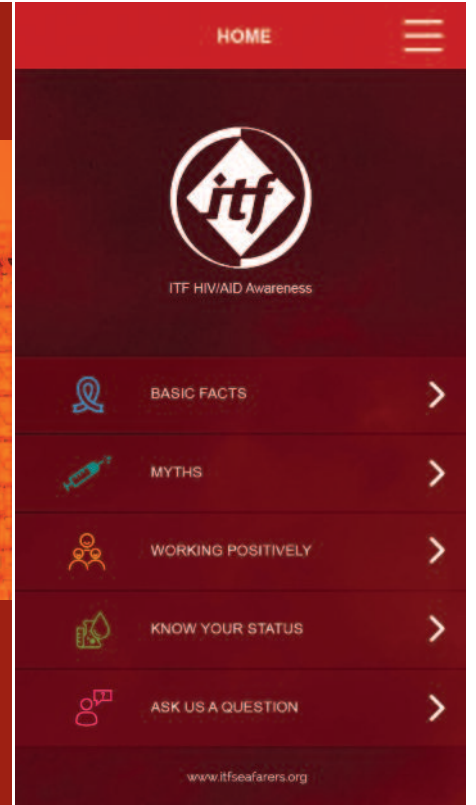
- Check basic HIV/AIDS facts or get answers to specific questions.
- Find details of your nearest medical testing centre.

Download your FREE ITF HIV awareness app now at: www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm



Find out more about us at:
www.itfglobal.org

Available on:



Yeni sağlık uygulamasıyla HIV/AIDS hakkında bilgi edinin

ITF tarafından Temmuz ayında kullanıma sunulan yeni sağlık uygulaması sayesinde, mobil cihazlarınız üzerinden HIV/AIDS'le ilgili güncel bilgi ve rehberlik hizmetlerine artık kolayca erişebilirsiniz. ITF'in küresel HIV/AIDS ve esenlik programı koordinatörü Asif Altaf daha ayrıntılı olarak açıklıyor

Ücretsiz uygulamayı hem Android hem de iOS cihazların üzerinde kullanabilirsiniz. Uygulama HIV/AIDS hakkında temel gerçekleri veriyor: nasıl bulaşır, belirtileri nelerdir, virüsün bulaşmasını nasıl önleyebilirsiniz ve hangi tedaviler uygulanmaktadır.

Uygulama aynı zamanda bu hastalık dolayısıyla damgalanmaya karşı tutum almış olan işçilerin örneklerini veriyor ve HIV-pozitif işçinin hangi uluslararası ve ulusal haklara sahip olduklarını gösteriyor.

Bundan başka, 12 'efsane avcısı' hastalıkla ilgili gerçekleri yanlış inanışlardan ayırıyor. Örneğin, birçok insan HIV virüsü taşıyan bir kişinin artık çalışamayacağına inanmaktadır. Uygulama bu inancın yanlış olduğunu – HIV pozitif bir insan herhangi bir işi yapmak konusunda herkes kadar yeterlilik sahibidir – açıklıyor. Bu virüsle enfekte olmak, bir kişinin diğer herkes kadar iş görme kapasitesine sahip olmasına engel olmamaktadır.

ITF'in denizcilik koordinatörü Jacqueline Smith şöyle diyor: "Denizciler – diğer birçok taşıma işçisi gibi – özellikle HIV/AIDS'e karşı savunmasız bir konumdadır. Bu uygulamanın hastalığı daha iyi anlamınıza ve ister denizde ister limanda ve isterseniz de evinizde olun, bilgiye hızlı ve kolayca ulaşabilmenize yardımcı olacağını umuyoruz. Sizlere kendinizi ve ailenizi güvende tutmanız konusunda yardımcı olmak istiyoruz."

Sağlıkla ilgili diğer konular, zaman içinde uygulamaya eklenecektir. ■

ITF'in ücretsiz sağlık uygulamasını www.itfseafarers.org adresinden indirin.
ITF üyesi sendikaların Dünya AIDS Günü etkinlikleri hakkında daha fazla bilgi edinin:
www.hivprevention2016.org

Elverişli bayrakların gizli kapaklı dünyası

Panama Belgeleri'nin ifşası, off-shore vergi cennetlerinin güçlü şirketler tarafından, sahip oldukları servetleri gizlemek amacıyla yaygın bir biçimde kullanıldığını ortaya koydu. Ancak gemi sahipleri çalışma, emniyet ve finansal standartların ve düzenlemelerin etrafından dolaşmak için elverişli bayrakları (FOCleri) yıllardır kullanıyorlar. Üç yazar, bunun denizciler için neden gerçekten önemli olduğunu anlatıyor

Elverişli bayraklara ışık tutmak

ITF'in denizciler, balıkçılar ve iç sularda seyrüsefer kıdemli bölüm yardımcısı Steve Yandell, çoğu kişi ve şirket vergilerini ödüyor, ancak elverişli bayraklar ve çok sayıdaki büyük şirket ödedikleri vergileri sınırlı tutmak için her fırsatı kullanıyor diyor

Elverişli bayraklar uzun yıllardan bu yana, asgari düzeyde düzenleme ve düşük vergi rejimleriyle gemi sahiplerini cezbetmektedir.

Ülkeler de büyük şirketleri ve finans sağlayıcı kurumları cezbetmek amacıyla, daha düşük vergi oranları sunmak için rekabet etmekte ve bazı ülkeler bu şirketlerin normal finansal düzenleme biçimlerinden kaçmalarını sağlamaktadır. Birleşik Krallık'ın gemicilik dünyasındaki çok sayıdaki Kırmızı Bandıra Grubu gemi sicili, düşük vergi ve zayıf mevzuat arayışı içindeki gemi sahiplerini cezbederken, Birleşik Krallık'taki Britanya Denizaşırı Toprakları da kimi zaman bu rolü oynamıştır.

Off-shore finansal varlıkların 32 trilyon ABD dolarına kadar ulaştığı tahmin edilmektedir ve bu tutar giderek artmaktadır. Çoğu ulus-ötesi şirketin off-shore vergi cennetlerinde bağlı şirketleri bulunuyor ve sahip oldukları zenginlik bu şirketlere uluslararası vergi sisteminin etrafından dolaşabilmek için en iyi muhasebeci ve vergi danışmanlarını kullanma olanağını sağlıyor. Uluslararası Sendikalar Konfederasyonu tarafından yapılan bir araştırmaya göre, sadece 50 şirketin 100 ülkeninkine eşdeğer bir zenginliğe sahip olmasına şaşımamak gerekiyor.

Vergi makamlarından para saklamak ya da şirketler ve devletler arasında yasadışı para transferi yapmak için büyük şirketler çoğu kez paravan şirketleri kullanılmaktadır. Bu muazzam düzeydeki kurumlar vergisinden kaçınma uygulamalarının, hükümetlerin sıradan insanların bel bağladıkları

temel kamu hizmetlerini finanse etmek için yeterli miktarda parayı toplayabilme becerileri üzerinde önemli etkileri olmaktadır.

Bir dizi vergi antlaşması, bir yerde gelir yaratan bir işletmenin başka bir ülkede ikamet eden bir kişiye ait olduğu ve dolayısıyla, söz konusu kişinin ikamet ettiği vergi makamının yurtdışındaki işletmenin varlık ve gelirlerinden doğan vergi yükümlülüklerini belirlemesini sağlayan, yaşamsal öneme sahip bilgi alışverişini düzenlemektedir. Ne var ki, vergi antlaşmaları bağlayıcı nitelikte değildir ve birçok ülke serbestçe bilgi alışverişini yapmayı tercih etmemektedir.

Panama Belgeleri'nin 2016 yılının Nisan ayında yayımlanması, değişim yönündeki baskının artmasını sağladı. Avrupa Birliği'nin en büyük beş ekonomisi - Almanya, Fransa, İspanya, İtalya ve Birleşik Krallık - işletme ve ortaklıkların yararlanma hakkıyla ilgili bilgi paylaşımında bulunmak için yeni bir anlaşmanın altına imza attıklarını ilan ettiler. Bu anlaşma, bu ülkelerdeki şirketlerin gerçek sahipliği hakkında daha fazla bilgi sahibi olacağımız anlamına geliyor.

Birçok elverişli bayrak ülkesi ketum bir tutuma sahip ve ticaretle ilgili konuları, düzenleme ve vergilendirmeyi asgari düzeye çekecek bir biçimde tasarlıyorlar.

Liberya'yı ele alalım. Bu ülkenin gemi ve şirket sicilleri tamamen ABD sahipli olan ve bu ülkeden sevk ve idare edilen Liberya Uluslararası Gemi ve Şirket Sicil Dairesi (LISCR) tarafından yönetilmektedir. Off-shore kurumsal hizmetler alanında küresel bir öncü olmakla övünen

LISCR'nin merkez ofisi ABD'nin Virginia eyaletinde yer alıyor, ancak şirketin tüzel kişiliği vergi amaçlı olarak, ABD'nin bir kurumlar vergisi cenneti olarak nam salmış olan eyaleti Delaware'de kayıtlı.

Liberya'nın sicili, ortaklık ve özel vakıfların çok sınırlı düzeyde bilgi sağlayarak kurulabilmelerine izin veriyor ve vergi idaresi sistemi vergiden kaçınma ya da vergi kaçırmaı ciddi olarak kısıtlamıyor. Liberya, aynı zamanda, 2014 yılında, 47 ülke tarafından oluşturulmuş olan Finansal Hesap Bilgilerinin Otomatik Değişimi Standardı'nda da yer almıyor.

Bu, denizciler için önem taşıyan bir konu, çünkü elverişli bayrak ülkelerinin birçoğunda işleyiş, Blumenthal'le ilgili haberin de (sağda) şoke edici bir şekilde gösterdiği gibi, sözleşmeden doğan ücretlerinin ödenmemesine neden olabilmektedir.

Milyonlarca insan kemer sıkma önlemlerinin yol açtığı sıkıntılara boğuşurken, bu el sürülmemiş servet birikimlerine ışık tutmak daha da büyük bir önem taşımaktadır. Elverişli bayraklar sistemini sona erdirmemiz ve gemilerin sahipleri ile taşıdıkları bayraklar arasında gerçek bir bağın kurulmasını sağlamamız gerekiyor.

Ayrıca, devletlerin kendi sicillerine kayıtlı gemilerle ilgili etkin denetim ve düzenlemeler yapmalarına da ihtiyaç var. Uygun açıklık ve şeffaflığa sahip olmak da gemi sahiplerinin mürettebatlarına olan temel yükümlülükleri yerine getirmekten kaçtıkları durumlarla mücadele etmeyi kolaylaştıracaktır. ■

Mürettebat işverene karşı yürüttüğü hukuk mücadelesini kaybetti

Die Zeit gazetesinden Marc Widmann, Hamburglu bir gemicilik şirketi Alman iş kanunun etrafından dolaşarak hareket ettiğinden, çok sayıda denizcinin ücretleri için mücadele vermekte olduğunu söylüyor

Ukraynalı kaptan Roman Bantsekov, 2014 yılının Ocak ayında, önünde duran iş sözleşmenin geçmişte imzalamış olduğu birçok iş sözleşmeyle aynı olduğunu düşündü ve ücretler de doğru görünüyordu.

Sözleşme Hamburglu gemi şirketi Johann M K Blumenthal adına imza yetkisine sahip olan Heinz-Dieter Czech tarafından imzalanmış olduğundan, Bantsekov, Martha adlı gemiye, bu şirket için yeniden kaptanlık yapacağını düşündü. Dolayısıyla, bu sözleşmede Hamburglu şirketin, adresi Liberya'da bulunan bir başka şirketle değiştirilmiş olmasından rahatsızlık duymadı. Sözleşmeye imzasını attı.

Devamı var >

Panama Belgeleri: 2016 yılının Nisan ayında sızdırılan, gizli off-shore şirketler tarafından üzerleri örtülmüş olan suç, yolsuzluk ve haksız uygulamalara olanak tanıyan bir sistemi teşhir eden, 11,5 milyondan fazla finansal ve hukuki kayıt.

ITF'in elverişli bayrak kampanyası hakkında daha fazla bilgi almak için:
www.FOC-campaign.org

Mürettebat işverene karşı yürüttüğü hukuk mücadelesini kaybetti devam

Bu karar, halen sürmekte olan hukuki bir çekişmeyi tetikledi.

Kaptan Bantsekov çok geçmeden Martha'yı denize açılmaya elverişsiz ilan etti ve beş ayı aşkın bir süre denizde kaldıktan sonra, 2014 yılının Temmuz ayında, Singapur'da gemiden ayrılarak karaya çıktı. Son ödeme cetvelinde yer alan tutar 11.686,01 ABD dolarıydı, ancak eline geçen tutar sadece 3.540,81 ABD doları oldu. Martha'nın ikinci kaptanı aynı ismi taşıyan şirketle benzer bir iş sözleşmesi imzalamıştı ve o da alacaktıydı.

Alacaklı olduğu tutarın peşinden haftalarca koştuktan sonra, kaptana kendisi aleyhine yöneltilmiş suçlamalar olduğu ve bu nedenle ülkesine dönüş biletinin ve yerini alacak olan kaptanın seyahat masraflarının ücretinden mahsup edildiği söylendi. Kaptan bu suçlamaları reddetti ve ücretinin ödenmesini talep etti. Blumenthal kendisine iş sözleşmesinde adı belirtilen şirketle - 80 Broadstreet, Monrovia, Liberya adresindeki First Class Bulk Shipping Limited – görüşmesi gerektiğini söyledi.

Bu adres Liberya gemi sicilinin şube ofisinin bulunduğu yerdi ve dolayısıyla, gemilerinin ucuz Liberya bayrağı altında faaliyet göstermesini isteyen gemicilik şirketlerinin sicil kayıtlarını buraya yapmaları gerekmektedir. Bu tür şirketlerin Liberya'da aktif olarak işletmecilik yapmalarına izin verilmiyordu, ancak Blumenthal vakasıyla birlikte, denizcilerin işvereni olarak görünmeye başladılar.

ITF müfettişi Ulf Christiansen, 2014 yılının sonlarında, Martha ile bağlantılı vakalarla uğraşmaya başladığı sırada, Blumenthal'ın

Carola adlı gemisinin ikinci makinistine zaten destek sağlamaktaydı ve Blumenthal'ın diğer iki gemisinden üç denizciye, ödenmemiş ücretlerini 2013 ve 2014 yıllarında dava yoluyla tahsil etmelerinde başarılı bir şekilde yardımcı olmuştu.

Tüm bu vakalarda, son ücret bedelleri ödenmemiş ve denizcilere yönelik kanıtta dayanmayan suçlamalarda bulunulmuştu. Ancak daha önceki vakalarda, iş sözleşmelerinde işveren olarak Blumenthal görünüyordu.

2015 yılının Haziran ayında, Hamburg iş mahkemesi, Bantsekov'un, Blumenthal'ın Liberyalı şirketin arkasında yer aldığı ve dolayısıyla, kendi işvereni olduğu ve eksik ücretlerini ödemekle yükümlü bulunduğu iddiasını reddetti. ITF onun 2016 yılının başlarında, bölge iş mahkemesine yaptığı temyiz başvurusunu finanse etti, ancak Bantsekov davayı yine kaybetti. Blumenthal başarılı bir biçimde, First Class Bulk Shipping için aktif personel hizmetleri sağladığını, davayla ilgili Liberya kanunlarının uygulanması gerektiğini ve Bantsekov'un Ukraynalı bir gemi adamı olarak Liberyalı şirketle bilerek ve özgür iradesiyle bir sözleşme imzalamış olduğunu iddia etti.

Christiansen, Martha ve Carola'nın mürettebat üyelerine hak taleplerini, merkez ofisi Amerika Birleşik Devletleri'nde olan Liberya Gemi siciline göndermelerini tavsiye etti. Dava devam ediyor. ■

Kaptan Bantsekov bundan böyle her zaman aksatmadan yapacağı bir şey olduğunu söylüyor – gemicilik şirketleriyle imzalayacağı iş sözleşmelerini ilk kelimesinden son kelimesine kadar, son derece dikkatli bir biçimde okumak.

Svetlana elverişli bayraklar skandalına dikkat çekti

Standart altı bir gemide kötü muamele gören Svetlana mürettebatının hikâyesinin elverişli bayraklar skandalını ve düzenleme eksikliğini vurguladığını söylüyor, ITF müfettişi Tommy Molloy



Victoria Maritime Trading şirketinin sahibi olduğu, işlettiği ve Malta, Valetta bandıralı Svetlana, 20 Ekim günü, Galler'in Cardiff limanında, mürettebata aylardır ödeme yapılmadığının ortaya çıkarılmasının ardından tutuklandı.

Bu tutuklama kararı, geminin Denizcilik ve Sahil Koruma Dairesi (MCA) tarafından yapılan bir liman devleti denetimi sırasında, aralarında yangın söndürme ana boru hattının korozyona uğrayarak üzerinde delikler oluşmuş olması, kargo ambarındaki yangın algılama sistemindeki bir gösterge hatası ve bir yedek dümen motorunun eksik olmasının da yer aldığı 11 eksikliğin tespit edilerek tutuklanmasının üzerinden sadece sekiz gün geçtikten sonra alındı.

MCA, ITF'ten mürettebata yardımcı olmasını ve kendilerine borçlu olunan ücret tutarını hesaplamasını rica etti. Gemide, Rus, Ukraynalı ve Bulgar mürettebata yalnızca küçük miktarlarda ve seyrek aralıklarla nakit ödemeler yapılmış olduğunu öğrendim. Bir gemiciye, Haziran ayında gemiye nakledildiğinden bu yana hiç ödeme yapılmamıştı ve bir önceki gemideki çalışmasıyla ilgili olarak da üç aylık ücreti

ödenmemişti.

Ücretler uzun zamandan bu yana gördüğüm en düşük ücretlerdi ve Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde atıfta bulunulan ILO'nun asgari ücret düzeyinin çok altındaydı. Mürettebat ayrıca gemide çalışmaya başlamadan önce kendi kişisel koruyucu teçhizatlarını satın almaya da zorlanmıştı ki, bu tamamen kabul edilemez bir durumdu.

ITF ödenmemiş ücretler ve taahhüt edilmiş olan ilave çalışma ödemeleri için, ILO asgari ücret düzeyini temel alan bir ücret alacağı talebinde bulundu. Gemi sahiplerini, mürettebata kabul edilebilir asgari istihdam standartları sağlayacak olan bir ITF iş sözleşmesi imzalamak üzere görüşmelerde bulunmaya davet ettik.

Şirket bu davete, beni şantaj yapmak ve yasadışı bir biçimde hareket etmekle suçlayarak karşılık verdi ve ne kadar düşük miktarlarda olursa olsun, sadece iş sözleşmelerinde belirtilen tutarlar üzerinden ödeme yapacaklarını ısrarla vurguladı. En sonunda, gemi serbest bırakılmadan önce, mürettebata kendilerine borçlu olunan yaklaşık 60.000 ABD doları tutarında ödeme yapıldı.

MLC, sözleşmeyi onaylamış olan ülkelerden, denizcilerin ücretlerini ILO tarafından belirlenmiş olan asgari düzeylerle bağlantılı olarak saptayan prosedürleri oluşturmalarını istemektedir. Bu vaka, ILO asgari ücretinin liman devlet makamları tarafından yasal olarak uygulanıp uygulanamayacağı ve bayrak devletlerinin bir gemi sahibinin asgari ILO ücretini ödemediğini öğrendikleri zaman rollerinin ne olduğuyla ilgili soruları gündeme getirmektedir. ■

Terk edilmeye karşı yeni önlemler

18 Ocak 2017'de, Denizcilik Çalışma Sözleşmesi 2006'da terk edilme belâsıyla başa çıkmak için yapılan yeni değişiklikler yürürlüğe girdi.

ITF, gemi sahipleri ve hükümetlerin denizcilere olan sorumluluklarını ciddiye almaları ve şirketlerin finansal güçlüklerle karşılaştıkları ya da sadece hatalı operasyonlar yürüttükleri zaman denizcileri yüzüstü bırakmalarının yasaklanması için yıllardır kampanya yürütmektedir. Şimdi tünelin ucunda ışık görünmeye başladı.

Peki, bu yeni düzenleme sizin için ne anlama geliyor?

Bu düzenleme, terk edilme durumunda denizcilere vakitli bir biçimde finansal yardım sağlanabilmesi için, gemi sahiplerinin, mürettebatın doğrudan erişebileceği, yeterli fonlara sahip bir tür sigorta yaptırmak zorunda olmaları anlamına gelmektedir. Denizcilerin artık aylarca, devamlı olarak yiyeceksiz, ücretleri ödenmeden ve ülkelerine dönmelerinin mümkün olmadığı koşullarda kalmamaları anlamına gelmektedir.

Bayrak devletleri MLC'yi onaylanmış olan tüm gemiler (bu yazı kaleme alınırken küresel tonajın yüzde 91'ini oluşturlardı) bu sigorta sertifikasının İngilizce kopyalarını gemi içinde 'göze çarpan bir yere asmak' zorundadır.

Terk edilme tehlikesiyle karşı karşıya kalabileceğinizi düşünüyorsanız, çok fazla zaman kaybetmeyin. İlk olarak gemi sahibiyle temas kurmaya çalışmalısınız. Gemi sahibinin adını ve iletişim bilgilerini gemide yer alan 'Denizde Çalışma Uygunluk Beyannamesi'nde' (DMLC) bulabilirsiniz. Terk edildiyse, gemi sahibinin sigortacısına doğrudan şikâyet başvurusunda bulunun.

'Gemi sahibi:

- denizcinin ülkesine geri gönderilmesinin maliyetini karşılamazsa veya

- denizciyi gerekli bakım ve desteği sağlamadan bırakmışsa veya
- bunun dışında, sözleşmeden doğan ücretleri en az iki aylık bir süre için ödememek dâhil, denizciyle bağlantılarını tek tarafı olarak kesmişse, sigorta (veya diğer bir tür finansal güvence) devreye sokulabilir.'

Gemi sahibinin finansal güvence sağlayıcısından, iş sözleşmeniz veya TİS uyarınca, dört aya kadar olan bir süre için ödenmemiş ücretlerinizi ve diğer haklarınızı talep etme hakkına sahip olacaksınız. **Bu nedenle başvuruda bulunmayı çok geçe bırakmamak önem taşımaktadır. Başvuruda bulunmak için altı ay beklemeniz halinde, geriye dönük olarak yalnızca dört aylık ücretinizi tahsil edebilirsiniz.**

Sigorta ayrıca ülkeye geri gönderilme masrafları, yeterli yiyecek, gerekli olduğu durumda kıyafet, konaklama, içme suyu, gemide hayatta kalmak için zaruri yakıt ve gerekli tıbbi bakım da dâhil olmak üzere, tüm makul masrafları karşılamalıdır. Ülkeye geri gönderilme masrafları 'uygun ve hızlı' – normal koşullar altında hava yoluyla ve yiyecek, konaklama ve kişisel eşyaların nakledilmesi gibi tüm makul masrafları içeren – seyahat anlamına gelmektedir. Sigorta, terk edilme anından başlayarak evinize ulaştığınız ana kadar geçerli olacaktır.

Uluslararası P&I Grubu kulüpleri (bkz. bir sonraki sayfa), telefon numaralarını gemide bulunan sertifikaların içinde ya da çevrimiçi olarak bulabileceğiniz, 24 saat hizmet veren acil yardım hatları sağlamayı taahhüt ettiler. Terk edildiğinizi fark eder etmez onlarla temasa geçmeyi unutmayın.

Sistem hazır hale gelip işlemeye başlar başlamaz, bayrak devletleri ve limanların gemilerde uygun terk edilme sigortası poliçelerinin bulunup bulunmadığını denetlemeleri gerekecek. ■

Terk mi edildiniz?

Gemi sahibiniz:

- İş sözleşmeniz sona erdiği halde ülkenize dönme masraflarını karşılamayı ret mi ediyor?
- Gemiye yiyecek, su ya da yakıt tedarik etmiyor mu?
- İki aydır ya da daha uzun bir süreden bu yana ücretlerinizi ödemedi mi?

Bu sorunlardan herhangi birini yaşıyorsanız, Denizcilik Çalışma Sözleşmesi 2006'da yer alan uluslararası düzenlemelere göre 'terk edilmiş' sayılıyorsunuz.

Terk edilme sigortası sağlayıcısına başvuruda bulunun (iletişim bilgilerini içeren sertifika için geminin ilan panosuna ya da aşağıda yer alan listeye bakın). Ayrıca, bayrak devleti, liman devlet kontrolü ya da bir ITF müfettişini de durumdan haberdar edebilirsiniz.

Durum iyice kötüye gitmeden önce hızlı hareket edin.

Dört aya kadar olan ücretleriniz sigorta kapsamında yer alacaktır, dolayısıyla, şikâyet başvurusunda bulunmayı çok geçe bırakmayın!

Uluslararası P&I Kulüpleri Grubu:

- The Swedish Club www.swedishclub.com
- UK P&I Club www.epandi.com
- Skuld www.skuld.com
- Britannia www.britanniapandi.com
- Steamship Mutual www.steamshipmutual.com
- Gard www.gard.no
- The London P&I Club www.londonpandi.com
- West of England www.westpandi.com
- North www.nepia.com
- Shipowners www.shipownersclub.com
- The Standard www.standard-club.com
- The American Club www.american-club.com
- The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association www.piclub.or.jp

Denizciler Bülteni sizlere Uluslararası Denizcilik Örgütü'ndeki (IMO) ve otomatik gemilerle ilgili, denizcileri ilgilendiren son gelişmeleri aktarıyor

IMO'dan haberler

ITF'in IMO temsilcisi Branko Berlan, sendikaların yeni sektörel personel kategorisi, operasyonel mürettebat tedariki ve bitkinlikle ilgili duydukları endişeleri anlatıyor

Bir sektörel personel kategorisinin oluşturulmasının denizciler üzerinde yaratacağı etkilerden endişe ediyoruz, çünkü bu kategori gemilere nasıl mürettebat temin edileceği konusunda değişiklikler yapılmasına kapı aralıyor.

Bu kategori mobil off-shore sondaj işinde hâlihazırda kullanılıyor ve gemilerde iki tür işçinin bulundurulmasını içeriyor – denizciler ve sektörel personel.

Böyle bir ayırım yapılması, denizcilik bölümü altında gruplandırılan asgari sayıdaki denizci seyrüsefer ve makine dairesi nöbeti işlerini yürütürlerken, sektörel personelin - bakım ve onarım, demirleme, yiyecek ve içecek sağlama ve temizlik gibi - gemideki diğer tüm işleri yapmak üzere bir sektörel bölüm altında

gruplandırılmalarına yol açabilir.

Nöbet görevi yapan denizcilerin bulunmadığı uzaktan kumandalı gemilerde bile bakım, onarım ve teknik destek için gemide personel bulundurulması hâlâ potansiyel bir ihtiyaçtır. Bu yeni tanım, söz konusu pozisyonların, STCW Kodu çerçevesinde yetkili ve denizcilerin haklarını ve çalışma koşullarını koruyan diğer uluslararası ve ulusal yasaların kapsamı içinde yer alan denizciler yerine, herhangi bir düzenlemeye tabi olmayan personel tarafından doldurulabileceği anlamına gelmektedir.

Bu hamle, denizciler, gemi sahipleri ve gemi yöneticilerini kapsayan mevcut düzenlemeleri ve yasal çerçeveyi istikrarsızlaştırma potansiyeline sahiptir ve bir dizi zararlı ve

öngörülemez sonuçlara yol açabilir. Bu da, hâlihazırda 79 ülke tarafından onaylanmış olan ve dünya filosunun yüzde 91'ini kapsayan Denizcilik Çalışma Sözleşmesi 2006 ile çeşitli ihtilafların yaşanmasına neden olabilir.

Operasyonel mürettebat temini ve bitkinlik, denizciler ve ITF için uzun zamandan bu yana bir endişe kaynağı oluşturmaktadır. IMO'da bugünlerde yapılmakta olan tartışmalar bitkinlik konusundaki mevcut yönergelerde değişiklikler yapılması üzerinde yoğunlaşmaktadır ve ITF bu tartışmaların, bitkinliği azaltmaya yönelik temel çözüm yöntemi olarak operasyonel mürettebat teminini de içermesi gerektiğini ısrarla belirtmektedir.

Bu, gemilerde güvenli çalışma

ortamı oluşturmak üzere yeterli miktarda insan kaynağı sağlayabilmek için, önerilen revize edilmiş yönergelerin her birinin, tamamı – ISM Kodu, Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet ve MLC gibi – uluslararası düzenlemeleri dikkate alması gereken, yedi modül içinde düzenlenmeleri gerektiği anlamına gelmektedir.

ITF ayrıca, özellikle gemilerin ve mürettebatın omuzlarına yüklenmiş olan çok sayıda kontrol sorumluluğu ve idari yüklerle ilgili olarak da endişe taşımaktadır. Bu durum, ITF'in şiddetle karşı çıktığı, kaptanların ve mürettebatın sorumluluğu üstlenerek potansiyel suçlu konumuna düşürülmelerine yol açan baskının artmasına neden olmaktadır. Tüm denizciler dürüst ve adil bir muamele görmelidir. ■

Denizciler emniyetli ve etkin maliyetli gemi işletmeciliği için yaşamsal öneme sahip



Copyright Rolls-Royce

ABD'deki ITF üyesi Kaptan, İkinci Kaptan ve Kılavuz Kaptanların Uluslararası Örgütü sendikasının başkan yardımcısı George Quick, insansız otomatik gemilerin denizciler için ne anlam ifade edebileceğini ele alıyor

Bilgi ve iletişim teknolojisi ve robot bilim alanında yaşanan gelişmeler denizcilik sektörünü daha şimdiden etkilemeye başladı bile.

Ne var ki, otomatik gemilerin geleceğine yönelik görüşler, donanım imalatçıları ve hizmet tedarikçileri tarafından öne sürülen ihtiraslı iddiaları temel almaktadır.

Onlar bu konudaki genel yaklaşımlarını, büyük ölçüde sadece imalat ve dağıtım sektörlerinin kontrollü ortamları için geçerli olan gelişmelere dayandırıyorlar. Bu modelin, kendine özgü, dinamik, küresel ve kontrol edilemeyen denizcilik ortamına aktarılabileceği oldukça kuşkuludur.

Uluslararası Denizcilik Örgütü, daha şimdiden, yalnızca yapay zekâ kullanarak kendi kararlarını alabilen, gerçek anlamda insansız gemilerin ortaya çıkmasına neden olabilecek, elektronik seyirüseferi destekleyen teknolojiyi geliştirmeye ve uygulamaya çalışıyor.

Ancak mürettebat ve mürettebatın barınma alanlarının bulunmaması durumunda bile böyle bir geminin inşa edilmesinin maliyetinin,

uzaktan kumandalı operasyonun gerektirdiği teknolojiyle birlikte, geleneksel bir geminin inşa maliyetinden daha fazla olabileceği yaygın olarak düşünülmektedir. İzleme, kontrol, bakım, onarım ve diğer işler – halen düşük ücretli emek arz eden ülkelerden gelen denizciler tarafından yerine getirilmekte olan görevler – için karada yer alan pahalı bir altyapıya ihtiyaç duyulacaktır.

Otomatik gemiler denizcilerin işleri pahasına kullanıma sokulacaklar. Bununla birlikte, sağlam bilgiler temelinde yapılan tahminlere göre, mürettebat maliyeti bir gemiyi işletmenin toplam maliyetinin sadece yüzde altısını oluşturmaktadır. Dolayısıyla, ücret giderlerinden sağlanacak tasarrufun – hiç denizci istihdam edilmeyecek olsa bile – otomatik bir gemicilik sektörü inşa etmenin ve işletmenin getireceği ilave maliyetleri nasıl telafi edebileceğini öngörmek oldukça zordur.

Şimdiye kadar, gemi sahipleri bu fikre karşı fazla hevesli olmadılar. Onu ancak bir rekabet avantajı sağlaması durumunda benimseyeceklerdir.

Otomatik gemilerden yana olanlar, bu gemilerin maliyetleri azaltacağını ve insan hatası riskini ortadan kaldırarak emniyeti artıracığını söylüyorlar. Ancak geminin gerçekliğinden ve fiili ortamından yalıtılmış olan teknik sistemler, iletişim bağlantıları, siber güvenlik ve uzaktan kumandayı sağlayan insanları kullanmanın yeni hata kaynaklarına yol açmaları konusunda da çok gerçek bir risk bulunmaktadır.

Ayrıca, karmaşık ve yüksek derecede otomatikleşmiş sistemlerin yüksek nitelikli operatörlere gereksinim duyacağını, bunların denizcilere ilave beceriler kazandıracağını ve onları daha iyi ücretli işlere taşıyacağını da öne sürüyorlar. Diğer sektörlerdeki deneyimler bu tür sonuçlar vermedi. Temel uzmanlık ve düşük düzeyde karar alma işlevleri bu teknolojiye içerilmiş durumdadır ve düşünebilen makineler bunu yapmaya ihtiyaç duymayan insanlar yaratırlar.

Dinamik ve karmaşık denizcilik dünyasında, deneyime dayalı olarak değerlendirme ve yargıda bulunulması, genellikle dar zaman sınırlamaları içinde alınan ve

başarı ile felaket arasındaki farkı belirleyen kararların temelini oluşturmaktadır.

Sendikalar yeni teknolojiye karşı değiller. Ancak, sırf kârları artırmak adına istihdamın yeni teknolojiler eliyle budandığı 'teknolojik işsizlikle' ilgili çok büyük endişeler taşıyoruz.

Teknolojinin getirdiği değişiklikler bir dördüncü sanayi devrimi ile karşılaştırılmaktadır. Bu değişiklikler sadece işçileri ve işin doğasını değil, toplumun geleceğini, ekonomik sistemimizi ve siyasi kurumlarımızı da etkileyecektir.

Sendikalar denizcilerin bu süreçte yollarını bulmalarına ancak bu değişimin işçileri ve toplumu nasıl etkileyeceğinin şekillendirilmesinde rol almaları durumunda yardımcı olabilirler. Bu nedenle pozisyonumuzu, denizcilerin hem maliyet etkinliği hem de emniyet bağlamında gemilerin işletilmesi için vazgeçilmez öneme sahip oldukları tezine dayandırmalıyız.

Kaptan, İkinci Kaptan ve Kılavuz Kaptanların Uluslararası Örgütü hakkında daha fazla bilgi için:

www.bridgedeck.org ■

ITF, IMO nezdinde sizlerin çıkarlarını gereği gibi temsil edebilmek için, otomatik gemiciliği ele almak üzere bir çalışma grubu oluşturdu. Dünya Denizcilik Üniversitesi insansız gemiler üzerine bir rapor hazırlıyor.

Sağlık durumunuzu iyileştirmek için önemli ipuçları

Denizciler Vakfı sağlık durumunuzu iyileştirmek için yapabileceğiniz 10 önemli şeyi bir araya getirdi

1 Sağlıklı kafa, sağlıklı vücut

Vücudumuzu ve zihnimizi farklı sistemler olarak düşünme eğilimindeyizdir. Sağlıklı gıdalar yemek ya da 10 dakikalık çabuk bir egzersize zaman ayırmak, dayanıklılığı artırırken, endorfin salgılanmasını sağlar ve vücut güvenini geliştirir.

2 İnsanlarla iletişim kurun

Aylarca bir geminin sınırlı ortamı içinde bulunmak size iş arkadaşlarınızla yakın bağlar kurmanız için gerekli zamanı sağlar. Ama ayrıca, zaman içinde klostrofobik bir durumun ortaya çıkmasına da neden olabilir. Neyse ki, bizim Shoreleave uygulamamız (www.seafarerstrust.org/apps) denizci merkezlerinin yerlerini bulmak ve yeni insanlarla tanışmak veya evinizi aramak bakımından büyük önem taşıyan Wi-Fi erişimiyle ilgili ihtiyaç duyduğunuz tüm bilgileri sağlamaktadır.

3 Başkaları için bir şeyler yapın

Kendinizi iyi hissetmek istiyorsanız, başkalarına iyilik yapın! Diğer denizcilere yardımcı olmak sadece onlar için iyi bir şey değildir, bu sizi de daha mutlu ve sağlıklı yapar. Başkalarına bir şeyler vermek güç bir iş olmak zorunda değildir: bir nazik sözcük, bir gülümseme veya düşünceli bir jest kadar basit bir şey olabilir.

4 Yeni şeyler öğrenmeyi sürdürün

Öğrenmek, meraklı ve bir şeylerle meşgul olmamıza, özgüvenimizi ve direncimizi artırmamıza yardımcı olur. Neden www.duolingo.com adresinden Duolingo gibi bir uygulamayı indirerek yeni bir dil öğrenmeyiniz veya kısa bir süre önce yayıma girmiş olan IMO Denizcilikte Enerji Verimliliği gibi - <https://goo.gl/D7oyqc> adresini ziyaret edin - ücretsiz eğitim sağlayan kaynakları kullanmayasınız?

5 İstekli bir biçimde peşine düşeceğiniz amaçlarınız olsun

Belirli amaçlar doğrultusunda çalışmak – bu ister kiloyla ilgili bir hedef, ister bir eğitim modülünü tamamlamak, isterse de evinizi telefonla aramak olsun - mutluluğunuza katkıda bulunabilir. Bu, ayrıca, dikkat yöneltme ve yoğunlaştırmaya ve yapmayı karıştırdığımız şeyi gerçekleştirdiğimiz zaman bir başarı duygusunun oluşmasına da yardımcı olur.

6 Duyarlı bir yaşam sürdürün

Deniz kenarında güzel bir gün batımı veya kıyı izni sırasında yapılan ilginç bir ziyaret ... şu anda olup bitmekte olan şeylere dikkat edin ve çevrenizin – ne görebildiğinizin, duyduğunuzun, neye dokunduğunuzun, neyi tattığının – tam anlamıyla farkında olun.

7 Her şeyin iyi yanına bakın

Yaşam iniş ve çıkışlarla doludur ancak yaşama pozitif yaklaşmak – işinizle gurur duymak ya da harika bir kitabın tadını çıkarmak gibi – çeşitli vasıta ve olanakların ortaya çıkmasına yardımcı olan, 'yukarı doğru bir spiral' yaratır.

8 Zorlukları yenme gücü

Çoğu kez kendimize ne olacağını seçemeyiz, ancak ilkesel olarak olanlar karşısında kendi tutumumuzun ne olacağını seçebiliriz. Bilgi güçtür ve proaktif olmak önemlidir. Denizde olduğumuz sırada yasal haklarınızın neler olduğunu ve sorunların çözüm yollarını anlamak atılması gereken ilk adımdır. www.seafarersrights.org adresinden Denizci Hakları Enternasyonal'i'nin uygulamasına bir göz atın.

9 Kendinizle barışık olun

Ülkenizde sahip olduğunuz destek ağından uzakta bir gemide geçirilen aylar ve yapılan işlerin tekrarlanıp durduğu bir ortamda bulunmak, farkına vardığımız kusurlarımızı belirli bir perspektife oturtmaktan vazgeçmemiz anlamına gelebilir. Kendiniz de dâhil olmak üzere, hiç kimsenin mükemmel olmadığını kabul edin.

10 Daha büyük bir şeyin parçası olun

Bilimsel araştırmalar kendimizden daha büyük bir şeyle bir bağlantıya sahip olmanın bizleri daha mutlu ve sağlıklı yaptığını gösteriyor. Bu bir dini inanç ya da manevi değer, sendikanızda aktif bir rol oynamak, fark yaratan bir işi yapmaktan duyulan hoşnutsuzluk ya da yoga yapmak olabilir.

Aşağıda yer alan barkodu kullanarak, denizciler için elzem olan uygulamalar listemize bir göz atın.





Kampanyaya katıl

Liman işçileri: limanınızda kampanyaya nasıl destek verebileceğiniz konusunda sendikanızla konuşun.

Denizciler: limanda yük bağlama veya çözme işini yapmanız istenirse: gerekli bilgileri ReclaimLashing@itf.org.uk adresine e-posta ile gönderin ve mesajınızda geminin adını ve bulunduğu yeri de belirtin.

Tüm denizcilere çağrı – yük bağlamak liman işçilerinin işidir

ITF'in Belçika'daki müfettişi Christian Roos, ITF ve ETF'nin denizcilerin liman işçilerinin işlerini yapmalarına son vermeye yönelik çabalarına neden hız verdiklerini açıklıyor

Limanlarda yük bağlamak liman işçilerinin işidir ve bu iş yalnızca eğitimli liman işçileri tarafından yapılmalıdır. Bu, son derece tehlikeli bir iştir ve eğitimli olmayan işçiler tarafından yapılması durumunda yaralanma, sağlık sorunları ya da hatta ölüme neden olabilir. Mürettebatın ya da geminin emniyeti ve güvenliği tehlikede olmadığı sürece, mürettebatın limanda kargo bağlama ve çözme işini yapmaları asla istenmemelidir.

Elverişli bir bayrak (FOC) kullanan bir gemide çalışan bir denizciyseniz, geminiz ITF onaylı bir toplu iş sözleşmesinin kapsamında yer alıyor olabilir –

ITF'in denizciler uygulamasını kullanarak bu durumu kontrol edin.

Her bir ITF TİS'i şu hükmü içermektedir: 'kargo bağlama ve çözme işi liman işçilerinin işidir ve - yerel ITF liman işçileri sendikasıyla önceden bir anlaşmaya varılmadığı sürece – mürettebatın bu işi yapmaları istenmemelidir.' Elverişli bayrak gemilerinde denizcilerden yük bağlama ve çözme işini yapmalarını isteyen ve bu konuda yazılı bir izne sahip olmayan şirketler, kaptanlar ve zabıtlar ITF'in bu TİS hükmünü ihlal etmektedir.

ITF ve onun Avrupa kolu ETF'ye üye olan Kuzey Avrupalı sendikalar, yük bağlama ve aktarma yükünü emniyete alma işlerinin liman işçilerine geri verilmesini sağlamak amacıyla bir kampanya yürütüyorlar. 2016 yılının Eylül ayının ilk haftasında, ITF müfettişleri bu kampanyayı gemilere taşıdılar. Elbfeeder ziyaretiyle ilgili haberi beşinci sayfada bulabilirsiniz. ■

Duymayan kalmasın

Denizciler Bülteni'nin arka sayfasında yer alan ITF'in yük bağlamaya ilgili yeni bildirisini okuyun. Tüm mürettebatın risklerin farkında olması ve haklarını bilmesi için bu bildiriyi haber panosuna iğneleyin.



Çığır açan araştırma konteyner limanlarında sağlık ve güvenliğin iyileştirilmesini sağlamalı

ITF'in liman işçileri kolu sekreteri Sharon James, önde gelen konteyner limanı işletmecilerinin liman işçilerini iş başında güvende tutmak için daha fazla şey yapmaları gerektiğini söyleyen ve küresel konteyner limanı sektöründe çalışan işçilerin sağlık, emniyet ve esenliği konusundaki en kapsamlı kanıtları içeren, yeni bir araştırmayı ele alıyor

ITF ailesi Gdansk'taki liman işçilerinin TİS başarısına yardımcı oldu

Dayanışma sendikasının Gdansk'taki baş örgütlenme uzmanı Adam Tyłski, güçlü bir örgütlenme kampanyasının ve ITF ailesinden gelen büyük desteğin ardından Polonya'daki liman işçilerinin Deepwater Container Terminal (DCT) ile bir toplu iş sözleşmesi (TİS) imzaladıklarını söylüyor



NSZZ Dayanışma sendikasının ulusal denizcilik ve liman işçileri kolları, 2012 yılında, Gdansk'ta, DCT şirketinde bir örgütlenme çalışması başlattılar. 2013 yılının Nisan ayının sonunda, yeni bir sendika kurduk ve işgücünün yüzde 20'sinin, hızlı bir biçimde bu sendikaya üye olmasını sağladık. 2013 yılının Temmuz ayında, şirket yönetimi ile temel düzeyde bir sendikal yetki anlaşması imzaladık.

Ne var ki, DCT bunu bariz bir biçimde 'formalite' icabı yapılmış olan bir anlaşma olarak görüyordu. Sendika güçlendikçe ve daha proaktif hale geldikçe, şirket yönetimi de giderek daha düşmanca bir tutum takınmaya başladı. Yöneticiler işçileri sorguya çekti, terminalde işleri yavaşlattıkları için iş sözleşmelerine son vermekle tehdit etti ve iki sendika aktivistini işten çıkardı.



Destek sağlamak için ITF'le temasa geçtik. 2016 yılının Ekim ayında hizmete giren ikinci iskelenin inşaatı için finansmanın, Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası'ndan (EBRD) alınan bir kredi ile karşılandığını tespit ettik. Kredi koşulları, krediyi alacak olan tarafın işçilerin sendikalaşma ve toplu pazarlık yapma hakkına saygı göstermesi gerektiğini belirtmekteydi. DCT sendikayla yapmış olduğu anlaşmayı, bu koşula uygun bir davranış sergilemekte olduğunun kanıtı olarak kullanıyordu.

ITF bizim adımıza hareket ederek, sendika tarafından yapılacak bir resmi bir şikâyet başvurusunun siyasi sonuçlarını göz önünde bulundurmak durumunda olan ve kredinin serbest bırakılacak olan ikinci dilimi üzerinde karar verme aşamasına gelmiş bulunan EBRD'ye gitti. Sonuç çok çarpıcıydı. DCT bizimle görüşmeye başladı.

Ne var ki, DCT sendikasının başkan yardımcısının ve diğer iki aktivistin iş sözleşmelerini yenilenmedi ve iskele hakkında müşterileriyle bir toplantı yaptığı sırada CEO'ya, ekinde topladığımız imzaların bulunduğu bir dilekçe sunmamızın ardından, sendikanın örgütlenme uzmanlarının terminale girişlerini yasakladı.

Durumu kamuoyuyla paylaşmaya karar verdik. Savcılığa, şirketin yapmış olduğu hak ihlalleriyle ilgili suç duyurusunda bulunduk, Baltık ulaştırma konferansında bir protesto eylemi yaptık, büyük bir miting düzenledik ve terminalde iki saatlik bir işi durdurma eylemi gerçekleştirdik.

ITF üyesi Avustralya Denizcilik Sendikası bize, DCT'nin sahibi olan Australian Macquarie Bank'ı hedef almamız ve şirketin diğer hissedarlarına ulaşmamız konusunda yardımcı oldu. ITF, Avrupa kolu ETF ve üyesi

sendikalar ver.di, FNCTTFEL-Landesverband ve Unite the Union'la birlikte, Avrupa genelinde, Macquarie'in bürolarının önünde protesto eylemleri gerçekleştirdik. ITF ve üyesi 3F, DCT'nin en büyük müşterisi olan Maersk'i hedef aldılar ve ITF bir çevrimiçi LabourStart kampanyası başlattı.

DCT'nin gizlenebileceği bir yer kalmamıştı ve en sonunda bizi TİS'in imzalanmasıyla sonuçlanan görüşmelere davet ettiler.

Bu kampanyanın ardından EBRD, gelecekte finanse edeceği projelerle ilgili yakın bir işbirliği içinde olmak için Uluslararası Sendikalar Konfederasyonu'yla bir anlaşma imzaladı.

Dayanışma sendikasının faaliyetleriyle ilgili daha fazla bilgi almak için:

www.solidarnosc.org.pl ■

Bu araştırma, önde gelen küresel terminal işletmecilerinin terminallerindeki güvenlik yönetimini iyileştirmeye kararlı olduklarını, ancak iş sağlığı ve güvenliği (İSG) politikalarının geliştirilmesi ve uygulanması sürecine işçileri ve sendikaları yeterince katmadıklarını göstermektedir.

Araştırma, işçilerin şirket kayıtlarının kaydettiğinden daha yüksek düzeylerde işle bağlantılı hasar bildiriminde bulunmalarıyla birlikte, liman işçilerinin olguları şirket yönetimlerinden farklı bir biçimde gördüklerini ortaya koyuyor. İşçilerin yüzde 60'ı sağlıklarına yönelik işle bağlantılı bir hasar oluşması konusunda kendilerini yüksek risk altında görürken, yüzde 70'i iş

güvenliklerinin yüksek risk altında olduğunu düşünüyor. İşçiler yaptıkları işin sağlıklarını üzerindeki etkilerinin İSG düzenlemeleri tarafından layıkıyla ele alınmadığı düşüncesindeler ve refah düzenlemelerinin ihtiyaçlarını tam olarak karşılamadığına inanıyorlar.

Araştırma değişik işlerde, değişik terminallerde ve değişik ülkelerde işçilere sağlanan koruma düzeylerinde önemli farklılıkların bulunduğu ortaya koydu. Endişe duyulan diğer önemli konular arasında şunlar yer alıyor:

- Kadın işçilerin kendine özgü ihtiyaçlarına çok az ilgi gösterilmektedir.
- Sağlık üzerinde oluşan uzun vadeli etkiler pahasına, acil iş güvenliği riskleri üzerinde

yoğunlaşmaktadır.

- İş sağlığı ve güvenliği alanında ortaya çıkan sonuçlar taşeron işçiler için daha kötüdür.
- Üretkenlik hedefleri, sağlık, güvenlik ve esenliğe öncelik verme iradesini zayıflatmaktadır.
- İSG yönetimine tutarsız bir yaklaşım gösterilmektedir – en azından, en yüksek standartlar ülke farkı gözetilmeksizin uygulanmalıdır.

Araştırma, İSG politikasında ve iyileştirme önlemlerini desteklemeye yönelik uygulamalarda değişiklikler yapılması çağrısında bulunuyor. Sorumluları kurumsal düzeyde ve terminal düzeyinde iş sağlığı ve güvenliği düzenlemelerini gözden geçirmeye ve raporda tespit edilen

eksiklikleri gidermeye davet ediyor.

ITF, ILO'nun limanlarda güvenlik ve sağlıkla ilgili uygulama kodunun yeniden gözden geçirileceği zaman bu bulguların dikkate alınmasını önermektedir.

Bu araştırma ITF ve IOSH (İş Sağlığı ve Güvenliği Kurumu) tarafından sipariş edilmiş ve Cardiff Üniversitesi tarafından hazırlanmıştır. ■

'Küresel konteyner terminalleri – sağlık, güvenlik ve refah düzenlemeleri' başlıklı raporu www.iosh.co.uk adresinden indirebilirsiniz.

Suiistimmaller hâlâ çok yaygın ancak balıkçılar için ufukta umut belirdi



Denizdeki yaşamın karanlık yanını araştırmak

New York Times muhabiri Ian Urbina, Kanun Dışı Okyanus başlığını taşıyan bir dizi çarpıcı makaleyi kaleme almak için, iki yılı aşkın bir süre boyunca, denizdeki suç ve şiddeti araştırdı ve ortaya çıkardı. Denizciler Bülteni kendisinden daha fazla bilgi aldı

Denizde neler olduğuyla ilgilenmenize yol açan şey neydi?

Çocukluğumdan beri haritadaki mavi alana her zaman hayranlık duymuşumdur. Daha sonra yüksek lisansımı Şikago Üniversitesi'nde antropoloji üzerine yaptım ve bir süre Singapur açıklarında bir araştırma gemisinde çalıştım. Burada denizcilerin ve balıkçıların yaşamlarıyla özel olarak ilgilendim. Dolayısıyla, New York Times'ta çalışmaya başladığımda, gazeteyi beni denize göndermeye ve gezegenimizin üçte ikisini oluşturan kontrol dışı ve kontrol edilmesi mümkün olmayan alanı keşfetmek için para harcamaya ikna etme fikri uzun süredir kafamda vardı.

Balıkçılığın en kötü suistimallerin yaşandığı sektör olduğunu söylüyorsunuz. Ortaya çıkardığınız en yaygın suistimler hangileri? Bu suistimler dizisi, işlenmekte olan suçların çeşitliliğinin Kaptan Philips tarzı Somali korsanlığının çok ötesine geçtiğine işaret ediyor. Yasadışı balıkçılık, kasıtlı damping, cinayet, kölelik, zorla çalıştırma, kaçak yolcuların istismar edilmeleri ve silah kaçakçılığı gibi bir dizi suçun işlendiğini saptadık ve bunları araştırdık. Güney Çin Denizi gibi yerlerde, yoğunluğu genç erkeklerden oluşan on binlerce göçmen, insan ticareti yoluyla limanlara taşınıyor ve istemedikleri halde denizde çalışmaya gönderiliyor. Hükümetleri okyanusların güvenliğini sağlamaya teşvik eden bir etken bulunmadığı gibi, bunu yapacak mali güce de sahip değiller. Denizde yaşanan cinayetler kameraya alınıyor, ancak kimse bunları soruşturmuyor. Interpol, kötü üne sahip kaçak avcılar bültenlerine geçiriyor, ancak hiçbir ülke onları takip etmek ya da tutuklamak istemiyor.

Ortaya çıkardığınız en kötü suistimal hangisiydi? Güney Çin Denizi'nde keşfettiğimiz kölelik öykülerden biri Lang Long'un kiydi (bkz. Sayfa 34). Gemi mürettebatı Lang Long'un tutulmakta olduğu Tayland sularında, trolle, yoğunlukla yem balıkları avlıyordu. Bunların çoğu Amerika Birleşik Devletleri'ne satılıyor ve genellikle konserve kedi ve köpek maması yapmak ya da Amerikalıların tükettiği kümes hayvanları, domuzları ve çiftlikte yetiştirilen balıkları beslemek için kullanılıyor.

Gemilere nasıl erişim sağladınız? Bunu yapmak görüldüğü kadar zor değil. Denizde ne kadar açılırsanız kaptanları ikna etmeniz de o ölçüde kolaylaşıyor, dolayısıyla, bir tekneden ötekine seksek oynuyorsunuz. İlk adımı atmak, limandan ilk gemiye binmek en zor olanıydı. Ana gemilerin kaptanlarını bizi gemiye almaya ikna etmek mümkün oluyordu ancak gemilerine limandayken binmememiz konusunda son derece

kararlıydılar. Çünkü limanlarda insanlar batılı gazetecilerin ve insan hakları aktivistlerinin kendilerini olumsuz bir merceğe altında yansıttıklarının farkındalar. Bundan dolayı, 10 millik mesafe için küçük bir hafif kayığa biniyorduk, 50 mil için bir ana gemiye geçiyorduk, ardından kaptan bir başka gemiye telsiz bağlantısı kuruyor ve bu geminin kaptanının bizi bir 50 mil daha götürmesini sağlıyordu. İstediklerimiz tekneye ulaşabilmek için, bu şekilde, üç kez aktarma yapmamız gerekebiliyordu.

Limana dönmek için üç kez aktarma yapmak – hiç korkmadınız mı? Tek bir uydur telefonumuz vardı, o nedenle bunun gitmesi durumunda bağlantımız tamamen kesilirdi. Korkutucuydu ama asıl tehlike gemideki koşullardan ve havadan kaynaklanıyordu. Denizde ne kadar açılırsak, kaptanlar ve mürettebat da bizi o ölçüde daha az bir tehdit unsuru olarak görüyorlardı, dolayısıyla, bize zarar vermeleri için hiçbir neden yoktu. Bizler sadece onların farelerin cirit attığı gemilerinde nasıl çalıştıklarını belgelemek isteyen tuhaf insanlardık.

Balıkçılık konusunda araştırma yapmaya ve yazmaya devam etmek istiyor musunuz? Evet, 2016 yılının sonunda seriyi tekrar ele almayı, yeniden seyahat etmeyi ve daha çok hikâye üretmeyi planlıyorum. Bu amaçla, yaşamakta olan sorunlar ve habercilik konularında sunumlar yapmak için dünyanın farklı şehirlerine gideceğim. Bunlar görsel yanı son derece güçlü - hareketsiz görüntüleri ve hikâyelerle ilgili videoları içeren - sunumlar. Bu sunumların formatı, proje hakkında 40 dakikalık bir konuşmayı içeriyor: güdü, hedefler, taktikler, sürprizler, zorluklar, arka planlar, bulgular ve siyasi tepkiler.

Şimdiye dek iyi yönde değişen bir şeyler oldu mu? Gelecek için umudun var mı? Evet, birçok şeyin değiştiğini düşünüyorum, ancak yeterince hızlı değil. Gün yüzüne çıkardığımız özel hikâyelerle ilgili olarak, aralarında yasadışı oyuncuların cezai kovuşturmayla uğramaları, liman teftişlerinin hızlandırılması ve devlet reformlarının da yer aldığı çeşitli gelişmeler yaşanıyor.

Bununla birlikte, daha üst bir düzeyde, deniz mahsullerinin izlenebilirliği, küresel tedarik zincirlerinin şeffaflığı ve hesap verebilirliğini arttırmaya çalışan yeni bir hareket ortaya çıkmış durumda; bunun olması durumunda, balıkların yakalanma yerlerini ve onları yakalayanların haklarını takip edebileceğiz. ■

Ian Urban'ın makale dizisinin tamamını www.nytimes.com/oceans adresinden okuyabilirsiniz.

Ya da Kanun Dışı Okyanus'u bölümler halinde ücretsiz olarak temin etmek için, Ian'ın urbina@nytimes.com adresine doğrudan e-posta gönderebilirsiniz.

Lang Long'un öyküsü

Ailelerinin Kamboçya'daki piring tarlasının herkese yetecek kadar yiyecek sağlayamaması nedeniyle küçük kardeşlerinin açlık çekişlerine tanık olmasının ardından, Lang Long bir insan kaçakçısının, kendisini bir inşaatta işe sokmak için, Tayland sınırı boyunca seyahat etme teklifini kabul etti.

Yolculuğu sona erdiği zaman Lang, Samut Prakan limanının yakınlarında bir odada, silahlı adamlar tarafından birkaç gün boyunca tutulduktan sonra, diğer altı göçmenle birlikte eski püskü bir ahşap gemiye bindirildi. Bu, denizde esaret altında geçecek olan gaddarlık dolu üç yılın başlangıcıydı.

30 yaşındaki Lang farklı balıkçı tekneleri arasında nasıl iki kez yeniden satıldığını anlatırken, "Ağladım," dedi. Tekrarlanan kaçma girişimlerinin ardından, kaptan diğer tekneler gemiye yaklaştıkları zaman onu boynundan zincire vurmaya başladı.

Som Nang'ın teknesi çıkageldiği zaman, Lang yaklaşık dokuz aydır, aralıklı olarak zincire vurulmaktaydı.

Som'un verdiği bilgiye göre, balıkları gemiden yaklaşık 10 dakika içinde boşalttıktan sonra, kendisi Lang'ın neden zincirlenmiş olduğunu sordu ve kaptan, "Çünkü sürekli olarak kaçmaya çalışıyor," diye cevap verdi. Limana döndükten sonra Som, Lang'ın özgürlüğünü satın almak için gerekli olan 25.000 bahtı – yaklaşık olarak 750 ABD doları – toplamaya başlayacak olan Stella Maris'le temasa geçti.

Ana gemiyle kıyıya yaptığı altı günlük yolculuk boyunca Lang ağladı ve zamanının çoğunu uyuyarak geçirdi. Mürettebat, Lang'ın kurtarılmasında oynadıkları rolün diğer balıkçı teknelerinin kulağına gitmesine engel olmak amacıyla, onu yol boyunca sakladı.

Lang, ilk başta, tahta tirabzana çentikler atarak denizde geçen gün ve ayların kaydını tutmaya çalıştığını söyledi. En sonunda bunu yapmaktan vazgeçmişti. "Karayı yeniden görebileceğimi asla düşünmüyordum."



ITF balıkçı teknelerini teftiş etmeye başlayacak

Çok sayıda ülkeden ITF müfettişi, balıkçı teknelerinin mürettebatlarından gelen artan sayıdaki yardım çağrılarına nasıl yanıt verilmesi gerektiğini ele almak üzere, 2016 yılının Ekim ayında, İspanya'nın Vigo limanında bir araya geldi

ITF bugüne kadar, balıkçı tekneleri için, ticari gemilerde olduğu gibi rutin denetimler yapmadı.

ITF'in İspanya'nın Galiçya ve Asturias bölgeleri müfettişi Luz Baz şöyle diyor: "Ancak, 188 sayılı ILO sözleşmesinin yürürlüğe girecek olması, deniz balıkçılığında koşulların iyileşmesi anlamına gelecektir. Hâlihazırda, balıkçılar hukuk açısından kendi kaderlerine terk edilmiş durumdadır ve en tehlikeli ortamlardan birinde çalışıyorlar.

"Bu nedenle, ITF'in, mürettebattan haksız muamele ya da sağlıklarına yönelik risklerle ilgili aldığımız giderek artan sayıdaki yardım çağrılarına müfettişlerimizin hangi koşullarda ve nasıl karşılık vermeleri gerektiği konusunda bir fikir birliğine varmasının zamanı geldi."

188 sayılı Sözleşme, asgari dinlenme sürelerini, daha fazla güvenlik önlemini, balıkçı olarak çalışmaktan kaynaklanan hastalıkların sigorta kapsamına alınmasını, gemide tıbbi bakımı,

mürettebatın ücretleri, barınma koşulları ve yiyecekleriyle ilgili iyileştirmeleri kurallara bağlayacak olan, önemli bir araçtır.

Haziran ayında, Baz'ın Birleşmiş Milletler'in bir toplantısında, 188 sayılı sözleşmenin acilen onaylanması için yaptığı içtenlik dolu çağrı, Avrupa Birliği'nin baş temsilcisinin, balıkçı teknelerinin asgari çalışma standartlarına dâhil edilmesi önerisinde bulunmasını sağladı.

Baz konuşmasında, ücretsiz sicil kaydı ve gemilerinin ücretsiz

olarak yönetilmesinden menfaat sağlayan ve yeryüzünün kimi en yoksul ülkelerinden gelen işçileri sömürerek kâr elde eden, ahlaki değerleri hiçe sayan gemi sahipleri tarafından yapılan suiistimalleri vurguladı.

Müfettişlerin toplantısına, İspanya'nın Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) büyükelçisi Antonio Padron, denizcilik istihdam şirketi Albacora ve Sosyal Denizcilik Enstitüsü'nün temsilcileri de katıldılar. ■



Endüstriyel aktarma merkezlerini Arap Dünyası'na doğru genişletmek

Cezayir'in güçlü petrol işçileri sendikasının üyesi olan Hamou Touahria, her gün çalışmak üzere Cezayir limanına geldiğinde, kendi etrafında, ülkenin en büyük limanının işlemlerini sağlayan ulaştırma işçileri, yardımcı işçiler ve diğer çalışanlardan oluşan bir ağına bulunduğunun keskinle farkında



Cezayir limanı gibi endüstriyel aktarma merkezleri, ITF ve IndustriALL'un, belli bir coğrafi bölgenin içinde ya da çevresinde çalışan farklı sektörlerden işçileri, birbirlerine destek vererek kolektif güçlerini artırmaya teşvik etmek için yürüttükleri önemli bir küresel sendikal programın tam kalbinde yer almaktadır. Bu, denizcilerin ve liman işçilerinin aşına olduğu bir yaklaşımdır.

2015 yılında, Felixstowe, Humber ve Grangemouth limanlarında başarılı bir biçimde uygulamaya konulan pilot proje, Birleşik Krallık ve İrlanda'nın en büyük sendikası olan, ITF üyesi Unite the Union'ı kapsıyordu. Şimdi aktarma merkezleri programı Arap Dünyası'na doğru genişliyor.

Ülkenin denizcilik, petrol ve doğal gaz sektörlerinde çalışan işçilerini temsil eden Cezayirli sendikalar, karayolu, demiryolu ve sivil havacılık sektörlerinde faaliyet gösteren sendikalarla bir ittifak kurdular. Üyelerini aktarma merkezlerinde örgütlenmeye teşvik etmek ve işçileri aktarma merkezlerdeki endüstriyel sektörlerin genelinde nasıl etkin bir biçimde temsil edilebileceklerini araştırmak için birlikte çalışacaklar.

Bu üç sendika - Federation nationale des travailleurs des transports (FNNT); Federation Nationale des Travailleurs des Ports Algériens ve Hamou Touahria'nın sendikası, Fédération Nationale des Travailleurs du Pétrole, du Gaz et de la Chimie - Union Générale des Travailleurs Algériens'nin (UGTA) üyesidir.

Touahria şöyle diyor: "Bu aktarma merkezleri ittifakının önemi, en başta işçiler olarak yaptığımız şeyleri göstermek, deneyim alışverişinde bulunmak, işçiler olarak çalıştığımız kurumlarda oynadığımız rolü bilmek ve toplu sözleşmeler aracılığıyla ve işçi haklarını iyileştirerek işçilerimiz için neler yaptığımızı sergilemekte yatmaktadır."

Cezayir aktarma merkezleri projesi, resmi olarak, 2017 yılının Şubat ayında, ITF'in Arap Dünyası bölgesel konferansında başlatılacak. ■

"Kadınların Cezayir aktarma merkezleri ittifak programına katılımı, onların sahadaki rolünü geliştirmeye yardımcı olacak – kadınların sendikalarındaki ve toplumdaki rolünü daha fazla destekleyecek ve geliştirecek"

Federation Nationale des Travailleurs du Pétrole et du Gaz sendikasının sosyal hizmetler koordinatörü Djamilia Madioni

Endüstriyel aktarma merkezleri programı hakkında www.itfhubs.org adresinden daha fazla bilgi edinebilir ve #OurHubs etiketini kullanarak gelişmeleri sosyal medya üzerinden takip edebilirsiniz.

Daha fazla bilgi için: UGTA www.ugta.dz
Unite the Union www.unite-theunion.org
IndustriALL küresel sendika, madencilik, enerji ve imalat sektörlerinde çalışan işçileri temsil etmektedir www.industrialall-union.org

TÜM DENİZCİLERE ÇAĞRI

Limanlardaki gemilerde kargo bağlama ve kargoyu emniyete alma işini yapmanız istendi mi?

Gemicilik şirketleri, limanlardaki işlemleri hızlandırmak ya da bu işi yapmak üzere eğitilmiş olan liman işçilerini kiralamamak suretiyle tasarruf etmek istediklerinden, bu durumun daha sık olarak yaşandığına dair haberler alıyoruz.

Bu işi yapmaları karşılığında denizcilere hiçbir ödeme yapılmıyor ya da çok az para veriliyor. Denizciler uzun çalışma saatleri ve yoğun seyir programları nedeniyle stres ve bitkinlik yaşıyorlar. Karaya çıkmaya, dinlenmeye veya ülkelerindeki arkadaşları ve aileleriyle temasa geçmeye zamanları kalmıyor. Üstelik denizciler yük bağlama işini yapmak için gerekli eğitimi almamış oldukları, ama yine de kendilerinden bu işi yapmaları istendiği için, yaralanıyor ya da ölüyorlar.

Bu, çok tehlikeli bir iştir. Bu nedenle, ITF'in TİS'lerinin (Toplu Pazarlık Anlaşması) 3üncü maddesi, "kargo bağlama ve çözme işi liman işçilerinin işidir ve - yerel ITF liman işçileri sendikasıyla önceden bir anlaşmaya varılmadığı sürece - mürettebattan bu işi yapmaları istenmemelidir," diye açıkça belirtmektedir. Biz her geminin bir ITF sözleşmesi kapsamında yer alması gerektiğine inanıyoruz.

Şirketiniz, kaptanınız veya zabitanız limanda yük bağlama ve çözme işini yapmanızı istiyorsa ve bu konuda yerel liman işçileri sendikasının verdiği yazılı bir izne sahip değilse, o zaman bu sözleşmeyi ihlal ediyorlar demektir. Böyle bir durumla karşılaşmanız halinde, neler olduğunu ayrıntılarıyla anlatan ve geminin adını ve yerini belirten bir e-posta göndererek bize bilgi verin: ReclaimLashing@itf.org.uk. Sizinle ilgili bilgileri ITF nezdinde gizli tutacağız ve bu bilgileri işvereninizle paylaşmayacağız.

ITF sözleşmeleri kapsamında yer alan gemilerde, bu gemilerin limanda bulundukları sırada yük bağlama ve çözme işlerini yapmayı reddederek kendi güvenliğinizi koruyun ve limanlarda çalışan erkek ve kız kardeşlerinize destek verin.



ITF dünya genelinde 4,5 milyon ulaştırma işçisini temsil eden küresel bir sendikal örgüttür. Daha fazla bilgi için:
www.ReclaimLashing.org

