



Denizciler Bülteni

Türkçe | no.32/2018

Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu

Terk edilme: sektörde yaşanan yıkıcı bir afet

Bu sayıda:

Yeni Arap Dünyası Ağı denizcilere yardımcı oluyor

Suçlu muamelesi görmek – haklarınızla ilgili tavsiyeler

Yardım almanız için çek-al rehberiniz



İçindekiler

4
FOC
kampanyası

5
ITF
Arap Dünyası

7-10
Denizde
yaşam

11-12
Sendikalar iş
başında

13-16
Terk edilme

17
MLC,
2006

18
ITF
müfettişleri

Çek-al rehber
Sekiz sayfalık iletişim
bilgileri ve tavsiyeler

19
Profil:
Mary Liew,
SMOU

20-22
Suçlu yerine
konulmak

23-24
Sağlık ve
esenlik

25
ITF
denizciler
vakfı

26-27
Sektördeki
gelişmeler

28-29
Kabotaj

30-32
Balıkçılar

33
Liman işçileri

34
Denizdeki
kadınlar

35
'Burmalı
Kovboy'
değerlendirme
yazısı

Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF) 150 ülkede, yaklaşık 4,5 milyon ulaştırma işçisini temsil eden, 700 taşımacılık sendikasının üye olduğu, uluslararası bir sendikal federasyondur. ITF sekiz farklı işkolu temelinde örgütlenmiştir: denizciler, balıkçılık, iç sularda seyrüsefer, limanlar, demiryolları, karayolu taşımacılığı, sivil havacılık ve turistik hizmetler. ITF ulaştırma işçilerini dünya çapında temsil eder ve onların çıkarlarını küresel kampanyalar ve dayanışma aracılığıyla savunur. ITF'in dünya genelinde limanlarda görev yapmakta olan 140 müfettiş ve irtibat sorumlusu bulunmaktadır.

ITF DENİZCİLER BÜLTENİ no.32/2018

2018 yılında, Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF) tarafından yayımlanmıştır, 49/60 Borough Road, Londra SE1 1DR, Birleşik Krallık. Denizciler Bülteni'nin İngilizce, Arapça, Çince, Almanca, Endonezyaca, Japonca, Myanmarca, Rusça, İspanyolca ve Türkçe versiyonları ITF'in yukarıdaki 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: Danny Cornelissen, Deniz Fotoğrafçısı

Hoş geldiniz



Denizcilerin terk edilmeleri denizcilik sektöründe kanayan bir yara olmaya devam ediyor. Sektörde hâlâ sorumluluklarının gereğini yerine getirmekten kaçınan ve denizcileri katlanılmaz koşullarda kendi kaderlerine terk eden gemi sahipleri var. Bir denizci olarak, terk edilmeniz durumunda ne yapmanız gerekir? Hangi haklara sahipsiniz? Terk edilmiş denizciler aslında modern kölelik mağdurları mıdır? Terk edilme, Denizciler Bülteni'nin bu sayısının ana temasını oluşturuyor ve bir denizcinin kişisel hikâyesine de yer veriyor.

Balıkçılık sektöründe, çoğu durumda dünyanın en yasa tanımaz bölgelerinde çalışan milyonlarca işçi, Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (ILO) (188 sayılı) balıkçılık sözleşmesinin 16 Kasım 2017'de yürürlüğe girmiş olması nedeniyle, daha iyi çalışma koşullarına kavuşmayı ümit edebilirler. Cephe hattından öyküler bölümünde size, bir balıkçı gemisine yapılan ilk ITF teftişlerinden birinin hikâyesini sunuyoruz.

Denizciler Bülteni ayrıca, denizcilerin suçlu konumuna düşürülmeleri konusuna, Asteris mürettebatının Nijerya'da yaşadığı korkunç olayları aktararak dikkat çekiyor. Hakkınızda bir ceza davası açılması veya kovuşturma başlatılması durumunda, ne yapmanız, tavsiye ve destek almak için nereye başvurmanız gerektiğini açıklayan rehberimizi okuyun.

ITF ve üyesi sendikalar, dünya genelinde denizcilere ve ulaştırma işçilerine daha iyi hizmet verebilmek için, yaratıcı kampanyalar yürütmeye, sendikalarımızı büyültmeye, daha fazla sayıda aktif üyeye sahip olmaya ve işverenler ve hükümetlerle yapıcı ilişkiler kurmaya odaklanıyorlar.

Bu yaklaşımın mükemmel bir örneğini Singapur'da görüyoruz. Denizciler Bülteni, Singapurlu denizcilere mesleki eğitim ve daha iyi koşullar sağlamak için denizcilik sektörü ve hükümetle etkin bir işbirliği yürütmekte olan Singapur Deniz Zabıtları Sendikası'nın başkanı Mary Liew'la bir görüşme gerçekleştirdi.

Sizleri ITF'in müfettişler ailesine katılan yeni yüzlerle tanıştırmaktan mutluluk duyuyorum. Onlar, işyerlerinde daha iyi koşullar elde etmek için sizlerle birlikte omuz omuza, yorulmak bilmeden mücadele etmekte olan, 140 kişilik müfettiş ve irtibat sorumlusundan oluşan küresel ağımızın bir parçası oldular. ITF müfettişi ve aktivisti Shwe Tun Aung'un olağanüstü yaşamını anlatan filmi izlemenizi öneririm (bkz. sayfa 34).

Sekiz sayfalık çek-al kılavuzumuz ITF müfettişleriyle nasıl temasa geçebileceğinizi gösteriyor, işe girerken nelere dikkat etmeniz ve sahte iş ilanlarının kurbanı olmaktan kendinizi nasıl koruyabileceğiniz konusunda tavsiyeler veriyor.

Umarım bu hikâyeler sizi, ITF üyesi bir sendika olmanın, sendikanızı her daim yanı başınızda mücadele veren güçlü bir küresel ailenin parçası haline getireceğine ikna edecektir. Haydi, gelin ve bize katılın.

Steve Cotton
ITF genel sekreteri

2017'de sayılarla ITF'in FOC kampanyası

ITF teftişleri

(baskıya girdiğimiz sırada)

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



■ Toplam teftiş sayısı **9.160**

■ Sorun BULUNANLAR **6.959**

■ Sorun BULUNMAYANLAR **2.201**

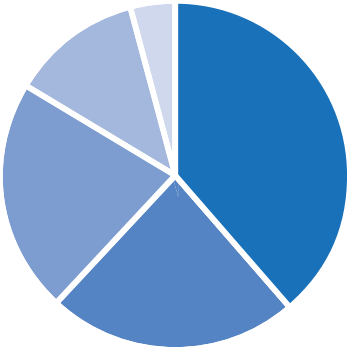
Toplam ödenmemiş ücret tahsilâtı

(baskıya girdiğimiz sırada)



ITF teftişleri sırasında en sık tespit edilen beş sorun

(baskıya girdiğimiz sırada)



■ Toplu Sözleşme **2.502**

■ Ödenmemiş Ücretler **1.490**

■ İş Sözleşmesi ihlalleri **1.410**

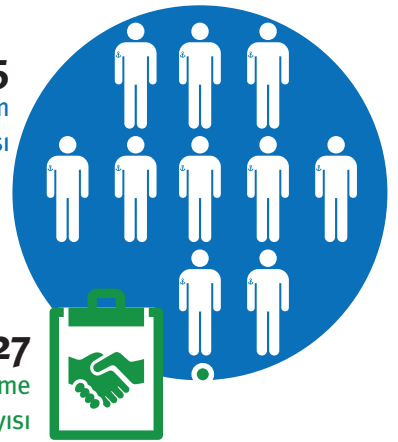
■ Uluslararası Standartlara Uyulmaması **778**

■ Sağlıkla İlgili Sorunlar **260**

ITF sözleşmeleri kapsamında yer alan gemiler ve denizciler

(baskıya girdiğimiz sırada)

297.455
Kapsanan toplam
denizci sayısı



12.527
Toplam sözleşme
sayısı





ITF Arap Dünyası ağı

ITF müfettişi Mohamed Arrachedi, Arap Dünyası'nda terk edilen veya ücretleri ödenmeyen denizcilerle ilgili vakaların sayısında görülen artışın ve bu vakaların karmaşıklığının yol açtığı güçlüklerle karşı, kendisi tarafından koordine edilen ITF'in yeni Arap Dünyası ağını anlatıyor

Bölgedeki ülkelerin çoğu Denizcilik Çalışma Sözleşmesi 2006'yı (MLC, 2006) onaylamış değil ve Kuzey Afrika ülkelerinde çok sayıda dinamik sendika bulunuyor olsa da, Körfez'de durum bundan çok farklı. Bu, başka yerlerde bel bağladığımız mekanizma ve kaynakların burada bulunmadığı, bu nedenle de gemileri Arap Dünyası'ndaki limanlara uğrayan denizcilerin istismar edilmeye karşı, bilhassa savunmasız durumda oldukları anlamına gelmektedir.

2017 yılının Ocak ayında, ITF, aldığı yardım çağrılarına karşılık verebilmek için - üyemiz olan sendikalardan, İngilizce bilen, sendikacılık ve denizcilik deneyimine sahip olan kişileri seçerek - güçlü bir sendika irtibat sorumluları haberleşme ağı oluşturmak üzere, Arap Dünyası projesini hayata geçirdi.

Ben hem ortaya çıkan vakalarla ilgileniyorum ve bunları koordine ediyorum hem de sahadaki sendika irtibat sorumluları ve ITF sekreteryasıyla iletişimi sağlıyorum. Bir yardım çağrısı aldığımız zaman, var olan ITF irtibat sorumlularıyla temasa geçiyoruz ya da bunların bulunmadığı yerlerde sendikalarla iletişim kuruyoruz ve

onlardan yardım sağlamaya çalışıyoruz. Stratejimize ve amaçlarımıza uygun düşen durumlarda onlara işbirliği yapmayı öneriyoruz ve daha sonra bunlar gelecekteki irtibat sorumlularımız haline gelebiliyorlar. Cezayir ve Fas'ta görev yapan ITF irtibat sorumlularımız var ve Yemen, Bahreyn, Umman, Kuveyt, Irak, Ürdün ve Tunus'ta, ITF elverişli bayrak kampanyasına (FOC) destek sağlayan sendika irtibat sorumlularımız bulunuyor.

Yaşanan sorunlara müdahil olmaları için yeni irtibat sorumlularına eğitim veriyoruz. ITF'in verdiği eğitimler, gemi teftişleri, MLC, ITF sözleşmeleri, FOC kampanyası ve yerel sendikaların kampanyaya nasıl katılım sağlayabilecekleri konularını içeriyor. Ürdün'de, 2016 yılının Aralık ayında düzenlenen iki günlük bir kursa, Cezayir, Bahreyn, Mısır, Irak, Ürdün, Kuveyt, Fas, Umman ve Tunus'tan gelen, 25'ten fazla kişi katıldı. O zamandan bu yana, bu irtibat sorumluları, aralarında Yemen'de bir çatışmanın ortasında kalmış olan Yas'ın mürettebatına yardımcı olmanın da yer aldığı, çok zorlu birkaç vakada etkin bir biçimde yardım sağladılar (bkz. sayfa 6). 2018 yılının başlarında, Yemenli irtibat sorumlularına eğitim veriyor olacağız.

Devamı 6. sayfada >

ITF Arap Dünyası ağı*Baş tarafı 5. sayfada*

Bölgedeki denizcilik yetkileriyle işbirliği sağlamak yaşamsal önem taşıyor. 2017 yılının Ekim ayında, ITF ile BAE federal ulaştırma otoritesi (FTA) arasında yapılan bir toplantı, BAE sularında yaşanan terk edilme vakalarını birlikte ele almak ve bir işbirliği protokolünü bu yılın (2018) başında imzalamak üzere hazırlamak konusunda anlaşmaya vardığımız için, önemli bir dönüm noktası oldu. FTA, BAE'nin MLC 2006'yı onaylamasını sağlamak için çaba göstereceğini bildirdi ve ITF bu konuda başarılı olmaları için onlara gerekli desteği vermeye hazır.

ITF, 11-12 Aralık 2017 tarihlerinde, Bahreyn'de, Arap Dünyası bölge ofisi, yerel sendika GFBTU ve Bahreyn denizcilik idaresi temsilcilerinin yanı sıra, diğer Arap Dünyası ülkelerinden gelen temsilcileri bir araya getirmek üzere, bir toplantı düzenledi. Bu yeni haberleşme ağının sahip olduğu bağlantıları kullanarak, ileriye doğru yeni adımlar atmayı umut ediyoruz ve MLC 2006'nın bölge ülkeleri tarafından yakın bir gelecekte onaylanmasını hedefliyoruz.

Şu ana kadar her şey yolunda gitti. Şimdi, elde ettiğimiz kazanımları

pekiştirmemiz, daha çeşitli ve derinlemesine eğitimler vererek, dayanışmayı çoğaltarak ve haberleşme ağını yeni faaliyet alanları, yeni üye sendikalar ve ülkelere doğru genişleterek ilerlememiz gerekiyor. Ayrıca, İran'daki üye sendikalarla da işbirliği içindeyiz ve bu ülkede FOC kampanyası irtibat sorumluları yetiştirmek için, 2018 yılının başlarında bir eğitim çalışması yapmayı planlıyoruz. ■

‘ITF ile BAE federal ulaştırma otoritesi (FTA) arasında yapılan bir toplantı, terk edilme vakalarını birlikte ele almak konusunda anlaşmaya vardığımız için önemli bir dönüm noktası oldu.’

ITF Müfettişi Mohamed Arrachedi

Eşgüdümlü yardım Yas mürettebatını çatışma dolu Yemen’den kurtardı

Panama bandıralı yük gemisi Yas’ın mürettebatı, geminin Yemen’in Aden limanında palamarla bağlandığı sırada tutuklanmasının ardından, 2017 yılının Nisan ayında, yardım istemek için ITF’e başvurdu



12 denizci – altı Hintli, beş Ukraynalı ve bir Suriyeli – bize Mart ayından bu yana kendilerine ödeme yapılmadığını, erzak ve yakıtlarının kalmadığını ve geminin sahipleri tarafından terk edildiklerini söylediler. Ayrıca, pasaportlarına el konulmuş olduğu halde bir savaş bölgesinde bulunuyor olmanın ve ülkelere ne zaman geri gönderileceklerini bilmemenin stresi de denizcileri olumsuz yönde etkiliyordu.

Üyemiz olan yerel sendika Aden Konteyner Terminali Emek Komitesi'nden (ACTLC) yardım istedik ve sendika bu vakayla ilgilendi, mürettebatın güvenli bir biçimde ülkelere gönderilmeleri için çaba gösterdi. ITF insani gerekçelerle mürettebatın otel masraflarıyla, gündelik masraflarının karşılanmasına yardımcı

oldu ve ülkelere dönmeleri için uçak biletlerini ayarladı.

Bu denizcilerin ülkelere geri gönderilmeleri oldukça güçtü, çünkü ülke sınırları bir kolera salgını nedeniyle kapatılmış durumdaydı. ACTLC iki aşamalı bir acil yolculuk planı yaptı: bir grup denizci Yemen'i boydan boya kat ederek Kenya'ya uçabilecekleri bir havaalanına ulaşıp ve oradan da Odessa ve Mumbai'ye uçarken, ikinci grup deniz yoluyla Cibuti'ye gitti ve oradan Hindistan ve Ukrayna'ya uçtu.

Herkes – sendika, Aden limanı ve denizcilik idaresi yetkilileri – zorlukların üstesinden gelebilmek için bizimle birlikte, son derece yoğun bir çaba içine girdi. ■

‘Oğlumuzu, kocamızı, babamızı bize geri getirdiğiniz için size minnettarız ... Teşekkür ederim, siz bizim kurtuluşumuz oldunuz.’

Ülkesine geri gönderilen Ukraynalı bir denizcinin karısı

Cephe hattından öyküler



**Qaaswa mürettebatına
ölkelerine dönmeleri için yardım
sağlandı**

Malta'dan, ölkenin karasuları dışında, mürettebatı gemi sahibi tarafından tehdit edildiğini düşünen bir geminin olduğu haberini aldığımız zaman, orada bulunan ITF irtibat sorumlusu Paul Falzon, derhal yardım teklifinde bulundu. Mürettebat, en sonunda, 13 Mayıs günü, bu teklife karşılık verdi ve Falzon o andan itibaren denizcilere her gün yardımcı oldu.

Qaaswa adlı tanker Malta'yı geçtikten sonra, denizde 100 mil açıkta tutuldu ve daha sonra da gemiye Tunus'un Sfax sahili yakınlarında demir atması talimatı verildi. 13 Hintli ve iki Pakistanlı denizci, Alco Gemicilik Hizmetleri'nin ücretlerini dört aydır ödemediğini, kendilerine nakit para vermeyi reddettiğini ve uzun sürelerle içme suyu ve erzaktan yoksun bir halde bıraktığını bildirdiler. Bütün bunlar, denizcilerin aileleriyle iletişim kuramamaları anlamına geliyordu.

Ayrıca, şirket gerekli onarımları da yaptırmamıştı ve mürettebata denize elverişli olmayan bu gemiyi Mısır'a götürmesi için baskı yapıyordu.

Falzon, ITF'in Arap Dünyası koordinatörü ve Tunus'taki ITF üyesi Federation Nationale des Transports/UGTT sendikasıyla temasa geçti. Gösterilen ortak çaba sonucunda, geminin Tunus sularında kalmasına izin verildi ve Tunuslu yetkililer, 25 Mayıs günü, tankere bir liman devlet denetimi ziyareti yapılması talimatını verdiler. Ayrıca, ITF de mürettebat adına, Tunus'taki Hindistan ve Pakistan elçiliklerini harekete geçmeye çağırdı.

Bereket versin ki, denizcilere ödeme yapıldı ve bu insanlar, en nihayet, Temmuz ayında, ITF'in Mayıs ayına ait maaşlarının ödenmemiş kısmını ve mürettebatın Haziran ayına ait maaşlarının tamamını tahsil edeceğinden emin olarak, ölkelerine dönebiller.

Son durum: şirket Qaaswa'ya yurtdışından yeni bir mürettebat getirdi. Sri Lankalı ve Mısırlı denizcilere daha şimdiden üç aylık ücretleri ödenmemiş durumda ve yedi Sri Lankalı ve Etiyopyalı denizci ölkelerine geri gönderilmeyi ve ücretlerinin ödenmesini talep ediyorlar. ITF, gemi sahibiyle müzakerelerde bulunulmasına yardımcı olmak amacıyla, bayrak devletiyle – BAE FTA – temasa geçti. ■



**Lean Fong Tsai mürettebatı ITF'in
balıkçı gemisi teftişlerinden
faydalanan ilk mürettebat oldu**

Lean Fong Tsai'nin Filipinli mürettebatı, ITF'in denizcilik teftişlerini balıkçı gemilerini kapsayacak şekilde genişletmeyi öngören yeni politikası kapsamında, ilk yardım gören mürettebat oldu. Filipinlerin Cebu limanında görevli müfettiş Joselito Pedaria, ITF'in başarılı koordinasyonu ile denizcilerin ödenmemiş ücretlerinin nasıl tahsil edildiğini anlatıyor.

18 Ağustos 2017'de, Denizciler Yardım Hattı mürettebattan bir yardım çağrısı aldı. Lean Fong Tsai geçerlilik süresi dolmuş bir Bolivya sicil kaydı ve şüpheli gemi kimlik bilgileriyle birlikte, Kenya sularında bulunuyordu.

11 kişilik mürettebat içme suyu stoklarının sağlıksız olduğundan ve ücretlerinin ödenmemesinden şikayet ediyordu.

Duruma müdahil olmam için vaka bana iletili ve haliyle, Kenya'nın Mombasa limanında görev yapan ITF müfettişi Betty Mutugi de devreye sokuldu. Mutugi derhal gemiyi ziyaret etti ve mürettebatı Denizciler Misyonu'nda taze gıda almaları ve diğer destek hizmetlerinden faydalanmaları için karaya çıkardı.

Filipinli istihdam bürosu, Mutugi'nin mürettebata borçlu olunan ücretlerin ödenmesi talebini reddetti. Gemi yerel makamlar tarafından, aralarında ücretlerle ilgili sorunun da yer aldığı, çeşitli eksiklikler nedeniyle tutuklandı.

İstihdam bürosu, daha sonra, mürettebatı ölkelerine göndermeyi ve birikmiş ücretlerini Filipinlerde ödemeyi teklif etti. Denizciler 30 Ağustos günü, yerel müfettiş Rodrigo Aguinaldo tarafından destek görecekları ve AMOSUP'un Denizciler Evi'nde, konforlu bir ortamda misafir edilecekleri Manila'ya ulaştılar.

Bu sırada, Aguinaldo birikmiş ücretlerle ilgili hak talebinin takipçisi oldu ve mürettebata borçlu olunan 25.312 ABD dolarını tahsil etmeyi başardı. Denizciler 2 Eylül günü paralarını aldılar. ■



Gemi Suriyeli denizciler için bir sığınak

ITF müfettişi Mario Sarac, Türkiye'ye götüreceği boğaların yüklenmesi için Hırvatistan'da rıhtıma bağlanmış olan bir canlı hayvan gemisini denetlediği sırada, şaşırtıcı bir durumla karşılaştı

Sarah, 13 Eylül 2017'de, Rasa limanına yanaşmıştı. Yaptığım denetim sırasında, 21 kişilik mürettebatın bir bölümüyle sohbet ettim ve birçoğunun Sarah'ta yıllardır sürekli olarak çalışıp yolculuk ettiklerini öğrenince, doğrusu çok şaşırdım. Gemi, kendi ülkeleri olan Suriye'deki savaştan kaçıp sığınacak bir yer haline gelmiş olduğundan, bu durum denizcilerin kendi tercihiydi. Kaptan Nasır Konyalı bana, 'Ne yazık ki, insanların kendilerini evlerinde oldukları zaman değil, gemide oldukları zaman güvende hissettikleri bir dönemde yaşıyoruz,' dedi.

MLC 2006'nın hükümleri buna izin vermiyor. Ancak bunun gibi ender görülen durumlarda, bizler çözümsüz bir ikileme karşı karşıya kalıyoruz.

Bu vakada, bir yıllık hizmetin ardından mürettebatın ülkesine geri gönderilmesi konusunda ısrar etmek, bu insanları gemiden ayrılarak doğrudan savaşın içine göndermek anlamına gelecektir.

Sarah'ta kendilerine iyi muamele edilen, ücretleri düzenli olarak ödenen, düzgün beslenen, iyi eğitilmiş ve içinde bulundukları durumdan memnun olan bir mürettebat buldum. Geminin belgelerinin tamamı muntazamdı. Ve mürettebat 2.300 boğadan oluşan canlı yüke gayet iyi bakıyordu.

Bu denetleme sırasında gördüklerim beni tatmin etti, ama aynı zamanda bazı şeyleri yeniden düşünmeme de vesile oldu.

Canlı hayvan gemileri ile ilgili bir başka yazı için bkz. sayfa 27. ■

Sakatlanma tazminatıyla ilgili işbirliği belden aşağısı felçli denizciye destek oldu

Almanya'nın Hamburg limanında görev yapan ITF müfettişi Ulf Christiansen, ağır bir biçimde yaralanmış olan Filipinli bir denizciye sağlanan desteğin, değişen yaşam

koşullarına uyum sağlamak konusunda ona nasıl yardımcı olduğunu anlatıyor

Flottbek'te yemekhane personeli olarak çalışan, Filipinli Roldan Tamayo Cruz, 18 Ekim 2016 akşamı, Hamburg'daki denizciler misyonuna gitmek üzere, geminin aşçısıyla birlikte yola koyuldu.

Kulübe ulaşmak için bir demiryolu hattının üzerinden geçmeleri gerekiyordu ve ikisi de yaklaşmakta olan treni duymadı. Aşçı kendisini rayların dışına atmayı başardı ancak tren Roldan'a çarptı ve sürücü treni durduruncaya kadar 50 metre sürükledi.

Roldan ağır bir biçimde yaralanmıştı ve haftalarca komada kaldı. Karısı uçakla Hamburg'a geldi ve hastaneye yakın bir otelde kalmaya başladı. Komadan çıktığı zaman, Roldan konuşamıyordu. Hamburg'daki bir uzman hastanenin paraplejik bölümüne nakledildi ve en nihayet yeniden konuşmaya başladı. Roldan hastanede kaldığı süre boyunca, geminin ITF sözleşmesi gereğince, hastalık ödeneği aldı.

Roldan'ın karısı, 2017 yılının Ocak ayında, yardım talep etmek için beni aradı. Çifti düzenli aralıklarla ziyaret ettim ve bu vakayla ilgili herkesle temasa geçtim. Flottbek'in Alman sahibi RHL'nin (Reederei Hamburger Lloyd) verdiği destek beni çok etkiledi. Denizciler misyonu nakit para ve telefon kartı temin ederken, tıbbi ekibin sağladığı tedavi ve bakım mükemmeldi. Geminin P&I kulübü, çiftin tüm hastane ve otel faturalarını ödedi ve herhangi bir kaçamaklı tutum almadan, 125.000 ABD doları tutarında tazminat ödemeyi kabul ederek, Roldan'ı uzayıp giden bir hukuk savaşının yol açacağı ilave travmadan da korumuş oldu.

Çift 2017 yılının Mayıs ayında, Filipinlere geri döndü. Roldan artık her gün dört ila beş saat arasında tedaviye ihtiyaç duyan, belden aşağısı felçli ve tekerlekli sandalye kullanan biri olduğu için, aldıkları tazminatı evlerini bu duruma uyarlamak için kullandılar.

Bu vakada gösterilen işbirliği ve sağlanan destek, denizcilerin sakatlanma tazminatı taleplerinin nasıl ele alınması gerektiğine dair güzel bir örnek oluşturuyor. ■



ITF, Kenya'da genç denizcileri kurtardı

ITF müfettişi Betty Makena Mutugi, ITF'in Kenya'da üç genç denizciyi, Çinli bir gemicilik şirketinin temsilcisiymiş gibi davranan bir dolandırıcının elinden nasıl kurtardığını anlatıyor

Mombasa'da yerel bir istihdam bürosunun temsilcisi olarak faaliyet gösteren Kiogora adlı şahıs, 30'a yakın sayıda gençle temas etti ve 2017 yılının Ocak ayı ile Eylül ayı arasında, bunlarla birkaç kez bir araya geldi. Daha sonra fark edeceğimiz gibi, aslında kayıt dışı olarak faaliyet göstermekte olan bu temsilci, söz konusu gençlere alacakları denizcilik eğitimi, yaptıracakları sağlık muayeneleri ve Peru'ya gidebilmeleri için gerekli seyahat belgeleriyle ilgili finansal ve lojistik destek sağlamayı teklif etti. Denizciler bu parayı, kendilerine taahhüt edilen 170 ABD doları tutarındaki maaşlarından yapılacak olan kesintiler yoluyla ödeyeceklerdi.

Denizcilere, Peru'da buluşacakları adamın bir resmi gösterildi. Genç denizciler uygun bir biçimde düzenlenmiş iş sözleşmelerinin olmaması nedeniyle duydukları endişeyi dile getirmişlerdi ve bir tanesi bana, 'Bu işe çok ihtiyacımız olmasına rağmen, o sorduğumuz soruları tatmin edici bir biçimde cevaplandırmıyordu,' dedi.

Aslında, bu denizcilerden üçü, temsilcinin taksi şoförüyle birlikte, 6 Ekim 2017'de, Jomo Kenyatta Uluslararası Havaalanı'nda tutuklanmıştı. Durumdan haberdar olur olmaz, onlara yardımcı olmanın yollarını bulabilmek için, Kenya Denizciler Sendikası ve ITF'in Afrika bölge ofisi sekreter yardımcısı Anna Karume'yle temasa geçtim.

Üç denizcinin serbest bırakılmalarını sağlamak için, çalışma bakanlığı ve Kenya denizcilik ve gemicilik işleri dairesinin baş sekreteri Nancy Karigitu'nun sağladıkları yardımla birlikte, duruma derhal müdahale ettik.

Karume bu denizcileri ITF'in Nairobi'deki bölge ofisine götürdü, burada kendilerine yemek verildi, uçuş öncesinde teslim etmiş oldukları bagajlarını havaalanından geri almalarına ve ardından da Mombasa'ya geri dönmelerine yardımcı olundu.

Kayıt dışı faaliyet gösteren bu istihdam bürolarının genç insanları yurt dışında daha iyi yaşam vaadiyle kandırmaya devam ediyor olmaları korkunç bir durum. Umarım bu vaka diğer genç denizcilere bir ders olur. ■

Liberty Prrudencia mürettebatından ITF'e övgüler

'Tüm bunlar güçlü ve erken atılan adımlar ve eyleme geçilmesi sayesinde mümkün oldu... Biz denizciler kendimizi emin ellerde ve güvencede hissediyoruz, onların verdiği güçlü destek, bir omurga gibi, bizi ayakta tutuyor.'

Liberty Prrudencia mürettebatı ITF'e ve diğer destekçilere teşekkür ediyor



Çin'de yasal masraflar yüksek olduğu ve bu ülkede hiç ITF üyesi sendika ve ITF müfettişi bulunmadığı için, denizcilerin bu ülkede yaşadıkları sorunları çözüme kavuşturmak oldukça güç bir iştir. ITF müfettişi Jason Lam gerekli yardımın, bunun yerine, Liberty Prrudencia vakasında olduğu gibi, ITF ve üyesi sendikalar tarafından, Hong Kong üzerinden sağlandığını anlatıyor

ITF, 23 Ocak 2017 günü, Liberty Prrudencia'da çalışan 19 Hintli mürettebatan, 25 Kasım 2016'dan beri ücretlerini alamadıklarını bildiren bir şikâyet başvurusu aldı.

Bu denizciler, Çin'in Zhoushan limanında, sekiz ila 13 ay arasında değişen sürelerle mahsur kalmışlardı. Mart 2017 sonu itibarıyla, ödenmemiş ücretlerin toplam tutarı 182.730 ABD dolarına ulaşmıştı.

Hindistan'ın Mumbai limanındaki ITF müfettişi Louis Gomes ve ben gemi sahibiyle müzakereleri başlattık ve 8 Mart günü, mürettebata borçlu olunan tutarın 34.287 ABD

dolarlık kısmının tahsil edilmesini sağladık. Üç denizci 25 Mart'ta ülkelerine geri gönderildiler.

Mürettebatın geri kalanı alacaklı oldukları tutar tam olarak ödenene kadar gemiden ayrılmayı reddetti. 5 Mayıs'ta, ITF ve üyesi iki Hong Kong sendikası – Deniz Ticaret Filosu Zabitler Birliği ve Birleşmiş Denizciler Sendikası - Hong Kong Yüksek Mahkemesi'nde denizciler adına dava açtı. 29 Haziran günü, gemi sahibiyle bir tediyeye anlaşması imzalandı. 16 denizciye birikmiş ücretleri karşılığında 264.600 ABD doları ödeme yapıldı ve en nihayet 23 Temmuz günü, Hindistan'a geri gönderildiler. ■

Malaviya Seven mürettebatı için evleri hâlâ çok uzakta

ITF'in Büyük Britanya ve İrlanda koordinatörü Ken Fleming, Malaviya Seven mürettebatı ve ailelerinin yaşadıkları sıkıntıları, 'denizcilik sektörünü utanç içinde bırakan bir skandal,' olarak tanımlıyor

Malaviya Seven'in mürettebatı, İskoçya'nın Aberdeen limanında, bir yılı aşkın bir süredir, ücretleri ödenmediği halde ve geride bıraktıkları ailelerinin maddi sıkıntı içinde olduğunu bilmenin verdiği ızdırarla, mahsur kalmış durumda.

10 Ağustos 2017 tarihinde, Aberdeen'deki bir sulh hukuk mahkemesi, mürettebatın birikmiş ücretlerini tahsil edebilmek için gemiyi satma hakkına sahip olduğuna hükmetti – tahsil edilecek tutarın 867.000 ABD doları olduğu konusunda anlaşmaya varıldı. Ancak mahkeme bundan önce geminin değerini gösteren bir rapor hazırlanmasını istedi – bu, denizcilerin ülkelerine dönmelerini geciktiren bir karardı. Deneyimlerimize göre, mürettebatın alacağı öncelikli olduğu için, bu, benzeri görülmemiş bir durumdur.

2016 yılının Haziran ayında yapılan rutin bir ITF denetimi, Malaviya Seven'da görev yapan ve büyük çoğunluğu Hintlilerden oluşan 15 denizcinin, ücretlerini dört aydır almadıklarını ortaya çıkarmıştı. Ödenmemiş ücretlerin tamamını tahsil etmeye yönelik çabamız başarısız olunca, 2017 yılının Mart ayında ITF gemiyi mürettebat adına tutukladı. Ayrıca, yaşadıkları bu sıkıntılı dönem boyunca ITF mürettebatı ziyaret etti, gıda ve su gibi temel ihtiyaçlarını karşılayarak, onlara destek sağladı.

Denizciler Bülteni'nin baskıya girdiği sırada gemi satışa çıkarılma sürecindeydi. ■

2016 yılının Haziran ayında, İngiltere'nin Great Yarmouth limanında tutuklanmış olan Malaviya Twenty'in 12 kişilik mürettebatı – ITF'in çabaları ve yerel halkın, liman papazının ve diğerlerinin desteği sayesinde - en nihayet, 2017 yılının Şubat ayında, ülkelerine geri döndüler. ITF, ücretleri 2015 yılının Ekim ayından bu yana ödenmemiş olan 33 denizci için 689.679 ABD doları tutarında tahsilât gerçekleştirdi.

Mahsur kalan Newlead Granadino mürettebatı evlerine ulaştı

ITF müfettişi Barbara Shipley, sendika ve yerel halk tarafından sağlanan desteğin Newlead Granadino mürettebatına, içinde bulundukları zorlu koşullara dayanmaları ve sekiz ay boyunca mahsur kaldıktan sonra evlerine ulaşmaları konusunda nasıl yardımcı olduğunu anlatıyor



‘Bu, federasyonun müfettişleri tarafından, zor durumdaki denizcilere yardım etmek için gerçekleştirilmiş olan, mükemmel ve pratik çalışmanın bir başka örneğidir.’

Dave Heindel, ITF denizciler kolu başkanı ve Uluslararası Denizciler Sendikası'nın mali sekreteri

Bu tanker gemisi, 20 Eylül 2016 tarihinde, makine dairesinde çok büyük sorunlar yaşadı ve onarım görmesi için, ABD Sahil Güvenlik Teşkilatı tarafından, Baltimore Limanı'nda tutuklandı.

Mürettebatın yiyecek ve suyu tükenmişti ve geminin kazanı kış ayları boyunca bozuk olduğu için, denizciler soğukta kalmışlardı. Vize kısıtlamaları ve gerekli belgelere sahip olmamaları nedeniyle kıyıya çıkamayan denizciler, kendilerini terk edilmiş ve umutsuz bir durumda hissediyorlardı.

ITF, denizcilerin ülkelerine geri gönderilmelerine yönelik çabalara öncülük yaptı ve mürettebat aynı zamanda Baltimore Uluslararası Denizciler Merkezi, Uluslararası Denizciler Sendikası ve yerel halktan da yardım gördü.

Denizcilerin istihdam bürosu olan InterOrient, banka, geminin yönetimi için Raven Ship Management'ı (RSM) tutana kadar, erzak masraflarını karşıladı. RSM erzak temin etmeyi sürdürdü, denizcilere düzenli ödeme yapmaya başladı ve 12 denizciyi 2016 yılının Kasım ayında ve 18'ini de 2017 yılının Ocak ayında ülkelerine geri gönderdi. ITF denizcilerin maaşlarının tam olarak ödemesini ve ayrıca küçük bir ikramiye almalarını sağladı. Mürettebatın geri kalan kısmı, 31 Mayıs 2017 tarihinde, ülkelerine gittiler.

Mürettebat yaşadıkları zorluklarla dolu bu dönem boyunca, şaşırtıcı şekilde olumlu bir tutum sergiledi. Baltimore halkı son derece cömert davrandı ve yardımcı olan herkese çok müteşekkirim. ■

ÜCRETİNİZLE İLGİLİ SORUN YAŞIYOR MUSUNUZ?

Ücretinizi tam olarak almak konusunda sorun yaşıyor musunuz? Eğer yaşıyorsanız, bu, şirketinizin ekonomik bir sıkıntı içinde olduğunun işareti olabilir. Ücretlerinizi ve işinizi korumak için en kısa sürede sendikanızla ya da www.itfseafarers üzerinden ITF'le temasa geçin.

TERK EDİLDİĞİNİZİ Mİ DÜŞÜNÜYORSUNUZ?

Gemi sahibiniz:

- İş sözleşmeniz sona erdiği halde ülkenize dönüş masraflarınızı 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 sorulardan herhangi birine evet diye cevap veriyorsanız, MLC 2006'ya göre 'terk edilmiş' sayılıyorsunuz. Terk edilme sigortasını sağlamış olan şirkete başvuruda bulunun (geminizin ilan panosuna bakın) ya da bayrak devleti, liman devlet kontrolü görevlisini ya da bir ITF müfettişini durumdan haberdar edin. Durum iyice kötüye gitmeden önce hızlı hareket edin. Terk edilmeye ilgili daha fazla bilgi için bkz. sayfa 16.



Sendika Hindistan hükümetinin yasadışı denizci istihdamına karşı harekete geçmesini sağladı

Al Mehra ve Capricorn Star'ın mürettebatının başlarına gelen korkunç olay, Hindistan MLC 2006'yı onaylamış olduğu halde, denizcilerden yabancı bandıralı gemilerde buldukları işler karşılığında ücret talep etmeye devam eden lisansız istihdam bürolarının yol açtığı insani maliyete, trajik bir biçimde ışık tutuyor. Hindistan İleri Gemi Adamları Sendikası'nın genel sekreteri Manoj Yadav, sendikanın bu yasadışı faaliyeti sona erdirmeye yönelik çabalarının, hükümetin harekete geçmesini sağladığını bildiriyor



4 Şubat 2017 günü, Al Mehra ve Capricorn Star, Birleşik Arap Emirlikleri'nin, Şarjah, El Hamriya şehri yakınlarında, emniyetli olmamaları ve kötü hava koşulları nedeniyle battıkları zaman, bu iki gemide çalışmakta olan altı Hintli denizci hayatını kaybetti.

Bu denizciler kayıt dışı faaliyet gösteren istihdam büroları tarafından işe yerleştirilmişlerdi ve bugüne kadar ölen denizcilerin ailelerinden hiçbirisi, kaybettikleri akrabalarının maaşını ya da ölüm tazminatını alabilmiş değiller. Biz hâlâ bu vakada ve diğerlerinde rol oynamış olan üç kayıt dışı istihdam bürosunun izini bulmaya ve bunları yaptıklarından dolayı sorumlu tutmaya çalışıyoruz.

Bu ölümler, bu tür yasadışı uygulamaların yol açtığı en kötü sonuçtur. Ancak yasadışı istihdam büroları Hintli denizcilerden her gün, buldukları işlerin karşılığında, ücret talep etmektedir. Bu 'parayı ver – işi al' çevrimi Hindistan'la sınırlı bir uygulama değildir, aynı zamanda, dünya genelinde diğer birçok ülkede de görülmektedir.

FSUI, yetkili makamlara çok sayıda şikâyet başvurusunda bulundu ve bu yolsuzluğa son verilmesine yönelik çabalara önyak oldu.

Hükümet, dile getirdiğimiz endişelerimize karşılık olarak, denizcilerin istihdamının sadece gemicilik genel müdürlüğü (DGS) tarafından lisanslandırılmış olan istihdam ve yerleştirme hizmetleri (İYH) eliyle yapılması gerektiğini bildiren basın ilanları verdi, denizcilik eğitim kurumlarına uyarı ilanları ve kayıtlı denizcilere

doğrudan e-postalar gönderdi.

FSUI, yasadışı işe yerleştirme uygulamasının sürmekte olduğunu ve bu uygulamanın sona erdirilmesi için daha fazla çaba gösterilmesi gerektiğini bildiren taraflardan biriydi. Ticari Gemicilik 2016 Kanun Tasarısı, lisanslı olmayan İYH'lerin devlet tarafından kovuşturulmalarına öngören bir hüküm içeriyor, ancak durumun tasarı kanunlaşınca kadar bu şekilde devam etmesine izin veremeyiz. Hükümet de bunu kabul etti ve 2017 yılının Ağustos ayında, Hintli denizciler için bir e-göç sistemi başlattı.

Bu, Hintli denizcilerin, Hindistan bandıralı gemilerde çalışmak üzere yalnızca Hindistan bandıralı gemi sahipleri tarafından işe alınabilecekleri, yabancı bandıralı gemilerde çalışacak denizcilerin ise devlete kayıtlı İYH'ler aracılığıyla ya da kaptanlar ve baş makinistler söz konusu olduğunda, doğrudan yabancı gemi sahipleri tarafından işe alınabilecekleri anlamına gelmektedir.

Gemi sahibi, İYH, kaptan veya baş makinist, geminin yola çıkma tarihinden önce, gerekli bilgileri devletin e-göç veri tabanına girmekle yükümlüdür.

Bu bilgiler daha sonra, çevrimiçi olarak Göçmenlik Bürosu'na iletilmekte ve böylece pasaport kontrol noktasına gelen denizciler buradan geçebilmektedir. Kayıtlı olmayan bir İYH aracılığıyla işe yerleştirilmiş olan hiçbir denizcinin ülkeden ayrılmasına izin verilmeyecektir.

Bu, paravan işletmecilerin denizcileri istismar etmelerine son vermeye yardımcı olacaktır. ■

Hırvat sendika ziyaretçi denizciler için bir günlük ücretsiz vize hakkı elde etti

Hırvatistan Denizciler Sendikası sayesinde, üçüncü ülke vatandaşı denizcilerin Hırvatistan'da kıyı izni kullanmak için vize harcı ödemeleri artık gerekmiyor. SUC sendikasında görev yapan ve aynı zamanda, Hırvatistan'da ITF'in koordinatörü olan Romano Peric açıklıyor

Hırvatistan, her yıl 118 ülkeden yaklaşık 300.000 denizciyi istihdam eden kruvaziyer gemileri için popüler bir ziyaret yeridir. Üçüncü ülke vatandaşı olan bu denizciler, çalıştıkları gemiler Hırvatistan'da limana yanaştığı zaman, kıyı izni için 25 ABD doları harç ödemeleri gerektiğinden, karaya çıkmaktan geri duruyorlardı.

Milletvekillerimizle işbirliği içine girerek, bu konuda harekete geçmeye karar verdik. Bugüne kadar bir denizcinin vize şartlarını ihlal ettiği herhangi bir olayın yaşanmadığına dikkat çektik. Ve Hırvatistan'ın, denizcilerin kıyıya çıkmalarını sağlık ve esenliklerine olumlu yönde etki ettiği için teşekkür eden MLC 2006'ya onay veren ilk ülkelerden biri olduğunu hatırlattık.

Bu nedenle, 2016 yılının sonunda, vize şartının kaldırılacağına dair yapılan açıklamayı memnuniyetle karşıladık. 2017 yılının Mart ayında, harç tamamen kaldırılmak yerine, sadece 7 ABD dolarına indirilince, nasıl bir hayal kırıklığı yaşadığımızı tahmin edebilirsiniz.

Sektör genelinde yükselen itiraz sesleri, ilk başta verilmiş olan söze geri dönülmesini sağladı ve yeni düzenlemeler 18 Nisan 2017 tarihinde yürürlüğe girdi. Denizciler hâlâ gümrük kontrollerine tabiler ve vizeler 90 gün süreyle geçerli.

Öyleyse geminiz Hırvatistan'da bir limana yanaşıyorsa – buyrun gelin ve karaya çıkın! ■

Denizciler ve aileleri Ukraynalı sendikadan destek gördüler

Ukrayna Deniz Ulaştırma İşçileri Sendikası'nın (MTWTU) birinci başkan yardımcısı Oleg Grygoriuk, 2017 yılı boyunca denizciler ve aileleri için, özellikle sendikanın kuruluşunun 25. yıl dönümünü kutlamak amacıyla düzenlenmiş olan etkinlikleri anlatıyor.



Biz denizcilerimize ve onların akrabalarına hizmet sağlamaya her zaman öncelik veriyoruz ve kuruluş yıl dönümümüzün sağladığı ek fırsatlar şu etkinlikleri içeriyordu:

- 5.500 denizci çocuğu için gerçekleştirilen 11 Yeni Yıl oyun gösterimi.
- Deniz Ulaştırma Sosyal Yardımlaşma Fonu (Mortrans) ile birlikte düzenlediğimiz, 1 Haziran'daki Dünya Çocuk Günü ve 1 Eylül'deki eğitim yılının başlangıcını kutlamak için gerçekleştirilen iki festivalde, 400 çocuğa verilen hediyeler.
- Denizciler Günü ve Ukrayna'nın Deniz ve Nehir Filosu İşçileri Günü'nü birlikte kutlamak için düzenlenen, 730 denizci ve aile üyesinin katıldıkları eğlence etkinlikleri.
- Dünya Kadınlar Günü kutlamaları – herkesçe tanınan bir aile psikolojisi uzmanı, 67 denizcinin eşiyile, aile bütçeleri ve aile içi ilişkiler gibi konuları tartışmak için bir araya geldi.
- Bir bowling turnuvası.

Denizcilerden oluşan 11 kişilik takımımız, Bulgaristan'da düzenlenen Ulaştırma İşçileri Spor Müsabakaları'ndan, yüzme ve atletizmde



iki altın madalya olarak dönmüş olduğu için, çok büyük bir gurur duyuyoruz.

Düzenlenen altı bilgilendirme seminerine, yaklaşık 450 denizci katıldı. Sendika uzmanları ve davetli uzmanlardan vergilendirme, emeklilik, MLC'de yapılan değişkenler ve Ukrayna denizcilik sektörü hakkında bilgi aldılar ve sağlıkla ilgili çeşitli konuları tartıştılar. Eylül ayında, 500 Ukraynalı denizci, zabıt adayı ve öğrenci, toplu iş sözleşmesi dâhil, çalışma yaşamına ilişkin bilgilerini paylaşan yedi ITF müfettişiyle birlikte, Odessa'da ITF/MTWTU Sendika Haftası 2.0'a katıldı.

Tanker filosunda ikinci kaptan olarak görev yapan Valeriy Honar bana şunları söyledi: "Seminerde, özellikle yapılan iş karşılığında ücretin nasıl hesaplanması gerektiğiyle ilgili birçok yeni şey öğrendim. İzlediğim sunumdan...ve meslektaşlarımla, ITF'le ve MTWTU temsilcileriyle görüşmekten büyük keyif aldım."

En önemlisi, 2017 yılının ilk yarısında, 1.113 denizcinin yapmış olduğu finansal yardım başvurularının tamamını karşılamayı başardık. ■

Terk edilmiş denizciler: modern köleliğin kurbanları mı?

ITF'in denizcilik projeleri ve kampanyaları lideri Katie Higginbottom, terk edilmiş denizcilerin aslında kölelik mağduru olup olmadıklarını ele alıyor

Bir gemi sahibine mürettebata ücretlerini ödememenin ve gemiye gerekli erzakı temin etmemenin modern köleliğe eşdeğer bir durum olduğunu söyleyecek olursanız, size öfkeyle feryat ederek karşılık verecektir.

Kısa bir süre önce yaptığımız bir yazışmada, gemilerinde çalıştığı mürettebatı birkaç kez terk etmiş olan bir gemi sahibi, '21. yüzyılda ve bugün içinde yaşadığımız modern çağda lağvedilmiş olan "kölelik" sözcüğünü kesin olarak reddediyoruz,' diyordu.

Herkes bu iddiayla hemfikir değil. Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), 2016 yılında, verili herhangi bir anda, modern köle konumunda olan 40,3 milyon insanın bulunduğunu tahmin ediyor. Köleliğe ilişkin 11 gösterge şunlar: savunmasız bir konumda olmanın istismar edilmesi, aldatmaca, hareket etme olanağının kısıtlanması, tecrit, fiziksel ve cinsel şiddet, gözdağı verme ve tehdit, kimlik belgelerini alıkoyma, ücret ödememe, borçlandırma yoluyla bağımlı hale getirme, istismarcı çalışma ve yaşam koşulları ve aşırı fazla mesai.

Denizcilerin terk edildikleri vakaların büyük çoğunluğunda bu göstergelerden kaçınının ön plana çıktığını ele almakta fayda var.

Terk edilmiş denizciler, genellikle yabancı bir limanda ve ailelerinden uzakta bir yerde olurlar. Şirketin, içinde bulundukları güç koşulları umursadığını inanmak isterler, çünkü bunun alternatif, destek alabilmek için yetkili

makamların, yerel sendikaların ya da yardım kuruluşlarının iyi niyetine bel bağlamaktır. Gemi sahiplerinin çok iyi bildikleri gibi, istihdam ilişkisi sona erer ermez denizciler savunmasız bir konumda kalırlar.

Gemi sahipleri parayı gelecek hafta, ondan sonraki hafta, ardından ondan da sonraki hafta havale etmeye söz verdiklerinden, denizciler henüz şikâyet başvurusunda bulunmak istemediklerini söylerler. Aldatmaca ya gemi sahibinin temelsiz iyimserliğinin ya da gemi işletmeciliğinde ücretlerin ödenmesini isteğe bağlı bir durum olarak gören kötü niyetli bir yaklaşımın sonucudur.

Limanlarda hareket etme olanağı çok kısıtlı olabilir ve paranız yokken etrafta dolaşmanın maliyeti engelleyici bir etkidir. Terk edilmiş gemiler genellikle palamar yerinde bulunurlar ve bu tecrit edilmenin çok acımasız bir türüdür. Ve terk edilmenin stresi mürettebat arasındaki ilişkiler üzerinde muazzam bir baskı yaratır, zihinsel ve fiziksel bir yalıtılmışlık duygusuna yol açabilir.

Nadir olarak görülmekle birlikte, denizcilerin kandırılarak suç oluşturan faaliyetlerde bulunan gemilerde çalıştırıldıkları, gözdağı ve fiziksel şiddet tehdidine maruz bırakıldıkları vakalar da yaşanmaktadır.

Çok da uzak olmayan bir geçmişte, denizcilerin kimlik belgeleri alınılmaktaydı ve 'borçlandırma yoluyla bağımlı hale getirme' kimi

istihdam bürolarının yasadışı uygulamalarını andırmaktadır. Denizcilik Çalışma Sözleşmesi 2006'da açıkça yasaklanmış olmasına rağmen, gemide bir iş bulmak için denizcilerin hatırı sayılır miktarda paralar ödedikleri ve çalıştıktan sonra ücretlerini alamadıkları çok sayıda vaka bulunmaktadır. Denizciler işe girmek için gerekli olan parayı borç almış olabilirler, bakmaları gereken bir aileleri olabilir ve bu borcu geri ödeyebilecekleri bir maaştan yoksun kalmış olabilirler. Borçları üçüncü kişilere olabilir, ancak bu sonucu değiştirmemektedir.

Terk edilme,

- gemi sahibinin mürettebatı ülkelerine geri gönderme masraflarını karşılamadığı
- veya bakım ve destek sağlamadığı
- veya ücretlerin iki ay ya da daha fazla süreyle ödenmemesi dâhil, denizciyle bağlarını kestiği durumlar olarak tanımlanmaktadır.

Çoğu durumda, gemi sahipleri bütün bağlarını kesip ortadan yok olmamakta ve genellikle bir kenarda durup mürettebatı çalışmaya devam etmeye ikna etmeye çalışmakta ya da yeni bir sipariş alana kadar beklemektedir. Bu yolla, gemi sahipleri kaotik bir ticari faaliyetin risklerini çalışanlarının omuzlarına yıkmaktadır.

Bir insanı ücret ödmeden çalıştırmak köleliktir ve buna göz yumulmamalıdır. Modern kölelikle birlikte anılmak istemiyorsa, bu sektör kendine daha yakından ve dikkatli bir biçimde bakmalıdır. ■

İki yıl süreyle terk edildiler



Bramco 1'de dördüncü makinist olarak görev yapan Ye Linn Htun, Bahreyn'deki gemi sahibi ile Çin'in Guangzhou şehrindeki Cosco tersanesi arasında sürmekte olan ticari anlaşmazlık sırasında terk edilen ve ikincil hasar muamelesi yapılan mürettebatın yaşadığı sıkıntıları anlatıyor

DİAYH (Denizci İşe Alım ve Yerleştirme Hizmeti) lisansına sahip bir şirket aracılığıyla gemide işe alındığımız zaman, mürettebat yöneticisi bize geminin Çin'de onarım gördüğünü ve iki ay içinde denize açılacağını söyledi.

16 Temmuz 2015'te, Cosco tersanesinde gemiye çıktık. Geminde zaten bir kontrolör bulunuyordu ve mürettebat sekiz Myanmarlı ve dört Bangladeşli denizciden oluşuyordu. Maaşlarımızı iki ay süreyle alamayınca, kontrolöre ücretlerimizin neden ödenmediğini sorduk. O da durumu şirkete soracağına dair söz verdi. Birkaç gün sonra, gemi sahibi ödeme yapmadığı için tersane onarım işlemlerini durdurdu. Kontrolör gemiyi terk etti. Şirkete çok sayıda e-posta gönderdik ve telefon ettik. Maaşlarımızı çok yakında göndereceklerini ve sabırlı olmamız gerektiğini söylediler.

Erzakin gelişi giderek daha fazla geciktiğinden ve yiyeceklerimizin kalitesi bozulduğundan gemide hayat kötüye gidiyordu. Geminin su tanklarındaki temiz olmayan suyu içmek zorunda kaldık. Şirketten uygun kalitede gıda malzemesi ve su göndermesini istedik ama bir cevap alamadık.

Kimi zaman hava çok sıcak oluyordu ancak kamaraların kapı ve pencerelerini kapalı tutmak zorundaydık, çünkü gemi kum raspasının yapıldığı yüzer havuzun hemen yanı

başındaydı, dolayısıyla, kamaralarımıza çok fazla toz giriyor ve gürültüye maruz kalıyorduk. Aspiratörümüz ya da klimamız da yoktu.

Tersane dışarı çıkmamıza izin vermedi, çünkü gemi acentesinin söylediğine göre, gemi sahibi acentenin mürettebat için kıyıya çıkma belgesi başvurusu yapmasına onay vermemişti. Şirkete çok sayıda bedensel hastalık ve ruhi depresyon yaşadığımızı söyledik, ancak onlar bizim için hiçbir şey yapmadılar.

Yaşadığımız ıstırap kelimelerle nasıl tarif edebileceğimizi bilmiyoruz. Yaşadıklarımız bizlerin ve ailelerimizin üzerinde çok büyük bir iz bıraktı. Ailelerimiz bizim aldığımız maaşlarla geçiniyor. Yaklaşık iki yıldır maaşlarımızı alamadığımız için, onlar da hayatta kalma mücadelesi vermek zorunda kaldılar. Bazen internet kartı alacak paramız olmadığı zaman, ailelerimizle iletişimimiz kesiliyordu. Böyle zamanlarda, onlar içinde bulunduğumuz durumla ilgili çok daha büyük endişe duyuyor ve bizden her ne olursa olsun eve dönmemizi istiyorlardı. Ne var ki, ne kadar uğraşsak uğraşalım, ailemizin fertlerinden biri öldüğü zaman bile, ülkemize geri gönderilmemizi sağlayamadık.

Nihayet, 2016 yılında, bize yardım etmeleri için, Çin'deki Myanmar Büyükelçiliği'yle temasa geçtim. Gemi sahibi ve istihdam şirketi ile görüşmeye çalıştılar ama bir cevap alamadılar.

Bahreyn'in temsilcisiyle de temasa geçtim. Gemi sahibine sorunu çözmesini söyleyeceğini taahhüt etti, ancak değişen hiçbir şey olmadı.

En sonunda, Myanmarlı mürettebatın fikir birliğine varmasının ardından, bize yardımcı olması için yerel bir deniz hukuku bürosu buldum. Avukatlar bizimle görüşmek için tersaneye geldiler, kendilerine içinde bulunduğumuz durumu anlattık ve mahkemede bizi temsil ettiler. Hâkim, arzu edersek ülkelerimize geri dönebileceğimizi söyledi. Böylece, 2016 yılının Ekim ayında evime geri döndüm, IFOMS'la (Myanmar Denizcileri Bağımsız Federasyonu) temasa geçtim ve onlardan bize yardım etmelerini istedim.

Bu deneyim bizim bakış açımızı değiştirdi. Hepimiz bu tür bir durumla tekrar yüz yüze kalmaktan korkuyoruz. Bazılarımız artık denizci olarak çalışmak istemiyor ve bir sonraki gemide işe başlarken, çok daha dikkatli olmaya karar verdik.

Tüm denizcilere tavsiyemiz şudur: istihdam şirketi konusunda dikkatli davranın, gemi sahibi, geminin durumu ve geçmişiyile ilgili bilgi toplayın. ITF üyesi olan bir sendikaya üye olun ve gemide çalışırken bu tür sorunlarla karşılaşmanız durumunda onlardan yardım isteyin. ■



ITF müfettişi Jason Lam'ın yorumu:

Bu çok karmaşık bir vaka. 2013 yılından bu yana, Bramco 1'de çalışan denizciler ücretlerinin gecikmeli olarak ödendiğinden yakınır, ardından ITF'in desteğiyle ücretlerini tahsil ederler ve daha sonra yerlerine yeni bir mürettebat gelir – ve aynı durum bu yeni mürettebatla da yaşanır.

Mevcut vakayla ilgili olarak, ilk kez 2015 yılının Kasım ayında, kaptandan gelen bir şikâyet başvurusu aldım. Bu sefer, gemi sahibi birikmiş ücretleri ödeyemedi ve gemiyi terk etti. Kendisiyle yaptığımız görüşmelerin bir sonuç vermemesinin ardından, gemi sahibi üzerindeki baskıyı artırmak için, Çin'deki Bahreyn Büyükelçiliği ve Bahreyn Denizcilik İdaresi'yle temasa geçtik. Bu sırada kaptanla temas halinde kalmayı sürdürdük ve 2016 yılının sonunda, mürettebat yerel düzeyde hukuki tavsiye alma önerimizi kabul etti.

Gemiyi 2017 yılının Mart ayında, ilk kez ziyaret ettiğim zaman, denizcilerin yaşam koşulları karşısında dehşete kapıldım. Gemide üçü Bangladeşli ve beşi Myanmarlı sekiz denizci vardı ve hepsinin sözleşmelerinin süresi ya Temmuz 2016'da ya da daha öncesinde dolmuştu. Gemide bulundukları süre 16 ila 22 ay arasında değişmekteydi ama sadece bir aylık ücretlerini alabilmişlerdi.

Uluslararası Denizcilik Odası, Uluslararası Denizciler Sosyal Yardımlaşma ve Destek Ağı, Uluslararası Denizcilik Sağlığı Kurumu ve Denizciler Cemiyeti'yle işbirliği içinde, denizcilerin ailelerine geçici destek ve mürettebata erzak ve tıbbi malzeme sağladık.

ITF, yetkili makamların ve gemi sahibinin, denizcilerin yaşadıkları sıkıntıları sona erdirmeye konusundaki ataletlerini, içinde bulunulan durumu 'çok uzun süredir cılk kesmiş kapanmayan bir yara' olarak nitelendirerek, kamuoyu önünde eleştirdi. Üst düzey diplomatik müdahalelere rağmen, yetkili bayrak ve liman devleti makamları duruma müdahale edemiyor ya da etmek istemiyor gibi görünüyorlardı. Mürettebat adına gemiyi tutukladık, ancak yasal sürecin ne kadar zaman alacağını bilmiyoruz.

2017 yılının Haziran ayında, üç denizci gemiden ayrıldı – kaptan birikmiş ücretinin yarısını tahsil etmişti, ancak diğer iki denizci hiçbir şey almadı. Ağustos ayında yeni kaptanın eline bir miktar nakit para ulaştı ve kaptan bu parayla kalan beş denizcinin birikmiş ücretlerinin bir bölümünü ödedi. Ağustos ayı sonunda, bir Bangladeşli denizci gemiden ayrıldı ve geride sadece Bangladeşli kaptan ve üç Myanmarlı denizci kaldı. Denizciler Bülteni baskıya girdiği sırada bu kişiler hâlâ gemideydiler. ■

Terk edilmeye karşı sigorta

Terk edilmiş olan denizcileri korumaya yönelik finansal güvence sağlanması, MLC 2006'yı onaylamış bir ülkenin bayrağını taşıyan veya MLC'nin geçerli olduğu limanlarda ticari faaliyet yürüten tüm gemiler için zorunludur

Finansal güvence belgesinin gemide görünür bir yerde sergilenmesi gerekmektedir. Bu belgeye, 'Denizcilik Çalışma Sözleşmesi 2006'nın Tadil Edilmiş Şekliyle, Kural 2.5.2, Standart A2.5.2 Uyarınca Gerekli Olan, Gemi Adamlarının Yurda Dönüş Masrafları ve Yükümlülüklerine Dair Sigorta Belgesi veya Diğer Finansal Güvence' adı verilecektir.'

Belgenin hâlâ geçerli olup olmadığını, geminizi, P&I kulübün veya belgede adı yer alan sigorta şirketinin web sitesinde aratarak kontrol edebilirsiniz. Terk edilme riskiyle karşı karşıya olduğunuzu düşünüyorsanız, iki ay ya da daha fazla süreden beri ücretinizi alamadıysanız ve ülkenize geri gönderilmek istiyorsanız, bu durumda sigorta şirketiyle doğrudan temasa geçmelisiniz ya da ITF'ten sizin adınıza başvuruda bulunmasını istemelisiniz.

Sigorta şartının yürürlüğe girdiği tarihten (18 Ocak 2017) bu yana, ITF 40'tan fazla terk edilme vakasını ele aldı ve bunlarla ilgili 12 farklı P&I kulübüyle temas kurdu. Bu mekanizmanın ne kadar etkili olduğunu yakından izliyoruz. Kimi iyileştirmelerin yapılması gerektiği çok açık olmakla birlikte, P&I kulüplerinin çoğu, özellikle de (küresel gemi taşımacılığının yüzde 80'inden fazlasını kapsayan) P&I Uluslararası Grubu, yeni sorumluluklarının gereğini yerine getirmektedir. Finansal güvence

mekanizmasının ödemenin her zaman kulüpler tarafından yapılmasını gerektirmediği durumlarda, kulüplerin müdahalesi, gemi sahiplerini, çoğu zaman, ücretleri ödemek için gerekli parayı bulmaya yöneltmektedir.

İstihdam büroları ve denizciler, iş sözleşmelerini imzalamadan önce, ilgili geminin geçerli bir terk edilme sigortasına sahip olup olmadığını kontrol etmelidir. Bu belgenin varlığının teyit edilemediği durumlarda, bir iş sözleşmesini imzalamadan önce en az iki kez düşünmenizi öneririz.

Uluslararası planda üzerinde hemfikir olunan bir düzenlemeyi geliştirmek on yılları alıyor ve bu tür düzenlemelerin uygulamaya konmaları da sürekli uyanık olmayı gerektiriyor. Denizciler ve denizcilerin haklarının korunması ve geliştirilmesinden yana olan herkes, standart altı gemi sahiplerinin bu sektörde kalmalarını mümkün olduğunca zorlaştırmalıdır. ■

İstihdam büroları ve denizciler, iş sözleşmelerini imzalamadan önce, ilgili geminin geçerli bir terk edilme sigortasına sahip olup olmadığını kontrol etmelidir.

GİS'nizin bitiş tarihine dikkat edin

ITF'in Belçika müfettişi Christian Roos, denizcilerin, gemiadamları iş sözleşmesinin (GİS) bitiş tarihinden sonra gemide kalmaları halinde, bunun yol açabileceği sonuçların farkında olmaları gerektiği uyarısında bulunuyor

MLC 2006, bir iş sözleşmesinin belirli süreli olması durumunda, sözleşmenin bir bitiş tarihini içermesini şart koşmaktadır. Bu tarih son derece önemlidir.

İş sözleşmelerinin çoğu belirli süreli olmakla birlikte, operasyonel açıdan kolaylık sağlamak amacıyla – örneğin, iş sözleşmesinin süresi gemi açık denizdeyken bitiyorsa – sözleşmenin bitiş tarihi ile gemiden ayrılma tarihi arasında bir aylık bir zaman payı bırakılmaktadır.

Çalıştığınız gemi bir ITF toplu iş sözleşmesi kapsamında yer alıyorsa, sizin için aşağıda yer alan maddenin bir varyasyonu geçerli olacaktır: Bir denizci 9 (dokuz) ay süreyle çalıştırılacak ve bu süre operasyonel kolaylık sağlamak amacıyla 1 ay için uzatılabilecek veya kısaltılabilecektir. Şirketin belirsiz süreli bir istihdam sistemi uyguladığı durumların dışında, iş ilişkisi geminin iş sözleşmesinin bitiş tarihinden sonra yansıdığı ilk limanda, bu Toplu İş Sözleşmesi'nde yer alan hükümler uyarınca otomatik olarak sona erecektir.

Dolayısıyla, bir denizcinin bir gemide 1 Ocak günü, 9 +/- 1 ay süreyle çalışmaya başlaması durumunda, iş süresi 30 Eylül günü tamamlanmış olacaktır. Gemi bir sonraki uğrak

limanına, sözgelimi 8 Ekim günü yanaşacaksa, GİS bu limana yanaşıldığı zaman otomatik olarak sona ereceğinden, söz konusu denizcinin gemiden ayrılması gerekmektedir. Bu denizci, en geç 31 Ekim tarihine kadar bu gemide çalışmaya devam edebilir.

Mürettebat gemiden ayrılmadan önce, gerekli vizeleri, seyahat belgelerini ve mürettebat değişim sürecini ayarlamak gemi sahibinin sorumluluğundadır. Transit vizelerin, süresi dolmuş veya feshedilmiş GİS nedeniyle ayarlanamayacağı iddiası doğru değildir. Denizciler, sırf işveren ülkeye geri gönderilmeye ilişkin düzenlemeleri yapmadığı veya yapmayı reddettiği için, bir süre uzatımı anlaşması imzalamaya zorlanmamalıdır.

Ancak şunu unutmayın: GİS, bir denizcinin gemide yaşamasına ve çalışmasına izin veren bir tür vize işlevi de görüyor olabilir. GİS feshedilmiş veya süresi geçmişse, geçerli bir oturma ve çalışma izni bulunmadığı için, denizci uğrak limanının göçmenlik ve iş kanunlarını ihlal ediyor olabilir. Ve sigorta şirketi, gemide bulunduğu sırada GİS'si dolmuş bir denizcinin yaralanma veya hastalık tazminatı talebini kabul etmeyebilir.

GİS uzatımlarını teşvik etmiyoruz, ancak iş sözleşmesinin süresinin – bir kereye mahsus

olmak üzere - uzatılması mümkündür. Bu uzatım gemideki toplam hizmet süresini 11 ayın – bu süre bir denizcinin kesintisiz olarak çalışabileceği azami süre olduğu için - üzerine çıkartmamalıdır. (Burada ücretli izin kavramı dikkate alınmaktadır – bu iznin yıllık olarak kullanılması gerekmektedir ve bu nedenle bir gemide izin kullanmadan geçirilebilecek azami hizmet süresi 11 ay olacaktır. Bu yaklaşım, Uluslararası Çalışma Örgütü'nün standartlar departmanı tarafından da desteklenmektedir.)

Uzatım anlaşmasının orijinal GİS'nin ekine konulması ve ilk GİS'nin sona ermesinden önce – yukarıdaki örneği kullanacak olursak, 30 Eylül'den önce – üzerinde anlaşmaya varılması ve imzalanması gerekmektedir.

GİS'nizin süresi dolmuşsa ve işvereniniz sizi ülkenize geri göndermeyi reddediyorsa, sizin için bir transit vize ayarlayamayacaklarını iddia ediyorsa veya GİS'nizi azami 11 aylık süreyi aşacak biçimde uzatmanız için ısrarcı oluyorsa, yerel ITF müfettişiyle temasa geçin.

Müfettişlerin iletişim bilgilerini Denizciler Bülteni'nin çek-al bölümünde veya ITF'in denizciler uygulaması üzerinden bulabilirsiniz. ■

ITF'in yeni müfettişleriyle tanışın

ITF'in 140 müfettiş ve irtibat sorumlusundan oluşan ekibi, denizciler için dünya genelinde, benzersiz ve çok önemli bir rol oynuyor. Mevcut toplu iş sözleşmelerini kontrol etmek, çalışma koşullarını denetlemek ve rapor etmek ve denizcilerin haklarını korumalarına yardımcı olmak için gemileri ziyaret ediyorlar. 'Cephe hattından öyküler' bölümümüzde görüldüğü gibi, onların bu çabaları, genellikle ödenmemiş ücretlerin tahsil edilmesini ve terk edilmiş denizcilerin evlerine dönmelerini sağlamayı içermektedir.

Müfettişler, aynı zamanda, ITF üyesi sendikaların yeni üyeler kazanmalarını ve mevcut üyelerine daha iyi bir biçimde yardımcı olmalarını sağlayan kampanyalarda da yer alıyorlar. 2017 yılında, ILO'nun balıkçılık sektöründe çalışma sözleşmesinin (S188) yürürlüğe girmesinin ardından, gemilerde daha iyi koşulların sağlanmasına önayak olmak için balıkçı gemilerini de denetlemeye başladılar.

ITF'in teftiş ekibinin en yeni beş üyesiyle tanışın:



Hyeokjin Moon (İnceon, Kore), Hanjin Gemicilik'te beş yıl seyir zabiti olarak çalıştı ve Kore Denizciler Sendikaları Federasyonu'nun denizcilik ve balıkçılık bölümlerinde görev yaptı. Deneyimi ve bilgisiyle yetkin bir müfettiş olmaya hazır.



Corey Connor (Charleston, Amerika Birleşik Devletleri), dokuz yıl süreyle ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı'nda bulundu ve bunun son yedi yılında Liman Devleti Kontrolü görevini yürüttü. Bir ITF müfettişi olarak çalışmaya ve denizcilere yardımcı olmaya devam etmek istiyor.



Junya Ishino (Nagoya, Japonya), bir denizci ailesinin çocuğu olarak dünyaya geldi ve 2012'den bu yana JSU'da çalıştı. Onu bir ITF müfettişi olmaya özendiren de sendikadaki bu çalışması oldu.

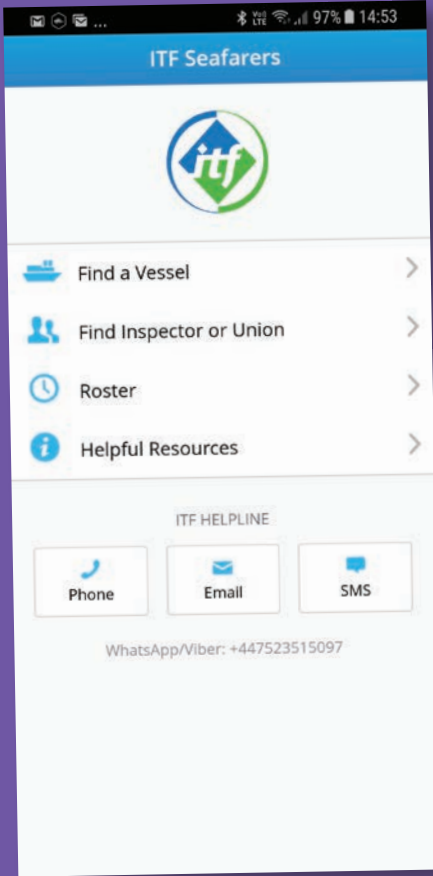


Peter Hansen (Kopenhag, Danimarka), 15 yaşından bu yana, gemici, usta denizci, ikinci kaptan ve kaptan olarak denizde çalıştı ve aynı zamanda, bir yıl otobüs şoförlüğü yaptı. Kaptanlar ve Zabıtlar Sendikası'nda 12 yıl çalıştı ve sekiz yıl süreyle kontrolörlük yaptı.



Rino Huijsmans (Antwerp, Belçika), 2016 yılının Mayıs ayında müfettiş olarak çalışmaya başladı. Antwerp limanında 25 yıl boyunca liman işçisi olarak çalıştı. Sendikası BTB'de çok aktif olup, 23 yılı aşkın bir süredir BTB yönetim kurulu üyesidir.

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 üyesiyseniz, 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.

Yardım Hattı +44 2079409280
SMS +44 7984356573
WhatsApp/Viber +44 7523515097
Facebook www.facebook.com/itfseafarerssupport
E-posta seafsupport@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 temasa 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, 2006 özel istihdam bürolarının düzenlemeye tabi tutulmaları gerektiğini belirtmektedir. Sözleşme, gemilerde iş bulmak karşılığında denizcilerden herhangi bir bedel alınmasını, ücretlerinden yasadışı kesintiler yapılmasını ve bireylerin kara listeye alınmasını yasaklamaktadır. Gemi sahiplerinin kullandıkları istihdam bürolarının bu standartları karşıladığından emin olmaları gerekmektedir.

Bir sözleşmeye imza atmadan önce 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 bir 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 emin olun. 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** tanıması 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
Dean Summers	Koordinatör	Avustralya	Sldney	+61 2 9267 9134	+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Matt Purcell	Koordinatör Yardımcısı	Avustralya	Melbourne	+61 (0) 3 9329 5477	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Keith McCorriston	Müfettiş	Avustralya	Fremantle	+61 8 9335 0500	+61 422 014 861	mccorriston_keith@itf.org.uk
Sarah Maguire	Müfettiş	Avustralya	Gladstone	+61(0)2 92679134	+61 434525416	maguire_sarah@itf.org.uk
Ben West	İrtibat Sorumlusu	Avustralya	Newcastle		+61 419 934 648	summers_ben@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(0)3 224 3414	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Souradjou Alassane Foussemi	İrtibat Sorumlusu	Benin	Kotonu	+229 95192638	229 97080213	soussemi2002@yahoo.fr
Ali Zini	Müfettiş	Brezilya	Paranagua	+55 (0) 41 34220703	+55 (0) 41 99998 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
Peter Lahay	Koordinatör	Kanada	Vancouver	+1 604 251 7174	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Karl Risser	Müfettiş	Kanada	Halifax	+1 902 455 9327	+1 902 237 4403	risser_karl@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 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Romano Peric	Koordinatör	Hırvatistan	Dubrovnik/Ploce	+385 20 418 992	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Mario Sarac	Müfettiş	Hırvatistan	Rijeka	385 51 330 953	+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
Morten Bach	Müfettiş	Danimarka	Kopenhag	+45 88920355	+45 21649562	bach_morten@itf.org.uk
Peter Hansen	Müfettiş	Danimarka	Kopenhag	+45(0)36 36 55 85	+45 30582456	hansen_peter@itf.org.uk
Talaat Elseify	Müfettiş	Mısır	Port Said	+20 66 3324 100	+20 100 1638402	elseify_talaat@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	Müfettiş	Estonya	Tallinn	+372 6116 392	+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
Kenneth Bengts	Koordinatör	Finlandiya	Helsinki	+358 9 615 20 258	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Jan Örn	Koordinatör Yardımcısı	Finlandiya	Turku	+358 9 613 110	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Heikki Karla	Müfettiş	Finlandiya	Helsinki	+358 9 61520255	+358 50 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Ilpo Minkinen	Müfettiş	Finlandiya	Helsinki	+358 9 615 20 253	+358 40 7286932	minkinen_ilpo@itf.org.uk
Pascal Pouille	Koordinatör	Fransa	Dunkirk	+33 3 28 21 32 89	+33 3 80 23 95 86	pouille_pascal@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
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
Susan Linderkamp	Koordinatör Yardımcısı	Almanya	Bremen	+49 421 330 33 33	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@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
Sven Hemme	Müfettiş	Almanya	Bremerhaven	+49 471 92078209	+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
Ken Fleming	Koordinatör	Büyük Britanya	İrlanda - Dublin	+353 1 85 86 317	+353 87 64 78636	fleming_ken@itf.org.uk
Darren Procter	Müfettiş	Büyük Britanya	Southampton		+44 7949 246219	procter_darren@itf.org.uk
Liam Wilson	Müfettiş	Büyük Britanya	Aberdeen	+44 1224 210 118	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Paul Keenan	Müfettiş	Büyük Britanya	Hull	+44 20 8989 6677	+44 7710 073880	keenan_paul@itf.org.uk
Tommy Molloy	Müfettiş	Büyük Britanya	Liverpool	+44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy_tommy@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	Koordinatör	Yunanistan	Pire	+30 210 411 6610/6604	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Costas Halas	Müfettiş	Yunanistan	Pire	+30 210 411 6610/6604	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Januario Jose Biague	İrtibat Sorumlusu	Guinea-Bissau	Bissau	245 955905895	245 966605246	bia_januario@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 98300 43094	roy_chinmoy@itf.org.uk
K Sree Kumar	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
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
Francesco Di Fiore	Koordinatör	İtalya	Genoa	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
Bruno Nazzari	Müfettiş	İtalya	Livorno	+39 (0) 586 072379	+39 335 612 9643	nazzari_bruno@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 (0)3 5410 8320	+81 (0)90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Junya Ishino	Müfettiş	Japonya	Nagoya	+81 52 655 5880	+81 90 5553 8193	ishino_junya@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
Hae Kyoung Kim	Koordinatör	Kore	Busan	+82 51 469 0294	+82 10 5441 1232	kim_hk@itf.org.uk
Bae Jung Ho	Müfettiş	Kore	Pusan	+82 51 463 4828	+82 10 3832 4628	bae_jh@itf.org.uk
Moon Hyeokjin	Müfettiş	Kore	Incheon	+82 32 881 9880	+82 10 4444 8436	hyeokjin_moon@itf.org.uk
Norbert Petrovskis	Müfettiş	Litvanya	Riga	+371 67709242	+371 29215136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	Müfettiş	Litvanya	Klaipeda		+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 9321367 / 9323023	+52 1 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Jose Antonio Ramirez-Pelayo	Müfettiş	Meksika	Manzanillo		+52 1 229 900 6803	ramirez_jose@itf.org.uk
Tomislav Markolović	İrtibat Sorumlusu	Karabağ	Bar	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk

Bütün dünyada denizcilere yardımcı oluyor



ITF MERKEZİ

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

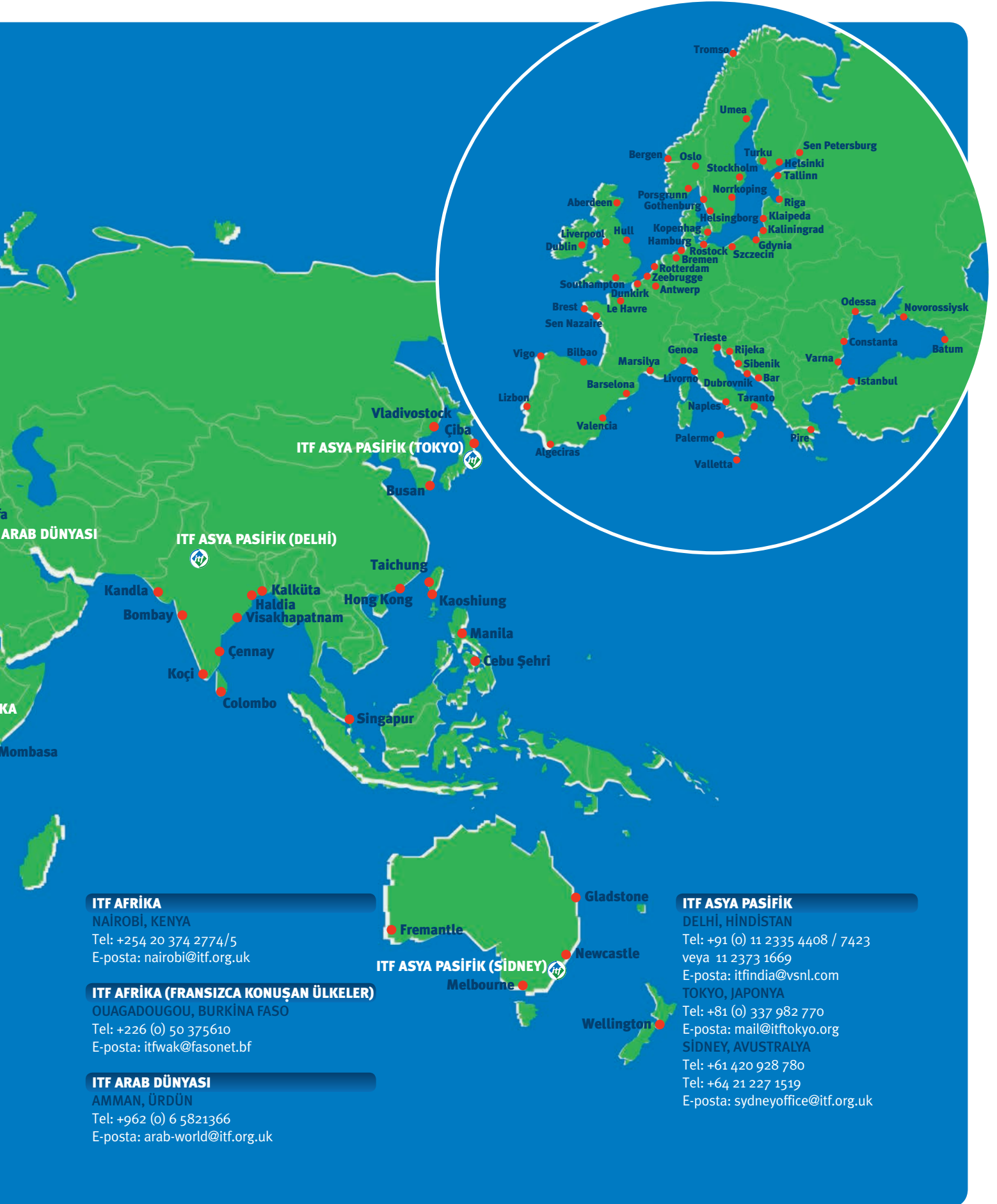
ETF AVRUPA

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

ITF AMERİKA KITALARI

RİO DE JANEİRO, 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
Aswin Noordermeer	Müfettiş	Hollanda	Rotterdam		+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@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
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/Balboa	+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 Aguinaldo	Müfettiş	Filipinler	Manila	+63 2 536 8287	+63 917 8111 763	aguinaldo_rodrigo@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	Koordinatör	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	Porto Riko	San Juan	+1 787 999 8130	+1 787 410 1344	garcia_felipe@itf.org.uk
Adrian Mihalciuiu	Müfettiş	Romanya	Köstence	+40 241 618 587	+40 722 248 828	mihalciuiu_adrian@itf.org.uk
Sergey Fishov	Koordinatör	Rusya	Sen Petersburg	+7 812 718 6380	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Kirill Pavlov	Müfettiş	Rusya	Sen Petersburg	+7 812 718 6380	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@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
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
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
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 (0)8 791 41 01	+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	Koordinatör Yardımcısı	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 41 02	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Sanders Chang	Müfettiş	Tayvan, Çin	Taichung	+886 22515 0302	+886 921935040	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 Akpessi	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
Dwayne Boudreaux	Koordinatör	ABD	New Orleans	+1 504 581 3196	+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	+1 206 408 7713	+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
Barbara Shipley	Müfettiş	ABD	Baltimore/Norfolk	+1 757 622 1892	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Corey Connor	Müfettiş	ABD	Charleston	+1 843 469 5611	+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
Martin D. Larson	Müfettiş	ABD	Portland		+1 503 347 7775	larson_martin@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	LA - G Kaliforniya	+1 562 493 8714	+1 562 673 9786	mueller_stefan@itf.org.uk
Tony Sasso	Müfettiş	ABD	Florida	+1 321 784 0686	+1 321 258 8217	sasso_tony@itf.org.uk
Michael Baker	İrtibat Sorumlusu	ABD	Cleveland	+1 216 781 7816	+1 440 667 5031	baker_michael@itf.org.uk

Haklarınızı savunmak için mücadeleye girişmek

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

Bu bir tuzak!

İş başvurusunda bulunmadığınız bir yerden az önce bir iş teklifi mi aldınız? Muhtemelen bir kruvaziyer gemide, tüm masrafların karşılanacağı taahhüdü ve harika ücretler eşliğinde? ITF'in basın ve yazı işleri müdürü Sam Dawson, o zaman Sil tuşuna basmaya ve arkadaşlarınızı uyarmaya hazır olun diyor

Beklenmedik bir anda, damdan düşer gibi bir iş teklifi aldıysanız, herhangi bir şey yapmadan önce, durun ve düşünün. Bu teklifi e-posta yoluyla mı aldınız? Teklif çok tanınmış bir gemicilik ya da kruvaziyer şirketinden mi geldi? Teklif edilen ücretler hayal edemeyeceğiniz kadar yüksek mi? Öyleyse, bu bir aldatmacadır.

Denizcileri hedef alan istihdam sahtekârlıklarında çok büyük bir artış görülüyor. Bu günlerde en yaygın görülen sahtekârlık girişimleri kruvaziyer sektöründe çalışmak isteyen insanları hedef alıyor. Dolandırıcılar genellikle gerçek bir şirketin adını ve logosunu kullanarak kendi web sitelerini kurduktan sonra, doğrudan e-posta göndererek, reklam vererek ve ücretsiz iş listeleri yoluyla insanlara ulaşıyorlar.

Sahte bir iş teklifini kabul etmeniz durumunda, karşı taraf sizden 'bir defaya mahsus olmak üzere' bir ücret ödemeyi isteyecektir. Belki gemiye yapacağınız seyahatin bedeli, belki bir vize harcı, belki de bir idari masraf karşılığında. Ödeme yapmanız halinde avuçlarına düşmüş olursunuz. Bunun son kez olacağı sözünü vererek – ve sizi bu son ödemeyi yapmamanız

durumunda daha önce yapmış olduğunuz ödemelerin de yanacağı konusunda uyararak – sizden daha fazla para istemeye devam ederler. Sizi soyup soğana çevirmeden peşinizi bırakmazlar.

Yapılan iş teklifini kabul etmiş, ancak bu ilk ücreti ödemeyi reddetmiş olsanız bile, muhtemelen öncesinde size adınızı, doğum tarihinizi, ev adresinizi sormuş ve pasaportunuzun taranmış bir kopyasını göndermenizi istemişlerdir. Bunları kimlik hırsızlığı için kullanabilirler. Banka hesap bilgilerinizi verdiyseniz, bankanızı derhal durumdan haberdar edin, aksi halde banka hesabınız boşaltılacaktır.

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, 2006 denizcilerin istihdam edilmek için hiçbir acente harcı ödememeleri gerektiğini belirttiğinden, bir gemide işe yerleştirmeyi garanti edip bunun karşılığında sizden bir ücret talep eden her şey, otomatik olarak bir aldatmacadır. Bu durum, tüm pozisyonlar için geçerlidir.

Dolandırıcılık düşük riskli ve düşük maliyetli bir iştir. Sahtekârların yaşadıkları ülkeler (bunlar

gerçekte hiçbir zaman Birleşik Krallık, ABD ve Avustralya gibi ülkelerde yerleşik değillerdir) bu kişiler hakkında kovuşturma yürütmezler.

Ne yapabilirsiniz?

Uzak durun. Kişisel bilgilerinizi paylaşmayın. Bir ödemede bulundusanız, artık herhangi bir yeni ödeme yapmayın.

Yapılan her iş teklifini kontrol edin. Bu teklif e-posta ile ve siz herhangi bir başvuruda bulunmadığınız halde geldiyse, o e-postayı silin ve arkadaşlarınızı uyarın. Kendisine gemicilik veya istihdam şirketi süsü veren web sitelerinde yer alan iş teklifleri ve gerçek web sitelerinde yer alan sahte işler, özellikle de ücretsiz iş listeleri ve reklamlar konusunda da eşit ölçüde dikkatli olun.

İş arıyorsanız, gerçek kruvaziyer gemi şirketlerinin ve tanınmış gemicilik şirketlerinin web sitelerini ziyaret edin. Sitede yer alan uyarılara bakın ve şüphede kalırsanız şirketin gerçek genel merkeziyle iletişim kurun.

En yeni dolandırıcılık vakaları hakkında bilgi almak için: www.itfseafarers.org/maritime_news.cfm.

Dolandırıcılık: yaygın olarak görülen bazı işaretler

- **Başvuruda bulunmadığınız halde bir iş teklifi almanız**
- **Herhangi bir şey için, herhangi bir zamanda para talep edilmesi**
- **Banka hesap bilgilerinizin istenmesi**
- **Pasaport veya ehliyetname gibi kişisel belgelerin taranmış kopyalarının temin edilmesinin istenmesi**
- **Temas için bir cep telefonunun, özellikle sözde bir ofisin ana telefon numarası olarak kullanılması**
- **Gmail, globomail, Yahoo gibi ücretsiz hizmet sağlayıcılardan alınmış e-posta adresleri**
- **Ülke alan adının, ofisin sözde bulunduğu yerle farklı olduğu e-posta adresleri**
- **Yazım hataları içeren ve dilbilgisi kurallarına uymayan mesajlar**

Singapurlu denizcilerin haklarını savunmak

Singapur, son 20 yıldır Güneydoğu Asya'da düzenlenecek olan ilk ITF Kongresi'ne ev sahipliği yapmayı beklerken, Denizcilerin Bülteni, SMOU'nun genel sekreteri Mary Liew'la, onun sendikacılık macerası üzerine bir görüşme yaptı

Seni sendikal harekete getiren şey neydi?

Galler Üniversitesi'nin iş idaresi bölümünden (onur listesinde) mezun oldum.

1980'lerde SMOU'nun finans bölümünde çalışmaya başladım. SMOU yöneticilerinin davalarına adanmışlıkları ve ailevi sorunlarıyla ilgili kendisine danışmanlık yapmak için elimden gelen tüm çabayı gösterdiğim bir SMOU üyesinin kısa bir süre sonra denizde intihar etmiş olması, beni derinden etkiledi. Acaba onun için daha fazla şey yapabilir miydim diye düşünmüştüm her zaman.

Çalışma yaşamım boyunca yol gösterici ilkem şu oldu: yüreğine, davana ve misyonuna sadık kal. Her eylem, ne kadar küçük olursa olsun, büyük bir fark yaratabilir.

Singapur'daki sendikalarda kadınlar için durum nasıl?

Benim bugünkü konumum, kadınların liyakat temelinde eşit fırsatlara sahip olduklarını gösteriyor. Bu konuma ulaşmak, mütevazı bir başlangıcın ardından yıllarca çok sıkı çalışmayı ve aralıksız bir biçimde özveride bulunmayı gerektirdi, ancak her zaman kendimi kanıtlama şansına sahip oldum ve hak ettiğim zaman ödüllendirildim.

Erkek egemen bir sektörde işçileri temsil eden SMOU'da büyüdüm. Herhangi bir dezavantaj söz konusu olsaydı, bugün bulunduğum yerde olmazdım. 1999 yılında, SMOU'nun ilk kadın yönetici sekreteri oldum ve 2013 yılında ilk kadın genel sekreteri olarak seçildim.

2015 yılında, Singapur Ulusal Sendika Kongresi (NTUC) beni, 56 yıllık bir süre içinde sadece ikinci kadın başkanı olarak seçti. NTUC'nin merkez komitesinde, benim dışımda, üç önde gelen kadın sendikacı yer alıyor ve Singapur'un yeni seçilen ilk kadın cumhurbaşkanı Sayın Halimah Yacob dâhil, birçok eski kadın sendikacı Singapur hükümetinde üst düzey görevlerde bulunuyor.

En çok gurur duyduğunuz başarılarınız hangileri?

SMOU'nun üye sayısındaki büyük artış, 1999'da 8.000 olan üye sayımız şimdi 32.000'e ulaşmış durumda; 1993 yılından bu yana denizcilere, 22 milyon ABD doları tutarında ödenmemiş ücretlerini tahsil etmelerinde yardımcı olmamız ve 2014 yılında, 4 milyon Singapur doları değerindeki Wavelink Denizcilik Simülasyon Merkezi'nin açılmış olması. En yeni teknolojileri kullanan bu eğitim merkezi, zabıtlara becerilerini geliştirme imkânını veriyor ve zabıtlık öğrencilerine gemide eğitim gördükleri sırada bir rekabet avantajı kazandırıyor. Bu merkez, yarının yöneticileri olacak nitelikli ve yetkin bir yerel zabıtlar ve makinistler havuzu inşa ediyor.



NTUC'ye gelince, İşçi Hareketi 2019 programımızın üç temel itici gücü – işçilerin yaşamlarını iyileştirmeyi, çalışma yaşamının her alanında adil muamele görmelerini sağlamayı ve onların kariyer gelişimleriyle birlikte büyümeyi hedef alan - 'Özen, Adalet ve Büyüme' ve işgücünün – benim sendikam için denizciler – sanayi 4.0'ın getirdiği güçlüklerle ve fırsatlara hazır olmasını sağlamak için, her sektörü ayrıntılarıyla planlamaya yönelik, sosyal paydaş girişimi.

Singapur'da yeni bir ITF Ofisi açıldı ve Singapur bu yıl Kongre'ye ev sahipliği yapacak – bütün bunlar oradaki işçilere ve sendikalara ne gibi yararlar sağlayacak?

Kaynaklar ve yönetim için bir mükemmellik merkezi olarak, yeni ofis, ITF'in bölgedeki ulaştırma işçilerinin yaşamları üzerinde daha büyük bir etkiye sahip olmasını sağlayacak.

Kongreye ev sahipliği yapmak Singapur için çok büyük bir ayrıcalık. Hükümet, işverenler ve işçiler için bir kazan-kazan-kazan durumu yaratmış olan, benzersiz üçlü işbirliği modelimizi paylaşacağız ve özellikle işçilerimizin işlerini ve oynadıkları rolleri yeniden tanımlamakta olan yeni teknolojiyle ilgili bilgi paylaşımı için, iyi bir platform sağlayacağız. ■



Denizcilerin adil muamele görmelerini sağlamak

Denizcilere suçlu muamelesi yapılması, deniz kazalarından, çevre kirliliği ihlallerinden ya da gemide kaçak mal bulunduğunun tespit edilmesinden kaynaklanabilir. Denizciler ellerinde olmayan nedenlerden dolayı ortaya çıkan bu durumlarda ve yasal temsil ve çeviri hizmetlerinin sağlanmadığı koşullar altında, günah keçisi ilan edilirler. Denizciler Bülteni tüyler ürpertici bir vakayı ele alıyor ve kendinizi benzer bir durumda bulmanız halinde ne yapmanız gerektiği konusunda tavsiyelerde bulunuyor.

“Suçlu yerine konulmak denizciler için çok ciddi bir sorun. Sık sık gözaltına alınıyorlar ve isnat edilen suçlara karşı kendilerini savunabilmeleri için gerekli olan normal tarafsızlık ve adalet kurallarına erişim olanağından yoksun bırakılıyorlar. Denizciler işlerini, adaletsiz bir muameleye tabi tutulacakları ya da daha kötüsü, adil yargılama ve yasal temsil hakkı olmadan gözaltına alınabilecekleri korkusunu hissetmeden yapma hakkına sahiptirler.”

ITF denizcilik koordinatörü Jaqueline Smith

Sendika üyelerinin müdahalesi hapsedilen Bangladeşli denizcilerin serbest bırakılmalarına yardımcı oldu

Bangladeş Ticari Deniz Zabıtları Sendikası (BMMOA) genel sekreter yardımcısı (gençlik temsilcisi) Kazi md Abu Sayed, Asteris mürettebatının Nijerya'daki şok edici hikâyesini paylaşıyor

Panama bandıralı petrol tankeri Asteris palamar yerinde onarım görmeyi bekliyordu ve kargosu, geminin 2015 yılının Mart ayında, Benin'in Kotonu limanında bulunduğu ve dört Bangladeşli dördüncü makinistin, hâlihazırda gemide bulunan 18 kişilik mürettebata katıldıkları sırada yüklenmişti. Bu denizciler, gemi sahibi Sea Crown Maritime ile anlaşması bulunan, Yunanlı bir yönetim şirketi olan Western Mediterranean Shipping'in yerel acentesi aracılığıyla istihdam edilmişlerdi.

Çok kısa bir süre içinde, geminin güvenlik donanımının arızalı olduğunu fark ettiler ve gemide emniyet kültüründen eser yoktu. Barınma koşulları ve yiyecek düşük standartlardaydı.

Gemi 26 Mart günü, makinelerinin performansını kontrol etmek amacıyla, denizde bir deneme gerçekleştirmek üzere yola çıktı. Dördüncü Makinist Rafiqul İslam, öğleden sonra saat 4'te kamarasına giderken, baş makinist ona geminin Kotonu karasuları içinde kalacağını söyledi. İslam uyandığı zaman, geminin taşıdığı kargoya ilişkin belgelerin eksik olduğu gerekçesiyle, Nijerya donanması tarafından tutuklanmış olduğunu ve geminin en yakın kara parçası olan Nijerya'nın Lagos şehrinin 100 deniz mili açığında bulunduğunu fark etti.

Donanma gemiyi 30 Mart günü, Lagos limanındaki palamar yerine getirdi ve 11 denizci sorgulanmak üzere gözaltına alındı. Yedi gün sonra bu denizciler gemiye geri getirildiler ve donanma konuyu Nijerya Ekonomik ve Mali Suçlar Kurulu'na (EFCC) devretti.

EFCC gemi kontrolörünü serbest bırakmadan ve Yunanistan'daki evine dönmesine izin vermeden önce, beş denizciyi, soruşturma amacıyla, yaklaşık altı hafta süreyle gözaltına aldı. EFCC 10 Haziran günü, dokuz Filipinli ve Bangladeşli denizci – kaptan, ikinci kaptan, baş makinist, üçüncü kaptan, iki dördüncü makinist, iki pompacı ve bir yağcı – hakkında suçlamalarda bulundu ve bu denizciler 16 Haziran'da, gözaltına alındılar. Gözaltındaki denizcilere yöneltilen dört suçlama da

geminin kargo belgeleriyle bağlantılıydı, oysa Bangladeşli mürettebat yakıt yüklendiği zaman henüz gemiye çıkmamıştı. Asteris'te yıl boyunca çalışmış olan Ganali ve Beninli mürettebata herhangi bir suçlama yöneltilmedi.

Gemi Lagos'ta tutuklandı ve 18 Haziran 2015 tarihinden itibaren, beş Filipinli ve dört Bangladeşli denizci Lagos federal mahkemesinde yargılanmaya başladılar ve bu sırada cezaevinde tutuldular. Aynı yılın 15 Aralık günü, ham petrol kaçakçılığı yapmak suçundan hüküm giydiler.

Dokuz denizci, kişi başına 20 milyon Naira (yaklaşık 100.000 ABD doları) adli para cezasına ve bu cezayı ödememeleri durumunda, beş yıl hapis cezasına çarptırıldılar. Gemi sahibi adli para cezalarını ödemeyi reddetti ve denizcilere aylardır ücretlerini ödememiş olmasına rağmen, onları terk etti.

Hapishane sıcak, aşırı kalabalık ve şiddet doluydu ve uyuturucu kullanımı çok yaygındı. Sıhhi tesisat kötü durumdaydı, duş alacak yer yoktu ve sular sık sık kesiliyordu. Denizcilere, rüşvet vermedikleri sürece çok az su ve yiyecek veriliyordu ve aileleriyle iletişim kuramıyorlardı.

Şirket kefalet ödemesini yapacağına söz verdi, ancak sözünde durmadı. Yiyecek veya erzak veya bunları satın almak için para da temin etmedi. Limana uğrayan Bangladeşli denizciler kendilerine para, yemek pişirmek için gazyağı ve içme suyu vermedikleri sürece, bu denizciler sürekli olarak açlık çekiyorlardı. Bu maddi yardımlar olmasa, hayatta kalamazlardı.

İslam bana şunları söyledi: “Her duruşmada umutlandık, ama sonrasında umutlarımız hep tuzla buz oldu ve bu da ızdırap çekmemize ve ruhsal bir işkence yaşamamıza yol açtı. Ara sıra mahkemeye çıkarıldık ancak çoğu zaman hâkim ya da avukatlardan biri gelmediği için duruşma yapılamadı. Bazen bu korkunç çileyi çekmekte intihar etmenin daha iyi olacağını düşündük.

“Her duruşmada, şirketimiz tarafından tutulmuş olan Nijeryalı savunma avukatımız bize serbest bırakılacağımızı söyleyerek umut

veriyordu; ancak kefaletle serbest bırakılmamız konusunda bize yalan söylüyordu ve aslında kötü şöhretli gemi sahibi adına hareket ediyordu. Şirketimizi ne zaman kefaletimizin ödenmesi veya yiyecek veya maaşlarımız konusunda sıkıştırarak olsak, bizi susturmak için tehdit etti.”

Bu sırada 13 denizci Asteris'te mahsur kalmıştı ve ITF'ten yardım istediler. ITF bu denizcilere süratle ISWAN (Uluslararası Denizciler Sosyal Yardımlaşma ve Dayanışma Ağı) aracılığıyla erzak temin etti ve ülkelerine geri gönderilmelerine yardımcı oldu. BMMOA olarak Bangladeşli denizcilerin hapishanede olduklarını duyar duymaz, derhal Bangladeş denizcilik camiasını, hükümeti ve ITF Londra'yı uyardık. ITF, denizcilerin temyiz başvurusuna yardımcı olmak üzere Lagos'ta bir hukuk bürosuyla anlaşmaya vardı.

Sendikam bu denizcilerin para cezalarını ödemek için bağış toplamaya başladı. Dünyanın dört bir yanındaki üyelerimizden çağrımıza o kadar cömertçe bir karşılık aldık ki, gerekli olan tutarı üç ay içinde toplamamız mümkün oldu. Denizciler serbest bırakıldılar ve 2 Mayıs 2016'da Bangladeş'e geri gönderildiler.

O zamandan bu yana, bu denizcilere ve ailelerine parasal ve duygusal destek sağladık ve şimdi hepsi sağlıklı bir şekilde denizde çalışmaya geri dönmüş durumdalar. Ancak açtıkları temyiz davası hâlâ devam ediyor. ■

Filipinli denizcilerin akıbeti

Denizciler Bülteni'nin baskıya girdiği sırada, itiraz dilekçeleri 2017 yılının Ekim ayında reddedilmiş olan beş Filipinli denizci hâlâ Nijerya'da, Ikoyi cezaevinde tutulmaktaydılar. Filipinlerdeki ITF üyesi Amosup sendikası, ISWAN ve Filipinler Dış İşleri Bakanlığı'yla (DFA) birlikte, bu denizcilere yardımcı olmak için hep beraber çalışıyorlar ve DFA denizcilere hukuki yardım sağlıyor.

Cezai kovuşturmaya uğrarsanız ne yapmanız gerekir

Yerel makamlar tarafından cezai kovuşturmaya veya bir soruşturmaya uğramaları halinde, koşullar her ne olursa olsun ve ilgili kişiler suçlu olsunlar veya olmasınlar, denizcilere adil davranılması büyük önem taşımaktadır. ITF'in avukat yardımcısı Jonathan Warring, böyle bir durumda neler yapmanız gerektiği konusunda size yol gösteriyor

1. Haklarınızı bilin

Denizciler birbirinden farklı hukuki sistemlere sahip olan ve insan haklarına farklı düzeylerde saygı gösteren ülkelerde faaliyet göstermektedirler. Bununla birlikte, sahip olduğunuz temel insan haklarının bazılarını bilerseniz, bu haklara saygı gösterilmesi konusunda ısrarcı olabilirsiniz.

Uluslararası Medeni ve Siyasi Haklar Sözleşmesi (ICCPR) herhangi bir devlet tarafından tutuklanmış, gözaltına alınmış ve yargılanmakta olan tüm insanlara tanınması gereken hakları ayrıntılı olarak açıklamaktadır.

Bir deniz kazasının yaşanması durumunda denizcilerin adil şekilde muamele görmelerine ilişkin Ortak IMO/ILO Kılavuzu, ICCPR dâhil, uluslararası insan hakları belgeleri dikkate alınarak hazırlanmıştır. Bu belge denizcilere, gemi sahiplerine, bayrak devletlerine ve liman devletlerine denizcilere adil muamele edilmesinin nasıl sağlanabileceği konusunda özel tavsiyeler vermektedir.

2. Yardım isteyin

Bir soruşturma, gözaltı veya suçlamaya maruz kalmanız halinde, size yardımcı olabilecek kişi ve kuruluşlarla temasa geçin. Onların içinde bulunduğunuz durumu bilmeleri önemlidir. Temas kurulabilecek kişilere örnek olarak şunlar verilebilir:

- Gemi sahibi veya işvereniniz
- Sendika yetkilileri
- Yerel ITF Müfettişi
- Bayrak devletinin yerel konsolosluğu veya büyükelçiliği
- Ülkenizin yerel konsolosluğu veya büyükelçiliği
- Aile
- Herhangi bir yerel denizciler misyonu veya denizciler merkezi

3. Davranış biçiminiz

Bir olayla ilgili olarak polis veya yerel yetkililer tarafından sorgulanıyorsanız, işbirliği yapmanız ve doğru bilgi vermeniz gerekmektedir. Kendi aleyhinize tanıklık yapmama hakkınızın olduğunu unutmayın. Bu, kusurlu olduğunuzu veya bir suç işlediğinizi gösterebilecek herhangi bir bilgiyi vermek zorunda olmadığınız anlamına gelir. Bu hakkı kullanmak için sorulara 'yorum yok' diyerek veya sessiz kalarak cevap vermeniz gerekir.

Soruşturmayı yürüten makamlar aşına olmadığınız bir dili kullanıyorlarsa, size bir tercüman sağlamaları gerekir. Bunu yapmamaları durumunda, onlardan bir tercüman temin edilmesini isteyin. Anladığınızı bir dile tercüme edilmemiş olan belgeleri imzalamayı reddetmek hakkınızdır.

4. Yasal temsil

Yasal temsil hakkı, devletten devlete farklı şekillerde uygulanmaktadır. Polis tarafından tutuklandığınız veya devlet yetkilileri tarafından gözaltına alındıysanız, yasal temsil hakkınızı kullanmanıza izin verilmelidir. Ücretsiz olarak temsil edilmeniz söz konusu olabilir veya bazı durumlarda işvereninizden bir avukat tutmasını isteyebilirsiniz. Avukatlarınızla özel olarak görüşmenize izin verilmesi gerekmektedir. ■

Bilgi ve tavsiye edinebileceğiniz diğer kaynaklar

ITF'in suçlu yerine konma konusunda hazırladığı yeni araç seti

ITF 2017 yılının Eylül ayında, denizcileri sahip oldukları haklar konusunda bilgilendirmek amacıyla bir araç seti hazırladı. Bu araç seti Ortak IMO/ILO Kılavuzu'nu içermektedir

<https://goo.gl/mGTE3N> veya [\[http://www.itfseafarers.org/ITI-criminalisation.cfm\]](http://www.itfseafarers.org/ITI-criminalisation.cfm).

Denizcilerin Hakları Enternasyonal

Yasal haklarınız konusunda daha fazla bilgiyi şu adresten edinebilirsiniz:

<http://seafarersrights.org/seafarers-subjects/criminal-law/>

Denizcilere yardım etmek için DHE'nin hazırlamış olduğu filmi izleyin https://www.youtube.com/watch?v=ZhghD_MEBo0&feature=youtu.be

<http://m.seafarersrights.org/> adresini ziyaret ederek DHE'nin uygulamasını iOS veya android cihazınızda başlatın ve uygulamayı cihazınıza kaydetmek için talimatları izleyin <http://seafarersrights.org/how-to-use-the-sri-app/>

Cezai kovuşturmaya uğrayan denizcilerin insan haklarıyla ilgili DHE'nin yaptığı bir araştırmanın özetini okuyun:

<https://goo.gl/cYQrQx> <http://seafarersrights.org/seafarers-subjects/human-rights/extract-sri-survey-human-rights-of-seafarers-facing-criminal-investigations/>

ICCPR

<https://goo.gl/Lkg2j9>.

Myanmarlı denizciler arasında sağlık ve esenliği desteklemek

Lu Aung ve Aung Kyaw Linn, IFOMS'un, Myanmarlı denizciler arasında yaygınlaşmakta olan sağlık ve esenlik sorunlarına nasıl karşılık verdiğini anlatıyorlar



Myanmarlı denizcilerin çoğu, yönetimin yetersiz, çalışma ve emniyet koşullarının kötü ve maaşların düşük olduğu gemilerde çalışıyorlar. Kazalardan korunmak için çok dikkatli olmaları gerekiyor ve kendi sağlık ve esenlikleriyle ilgilenmeye, örneğin ailevi sorunlarla uğraşmaya veya stresle başa çıkmak için çaba göstermeye zamanları olmuyor. Sonuç olarak, birçok denizci, denizden evlerine sağlıkları bozuk bir halde dönüyor ve bu da ailevi sorunların yaşanmasına neden oluyor.

Bunun üzerine, IFOMS, 2016 yılının Mayıs ayında, ITF Denizciler Vakfı'nın desteğiyle bir sağlık ve esenlik programı başlattı. O tarihten bu yana, IFOMS denizcilerin görev başındayken sağlık bilgilerine erişim olanaklarının artmasına ve hastalıkların erken teşhis ve tedavisinin yaygınlaşmasına

yardımcı oldu. Program kapsamında sağlık broşürleri ve prezervatif dağıtımı yapılıyor ve prezervatif kullanımı aktif olarak teşvik ediliyor. Ve program denizcileri sağlıkla ilgili edindikleri bilgileri gemide meslektaşlarıyla ve eşleriyle paylaşmaya teşvik ediyor.

IFOMS, profesyonel doktorların, çeşitli tıbbi konulardaki bilgilerini denizcilerle ve onların eşleriyle paylaştıkları, bir dizi ücretsiz sağlık ve esenlik semineri düzenliyor. Aynı zamanda, aktif denizci üyelerimizi iş arkadaşları arasında sağlık bilincini yaygınlaştırmaları için, akran eğitimci olarak da eğitiyoruz. Şu ana kadar, toplam 150 katılımcıya ulaşan yedi adet eğitim çalışması düzenledik ve 600'den fazla insan akran eğitimcilerimizden sağlık bilgisi aldı.

IFOMS'un ofisinde, denizcilere ve ailelerine belirli sağlık sorunlarıyla ilgili ücretsiz tavsiyeler veren ve

ücretsiz prezervatif dağıtımı yapan, sendikanın kendi uzman doktoru bulunmaktadır.

Bu programın daha şimdiden bazı iyi sonuçlar vermekte olduğunu görüyoruz. Denizciler sağlıkla ilgili bilgileri edinmeye çalışmak, bunları tartışmak ve kendilerine daha iyi bakmak konularında çok daha aktif hale gelmiş durumdadır. Düzenlemiş olduğumuz iki HIV/ farkındalık seminerinin her birine 100'den fazla insan katıldı.

Eğitim çalışmalarının ve malzemelerinin şimdiden 2.500'den fazla insana ulaşmış olduğunu düşünüyoruz. Şu anda denizcilerin eşleri de bizden, kendi ihtiyaçları doğrultusunda hazırlanmış, benzer bir program yürütmemizi istiyorlar.

Akran eğitimcilere verdiğimiz önem ve bunların gemilerde artan görünürlüğü, denizcilerin saflarında IFOMS'un profilini ve itibarını

yükseltti. Bu, üye sayımızın artmasını sağlayarak, sağlık ve esenlik programımızın aynı zamanda örgütlenme çalışmamıza da destek olabileceğini kanıtlamış oldu.

Ko Thurein Aung seminerlerimizden birine katıldıktan sonra IFOMS'a üye oldu. Bize şunları söyledi: "IFOMS'un sağlık ve esenlik programı aracılığıyla ailem için ücretsiz sağlık hizmeti aldık ve bu benim için büyük bir şans. Ayrıca, IFOMS'un Myanmarlı denizciler için gösterdiği çabaları ve yaptığı iyilikleri de biliyoruz. Bu yolla, IFOMS'la ilgilendim, IFOMS hakkında bilgi aldım; onların gösterdiği performansa inanıyorum ve IFOMS'a üye oldum. Sağlık ve esenlik programı Myanmarlı denizcilere verilmiş büyük bir destek." ■



Yapılan araştırma, doğum öncesi ve sonrasında HIV sağlık bakımının daha iyi hale getirilmesine yardımcı oluyor

ITF'in küresel HIV/AIDS ve esenlik programı koordinatörü Dr Syed Asif Altaf ve AMOSUP'tan (Filipinler Birleşik Deniz Zabitleri ve Denizciler Sendikası) Maria Flores Jayme, Filipinli denizcilerin eşlerinin HIV'e karşı ne ölçüde savunmasız olduklarını ele almak üzere yapılan bir araştırmanın, doğum öncesi ve sonrası sağlık bakımının nasıl daha iyi bir hale getirilmesini sağladığını anlatıyorlar



Filipinlerde HIV enfeksiyonu yaygın olarak görülmektedir ve HIV'le yaşayan insan sayısı giderek artmaktadır. Deniz aşırı ülkelerde çalışan Filipinli işçiler ve denizciler özellikle risk altındadır.

Bir kadınla kocasına ne kadar güvendiğini ve evliliklerine ne kadar inanç duyduğunu tartışmak kolay bir şey değildir. Ancak AMOSUP 2016 yılında, HIV'le ilgili bilgilerini ve enfeksiyon karşısında ne ölçüde savunmasız bir konumda olduklarını tespit etmek için, denizcilerin hamile eşleri arasında bir araştırma yaptı. AMOSUP'un hastanelerinde doğum öncesinde muayene olmak isteyen yüz kadın araştırma sorularına yanıt verdi.

Araştırma, hamile eşlerin çoğunun genç ve yüksek eğitilmiş insanlar olduklarını tespit etti. Bu insanların gebelikten korunma araçlarına erişimleri vardı ve bunları kullanmışlardı, ancak HIV konusunda bilgi düzeyleri

düşüktü. Eşlerinin algılanan – ve kendileri tarafından bildirilmiş olan – davranışlarına bağlı olarak, enfeksiyon karşısındaki korunmasızlıkları önemli ölçüde yüksekti.

2013 yılında, ITF tarafından Filipinli denizcilere yönelik olarak gerçekleştirilen bir anket, erkeklerin yüzde 78'inin, bir kadının eşine sadık kaldığı sürece – kocasının davranışlarını hiç göz önünde bulundurmaksızın – güvende olacağına inandığını göstermişti. Anket, evlerinden uzakta oldukları sırada Filipinli denizcilerin yüzde 43'ünün düzenli cinsel partnerlerinin olduğunu ve yüzde 23'ünün rastgele cinsel ilişkiye girdiklerini ortaya koymuştu. Prezervatif kullanma oranları ise sadece yüzde 40'tı.

Denizcileri HIV ve cinsel yolla bulaşan diğer enfeksiyonların (CYBE) nasıl önlenileceği konusunda bilinçlendirmeye yönelik çok sayıda program olmasına rağmen, eşleri için

bu türden çok az program bulunmaktadır. Doğum öncesi kontroller sırasında, denizcilerin hamile eşlerine, diğer CYBE'lerin yanı sıra Hepatit B testi yapıldı, ancak her iki hastalığa yakalanmaya yol açan risk faktörleri benzer olduğu halde, HIV testi yaptırmaya teşvik edilmedi.

AMOSUP'un yaptığı araştırma şunlara ihtiyaç olduğunu gösterdi:

- Kadınlarda, özellikle de hamile kadınlarda, doğmamış çocuklarına HIV bulaşmasını engellemek, taşıdıkları virüs sayısını azaltmak ve komplikasyonlara engel olmak amacıyla, gerekli tedaviyi sağlamak üzere erken teşhis.
- Doğum öncesi kontrollerde ve hastane ziyaretlerinde, HIV ve CYBE'lerden korunma eğitimi verilmesi.
- HIV pozitif olduğunu bilmeyen denizci eşleri doğum öncesi sağlık bakım hizmeti alıyor ve doğum yapıyor olabileceği için, hastanelerde daha yaygın enfeksiyon kontrolleri yapılması.

Sonuç olarak, AMOSUP 2017 yılında, doğum öncesi ve sonrası programlarını iyileştirdi ve bir takım yeni programları uygulamaya koydu. Bu iyileştirmeler ve yeni programlar arasında şunlar yer almaktadır:

- AMOSUP'un hastanelerinde doğum öncesi kurslarına katılan hamile kadınları HIV testi yaptırmaya teşvik etmek – bu uygulama, test yaptıranların sayısının artmasını sağladı
- AMOSUP'un hastanelerinin bekleme alanlarında HIV'le ilgili, Positibong Marino programlarıyla işbirliği yapılmasını da içeren, daha aktif kampanyalar yürütülmesi
- AMOSUP, ulusal sağlık bakanlığı ve diğer sivil toplum örgütleri arasında daha güçlü bir işbirliğinin sağlanması
- Test sonucu pozitif çıkan her hamile denizci eşi için daha iyi takip ve tedavi sağlanması
- Doğum esnasında daha sıkı enfeksiyon kontrol protokollerinin uygulanması ■

“Kocam sorumluluklarını bilen bir insandır ve hem kendisi hem de bizim için neyin iyi olduğunu bilir. Kocamın beni sevdiğini biliyorum ve sadakatsizlik yapması halinde onu doğrudan suçlayıp suçlayamayacağımı bilemiyorum... Ona bunu sormak istemiyorum, çünkü bu ondan kuşkulanıyordum izlenimini verecektir. Sadece güvenin ve sadık olun.”

Araştırmaya katılan bir kişi



Zabit adaylarına rehberlik

ITF'in Denizciler Vakfı'nın danışmanı Kimberly Karlshoej, denizde çalışırken temel hususların öğrenilmesinde köklü bir gelenek olan, ancak giderek kaybolan akran rehberliğinin önemini ele alıyor ve yeni denizciler rehberlik projesini tanıtıyor

Yüzyıllar boyunca bilgi, bir denizci kuşağından diğerine usta çırak ilişkisi içinde aktarıla geldi. Ancak ITF Denizciler Vakfı, zabit adayı öğrencilerden, sendikalar ve denizcilik eğitim ve öğretim kurumlarından, genç zabit ve zabit adayı öğrenciler için akran rehber rolü oynamaya istekli veya buna hazırlıklı olan çok az sayıda kıdemli zabitin bulunduğu işaret eden çok sayıda duyumu alıyor.

Akran rehberlik, denizcilere mesleki gelişimlerinde yardımcı olabilecek, deneyime dayalı bilginin gayri resmi bir biçimde aktarılmasıdır. Ayrıca, daha az deneyim sahibi olan denizcilerin kendilerini sosyal olarak daha az yalıtılmış hissetmelerine, sağlık ve esenliklerini artırmalarına ve dil becerilerini geliştirmelerine yardımcı olabilecek bir destek mekanizmasıdır. Denizde yaşamı daha keyifli hale getirmenin yanı sıra, akran rehberliğinin gemide koruma ve emniyeti artırdığı da bilinmektedir. Bu da beraberinde maliyetlerin azaltılmasını getirebilir. Dolayısıyla, akran rehberlik geleneğini yaşatmak için çok sayıda iyi neden bulunmaktadır.

Herkes bir akran rehber olabilir, ancak iyi akran rehberlerin bazı ortak yanları vardır:

- Gerçek zamanlı deneyimleri kullanarak, gayri resmi öğrenme fırsatlarından yararlanırlar.
- Profesyonel kavrayış ve yapıcı eleştirilerini paylaşarak bir denizci olarak nasıl başarılı olunabileceğine ışık tutmak suretiyle, rol modeli olarak davranırlar.
- Tüm cevaplara ihtiyaç duymadıklarını bilirler. En başarılı akran rehberler, genç denizcilere ellerini ne zaman uzatmaları ve ne zaman mevcut kaynakları kullanarak cevapları kendi başlarına bulmalarına yardımcı olmaları gerektiğini bilir.
- Soru sormaya uygun güvenli bir ortam yaratırlar ve diğer denizcileri de tartışmalarda yer almaya teşvik ederler.

- İnsan ilişkilerinin ve denizcilerin sevdikleriyle iletişim kurma olanaklarını azaltan denizdeki yaşamın kendine özgü koşullarının taşıdığı önemi anlarlar.
- Güvenilir bir danışmanı olmanın aynı zamanda duygusal destek sağlamayı – anlayışlı bir dinleyici olmayı, yazılı olmayan kuralları açıklamayı ve hayatın getirdiği hayal kırıklıkları ve zaferleri kabul etmeyi – gerektirdiğini bilirler. İyi akran rehberler, duygudaşlık kurmak ile denizciyi bir durumla başa çıkmaya teşvik etmek arasında bir denge kurabilirler.
- Genç denizciyle birlikte bir rota çizerler. İyi akran rehberliği denizcinin nereye varmak istediğini keşfetmekle başlar... bir kaptan mı olmak istiyor, karada bir görev almayı mı arzu ediyor...? Bu hedefler akran rehberliği ilişkisinin temelini oluşturur.
- Hem akran rehberin hem de rehberlik alanın iki yönlü rehberlik süreci yoluyla güven ve önderlik becerileri kazandıklarını bilirler.

Herkes paylaşabileceği kimi bilgilere sahiptir. Gemilerde yeni teknolojilere kimi kıdemli denizcilerden daha çabuk uyum sağlayabilen genç denizciler, genç bir denizcinin daha yaşlı olana yeni şeyler öğretmesiyle birlikte, geleneksel modeli altüst ederek, 'ters yönde akran rehberliği' yapabilirler.

ITF Denizciler Vakfı, uluslararası düzeyde gemicilik şirketlerinin kendi içlerinde hâlihazırda kullanmakta oldukları çeşitli akran rehberliği sistemlerinin tür ve alanlarını araştırmak için, Birleşik Krallık'taki Southampton Solent Üniversitesi'yle birlikte, yeni bir Denizciler Akran Rehberliği Projesi'ne finansman sağlıyor.

Bu geniş kapsamlı araştırmanın, akran rehberliğinin denizcilerin sağlık ve esenliği üzerindeki etkileri ve gemide emniyetin artırılması da dâhil olmak üzere, çok sayıda faydasını gözler önüne sermeye yardımcı olacağına inanıyoruz. ■

Sektörün yolsuzluğa karşı başlattığı mücadele

Program direktörü Cecilia Muller Torbrand, Denizcilik Yolsuzlukla Mücadele Ağı'nın (MACN) yolsuzlukla mücadelenin keskin ağzında yer alan kaptan ve denizcilere nasıl yardımcı olduğunu anlatıyor



MACN

Maritime Anti-Corruption Network

Denizciler işleri hızlandırmak için yapılan kolaylaştırma ödemesi kavramına - liman yetkililerinden rutin bir hizmeti yerine getirmeden önce gelen, nakit para, alkolsüz içecek, sigara veya alkollü içki taleplerine - yabancı değiller. Denizciler için bu ciddi ve stresli bir sorun olabiliyor. Zorla haraç almaya dönüşebilecek olan ve kimi zaman mürettebata ve geminin emniyetine yönelik tehditlerin de eşlik ettiği bu talepleri reddetmek, her zaman kolay bir iş değildir.

Bu sistemik sorunun üstesinden gelmek sektör genelinde işbirliğine dayalı eylemi gerektirmektedir. Gemicilik şirketleri denizcilere bu tür talepleri reddetmeleri konusunda eğitim, politikalar ve prosedürler sağlayabilirler, ancak liman personeli veya yetkilileri bu tür ödemeleri kabul edilebilir buldukları ve bu tür talepler devam ettiği sürece, fazla bir yol alamayız.

2011 yılında, yolsuzluğa karşı mücadelede ortak bir yaklaşım geliştirmek amacıyla, sektör genelinde konuya yönelik bir ilgi yaratmak için çaba göstermeye karar verdik. Bugün MACN'ye üye 90 şirket bulunmaktadır.

Bu ağ üç stratejiden oluşan bir sacayağı üzerine kurulmuştur:

1. **Kapasite geliştirme** – üyelerimize çözümler sunmak ve bu şirketlerin onların kendi iç uyum sağlama yolculuklarına - örneğin, şirketlerin kaptanlarına ve diğer çalışanlarına yolsuzlukla mücadele eğitimi programımızı vererek - destek sağlamak.
2. **Ortaklaşa yürütülen çalışmalar** – çalışma ortamında değişiklikler yapılmasını sağlamak, sektör ve hükümetlerle işbirliğine gitmek. Önce sorunları tahlil ediyoruz ve daha sonra limanlardaki yolsuzlukla mücadele etmek için alınması gereken önlemlerin uygulamaya konulmalarına destek veriyoruz. Sistemik yolsuzluğun üzerine gitmek için hükümetlerle aktif bir ilişki kurmaya çalışıyoruz, kanıtları masaya seriyoruz ve çözümler öneriyoruz. Süveyş Kanalı, Arjantin, Nijerya, Endonezya ve Tayland'da uygulama sürecinde olan programlarımız var ve Hindistan ve Çin'de de yeni programları devreye sokmayı planlıyoruz.
3. **Dürüstlük kültürü** – dürüstlük standartlarının yükseltilmesine ve

dürüstlikle ilgili konularda farkındalık yaratmaya katkıda bulunmak. Örneğin, yeni mezun olan denizcileri dürüstlikle ilgili sorunlarla mücadeleye hazırlamak için okullara kendi eğitim programımızı öneriyoruz. MACN, sektör genelini kapsayan bir çalışma grubu aracılığıyla, yolsuzluk vakalarını denizcilerin emniyetiyle bağlantılandırmak için, ITF ve diğer denizcilik örgütleriyle birlikte çalışıyor.

Ortaklaşa yürüttüğümüz çalışmaların kimi çarpıcı etkiler yarattığına tanık olduk. Herkesin bildiği gibi, yolsuzluk konusunda son derece zor bir yer olan Süveyş Kanalı'nda yürüttüğümüz Hayır De kampanyamızda, üyelerimiz eşgüdümlü iletişim malzemeleri ve kaptanlar için hazırlanmış olan bir araç setini kullanarak rüşvet taleplerini reddetmeye karar verdiler; bu kampanya, rüşvet taleplerde bir azalmaya yol açtı. Endonezya'nın Tanjung Priok limanında, BT sistemlerinin iyileştirilmesi için bir baskı grubu oluşturduk ve sistemin güncellenmesi işletmecilerin konteynerlerinin nerede olduğunu sürekli olarak takip edebilmesine ve meydana gelen herhangi bir değişikliğin neden olduğunu anlamalarına olanak sağladı.

Nijerya'da dürüstlük kültürü eğitiminin verilmesi ve bir şikâyet mekanizmasının uygulamaya konulmasının yanı sıra, liman görevlileri için standart çalışma prosedürleri oluşturmak üzere yetkili makamlarla birlikte çalıştık. Arjantin'de karina denetimlerinin etkinliğini, doğruluğunu ve şeffaflığını artıracak olan bir projeye öncülük ettik. Her iki ülkede göstermiş olduğumuz çabalar gemilerin belirsiz veya asılsız nedenlerle geciktirilmeleri veya hedef alınmaları olasılığının azaltılmasına odaklanmıştır.

Bu, devasa ve çeşitlilik gösteren bir sektörde iyi bir başlangıç, ancak biz yaklaşımımıza ve ortaklaşa yürüttüğümüz çalışmalara daha yaygın bir katılım sağlamak konusunda kararlıyız.

MACN hakkında daha fazla bilgi almak için: www.maritime-acn.org. ■

Cecilia, 2011 yılında, MACN'nin kuruluşuna öncülük etti. Bundan önce, sekiz yılı aşkın bir süreyle Maersk Grubu'nun kıdemli uyum görevlisi olarak çalıştı ve küresel düzeyde yolsuzlukla mücadele çabalarından sorumluydu.

Canlı hayvan ihracatı yapan gemilerdeki yaşamın karanlık içyüzü

Dr Lynn Simpson eskiden canlı hayvan ihraç eden gemilerde çalışmış bir veteriner. Burada, canlı hayvanların bakımını sağlayan denizcilerin karşılaştıkları tipik koşullara dair kişisel gözlemlerini aktarıyor

Deniz birçok insanı maceraya davet ediyor.

Diğer insanlara ise ailelerinin geçimini sağlamaları için bir olanak sunuyor. Bir veteriner olarak denizde birlikte yolculuk ettiğim denizciler için durumun çoğunlukla böyle olduğunu gördüm.

Zabıtlar eğitim almış kişiler ve bir filo türünden ötekine geçiş yapabilirler. Canlı hayvan gemilerinde çalışan güverte mürettebatı genellikle herhangi bir denizcilik eğitimine sahip değildir ve ülkelerinde yeterince iş olanağı olmadığı için denizde çalışan insanlardır.

Bu insanlar canlı hayvan yönetimini işbaşında öğrenmek durumunda kalıyorlar. Kendilerine yalnızca en ilkel bilgiler veriliyor: hayvanları besle, sularını ver ve mümkün olduğu zaman pissu kanallarını temizle.

Hayvan refahı veya gemicilik standartları konusunda nadiren eğitim görürler. Limandaki denizciler misyonunda, kendilerine bir fincan kahve sunulmasının ötesinde herhangi bir yardım sağlanıp sağlanmadığı konusunda hiçbir fikirleri yoktur. İnsan hakları veya istismar edildiklerini hissetmeleri durumunda başvurabilecekleri, çalışanları temsil eden kurumlar konusunda ya çok az ya da hiç bilgiye sahip değillerdir.

Ve kendilerini sık sık istismar edilmiş hissederler, çalışma koşullarını, ücretlerini ve iş sözleşmesinin sürelerini sorgularlar. 10 ay süreli, günde 12 saat ve haftada yedi gün çalışılmasını öngören iş sözleşmeleri en yaygın olanlardır.

Denizciler canlı hayvanları yönetmek için ellerinden geleni yaparlar. Bu, genellikle, ölen hayvanları bıçak ve baltayla kesip parçalara ayırmayı ve ısı stresinden dolayı toplu halde ölmelerinin ardından çürümekte olan hayvanların vıcık vıcık ve iğrenç koşullarda ortadan kaldırılmalarını içermektedir.

Bu denizciler zabıtlara kıyasla her zaman çok daha sıkışık yerlerde kalırlar. Kendilerine verilen yiyecek ve kişisel hijyen ürünleri gibi temel ihtiyaç maddelerinin miktarı da genellikle çok sınırlıdır.

Yıkamak için kullanılan suyun pas ve kumdan saydamlığını yitirmiş olduğu, İran Körfezi'nin yazında denizcilerin kamaralarındaki klimaların kindar bir kaptan tarafından kapatıldığı, bunun da denizcileri biraz soluk alabilmek için motor kapağında uyumak zorunda bıraktığı gemilerde yolculuk ettim.

Birçok denizci bana gemilerde hayvanlara yapılan muamelenin yanlış olduğunu düşündüklerini söyledi, ancak bence aynı durum kendileri için de geçerli.

Makinistler saldırgan büyükbaş hayvanların oluşturduğu tehlike nedeniyle canlı hayvan güvertelerinde çalışmaktan nefret ederler. Diğerleri, etraflarını saran koku ve pissu kanallarının tahammül edilemez buluyorlar. Elektrikçiler büyük stres altındadır: havalandırmanın bozulması durumunda, kargoyu ölmekten kurtarmak için genellikle sadece birkaç saatleri bulunur.

Geminin dış yüzeyinin emniyet donanımı olmadan boyanması gibi tehlikeli uygulamalara şahit oldum. Ve hayvan davranışına ilişkin bilgi düzeyi çok düşüktü. Örneğin, hiç kimse canı sıkılan canlı hayvanların, ulaşabilecekleri elektrik kablolarını çiğneyeceğini bilmediğinden, çitlerin içine yerleştirilmiş olan ışıklar elektrik çarpması sonucu ölümlere yol açıyordu. Bir vakada, oluşan elektrik kaçağının önlenmesinden önce, birkaç şüpheli sığır ölümü gerçekleşmiş ve ben dâhil, bir takım mürettebat parmaklıklardan kaynaklanan elektrik çarpmaları rapor etmişti.

Çoğu denizci ya dondurucu ya da son derece sıcak hava koşullarında çalışıyor, ancak sadece birkaç şirket çalışanlarına uygun kıyafet veya kişisel koruyucu donanım sağlıyor.

Görev yaptığım gemilerde mürettebat için dış dünya ile uygun fiyatlarla iletişim kurma olanağı azdı ve bu da yalnızlığa, yüksek oranda depresyona ve huzursuzluklara neden oluyordu.

Bütün bunlara rağmen, denizcilerin geçim kaynaklarını yitirme korkusundan, şirketlerine şikâyetle bulunduklarını hiç duymadım. ■

Denizcilerin kendi ülkelerinde istihdamı korumak

Denizciler Bülteni, sendikaların, istihdam standartlarını gevşeterek büyük kârlar sağlamanın peşinde olan güçlerin tehdidi altında kalmaya devam eden kabotajı – sektörün gelecekte vasıflı işçiler ve insan onuruna yakışan işlere sahip olmasını sağlamak için, bir ülkenin iç deniz ticaretini kendi yurttaşlarına ayırması – korumaya yönelik çabalarını aktarıyor.



SIU Kanada'nın denizci eğitimi ABD hükümetinden övgü aldı

SIU Kanada sendikasının ve ITF'in kabotaj görev komitesinin başkanı olan Jim Given, sendikasının denizci eğitimi programının ABD hükümeti tarafından takdir edilmesini memnuniyetle karşılıyor

Denizcilerimizin hem ulusal hem de uluslararası sularda hizmet verdikleri sırada ihtiyaç duydukları becerilere sahip olmaları için yoğun bir yatırım yapıyoruz. Bu nedenle, ABD denizcilik bakanı Elaine Chao'nun, Kuzey Amerika Uluslararası Denizciler Sendikası'nın (SIU) 2017 yılının Eylül ayında düzenlenen kongresinde, bu çalışmalarımızdan övgüyle söz etmiş olmasından büyük bir memnuniyet duyuyoruz.

Sayın Chao'dan ABD hükümetinin, ABD karasularında ve ABD limanları arasında deniz ticaretini düzenleyen Jones Kanunu'na olan bağlılığını teyit ettiğini duymak, özellikle cesaret vericiydi.

Ancak yaşamsal öneme sahip olan kabotaj sektörünü hedef alan saldırılara karşı mücadele etmeye devam etmemiz gerekiyor. 2016 yılında elde ettiğimiz ve muafiyet kapsamında faaliyet gösteren yabancı bandıralı gemilerde mürettebatın şimdi ilk kez SIU üyelerinden oluşacağı anlamına gelen hukuk zaferimiz ile perçinlenen, ulusal denizci istihdamının gerekliliğini savunma çabamızı sürdüreceğiz.

CETA (AB ile Kanada arasında imzalanmış olan Kapsamlı Ekonomi ve Ticaret Anlaşması) gibi uluslararası sözleşmelerin, denizcilik sektörünü liberalleştirerek denizcilikte kabotajın sağladığı yararları ortadan kaldırmakla tehdit ettiği durumlarda, bunların önünü kesmek için, uluslararası sendikal hareketin sahip olduğu tüm gücü seferber etmeye devam edeceğiz.



Norveçli sendika kabotaj için büyük destek topladı

Norveç Denizciler Sendikası başkanı Johnny Hansen, sendikasının kabotaj için belediye başkanlarının desteğini kazandığını söylüyor

Norveçli denizciler baskı altındalar. Norveçli standartların çok altında çalışma koşullarına sahip olan denizcileri istihdam eden yabancı bandıralı gemiler üyelerimiz için tahammül edilmesi olanaksız bir durum yaratıyor.

Hükümetimizden Norveç için, ülkemizin sularında ve kara sahanlığımızda belli bir süreden daha fazla faaliyet gösteren tüm gemiler için Norveçli çalışma standartları – ücret ve çalışma koşulları - talep etmenin olası yollarını araştırmasını istiyoruz.

Bu nedenle, Norveç Denizciler Sendikası son 1,5 yıldır, merkezi hükümete ilettiğimiz zaman savunduğumuz tezlere yeterince destek sağlamış olmak için, genel kamuoyunu ve yerel siyasetçilerimizi aydınlatmayı ve bilgilendirmeyi amaçlayan bir kampanya yürütmektedir.

Ülke genelinde yerel belediye başkanları ve yetkililerle yaptığımız toplantılar için harcadığımız zaman ve enerji meyvelerini veriyor. Yerel siyasetçilerin birçoğu çalışma standartlarına olumlu bakıyor ve denizcilerimize gerçekte neler olduğunu öğrendikleri zaman şoke oldular. Sonuç olarak, Norveç genelinde belediye meclisleri ve belediye başkanlarından çok büyük bir destek sağladık.

Bu durum, aynı zamanda, Norveç basınında da iyi bir tanıtım olanağı yaratarak, üyelerimizi yüreklendirdi ve kamuoyunun farkındalığını artırdı. Kamuoyu yoklamalarının yüzde 70 ile yüzde 95 arasında değişen düzeylerde halk desteğini gösterdiğini söylemekten memnuniyet duyuyorum.

Yine de verdiğimiz mücadele sona ermiş değil ve görüşmelerimiz sürecektir. Hedefimiz,

sularımızda ve kıta sahanlığımızda yürütülen denizcilik faaliyetlerinin, tüm denizcilere Norveç standartlarına göre ücret ödenmesini zorunlu kılan bir yasanın kapsamına alınmasıdır. Norveç'te çalışıyorsanız – bizim koşullarımıza uygun bir ücret almalısınız. Asla vazgeçmeyeceğiz.



Sendikalar Şili'de bir denizcilik bakanlığının kurulması için çalışıyor

Şili'deki ITF müfettişi Juan Luis Villalón Jones, sendikaların bir denizcilik bakanlığı kurulması için yürüttükleri kampanyayı anlatıyor

Şili'de ITF üyesi denizci ve balıkçı sendikalarının, senatörler ve ulusal siyasi kongrenin avam kamarası üyeleriyle birlikte, 28 Haziran 2017 tarihinde katıldıkları, bir denizcilik bakanlığına duyulan ihtiyacı tartışmak üzere düzenlenen seminerde, kabotaj konusu tartışıldı. Seminerde ayrıca, Ulusal Gemi Sahipleri Birliği, Şili deniz kuvvetlerinin eski komutanı, denizcilik akademileri ve hükümet danışmanları da dâhil olmak üzere, Şilili bir dizi denizcilik örgütünden temsilci de yer aldı.

Denizcileri temsil eden sendikalar olarak, mevzuatın toplumsal, emeğe dair ve çevresel kaygılardan ziyade, finansal kaygılarla hazırlanıyor olması karşısında duyduğumuz endişeleri dile getirdik. Denizcilik sektöründen gelen tüm temsilciler Şilili denizciler için kabotajın korunmasından yana olduklarını belirttiler ve gerek kargo gerekse de yolcu kabotajını açmaya yönelik her türlü girişime karşı mücadele etmeyi taahhüt ettiler.

Parlamentomuzun avam kamarası o zamandan bu yana bu öneriyi ele alıyor, ancak bir sekreterlik (bakanlık) kurmaktan ziyade, bir tür alt-bakanlık oluşturmak istiyor. Bu nedenle, mücadele etmeye devam edeceğiz.

Bu arada, Şili yurttaşları Şili bandıralı gemilerde hizmet vermeye devam edecekler. Yabancı şirketler Şili'de faaliyet göstermek isterlerse,

Şilili gemi sahipleriyle aynı düzenlemelere ve vergi sistemine tabi olmaları koşuluyla, kapımız kendilerine açık olacak.

Araştırma çalışması kabotajın kapsamını ortaya koydu

Denizci Hakları Enternasyonal'i'nin (SRI) icra direktörü Deirdre Fitzpatrick, kabotajla ilgili küresel bir araştırmanın ulaştığı özgün bulguları aktarıyor

Denizcilik kabotaj ticaretine yönelik düzenlenmeler çoğu zaman tartışmalı ve ulusal hükümetlerin siyasi, ekonomik ve sosyal önceliklerini yansıtan bir konudur. Bu alanda ulusal istihdamı korumaya çalışan sendikaların öne sürdükleri görüşlerin hafife alınmaması gerekir.

Sendikaların görüşlerini öne sürerken, dünya genelinde denizcilik kabotaj sınırlamalarının kapsamını bilmeleri kendilerine mutlaka yarar sağlayacaktır. Bu, ITF'in 2016 yılında, kaç ülkenin denizcilik kabotaj ticaretinde yabancı gemilere sınırlama getirdiğini tespit etmek için, SRI'dan dünya çapında denizcilik kabotaj yasalarına yönelik bir araştırma yapmasını talep ederek başlatmış olduğu bir çalışmadır.

Bundan önce, denizcilikte kabotajı düzenleyen yasaları dünya ölçeğinde inceleyen çok az sayıda çalışma bulunuyordu. 1991 yılında, ABD ulaştırma bakanlığının denizcilik idaresi, denizcilik kabotaj ticaretindeki kısıtlamalar konusunda geniş kapsamlı bilgi toplamak amacıyla 56 ülkeyle temasa geçmişti. Bu araştırma, ankete katılan 53 ülkeden 47'sinin denizcilik kabotajında yabancıların faaliyetlerine kısıtlamalar getirdiğini tespit etmişti. 2010 yılında, Avustralya Denizcilik Sendikası bu sonuçları, denizcilik kabotajında yabancıların faaliyetlerine bir tür kısıtlama getiren 35 ülkeyi incelemek ve denizcilik kabotajının yasal, ekonomik ve siyasi yanlarını ele almak için kullanmıştı.

2016 ve 2017 yıllarında, SRI, Birleşmiş Milletler üyesi 193 ülkeyle başlayan, dünya çapında bir denizcilik kabotaj yasaları araştırması yürüttü. Denize kıyısı olmayan ve yalnızca tek bir limanı bulunan ülkeleri dışarıda bıraktık ve böylece geriye araştırılması gereken 136 ülke kaldı. Bu 136 ülkenin her birinde avukatlarla görüştük. Araştırmamız 91 ülkenin (iki ya da daha fazla limana sahip olan ülkelerin yaklaşık olarak yüzde 67'sinin) kendi denizcilik kabotaj ticaretinde faaliyet gösteren yabancı gemilere karşı bir tür kısıtlama getirdiğini ortaya çıkardı. İşte bu özgün bir bulgudur. ■



ITF Taylandlı balıkçıların haklarını savunuyor

Sendikaları güçlendirmek için ITF'in yeni Asya Pasifik kampanya merkezi

ITF, üyesi sendikalar aracılığıyla sendikal örgütlenmeyi sağlamak ve büyük şirketlerin giderek artan gücüne ve eşitsizliğe karşı durmak konusunda kararlıdır. Bu düşünceyle ITF, 'mükemmeliyet merkezleri' yaratmak amacıyla Asya Pasifik bölge örgütünü yeniden yapılandırdı.

Sidney'deki Asya Pasifik kampanya merkezi şu konulara odaklanacaktır:

- Güçlü ve aktif sendikalar inşa etmek ve üye yapmak
- Ulaştırma işçileri için ücret, çalışma koşulları ve sendikal hakları iyileştiren yenilikçi kampanyalar geliştirmek ve uygulamaya koymak ve
- Büyük şirketlerin gücüne gem vurmak.

Bu merkez, işçileri küresel işyerleri üzerinden birleştirerek ve harekete geçirerek ve ITF genelinde paylaşılacak olan başarılı kampanya tekniklerini geliştirerek, sendikal gücü ve kapasiteyi artıracaktır.

Örneğin, Tayland balıkçılığı için hazırlanan ayrıntılı kurumsal ve sektörel araştırmalar, ITF'in kamuoyuna yönelik kampanyasına yol gösterecektir. Bu çalışma, perakendecilere ve diğer şirketlere, tedarik zincirindeki çifte standartlara son verme ve işyeri davranış kuralları ile işçilerin temsil hakkına saygı gösterme taahhütlerini balıkçıları kapsayacak şekilde genişletme çağırısı yapılarak desteklenmektedir.

2018 yılı boyunca merkez, çalışmalarını ITF'in diğer kolları, bölümleri ve bölge örgütleriyle uyumlu hale getirmeye odaklanacaktır. Merkez, kendisi ve üyeleri tarafından yürütülecek kampanyaları desteklemek üzere düzenlenecek olan eylemlere katılmayı arzu eden kişilerden oluşan, küresel bir aktivist ağı kurmayı planlıyor. Merkezin nihai amacı ITF üyesi sendikalar ve diğer sendikalar, onların küresel sendika federasyonları ve işçileri daha güçlü bir konuma getirmeyi amaçlayan diğer örgütler için bir örgütlenme ve kampanya üssü haline gelmektir.

Tayland tonbalığı sektörü için, tedarik zincirinde yer alan Kamboçya, Myanmar ve Tayland'daki yüz binlerce balıkçı ve deniz ürünleri imalatçısıyla birlikte en önemli ülke konumundadır. ITF'in Güney Pasifik kampanyalar direktörü Shannon O'Keeffe, Tayland'da işçilerinin çoğunun temel çalışma haklarından yoksun olduklarını söylüyor ve ITF bu durumu değiştirmeye kararlıdır

ITF 2017 yılının Nisan ayında, Güney Asya balıkçılar kampanyasını, Avustralya'daki Sydney Ofisi aracılığıyla, Tayland'ın Songkhla şehrinde bir işçi örgütlenme ekibi oluşturarak, yeniden başlattı. ITF şu anda Tayland'daki balıkçıların başlıca sözcüsü haline gelmiş durumda.

Önümüzde duran zorlu görev, bu sektördeki güç dengesini dinamik bir şekilde değiştirmek için, bölge genelinde yaygınlaştırılabilecek bir kampanya yürütmek ve en iyi sendikal uygulamaları belirlemektir. Uzun vadeli planımız, balıkçılar için, Tayland'dan başlayarak, bölgesel düzeyde bir model görevi üstlenebilecek, demokratik ve kendi ayakları üzerinde durabilen bir sendika inşa etmektir.

ITF, daha şimdiden, 100'den fazla balıkçı ve deniz ürünleri işleme işçisi için üç işçi eğitimi çalışmasının (biri Çonburi'de ve ikisi Songkhla'da) planlanması ve yürütülmesine yardımcı oldu. Amacımız çoğunlukla Myanmarlı ve Kamboçyalı olan bu göçmen işçileri sahip oldukları haklar, sendikalar, kritik olayların nasıl bildirildiği ve işyerlerindeki meseleleri nasıl ele

almak gerektiği konularında eğitmek.

Ayrıca, bu eğitim çalışmalarını sendikal örgütlenme programımızla uyumlu hale getirmek için Stella Maris, Devlet İşletmeleri İşçi İlişkileri Konfederasyonu (SERC) ve Göçmen İşçi Hakları Ağı (MWRN) ile yakın bir işbirliği içindeyiz. Yapılan bu eğitim çalışmaları, kampanyalar düzenleme yolunda potansiyel liderleri saptamamıza yardımcı oldu. ITF'in örgütlenme görevlileri, daha fazla sayıda potansiyel önder saptamak ve kapasite gelişimi sağlamak için ILO, Stella Maris, Tayland Emek Dayanışma Komitesi (TLSC), SERC ve Dayanışma Merkezi'yle birlikte çalışmaya devam edecekler.

Temmuz ayında, deniz ürünleri imalatçısı Thai Union ve Greenpeace, her iki tarafın da çalışma koşullarını ve çevresel standartları iyileştirmeyi taahhüt ettikleri önemli bir anlaşmaya imza attılar. Bu anlaşma, şaibeli - yasadışı olarak balık avlayan ve işçi haklarını ihlal eden - tedarikçilerin bundan böyle şirketin tedarik zincirinde yer almamalarını sağlamaya yardımcı olacaktır. Anlaşma, aynı zamanda, bazı

korkunç balıkçılık uygulamalarının çevresel etkilerinin sınırlandırılması, önemli pazarlarda etik yollardan temin edilmiş deniz ürünlerinin miktarının artırılması ve Thai Union'ın tedarik zinciri boyunca işçi ve insan hakları ihlallerinin sınırlandırılması yönünde önemli bir ilerleme sağlıyor. Thai Union, göçmen işçiler de dâhil olmak üzere, tedarik zinciri boyunca tüm işçilerin örgütlenme özgürlüğü ve toplu pazarlık haklarına saygı göstermeyi de kabul etti.

Bu anlaşma için yürütülen müzakereler sırasında, ITF sahne gerisinde Greenpeace'e, onların ekibiyle müzakere stratejisinin yanı sıra anlaşmanın çalışma standartları ve gemi davranış kuralları bölümlerinde kullanılan dil konusunda birlikte çalışarak, yardımcı oldu.

Bu anlaşmanın tüm balıkçılık sektörü için etkili bir model olabileceği konusunda temkinli bir iyimserlik içindeyiz. Bununla birlikte ITF'in kampanyası, Thai Union'ı anlaşmaya saygı göstermesi ve uygulanmasını sağlaması konusunda sorumlu tutacaktır. Aynı zamanda, sahadaki örgütlenme çalışmalarımıza da hız veriyoruz. ■

ITF Taylandlı balıkçılar için ILO'nun verdiği güçlü tepkiyi alkışlıyor

ITF'in balıkçılar kolu başkanı Jonny Hansen, Tayland hükümetinin balıkçıları zorla çalıştırmaya karşı koruyamaması konusunda alınan ILO kararını memnuniyetle karşılıyor

2016 yılının Şubat ayında, ITF ve Uluslararası İşçi Sendikaları Konfederasyonu (ITUC), Tayland hükümetini Taylandlı ve göçmen balıkçıları korumak için gerekli yasal çerçeveyi sağlamamak ve uygulamamakla, dolayısıyla, ILO'nun 29 sayılı zorla çalışma sözleşmesini ihlal etmekle suçlayan bir şikâyet başvurusunu, Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (ILO) yönetim kuruluna sunmuşlardı. 28 Mart 2017 tarihinde, ILO yönetim kurulu bu başvuruyu ilgili kararını verdi. Özellikle şu hüküm ve tavsiyeleri memnuniyetle karşıladık:

- Tayland hükümetini, istihdam acentelerinin kullanımını düzenlemek üzere, göçmen işçilerin ülkelerinin hükümetleriyle birlikte çalışmaya davet etmektedir.
- Hükümetten, insan kaçakçılığıyla bağlantısı olan yetkililer hakkında derhal kovuşturma başlatılmasını ve bu kişilere etkili cezaların verilmesini beklemektedir.
- Hükümetten, işverenler tarafından kimlik belgelerine yaygın şekilde el konulmasını kanunla yasaklanmasını, bu tür ihlalleri soruşturmak ve sorumluları cezalandırmak için tedbirler almasını talep etmektedir.
- Hükümetten iş müfettişlerinin kapasitesini artırmasını, zorla çalıştırmayı tespit etmeye yönelik daha fazla eğitim vermesini, rastlantısal teftişler yapmasını ve

göçmenlerin konuştukları dilleri konuşabilen daha fazla sayıda müfettiş istihdam etmesini istemektedir.

Bu hüküm ve tavsiyeler, zorla çalıştırma, kaçakçılık, işler acısı çalışma koşulları ve fiziksel istismar tuzağına düşürülmüş sayısız göçmen balıkçı için gerçek anlamda bir değişim sağlayabilmek bakımından, yaşamsal önem taşımaktadır. Tayland, Zorla Çalıştırma Protokolünü ve 188 sayılı Balıkçılık Sektöründe Çalışmaya İlişkin Sözleşmeyi onayladığı ve yürürlüğe koyduğu zaman, balıkçılar daha güçlü bir korumaya sahip olacaklar. Bu nedenle, gerekli adımları atmasını sağlamak için hükümet üzerinde baskı kurmaya devam edeceğiz. ■

İrlanda'da göçmen balıkçılar yasal hale getirilmiş köleliğe maruz kalıyorlar

ITF'in Büyük Britanya ve İrlanda koordinatörü Ken Fleming, İrlanda'da göçmen balıkçıları koruması gereken sistemin köleliği yasalastırdığını söylüyor ve değişim için baskıyı sürdürme kararlılığını dile getiriyor

ITF, The Guardian gazetesinin İrlanda balıkçılık sektöründe göçmen işçilerin maruz kaldıkları yaygın istismarı teşhir etmesinden yaklaşık iki yıl sonra, balıkçıları korumak için kurulmuş olan sistemin onları tamamen yüzüstü bırakmış olması karşısında büyük bir şaşkınlık yaşamaktadır.

Hükümet, Guardian'ın haberi üzerine hızlı bir biçimde harekete geçerek, ITF'in ve sektördeki diğer kurumların sunacakları kanıtları dinlemek üzere, üst düzey bir görev gücü oluşturdu. 2016 yılının başlarında, görev gücünün istismarı sona erdirmek amacıyla yeni bir çalışma izni sistemi getirilmesini öngören tavsiyelerini memnuniyetle karşıladı, ancak etkin bir denetim ve uygulama

olmadığı sürece önerilen çalışma izinlerinin bir anlam ifade etmeyecekleri uyarısında da bulundu.

Artan endişelerimizi yıl boyunca dile getirmeyi sürdürdük. Devletin yaptığı denetimler göçmen balıkçıların dörtte birinin yapılan yeni düzenleme kapsamında yer almadığını ve tekne sahiplerinin yeni sistemi, mürettebata kârdan pay verme usulü yerine asgari ücret ödeme uygulamasına geçmek için kullandıklarını tespit etti.

2017 yılının Şubat ayında, 68 göçmen balıkçı ITF'in düzenlediği bir toplantıya katıldılar. Birçoğuna ücretleri eksik ödenmişti ve çok uzun sürelerle çalıştırılmışlardı. Bu balıkçılar arasında yetersiz

dinlenme süreleri eşliğinde haftada 100 saat süreyle çalıştırıldıklarını iddia edenler vardı.

Sistemin işlemediğini gösteren çok güçlü kanıtlar mevcuttu. ITF, istismarın sona erdirilmesi için acilen harekete geçilmesi çağrısında bulundu ve İrlanda balıkçılık sektöründeki tüm belgesiz göçmen işçilere ülkede kalma izni verilmesini talep etti.

Göçmen balıkçıların istismarını araştıran İrlanda meclis komisyonuna, 2017 yılının Temmuz ayında verdiğimiz ifadede, çalışma izni sisteminin köleliği yasal hale getirdiğini söyledik ve sektörü ulusal, Avrupa ve uluslararası yasal yükümlülüklerle uygun hale getirmek için büyük çaplı bir

revizyona gidilmesi çağrısında bulunduk. Bu tutumumuzu İrlanda balıkçılık filosunda çalışan yabancı mürettebatın maruz kaldığı koşulları ve istismarı ele alan özel bir ITF raporuyla destekledik.

ITF şunları talep ediyor:

- *ülke dışından gelen balıkçıların çalışma izinlerine bir moratoryum getirilmelidir;*
- *15 metrenin altındaki gemilerin (filonun yüzde 80'inden fazlasını oluşturuyorlar) çalışma izni sisteminden muaf tutulmalarına son verilmelidir ve*
- *çalışma izni belirli tek bir işverenden ayrıştırılarak, doğrudan balıkçıya verilmelidir.* ■

Ken Fleming'e sosyal adalet ödülü

Ken Fleming, denizcilik sektöründe emek istismarını teşhir etmeye yönelik çalışmaları nedeniyle Jones Ana'nın Ruhü ödülüne layık görüldü.

Ödül kurulundan James Nolan şunları söyledi: "Ken Fleming, İrlanda ve Birleşik Krallık'ta birçok denizci ve göçmen balıkçının bariz bir biçimde sömürüye maruz bırakılmaları karşısındaki resmi sessizliği sorgulamayı amaçlıyor. O, haklarından mahrum bırakılan işçilerin korkusuz, tutkulu ve kararlı bir savunucusudur..."

ITF'in liman işçileri, küresel terminal işletmelerinin BM küresel ilkeler sözleşmesini kabul etmelerini talep ediyorlar

BM Küresel İlkeler Sözleşmesi'nin imzalanması, liman işçileri için, her nerede çalışıyor olurlarsa olsunlar, aynı asgari standartlarda iş sağlığı ve güvenliği ve işçi haklarına sahip olacakları anlamına gelecektir. ITF'in liman işçileri kolunun sekreter yardımcısı Nigel Venes, peki, o halde küresel terminal işletmecileri bu sözleşmeyi neden kabul etmiyorlar diye soruyor



İnsan onuruna yakışır iş, sendikal hareketin temel taşıdır. Şirketlerin, kendi faaliyetlerinde ve tedarik zincirleri boyunca çalışma standartlarını yerine getirmeleri, tüm çalışanlarına saygı göstermeleri ve emniyetli ortamlarda üretken ve güvenceli işler sağlamaları için her gün mücadele veriyoruz.

Çalışanlarınıza iyi davranmanın, onların zorlu mücadeleler sonucunda elde edilmiş olan örgütlenme haklarına – herhangi bir mağduriyete uğratılmadan veya işverenin müdahalesine maruz kalmadan sendikalara üye olma ve sendikal faaliyetlere katılma hakkına – saygı göstermenin ve toplu pazarlığın, hem işçiler hem de şirketin finansal başarısı için iyi bir şey olduğunu bilmek alim olmayı gerektirmiyor.

BM, küresel ilkeler sözleşmesini, sorumlu işletmecilik uygulamalarını yaygınlaştırmak amacıyla uygulamaya koydu. Sözleşme, İnsan Hakları, Çalışma Standartları, Çevre ve Yolsuzlukla Mücadele başlıkları altında sıralanan 10 ilkeyi içermektedir. Bu ilkelerden dördü 'Çalışma Standartları' başlığı altında yer almaktadır. Bu ilkeler ILO tarafından desteklenmektedir ve tamamı limanlar için de geçerlidir:

- İşletmeler, örgütlenme özgürlüğünü ve toplu pazarlık hakkının etkin bir biçimde tanınmasını, (3. İlke)
- Zorla çalıştırma ve zorunlu çalıştırmanın tüm türlerinin ortadan kaldırılmasını, (4. İlke)
- Çocuk emeğinin kullanımının etkin bir şekilde ortadan kaldırılmasını, (5. İlke) Limanlarda çocuk işçiliği mi? Evet, çok şaşırtıcı bir biçimde limanlarda çocuk emeğinin kullanıldığına tanık olmaktadır.
- İşe alma ve meslek konusundaki ayrımcılığın ortadan kaldırılmasını (6. İlke) desteklemelidir.

En önde gelen çok uluslu işverenler bu sözleşmeyi imzalamışken, küresel liman işletmecilerinden sadece bir tanesi - Maersk Grubu'nun bir parçası olan APMT – bunu yapmıştır.

Diğer büyük terminal işletmecileri - DP World, HPH, COSCO ve PSA - insan hakları, zorla çalıştırma ve ayrımcılık konularında, faaliyet gösterdikleri ülkelerde yürüttükleri tüm işlemlerde, herkesi kapsayan asgari standartları sağlamayı kamuoyu önünde taahhüt etmekten neden kaçınıyorlar? Saklayacak bir şeyleri mi var?

ITF, 2017 yılının Haziran ayında, DP World terminallerinde örgütlü 17 liman işçileri sendikasıyla, önemli konularda birlikte çalışmalarına yardımcı olmak için, küresel bir ittifak kurdu. Bu sendikalar, dünya genelinde tüm işçiler için – ister Hindistan, Kanada, Peru veya Avustralya'da olsunlar – geçerli olacak, tutarlı bir asgari standartlar dizisi elde etmeyi kararlaştırdılar.

Üyemiz olan sendikaların bir bölümü bize, işverenlerin, liman işçilerini sömürerek ve haklarını tırpanlayarak rekabet güçlerini artırma ve şirketlerini büyüme çabaları eşliğinde sendikasızlaştırma taktiklerine başvurduklarını veya kendileriyle rekabet etmek üzere sarı sendikalar kurdurduklarını bildiriyorlar. ITF bu sömürüye göz yummayacak ve bu ihlalleri sona erdirmek üzere, liman işverenleriyle anlamlı müzakereler yürütmek ve diyalog kurmak için, üyesi sendikalarla birlikte çalışacaktır.

DP World'de çalışan liman işçileri, işverenlerinin BM Küresel İlkeler Sözleşmesi'ni imzalamasını talep ediyorlar. DP World, insan onuruna yakışan iş sağlığı ve güvenliği politikaları ve uygulamaları, doğrudan ve dolaylı olarak istihdam ettiği çalışanlarına yönelik adil istihdam kriterleri uygulamak ve örgütlenme özgürlüğü ve toplu pazarlık yoluyla çalışanlarının görüşlerine saygı göstermek konularında, kamuoyu önünde taahhütte bulmalıdır. ■

Liman işçileri podcastini şu adresten takip edebilirsiniz
www.thedockerpodcast.libsyn.com

Tüm denizcilere sesleniyoruz: denizde toplumsal cinsiyetle ilgili konularda söz sizde

“Son on yıl içinde denizcilikle uğraşan kadınların sayısı artmış olsa da, kadın deniz zabiti sayısı, her yıl göreve başlayan binlerce erkek deniz zabitiyle kıyaslandığında, mikroskobik düzeyde kalmaktadır. Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından yapılan araştırmalar, kadınların dünya üzerindeki denizcilerin yalnızca yüzde ikisini oluşturduğunu göstermektedir.”

Tangi, Kamu Politikası 2016



ITF'in kadın ulaştırma işçilerine karşı şiddeti sona erdireme - proje uzmanı Kim Rojas, tüm denizcileri, ITF'in yürütmekte olduğu, değişimi sağlamaya yönelik sendikal eylemleri desteklemek üzere denizde cinsiyet eşit(siz)liğinin küresel bir tablosunu çizmeyi amaçlayan bir araştırmada yer almaya davet ediyor

Hepimiz, kadınların sayısının düşük olduğunu ve üst pozisyonlarda yer alan kadın sayısının 'mikroskobik' düzeyde kaldığını biliyoruz, ancak bu durumun işçiler ve işyeriniz üzerindeki etkileri nelerdir?

ITF bu soruya cevap verebilmek için, bir eşitlik testi araştırması yürütüyor ve sizin vereceğiniz yanıtlara gereksinim duyuyor.

Araştırmaya vereceğiniz yanıtlar, bize ve üye sendikalarımıza çok değerli kanıtlar sağlayacaktır. Daha sonra bu kanıtları, örneğin, denizciler için ayrımcı zorunlu gebelik testlerine ve denizcilik okullarının kadın mezunlarına karşı işe almada ayrımcılık yapılması gibi, önemli sektörel sorunlara müdahale etmek için kullanabiliriz.

Vereceğiniz yanıtlar, aynı zamanda, çalışma dünyasında kadınlara ve erkeklerle yönelik şiddet ve tacize karşı önerilen yeni uluslararası sözleşmenin kabulü yolunda verdiğimiz mücadeleyi güçlendirmek için, ulaştırma sektöründe işyerlerinde yaşanan şiddetle ilgili küresel düzeyde kanıtlar toplamamıza da yardımcı olacaktır.

Sizlerin yardımıyla, çok çeşitli işyerlerinden en çok sayıda işçi ve sendika temsilcisine/görevlisine ulaşabilir ve hepimiz adına sendikal kampanyaya fayda sağlayacak olan güçlü bir araştırmayı ortaya koyabiliriz.

Ankete katılmak gönüllüdür ve doldurulması kolaydır. Ankette çoğunlukla

kutucukların işaretlenmesi istenmektedir - ve bir cep telefonu üzerinde doldurulması bile mümkündür (bununla birlikte, anketin bir kerede doldurulması gerekmektedir). Anket soruları PDF formatında mevcuttur. Dolayısıyla, çevrimiçi anketi başlatmadan önce soruları görebilir ve üzerlerinde düşünebilirsiniz.

Ayrıca anket anonimdir, bu nedenle herhangi bir kişinin nasıl yanıt verdiğinizi öğrenebileceği endişesini taşımadan cevaplarınızı verebilirsiniz.

Araştırma iki bölümden oluşmaktadır - işverenlerin politikalarını ve uygulamalarını tanımlamamıza yardımcı olacak bir işçi anketi ve sendikaların toplumsal cinsiyet önceliklerini belirlememize yardımcı olacak ek bir anket.

İşçi anketinde şu konular hakkında sorular sorulmaktadır:

- *işiniz (isim belirtmeden);*
- *işvereninizin eğitim ve terfiye erişim ve cinsel şiddet ve cinsel tacizin de aralarında yer aldığı işyerinde şiddet dâhil, eşit fırsatlar temin etmek için kullandığı politikalar ve prosedürler ve*
- *iş ve emeklilik, işe alım ve dış görünüşle ilgili çalışma koşullarınız.* ■

Sözünüzü söyleyin ve ITF'in eşitlik testi araştırmasını <https://goo.gl/63IL6g> adresinden doldurun.

BURMESE COWBOY

THE SHWE TUN AUNG STORY



Shwe Tun Aung'un hikâyesinden ilham alın

ITF'in Kanada koordinatörü Peter Lahay, *Burmalı Kovboy: Shwe Tun Aung'un Hikâyesi*'ni ele alıyor

ITF müfettişleri olarak, her denizci için, o anın, eninde sonunda geleceğini biliriz.

Yaralanırsınız, ancak tıbbi bakımdan mahrum bırakılırsınız. Ya da yiyeceğiniz biter. Ücretlerinizin ödenmesi gecikir ya da ücretleriniz hiç ödenmez ve geride bırakmış olduğunuz ailenizin gelir kaynağı kesilir. Sizden güvenli olmayan bir işi yapmanız istenir.

Ve zorlu bir seçimle karşı karşıya kalırsınız: Bir bedel ödemeniz gerekebileceğini bildiğiniz halde, doğru şeyi yapıp kendiniz ve yoldaşlarınız için ayağa kalkar mısınız?

Burmalı Kovboy: Shwe Tun Aung'un Hikâyesi, korkularını bir kenara bırakıp mürettebatı için konuşmayı seçmiş olan efsanevi denizci – ve ITF'in her fırsatta sağladığı dünya çapındaki dayanışma - hakkında bir film.

Shwe 1998 yılında, bir elverişli bayrak gemisi olan Great Concert'ta çalışmaya başladı. Dört ay boyunca mürettebata ücretleri ödenmedi. Yiyecekleri bitince, geminin yükü olan pirinçle karınlarını doyurdular. En nihayetinde, Brezilya'da bir limana doğru yol aldıkları sırada, Shwe, ITF'le temasa geçmeye karar verdi. Mürettebatın geri kalanı işleri ve aileleri için endişe ettiklerinden, Shwe onlar adına yalnız

başına tutum aldı. Ve kazandı.

Film, – başlangıçta ülkesine dönmesi yasaklanmış olan - Shwe'yi uluslararası bir aileye, Houston'da bir ITF müfettişi olarak çalışmaya ve en nihayetinde, dünya genelinde büyük takdir kazanmasını sağlayan yeni bir denizciler sendikasının, Uluslararası Myanmarlı Denizciler Federasyonu'nun (IFOMS) kurulmasına yardımcı olduğu Myanmar'a o muhteşem dönüşüne taşıyan, korku, tehdit ve zorlukların kimi zaman çok eziyetli bir hale getirdiği hikâyesinin izini sürüyor.

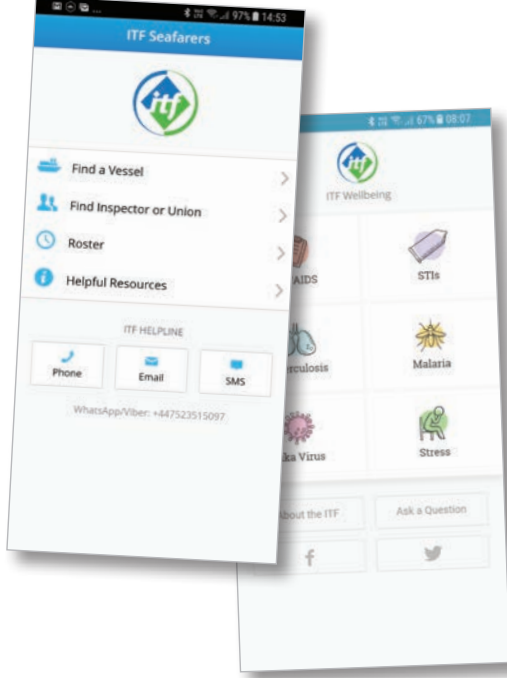
Shwe'nin hikâyesi, mutlu sonların en mutlusuyla bitiyor: açık, demokratik ve işçi eksensli IFOMS. Shwe doğru olan şeyi yapmayı seçti, dünyanın dört bir yanındaki denizci dostlarının uzattığı eli tuttu ve kendi vatandaşlarına hepimizin nihai hedefi olan şeyi – kendi çıkarlarımıza kolektif bir biçimde sahip çıkma şansını – hayata geçirmenin yolunu gösterdi. Bu nedenle, o Myanmar'da bir efsane ve dünya genelinde tüm denizciler için mücadele eden ateşli bir savaşçıdır.

İlham alın. Bu filmi seyreidin. ■

Burmalı Kovboy: Shwe Tun Aung'un Hikâyesi'ni YouTube'da <https://goo.gl/hczK8m> adresinden seyredebilirsiniz



Ücretsiz ITF uygulamaları: ITF Denizciler ve ITF Sağlık



ITF Denizciler

- Geminiz hakkında bilgi edinin
- Bir sendikanın sizin için neler yapabileceğini öğrenin
- Bir kriz anında nereden yardım alabileceğinizi keşfedin
- ITF'le iletişime geçin

ITF Sağlık

HIV/AIDS, cinsel yolla bulaşan enfeksiyonlar (CYBE), tüberküloz (TB), sıtma, Zika virüsü ya da stresle ilgili endişe duyuyor musunuz?

En yeni bilgi ve tavsiyelere erişin:

- Belirtiler
- Bulaşma
- Tedavi
- Korunma
- Hastalık hakkında yaygın yanlış bilgiler

Uygulamalarımız ücretsizdir ve hem *Android* hem de *iOS* cihazlar üzerinde kullanılabilir; sadece uygulama mağazanızdan veya www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm adresinden indirmeniz yeterlidir.



Denizdeki yaşam hakkında güncel bilgi edinmenin diğer yolları:

- *Twitter*'da #itfseafarers etiketini kullanarak en yeni haberleri izleyin ve kendi görüşlerinizi paylaşın
- ITF'ten ve sendikalardan haberleri *Twitter*'da @ITFglobalunion hesabından ve www.facebook.com/ITFseafarerssupport adresinden izleyin

Limanlarda Yük Bağlama İşİ Liman İşçilerinin İşidir

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

Yerel liman işçileri sendikasının yazılı izni olmadan limanlarda yük bağlama ve çözme işlerini yapmanız isteniyorsa, bu durumda şirketiniz bir ITF toplu iş sözleşmesini ihlal ediyor olabilir. 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 saklı 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.