



Denizciler Bülteni

Türkçe | no.33/2019

Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu



Birlikten kuvvet doğar

Bu sayıda:

Sendikali olmanın yararları

Terk edilmeden doğan haklardan mahrum kalmayın

Yardım almanız için çek-al rehberiniz



İçindekiler

4
FOC
kampanyası

5-9
Denizde
yaşam

10-13
Sendikalar

14-15
Limanlarda
iş birliği

16-18
Profil: ITF
müfettişleri

**Çek-al
rehber**

Sekiz sayfalık iletişim
bilgileri ve tavsiyeler

19-21
MLC ve terk
edilme

22-23
Kruvaziyer
gemileri

24-25
Sağlık ve
esenlik

26
ITF Arap
Dünyası ve
İran

27
Sektördeki
gelişmeler

28-30
Kabotaj

31
Liman işçileri

32-33
Balıkçılar

34-35
ITF
Denizciler
Vakfı

Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF) 146 ülkede, aralarında 850.000'den fazla denizcinin de bulunduğu, yaklaşık 20,2 milyon ulaştırma işçisini temsil eden 658 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.33/2019

2019 yılında, **Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu** (ITF) tarafından yayınlanmıştır, 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, Portpictures

Hoş geldiniz



Terk edilme, sektörümüzün başına musallat olmuş bir bela ve her yıl çok sayıda denizciyi etkiliyor. İyi haber şu ki, denizciler artık Denizcilik Çalışma Sözleşmesi kapsamında yeni finansal güvencelere sahipler –ancak kayba uğramamak için kısa bir süre içinde harekete geçmeniz gerekiyor. 21’inci sayfada yer alan konuyla ilgili tavsiyelerimizi okumanızı öneririm.

Bu sayıda Hırvat ve Ukraynalı denizcilerin suçlu muamelesi görmelerine ve ITF üyesi sendikaların onlara yardımcı olmak için attıkları adımlara dikkat çekiliyor. Asya ülkelerinin 2018 yılının Kasım ayında, denizcilerin adil muamele görmelerini sağlamak için tarihsel bir taahhütte bulunmuş olmalarını büyük bir memnuniyetle karşılıyorum ve diğer bölgelerin de bu yaklaşımı kendilerine örnek alacaklarını umuyorum.

‘Denizde yaşam’ ve ‘Sendikalar’ bölümleri, ITF müfettişlerinin ve yerel sendikaların her zaman olduğu gibi, başınız sıkıştığı zaman – ister ücretlerinizi alamamış, isterse de gerçek dışı suçlamalara ya da çalıştığınız gemide zorbalığa maruz kalmış olun - sahada size nasıl yardımcı olduklarını ortaya koyuyor.

Yaşanan sorunların uzun vadede de takipçisi oluyoruz – size verdiğimiz desteğin tazminatınızı almanıza yardımcı olduğumuz zaman sona ermesi gerekmiyor; mümkün olan durumlarda, vaka çözümü kavuşturuluncaya kadar size destek vermeye devam edeceğiz. Ya da deniz akademisi öğrencisi Kshitij’in (sayfa 7) trajik ölümünde olduğu gibi, deniz akademisi öğrencilerinin istismar edilmelerine engel olmak ve denizciliğin geleceği olarak görülmelerini sağlamak amacıyla, sektör genelinde gerekli değişikliklerin yapılması için çalışıyoruz.

Ve kimi zaman, sizlere bir dost eli uzatmak ve geminizde her şeyin yolunda olduğu konusunda sizlere güvence vermek için, rutin denetimler de gerçekleştiriyoruz.

Hak ve çıkarlarınızı korumak için müfettişlerin ve sendikaların, çoğu zaman, liman devleti kontrolü, ulusal makamlar ve sosyal yardım kuruluşlarıyla iş birliği yapmaları gerekiyor ve dergimizde bu iş birliğinin uygulamadaki örneklerine yer veriyoruz.

Sizleri en yeni ve kimileri de uzun yıllardır görev yapmakta olan müfettişlerimiz ve bu ekibin eşgüdümünü sağlayan Steve Trowsdale ile tanıştırmaktan büyük bir mutluluk duyuyorum. Onlar zorlu, ama aynı zamanda arkadaş canlısı bir kuvvet.

Çalışma yaşamınızı diğer insanların tatil hayallerini gerçekleştirmek için geçirmenin nasıl bir şey olduğunu görmek için, bir kruvaziyer gemisinde perde arkasında nelerin olup bittiğine bakıyoruz. ITF müfettişlerinin iletişim bilgilerini içeren çek-al rehberin 8’inci sayfasında, özellikle kruvaziyer gemilerinde iş arayan denizcileri hedef alan sahte istihdam bürolarından nasıl uzak durabileceğiniz konusunda tavsiyeler yer alıyor.

ITF Denizciler Vakfı’nın (sosyal yardımlaşma kolumuz) yeni başkanı Katie Higginbottom’u sizlere tanıtmaktan büyük bir memnuniyet duyuyorum. Higginbottom, denizcilere daha iyi sosyal yardım hizmeti götürebilmek amacıyla, Vakıf’ın, ITF üyesi sendikalar ve diğer kuruluşlarla daha yakın bir iş birliği içinde çalışmasını sağlamaya yönelik arzusunu sizlerle paylaşıyor.

Umarım ITF üyesi bir sendika olmanın sizin için iyi bir şey olduğuna ikna olmuşsunuzdur. Güçlü küresel ailemize katılın.

Stephen Cotton
ITF genel sekreteri

Sayılarla ITF'in FOC kampanyası (2018)

ITF teftişleri

(baskıya girdiğimiz sırada)

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



■ Toplam teftiş sayısı **9.739**

■ Sorun BULUNANLAR **7.346**

■ Sorun BULUNMAYANLAR **2.393**

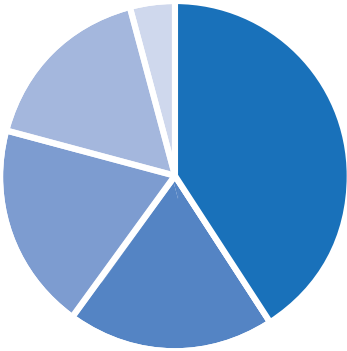
Toplam ödenmemiş ücret tahsilâtı

(baskıya girdiğimiz sırada)



ITF teftişleri sırasında en sık tespit edilen beş sorun

(baskıya girdiğimiz sırada)



■ Toplu Sözleşme **3.049**

■ Ödenmemiş Ücretler **1.433**

■ İş Sözleşmesi İhlalleri **1.417**

■ Uluslararası Standartlara Uyulmaması **1.243**

■ Sağlıkla İlgili Sorunlar **307**

ITF sözleşmeleri kapsamında yer alan gemiler ve denizciler

(baskıya girdiğimiz sırada)

300.063
Kapsanan toplam denizci sayısı



12.577
Toplam sözleşme sayısı

Cephe hattından öyküler



Denizcilerin Ali B'den ayrılmalarına yardımcı olduk

ITF'in İtalya'daki müfettişi Paolo Siligato, dört ülkedeki ITF üyesi sendikanın iş birliği yapmalarının ardından, iki denizci için başarılı bir sonuç alınmış olmasını övgüye değer buluyor

Eylül ayının başlarında, İtalya'nın Trieste limanında bulunan, Belize bandıralı, Ali B adlı köhne bir kosterde çalıştığını söyleyen Mısırlı bir makinistten bir WhatsApp mesajı aldık.

Gemi bir ITF toplu iş sözleşmesi kapsamında yer almıyordu ve ücretler Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (ILO) belirlemiş olduğu asgari seviyelerdeydi. Mısırlı makinist, bir zabıt olarak STCW sertifikasına sahip olmasına rağmen, günde 14 saat süreyle yağcı olarak çalışmak zorunda bırakılmıştı. İş sözleşmesinin bitim tarihi her hafta değiştiriliyordu, yiyecek miktarı azdı ve düşük emniyet standartlarına sahip olan gemi kötü durumdaydı.

Gemi, liman devleti kontrolü (PSC) tarafından, çok sayıda Denizcilik Çalışma Sözleşmesi bağlantılı ve diğer türden eksiklik nedeniyle tutuklanmıştı. Yerel gemi acentesi gerekli evrakı henüz hazırlamamış olduğundan, bu denizcinin Trieste'den ülkesine geri gönderilmesini sağlayamadık. Geminin kaptanından Mısırlı denizcinin bir sonraki limanda – Tunus'un Zarzis limanında – gemiden ayrılmasının sağlanacağına dair yazılı bir beyan aldım, ancak gemi yöneticisinden bir cevap alamadım. Bütün bunlar olurken, 3'üncü makinist de gemiden ayrılmayı talep etti.

Gemi yola çıkınca, ITF'in Arap Dünyası ağının koordinatörü ile temasa geçtik. O da gemi yöneticisine bir e-posta gönderdi ve ITF'in Tunus'taki irtibat sorumlularından denizcilere yardım sağlamalarını ve PSC ile temasa geçmelerini istedi. Ancak gemi birkaç gün süreyle gözden kaybolduktan sonra, Tunus'a gitmek yerine, rotasını, gemiden ayrılmak için tehlikeli bir yer olan Libya'ya çevirdi. Denizcilerden ve gemi yöneticisinden hiçbir haber alamıyor olmak bizi çok endişelendirmişti.

Geminin yerini günler sonra Romanya'nın Köstence şehrinde bir tersaneye yaklaştığı sırada, kendi otomatik kimlik tanımlama sistemi üzerinden tespit ettik. Durumu oradaki yerel ITF müfettişine bildirdik ve gemi yöneticilerini, denizcilerin gemide zorla alıkonuldukları konusunda polise bilgi vereceğimizi söyleyerek uyardık. Aniden, uçak biletlerinin ve iki denizcinin ücretlerinin kendilerine eksiksiz olarak ödendiğine dair imzalı beyanlarının kopyaları tarafımıza gönderildi.

Birkaç saat sonra elimize, Bükreş havalimanında ülkelerine uçmayı bekleyen iki adamın gülümserken çektikleri bir fotoğraf geçti. Fotoğrafın altına, 'Tanrı ITF'i korusun,' yazmışlardı. ■

ITF, Blumenthal'de değişim için umutlu

ITF müfettişi Ulf Christiansen, 2013 yılından bu yana, Alman şirketi Blumenthal'ın mürettebatı ücretleri konusunda aldatmakla suçlandığı çeşitli davalarla ilgilendi. Christiansen daha önceki davalarla ilgili basında yer alan haberlerin, bir kaptanın aynı kaderi paylaşmasına nasıl engel olduğunu anlatıyor

Her seferinde benzer şeyler yaşıyordu. Blumenthal'e ait gemilerde çalışan ve iş sözleşmeleri sona eren denizciler, gemiden ayrılmadan önce son maaş bordrolarını imzalıyor ve daha sonra evlerine ulaştıkları zaman, kendilerine ödenmesi gereken tutarın sadece bir bölümünün hesaplarına yatırılmış olduğunu fark ediyorlardı.

ITF üç denizciye – Martha'nın kaptanı ve ikinci kaptanı ile Carola'nın baş makinistini – açtıkları alacak davalarında destek oldu, ancak Blumenthal bu kişilerin işvereni olduğunu reddedince, üç denizci Hamburg iş mahkemesinde görülen davalarını 2015 ve 2016 yıllarında kaybettiler.

Bu denizciler farklı gemilerde çalışmaya devam ettiler ancak biz onları bayrak devletine – Liberya'ya – Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC) kapsamında şikâyetle bulunmaya teşvik ettik. En sonunda, gerekli evrakı Amerika Birleşik

Devletleri'ndeki Liberya sicili (LICSR) merkez ofisine göndererek şikâyet başvurusunda bulundular.

2017 yılının Ağustos ayında, LICSR, Martha'nın ikinci kaptanını haklı buldu ve bu denizci ilk başta talep ettiği tutarın üçte ikisine karşılık gelen 2.000 ABD dolarını şirketten tahsil etti. Ne yazık ki, 2018 yılının Şubat ayında, LICSR diğer iki mürettebat üyesine yardımcı olamayacağını söyledi ve bu denizcilerin davaları bu şekilde kapanmış oldu.

Tüm bu davalar sırasında, Blumenthal üzerinde baskı kurmak amacıyla, konunun medyada haber olarak yer almasını sağladık. Bu tutumumuz bir başka denizcinin ücretinin bir bölümünü kaybedeceği, benzeri bir kaderden kaçınmasına doğrudan yardımcı oldu.

Haftalık Alman gazetesi Die Zeit'ta yayınlanan bir haberi okuduktan sonra, Blumenthal'e ait

Anna-Meta'da çalışan Ukraynalı kaptanın oğlu, 2018 yılının Şubat ayında benimle temasa geçti. Bana geminin Singapur limanına yaklaşmakta olduğu sırada, kaptanın iş sözleşmesinin bildirimsiz olarak feshedildiğini söyledi. Kaptanın oğlu babasının ne yapması gerektiği konusunda tavsiye almak istiyordu.

Kaptanın ödenmemiş ücretlerini tam olarak almadan gemiyi terk etmemesi gerektiğini vurguladık. Neyse ki, kaptan tavsiyemize uydu ve gemiden ayrılmadan önce birikmiş olan tüm tutarı (yaklaşık 13.200 ABD doları) tahsil etti.

O zamandan bu yana bize benzer türde yeni vakalarla ilgili herhangi bir başvuruda bulunan olmadı. Dolayısıyla, Blumenthal basında yer alan haberlerden dolayı belki de utanmış ve sektörde faaliyet gösterme tarzını değiştirmeyi düşünüyor olabilir. Öyle olduğunu umuyoruz. ■

Kara listeye alınmış denizci için adalet

Rusya'nın Kaliningrad limanında görev yapan ITF müfettişi Vadim Mamontov, bir denizcinin kara listeye alınmış olduğunu ortaya çıkarırken büyük bir şaşkınlık yaşadı



2018 yılının Nisan ayında, bir denizci bize inanılması güç bir sorunun çözülmesine yardımcı olmamız için başvurdu.

Bu denizci, sekiz yıl önce, alkol politikasını ihlal ettiği gerekçesiyle çalıştığı gemide işten çıkarılmıştı. Gemi Marshall Adaları bandıralıydı ve bu denizci bayrak sicili idaresinin kendi verilerini suçlular listesine eklendiğini ve bu yolla Marshall Adaları bandıralı gemilerde çalışma hakkını elinden aldığını iddia ediyordu.

Bu, az rastlanır türden bir durumdu ve biz de söylenenlere inanmakta büyük güçlük çekiyorduk. Yine de sicil idaresine bir yazı gönderdik ve söz konusu denizcinin iddialarının doğruluğunu teyit eden bir cevap alınca şoke olduk.

International Registries şirketinin denizcilik belgelerinden sorumlu bir başkan yardımcısı yazımıza şöyle cevap verdi: 'Sayın xxx'in MAC [Marshall Adaları Cumhuriyeti] belgeleri iptal edilmiştir ve kendisi herhangi bir MAC belgesi almaktan süresiz olarak men edilmiş durumdadır. Hiçbir MAC bandıralı gemi yöneticisi bu kişiyi MAC siciline kayıtlı bir gemide çalışmak üzere istihdam edemez.'

Bu şekilde, mürettebat acenteleri arasında, Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC) tarafından yasaklanmış olan denizcilerin kara listeye alınması uygulamasının açık işaretlerini keşfetmiş olduk.

Bu yaptırımın yasal dayanaklarının ne olduğunu sorduk ve bize yasal dayanak olarak MI-108 Marshall Adaları Cumhuriyeti Denizcilik Mevzuatı ve MI-107 Marshall Adaları Cumhuriyeti Denizcilik Kanunu 1990 (MA1990) gösterildi. Bu belgeleri inceledik ve MA1990'ın 847'nci maddesi uyarınca bu türden bir politika ihlaline verilecek cezanın, bir denizcinin bu bayrak altında gelecekte istihdam edilmesini yasaklamadığını tespit ettik. Madde bunun yerine, denizcinin hapis cezasına ve 2.500 ABD dolarından fazla olmamak üzere para cezasına çarptırılması gerektiğini belirtmektedir.

Bu vaka için hapse atmanın çok ağır bir ceza olacağı açıktır ve yapılan soruşturma incelemesinin bu denizciyi eski aktif konumuna geri döndürmek için ortada yeterli kanıt bulunmadığına karar vermiş olduğunu söylemekten büyük bir memnuniyet duyuyorum. Bu karar, onun Marshall Adaları bandıralı gemilerde çalışma hakkını geri kazandığı ve bu sicil artık MLC standardını uygulamakta olduğu anlamına geliyor. ■

Trajik ölüm stajyer öğrenci iş sözleşmesini gündeme taşıdı

Belçika'daki ITF müfettişi Christian Roos, genç bir denizcilik akademisi öğrencisinin güvenlik önlemlerine uyulmadığı için kaza sonucunda ölmesinin, stajyerlerin ucuz işgücü olarak sömürülmelerine son vermeye yönelik adımların atılmasına nasıl yardımcı olduğunu anlatıyor



Deniz akademisi öğrencisi Kshitij Singh Bisht 19 yaşındaydı, ebeveynlerinin gurur kaynağı ve ikiz çocuklarından biriydi. Milli masa tenisi oyuncusuydu ve donanma, hava kuvvetleri ve deniz ticaret filosu tarafından öğrenci olarak kabul edilmişti. O, deniz ticaret filosunu tercih etti, çalışmalarında başarılı oldu ve kapitanlık yeterlilik belgesine ulaşma hayalini gerçekleştireceğine kesin gözüyle bakılıyordu.

2017 yılının Mart ayında, deniz akademisi öğrencisi Kshitij ilk kez güverte stajyeri olarak bir konteyner gemisinde göreve başladı. Yolculuğun ikinci gününde, nöbetçi güverte zabitiyle birlikte nöbet görevine katıldı. Nöbet görevi sırasında sintine alarmı çaldı ve her iki denizci, ne tür bir sorun yaşandığını görmek için kargo ambarına gittiler.

Gece yarısından hemen önce, şiddetli yağın yağmur alarmı tekrar devreye sokunca, öğrenci Kshitij'e aynı ambarı kontrol etme görevi verildi. Bu kez oraya yalnız gitti. Sadece 10 dakika sonra, cansız bedeni ambarda, merdivenlerin dibinde bulundu.

Gemilerde kazalar yaşanıyor ve bu durum deneyimli denizciler için de geçerli. Ancak bu görevi yaparken öğrenci Kshitij'in yalnız başına olmaması gerekiyordu: Uluslararası Eğitim, Belgelendirme ve Gözetim Standartları, stajyer öğrencilerin uygun niteliklere sahip bir zabitin gözetiminde bulunmalarını şart koşuyor.

Deniz akademisi öğrencileri gemilerde eğitim almak ve gerekli açık deniz deneyimini kazanmak amacıyla bulunuyorlar; çalışmak ya da maliyetleri azaltmak amacıyla ucuz işgücü olarak

sömürülmek için değil. Eğitim saatlerinin çoğunu, bir zabıt ya da tayfa olarak gemide yapılan işleri ve gemi yaşamını yakından tanımak için geçirmeleri gerekiyor. Bu öğrencilere staj ücreti ödeniyor, maaş değil.

ITF'in baskısı, öğrenci Kshitij'in ailesinin, geminin toplu iş sözleşmesi uyarınca tazminat almasına yardımcı oldu. Ancak bu konu burada kapanmadı. 2017 yılının Mayıs ayında düzenlenen ITF'in denizcilik haftası sırasında, benden olayla ilgili bir rapor hazırlamam istendi ve daha sonra da stajyer öğrenciler için bir iş sözleşmesi taslağı hazırlamakla görevlendirildim. Hâlihazırda, stajyer öğrencilerin bir gemi adamı iş sözleşmesi (GIS) veya GIS'in olmadığı durumlarda bir eğitim sözleşmesi kapsamında bulunmaları gerekiyor. Standart GIS'ler fazla çalışmayı düzenliyor ancak eğitim sözleşmelerinin çoğu bu türden düzenlemeler içermiyor.

Söz konusu çalışma sürüyor ve sektör genelinde bu soruna bir çözüm bulunmasına yönelik çabalar hız kazanıyor. 2018 yılının Ekim ayında, Marshall Adaları liman devleti kontrolü denetimleri hakkında düzenlenen bir rapor, stajyer öğrencilerin çalışma saatleriyle ilgili aksaklıkları gözler önüne serdi. Raporda stajyer öğrencilere kimi vakalarda - bilhassa Belçika'da - sık sık aşırı fazla mesai yaptırıldığı belirtiliyor. Kasım ayında konuyu Avrupa, Rusya ve Kanada'daki liman devleti kontrolü müfettişleri ile görüştüm.

Deniz akademisi öğrencisi Kshitij ölmemeliydi. Fakat umarım onun ölümü bir değişim yaşanmasına neden olur ve bu da onun başına gelenlerin bir daha asla yaşanmayacağı anlamına gelir. ■



Natig Aliyev mürettebatına nihayet ödeme yapıldı

Sekiz ay süreyle demirleme alanında kaldıktan sonra, Natig Aliyev'in 19 kişilik mürettebatına ücretleri nihayet ödendi. ITF'in Danimarka'daki müfettişi Morten Bach bu denizcilerin öyküsünü anlatıyor

2018 yılının Mart ayında, Türk/Rus ortakların sahip oldukları Natig Aliyev'in Rus mürettebatı ITF'e imzasız bir yardım çağrısı gönderdi. Denizciler erzaklarının tükendiğini ve ücretlerinin ödenmediğini söylüyorlardı.

Danimarka makamları tarafından bir yakıt şirketi ile yaşadığı bir petrol anlaşmazlığı nedeniyle tutuklanmış olan gemi, Şubat ayının başından itibaren üç hafta boyunca Danimarka'nın Skagen limanında demirlemiş olarak bekledi. Şubat ayının sonunda, ITF'ten gemideki Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC) ihlallerine ilişkin bir rapor aldıktan sonra, Danimarka Denizcilik idaresi de gemiyi tutukladı.

Aylarca süren bir çekişmenin ardından, 2018 yılının Eylül ayının sonlarında, ITF mürettebatı borçlu olunan 324.370 ABD dolarının tahsil edilmesini sağladı. Bu ödeme, gemi sahibi Palmali Shipping tarafından değil, Aalborg'daki Danimarkalı bir acentenin yardımıyla geminin

kira sözleşmesini ve mürettebatın yönetimini devralmış olan Estonyalı şirket tarafından gerçekleştirildi. 24 Eylül günü Danimarka makamları gemiyi serbest bıraktı.

Bu, ITF'in Natig Aliyev mürettebatına yardımcı olmak için altı ay içinde yaptığı ikinci müdahaleydi – 2018 yılının Mart ayında, mürettebatın 2017 yılının Kasım ayına kadar geriye giden ve toplam tutarı 250.000 ABD doları olan ödenmemiş ücretlerinin tahsil edilmesini sağlamıştı. Bu vakayla birlikte, Palmali Shipping, MLC'yi ihlal ettiği için son bir yıl içinde üçüncü kez, Danimarka'da suçüstü yakalanmış oluyordu.

Ahlaki değerleri hiçe sayan gemicilik şirketlerini Danimarka sularına girme konusunda yalnızca uyarabilirim. ITF olarak bu konuda çok dikkatliyiz ve Danimarkalı denizcilik makamları ve diğer yetkililerle çok sıkı bir iş birliği içindeyiz. ■

Ücretinizle ilgili sorun yaşıyor musunuz?

Ücretinizi tam olarak almak konusunda sorun yaşıyor musunuz? Eğer yaşıyorsanız, bu durum şirketinizin ekonomik bir sıkıntı içinde olduğunu işaret edebilir. Ücretlerinizi ve işinizi korumak için en kısa sürede sendikanızla, bir ITF müfettişiyle ya da seafsupport@itf.org.uk üzerinden ITF'le temasa geçin.

Terk edildiğinizi mi düşünüyorsunuz? 21'inci sayfada yer alan tavsiyeleri okuyun.



Aile üyeleri ve ITF müfettişi Romano Perić, Cadiz hapishanesinde Nikola Tolja ve Ernest Pekar'ı ziyaret etti

Yıllarca gözaltında tutulan denizciler nihayet serbest bırakıldı

ITF'nin Hırvatistan koordinatörü Romano Perić, ITF ve Hırvatistan Denizciler Sendikası'nın, ortada hiçbir kanıt bulunmadığı halde, can sıkıcı davalarla suçlu muamelesi gören denizcilere nasıl yardım sağladığını anlatıyor

Hırvat denizci İvan Furkiç ve Sovereign M petrol tankerinin diğer mürettebatı, 2015 yılının Eylül ayında, Libya'da bulundukları sırada, ortada hiçbir kanıt bulunmamasına rağmen, yakıt kaçakçılığı yaptıkları suçlamasıyla tutuklandılar. Hepsinden kötüsü, mahkemede adil bir savunma yapma imkânına sahip olamadılar.

Libya'daki siyasi durum nedeniyle İvan Furkiç, yargılanmayı beklerken iki buçuk yıl süreyle hapisanede tutuldu. Bu durum hem bu denizci hem de ailesi için çok acı vericiydi. Hırvatistan Denizciler Sendikası (SUC), en başından itibaren İvan Furkiç'e ve ailesine destek sağladı.

İvan nihayet mahkeme önüne çıkarıldı, suçlu bulundu ve üç yıl hapse mahkûm oldu. Bununla birlikte, hapiste yeterince uzun bir süre kalmış olduğu için tahliye edildi ve 2018 yılının Mayıs ayında, sağ salım ülkesine geri döndü.

Özellikle Libya'nın içinde bulunduğu durum göz önüne alındığında, İvan'ın çilesinin sona ermiş olması içimizi rahatlatıyor. Onun başına gelenler tüm denizcilere, bir gemide çalışmaya başlamadan önce, benzer türden tehlikeli durumlardan kaçınabilmeleri için, şirketi ve ticari faaliyet

gösterdiği bölgeyi dikkatli bir biçimde kontrol etmeleri gerektiği konusunda bir uyarı olmalıdır.

Bu arada, 2017 yılının Temmuz ayında, iki başka Hırvat denizci, Eisvogel adlı römorkörün diğer mürettebatıyla birlikte tutuklandı. Çekip manevra yaptırdıkları gemilerin birinde mürettebat bulunmuyordu, ancak gemide çok miktarda sigara yüklü olduğu tespit edildi ve bu denizciler kaçakçılık yapma suçuyla tutuklandılar.

Nikola Tolja ve Ernest Pekar, İspanya'da, yargılanmak üzere gözaltına alındılar. SUC, hapishane ziyaretleri düzenleyerek, olayı medyada ve denizcilik yetkilileri nezdinde gündemde tutarak, bu denizciler ve aileleri için harika bir iş yaptı.

16 ay süreyle hapisanede kaldıktan sonra, 2018 yılının Ekim ayında mahkeme önüne çıkarıldılar ve aleyhlerinde hiçbir kanıt bulunmadığını ve gemide ne olduğuna dair hiçbir bilgilerinin olmadığını söyleyerek savunmalarını yaptılar. *Denizciler Bülteni'nin* baskıya girdiği sırada, SUC iki denizcinin kısa zaman içinde beraat edeceğini umuyordu. ■

Cezai suçlamalara maruz kalan denizcilere tavsiyeler

Cezai suçlamalarla karşı karşıya kalmanız durumunda, şartlar her ne olursa olsun ya da ister suçlu isterse de masum olun, adil bir şekilde görmeniz gerekir. Aşağıda yer alan bilgi kaynakları haklarınızı, nereden yardım alabileceğinizi ve bir soruşturma sırasında nasıl davranmanız gerektiğini öğrenmenize yardımcı olacaktır.

ITF'in suçlu muamelesi görmeyele ilgili araç seti <https://goo.gl/mGTE3N>

Denizci Hakları Enternasyonalı www.seafarersrights.org/seafarers-subjects/fair-treatment

Sendikalı olmanın yararları

Denizciler Bülteni, erkek ve kadın denizciler için bir sendikaya üye olmanın neden çok önemli olduğunu açıklıyor

Bir sendikaya üye olduğunuz zaman daha güçlü olursunuz, çünkü birlikten kuvvet doğar. Kendi başınıza, denizde uzaklarda bir yerde bulunduğunuz sırada, haklarınız için savaşım vermek güçtür. Bir sendikanın sizin adınıza çalıştığı durumda, adil bir sonuç elde etme veya kendinizi koruma şansınız büyük ölçüde artar.

Sendikalar ödenmemiş ücretlerin tahsil edilmesine, terk edildiğiniz zaman evinize güvenli bir şekilde dönmenize yardımcı olmak ve cezai suçlamalara maruz kalmanız durumunda size hukuki tavsiye sağlamak için, ITF müfettişleriyle birlikte çalışır. ITF müfettişinin bulunmadığı ülkelerde, bir sendika

sizin için acil irtibat noktası olabilir.

Bazı denizcilik sendikaları denizcilere ve onların bakmakla yükümlü oldukları kişilere, aralarında sosyal yardım, eğitim ve öğretim, tıbbi bakım ve sosyal etkinliklerin de yer aldığı çeşitli ek hizmetler ve faydalar sağlamaktadır. ITF ve üyesi sendikalar denizcilere zorbalık, cinsel taciz ve HIV/AIDS gibi konularda da kılavuzluk etmektedir.

ITF üyesi sendikalar, ITF'in tüzüğünde yer alan ve üye sendikaların nasıl bir işleyişe sahip olmaları gerektiğini açık bir biçimde gösteren ilkelere uygun davranmakla yükümlüdürler. Bu sendikalar

hep bir arada, uluslararası ve ulusal denizcilik politikalarının denizcilerin çıkarlarını gözetken bir biçimde şekillendirilmesi için çalışan, güçlü bir küresel aile oluştururlar. Örneğin, denizcilerin ilk haklar bildirgesi olan Denizcilik Çalışma Sözleşmesi 2006 için başarılı bir mücadele verener, ITF ve onun denizcilik sendikaları olmuştur.

Bir ITF Toplu İş Sözleşmesi kapsamında yer alan bir gemide çalışıyorsanız, bu toplu iş sözleşmesi süresince, otomatik olarak, sözleşmeye taraf olan ITF üyesi sendikanın üyesi olursunuz. ■



Kadın denizcilerin yaşadıkları zorluklar

Kadın denizciler dünya üzerindeki denizcilik işgücünün yaklaşık olarak yüzde ikisini oluşturuyor. Ağırlıklı olarak kruvaziyer ve feribot sektöründe ve genellikle denizde en düşük ücretleri veren ve iş güvencesinin en az olduğu elverişli bayrak (FOC) gemilerinde çalışıyorlar.

Denizci olmak isteyen kadınlar, bu yolculuklarının her aşamasında ayrımcılığa maruz kalabiliyorlar.

Bazı ülkelerde, denizcilik eğitim ve öğretimi veren kurumların kadınları denizcilik kurslarına almalarına izin verilmiyor; kimi

başka ülkelerde, kadınların denizcilik kariyerlerinin yükselmesine engel olunuyor. Kadınlar makinistlik kurslarından ziyade seyrüsefer kurslarına kaydolma eğilimindedir. Kadınlar bu kurslardan mezun oldukları zaman, kimi gemi sahipleri onları işe almak istemiyor. Ayrıca, bir iş buldukları zaman, kadın denizcilere eşdeğer işleri yaptıkları erkek meslektaşlarından daha az ödeme yapılabilir ve erkek işçiler için mevcut olan tesis veya donatımları kullanmalarına izin verilmeyebilir.

ITF ve üyesi denizcilik sendikaları cinsiyetçi

kalıpları ve ayrımcılığı azaltmak ve cinsel tacize karşı politikalar ve eğitim programları geliştirmek için çalışıyorlar. Örneğin, sektörde annelik yardımlarına ve haklarına yönelik daha iyi bir yaklaşımın egemen olması, kişiye özel tıbbi tavsiye sağlanması, doğum kontrol hapı ve ertesi gün hapı temin edilmesi ve gemilerde sıhhi malzeme bulundurulması için mücadele ediyorlar.

Kadın denizciler bu adresten daha fazla bilgi alabilirler: <http://bit.ly/2r0ChDJ>.

Ölen denizcilerin aileleri için adaleti sağlamak

Myanmar'da yerel denizcilik şirketleri kimi zaman ölen denizcilerin intihar ettiğini beyan ederek tazminat taleplerinden kaçınmaya çalışıyorlar. IFOMS'dan Lu Aung, sendikanın iki aile için adaletin sağlanması amacıyla yürüttüğü başarılı çalışmaları sizlerle paylaşıyor



Aung Aung.

Aung Aung, 2017 yılının Temmuz ayında ANNE 1'de çalışmaya başlamış olan, deneyimli bir yağıcıydı. Sadece birkaç ay sonra, 29 Ekim günü, çalıştığı gemi Cebelitarık yakınlarındayken, Aung Aung'un gemiden denize düştüğü açıklandı. Ertesi gün cesedi 350 mil uzakta bulundu.

Şirket, Aung Aung'ın karısına denizcinin intihar ettiğini bildirdi ve kaptanın ve mürettebatın verdikleri ifadeler de bu bilgiyi doğrular nitelikteydi.

Ancak, Aung Aung'un ailesi bu iddiaya inanmadı ve bu konuda yardım almak için IFOMS'un bürosuna geldi. Kaptan ve mürettebatın verdikleri ifadelerin tamamen birbirinin aynı olduğunu keşfettik; bu da bize şirketin mürettebata bu şekilde ifade vermelerini emrettiğini düşündürdü.

Daha fazla destek almak için ITF'le irtibata geçtik ve ITF daha sonra yapılan görüşmelerde bizlere yardımcı oldu.

25 Ocak 2018 günü, şirket IFOMS ile irtibata geçti ve aileye tazminat vermeyi kabul etti. Bir ay sonra, 27 Şubat günü, aile tazminat olarak 40.000 ABD doları aldı. Ayrıca, bir hükümet programı kapsamında, 5 milyon kyat tutarında (yaklaşık 3.100 ABD doları) yerel hayat sigortası tazminatı aldılar.

Ölen başka bir denizcinin, Myint Thein Tun'un ailesi, yardım için IFOMS'a başvurmadan önce,

haftalarca adalet sağlayabilmek için mücadele etmiş ama başarılı bir sonuç alamamıştı.

Myint Thein Tun, Panama bandıralı The Wise'in baş makinisti olarak görev yapıyordu ve ailesi şirketten 13 Eylül 2017 tarihinde, onun Çin'deki Longşan tersanesinde bulunduğu sırada öldüğünü bildiren bir telefon aldı. Şirket, ölümün hangi şartlar altında gerçekleştiği konusunda muğlak bir ifade kullanmıştı, ancak daha sonra şirket yetkilileri Myint Thein Tun'un akrabalarına, cesedi ancak ailenin ölüm nedenini intihar olarak beyan eden bir belgeyi imzalaması durumunda teslim edeceklerini söylediler.

Şirket Myint Thein Tun'un kanında reçeteye tabi bir antidepresan bulunduğunu, bir iş arkadaşının bu denizcinin intihara meyilli olduğunu iddia ettiğini ve ardında bir intihar notu bıraktığını ileri sürdü. Bu nottaki imza, denizcinin imzasından tamamen farklıydı ve karısı, onun ruh sağlığı ile ilgili tüm iddiaları reddetti.

Devlet dairelerine ve elçiliğe kendisine yardımcı olmaları için yaptığı başvurulardan hiçbir sonuç alamamasının ardından, denizcinin dul eşi, nihayet 20 Kasım'da, büromuza geldi. Konuya müdahil olmamızdan sadece dört gün sonra, şirket bizi 13 Aralık'ta, P&I kulübü ile temasa geçirdi ve Myint Thein Tun'un eşi 140.298,17 ABD doları tutarında bir tazminat aldı. ■

Panama kilitlerinin güvenliğiyle ilgili anlaşmazlık büyüyor

Unión de Capitanes y Oficiales de Cubierta ile Panama Kanalı İdaresi arasındaki, Panamax kilitlerindeki harekâtlarda görev yapan römorkör kaptanlarının iş sağlığı ve güvenliği konusunda yaşanan anlaşmazlık, 2018 yılında tırmanışa geçti. ITF'in denizciler kolu sekreter yardımcısı Fabrizio Barcellona bu durumun nedenlerini açıklıyor

Panama Kanalı İdaresi (ACP) yeni kanal kilitlerini 2016 yılının Haziran ayında törenle kullanıma soktuğunda, ITF tarafından bunların ne kadar güvenli oldukları konusunda yaptırılmış olan araştırmanın bulgularını dikkate almadı ve bu sorunları sendikalarla tartışmaya da yanaşmadı. O tarihten bu yana, yaşanan çeşitli kazalar ve olaylar ACP'nin, Capitanes y Oficiales de Cubierta'ya (UCOC) karşı giderek daha düşmanca bir tutum aldığını ortaya koydu. Panama'daki sendikalar, ACP'nin tek düşüncesinin kilit sisteminin kârlılığını arttırmaktan ibaret hale geldiğinden endişe ediyorlar.

Yeterli eğitim verilmemesi, harekât değerlendirme ve risk analizi alanlarında görülen eksiklikler, mürettebatın yeni kilitleri geçerken aşırı uzun saatler boyunca çalışmalarına neden oluyor. Bunun üzerine, ACP'nin 2018 yılının

MTWTU denizcilerin suçlu muamelesi görmelerine karşı mücadele ediyor

Denizcilerin suçlu muamelesi görmeleri, yalnızca Ukraynalı denizcileri değil, denizde çalışan herkesi tehdit eden büyük bir sorun. Ukrayna Deniz Ulaştırma İşçileri Sendikası'nın (MTWTU) birinci başkan yardımcısı Oleg Grygoriuk, sendikasının bu sorunla başa çıkmak için, hükümetle birlikte geliştirdiği yeni bir projeyi tanıtıyor

MTWTU denizcilerin suçlu muamelesi görmeleri sorununun üstesinden gelebilmek amacıyla, ülkenin Dışişleri Bakanlığı'yla (MFA) birlikte bir proje geliştirmek üzere, bir iş ve eylem birliği sürecine girdi. Bu projenin iki amacı var: denizcilerin denizdeki yasadışı faaliyetlere karışmalarını engellemek ve ceza kovuşturma sırasında, mahkeme öncesi gözaltında ve cezaevi kurumlarında adil muamele görme haklarının korunmasını sağlamak.

2018 yılının Ekim ayında, MFA yalnızca Yunanistan'da, 290 Ukraynalı denizcinin suç işlemiş olabilecekları şüphesiyle gözaltına alındığını bildirdi. Denizciler en çok yasadışı yolcu ya da kaçak eşya - uyuşturucu, sigara veya yakıt - taşıma suçlamasıyla gözaltına alınıyorlar.

Önerilen proje, Ukrayna'daki yetkililer ile Ukraynalı denizcilerin tutuklandığı ülkeler arasındaki ikili iş birliğini güçlendirmeyi amaçlayan bir dizi faaliyetin yürütülmesini öngörüyor.

Bu proje Ukraynalı denizciler için tam zamanında uygulamaya konmuş olan ve amaca hizmet eden bir proje, ama aynı zamanda projenin diğer tüm denizcileri etkileyecek olan yanları da var. Projenin dört Birleşmiş Milletler kuruluşunun - Uluslararası Denizcilik Örgütü, Uluslararası Çalışma Örgütü, Uluslararası Göç Örgütü ve Birleşmiş Milletler Uyuşturucu ve Suçlar Ofisi'nin - desteğini kazanmış olması bunun bir kanıtı. Proje aynı zamanda ITF'in ve birçok ülkede sendikaların da tam desteğini alıyor.

Ne yazık ki, hâlihazırda,

- denizde suç oluşturan faaliyetlere karışma riskinin nasıl belirlenebileceğini;
- bir denizcinin gemide kaçak yolcuların veya kaçak malların bulunduğunu fark etmesi durumunda nasıl davranması gerektiğini ve
- bir denizcinin kendisini tehlikeye atmadan, bu durumu ne zaman ve nasıl bildirmesi gerektiğini,

ele alan, denizciler için hazırlanmış kılavuz ilkeler, el kitapları ya da talimatlar bulunmamaktadır.

Bu nedenle, bilgi sağlamak bu projenin çok önemli bir ayağını oluşturmaktadır. Proje kapsamında denizciler için bir dizi seminer düzenlenecek, kısa sosyal medya videoları üretilecek, uzmanlarla röportajlar yapılacak ve medyanın etkin bir biçimde kullanılması sağlanacak. ■



Asya'daki denizcilik ülkeleri denizcilerin adil muamele görmeleri mücadelesine öncülük ediyor

2018 yılının Kasım ayında, Asya'daki denizcilik ülkeleri kayda değer bir adım attılar ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ile Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (ILO) kabul ettikleri, bir deniz kazasının yaşandığı durumlarda Denizcilere Adil Muamele Edilmesi hakkındaki Kılavuz İlkelerin, gerektiği gibi ve etkin bir biçimde uygulanmasına öncülük etmeyi taahhüt ettiler. Bu toplantı, Asya ülkelerinin bu hamlesine destek vermeyi ve diğer bölgeleri de aynı yönde hareket etmeye teşvik etmeyi amaçlayan bir program üzerinde ITF'le iş birliği yapacak olan, Denizci Hakları Enternasyonalı tarafından düzenlendi.

Haziran ayında, römorkörlerde üçüncü bir güverte tayfasının bulundurulması koşulunu kaldırma kararını alması, yaşanan anlaşmazlığı daha da körükledi.

Bu karar kaptanlara e-posta yoluyla ve yalnızca vardiyalarına başlatmak üzere oldukları sırada iletildi. Kaptanlar yeni düzenlemelerin iş güvenliği üzerinde yaratacağı etkiler konusunda endişeli oldukları, daha küçük bir mürettebatla nasıl faaliyet gösterecekleri ve bir kaza yaşanması durumunda karşılaşılabilecekleri müeyyideler konusunda bir açıklık bulunmadığı için, tekneleri römorkaj yapmak üzere çıkarmanın güvenli olmayacağını düşündüler.

ACP buna 22 kaptana kendi yönergesine uygun hareket etmedikleri gerekçesiyle disiplin cezaları vererek karşılık verdi ve hem ITF'e hem de

sendikalara karşı, ülkenin iç işlerine karıştıklarını iddia eden, kötü niyetli bir medya saldırısı başlattı. ITF ve UCOC ile görüşmeyi reddetmeye de devam etti. ACP, Temmuz ayında, her gemide ikinci bir römorkör kaptanı bulundurulması şartını da kaldırdı.

Sonuç olarak, ITF, aşırı yorgunluk konusunda küresel bir uzman olan Barry Strauch'u, ülkenin önde gelen yerel iş sağlığı doktorlarından Isabel Gonzales'in desteğiyle, yeni kilitlerde oluşan yorgunluk düzeyleri konusunda bir araştırma yapmak üzere görevlendirdi. Bu uzmanların yürüttükleri çalışmalar, kanal operatörlerine bilgi sağlamayı, onların farkındalık düzeyini artırmayı ve her şeyden önce aşırı yorgunluktan, eğitim eksikliğinden ve römorkörlere gerekli bakımın yapılmamasından kaynaklanan potansiyel kaza risklerini anlamalarını amaçlıyordu. Maksat,

ACP'nin tutum ve davranışlarının değişmesini sağlamak ve onu UCOC ile ilişki kurmaya teşvik etmektir.

Çalışmanın ilk bulguları, aşırı derecede uzun çalışma saatlerinin norm haline geldiğini ve römorkörlerin tasarımından kaynaklanan yaygın mekanik sorunların yaşanmakta olduğunu ortaya koydu. Bu etkenler, römorkör kaptanları arasında yorgunluk ve strese bağlı koşullarda tehlikeli bir artışa katkıda bulunuyor gibi görünmekteydi.

ITF ve UCOC, ACP'yi bu sorunları ciddiye alması gerektiği ve aksi halde Panama Kanalı'nda seyrüseferi bile etkileyebilecek nitelikte ciddi bir kaza yaşanabileceği konusunda uyardılar. ACP'nin bu konuda sağduyulu bir tutum almasını sağlamak için, hep birlikte çalışmaya devam edeceğiz. ■

Denizcilikte iş birliği karmaşık vakalarda başarayı getiriyor

Katolik kilisesi denizcilere yardım sağlamada ön saflarda

Müdür Peder Bruno Ciceri, Deniz Havarileri'nin küresel bir papaz ve gönüllüler ağı aracılığıyla denizcilere yardım etmek konusunda nasıl en ön saflarda nasıl yer aldığını anlatıyor



AOS liman papazı Anne McLaren Fotoğraf:
Maria Brosnan

Katolik Kilisesi yüzyıllar boyunca, farklı şekillerde ve yollardan, hayatını denizden kazanan insanlara her zaman yardım eli uzatmıştır.

Deniz Havarileri (AOS) günümüzde 55 ülkede ve 300'den fazla limanda küresel bir erişime sahip. AOS'nin 200 liman papazı ve yüzlerce gönüllüsü, yılda 70.000'den fazla gemiyi ziyaret ediyor ve bir milyondan fazla denizci, balıkçı ve onların aileleriyle bir araya geliyor.

AOS papazları ve gemi ziyaretçileri, özellikle denizcilerin sorunlar yaşadıkları, güç durumlarla karşı karşıya kaldıkları ve diğer herkes tarafından kendi kaderlerine terk edildikleri anlarda, güvenilir dostlar ve insanlar olarak en ön saflarda yer alıyorlar. Denizcilerin ihtiyaç duydukları tüm yardımı alabilmeleri için, ITF ve limanlarda örgütlü sendikalarla yakın bir iş birliği içinde çalışıyorlar.

Bu iş birliğinin bir örneği, ITF'in gerçekleştirdiği bir teftişte Hintli 24 mürettebat üyesinin 779.436 ABD doları tutarında ücret alacağını bulundunun tespit edilmesinin ardından, 2016 yılının Haziran ayında, İskoçya'nın Aberdeen limanında tutuklanan tedarik gemisi Malaviya Seven vakasıdır. Gemi sahibi çok geçmeden gemiyi ve mürettebatı terk etti. Mürettebat 2018 yılının Ocak ayında, nihayet ücretlerini tahsil edip ülkelerine dönene kadar, AOS papazı Deacon Doug Duncan, kendisine yardımcı olan gönüllüler ekibiyle birlikte, gemide ısıtma ve elektriğin bulunmasını sağlamak amacıyla bir jeneratör temin etti ve mürettebata gıda paketleri, banyo malzemeleri ve uygun kışlık giysiler ulaştırdı. Mürettebat üyeleri ihtiyaç duydukları durumlarda hastaneye veya berbere ve yaşadıkları sıkıntılı süreç uzadığı ölçüde moralini yüksek tutmak amacıyla yerel turizm merkezlerine götürüldüler.

1 Ekim 2018 tarihinde, Güney Afrika'nın Cape Town limanında görev yapan papazımız Nicholas Barends, Tayvanlı bir balıkçı gemisinden bir çağrı aldı. Tanzanyalı iki balıkçı denizde bulundukları sırada ikinci kaptan tarafından dövüldüklerini ve darp edildiklerini söyleyerek şikâyetle bulundular. Hayatlarından endişe ediyor ve bu gemide çalışmaya devam etmek istemiyorlardı. Kaptanla yapılan bir dizi toplantının ve AOS papazının arabuluculuk yapmasının ardından, bu iki balıkçı birikmiş ücretlerini tahsil ettiler, maruz kaldıkları kötü muamele karşılığında 2.000 ABD doları tazminat aldılar ve ülkelerine geri dönebiller. Kendi başlarına olsalardı, kaptanla görüşmeler yapmaları ve adaletili bir sonuç elde etmeleri mümkün olmazdı.

AOS, bir yandan papazlar ve gönüllülerden oluşan o çok değerli küresel ağını büyütürken, yardıma ihtiyacı olan denizcilere mümkün olan en iyi destek ve bakımın verilmesini sağlamak için denizcilik örgütleriyle birlikte çalışmaya da devam edecektir.

www.apostleshipofthesea.org.uk adresinden Deniz Havarileri hakkında daha fazla bilgi edinebilirsiniz. ■

Yerel iş birliği Osman Prince mürettebatına yapılan tacizin sona ermesini sağladı

ITF'in Hırvatistan'daki müfettişi Milko Kronja, Komorlar bandıralı Osman Prince mürettebatına yardım etmek için nasıl bir ortak çaba gösterilmesi gerektiğini aktarıyor

15 Mayıs 2018 tarihinde, Osman Prince'in Hırvatistan'ın Sibenik limanına demirlemesinden kısa bir süre önce, bir mürettebat üyesi ITF'ten yardım talep etti.

Gemiye çıktığımız zaman, 13 Suriyeli ve sekiz Mısırlı denizci, ödenmemiş ücretlerden, kötü sağlık koşullarından, kalitesiz yiyeceklerden ve yeterince dinlenme olanağına sahip olamamaktan şikâyetçi oldular. Her bir mürettebat üyesiyle ayrı ayrı, özel olarak görüşerek, kendilerine gemide çalışmaya başlamadan önce ne tür koşullar teklif edilmiş olduğunu sorduk. Bunu yapmaktaki amacımız mürettebatın, görünüşe göre gemide yaşanan sorunların temel kaynağı olan ve ayrıca ITF'le kimin iletişim kurduğunu tespit etmeye çalışan birinci güverte zabiti tarafından daha fazla taciz edilmesine engel olmaktır. Müfettiş gemide birçok iş sözleşmesi buldu ve mürettebata ödenmesi gereken tutarı hesapladı.

Liman devleti kontrolü (PSC) tarafından yapılan

bir denetim 17 eksikliğin bulunduğunu ortaya çıkardı ve gemi, Denizcilik Çalışma Sözleşmesini ihlal ettiği için tutuklandı. Ancak gemideki durum daha da kötüye gitti. Birinci güverte zabiti bir mürettebat üyesine fiziksel olarak saldırınca, polis çağırılması gerekti. Kaptan yalan ifade vererek polise Mısırlı denizcilerin gemiden kaçtığını söyledi ve ardından Sibenik'te üç saat süren bir arama yapıldı. Tüm bunlar olurken, şirket geminin acentesi veya ITF ile irtibata geçmedi ve PSC'nin yaptığı tutuklamaya karşılık geminin eksikliklerini gidermeye yönelik herhangi bir adım atmadı. Ayrıca, ITF'in mürettebatın geriye dönük ücretlerinin ödenmesi talebine de karşılık vermedi.

En sonunda, gemiye bayrak devletinin temsilcisinin çıkmasının ardından, Mısırlı mürettebata aralarında paylaşmaları için toplam 3.000 ABD doları teklif edildi. Mısırlı denizciler bu teklifi reddettiler. Uzun süren müzakerelerin ardından kabul edilebilir bir çözüme ulaşıldı – buna göre mürettebat sözleşmede belirtilen

para miktarına karşılık gelen toplam 10.469 ABD dolarını alacaktı ve hesaplanan tutarın geri kalanı, gemiyi kiralayan şirket tarafından, noter aracılığıyla bir bankaya yatırılacaktı. Böylece mürettebatın gemicilik şirketine karşı yasal işlem başlatarak bu parayı tahsil etme şansı olacaktı.

Mürettebatın bu çözümü kabul etmemesi durumunda, talep edilen miktarın tamamının banka hesabında bloke edilmesi gerekecek, mürettebata hiç ön ödeme yapılmamış olacak ve geminin limandan ayrılmasına izin verilecekti. Buna karşılık mürettebat gemiyi tutuklatılabildi ancak Hırvatistan Denizciler Sendikası'nın avukatı bunun çok riskli olacağını belirtti: gemi 34 yaşındaydı, mahkeme işlemleri yıllarca sürüyordu ve bu süreçte yeni borçlar ortaya çıkabilir ve bu da mürettebatın eline hiçbir şeyin geçmemesi anlamına gelebilirdi.

Denizciler sözleşmede belirtilen miktarda parayı gemide aldılar ve ülkelerine döndüler. Kalan para için verilen hukuk mücadelesi ise sürüyor. ■

Liman devleti kontrolü ITF'in gemiye erişimine yardımcı oldu

ITF, 2018 yılının Ocak ayında, Koundouros'ta çalışan denizcilerin ücretleri ve fazla mesailerıyla ilgili isimsiz bir şikâyet aldı, ancak palamar yerine erişim konusunda engellemeyle karşılaşınca, liman devleti kontrolünün yardımına ihtiyaç duydu. ITF'in Batı Avustralya'daki müfettişi Keith McCorriston bizlere neler yaşandığını daha ayrıntılı olarak anlatıyor

Koundouros, Port Walcott'a geri döndüğü zaman, palamar yerine erişim sağlamak konusunda güçlükler yaşadık. Gemi yönetimi veya kaptanla temasa geçmem durumunda, bazı denizcilerin gelecekte işsiz bırakılmak veya ülkelerine geri gönderilmekle tehdit edilebilecekleri konusunda uyarıda bulundum. Yapılan şikâyet, Denizcilik Çalışma Sözleşmesini (MLC) ihlal edecek kadar ciddiydi, bu nedenle liman devleti kontrolü Avustralya Deniz Güvenliği İdaresi'yle (AMSA) temasa geçtim.

Gemiye erişim sağlamam ve bu sırada bir AMSA müfettişinin bana eşlik etmesi konusunda hemfikir olundu. Ziyaretin yapılacağı gün, saat 13: 00'da bir gemiciden, ITF'i bildirmekle suçlandığını, gemideki işine son verildiğini ve ertesi gün ülkesine geri gönderileceğini belirten bir cep telefonu mesajı aldım. Gemi yönetimi tarafından kendisine, ailevi meseleler nedeniyle ülkesine geri gönderilmeyi talep eden bir dilekçe yazması

söylenmişti.

Bu gemici Karratha'da bizimle aynı motelde kalıyordu, dolayısıyla kendisiyle buluştuk. Aldığı ücret ve iş sözleşmesi hakkında bilgi verdi ve mürettebatın çoğunun şikâyetinde bulunmaktan korktuğunu söyledi. Gemiye dönmek istemedi.

ITF ve AMSA gemiyi ziyaret ettiler ve kaptanı yapılan şikâyetler hakkında bilgilendirildiler. Gemi ITF onaylı bir toplu iş sözleşmesi kapsamında yer alıyordu, ancak tayfalara yapılan aylık ödemelerin ücret cetvellerine uygun olmadığı, fazla mesai kayıtlarının düzgün bir biçimde tutulmadığı anlaşıyordu ve kaptan ücretlerle ilgili gerekli belgeleri ibraz edemiyordu. Mürettebattan ücret bordrolarının kopyalarını vermelerini istediğimizde, onları yanlışlıkla attıklarını söylediler. Alarm zilleri çalıyordu. Eksiklikleri bizden gizlemek için bir komploya başvurulduğundan şüphelenmiştik.

Aradan üç saat geçtikten sonra, AMSA, MLC ihlalleri nedeniyle gemiyi tutukladı. Gemiye kiralayanlar şaşkınlıklarını dile getirdiler ve kaptan aniden kendisinden istenmiş olan belgeleri buldu. Bu belgeler, aylık ücretlerin ITF'in toplu iş sözleşmesinde öngörüldüğü şekilde ödenmediğini kanıtlıyordu. Şirket bunun yanlış anlaşılardan kaynaklanan bir durum olduğunu iddia etti ve tayfalara borçlu olunan tutarı gemide nakit olarak ödemeyi kabul etti.

Gemi palamar yerinde bekliyor ve tüm eksikliklerin giderilip giderilmediğini tespit etmek üzere yeniden denetlenecek. Bu arada, gemi sahibi bunun münferit bir durum olduğunu ve geminin yönetimine ilişkin tam ve kapsamlı bir inceleme başlatıldığını öne sürüyor.

Görüştüğümüz gemici ise ülkesine geri gönderildi ve tazminat talebi karşılığında dört aylık tam ücretini aldı. ■

ITF müfettişleri sizin için çalışıyor

Dünyanın herhangi bir yerinde başı sıkışan bir denizci, yardım talep etmek için bir ITF müfettişini 7 gün/24 saat arayabilir. Denizciler Bülteni bu bölümde, ITF teftiş ekibinin ilk koordinatörü Steve Trowsdale ile bir araya geliyor ve ardından 57 ülkede faaliyet gösteren 140 kişilik müfettiş ekibinden kimi profillere yer veriyor



Müfettişlere öncülük yapmak

Seni ITF'e getiren şey neydi?

1999 yılında bir bilişim şirketinde çalışıyordum ve ITF'e tam zamanlı hizmet veren bir danışman olarak görevlendirildim. 2004 yılında, bana ITF'e katılma ve teftiş ekibinin gelişim ve eğitimi alanında sorumluluk alma fırsatı sunuldu. Daha sonra yapılan, teftiş ekibinin oynadığı rol ve destek mekanizmalarına ilişkin bir gözden geçirme ve yeniden değerlendirme çalışması, teftiş ekibini izleyecek ve yönetecek bir pozisyonun oluşturulmasını (teftiş ekibi koordinatörü) tavsiye etti

ve ben de 2015 yılında bu göreve atandım.

Ne tür sorumlulukların var?

Tüm ITF koordinatör, müfettiş ve irtibat sorumlularının operasyonel performansından sorumluyum. Her birinin işini etkin bir biçimde yapmasını sağlamak için işe alım, eğitim ve süregiden gelişim ve değerlendirme süreçlerini koordine ediyorum.

ITF'in genel merkezinde dokuz kişilik bir ekibin – bir denizcilik asistanı, bir HIV/AIDS ve sağlık

koordinatörü ve tek tek denizcilerin vakalarıyla ilgilenen ve teftiş ekibine yardım sağlayan yedi kişilik teftiş/denizciler destek ekibinin - liderliğini yapıyorum. ITF üyesi sendikalara, denizcileri sendika üyeliğinin sağladığı faydalar ve gemide çalışırken sahip oldukları haklarla ilgili daha bilinçli hale getirerek yeni üyeler kazanmaları konusunda yardımcı olmak amacıyla, sendikal bilinçlendirme seminerleri düzenliyoruz. Şu ana kadar bu seminerlerden altı tane düzenledik ve 2019 yılında üç tane daha düzenlemeyi planlıyoruz.

Ayrıca dış ilişkilerin - HIV/AIDS eğitiminin öğretim programlarına girmesini sağlamak için denizcilik akademileriyle ve denizcilere daha iyi yardım sağlayacak bir konumda olabilmek amacıyla Arap Dünyası bölgesi ve İran'daki hükümet ve denizcilik otoriteleriyle ilişkilerimizin - yürütülmesiyle ilgileniyorum.

Yeni müfettişleri nasıl işe alıyor ve onlara nasıl eğitim veriyorsunuz?

Yeni bir müfettiş kadrosu açıldığı veya boşaldığı

zaman, her adayın bir üye sendika tarafından desteklenmesi gerektiğinden, ilgili ülkedeki üyemiz olan tüm denizcilik sendikalarına bilgi veriyoruz. Her adayla, deneyimli bir koordinatör/müfettiş ve kimi zaman da bir sendika temsilcisinin eşliğinde mülakatlar yapıyorum. Aradığım şey, üstlenilecek görevin iyi bir biçimde kavranıyor olması, sendikalar ve ITF konusunda bilgi sahibi olunması ve en önemlisi de adayın bu işi yapmak için tutkulu olması.

Başarılı olan adayları işe alıştırma programlarının bir parçası olarak, bir aylık bir eğitim için Londra'ya getiriyoruz ve daha sonra da, pratik deneyim kazanmak için, bir Avrupa limanında bir müfettişin yanında görev yapıyorlar.

Yardım çağrılarına cevap vermenin yanı sıra, müfettişler başka ne tür işler yapıyor?

Yardım çağrılarına cevap vermek, müfettişler için her zaman birinci önceliklidir. Ancak, zamanlarının yaklaşık olarak yüzde 60'ını limanlardaki gemilerin rutin denetimlerini yapmakla - ve zamanlarının

geri kalanını da, daha önce sorun yaşanmış, bir ITF toplu iş sözleşmesi kapsamında bulunmayan ve daha önce denetlenmemiş olan gemilerle uğraşarak geçiriyorlar.

Sence müfettişlerin karşılaştığı en büyük zorluk nedir?

Teftiş ekibinin baş etmesi gereken çeşitli zorluklar var, ancak terk edilme önemli bir sorun olmaya devam ediyor. Bu sorun ortadan kalkma eğilimi göstermiyor ve yardım talep etmek için gelen çağrıların sayısı giderek artıyor. Sosyal medyada giderek güçlenen varlığımız, denizcilerin ITF'in onlara yardımcı olmak için var olduğundan daha fazla haberdar olmalarını sağladı ve bu nedenle daha fazla sayıda yardım talebi alıyoruz.

Yaptığın işin en sevdiğin yanı nedir?

Müfettişlerimizin ve denizciler destek ekibinin işlerini etkin bir biçimde yaptıklarını görmenin ve onların başarılı bir biçimde yardımcı oldukları denizcilerden gelen teşekkür ve destek mesajlarının verdiği tatmin duygusu. ■

ITF'in en yeni müfettişleriyle tanışın



Yoshihiro Toyomitsu
(Tokyo, Japonya)

15 yıl boyunca Tüm Japon Gemi Adamları Sendikası'nda çalıştı. Bu süre zarfında uluslararası sendikal faaliyetlerle ilgilendi ve idari görevlerde bulundu. Bir müfettiş olarak, denizde çalışmayı daha çekici bir iş haline getirmek için denizcilerin haklarını korumak ve insan onuruna yakışır çalışma koşullarını sağlamak konularında çok kararlı.



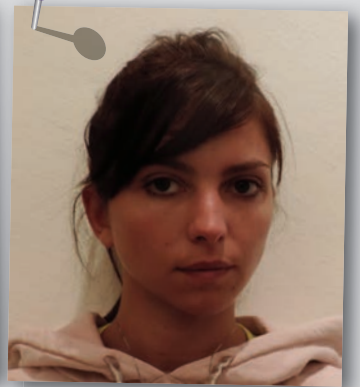
José Ramirez P
(Manzanillo, Meksika)

denizcilik geçmişine sahip. 2002 ile 2016 yılları arasında, dünyanın dört bir yanında kıyı gemilerinde, çok uluslu mürettebatla çalıştı ve okyanus gemilerinde deniz akademisi öğrencisi olarak görev yaptı. Şimdi OCPNRM sendikası için çalışıyor. Meksika'yı ziyaret eden gemilerde çalışan mürettebatın koşullarını iyileştirmeye yardımcı olabilmek için müfettiş olmayı seçti. Ayrıca, gerçek yerel ve ulusal sendikalarla ilişkiler kurmak ve bu ilişkileri geliştirmek istiyor.



Koen Keehnen
(Rotterdam, Hollanda)

Rotterdam limanında 36 yıl boyunca liman işçisi olarak çalıştıktan sonra, 2018 yılının Temmuz ayında müfettiş yardımcısı oldu. En başından itibaren bir sendika üyesi oldu ve 2012 yılında liman işçileri sendikası FNV Havens'in liman işçileri konseyinin sekreterliğine seçildi. Koen, ITF teftiş ekibinin bir parçası olmaktan büyük bir mutluluk duyuyor. Bu, onun bir taşla iki kuş vurmasını sağlıyor: Koen, bir yandan dünya genelinde faaliyet göstererek işçi sınıfının hakları için mücadele eden bir sendikanın parçası olmaya devam ederken, diğer yandan da denizcilere doğrudan yardımcı olabilmeyi ve onların duydukları minnettarlığa tanık olmayı seviyor.



Livia Martini

(Cenova, İtalya - ITF'in İtalya'daki koordinatörünün yardımcısı)

29 yaşında. Kariyerine 19 yaşında bir denizcilik akademisi öğrencisi olarak başladı. 10 yıl boyunca kruvaziyer gemilerinde çalıştıktan sonra, aldığı ikinci kaptan lisansı ile birlikte üçüncü kaptanlık pozisyonunu elde etti. 2018 yılının Mart ayında, FIT-CISL Sendikası'na katıldı ve ITF müfettişi olarak atandı. Üstlendiği görevi çok ilginç buluyor, çünkü eski bir denizci olarak, diğer denizcilere haklarını savunmaları konusunda mümkün olduğu kadar çok yardımcı olmak istiyor. Denizcilik sektörünü 'hayatımın işi' olarak tanımlıyor.

Kanada ekibini daha yakından tanıyalım

Gemiyle Kanada'ya gitmiş olan her denizci, bu ülkenin son derece uzun sahil şeritlerine sahip olan ve kimi limanları ücra köşelerde bulunan büyük bir yer olduğunu bilir. Kış mevsiminde denizciler için tehlike oluşturan ağır hava şartlarını sizler de yaşamış olabilirsiniz. Neyse ki, ITF'in Kanada'daki müfettişleri, dünya denizcilerine destek ve hizmet sunmak amacıyla, tüm ülkeyi kapsayacak biçimde stratejik olarak konumlandırılmışlardır ve işlerini koordine etmektedirler.

Kanada'daki teftiş ekibi, Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin uygulanmasını sağlayan liman devleti kontrolü (PSC) görevlileriyle yakın bir iş birliği içinde çalışıyor. Aslına bakılırsa, Kanada bu sözleşmenin 2013 yılında yürürlüğe girmesinden sadece iki gün sonra, MLC gereğince bir gemiyi tutuklayan ilk ülke olmuştu. Gemi sahipleri, denizcilerin şikâyetlerini dile getirdikleri zaman ITF teftiş ekibini hafife almamaları gerektiğini biliyorlar.

Teftiş ekibiyle tanışın:



Peter Lahay

Vancouver'da yerleşik; buradan Kanada'nın batı sahilini kapsıyor ve Kanada teftiş ekibinin koordinasyonunu sağlıyor. ITF'e 25 yıl önce katıldı. O zamandan bu yana terk edilme, korkunç çalışma koşulları, çalınan ücretler, kişisel yaralanma, ölüm ve genel insan haklarıyla ilgili vakalarda sayısız denizciye ve denizci ailesine yardım etti. Peter, denizcilerin hakları için yürütülen kampanyalara öncülük etti ve aynı zamanda yeni ITF müfettişlerine de eğitim veriyor.



Vince Giannopolous

görev bölgesi Saint Lawrence Denizyolu ve Büyük Göller kapsıyor. Montreal'de yerleşik, ancak müfettişler için dünyanın en büyük operasyonel bölgelerinden birinde, denizcileri savunabilmek uğruna yollarda çok uzun zaman geçirmesi gerekiyor. ITF'e beş yıl önce, 23 yaşında katıldığından bu yana, Vince sorun çözme konusunda inanılmaz beceriler geliştirdi, PSC görevlileri ile güçlü ilişkiler kurdu ve Kanada'da kabotaj için verilen mücadeleye öncülük yaptı. Ayrıca, yük bağlama ve sabitleme ve bunların denizcilerin iş güvenliğine yönelik etkileri de yoğun olarak ilgilendiği konular arasında yer alıyor.



Karl Risser

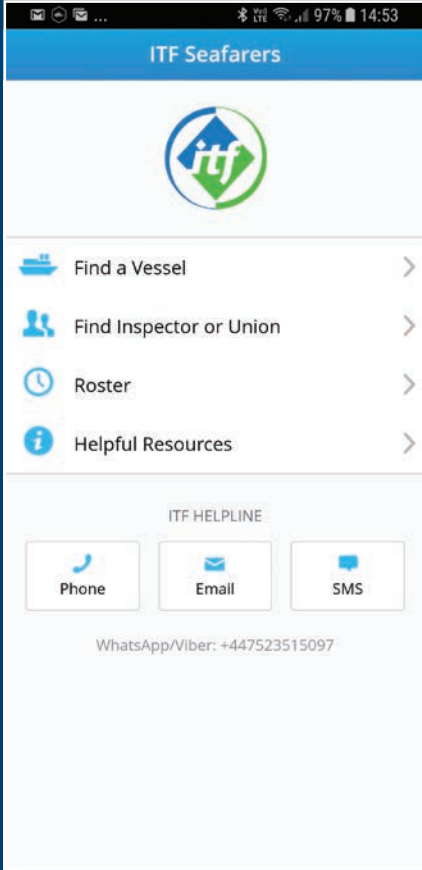
görev bölgesi Newfoundland de dâhil olmak üzere, Atlantik Kıyılarını kapsıyor. Karl, Kanada'nın en büyük tersane işçileri sendikasının lideri olarak görev yaptıktan sonra, son dört yıldır ITF'le birlikte. Karl doğal bir lider ve bir işçi hakları savaşçısı. Karl kısa bir süre önce, ITF'in toplu iş sözleşmelerini imzalamayı reddeden büyük bir konteyner gemisi şirketine karşı, 18 ay süren bir küresel bir kampanyaya öncülük yaptı. Şirket en sonunda tutumunu değiştirdi – bunun sonucunda, şimdi 500 denizci yüzde 55'e varan oranda ücret artışlarından ve onlara ve ailelerine güvenceler sağlayan yeni haklardan faydalaniyor.



Nathan Smith

ekibin en yeni üyesi; onun da görev bölgesi Kanada'nın batı kıyısını kapsıyor ve ITF'in resmi irtibat sorumlusu olarak Peter'a destek veriyor ve ek kapasite yaratıyor. Nathan, ilk yılında azimli biri olduğunu kanıtladı - doğru sonucu elde edebilmek için bir gemide bir günden fazla süreyle, hiç ayrılmadan kalmasıyla tanınıyor. Çok sayıda geminin PSC tarafından tutuklanmasını sağladı ve o kelimenin tam anlamıyla bir savaşçı.

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
- Dinlenme sürelerinizin düzenlemelere uygun olup olmadığını kontrol edin

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



ITF'le nasıl iletişime geçebilirsiniz

SMS +44 7984356573

WhatsApp/Viber +44 7523515097

E-posta seafsupport@itf.org.uk

ITF'le temasa geçmeden önce

Aşağıdaki kontrol listesini kullanarak gerekli bilgileri hazır bulundurun:

Sizin hakkınızda

- İsim
- Gemideki göreviniz
- Milliyet
- İletişim bilgileri

Gemi hakkında

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

Sorun hakkında

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

Denizci merkezleri

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

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

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm



www.facebook.com/itfseafarerssupport

@ITFwellbeing

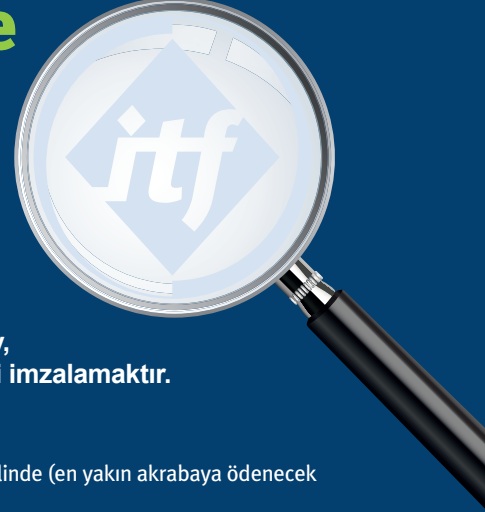
Bir işe girmek İstihdam büroları

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 iş sözleşmesinin 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 kalem**ler 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 belirttiğiniz 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 Uygulaması'nı 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	Sidney	+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 434525416	maguire_sarah@itf.org.uk
Ben West	İrtibat Sorumlusu	Avustralya	Newcastle		+61 419 934 648	summers_dean@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	sfoursseni2002@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
Nathan Smith	Müfettiş	Kanada	Vancouver			Smith_Nathan@itf.org.uk
Juan Villalon Jones	Müfettiş	Şili	Valparaíso	+56 32 2217727	+56 99 2509565	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	San 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	Batumi	+995 422 270177	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Hamani Amadou	Müfettiş	Almanya	Rostock	+49 381 670 0046	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Susan Linderkamp	Koordinatör Yardımcısı	Almanya	Bremen	+49 421 330 33 33	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Karin Friedrich	Müfettiş	Almanya	Hamburg	+49 40 2800 6811	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Sven Hemme	Müfettiş	Almanya	Bremerhaven	+49 471 92189209	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Ulf Christiansen	Müfettiş	Almanya	Hamburg	+49 40 2800 6811	+49 171 64 12 694	christiansen_ulf@itf.org.uk
Tommy Molloy	Müfettiş	Büyük Britanya – Kuzey Batı İngiltere		+44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy_tommy@itf.org.uk
Liam Wilson	Müfettiş	Büyük Britanya	İskoçya	+44 1224 210 118	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Paul Keenan	Müfettiş	Büyük Britanya – Kuzey Doğu İngiltere		+44 20 8989 6677	+44 7710 073880	keenane_paul@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	Gine-Bissau	Bissau	+245 955905895	+245 966605246	bia_januar@yahoo.com.br
Jason Lam Wai Hong	Müfettiş	Hong Kong, Çin - Hong Kong		+852 2541 8133	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	Müfettiş	İzlanda	Reykjavik	+354 551 1915	+354 892 79 22	jonas@sjomenn.is
B V Ratnam	Müfettiş	Hindistan	Visakhapatnam	+91 8912 502 695 / 8912 552 592	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
Chinmoy Roy	Müfettiş	Hindistan	Kalküta	+91 33 2459 1312	+91 98300 43094	roy_chinmoy@itf.org.uk
K Sree Kumar	Müfettiş	Hindistan	Çennai	+91 44 2522 3539	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Louis Gomes	Müfettiş	Hindistan	Bombay	+91 22 2261 8368	+91 8080556373	gomes_louis@itf.org.uk
Mukesh Vasu	Müfettiş	Hindistan	Kandla	+91 2836 226 581	+91 94272 67843	vasu_mukesh@itf.org.uk
Narayan Adhikary	Müfettiş	Hindistan	Haldia	+91 3224 252203	+91 9434517316	Adhikary_Narayan@itf.org.uk
Thomas Sebastian	Müfettiş	Hindistan	Koçi	+91 484 2666409	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Ken Fleming	Koordinatör	İrlanda	Dublin	+353 1 85 86 317	+353 87 64 78636	fleming_ken@itf.org.uk
Michael Whelan	Müfettiş	İrlanda	Dublin		+353 872501729	whelan_michael@itf.org.uk
Michael Schwartzman	Müfettiş	İsrail	Hayfa	+972 4 8512231	+972 54 4699282	schwartzman_michael@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	Koordinatör	İtalya	Cenova	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	di fiore_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
Yoshihiro Toyomitsu	Müfettiş	Japonya	Tokyo	+81(0)3 5410 8320		toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	Müfettiş	Kenya	Mombasa	+254 41 2230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
HK 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	Letonya	Riga	+371 67709242	+371 29215136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	Müfettiş	Litvanya	Klaipeda	+37046410448	+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 Díaz	Müfettiş	Meksika	Veracruz	+52 229 932 3023	+52 1 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Jose Antonio Ramirez-Pelayo	Müfettiş	Meksika	Manzanillo	+52 (314) 688-2936	+52 (1) 314 172 8089	ramirez_jose@itf.org.uk

Bütün dünyada denizcilere yardımcı oluyor



ITF müfettişlerinin tüm iletişim bilgilerini www.itfseafarers.org/find_inspector.cfm adresinde bulabilirsiniz



İSİM	GÖREV	ÜLKE	LİMAN	BÜRO TELEFONU	CEP TELEFONU	E-POSTA
Tomislav Markolović	İrtibat Sorumlusu	Karabağ	Bar	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk
Aswin Noordermeer	Müfettiş	Karabağ	Rotterdam		+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Debbie Klein	Müfettiş	Karabağ	Rotterdam		+31 6 53 182 734	klein_debbie@itf.org.uk
Gijs Mol	Müfettiş	Karabağ	Rotterdam		+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Koen Keehnen	Müfettiş	Karabağ	Rotterdam	+31 883680368	+31 624336109	keehnen_koen@itf.org.uk
Grahame McLaren	Müfettiş	Yeni Zelanda	Wellington	+64 4 801 7613	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@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 Mihalcioiu	Müfettiş	Romanya	Köstence	+40 241 618 587	+40 722 248 828	mihalcioiu_adrian@itf.org.uk
Sergey Fishov	Koordinatör	Rusya	San Petersburg	+7 812 718 6380	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Kirill Pavlov	Müfettiş	Rusya	San 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
Luz Baz	Koordinatör	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
Gonzalo Galan	Müfettiş	İspanya	Las Palmas		+34 638809166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Juan Ramon Garcia	Müfettiş	İspanya	Valencia	+34 96 367 06 45	+34 628 565 184	garcia_juan@itf.org.uk
Ranjan Perera	Müfettiş	Sri Lanka	Kolombo	+94 112 583040	+94 773 147005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	Koordinatör	İsveç	Stockholm		+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	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
Mikael Lindmark	Müfettiş	İsveç	Malmo	+46(0)8 791 4100		lindmark_mikael@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 Akposs	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	Odessa	+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	Batı Yakası	+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	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 California	+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 verirsiniz verin, harekete geçmeden önce yerel ITF temsilcileriyle konuşmayı unutmayın. El ele verdiğimiz takdirde, adalet ve temel haklar konusundaki savaşı kazanabiliriz.

Deniz kazaları

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

- 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!

Beklenmedik bir anda, gerçek olamayacak kadar iyi bir iş teklifi aldıysanız, bu bir aldatmacadır diye uyarıyor, ITF'in denizciler kolu sekreter yardımcısı Fabrizio Barcellona

İş başvurusunda bulunmadığınız bir yerden e-posta ile bir iş teklifi alırsanız, herhangi bir şey yapmadan önce durun ve düşünün. Bu iş teklifi tanınmış bir gemicilik ya da kruvaziyer şirketinden mi geliyor? Teklif edilen ücretler hayal edemeyeceğiniz kadar yüksek mi? Öyleyse, bu bir aldatmacadır.

Denizcileri – ve özellikle de kruvaziyer sektöründe çalışmak isteyen insanları - hedef alan istihdam sahtekarlıklarında çok büyük bir artış görülüyor. 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 ödemenizi isteyecektir. Belki gemiye yapacağınız seyahatin bedeli, belki bir vize harcı, belki de bir idari masraf karşılığıdır. Bu, otomatik olarak bir dolandırıcılıktır, çünkü bir denizciden bir gemide herhangi bir pozisyonda iş bulmasını sağlamak için acentelik ücreti

talep etmek, Denizcilik Çalışma Sözleşmesi kapsamında yasadışıdır.

Dolandırıcılara hiçbir ödeme yapmayın. Bunun son kez olacağı sözünü vererek – ve bu son ödemeyi yapmamanız durumunda daha önce yapmış olduğunuz ödemelerin de yanacağı konusunda uyarıda bulunarak – 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 veriyorsanız, bankanızı derhal durumdan haberdar edin, aksi takdirde banka hesabınız boşaltılacaktır.

Dolandırıcılık düşük riskli ve düşük maliyetli bir iştir. Sahtekarların 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 bulunduysanız, 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.

Aldığınız bir iş teklifiyle ilgili şüpheleriniz varsa, tavsiye almak için jobscam@itf.org.uk adresi üzerinden ITF'e e-posta gönderin.

Dolandırıcılığın ortak işaretleri

- **Başvuruda bulunmadığınız halde bir iş teklifi almanız**
- **Herhangi bir şey için, herhangi bir anda 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**

Terk edilme: denizciliğin utancı

Çok sayıda ulusal ve uluslararası denizcinin terk edilme mağduru olduğu bilinen bir gerçek. ITF, denizcilerin ülkelerine geri gönderilmeleri, ödenmemiş ücretler ve terk edilmiş denizcilere temel yaşam malzemelerinin temin edilmesi gibi alanlara odaklanarak bu sorunu çözmeye çalışıyor. Birleşmiş Milletler ajansları, ulusal yönetimler, uluslararası kuruluşlar, denizcilik şirketleri, gemi sahipleri ve istihdam büroları ile yakın bir iş birliği yürütüyoruz. Denizciler Bülteni, Denizcilik Çalışma Sözleşmesi 2006'nın ITF'e ve sendikalara sektördeki bu büyük sorunla başa çıkma konusunda nasıl daha geniş olanaklar sağladığını ele alıyor ve Umman'da yaşanan şok edici bir terk edilme vakasına ışık tutuyor

ITF Umman'da terk edilmiş olan mürettebata yardım sağladı

En korkunç terk edilme vakalarından bazıları Arap Dünyası bölgesinde yaşanıyor. Ancak, ITF müfettişi Mohamed Arrachedi, bu yönetime sık başvuran Venous Shipping'in tutumunun gördükleri içinde en kötüsü olduğunu söylüyor

Venous Shipping daha önce üç gemisini - Al-Nouf, City Elite ve Beta - terk etmiş olduğu için BAE sularında faaliyet göstermekten zaten men edilmişti. Ancak bu yasaklama şirketi durdurmadı ve sonuç olarak, 2018 yılında, dört aydan fazla bir süredir terk edilmiş durumda olan 16 Hintli denizci ITF'ten yardım talep etti.

Mürettebat işe Al Noor al Satee Marine Services tarafından alınmıştı ve çalışacakları gemiler Umman limanlarında bekliyordu. 2018 yılının Ağustos ayında, gemilerine binmelerinden kısa bir süre sonra terk edildiler. Kaldıkları yerler çok düşük standarttaydı, erzakları yetersizdi ve dört ay boyunca kendilerine tek bir dolar bile ödenmemişti.

ITF, daha öncesinde, 2016 ve 2017 yıllarında bu gemilerde terk edilmiş olan mürettebata yardım etmişti. Bu yüzden aynı senaryonun sadece farklı mürettebatla tekrar yaşanmakta olduğunu görmek bizi şoke etti.

Çizimde (sağda) görüldüğü şekilde, bu denizciler, bu işten kurtulmak ve evlerine dönmekten başka bir arzuları olmadığı halde, bir gemiden ötekine taşındılar. Nihayet, çok

büyük bir çaba sarf ettikten sonra, 16 denizcinin 6 Kasım günü karaya çıkmalarını sağladık ve onları kısa süre sonra ülkelerine geri göndermeyi

umuyoruz. Ancak gemi sahibi denizcilere ödeme yapmayı hâlâ reddettiğinden, onların hikâyesi henüz sona ermiş değil. ■



Denizciler terk edildiğinde P&I Kulüpleri çok önemli bir rol oynuyor

Terk edildiyse veya iş yerinde yaralandıysanız, bir sigorta şirketi veya diğer türden güvence sağlayıcı bir kuruluş, sizin finansal taleplerinizi karşılamak üzere, gemi sahiplerinin mürettebat için temin etmekle yükümlü oldukları finansal güvenceyi keşide edecektir. Uluslararası Grup zorunlu sigorta komitesi başkanı Jonathan Hare daha ayrıntılı bir biçimde açıklıyor

Tonaj olarak dünya filosunun yüzde 91'ini temsil eden seksen sekiz ülke, MLC'yi onaylamış durumda. Bu önemli başarı, bu hükümetlerin ve denizcilik politikalarını şekillendirmek amacıyla hükümetleri, işverenleri ve sendikaları bir araya getiren Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) sürecinin sahip olduğu siyasi iradenin bir kanıtıdır.

MLC uyarınca, gemi sahipleri, kişisel yaralanmadan ve denizciler tarafından yapılabilecek diğer hak taleplerinden doğabilecek olan yükümlülüklerini karşılayacak gerekli finansal güvenceyi temin ettiklerinin kanıtına sahip olmalıdır. Bu finansal güvence, gemi sahibinin bir denizciye karşı iş sözleşmesi veya bir başka sözleşmeye dayalı anlaşma kapsamında yükümlülüklerini yerine getiremediği durumlarda, en fazla dört aya kadar ödenmemiş ücretinin ve diğer ilgili masrafların ödenmesini içermelidir.

Uluslararası P&I Kulüpleri Grubu (IG), dünya filosunun yüzde 95'ine sahip olan denizcilik şirketlerinin MLC'den kaynaklanan bu koşulları yerine getirmek için güvendidikleri 13 denizcilik üçüncü şahıs mali sorumluluk sigorta şirketinden oluşmaktadır. 2016 yılında, IG Kulüpleri, gemi sahiplerinin şimdi gemilerinde sergilemek zorunda oldukları finansal güvence sertifikalarının kullanıma girmesini sağlayan, yeni kurallar ve sigorta düzenlemeleri getirdiler.

IG kısa bir zaman önce, yeni ITF müfettişlerinin, kişisel yaralanmayla ilgili hak taleplerinin etkin bir şekilde sonuçlandırılması konusunda da işlendiği eğitim programına katkı sağladı. Bu iş birliği,

bir terk edilme vakasından sonra denizcilerin hızlı bir biçimde ülkelerine geri gönderilmelerini geciktirebilecek olan konular hakkında görüş alışverişinde bulunma fırsatını da yarattı.

Kimi yargı sistemlerinin terk edilmiş denizcilerin gemiden ayrılmasına, terk edilmiş mürettebatın gemiden ayrılmasına izin vermeden önce yerlerini alacak olan mürettebatın gemiye binmiş olması gibi kimi koşulların yerine getirilmesini zorunlu tutarak, sıcak bakmadıklarını gördük.

MLC'ye göre, devletlerin kendi yetki alanları içinde terk edilmiş olan mürettebatın ülkelerine derhal geri gönderilmesini kolaylaştırmaları gerekiyor. Buna rağmen devletler denizcilerin ülkelerine geri gönderilmeleri sürecinde çoğu zaman tam bir iş birliği yapmıyorlar. ITF'in ve diğer tarafların bu tür vakaları ILO ve Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne (IMO) bildirmeleri yaşamsal önem taşıyor.

Denizcilik sektörü ve ILO ile iş birliği içinde çalışırsak, bazı devletlerin bu konudaki algı ve tutumlarının değişmeye başladığına tanık olabiliriz. Denizcilerin refahına odaklanmaya devam edilmesi halinde, bu sorunlar zaman içinde ortadan kalkacaktır.

2018 yılının sonbaharı itibarıyla IG, toplu olarak 32 terk edilme vakasına karşılık vermiş durumda. Kulüpler, terk edilmiş mürettebat üyelerinin ülkelerine derhal geri gönderilmesini sağlamak için, ITF ve diğerleriyle proaktif bir biçimde çalışmaya devam edecek. ■

Uluslararası P&I Kulüpleri Grubu

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



Terk edilmiş denizcilere uyarı: kayba uğramamak için elinizi çabuk tutun!

Terk edilmiş olabileceğinizi düşünüyorsanız, en kısa sürede şikâyetle bulunmanız ve sigorta şirketiyle iletişime geçmeniz çok büyük önem taşıyor. ITF'in teftiş ekibi koordinatörü Steve Trowsdale, aksi halde neden finansal olarak kayba uğrayabileceğinizi açıklıyor



Terk edilmiş denizcileri korumak için finansal güvence sağlanması, Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC) 2006'yı onaylamış bir ülkenin bayrağını taşıyan veya MLC'nin geçerli olduğu limanlarda faaliyet gösteren tüm gemiler için zorunludur. Gemi sahiplerinin, terk edilme durumunda vakitlice maddi yardım sağlamak için yeterli miktarda fona sahip olan ve mürettebatın doğrudan erişim sağlayabileceği bir sigorta yaptırımları gerekmektedir. Bu, hiçbir denizcinin aylar boyunca yiyeceksiz, ücretleri ödenmemiş ve ülkelerine dönemeyen bir halde kalmayacağı anlamına geliyor.

İstihdam büroları ve denizciler, bir iş sözleşmesini imzalamadan önce, geminin geçerli bir terk edilme sigortasına sahip olup olmadığını kontrol etmelidir. Sigorta sertifikasının varlığının teyit edilemediği durumlarda, bir iş sözleşmesini imzalamadan önce iki kez düşünün.

Finansal güvence sertifikasının gemide İngilizce olarak, rahatça görülebileceği bir yerde bulundurulması gerekmektedir. Bu sertifikanın tam adı, 'Değiştirilmiş Haliyle Denizcilik Çalışma Sözleşmesi 2006'nın 2.5.2 sayılı Kural ve A2.5.2 sayılı Standardı Kapsamında, Denizcilerin Ülkelerine Geri Gönderilme Masraf ve Yükümlülükleriyle İlgili Temin Edilmesi Gereken Sigorta veya Diğer Finansal Güvence Sertifikası'dır.

Sertifikanın hâlâ geçerli olup olmadığını, P&I kulübünün veya sertifikada adı belirtilen sigorta şirketinin web sitesine bakarak kontrol edebilirsiniz.

Terk edilme riski altında olduğunuzu düşünüyorsanız veya ücretiniz iki ay ya da daha uzun bir süredir ödenmediyse ve ülkenize geri gönderilmeyi istiyorsanız, harekete geçmek için çok fazla beklemeyin. Bir şikâyet başvurusunda bulunun ve sigorta şirketi ile doğrudan iletişime geçin ya da ITF'ten sizin adınıza başvuruda bulunmasını isteyin.

Sigorta, iş sözleşmeniz veya toplu iş sözleşmenizde belirtilen ücretin ve diğer haklarınızın azami dört aya kadar olan bölümünü karşılayacaktır. Bu yüzden başvuruda bulunmayı çok geçe bırakmamak büyük önem taşımaktadır.

Başvurmak için altı ay beklemeniz halinde, yalnızca dört aylık geri ödeme alırsınız.

Sigorta ayrıca, yeterli miktarda gıda, gerekli olduğu durumda giyecek, konaklama, içme suyu, gemide hayatta kalmak için gerekli yakıt ve gerekli tıbbi bakımın da aralarında yer aldığı tüm makul harcamaları ve bunlara ek olarak ülkeye geri dönüş masraflarını (normal koşullarda havayoluyla 'uygun ve hızlı' bir seyahat ve bu seyahat sırasında yapılacak yiyecek, konaklama ve kişisel eşyaların taşınması gibi tüm makul seyahat masraflarını) kapsamalıdır. Bu durum, terk edilme anından denizcinin evine geri dönüşüne kadar geçerli olacaktır. ■

Sigortaya başvurabileceğiniz durumlar:

Gemi sahibi,

- **ülkenize geri gönderilme masraflarını karşılamıyorsa;**
- **gerekli bakım ve desteği sağlamadan sizi bıraktıysa;**
- **iş sözleşmenizde belirtilen ücretinizin iki ay ya da daha fazla süreyle ödenmemesi de dâhil olmak üzere, sizinle bağlantısını tek yanlı olarak kestiye.**

ITF terk edilme sorununu uluslararası foruma taşıdı

24 Nisan 2018 tarihinde bir ITF heyeti, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) hukuk komitesinin 105'inci oturumunda, terk edilmenin insani maliyeti hakkında ezber bozan bir sunum yaptı.

ITF'in sunumu, bu toplantılarda denizcilerin terk edilmeleri üzerine o güne kadar yapılmış olan ilk sunum oldu. Söz konusu sunum, IMO ve Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (ILO) bildirimde bulunulmuş terk edilme vakalarını içeren veri tabanında yer alan en son istatistiklerin analiz edilmesine dayanıyordu. Yapılan sunum ve ITF'in sürmekte olan çalışmalarının ana hatlarıyla aktarılması, üye ülke ve örgütlerin büyük beğenisini topladı.

ITF'in IMO temsilcisi Branko Berlan şunları söyledi: "ITF Teftiş Ekibi ve ITF üyesi yerel sendikalar bu aşırı durumları azaltmak için ellerinden geleni yapıyorlar. Bununla birlikte, daha fazla sayıda liman devleti ve bayrak devletinin daha proaktif bir rol üstlenmeleri gerekiyor. IMO'da, toplantıya katılan tüm devletlerin mevcut yükümlülüklerini yerine getirmelerinin ve denizcilerin refah ve haklarının iyileştirilmesi için pratik dayanışma göstermelerinin ne kadar büyük bir önem taşıdığını vurguladık.

"Denizcilerin çıkarlarını korumak için ITF'le iş birliği yapmak konusunda dile getirilmiş olan ilgiyi ve samimi arzuyu takdirle karşılıyoruz."

Kruvaziyer sektörüne yakından bakış

Birçok insan için kruvaziyer gemilerinde çalışan mürettebat, denizciler arasında en görünür olanlardır, çünkü onlar yolcuların tatillerini hep hatırlayacakları ve özel değer verecekleri bir deneyime dönüştürenlerdir. *Denizciler Bülteni*, durumun mürettebat için nasıl olduğunu ve geleceğin neler getireceğini ele alıyor

Bir kruvaziyer gemisinin perde arkası

Bir kruvaziyer gemisinde çalışmak dışarıdan görüldüğü kadar cazip bir iş midir? ITF'in İtalya'daki koordinatör yardımcısı Livia Martini, sektörde bir güverte zabiti olarak edinmiş olduğu deneyime dayanarak, bu gemilerdeki yaşamın gerçekliğine ışık tutuyor



16 yaşındayken ve yolcu gemilerinde çalışmayı düşündüğüm sırada, hayalini kurduğum tek şey, her gün dünyanın farklı bir yerinde olma ihtimaliydi. Çoğu insanın bir kruvaziyer gemisinde çalışmak hakkında düşündüğü şey de zaten budur! Gerçekte ise, ortalama olarak 1000'den fazla insanı istihdam eden dev bir yüzen otelde çalışmak için işinizi tüm kalbinizle seviyor olmanız gerekir.

Peki, durum neden böyle? Ücretler iyi seviyede ve bana maaşım her zaman vaktinde ödendi. Ancak evinizden uzakta, çok farklı kültürlerden insanlarla ve belki de her 10 günde bir farklı zaman dilimlerindeki yerlerde, aylarca çalışıyorsunuz. Buna ek olarak, her bir mürettebat üyesinin bir kruvaziyer gemisine adımını attığı andan itibaren üstlendiği sorumluluklar var.

Normal işlerinizi yapmanın yanı sıra, acil durumlarda yolcularınızla ilgilenmeye de hazır olmalısınız. Her mürettebat üyesinin bir acil

Hızlı büyüme mürettebat için güçlükler yaratıyor

Kruvaziyer gemisi sektörü hızlı bir biçimde büyüyor ve ufukta sürekli olarak daha büyük ve daha iyi gemiler beliriyor. Denizciler kolunun sekreter yardımcısı Fabrizio Barcellona, bunun mürettebat için ne anlama geldiğine göz atıyor



Kruvaziyer pazarına giren en büyük geminin hangisi olduğunu takip etmek kolay bir iş değil. Bugüne kadar yapılmış olan en büyük kruvaziyer gemisi (2018 yılının Nisan ayında suya indirilmiş olan Symphony of the Seas), 2.200 kişilik bir mürettebatla birlikte 6.500'den fazla yolcu taşıma kapasitesine sahip.

Bu hızlı büyüme, mürettebat için çeşitli zorluklar yaratıyor. ITF denizcileri, denizde istihdam koşulları, işe alım, denizde eğitim ve iş güvenliği konularında küresel standartları belirleyen Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) gibi kuruluşlarda temsil etmektedir. ITF ve üyesi sendikalar, işverenlerin bu standartlara uymalarını sağlamak için çalışıyor ve mürettebatın işe alınması ve sektörde kalmalarının sağlanmasında mesleki beceri eğitimi ve profesyonelliğin önemini vurguluyorlar.

2018 yılında, ITF sektörün anlık bir görüntüsünü elde etmek amacıyla, bir anket çalışması düzenledi. Bu anket çalışması, ITF çatısı altındaki sendikaların 340.000 üyesinin – denizcilik sektörünün genelinde ITF üyesi sendikalar tarafından temsil edilen 850.000 denizcinin yaklaşık olarak üçte birinin - kruvaziyer gemilerinde istihdam edildiklerini ortaya çıkardı.

Dört ana sendika, gemicilik şirketlerine ait kruvaziyer gemilerinde çalışan mürettebat adına en çok toplu iş sözleşmesi imzalayan sendikalar konumunda - Norveç Denizciler Sendikası (NSU), İtalya'da FIT-CISL, Nautilus International ve Almanya'da ver.di.

161 milletten denizciler, dünya çapında kruvaziyer gemilerinin mürettebatını oluşturuyor. En büyük rakamlara sahip olan ülkeler Filipinler (81.000'in üzerinde), ardından Hindistan (yaklaşık 37.000) ve Endonezya (30.000) olarak sıralanmaktadır.

ITF müfettişleri tarafından kruvaziyer gemilerine yapılan ziyaretler, bu gemilerde çalışan kadın ve erkek denizciler arasında iyi bir genel denge olduğunu ortaya koymaktadır. Kruvaziyer gemilerinin otel hizmetleri tarafında ana eğilim, erkeklerle kadınların aynı işleri yapmaları yönündedir. Erkeklerin egemen olduğu denizcilik mürettebatı söz konusu olduğunda ise, cinsiyetler arası farklılıklar kendisini göstermektedir.

Ne yazık ki, kruvaziyer gemilerinde çalışmayı arzu eden denizciler, sahte iş bulma kurumlarının – gemide bir iş bulmak ya da gerekli eğitimi sağlamak karşılığında sizden para talep eden istihdam büroları ve web sitelerinin - özel bir hedefi haline gelmiş durumda. Kendinizi nasıl koruyabileceğinizi öğrenmek için çek-al rehberin 8'inci sayfasında yer alan yazıyı okuyun. ■

durum görevi vardır ve bununla ilgili haftada en az bir kez, hatta belki de dinlenme süresi içinde, tatbikat yapmak zorunludur.

Ayrıca, kruvaziyer gemilerin 7 gün/24 saat faal olduklarını da göz önünde bulundurun – otelcilik hizmetleri ve tıbbi hizmetler sunmanın tüm farklı yönlerinin yanı sıra, güverte, makine dairesi, mutfak ve elektroteknik bölümler her zaman faal durumdadır.

Bir güverte zabiti olarak günde 10 saat çalışıyordum. Nöbet görevi yapıyor olmak, günün farklı saatlerinde, bazen de günde yalnızca bir öğün yemek yediğiniz anlamına gelir. Zabıt yemekhanesinde veya self-servis restoranda ücretsiz yemek yiyebilirsiniz. İşin avantajlı yanlarından biri, mürettebata özel havuz ve spor salonunda yorgunluğunuzu atabilmenizdir.

Yolcular gemide harika bir tatil için bulunurken, onlara tüm bu hizmetleri sağlayan insanların aynı gemide kesintisiz bir biçimde sekiz veya

dokuz ay boyunca yaşamaları gerekiyor.

Mürettebat deniz manzaralı bir balkona sahip olan lüks sütlerin keyfini çıkarmak yerine, küçük kamarlarda kalır. Bir deniz akademisi öğrencisi olarak kamaramı 12 ay boyunca bir başka öğrenci ile paylaşmak zorunda kalmıştım. O arkadaşım benden farklı bir vardiyada çalışıyordu ve bu, hem özel yaşam hem de dinlenme açısından zor bir durumdu.

Benim için işimin en iyi yanı, bir kruvaziyer gemisini kullanmanın ve yıllarca süren eğitimimi pratiğe geçiriyor olmanın verdiği heyecanıydı. Pek çok yer gördüm ve tamamen farklı milletlerden ve sosyal çevrelerden gelen birçok arkadaş edindim. Bu işin en kötü yanı ise sadece bir sayı olduğunuzu hissetmenizdir.

Kruvaziyer gemisi sektörü muazzam bir hızla büyüyor. Dolayısıyla, yolcular için bu harika deneyimlerin gerçekleşmesini sağlayan insanlara daha fazla ilgi göstermemiz yapılacak en doğru iş olacaktır. ■

Yeni rehberlik hizmeti binlerce Hintli denizci ailesine destek sağlıyor

Yeni bir sendikal rehberlik programına gösterilen yoğun ilgi, Hintli denizciler ve aileleri arasında stres ve depresyonun hangi boyutlarda olduğunu gözler önüne serdi. ITF'in küresel sağlık programı koordinatörü Dr. Syed Asif Altaf ve Hindistan Ulusal Denizciler Sendikası genel sekreteri Abdulgani Serang anlatıyor

Tüm denizciler, gemilerin oldukça zorlu bir çalışma ortamına sahip olduğunu bilir. Gemiler aynı zamanda denizcilerin kesintisiz olarak aylarca ailelerden uzakta ve çoğu zaman bilgiye, rehberlik hizmetlerine veya tıbbi hizmetlere çok az veya hiç erişimleri olmadığı halde yaşadıkları evleridir. Bu faktörler denizcilerin ruh sağlığını etkiler, stres ve depresyona neden olabilir.

Su yüzüne çıkmakta olan bu krize ilişkin kanıtlar giderek artmaktadır.

2015 yılında, ITF tarafından gerçekleştirilen ve önde gelen tüm deniz işgücü arz eden ülkeleri kapsayan küresel bir araştırmada, 614 katılımcıdan yaklaşık olarak yüzde 50'si bazen ya da sık sık depresyona girdiğini belirtti ve kayda değer sayıda denizci intihar etmeyi düşündüğünü bildirdi – Filipinler'de denizcilerin yüzde 41'i iş arkadaşları arasında intihar etmeyi düşünen en az bir kişinin olduğunu biliyor. Birleşik Krallık P&I Kulübü'nün tazminat taleplerine ilişkin kendi iç verilerine göre, denizciler arasında intihar sonucu ölümler 2014'te yüzde 4,4'ten, 2015'te yüzde 15,3'e yükseldi.

Ancak denizcilerin ruh sağlığı hâlâ bir tabu olarak

görülmüyor ve denizcilik sektörü bu soruna çok yavaş tepki veriyor.

Bazı işverenler mürettebat için tele-rehberlik hizmetleri başlatmış durumda ancak gizlilik ve güven sorunları, denizcilerin bu kanallardan yardım talep etmelerine engel oluyor. Denizciler işlerini kaybetmekten ve kara listeye alınmaktan korktukları için genellikle ruh sağlıkları hakkında konuşmak ve gerekli desteği talep etmekte isteksiz oluyorlar.

Hindistan Ulusal Denizciler Sendikası (NUSI), denizcilerin ruh sağlığının daha iyi bir hale getirilmesinin gerekliliğini uzun yıllardan bu yana savunmaktadır. Sendika 2017 yılının Mart ayında, büyük önem atfettiği NUSI SAHARA programını başlattı - sahara destek anlamına gelen yerel bir Hintçe sözcüktür.

7 gün/24 saat erişilebilir olan ücretsiz telefon ve internet tabanlı yardım hattı, tüm Hintli denizcilere ve ailelerine özel olarak eğitilmiş psikologlar ve danışmanlar eliyle birebir rehberlik hizmeti veriyor. Bu hizmet, ruh sağlığını iyileştirmeyi ve stresi daha fazla kötüleşmeden, mümkün olan en erken fırsatta yönetmeyi amaçlıyor.

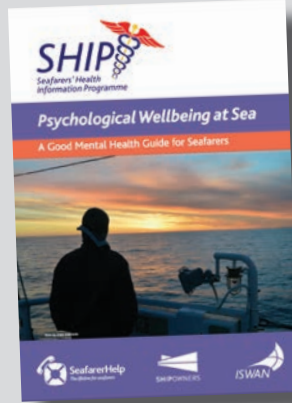


İlk 18 ayında, NUSI SAHARA, 709 telefon çağrısı aldı – bunların yüzde 69'u denizcilerden, kalanı ise aile bireylerinden geldi. Hizmete olan bu talep, denizcilerin uzun sürelerle evlerinden uzak kalmalarının aile bireylerinin ruh sağlığını da olumsuz yönde etkilendiğini doğrulamaktadır.

Yardım hattını arayanların yaklaşık olarak yüzde 69'u stres ve endişe yaşadığını bildirdi. Yapılan aramaların yüzde 54'ü işyerindeki yönetimle bağlantılı sorunlarla ilgiliyken, yüzde 35'i aile ilişkileri ve kişisel ilişkilerle ilgiliydi. Üzücü bir şekilde, denizcilerin yüzde 20'si, iş arkadaşları tarafından taciz edildikleri, onlarla çatışma yaşadıkları ve hatta iş arkadaşları tarafından aşırı fiziksel şiddete maruz bırakıldıkları için stresten muzdaripti.

NUSI SAHARA ayrıca, denizcilerin ve ailelerinin stres düzeyini azaltmalarına, stresle etkili başa çıkma stratejilerini ve stresle mücadele etmek için pratik teknikleri öğrenmelerine yardımcı olmak amacıyla, kendi bürosunda ve Mumbai'deki bir denizci pansiyonunda atölye çalışmaları düzenliyor. Şu ana kadar düzenlenen 160 atölye çalışmasına 4.500 kişi katıldı.

ISWAN'dan denizcilerin ruh sağlığı ve esenliği için rehber



ISWAN (Uluslararası Denizciler Sosyal Yardımlaşma ve Dayanışma Ağı), 2018 yılının Ekim ayında, ruh sağlıkları ve esenlikleri konusunda endişe duyan denizciler için hazırlanmış olduğu kendi kendine yardım rehberinin, daha fazla dilde yayınlanmasını sağladı.

Aslen İngilizce olarak yayınlanmış olan *Denizde psikolojik sağlık*, şimdi Arapça, Çince, Filipince, Hintçe, Rusça ve İspanyolca dillerine de çevrilmiş durumda.

Bir klinik psikolog danışman tarafından kalem alınmış olan bu rehber, denizcilere, denizdeki yaşamın birçok zorluğuna rağmen, ruh sağlıklarına yönelik riskleri nasıl fark edebilecekleri ve ruh sağlıklarını nasıl daha iyi bir hale getirebileceklerine dair basit ve pratik ipuçları sunuyor.

ISWAN ayrıca KVH Videotel ile birlikte ücretsiz bir eğitim paketi çıkardı. *Denizcilerin ruh sağlığı ve esenliği* çeşitli konuları kapsıyor ve sizi destek alabileceğiniz yerlere yönlendiriyor.

Denizde psikolojik sağlık <http://bit.ly/2qluFLM> ve *Denizcilerin ruh sağlığı ve esenliği* <http://bit.ly/2PE8VsG> adresinden indirilebilir.



Çalışma yaşamının talepleri ve iş ile ev arasında bir denge kurmak için verilen mücadelenin, ruh sağlığına ilişkin sorunların ortaya çıkmasında ve bu sorunların ağırlaşmasında bir rol oynadığı açıktır. Ancak, stres ve kaygı en yaygın olarak - rehberlik hizmetini kullananların yüzde 69'u tarafından bildirildiği şekliyle - denizcilerin kişisel ve mesleki memnuniyetsizlikleriyle bağlantılı etkenlerden kaynaklanmaktadır.

SAHARA programının ilk 18 ayında daha şimdiden birkaç bin denizci ve aileleri verilen rehberlik desteğinden faydalanmış durumda. Onlara yardıma kolayca erişmeleri konusunda destek sağlamanın hem yaşam kalitelerini hem de iş yerinde üretkenliklerini artıracaklarını umuyoruz.

ITF önümüzdeki günlerde SAHARA modelinin ve programının, stres ve depresyon yaşayan her türden ulaştırma işçisi için nasıl uyarlanıp kullanılabileceği konusunda, farklı ulaştırma sektörlerinde faaliyet gösteren sendikalarla birlikte çalışacak. ■

Denizde iyi bir ruh sağlığı için beş ipucu:

1. Sizi mutlu eden şeyleri daha fazla yapın – neden zevk alıyorsanız, onu yapmaya zaman ayırın.
2. Nelere minnettar olmanız gerektiğini düşünün - ve yaşamınızda bir şekilde olumlu bir fark yaratmış olan insanlara teşekkür edin.
3. Evden ayrılmadan önce, ailenizle birlikte gerçekçi bir biçimde, ne kadar ve ne sıklıkla temas kurabileceğinizi kararlaştırarak aile ilişkilerini güçlendirin.
4. Film geceleri veya çok oyunculu bilgisayar oyunları gibi ortak etkinliklere katılın.
5. Düzenli egzersiz, dengeli bir diyet ve uygun dinlenme süreleri ile fiziksel olarak formda ve sağlıklı kalın.



ITF'in Arap Dünyası ağı hızla genişliyor

ITF'in Arap Dünyası ve İran ağı, denizcilerin sömürüye özellikle maruz kaldıkları bir bölgede, daha güçlü bir sendika irtibat sorumluları ve yeni müfettişler yapısı inşa etmeye devam ediyor. Çok az sayıda Arap Dünyası ülkesi Denizcilik Çalışma Sözleşmesini onaylamış durumda ve bu ülkelerin birçoğunda sendikalar ya mevcut değil ya da çok çetin koşullar altında faaliyet gösteriyor. Ağ koordinatörü Mohamed Arrachedi bölgedeki son durumu aktarıyor

Arap Dünyası bölgesi ve İran'da yardım talep eden denizcilerin sayısı giderek artıyor. Dolayısıyla, ITF ve üyesi sendikaların bu taleplere etkili bir biçimde yanıt verebilmeleri için kapasitemizi geliştirmeye ve pekiştirmeye devam ediyoruz.

Bu nedenle daha fazla ülkede, daha çok sayıda irtibat sorumlusu belirliyor ve onların gelişim göstermelerini sağlıyoruz. Bu irtibat sorumluları, denizcilere karşılaştıkları çok çeşitli sorunlar konusunda yardımcı olabilecek ve ortaya çıkan vakaları çözmek için denizcilik makamlarıyla birlikte çalışabilecek olan, ITF üyesi sendikalarda denizcilik bilgileri ve İngilizceye olan hâkimiyetleriyle tanınan kişiler.

Ağ, kurulduğu Ocak 2017 tarihinden bu yana giderek büyüdü ve İran'da ITF üyesi IMMS'nin tüm İran limanlarını içine alan altı kişilik ekibinin de aralarında yer aldığı sekiz ülkede, 20 irtibat sorumlusunu kapsar hale geldi. Ağımız kısa bir zaman içinde 10 ülkede 24 irtibat sorumlusunu içerir hale gelecek. Hâlihazırda altı yeni limana (Umman'da üç, Fas'ta iki limana ve Tunus'taki Sfax limanına) yeni irtibat sorumlularının, Yemen'deki önemli limanların (Hodeidah,

Mukalla ve Mukha) her birini kapsayan üç irtibat sorumlusunun ve Sudan limanında görev yapacak bir irtibat sorumlusunun atamalarını gerçekleştirmek için çalışıyoruz.

ITF bu bölgedeki üyesi olan sendikalara, devlet kurumları ve denizcilik otoriteleri gibi, sektördeki kilit aktörlerle ilişki kurma konusunda kendilerini daha donanımlı ve daha istekli hissetmelerini sağlamak için eğitimler veriyor. Ayrıca, ITF üyesi sendikalara birbirleriyle daha fazla iş birliği yapmaları konusunda yardımcı oluyoruz. Böylece birlikte daha güçlü oluyorlar ve toplu pazarlık gibi pratik zorluklarla başa çıkma konusunda birbirlerine yardım edebiliyorlar. Bazı sendikalar, daha şimdiden ulusal şirketler ve elverişli bayrak gemilerinde çalışan denizcileri kapsayan kendi ITF toplu iş sözleşmelerini imzalamışken, bazıları da diğer ITF üyesi sendikalarla birlikte ortak toplu iş sözleşmeleri imzalamış durumda.

Yürütmekte olduğumuz diğer önemli bir faaliyet de, ülkelerin Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC) konusundaki bilgilerini artırmak ve sonuçta bölgede daha fazla sayıda ülkeyi MLC'ye onay vermeye teşvik etmek için, BAE,

Bahreyn, Kuveyt ve Umman'ın denizcilik idareleri ve ulaştırma bakanlıklarıyla ortaklaşa düzenlediğimiz – bugüne kadar toplam sayısı altıya ulaşan – seminerler oldu.

Bu seminerler – bunlardan bir tanesini İran'dan IMMS ekibi için, 2018 yılının Kasım ayında, Türkiye'de gerçekleştirdik - bölgede sıkıntılı bir duruma düşmüş olan denizcilere el uzatma konusunda sahip olunan becerilerin ve en iyi uygulamaların paylaşılmasına yardımcı oluyor. Ocak 2017 ile Eylül 2018 tarihleri arasında, ITF ve irtibat sorumluları, çoğu kronik terk edilme vakalarından oluşan 159 vakada denizcilere destek verdiler ve 1,8 milyon ABD dolarını aşan miktarda ödenmemiş ücretin tahsil edilmesini sağladılar. En büyük geriye dönük ödeme vakaları arasında Libya'da San Vincent bandıralı Fatima, BAE'de Panama bandıralı Goodman, Cezayir'de Togo bandıralı Freedom ve Fas'ta Bahreyn bandıralı Avonmore yer alıyordu.

İlgilendiğimiz vakaların birçoğunda mürettebat çok uzun sürelerle terk edilmişti – Umman'daki terk edilme vakasının hikâyesini 19'uncu sayfada okuyabilirsiniz. ■

Teknolojik gelişmeler denizcilerin yerini almayacak

Gemi ve mürettebat yönetimi sektörünün uluslararası meslek odası olan InterManager'ın genel sekreteri Kaptan Kuba Szymanski, denizcilerin geleceğine yönelik düşüncelerini paylaşıyor

2018 yılının Eylül ayında, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nde (IMO) Dünya Denizcilik Günü kapsamında düzenlenen bir toplantı bana, dünyanın 'ağır toplarına' şu soruyu sorabilmek için bulunmaz bir fırsat sağladı: denizcileri nasıl bir gelecek bekliyor?

Verilen cevap çok cesaret vericiydi – bize ihtiyaç duyuluyordu! İnsanlar biz olmadan gemiciliğin olabileceğini hayal edemiyorlar ve bizler insansız gemileri görmeden önce çok uzun bir zamanın geçmesi gerekecek. Ancak bunun öncesinde otonom gemileri görmemiz söz konusu olabilir.

Öyleyse, bütün bu abartılı heyecan neden? Şöyle ki, sektörümüzde kimileri, 'büyük veriyi' ve teknoloji şirketlerinin etki alanlarını yeni topraklara ya da bizim durumumuzda yeni sulara – gemiciliğe – doğru genişletme arzularıyla ele ele giden, 'nesnelerin interneti' fikrine uyanmaya başlamış durumda.

Biz denizciler önemli - küresel olarak tüm malların en az yüzde 90'ını taşıyan ve en temiz ulaşım şekli olan - varlıklardan sorumluyuz. Gemicilik son 10 yılda yüzde 100 oranında büyüme gösterdi. Bizler şu anda 90.000'den fazla SOLAS'a tabi gemiyi kullanıyoruz!

Bu varlıkların hareket etmelerini sağlıyoruz ve bakımlarını yapıyoruz. Korkunç insan hatalarının neden olduğu felaketler nedeniyle bizi suçlayanlar, her gün kaç kez ciddi felaketlerin yaşanmasına engel olduğumuzu tamamen unutuyorlar. Yine de bunu ne zaman dile getirecek olsam hep şu cevabı alıyorum: "Ama size zaten bunun için sana para ödüyorum!"

Pekâlâ, felaketleri önlemek için para alıyor olmaktan dolayı mutluyum. Ve teknoloji yardımcı olduğu zaman, daha da iyi sonuçlar elde ediyor olacağız. Havacılık sektörü bu sıçramayı çok uzun zaman önce yaptı. Pilotlar sadece uçakları uçuruyor - bordrolar, erzak hesapları ve hatta planlanmış bakım işleriyle uğraşmıyorlar.

Bu arada ben, denizcilikte bir seyir zabitanın seyrüseferi başlatacağı, makinistin makine dairesini çalıştıracığı ve gemileri otonom hale getirmesi beklenen teknolojinin bizim adımıza bütün o bürokratik saçmalıkları yapacağı günleri sabırsızlıkla bekliyorum.

Bir düşünün: varış mesajları yok; gümrük, göçmenlik bürosu ve polis için hazırlanması gereken varış evrakı yok; acenteler yok! Ya da belki de limanlardaki saçma sapan işlerle ilgilenen çok sayıda acente bulunuyor olur ve denizcilere sadece gemileriyle ilgilenme işi kalır.

Gemilerde, bilişim teknolojilerini kullanan ve giderek daha karmaşık hale gelen donanımı idare edebilmek için daha fazla teknik beceri gerektiren yeni görevler ortaya çıkabilir. Güvertede, teknolojiyi gözetip denetlemekten, bilgisayarları ayarlamaktan ve bir sorun yaşadıkları zaman bilgisayarlara yardımcı olmaktan sorumlu operatörlere ihtiyaç duyulacağını görebiliyorum.

Ancak bizim sahip olduğumuz deneyim ve bilginin ikame edilmesi çok güç. Öyleyse henüz pes etmek için çok erken. ■



Kaptan Szymanski: meslek yaşamı

Kaptan Szymanski, denizdeki kariyerine 1985 yılında, gaz ve kimyasal madde tankerlerinde güverte zabiti olarak başladı ve 1999 yılında kaptan oldu. Karada çeşitli görevler üstlendikten sonra, 2010 yılında InterManager'ın genel sekreterliği görevine getirildi. Sahip olduğu çok sayıdaki derece arasında, Lloyds Academy'den aldığı Gemi Müfettişliği Sertifikası da yer almaktadır. Kaptan Szymanski gemi yönetimi üzerine dersler veriyor ve 2018 yılının Temmuz ayında, kendisine denizcilik sektörüne yaptığı katkılar nedeniyle Solent Southampton Üniversitesi tarafından fahri doktora unvanı verildi.

Ulusal denizcilerin istihdamı için verilen mücadele

Hintli sendikalar kabotajın gevşetilmesini protesto etti

Hindistan Ulusal Denizciler Sendikası'nın (NUSI) genel sekreteri ve saymanı Abdulgani Serang, sendikaların hükümetin kabotajı açmaya yönelik girişimlerini neden protesto ettiklerini açıklıyor

Hindistan hem denizci arz eden hem de gemi sahibi olan bir ülke ve Hintli denizciler hem Hindistan hem de yabancı bandıralı gemilerde çalışıyorlar.

Gemi sahipleri Hindistan bandıralı gemilerde, yalnızca Hintli denizcileri istihdam etmek zorunda ve binlerce kişi Hindistan'a özgü iş sözleşmesi hükümleri kapsamında istihdam ediliyor. Bununla birlikte, Denizcilik Bakanlığı son günlerde, Hindistan bandıralı gemilerde çalışan tüm denizcilerin istihdamını doğrudan tehdit edecek kimi adımlar attı.

Bugüne kadar, yalnızca Hindistan bandıralı

gemilerin yurtiçi kargo taşımasına izin veriliyordu. Ancak hükümet bu şartı ortadan kaldırdı ve kargo kabotajımızı yabancı mürettebatın çalıştığı yabancı bandıralı konteyner gemilerine açtı. Kurallarda yapılan bu gevşetmenin tankerler ve diğer türden gemileri kapsayacak şekilde genişletilmesi de söz konusu olabilecek.

Bu, yabancı bandıralı gemilerin kıyı ticareti alanında Hintli gemi sahipleriyle rekabet edecekleri anlamına geliyor. Böyle bir durumda, Hindistan'a özgü iş sözleşmesi hükümleri kapsamında hizmet veren tüm denizciler işlerini kaybedecek. Daha şimdiden, birçok Hintli gemicilik şirketi işlerini yabancı bandıralı gemilere

kaptırmış durumda ve Hintli gemicilik şirketlerinin yabancı bayraklar altında faaliyet göstermeyi tercih etmeleri durumunda, binlerce iş daha gidecek.

NUSI, Hindistan Denizcilik Sendikası (MUI) ve bu sendikalara üye olan denizciler, tüm Hindistan denizcilik camiasına ve özellikle de denizcilere zarar dokunacak olan kabotajı gevşetmeye yönelik bu düzenlemeyi şiddetli bir biçimde protesto ettiler.

Bu düzenlemeyi iptal ettirmek için elimizden geleni yapacağız. ■

Denizciler, ekonomik büyümeyi sağlayan ve bir ülkenin bağımsızlığını ve güvenliğini güçlendiren, gelişen bir denizcilik sektörü için yaşamsal öneme sahiptir. Bunun temelinde kabotaj - bir ülkenin iç deniz ticaretini kendi denizcileri için ayırması sistemi – yatmaktadır. Ne yazık ki, kabotaj, ulusal denizcilerin işleri ve becerileri pahasına kâr peşinde koşan gemi sahiplerinin giderek daha fazla saldırılarına maruz kalmaktadır.

Dört sendika, ulusal istihdamı ve yerel halkı korumaya ve işçilerin standartlarını aşağıya çeken sosyal dampingi durdurmaya yönelik çabalarını *Denizciler Bülteni*'yle paylaşıyorlar



Şili'de sendikalar kruvaziyer kabotaj kanunu tasarısını engellemeyi umuyor

Şili'nin Valparaíso limanında görevli ITF müfettişi Juan Luis Villalon Jones, denizci sendikalarının, hükümetin kabotajı açmaya yönelik kanun teklifini sınırlandırmak için mecliste daha önce elde etmiş oldukları başarıyı şimdi daha da ileriye taşımayı amaçladıklarını söylüyor

Denizci sendikaları olarak yolcu taşımacılığı yapan yabancı şirketlerin Şili'de iş yapmalarına karşı olmadığımızı her zaman açıkça dile getirdik. Biz sadece bunu yapmaları durumunda, Şili kanunları çerçevesinde faaliyet göstermelerini talep ediyoruz. Aksi takdirde, bunun kargo kabotajımızı açma konusunda – ki buna mümkün olan tüm yasal yolları kullanarak karşı duracağız – emsal oluşturmasından korkuyoruz.

Hükümetin Şili kıyılarında faaliyet gösteren yolcu gemileri için kabotajı açmaya yönelik kanun

tasarısı ne yazık ki Meclis'in üst kanadı olan senatoda kabul edildi.

Ancak iyi haber şu ki, denizci sendikaları tarafından önerilen değişikliklerin bir bölümü senatörler tarafından dikkate alındı ve bu öneriler şimdi Meclis'in alt kanadına gidecek olan, üzerinde kısmi değişiklik yapılmış kanun teklifine dâhil edilmiş durumda.

Tasarı, 400'den fazla yolcu kapasitesine sahip tüm kruvaziyer gemilerini ve 400'den az yolcu kapasitesine sahip olan gemilerin de bazılarını

kapsamı içine almayı hedefliyor.

Kanun tasarısı Meclis'in alt kanadına ulaştığı zaman, ITF'in ve denizci sendikalarının başarılı bir lobi faaliyeti yürüteceklerini ve bu teklifin onaylanmasına engel olabileceklerini ümit ediyoruz – çünkü tasarıda yapılacak herhangi bir değişiklik, onun senato tarafından bir kez daha gözden geçirilmesini gerektirecek ve önceki deneyimler göz önünde bulundurulduğunda, bu da, kanun tasarısının sonsuza dek 'uykuya yatmasıyla' sonuçlanacaktır. ■

Avustralya'da kabotajın içi boşaltılıyor

ITF'in Avustralya koordinatörü Dean Summers, ülkenin kabotaj mevzuatının içinin nasıl boşaltıldığını ve yabancı mürettebatın nasıl istismar edildiğini anlatıyor

Kabotaj, Avustralya mevzuatında Kıyı Gemiciliği Kanunu kapsamında yer almaktadır. Ancak, kabotaj ulusal bandıralı ve ulusal mürettebat istihdam eden gemilere karşı yabancı gemiciliği teşvik eden hükümler eliyle, önemli ölçüde zayıflatılmış durumdadır. Bazı yabancı gemiler yıllardır Avustralya kıyılarındadır bulunuyorlar.

Kanun, yetkili gemilere Avustralya'nın limanları arasında yolcu veya kargo taşıma ruhsatı vererek kıyı ticaretini düzenliyor. Bu ruhsat sistemi, acentelere, operatörlere ve kiralama şirketlerine geçici ruhsat verilmesine izin veriyor. Ruhsat başvuruları son derece sorunlu ve denizcilik sendikaları bu başvuruların bir gizlilik

halesi içinde ve manipülasyonlara açık bir biçimde yapıyor olmasından rahatsızlık duyuyor.

Avustralya Denizcilik Sendikası (MUA) üyeleri off-shore sektör ve römorkörler gibi başka alanlarda istihdam ediliyor olsalar da, hâlihazırda Avustralya siciline kayıtlı olan gemi sayısı 10'u bile bulmuyor.

Geçici ruhsat sistemi kapsamında bir koşul, Avustralyalı işçilerin yerini alan uluslararası denizcilere, hükümetin güvenli net oran olduğunu iddia ettiği, tahkim kurulunca belirlenmiş olan eski sektörel ücret oranı üzerinden ödeme yapılmasının zorunlu olmasıdır. Bu, Avustralyalı denizcilerin kazandıklarından çok daha az, ancak

ITF'in belirlemiş olduğu orandan daha fazladır.

Uluslararası mürettebatın ayrıca, Avustralya'da yurtiçi kargo taşıdıkları günler için - kendi ülkelerindeki ücretleri ile denizcilerin sektörel ücret (SIA) oranı arasındaki fark kadar - bir ikramiye almaları da gerekmektedir. Bu kabotaj kıyı ödemesi sadece bir yıl içinde yaptıkları üçüncü sefer ve onu izleyen seferler için yapılmaktadır.

Bu şartın yerine getirilip getirilmediği etkin bir biçimde denetlenmemekte ve birçok gemi sahibi, mürettebat tarafından şikâyetle bulunulana kadar bu ekstra ücreti ödemeyi reddetmektedir. ■

ABD'li sendikalar kabotaja yönelik büyüyen tehditlere karşı duruyor

Kuzey Amerika Uluslararası Denizciler Sendikası sekreteri ve saymanı David Heindel, Amerika Birleşik Devletleri'nde bir yılın daha, kabotaj yasalarını desteklemek ve korumak amacıyla yürütülen yoğun çalışmalarla dolu bir şekilde geçtiğini bildiriyor



Bu yılın en dikkat çekici gelişmesi, çok güçlü finansman kaynaklarına sahip olan kabotaj karşıtı bir grubun (Cato Enstitüsü), ulusal, ekonomik ve iç güvenliğimizi yaklaşık olarak bir yüzyıl boyunca korumuş olan Jones Kanunu'na karşı, yıllarca süreceği tahmin edilen bir kampanya başlatması oldu.

Bu kampanya, Jones Kanunu'na yönelik olarak ya Amerikan bandıralı gemiciliğe düşman oldukları ya da sadece gerçekleri bilmedikleri için düşünce kuruluşları ve bireylerden gelen, o alışageldik, yanlışlara dayanan saldırıların üzerine eklenmiş oldu.

Bütün bu saldırılara rağmen, ITF üyesi birçok sendika, hükümet yetkilileri, Kongre üyeleri ve Amerika'nın ticari denizciliğini destekleyen çok sayıda yüksek rütbeli ordu komutanıyla birlikte, Jones Kanunu'nu başarılı bir biçimde savunmaya devam ediyor. 2018 yılında, Kongre'ye tankerlerin (bunlar kargo ihracatı için kullanılacak olsalar da)

yurtiçinde inşa edilmelerini desteklemek amacıyla getirilen denizcilik yanlısı yasal düzenlemenin de aralarında yer aldığı, çeşitli olumlu gelişmelerin yaşandığına tanık olduk. Ayrıca, yeni tankerler, konteyner gemileri ve konteyner gemisi ile ro-ro gemisinin bileşimi bir gemi ya ABD tersanelerinden suya indirildi ya da iç pazar için yapım aşamasında.

Ayrıca, Denizci Hakları Enternasyonal'i tarafından gerçekleştirilen büyük bir araştırmanın sonuçları elimize geçti ve yayınlandı: Dünya'nın Kabotaj Kanunları.

Bundan başka – üyeleri arasında ITF sendikalarının da yer aldığı - Amerikan Denizcilik Ortaklığı (AMP) koalisyonu, özellikle Jones Kanunu'nun ABD ekonomisine ve ulusal güvenliğine sağladığı faydalarla ilgili gerçekleri kamuoyuna duyurmak için kesintisiz bir çaba içinde ve kabotaj kanunlarını savunmak amacıyla olağanüstü çalışmalar yürütüyor. ■

Yapılan araştırma kabotajla ilgili küresel tabloyu gözler önüne serdi

2018 yılının Eylül ayında yayınlanan ezber bozan bir rapor, dünya genelinde kabotaj kanunlarının niteliğini ve kapsamını gözler önüne serdi ve bu konuda 1992 yılından bu yana yapılmış olan ilk bağımsız analizi de gerçekleştirmiş oldu. Rapor, kıyı denizcilik faaliyeti bulunan BM üyesi denizcilik devletlerinin yüzde 80'ini temsil eden 91 ülkenin, kendi iç kıyı ticaretlerinde yabancı denizcilik faaliyetlerini kısıtlayan kabotaj kanunlarına sahip olduklarını ortaya koydu. Denizci Hakları Enternasyonal (SRI) tarafından hazırlanan rapor ITF tarafından sipariş edildi ve tamamlanması iki yılı aşkın bir zaman aldı. Bu rapor kabotaj politikasının geliştirilmesine yardımcı olacak.

Dünya'nın kabotaj kanunları'nı <http://bit.ly/2RIhhUm> adresinden indirebilirsiniz.



Yeni TİS maddesi denizcilerin yük bağlama-sabitleme işini yapmasını önlüyor

Denizciler, gemi sahipleri kendilerinden liman işçilerine ait olan yükleme-sabitleme işlerini yapmalarını istediği zaman, risk altında kalıyorlar. ITF'in Kanada ulusal koordinatörü Peter Lahay, ITF onaylı toplu iş sözleşmesi (TİS) kapsamında müzakere edilerek gözden geçirilen liman işçileri maddesinin çalışma düzenlemelerine açıklık getirdiğini söylüyor

Çoğu limanda, liman işçileri yük bağlama-sabitleme işini kendi görevleri olarak görüyor. Ancak bazı gemi sahipleri denizcileri olağan görevlerine ek olarak, yük bağlama-sabitleme işini yapmaya zorluyor. Deniz sigorta şirketleri ve liman devleti kurumları, gemi seyir halindeyken mürettebatın yük bağlama-sabitleme ve çözme işlerini yapıyor olmalarından giderek daha fazla endişe duyuyor.

Bütün bunlarla ilgili olarak ITF'in görüşü çok açık: yük bağlama-sabitleme liman işçilerinin işidir.

Sıkışık iş programları ve zaman çizgilerinin yol açtığı ekonomik baskı, geminin limana ulaşır ulaşmaz elleçlenmeye hazır olmasını sağlamak için, mürettebattan yük bağlama-sabitleme işini çoğu zaman gemi seyir halindeyken, havanın fırtınalı olduğu koşullarda yapmalarının istenmesi anlamına gelmektedir. Bu, denizciler için güvenli değildir.

Düzgün bir şekilde sabitlenmeyen konteynerler, deniz koşulları ve rüzgârla sallanır. Bu sallanma, zayıflamış konteyner köşelerinin kırıldığı ve bunun da tüm bir konteyner yığının çökmesine neden olduğu, "yığın çökmesi" olarak bilinen bir

durumun yaşanmasına yol açabilir.

Birçok bayrak devleti gemilerde gerçekçi olmayan personel seviyelerine izin vermekte, bu da eksik sayıyı tamamlamak için mürettebatın köprüde veya makine dairesinde nöbet görevi yaparken yorgunluk yaşamaları sonucunu doğurmaktadır. Mürettebatın temel görevi, geminin güvenli bir biçimde seyretmesini ve bakımının yapılmasını sağlamaktır. Aşırı yorgunluk hâlihazırda çarpışmalara, geminin karaya oturmasına ve ezilmiş kollara, çeşitli uzuvların sıkışmasına ve ölümcül düşme vakalarına yol açmaktadır. Zaten aşırı bir iş yükü altında olan mürettebata, bir de yük bağlama-sabitleme işi yaptırılmamalıdır.

ITF'in gözden geçirilmiş ilgili TİS maddesi, yük bağlama-sabitleme işinin liman işçilerinin işi olduğu görüşüne açıklık kazandırmak için şöyle demektedir:

"Şirket tarafından ister daimi isterse de geçici olarak istihdam ediliyor olsunlar ne denizciler ne de gemide bulunan herhangi bir kimse, ITF üyesi sendikalara üye olan liman işçilerinin kargo elleçleme hizmetlerini verdikleri yerlerde,

bir liman, terminal ya da gemi üzerinde, kargo elleçleme hizmeti vermeyecektir. Yeterli sayıda nitelikli liman işçisinin bulunmadığı yerlerde, ilgili ITF Liman İşçileri Sendikası veya ITF Sendikalarıyla önceden anlaşmaya varılmış olması; tek tek denizcilerin bu tür görevleri yerine getirmek için gönüllü olmaları; söz konusu denizcilerin bu iş için gerekli niteliklere sahip olmaları ve emeklerinin uygun karşılığını almalarının sağlanması şartıyla, geminin mürettebatı bu işi yapabilir. Bu madde kapsamında 'kargo elleçleme hizmetleri', bağlama-sabitleme (lashing), çözme (unlashing), kontrol etme ve teslimat işlerini kapsar, ancak yalnızca bunlarla sınırlı değildir."

Uzun yıllar boyunca liman işçileri denizcilerin koşullarının iyileştirilmesi için mücadele verdiler. Şimdi, denizcilerin liman işçilerinin işini yapmalarını gerektiğini kabul ettirmek için, hep birlikte çalışma zamanıdır. Dayanışma, birbirimizi güvende tutmamız anlamına gelir.

İş güvenliğinizle ilgili endişeleriniz varsa, lütfen bir ITF Müfettişiyle temas kurun veya dockers@itf.org.uk adresinden e-posta yoluyla bizimle iletişime geçin. ■



ITF İrlanda hükümetini mahkemeye verdi

ITF'in kıdemli avukat yardımcısı Jonny Warring, İrlanda'daki göçmen balıkçıların hakları için sürmekte olan hukuk mücadelesiyle ilgili son gelişmeleri aktarıyor

ITF, İrlanda'daki göçmen balıkçıların hakları için verdiği mücadeleyi, İrlanda devleti aleyhine dava açarak sürdürüyor.

İrlanda balıkçılık sektöründe birkaç şüpheli suiistimal ve olası insan kaçakçılığı vakasını keşfettikten sonra, ITF, göçmen balıkçıların İrlanda'da çalışabilmeleri için onlara çalışma izni verilmesine dayalı mevcut sistemin sorunları büyüttüğü ve çeşitli devlet kurumlarının sistemin işleyişini denetleme yükümlülüklerini yerine getirmekte başarısız kaldıkları sonucuna vardı.

ITF'in Birleşik Krallık ve İrlanda koordinatörü Ken Fleming, 10 yıldır balıkçılık sektöründeki istismar uygulamalarına ilişkin kanıt topluyor ve onun bu çalışmaları, 15'ten fazla potansiyel insan kaçakçılığı mağdurunun tespit edilmesini sağlamış durumda.

ITF, 2018 yılının Mayıs ayında, Adalet ve Eşitlik Bakanı'na bir dava süreci başlatma niyetinde olduğunu ifade eden resmi bir ihbarname gönderdi. Bakanlık bu ihbarnameye somut bir cevap vermedi ve bunun üzerine ITF

yasal işlem başlatma kararını aldı. Bir dizi erteleme ardından, davanın ilk duruşması için Kasım ayının sonlarına gün verildi. ITF bu duruşmada mahkemeden çalışma izni sisteminin uygulamadan kaldırılmasına yönelik bir ihtiyati tedbir kararı çıkarmayı umuyor.

Bu davanın nihai amacı, çalışma izni sisteminin temelli olarak kaldırılmasını sağlamak ve İrlanda balıkçılık sektöründeki sayısız insan hakları ihlali vakasına ilişkin olarak dikkatleri İrlanda devletinin nasıl bir atalet içinde olduğuna çekmektir. ■



Kurulan ilk sendika, Taylandlı balıkçılara umut veriyor

ITF'in balıkçılık kolu başkanı Johnny Hansen, küresel sektördeki en kötü istismar uygulamalarından bazılarını maruz kalan Tayland'daki balıkçıları temsil eden ilk sendikanın kuruluşunu selamlıyor

Tayland balıkçılık sektöründeki tehlikeli çalışma koşulları, uzun çalışma saatleri ve balıkçılar için herhangi bir yasal korumanın olmamasıyla birlikte, insan ticareti, köle emeği, zorla ve bağlı bir halde çalıştırmanın yaygın olarak kullanımı, son yıllarda dünya kamuoyuna başarılı bir biçimde duyuruldu ve bunlar uluslararası kinamanın konusu oldu.

Tayland hükümeti, küresel düzeyde gözlerin üzerine çevrilmiş olmasına, sektörün izleme ve denetim sistemlerinin revize edilmesi ve balıkçıların haklarını ihlal edenlere verilen cezaların artırılması da dâhil olmak üzere, ulusal yasaları güçlendiren adımlar atarak karşılık verdi. Ancak Tayland'daki balıkçıların çoğu istismar ve sömürüye karşı hâlâ korumasız bir durumdalar.

ITF, işyerinde yasal olarak uygulanabilir haklar ve bir sendika tarafından temsil edilmenin getirdiği güç olmadan, işçi haklarının ihlal edilmeye ve balıkçıların kötü muamele görmeye devam

edeceğini kararlılıkla vurgulamaktadır.

ITF, Tayland genelinde limanlarda 12 ay boyunca yürütülen bir örgütlenme çalışmasının ardından, 2018 yılının Mayıs ayında, resmi olarak, Tayland balıkçılık sektöründe çalışan tüm balıkçıların ücretlerini, çalışma koşullarını ve işçi haklarını iyileştirmek amacıyla kampanya yürütecek olan, bağımsız ve demokratik bir balıkçılar sendikasının, Balıkçı Hakları Ağı'nın (FRN) kuruluşunu gerçekleştirdi.

Bu ağ, küresel sendika federasyonlarından ulusal sendika konfederasyonlarına, denizcilik sendikalarından Tayland'daki sendikalara varıncaya kadar, küresel sendikal hareketin tüm kesimlerinden geniş bir destek gördü.

Tayland'ın Songkhla şehrinde yapılan kuruluş kongresine Endonezya'daki KPI, Myanmar'daki IFOMS ve Kamboçya Emek Kongresi'nin yöneticileri, Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), ACTRAV, Dayanışma Merkezi, İnsan Hakları

İzleme Örgütü ve Stella Maris gibi kâr amacı gütmeyen kuruluşlar ve Tayland'ın en büyük deniz ürünleri imalatçısı Thai Union katıldı.

FRN'nin kurulması, Tayland'ın ve bölgesel olarak Asya'nın balıkçılık sektöründe çalışan balıkçıların hakları için ileriye doğru atılmış büyük bir adımdır.

Hak verilmez alınır ve balıkçıların çalışma koşullarının savunulması ve iyileştirilmesi söz konusu olduğunda, izlenecek en iyi yol, denizcilerin kendi kendilerini temsil etmeleri, kendileri için örgütlenip kendi haklarını savunmalarıdır.

FRN, ilk yardım ve yaralanma prosedürleri konusunda yüzlerce balıkçıya eğitim vermeye, Tayland hükümetine 188 tarihli Balıkçılık Sektöründe Çalışmaya İlişkin Sözleşmeyi onaylaması için baskı yapmaya ve Thai Union'ın kendi Gemiler İçin Etik Davranış Kuralları'nı uygulamaya koymasını konusunda şirkete birlikte çalışmaya devam edecek. ■

“Bugüne kadar, Tayland balıkçılık sektöründe demokratik bir sendika var olmadı. Masada örgütlü balıkçıların olması, sosyal diyaloga katılım sağlamaları ve toplu iş sözleşmeleri müzakere etmeleri çok önemli bir gelişme olacak. Ne istediklerini dile getirmek üzere balıkçıların masaya gelmeleri ve bu taleplerin nasıl karşılanabileceğinin tartışılması; bunlar gerçekten çok önemli ve FRN sendikası kurulana kadar, Tayland balıkçılığında böyle bir resmi aktör yoktu.”

Jason Judd, Tayland balıkçılık ve su ürünleri sektöründe kabul edilemez çalışma biçimleriyle mücadele eden ILO'nun Tayland, Kamboçya ve Lao Demokratik Halk Cumhuriyeti ülke ofisi kıdemli teknik yetkilisi ve program yöneticisi.

Balıkçı Hakları Ağı'nın gelişimini şu adresten izleyebilirsiniz
www.justiceforfishers.org

ITF Denizciler Vakfı'nın yeni başkanı denizcilere daha iyi destek sağlamak konusunda iddialı



Yeni görevinize 2018 yılının Temmuz ayında başladınız. Bize geçmişinizden ve sizi Vakıf'a neyin getirdiğinden söz edin

Uzun zaman önce Rusça ve Fransızca öğrendim, yayıncılık sektöründe çalıştım ve 2005 yılında ITF'in denizciler kolunda çalışmaya başlamadan önce, siyaset ve ekonomi alanında yüksek lisans yaptım. Göçmen işçilerin yaşadıkları zorluklarla ilgileniyordum ve bu çalışmalarım beni dolaylı yoldan denizcilik sektörüne götürdü. Ayrıca, 50'li ve 60'lı yıllarda babam da bir denizci olarak çalışmış olduğundan, denizcilik bana uzak bir alan değildi. ITF'te çalışmaya başlamak muazzam bir şeydi ama aynı zamanda üzücüydü;

Denizciler Bülteni, ITF Denizciler Vakfı'nın yeni başkanı Katie Higginbottom ile görüştü ve onun denizcilere daha iyi sosyal yardım sağlamak için kullanmayı planladığı yeni yöntemler hakkında bilgi aldı

çünkü kısa bir süre önce babam vefat etti ve ben bu konularda onunla konuşma olanağından mahrum kaldım.

Denizde çalışmak, normal yargı alanının ve hukuki güvencelerin dışında kalmak demektir. Sorumluluk sahibi bir işvereniniz olduğu sürece bu bir sorun oluşturmaz. Çok sık görülen ve ITF'in müdahalesini gerekli kılan kötü muamele ve istismar vakalarına karşı durabilmek için denizcilere saygı gösterilmesi ve onların daha güçlü bir hale getirilmeleri gerekiyor. Vakıf'ın başında yer almak bana denizcilerin yaşamları üzerinde daha büyük bir etkiye sahip olmak konusunda mükemmel bir fırsat veriyor.

Vakıf'ın işleyişinde ne tür değişiklikler yapmak istiyorsun?

Vakıf, dünya genelinde denizcilerin refahını arttırma ve geliştirme konusunda lider olmayı hedefliyor. Etkimizi en üst düzeye çıkarmak ve ITF'in çalışmalarını tamamlayan bir rol oynamak için, denizcilik sektöründeki eğilimleri ve coğrafi değişimleri yakından izliyoruz. İlgili alanlarımız arasında, hedeflerimize ulaşmak amacıyla

ortaklıklar ve projeler geliştirmek konusunda daha fazlasını yapabileceğimizi düşündüğümüz Çin, Batı Afrika, Orta Doğu ve Güney Amerika yer alıyor.

Denizcilerin ve ailelerinin refahını artıran programlar aracılığıyla, ITF üyesi - özellikle işgücü tedarik eden ülkelere ve sınırlı bir altyapıya sahip olan liman devletlerinden - sendikalarla birlikte yürüttüğümüz çalışmaları daha geniş bir alana yaymak istiyoruz. Bu çabanın önemli bir unsuru, gemi sahipleri, P&I kulüpleri ve küresel terminal operatörleri gibi sektörün etkili aktörleriyle daha güçlü ilişkiler geliştirmek olacaktır.

Ayrıca, yeni ve genç sendika önderlerinin sosyal yardımlaşma alanındaki girişimlerine destek sağlamak istiyoruz. Dünya Denizcilik Üniversitesi ve Uluslararası Denizcilik Hukuku Enstitüsü bünyesinde burs vermeye de devam edeceğiz.

Bu söylediğin, uygulamada neye benzeyecek?

Üç öncelikli alanda çalışmaya odaklanıyoruz: denizcilerin iletişime erişimi, iş sağlığı ve refahı ve

denizcilerin ailelerine destek sağlanması.

İnternet erişimi denizciler için başlıca endişe kaynaklarından biri olmaya devam ediyor ve dijital teknoloji yaygınlaştığı ölçüde, bu konu bir 'dijital hak' sorunu haline geliyor. Vakıf konuyla ilgili araştırmalar yürütmeyi, limanlarda kablosuz erişimi kolaylaştıracak projeleri finanse etmeyi ve sektör genelinde en iyi uygulamaları teşvik etmeyi sürdürecektir.

Denizcilerin çalışma ortamlarının doğası – uzun sürelerle evden uzakta olmak, sınırlı bir ortamda bulunmak, uzun süreli iş sözleşmeleri ve yorgunluğa neden olan vardiya düzenleri – psikolojik stresin şiddetlenmesine yol açabiliyor. Vakıf bu risk faktörlerinin daha iyi anlaşılmasına katkıda bulunmayı ve denizcilere ve ailelerine daha fazla destek sağlamayı arzu ediyor.

Evden uzun sürelerle uzak kalmak denizcilerin aile dinamiklerini de etkileyebiliyor. Vakıf, denizcilerin ailelerine daha gelişkin hizmetler sunmak yolunda sendikaların öncülük ettiği psikolojik danışmanlık hizmetleri ve finansal tavsiyeye erişim, çocuklar için rehberlik ve

finansal yönetim eğitimi gibi girişimlere verdiği desteği artırmayı amaçlamaktadır.

Bunun bir örneği, Türkiye Denizciler Sendikası ile İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi psikoloji bölümünün ortak bir girişimi olan, Türkiye'deki Filika projesidir. Proje kapsamında yapılan bir ön-araştırma, bir babanın sık sık evden uzakta bulunmasının aile yaşamındaki üzerindeki baskıyı artıran, kilit öneme sahip bir sorun olduğunu ortaya çıkardı. Bu projenin, ihtiyaç sahibi denizci eş ve çocuklarına destek sağlamak üzere sosyal hizmet uzmanlarıyla birlikte çalışan, pratik bir ayağı da var.

Bu işteki ilk birkaç ayında öne çıkan hususlar neler oldu?

Vakıf'ın yaptığı etkinin en üst düzeye nasıl çıkarılabileceğini tartışmak üzere dünyanın dört bir yanındaki denizciler, sendikalar ve sosyal yardım kuruluşları ile bir araya gelmek çok motive edici ve faydalı oldu.

İlk ziyaretimi, Temmuz ayında, sendikalarla ve liman yetkilileriyle, Vakıf'ın oradaki sosyal yardımlaşma tesislerinin ihtiyaçlarının

karşılmasına nasıl destek olabileceğini tartışmak amacıyla, Cezayir şehri limanına yaptım. Denizciler güvenlik endişeleri nedeniyle Cezayir'de karaya çıkamıyorlar. Bu nedenle onlara liman içinde hizmet sunmanın bir yolu bulmak özellikle önem taşıyor.

2018 yılının Ağustos ayında, Baltimore'da düzenlenen Kuzey Amerika Deniz Papazları Birliği (NAMMA) konferansında, yabancı denizcilere, aksi takdirde oldukça sıkıcı ve hatta düşmanca bir havaya sahip olan limanlarda, iyi dileklerle karşılandıklarını hissetmeleri için çok büyük zaman ve enerji harcayan gönüllü işçilerin adanmışlığını görmek çok etkileyiciydi. Vakıf bu kuruluşların birçoğunu, gemi ziyareti yapanların kullandıkları araçlar ve denizci merkezlerinin bakım ve donanımı için bağışta bulunarak destekliyor. Baltimore'da bulunduğumuz sırada, iki yerel denizci merkezini ziyaret ettik ve Baltimore Uluslararası Denizciler Merkezi'nin yöneticisi ve papazı Rahip Mary Davisson'a, kısa bir süre önce finanse ettiğimiz minibüse yapıştırılmak üzere Vakıf'ın bir çıkartmasını sunduk. ■



Filika projesinin katılımcıları



Taşınabilir iletişim bölmeleri



ITF Congress delegates try out new pod

Vakıf, denizciliğe fon sağlayan diğer kuruluşlar ve sosyal yardım örgütleri tarafından yapılan araştırmalar, güvenilir bir internet bağlantısına erişimin denizcilerin başlıca endişe kaynaklarından biri olduğunu ortaya koymaktadır.

Vakıf, bu ihtiyaca cevap verebilmek amacıyla, denizcilere kablosuz internet erişimi, tablet konsolları ve dinlenebilecekleri bir alan sağlamak üzere, portatif iletişim 'bölmeleri' dönüştürülmüş olan beş adet 20ft'lik konteyner kutusu aldı. Bu iletişim bölmeleri enerjilerini güneş panellerinden almakta ve altyapının bulunmadığı yerlerde de rahatlıkla kullanılabilir.

Bu satırların kaleme alındığı sırada, ilk iki bölme Endonezya'nın Jakarta ve Nijerya'nın Tin Can Adaları limanlarına doğru yola çıkmıştı ve diğer üç bölme de yakında Senegal, Kolombiya ve Brezilya'ya ulaşmış olacak.

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



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
- Bir ITF müfettişini ya da bir ITF denizcilik sendikasını bulun

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 yolları
- 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 indirirseniz 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-Sabitleme İşi 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.