DENİZCİLER BÜLTENİ

ULUSLAR ARASI TAŞIMACILIK İŞÇİLERİ FEDERASYONU

DENİZCİLER: LASHİNG İŞİNE HAYIR DEYİN



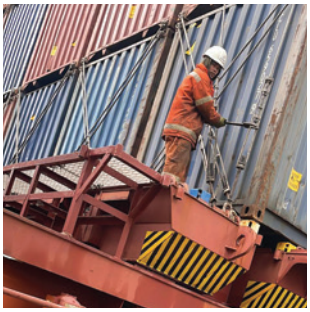
BU SAYIDA:
ÇATIŞMA BÖLGELERİNDEKİ DENİZCİLERE DESTEK
BİR SUÇLAMAYLA KARŞILAŞTIĞINIZDA YARDIM ALIN

YARDIM ALMAK İÇİN 12 SAYFALIK ÇEK-AL REHBERİNİZ



Türkçe no. 39/2025

2 İÇİNDEKİLER









4 FOC BAŞARILARI 2024
5 LASHİNG
8 TERK EDİLME
10 CEPHE HATTINDA YAŞAM
15 ÇATIŞMA
18 PROFİL: CHRİSTİNE BEHLE, VER.Dİ

ÇEK-AL REHBER: 12 SAYFALIK TAVSİYE, BİLGİ VE İLETİŞİM DETAYLARI

19 SAĞLIK VE ESENLİK
20 DENİZCİLİKTE KADIN
21 LGBTQI+
22 KRİMİNALİZASYON
24 DOLANDIRICILIK
25 FOC
26 ITF TEFTİŞ EKİBİ
31 DAHA YEŞİL DENİZCİLİK
32 İNSAN HAKLARI
33 ITF DENİZCİLER VAKFI
34 FERİBOTLAR
35 BALIKÇILAR
36 ITF WEB SİTELERİ VE SOSYAL MEDYA

Dijital versiyonumuzu görüntülemek için aşağıdaki kodu tarayın:

Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF), 153 ülkedeki 700'den fazla üye sendikası aracılığıyla yaklaşık 16,5 milyon ulaştırma işçisini temsil eden, uluslararası bir taşımacılık sendikaları federasyonudur. Bu işçilerin arasında, 211 sendikaya üye olan yaklaşık bir milyon denizci de yer almaktadır. ITF sekiz farklı işkolu temelinde örgütlenmiştir: denizciler, balıkçılık, iç sularda seyrüsefer, liman işçileri, demiryolları, karayolu taşımacılığı, sivil havacılık ve turizm hizmetleri. ITF ulaştırma işçilerini dünya çapında temsil eder ve onların çıkarlarını küresel kampanyalar ve dayanışma aracılığıyla savunur. Dünya genelinde 110'dan fazla limanda 130 ITF müfettişi, irtibat sorumlusu ve ağ koordinatörü görev yapmaktadır.

ITF DENİZCİLER BÜLTENİ no.39/2025
2025 yılında Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF) tarafından yayımlanmıştır. Adres: 49/60 Borough Road, Londra SE1 1DR, Birleşik Krallık.
Denizciler Bülteni'nin İngilizce, Arapça, Çince, Almanca, Endonezyaca, Japonca, Birmanca, Rusça, İspanyolca ve Türkçe baskılarına ITF'in yukarıdaki adresinden ulaşabilirsiniz. Ayrıca PDF formatında şu adresten indirebilirsiniz: www.itfseafarers.org/SB25

Web: www.itfseafarers.org E-posta: seafsupport@itf.org.uk Tel: +44 (20) 7403 2733
Kapak fotoğrafı: Denizci Eugene Jayme Baliguat tarafından çekilmiştir.



“Müfettişlerimiz, zor durumdaki denizcilere yardımcı olmak için yorulmak bilmeden çalışıyor.”

Sevgili dostlar,

2024’ü geride bırakırken, denizcilerin hâlâ çatışmalardan etkileniyor olması üzüntü verici. *Denizciler Bülteni,* Husilerin Kızıldeniz’de ticari gemilere yönelik saldırılarının etkilerini ele alıyor ve ITF’in denizcilere daha fazla koruma sağlanması çağrısını yineliyor. Ayrıca, Rusya’nın Ukrayna’yı işgalinin üzerinden neredeyse üç yıl geçmişken, Ukrayna’daki MTWTU’nun sendika üyelerine ve onların ailelerine nasıl yardım sağladığını öğreniyoruz.

Denizci ve liman işçileri sendikaları, yük elleçlemeden kaynaklanan yaralanma ve ölümleri azaltmak için birlikte mücadele ediyor. Bu tehlikeli işi yalnızca gerekli uzmanlığa ve özel eğitime sahip liman işçilerinin yapabileceğini, dolayısıyla denizcilerden böyle bir görevi yerine getirmelerinin neden istenmemesi gerektiğini açıklıyoruz. ITF’in lashing kampanyası ve bir denizci olarak yük elleçlemeyi reddetme hakkınızla ilgili bilgi edinin.

2024 yılında terk edilme vakalarında bir kez daha artış kaydettik. Dolayısıyla, bu sayıda yer alan cephe hattından hikâyelerin -ITF müfettişlerinin 2024’te ele aldığı vakalar- biri hariç tamamının, sorumluluklarını yerine getirmeyi reddeden ahlak yoksunu gemi sahiplerinin denizcileri nasıl yüzüstü bıraktığını anlatıyor olması şaşırtıcı değil. Middle East Marine’in tutumunun kendisi ve ailesi üzerinde yarattığı ağır kişisel etkileri bizimle paylaşan baş makiniste müteşekkiriz.

Denizcilerin, haklarında en ufak bir kanıt olmaksızın suçlu muamelesi görmelerine yönelik artan riskler, Türkiye’den iki haberle gözler önüne seriliyor. Böyle bir durumla karşılaşırsanız, haklarınız hakkında bilgi edinmenizi ve ITF’in kriminalizasyon araç setinden destek almanızı önemle tavsiye ederiz.

Müfettişlerimiz, zor durumdaki denizcilere yardımcı olmak için yorulmak bilmeden çalışıyor. *Denizciler Bülteni*, teftiş ekibimizin en yeni üyelerini tanıtıyor, Norveç’teki ekibimizi ön plana çıkarıyor ve ITF müfettişlerinin bulunmadığı yerlerde denizcilere destek olan FOC ağlarımızın faaliyetlerine dair güncel bilgiler sunuyor.

Bir ITF müfettişiyle nasıl iletişime geçeceğiniz ve size nasıl yardımcı olabilecekleriyle ilgili tüm temel bilgiler ile iş sözleşmeleri, yasal haklarınız ve dolandırıcılık girişimlerinden nasıl kaçınabileceğinize dair tavsiyeler, 12 sayfalık çek-al bölümünde yer alıyor.

Dayanışmayla,

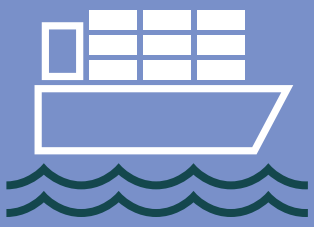
Stephen Cotton
ITF genel sekreteri

Sayılarla ITF'in FOC kampanyası

31 Aralık 2024 itibarıyla

ITF TEFTİŞLERİ

Teftiş edilen toplam gemi sayısı; sorun tespit edilenler ve edilmeyenler olarak ayrılmıştır.



TOPLAM TEFTİŞ SAYISI

10.834

8.632 SORUN TESPİT EDİLEN

2.202 SORUN TESPİT EDİLMEYEN

ITF teftişleri sırasında türlerine göre

EN SIK TESPİT EDİLEN 5 SORUN

3.130 TOPLU SÖZLEŞME

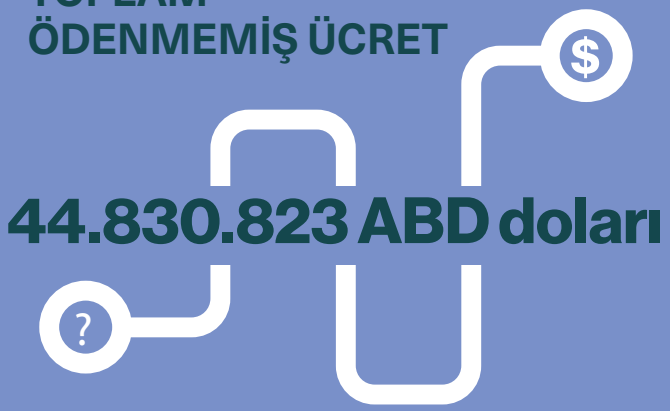
2.616 İŞ SÖZLEŞMESİ İHLALLERİ

2.101 ÖDENMEMİŞ ÜCRETLER

1.536 ULUSLARARASI STANDARTLARA UYULMAMASI

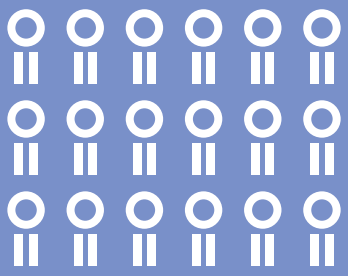
436 SAĞLIKLA İLGİLİ SORUNLAR

TAHSİL EDİLEN TOPLAM ÖDENMEMİŞ ÜCRET



44.830.823 ABD doları

ITF SÖZLEŞMELERİ KAPSAMINDAKİ GEMİLER VE DENİZCİLER



338.307

KAPSANAN TOPLAM DENİZCİ SAYISI



14.868

TOPLAM SÖZLEŞME SAYISI



Denizciler: lashing işine hayır deyin

Bir denizcisiniz; uzun saatler boyunca bedensel güç gerektiren, zorlu bir işte çalışmışsınız ve yorgun düşmüşsünüz. Şimdi sizden, aslında uzmanlaşmış liman işçilerinin yapması gereken yük boşaltma işini yapmanız isteniyor. ITF liman işçileri kolu kıdemli sekreter yardımcısı Steve Biggs, buna neden hayır demeniz gerektiğini açıklıyor

Denizcilere lashing ve diğer ek işlerin yaptırılması, giderek yaygınlaşan bir uygulama haline geliyor.

Peki bu neden önemli?

Yük bağlama ve çözme işleri, güvenli bir biçimde yapılabilmeleri için özel beceri gerektiren emek yoğun görevlerdir. Liman işçileri bu işleri yapmak için özel olarak eğitilmiştir ve bunları verimli ve güvenli şekilde yapabilecek donanıma sahiptir. Denizcilerden kargo elleçlemeleri istenmez ve asla istenmemelidir.

Denizciler bu işi çoğunlukla tek başlarına yapmak zorunda kalıyor ve bu da yaralanma riskini daha da artırıyor. Oysa liman işçilerinin her zaman en az iki kişi olarak çalışmaları gerekir. Ayrıca, yerel lashing işçileri ve işverenleri, çalışma alanının güvenli olduğundan emin olmak için işe başlamadan önce mutlaka bir gemi güvenlik denetimi yapar.

Yük elleçleme ve diğer ek işler, denizcilerin yorgunluğunu artırır – bu da dikkat dağınıklığı, tepki süresinde yavaşlama ve hem mürettebatın hem de geminin güvenliğini tehlikeye atabilecek kazaların yaşanması olasılığının artması gibi ciddi sonuçlara yol açabilir.

Son 20 yılda 863 denizci gemide hayatını kaybetti. 2000 yılında 18 ölüm ve üç ağır yaralanma vakası yaşanırken, 2022'de bu sayı 87 ölüm ve 26 ağır yaralanmaya fırladı. Buna rağmen her yıl, besleyici gemilerde lashing görevlerini yerine getirirken denizciler ölmeye ya da ağır yaralanmaya devam ediyor.

Bu durum, tüm denizcilik sektörü açısından ciddi bir endişe kaynağıdır. 1 Ocak 2020 tarihinde, ITF ile denizcilik işverenlerini temsil eden Ortak Müzakere Grubu, çığır açan nitelikteki Denizci Olmayanların Yaptığı İşler maddesini (NSWC) kabul etti.



Bu madde, yükün bağlanması ve çözülmesi gibi görevlerin denizciler tarafından değil, bu iş için eğitim almış ve nitelikli liman işçileri tarafından yerine getirilmesini zorunlu kılmaktadır.

Peki, sektör bu duruma nasıl karşılık verdi?

Avrupa'nın önde gelen besleyici gemi ve kısa mesafe deniz taşımacılığı operatörlerinden Unifeeder, yerel lashing işçilerini istihdam ederek NSWC'ye uyum sağlama konusunda öncülük etti. Şirketin mürettebatın refahına ve gemilerde daha güvenli çalışma koşullarının sağlanmasına yönelik gösterdiği bu özen, uluslararası güvenlik standartlarıyla örtüşüyor ve sektörün geri kalanı için olumlu bir örnek oluşturuyor.

Bununla birlikte, hukuki engeller, NSWC'nin Avrupa genelinde uygulanmasını zorlaştırmakta. Rotterdam'da, ITF üyesi FNV Havens (FNV) sendikasının maddenin yürürlüğe giriş tarihine ilişkin 12 aydan uzun bir süre önce bildirimde bulunmuş olmasına rağmen, gemi sahipleri ve gemi kiralayanlar limanlarda lashing işçisi talep etmeyi reddetti.

FNV, söz konusu maddeye uymadığı gerekçesiyle Marlow Navigation'a dava açınca, birçok gemi sahibi ve kiracı şirket bu firmaya destek verdi. Bu şirketler, maddenin uygulanamaz olduğunu ve Avrupa Birliği (AB) özgürlükleri ile AB Rekabet Hukuku'na aykırı olduğunu savundu. Ancak yerel lashing işçilerinin çalıştırılmasının büyük gecikmelere yol açacağı yönündeki iddialarının asılsız olduğu zamanla ortaya çıktı.

2022 yılında mahkeme sendikanın lehine karar vererek NSWC'nin geçerli olduğunu ilan etti. Karar derhal yürürlüğe girdi, ancak karşı tarafın temyiz başvurusu henüz sonuçlanmadı.

Bu şirketlerden biri olan BG Freight Line, yerel lashing işçilerini istihdam etmek yerine yükün bağlanması ve çözülmesi işini hâlâ denizcilere yaptırarak iş güvenliğine değil paraya öncelik tanımaya devam ediyor. Bu tutum, operasyonel güvenliği ve verimliliği tehlikeye atıyor; dolayısıyla hem denizcilerin hayatını hem de çevreyi riske sokuyor.

Mahkeme kararının ardından, NSWC'ye uygun hareket etmeyen diğer gemi sahipleri ve kiracılar da Nautilus International ve FNV tarafından dava edildi. Bu şirketler mahkeme dışında uzlaşmayı kabul ettiler ve artık lashing işçisi talep ediyorlar.

Şirketlere verilen mesaj çok açık: Denizci Olmayanların Yaptığı İşler Maddesi'ne uyar ve yükün bağlanması ile çözülmesi gibi işleri yerel liman işçilerine verirseniz, herkes için daha güvenli, daha verimli ve daha sürdürülebilir bir denizcilik sektörünün inşasına katkıda bulunmuş olursunuz.

Güvenli mürettebat seviyesiyle ilgili uyarıda bulunan kaptan işinden oldu

Ukraynalı bir kaptan, BG Freight'e ait bir gemide, mürettebatın yük elleçleme işleriyle meşgul olduğu sırada, gemideki personel sayısının asgari güvenli mürettebat seviyesini karşılamadığını belirterek ek personel talep etti. Bu talebinin ardından işten çıkarıldı. ITF müfettişi Matthew Parsonage (Kuzeybatı İngiltere ve Kuzey Galler) bildiriyor

2024 yılının ağustos ayında bir denizci, Hollanda'da ITF'e başvurarak BG Green adlı besleyici geminin mürettebatına, Hollanda, Belçika, Birleşik Krallık ve İrlanda limanlarına uğradığı sırada, yük bağlama ve çözme işlerinin -denizci olmayan işçilerin yapması gereken işler- yaptırıldığını

bildirdi. Üstelik iş sözleşmelerinin kapsamında olmadığı için denizciler yaptıkları bu iş karşılığında herhangi bir ücret de almıyordu.

ITF, BG Freight Line'a, gemilerinin (NSWC'yi de içeren) bir ITF Sözleşmesi kapsamında bulunmadığını bildirdi. Oysa Rotterdam'daki liman işçileri sendikası, limana uğrayan tüm Elverişli Bayrak gemilerinin ITF sözleşmesi kapsamında olmasını zorunlu tutuyor.

Madeira bandıralı BG Green Liverpool'a ulaştığında gemiyi ziyaret ettim. Kaptan Harulya Volodiymiyr bana geminin belgelerini gösterdi; bu belgeler, gemide bir dizi sorunun bulunduğunu ortaya koyuyordu.

Gemi, güvenli mürettebat belgesinde belirtilen asgari sayının bir kişi altında, eksik güverte personeliyle seyrediyordu. Dört güverte personelinin tamamı, önceki ay 343 saatten fazla çalışmış ve bu süreçte, MLC'nin öngördüğü 24 saat içinde en fazla 14 saat çalışma sınırını 16 kez ihlal etmişti. Gemi limanlara günün farklı saatlerinde yanaşıyordu ve yalnızca Rotterdam'da dört gün içinde 14 kez yer değiştirmişti. Üstelik kiralama sözleşmesine, mürettebatın yük elleçleme işlerini hiçbir ücret almadan "kiracının hizmetinde" yerine getireceği şartı konulmuştu.

Kaptan Volodiymiyr, şirketten daha fazla güverte personeli ve ek bir güverte zabiti talep ettiğini söyledi. 30 Ağustos'ta, iş sözleşmesinin son ayında olması gerekçe gösterilerek, fiilen bir işten çıkarma anlamına gelen bir biçimde gemiden ayrılması istendi.

Madeira, dile getirdiğimiz endişelere, güvenli mürettebat gereksinimini beş güverte personelinden dörde düşürerek karşılık verdi; böylece sorun yalnızca kâğıt üzerinde çözülmüş oldu. Konu gündeme getirildiğinde, bayrak devleti, şirketin diğer gemileriyle tutarlılık sağlamak amacıyla bu azaltımı kendisinin talep ettiğini gösteren e-postaları sundu. Oysa güvenli mürettebat belgesinin, belirli bir geminin kendine özgü operasyonlarını temel alması gerekir; dolayısıyla, bu uygulama yasa dışı olabilir.

Zeebrugge ve Rotterdam'daki ITF temsilcileri hem liman işçileriyle hem de gemiden ayrılması planlanan mürettebatla eşgüdümlü eylemler düzenleyerek baskıyı artırdı. Mürettebat, gelecekte iş bulma olanaklarının zarar görebileceğinden endişe duymasına rağmen, ödeme yapılana kadar yük elleçleme işlerini yapmayı reddetti. Plan işe yaradı: Denizcilere ödeme yapıldı ve 13 Eylül'de gemiden ayrıldılar.

Kasım 2024 itibarıyla gemide ek bir güverte zabiti ve bir güverte personeli daha istihdam edilmişti; ancak hâlâ bir ITF sözleşmesi bulunmadığından, aynı sorun tekrar yaşanabilir.

Kaptan Volodiymiyr, mürettebatının haklarını savunmanın riskli olduğunu biliyordu. "Bence her iş, hak ettiği saygıyla ve onurla karşılık bulmalı... Mürettebat, milliyetleri ne olursa olsun benim ailemdir. Elbette böyle bir durum gelecekteki iş olanaklarımı etkileyebilir... Ama vicdanıma aykırı davranamam."

Neyse ki, kaptan sadece birkaç gün sonra yeni bir gemide göreve başladı.



Yük elleçlemeniz mi isteniyor? Sadece hayır deyin

Eğer sizi tehlikeye atıyorsa, lashing ve diğer güvenli olmayan işleri yapmayı reddetme hakkına sahipsiniz.

ITF onaylı bir toplu iş sözleşmesi kapsamında yer alan gemiler şu hükümlere uymak zorundadır:

- "Denizci olmayanların yaptığı işler" maddesi: Bu madde, mürettebatın yük elleçleme işlerini yapmaya zorlanamayacağını veya bu tür işleri yapmaya yönlendirilemeyeceğini belirtir. Size yük elleçleme talimatı verilmesi, sözleşmenin ihlali anlamına gelir.
- "Liman işçileri" maddesi: Bu madde, yük elleçlemenin uzmanlık gerektiren ve potansiyel olarak tehlikeli bir iş olduğunu kabul eder. Bu işin, eğitilmiş liman işçileri tarafından yapılmasını şart koşar. Gemi sahipleri, eğitimli liman işçilerinin mevcut olduğu her yerde bu işi onlara yaptırmakla yükümlüdür. Liman işçilerinin bulunmadığı durumlarda, denizciler yalnızca işi yapmayı açıkça kabul etmeleri, bu iş için eğitilmiş olmaları ve özel olarak ücretlendirilmeleri koşuluyla yük elleçleyebilir.

Geminizin bir ITF sözleşmesi kapsamında olup olmadığını kontrol edin – ITF Denizciler web sitesindeki (www.itfseafarers.org) Arama bölümünü kullanın ya da ücretsiz ITF Denizciler mobil uygulamasını indirin.

Eğer geminiz bir ITF sözleşmesi kapsamında yer alıyorsa ve sizden yük elleçlemeniz istenirse, hayır demekten çekinmeyin.

Gemi sahibi bu işi yapmanızda ısrarcı olursa, ITF Denizciler Destek Ekibi ile seafsupport@itf.org.uk adresinden iletişime geçin.

Terk edilme vakaları rekor seviyelerde – kendinizi koruyun

Terk edilme vakaları artmaya devam ediyor. *Denizciler Bülteni,* bu konuda gerçekleri gözler önüne seriyor ve terk edilme riskine karşı nasıl önlem alabileceğiniz konusunda öneriler sunuyor



En çok terk edilenler Hintli denizciler

Hintli mürettebat, iki yıl üst üste en fazla terk edilen milliyet oldu. 2024'te 899 Hintli denizci gemilerde mahsur kaldı; bu sayı 2023'te 401'di.

2024 yılında toplam 312 gemi ve 3.133 denizci terk edildi – bu, denizcilik sektörü için utanç verici bir rekor. Önceki rekor, 2023'te 132 gemi ve 1.676 denizcinin terk edilmesiyle kırılmıştı.

Bu 312 vakanın tamamı, Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından tutulan terk edilme vakaları veri tabanına ITF tarafından bildirildi. ITF, gemi sahipleriyle aktif olarak temas kurarak sorunun çözümü için çalışıyor ve ILO ile IMO nezdinde denizciler için daha güçlü koruma mekanizmalarının hayata geçirilmesi amacıyla çaba gösteriyor.

2024'te terk edilen 312 geminin %82'si Elverişli Bayrak (FOC) taşıyordu.

Kendinizi nasıl koruyabilirsiniz

Eğer terk edilirseniz, ITF veya üyesi olan sendikalardan biri size yardımcı olmak için elinden geleni yapacaktır. Ancak, terk edilme riskine karşı kendinizi korumanın bazı kritik yolları bulunuyor.

Her şeyden önce riskten kaçınmaya çalışın. Herhangi bir belgeyi imzalamadan önce, gemi hakkında ulaşabildiğiniz tüm bilgileri kontrol edin. Gemilerin konumunu ve varış noktalarını gösteren internet sitelerinden yararlanın. Ayrıca, terk edilen tüm gemilerin listelendiği ILO veri tabanını kullanın:

https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home. (Geminin adının değişmiş olması ihtimaline karşı IMO numarasıyla arama yapın.)

Gemideyken dikkatli olun. Ücretlerin haftalarca ödenmemesi, işverenin gemiyi ve mürettebatı terk etmeye hazırlandığını gösteren ciddi bir uyarı işaretidir. Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC), denizcilere en az ayda bir kez ödeme yapılmasını zorunlu kılmaktadır. Bu nedenle, bir aydan fazla bir süreyle tam ücretinizi almamanız MLC'nin ihlal edildiği anlamına gelir.

Hemen harekete geçin. Terk edilme riskiyle karşı karşıya olduğunuzu düşünüyorsanız, şikâyetinizi iletmek için BEKLEMEYİN – aksi takdirde maddi kayba uğramanız mümkündür. Öncelikle gemi sahibinizle iletişime geçin. Yanıt alamazsanız, sigorta şirketiyle temasa geçin. Sigorta, iş sözleşmeniz veya TİS uyarınca dört aya kadar ödenmemiş ücretlerinizi ve haklarınızı, ayrıca terk edildiğiniz andan eve döndüğünüz ana kadar yapacağınız makul masrafları (örneğin geri dönüş ulaşımı, konaklama ve temel ihtiyaçlar) karşılayacaktır.

Sesinizi duyurun. Eğer gemi sahibi ya da sigorta şirketi size yardımcı olmazsa, ITF ile iletişime geçin – bizimle gizliliğinizi tamamen koruyarak konuşabilirsiniz. Ancak unutmayın: bizimle iletişime geçmemeniz durumunda, size yardımcı olamayız. Bize abandonment@itf.org.uk adresinden e-posta gönderebilirsiniz.

Terk edilmiş denizciler için MLC'de yapılan değişikliklerle getirilen koruma önlemleri hakkında güncel bilgileri takip edin – MLC Sıkça Sorulan Sorular uygulamasını şu bağlantıdan ücretsiz olarak indirebilirsiniz: https://faqmlc.ilo.org/

2024'te terk edilme – gerçekler



2024 YILINDA:

312

TERK EDİLME VAKASI BİLDİRİLDİ

2023'E GÖRE ARTIŞ: 180 VAKA (%136)

- Bu **312** terk edilme vakasının **312**'si de ITF tarafından bildirilmiştir
- Bu **312 vakadan** kaynaklanan ödenmemiş ücretlerin toplamı **20,1 milyon** ABD dolarından fazladır.
- Şu ana kadar yalnızca **126** gemiden **10,4 milyon** ABD doları tutarında ödenmemiş ücret tahsil edilmiştir
- Terk edilmiş gemilerde çalışan **3.133** denizci ITF'e şikâyette bulunmuştur
- Bu denizcilerin **899**'u Hintli mürettebattı – böylece Hintli denizciler, en çok terk edilen milliyet oldu.

EN ÇOK TERK EDİLME VAKASI GÖRÜLEN BAYRAKLAR

Panama	43	St Kitts ve Nevis	09	Komorlar	29
Palau	37	Bilinmeyen	20	Tanzanya	30
Kamerun	20	Bahreyn	16	Togo	09



Terk mi edildiniz?

- İki ya da daha fazla aylık ücret alacağınız mı var?
- Artık geminize yeterli miktarda veya düzenli olarak yiyecek, su ve yakıt temin edilmiyor mu?
- İş sözleşmenizin süresi bittiği halde çalıştığınız geminin sahibi ülkenize geri dönüş talebinizi görmezden mi geliyor?

Bu sorunlardan herhangi birini yaşıyorsanız, terk edilmiş olabilirsiniz. Ücretsiz olarak ve gizliliğiniz gözetilerek yardım almak için bize abandonment@itf.org.uk adresinden e-posta gönderin.

Bu sayfalarda, ITF müfettişlerinin 2024 yılında müdahale ettiği bazı vakalara yer verilmiştir.

Yaralanan denizci rekor tazminat aldı

Hayatını kökten değiştiren bir kazanın üzerinden beş yılı aşkın bir süre geçtikten sonra, cesur bir Güney Koreli denizci Avustralya'da rekor seviyede tazminat aldı. ITF Avustralya koordinatör yardımcısı **Matt Purcell**, en başından itibaren ona destek olanlar arasında yer alıyordu

Görevine yeni atanan 3. makinist Sang Guk Lee, 12 Mart 2019'da Avustralya'nın Melbourne kentindeki VICT Terminalleri'nde demirli ANL Gippsland adlı geminin makine dairesinde çalışırken, yedi tonluk bir motor bloğu ayaklarının üzerine düştü. Kazada tüm ayak parmaklarını kaybeden Lee, bir ameliyat ve rehabilitasyon sürecinden geçmek zorunda kaldı.

ITF, Melbourne'deki gönüllü ağımız ve Avustralya Denizciler Sendikası ile birlikte Lee'ye hem manevi hem de pratik destek sağladı.

Aynı yılın Eylül ayında, liman devleti otoritesi AMSA, geminin güvenlik kurallarını ihlal ettiğini belirten sert bir rapor hazırladı. AMSA, Avustralya Seyrüsefer Yasası uyarınca, geminin uygun risk analizi yapılmadan sertifikasız ekipman kullandığını ve bunun büyük olasılıkla kazaya yol açtığını belirten bir yasaklama bildirimi yayımladı.

Neyse ki Sang Guk, Haziran 2024'te arabuluculuk süreci başlayana kadar yaklaşık altı yıl boyunca sağlık hizmetlerine erişebildi. Bunun nedeni, yaralanma anında ANL Gippsland'ın, yabancı bir limanda yaralanan denizcilere sınırsız sağlık güvencesi sağlayan ITF/Uluslararası Pazarlık Forumu (IBF) ile Japonya Denizciler Sendikası (JSU) arasında imzalanmış olan Toplam Mürettebat Maliyeti toplu iş sözleşmesi kapsamında yer almasıydı.



Rekor ödeme: Denizci Sang Guk Lee ve ailesi

Davayı Avustralya Deniz Hukuku kapsamında yürütmeye karar verdik. Arabuluculuk sürecinde, davayı Sang Guk adına, kazanamazsak ücret almayız esasına göre üstlenen Avustralyalı deniz hukuku avukatlarıyla ve Japan P&I Kulübü'nün avukatlarıyla yakın iş birliği içinde çalıştık.

Eylül 2024'te taraflar uzlaşmaya vardı. Sang Guk, Avustralya hukuku uyarınca, milliyeti ne olursa olsun bir denizciye şimdiye kadar ödenmiş en yüksek tazminatı aldı (miktar yasal nedenlerle açıklanamıyor) ve evine dönebildi.

Sang Guk Lee, Güney Kore'de hayatını yeniden kurmaya çalışıyor. Sakatlığıyla başa çıkarken ve özgüvenini yeniden kazanıp hayata tutunmak gibi göz korkutucu bir mücadeleyle yüzleşirken gösterdiği büyük cesareti takdir ediyoruz. Mümkün olduğunca normal bir yaşam sürebilmesi için tazminatının her kuruşuna ihtiyacı olacak. ■

"...yedi tonluk bir motor bloğu ayaklarının üzerine düştü. Tüm ayak parmaklarını kaybetti ve ameliyat olmak ve rehabilitasyon sürecinden geçmek zorunda kaldı."





Terk edildiler: denizcilerin yiyecek stokları tükenmek üzereydi

Ödenmemiş ücretlerin tahsili için hukuk mücadelesi sürüyor

Norveç'in Bergen kentindeki ITF müfettişi **Andreas Husa**, ITF'in terk edilmiş iki denizcinin 63.000 ABD dolarını aşan alacağını tahsil edebilmek için bir geminin satışını mahkeme yoluyla sağlamaya çalıştığını bildiriyor

Norveç'te demirli bir kargo gemisinde görev yapan bir denizcinin 16 aylık ücretinin ödenmediği bilgisi bana 15 Ekim 2024'te Malta'daki ITF müfettişi meslektaşım Paul Falzon tarafından iletildi. Ertesi gün Tanzanya bandıralı Torvind adlı gemiyi denetlemek üzere Molde'ye uçtum.

Gemide yalnızca iki denizci vardı; ikisi de Suriyeli mülteciydi. Baş makinist, Kasım 2022'den bu yana aralıklı olarak çalışmış ve bu sürede kendisine yalnızca, elden 10.000 ABD doları nakit ödeme yapılmıştı. Usta gemici-aşçı ise iki aydır gemideydi ve hiç ücret almamıştı. Yaptığım hesaplamalara göre, toplam ödenmemiş ücret tutarı 63.479 ABD dolarıydı.

Geminin elektriği kesilmişti; çünkü gemi sahibi ne tersaneye elektrik ücretini ödemiş ne de iskele kirasını yatırmıştı. Mürettebat, jeneratörü çalıştırmak için dizel yakıt kullanıyordu ama o da tükenmek üzereydi. Üstelik kış hızla yaklaşıyordu.

Derhal geminin sahibi İdris Shipping Ltd. ile iletişime geçtim ve bu durumun köle işçiliği anlamına geldiğini, Norveç'te bunun yasadışı olduğunu ve mürettebatın ücretlerini derhal ödemeleri gerektiğini söyledim.

Gemi sahibi birkaç gün içinde ödeme yapacağına söz verdi. Ama hiçbir şey olmadı. P&I sigorta şirketini, bayrak devletini, yerel liman makamlarını ve sınır polisini bilgilendirdim. Ancak hiçbir yerden yardım gelmedi; P&I ise ne e-postalarıma ne de telefonlarıma yanıt verdi. Bunun üzerine gemiyi, Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) sistemine terk edilmiş olarak kaydettirme sürecini başlattık.

Bu sırada denizcilerin yiyecekleri tükenmek üzereydi ve ben arabayla 10 saatlik mesafedeydim. Molde'deki yerel Kızıl Haç, yardım talebime hemen karşılık verdi ve gemiye gıda malzemesi ulaştırdı.

Norveç sınır polisi bana, gemi sahibinin baş makinistin çalışma izni belgelerini imzalamamış olması nedeniyle onu sınır dışı etmeyi planladıklarını söyledi. Bu durumun, belirli bir süre boyunca Schengen Bölgesi'ne (sınır kontrollerini kaldırmış 29 Avrupa ülkesi) girişini engelleyebileceğini belirttiler. Her iki denizcinin ülkelerine nasıl dönebileceğini 10 gün boyunca tartıştıktan sonra ITF devreye girdi ve geri dönüş masraflarını üstlendi. 2 Kasım'da biri Malta'ya, diğeri Mısır'a uçtu.

Norveç'teki yerel avukatımız yasal işlemleri başlattı ve 8 Kasım'da mahkeme geminin tutuklanmasına karar verdi. 14 Kasım'da gemi sahibine, ödenmemiş ücretler için resmi olarak dava açtık ve kendisine ödeme yapma ya da pazarlık etme seçeneklerini sunduk. 2024 yılının sonuna kadar herhangi bir yanıt alamadık. Geminin satılması için bir mahkeme kararı çıkarmayı umuyoruz; böylece denizciler, satıştan elde edilecek gelirden hak ettikleri ücretlerini alabilecekler. ■

Bayrak devleti, terk edilmiş denizcilerin mürettebat olduğunu reddediyor

ITF, terk edilmiş bir mürettebatın gemiden ayrılmasına yardımcı oldu. Ancak aradan birkaç ay geçmesine rağmen, iki denizcinin alacakları hâlâ ödenmedi. Gemi sahibi bu kişilerin mürettebat olduğunu kabul etmiyor. Panama'daki ITF müfettişi **Carlos Sandoval** ise ödenmeyen ücretlerin tahsili için mücadelesini sürdürüyor



Serenity I'deki denizciler kritik bir durumla karşı karşıya kaldı

Mart 2024'ün sonlarında, Togo bandıralı Serenity I yük gemisi Bahamalar'daki Kuzey Abaco açıklarında demirliyken, geminin yağcısı ITF ile temasa geçti. Gemideki üç kişilik mürettebatın koşullarının kritik olduğunu bildirdi. Yiyecek ve içme suyu kıttı; temizlik ve yemek pişirme için gereken temiz su da tükenmek üzereydi.

Bahamalar Denizcilik Otoritesi'ni uyardım. Otorite gemide denetim yaptı ve koşulların ciddiyetini doğruladı: iki ayı aşkın süredir ücretler ödenmemişti, gemide yaşam koşulları kötüydü ve geceleri elektrik kesintileri yaşanıyordu. Bu koşullar MLC'yi açıkça ihlal ettiğinden, gemiyi Uluslararası Çalışma Örgütü'ne terk edilmiş olarak bildirdim.

Gemi sahibi – Miami'de yaşayan ve gayrimenkul sektöründe faaliyet gösteren Haitili Marie Elsie Joseph – mürettebata ödeme yapması için defalarca uyarıldı. Panama Denizcilik Otoritesi, Panamalı mürettebat üyesi adına kendisiyle iletişime geçti. Sonunda, denizciye 4.200 ABD doları tutarındaki alacağının tamamı ödendi ve 9 Mayıs'ta ülkesine geri gönderildi.

Biz ödenmemiş ücretlerini tahsil etmeye çalışırken, gemide kalan iki denizciye pratik destek sağlanması gerekiyordu.

Middle East Marine bir denizciyi borç batağına ve umutsuzluğa sürükledi

ITF Elverişli Bayraklar ağı Asya Pasifik koordinatörü **Sandra Bernal**, 2024 yılında ele aldığı, Middle East Marine LLC'ye ait römorkörlerde çalışan yaklaşık 65 denizciyi kapsayan sekiz vakadan yalnızca biri olan Hintli bir baş makinistin içine sürüklendiği korkunç durumu gözler önüne seriyor

ITF tarafından denizcileri en çok terk eden şirket olarak tanımlanan Middle East Marine LLC (MEM) ile uğraşmak adeta bir döner kapıdan geçmek gibidir. Bir mürettebatın alacaklarını tahsil etmesine ve evine dönmesine yardımcı olursunuz. Yerine yeni bir ekip gelir ve iki ay sonra aynı manzara tekrar eder.

Vihaab (gerçek adı değil), Bengal Körfezi'nde faaliyet gösteren Palau bandıralı Navimar 3 gemisinde baş makinist olarak görev yapıyor. İki yıldır bu gemide çalışıyor ve MEM'in Aralık 2023'ten bu yana her hafta, hafta sonuna kadar ödeme yapılacağı ve ardından evine gidebileceği yönündeki vaatlerine rağmen, 14 aydır maaşını alamıyor.

Karısı ve kızı, onun kazancına bağımlılar. Çaresizlik içinde, ailesinin geçimini sağlamak ve kızının eğitim masraflarını karşılamak için tüm altın takılarını rehin verip banka kredisi çekti. Ödenmemiş ücretlerini alınca bu borçları ödemeyi umuyordu.

Ancak Aralık 2024 sonunda, MEM hâlâ ona ödeme yapmamıştı. Aynı ay ITF'e gönderdiği bir WhatsApp



Nikaragua ve Honduraslı iki denizci, Rahibe Paulette Cartwright ile birlikte

Bahamalar'ın Abaco bölgesindeki Marsh Harbour'da bulunan Yerel Baptist Anglikan Kilisesi, gemiyi ziyaret ederek su, yiyecek ve manevi destek sağlamayı kabul etti. Ayrıca, Uluslararası Liman İşçileri Sendikası'nın (ITF üyesi liman işçileri sendikası) Bahamalar'daki yöneticileri de su, taze yiyecek ve sebze yardımında bulundu.

Bayrak devletiyle iletişim kurma çabalarımız sonuçsuz kalınca, IMO Mayıs 2024'te Londra'daki Togo Büyükelçiliği'ne bir yazı gönderdi. Temmuz ayında gelen yanıtta Büyükelçilik, geminin seyre elverişli durumda olmadığını ve 2020'de hizmetten çıkarıldığını bildirdi. Yanıtta ayrıca gemideki üç mürettebatın, gemi sahibi tarafından "gemiye göz kulak olmakla görevlendirildikleri", ancak "gemi hizmet dışı olduğu için mürettebat olarak kabul edilmedikleri ve bu nedenle yetkili makamlara bildirilmedikleri için onay sertifikası düzenlenemeyeceği" iddia edildi.

Bu iddialar gerçeği yansıtmıyordu.

Bu üç denizci, güvenlik görevlisi olarak istihdam edilmemişti. Denizci İstihdam Sözleşmeleri'ni sundular ve bu belgelerde görevlerinin İkinci Makinist, Usta Gemici ve Yağcı olduğu açıkça belirtiliyordu. Dolayısıyla mürettebat statüsündeydiler ve terk edilmiş her denizcinin sahip olduğu tüm haklardan yararlanmaları gerekiyordu.

Serenity I, hizmet dışı bırakılmış değildi. 2023 yılında Florida'ya varmadan önce Tayvan'da bulunuyordu; ağustos ayında ise gemiye Amerika Birleşik Devletleri'nden ayrılması emredildi ve ardından hâlâ demirli olduğu Bahamalar'a çekildi.

Haziran ayında Nikaraguali Usta Denizci, gelen bir iş teklifini kabul ederek kendi imkânlarıyla gemiden ayrıldı. Ancak Aralık 2024 itibarıyla, kendisine hâlâ dört aylık ücretine denk gelen 5.240 ABD doları ödenmemişti. Honduraslı İkinci Makiniste ise 3.000 ABD doları ödendi ve 4 Temmuz'da ülkesine döndü. Ancak gemi sahibi, ona hâlâ 12.300 ABD doları borçlu. ■

mesajında yaşadığı yıkımı şöyle anlattı: "Kredilerimin ödemesi gecikti ve borçlarımı ödeyemediğim için temerrüde düştüm. Banka, mücevherlerimi haczedip sattı. MEM'in talebi üzerine tüm kredi belgelerini kendilerine ilettim, alacaklarımı teyit etmeleri için onlara yalvardım ama beni yüzüstü bıraktılar. Özveriyle ve dürüstçe çalıştım ama emeğimin karşılığını almak yerine her şeyimi kaybettim, 20 yıl geriye savruldum."

Vihaab, Mart 2024 sonunda gemiden ayrılmak için resmi ve yazılı bir talepte bulundu, ancak hiçbir yanıt alamadı. Yanıt alabilmek için girişimlerini sürdürdü. Mayıs başında, MEM Genel Müdürü Kaptan Anil Thomas'ın geminin teknik müdürüne gönderdiği bir sesli mesaj kendisine iletildi: "Bangladeş'teyken edindiğim izlenime göre, baş makinisti gemiden aldığımız anda geminin kontrolünü fiilen kaybediyoruz. Bu yüzden onun yerine kimin geçeceğini iyi düşünmemiz gerekiyor. Onun kadar iyi birini bulmak zorundayız, çünkü anladığım kadarıyla o adam bize Tanrı'nın bir lütfu gibi -sanırım siz de bunu bana defalarca söylediniz..."

Vihaab, gemide mahsur kalmaya devam ederken, MEM'in kendisine borçlu olduğu tahmini 50.000 ABD dolarını riske atmamak için yardım istemekten çekiniyordu. Ancak diğer altı Hintli mürettebatın ITF ile iletişime geçtikten sonra 9 Kasım'da tüm alacaklarını tahsil edip ülkelerine döndüklerini görünce, o da bize başvurdu. Şu anda ona yardım edebilmek için yoğun bir çaba içindeyiz.

Hintli mürettebat, Vihaab'ın yaşadığı sıkıntılara ilgi duymayan Myanmarlı denizcilerle değiştirildi. Vihaab, yeni kaptanın MEM yönetimine baskı yapmasını sağlamak için üç gün boyunca çalışmayı bıraktı. ■

"Bir gün sorunumun çözüleceğini umuyorum. Zaten elimde hiçbir şey kalmadı; eve eli boş bir halde dönemem."



12 yıllık çileden kurtulan denizci ITF'e teşekkür etti

Al Maha, 4.000 gün boyunca Abdul Nasser Saleh'in evi oldu

Abdul Nasser Saleh, Aralık 2024'te ITF Elverişli Bayraklar Kampanyası Arap Dünyası ve İran ağı koordinatörü **Mohammed Arrachedi**'ye, gemide mahsur kaldığı 4.000 günün ardından evine ulaşmasının üzerinden altı ay geçmiş olmasına rağmen hâlâ hayatını yeniden inşa etmeye çalıştığını söyledi

Abdul Saleh Nasser'ın 178.000 ABD dolarını aşan ücret alacağı vardı ve dokuz yıldır kendisine hiç ödeme yapılmamıştı. Nisan 2024'te Al Maha gemisinden ayrıldığında, gemi sahibi Abalkhail Marine Navigation'dan tek bir kuruş bile alamayacağını düşünüyordu. Ama en azından hayatını geri kazanmıştı.

Ancak ITF'in desteğiyle Nasser, 14 Nisan'da hem kendisinin hem de ITF'in kabul ettiği bir uzlaşma kapsamında, alacaklarının üzerinde anlaşmaya varılan bir kısmını tahsil etti.

Nasser, Eylül 2012'de Al Maha gemisinde makinist olarak çalışmaya başladı. Gemi sahipleri, diğer mürettebat gelip giderken onu kandırarak ve türlü vaatlerle oyalayarak görevde kalmaya ikna etti. Ona adeta bir köle gibi muamele edildi.

"Haklarımı almak için amansız bir mücadele verdim... Sayısız tehdit ve acıyla karşılaştım. Ama bunların hiçbiri, benim ve ailemin yaşadığı stresle kıyaslanamaz. Ailenin geçimini sağlayan kişinin ortada olmadığı ne maddi ne de manevi destek sunabildiği bir durumu hayal edin."

Gemi Haziran 2022'de Cidde Limanı'na girdiğinde, ITF, Suudi Arabistan denizcilik makamlarını harekete geçmeye çağırdı. Ancak Abdul Nasser Saleh'in özgürlüğüne kavuşması neredeyse iki yıl daha sürdü. Tanzanya ise bir bayrak devleti olarak sorumluluklarının hiçbirini yerine getirmedi.

Nasser yakında yeniden denize açılmayı umuyor. Bu arada, kaçırdığı anları telafi etmeye ve hayatını yeniden düzene koymaya çalışıyor. Bana ve tüm ITF ekibine şunları söyledi: "Hayatım tam anlamıyla bir cehennemdi, yemin ederim... Ama Allah'a şükür... siz olmasaydınız şimdi ölmüş ve çocuklarımı bir daha hiç görememiş olurdum." ■

"Suudi Arabistan'dan Mısır'a kadar koşarak eve gidebilecek kadar mutluydum. O kadar sevinçliydim ki uçağa binmeme bile gerek yoktu."

Çatışma bölgelerinde denizcilerin korunması

Çatışma bölgelerinde görev yapmak ve savaş alanlarında yaşayan ailelere destek olmak, denizcilerin üzerinde ağır bir yük oluşturuyor. *Denizciler Bülteni,* Ukrayna ve Kızıldeniz'deki duruma mercek tutuyor



Ukraynalı denizcilere ve ailelerine sağlanan destek

Ukrayna Deniz Taşımacılığı İşçileri Sendikası (MTWTU) başkanı **Oleg Griygoriuk**, Rusya'nın Şubat 2022'de başlattığı işgalin üzerinden neredeyse üç yıl geçmişken, sendikasının denizcilere ve ailelerine nasıl destek sağladığını anlatıyor

Halihazırda Ukraynalı denizcilerin büyük çoğunluğu Ukrayna dışında yaşıyor ve anavatanlarına dönememeleri, ihtiyaç duydukları desteği almalarını zorlaştırıyor. Yine de onları örgütlemek, sosyal medya üzerinden günlük iletişimi sürdürmek ve farklı ülkelerde haberleşme ağları oluşturma etkinlikleri, seminerler ile yuvarlak masa toplantıları düzenlemek için çaba gösteriyoruz. Bu yıl Romanya ve Varna'da (Bulgaristan) Ukraynalı denizcilerle buluşmalar gerçekleştirdik. ITF Denizciler Vakfı'nın desteğiyle 2025'in başlarında iki etkinlik daha yapmayı planlıyoruz.

Denizciler ve aileleri, Ukrayna dışında konut kiralama gibi ek masraflar da dahil olmak üzere ciddi zorluklarla karşı karşıya kalıyor. Savaş, büyük bir gerginliğe ve strese yol açtı. Denizciler, Ukrayna'da kalan çok sayıdaki akraba ve arkadaşlarının güvenliği konusunda endişe duyuyor.

Denizcilere ve ailelerine, uzmanlarla yapılan çevrimiçi görüşmeler aracılığıyla ruh sağlığı desteği sunuyoruz. Ayrıca iş birliği içinde olduğumuz bir şirketle birlikte, gençlerin ruh sağlığına odaklanan özel bir proje yürütüyoruz. Bu proje kapsamında, gençlerin yaşadığı psikolojik zorluklar ve ihtiyaçlar üzerine derinlemesine araştırmalar yapıyor, ebeveynlerin desteğiyle bu sorunlara çözüm yolları arıyoruz. Ebeveynlere, ergen yaştakilere nasıl davranmaları gerektiği konusunda rehberlik sunmak da projenin önemli bir parçası.

Üyelerimizin birçoğuna maddi destek sağlıyoruz. Özellikle unutulmaz bir örnek, Rusya'nın yakın zamanda Odesa'ya düzenlediği füze saldırısında yaşandı. Bir denizcinin dairesi ağır hasar gördü; tüm pencereler ve iç kapılar patlamayla yerlerinden söküldü. Kendisine nakdi yardımda bulunduk, ayrıca bir yatak, şilte ve diğer temel ihtiyaçlarını temin etmesine yardımcı olduk. Kış aylarında ister evinde ister başka bir yerde sıcak kalabilmesi için ona bir ısıtıcı da sağlıyoruz.

Tüm bunları tek başımıza yapmamız mümkün değildi. ITF ve ETF (Avrupa Taşımacılık İşçileri Federasyonu) Dayanışma Fonu, Ukraynalı denizcilik işçileri ve sendika üyeleri için insani yardım ve maddi kaynak topluyor. Ben de bu fonun danışma kurulu başkanlığını yürütüyorum. Elektrik kesintileri sırasında üyelerimizin hayatta kalmasına ve temel yaşam koşullarını sürdürebilmesine yardımcı olmak için tonlarca gıda, hijyen setleri, ısıtıcılar, jeneratörler ve diğer elektrikli cihazlardan oluşan hayati yardımlar sağladık.

ITF Denizciler Vakfı Acil Durum Fonu, Ukrayna dışında kalmak zorunda olan üyelerimize maddi destek ulaştırdı.

Ayrıca, ITF'in ulaştırma işçilerinin temsiliyetini ve direncini artırmaya yönelik girişimlere verdiği desteği memnuniyetle karşılıyoruz. ITF, Ukrayna hükümetine yapılan, ulaştırma işçilerini kritik öneme sahip işçiler olarak tanıması, zorunlu askerlikten muaf tutması ve mevcut sınır geçişi kısıtlamalarının dışında bırakması yönündeki çağrılara da destek veriyor. ■

Denizciler Kızıldeniz'de korunmaya ihtiyaç duyuyor

ITF'in denizciler ve iç sularda seyrüseferden sorumlu yardımcı koordinatörü Steve Yandell, Kızıldeniz'den geçen gemilerde denizcilerin hayatlarının hâlâ tehlikede olduğu uyarısında bulunuyor. Yandell, Gazze'de kalıcı bir ateşkese ulaşma çabaları sürerken, denizcilik şirketlerini mürettebatlarını korumak için daha fazla önlem almaya çağırıyor

Kızıldeniz'de İsrail bağlantılı uluslararası deniz taşımacılığına yönelik Husi saldırılarının yarattığı kargaşanın bir yılı aşkın süreyle devam edeceğini çok az kişi tahmin edebilirdi.

Yemen'deki İran destekli Husiler, İsrail'in Gazze Şeridi'ne yönelik işgaline son verilmediği sürece saldırılarını sürdüreceklerini en başından beri ısrarla dile getiriyor. Bu nedenle, Şubat 2024'te, ITF de Gazze'de kalıcı bir ateşkes sağlanması yönündeki çağrılara kendi sesini kattı [baskıya hazırlandığımız sırada bir ateşkes ilan edilmişti].

Ancak bu gerçekleşene kadar, denizcileri bu çatışmadan korumanın basit ve derhâl uygulanabilir bir yolu var: gemilerin Kızıldeniz'den geçişine son vermek.

Kasım 2023 ile Aralık 2024 sonu arasında Husiler tarafından gemilere 300'ü aşkın saldırı düzenlendi; iki gemi batırıldı, biri ele geçirildi. Ancak hâlâ Kızıldeniz'den geçmek zorunda kalan sayısız denizcinin – ve evlerinde onları bekleyen ailelerinin – her gün yaşadığı travma büyük ölçüde göz ardı edilmeye devam ediyor. Bu denizciler, sevdiklerine bir daha sağ salim kavuşamayacakları korkusu içinde tehlikeli yolculuklara çıkıyor.

Uluslararası tepki, BM, NATO ve AB üyesi ülkelerin aldığı kararlar ve yaptığı açıklamaların yanı sıra; ABD ve Birleşik Krallık'ın Yemen'de Husi hedeflerine yönelik saldırılarını, uygulanan yaptırımları ve ABD öncülüğünde 20'den fazla ülkenin katılımıyla oluşturulan "Refah Operasyonu" adlı deniz koalisyonunun hayata geçirilmesini kapsıyor. Ancak Kızıldeniz'de deniz taşımacılığına yönelik saldırılar hâlâ sürüyor.

Bu krizin başlangıcından bu yana ITF, denizcileri korumak için durmaksızın çalıştı. Özellikle, Uluslararası Pazarlık Forumu (toplu iş sözleşmesi müzakereleri yürütmeleri için gemi sahipleri ile sendikaları bir araya getiren bir grup) aracılığıyla yaptığımız talebin doğrudan sonucu olarak, Nisan 2024'te Kızıldeniz'deki "Savaş Benzeri Operasyonlar Bölgesi" genişletildi.

Bu, ITF toplu iş sözleşmeleri kapsamında yer alan tüm denizcilerin –elverişli bayrak taşıyan gemilerde çalışan yaklaşık 360.000 denizcinin– bu Bölge'de sefere çıkmayı sözleşme uyarınca reddetme hakkına sahip olduğu anlamına geliyor. Ayrıca, gemi sahibinin masrafları karşılaması koşuluyla ülkelerine geri gönderilmeyi talep etme hakları da bulunuyor. Benzer politikalar, dünya denizcilerinin en büyük tedarikçileri arasında yer alan Filipinler ve Hindistan hükümetleri tarafından da benimsenmiş durumda.



MTWTU Başkanı Oleg Griygoriuk

Ancak bu düzenleme birçok denizciye Kızıldeniz'den uzak durma imkânı tanıyor olsa da pek çoğu hâlâ ailelerine para gönderebilmek için bu bölgede çalışmak zorunda kalıyor.

ITF'in mesajı çok net: denizcilik şirketleri, gemilerinin rotasını değiştirerek denizcilerine karşı sorumluluklarını yerine getirmelidir ve bayrak devletleri de şirketlere bu doğrultuda talimat vermelidir.

Ticari gemilerin geçiş yapmaya devam ettiği bölgelerde, hükümetler hem bu gemileri koruyan deniz kuvvetlerini güçlendirmeli hem de denizcilerin güvenliğini sağlamaya yönelik çabalarını çok daha etkin biçimde koordine etmelidir. Elverişli bayrak devletleri, bu konuda yalnızca ABD, Birleşik Krallık ya da Avrupa donanmalarına bel bağlamamalıdır.

Sonuç olarak, hiçbir teslimat süresi denizcilerin hayatından daha değerli değildir ve sivil denizciler Kızıldeniz'den geçirilerek ateş hattına sürülmemelidir. ■

"Hâlâ Kızıldeniz'den geçmek zorunda kalan sayısız denizcinin – ve evlerinde onları bekleyen ailelerinin – her gün yaşadığı travma büyük ölçüde göz ardı edilmeye devam ediyor. Bu denizciler, sevdiklerine bir daha sağ salim kavuşamayacakları korkusu içinde tehlikeli yolculuklara çıkıyor."

seafsupport@itf.org.uk



ITF'ten Mohamed Arrachedi, Mumbai'de Captain Tarek gemisinin mürettebatıyla birlikte

Kızıldeniz'deki çatışmanın insani bedeli

2024 yılında ödenen insani bedel, mart ayında True Confidence adlı gemide öldürülen üç denizciyle, haziran ayında Tutor adlı gemide hayatını kaybeden bir denizciyi kapsıyor

2024 yılı sonunda, Bahamalar bandıralı Galaxy Leader kargo gemisinin 25 kişilik mürettebatı, Kasım 2023'te Husiler tarafından kullanılan bir helikopterle kaçırıldıktan sonra hâlâ Yemen'de rehin tutuluyordu. Neyse ki, bu mürettebat Ocak 2025'te serbest bırakıldı.

Temmuz 2024'te, 16 Suriyeli ve Hintli denizci Yemen'in Hudeyde kentinde terk edildi. Komorlar bandıralı Captain Tarek gemisinde ise sekiz Hintli denizci, İsrail hava saldırılarının hedef aldığı limanda mahsur kaldı. Denizciler, saldırılara tanık olmanın yol açtığı travmayla mücadele ederken, gemi sahipleri tarafından tamamen görmezden gelindi ve ücretleri ödenmedi.

Yemen'deki ITF ekibi, mürettebatla iletişim halindeydi. Ekibimiz, daha önce Suriyeli sekiz denizcinin gemiden ayrılarak bir otele sığınmalarına yardımcı olmuş ve 9 Ağustos'ta Aden'den Lübnan'ın Beyrut kentine geri dönmelerini sağlamıştı. Ardından ITF, geri kalan sekiz mürettebattan beşinin talebi üzerine, 13 Eylül'de bu denizcileri Hudeyde'den Aden'e tahliye etti. Burada bir otelde konaklayan denizciler, 21 Eylül'de Mumbai'ye geri gönderildiler. Diğer üç denizci ise sunduğumuz yardım teklifini kabul etmedi. ■



Önümüzdeki değişim süreci, işçilerin desteklenmesini gerektiriyor

Almanya'daki ver.di sendikasının başkan yardımcısı **Christine Behle** ile tanışın. *Denizciler Bülteni*, kendisinden sendikacılık deneyimlerini ve denizcilik sektörünün geleceğine dair düşüncelerini paylaşmasını istedi

Okulu bitirdikten sonra kamu hizmetinde bir çıraklık programına başladım ve ver.di sendikasına üye oldum. Hemen diğer stajyerlerle birlikte çalışmaya başladım ve gençlik ile stajyer temsilcisi seçildim.

Ver.di'nin desteğiyle birçok seminere katıldım ve diğer genç sendikacılarla birlikte çalışmaktan büyük keyif aldım. Sendikanın gençlik komitesine seçildim, yerel gençlik grubunun başkanlığını üstlendim, ardından ulusal düzeyde görev aldım. 1995 yılında ver.di beni gençlik sekreteri olarak işe aldı.

Yerel işletmelerdeki ver.di üyelerine destek verdim, ardından Kuzey Ren-Vestfalya bölgesindeki taşımacılık sektörünün yönetimini üstlendim. 2011 yılında taşımacılıktan sorumlu üye olarak ver.di'nin ulusal yönetim kuruluna seçildim. 2019'dan bu yana ver.di başkan yardımcısı olarak görev yapıyorum.

Birlikten güç doğar

Ver.di'nin farklı ulaşım sektörlerinde 1,9 milyondan fazla üyesi bulunuyor. Bu kapsayıcılık, üyelerimize pek çok açıdan avantaj sağlıyor. Limanlarda çalışan üyelerimiz, liman idarelerinde görevli meslektaşlarıyla yakın iş birliği içinde çalışarak karşılıklı anlayışı güçlendiriyor ve sorunların çözümüne katkıda bulunuyor. Denizcilik sektöründeki çalışma koşullarını iyileştirmeye yönelik stratejilerimiz, havalimanlarında görev yapan üyelerimiz için de örnek teşkil ediyor.

2023 yılında ver.di'nin yürüttüğü büyük toplu iş sözleşmesi mücadelesinde, havaalanları, su yolları, liman idareleri, belediye limanları, devlet otoyolları, demiryolları ve yerel toplu taşıma sektörlerinde çalışan emekçiler, altyapı grevi günü kapsamında kitlesel olarak iş bıraktı. Almanya adeta durdu. Bu mücadele sayesinde, ver.di'nin kuruluşundan bu yana sağlanan en yüksek ücret artışını elde ettik.

Liman işçileri için kazanımlar elde etmek

Liman işçilerimiz açısından en büyük sorunlardan biri otomasyondur. Almanya'daki çoğu terminalde meslektaşlarımız hâlâ portal vinç kabinlerinde çalışıyor; oysa başka ülkelerde yükleme ve boşaltma işlemleri artık otomatik vinçlerle yürütülüyor. Pek çok iş köklü biçimde değişecek, bir kısmı ise tamamen ortadan kalkacak. Bu süreci durduramayız; bu yüzden liman işçileri için, özellikle eğitim yoluyla, limanda başka alanlarda istihdam imkânları yaratmaya çalışmalıyız.

İşçi havuzu sistemimiz – liman şirketlerinde çalışanlara aynı çalışma ve gelir koşullarını garanti eden model – giderek artan biçimde saldırıya uğruyor. Otomasyon liman iş gücünü azaltsa bile, bu sistemi korumak için mücadele edeceğiz.

2024 yılında, Almanya genelindeki liman işçileri için üzerinde uzlaşmaya varılmış olan ortak öncelikleri temel alan liman manifestomuzu kabul ettik.

Gelecek

Sektörde daha fazla kadına ihtiyacımız var. Çalışma koşullarının köklü biçimde iyileştirilmesi gerekiyor; bunun başlıca adımları ise cinselleştirilmiş şiddetle mücadele, hijyen koşullarının iyileştirilmesi ve çalışma saatlerinin insani bir düzeye çekilmesidir.

Ayrıca, deniz taşımacılığı daha çevreci hale gelirken işçilerin mağdur olmaması için onlara destek sağlamalıyız. Değişim, iş kayıplarına yol açabilir; bu nedenle çalışanlara güvence sağlamak adına işten çıkarmaların bağlayıcı biçimde yasaklanması gerekir. Öte yandan, çalışanların bu dönüşüme ayak uydurabilmesi için ek nitelikler edinmeleri gerekecek ve bu eğitimlerin sağlanması da işverenlerin sorumluluğunda olmalı; maliyeti de onlar tarafından karşılanmalıdır. ■

Denizcilerin denizdeki stresle başa çıkmasına yardımcı olmak

ITF küresel refah programı koordinatörü **Dr. Syed Asif Altaf**, denizde yaşamın yarattığı stresle başa çıkmayı öğrenmenin, ITF'in hükümetler ve denizcilik akademileriyle iş birliği içinde hayata geçirdiği yeni eğitim programlarının merkezinde yer aldığını söylüyor

Denizcilerin, özellikle de denizcilik öğrencilerinin ruh sağlığı sorunlarında gözlemlenen kayda değer artışa yanıt olarak, ITF, başlıca denizci arz eden ülkelerdeki denizcilik akademilerinin müfredatına dahil edilmek üzere bir refah ve stres yönetimi modülü geliştirdi.



Dr. Syed Asif Altaf eğitmenleri eğitiyor

Eğitimin Karadeniz ülkelerinde yaygınlaştırılması

Yedi Karadeniz ülkesindeki- Arnavutluk, Bulgaristan, Gürcistan, Karadağ, Romanya, Türkiye ve Ukrayna- 10 denizcilik üniversitesinden 23 öğretim üyesi, ITF'in Ekim 2024'te düzenlediği eğitim sayesinde artık öğrencilerini denizcilik kariyerinin zorluklarına hazırlamak konusunda daha yüksek bir donanıma sahipler.

ITF, İstanbul Teknik Üniversitesi, Odesa Denizcilik Akademisi, Dünya Denizcilik Üniversitesi, ARKAS Lojistik ve ORKA Informatics ile birlikte çalışarak Avrupa Komisyonu'na sunulmak üzere bir proje teklifi hazırlıyor. SEA-WELL adı verilen bu mesleki eğitim projesi, özel olarak tasarlanmış bir çevrimiçi eğitim ve öğretim portalı üzerinden yürütülecek. Bu proje, denizcilerin ruh sağlıklarını korumalarına yardımcı olacak; denizcilik şirketlerine ve sağlık hizmeti sağlayıcılarına da rehberlik edecek.



Endonezya'daki eğitmenler stres yönetimi hakkında bilgi ediniyor

Endonezya ile çığır açan anlaşma

Dünyada bir ilk olarak, Endonezya hükümeti ülkedeki tüm denizcilik akademilerinin müfredatına ruh sağlığını zorunlu ders olarak ekledi. Bu adım, Mart 2024'te ITF ile imzalanan çığır açıcı bir anlaşmanın ardından atıldı ve Endonezya'nın dünyanın en büyük beş denizci arz eden ülkesinden biri olması nedeniyle büyük önem taşıyor.

Bu anlaşmayla, denizcilerin ruh sağlığı yönetimi konusunda eğitmenlerin yetiştirilmesini amaçlayan bir iş birliği başlatıldı. Eğitimler, "Ruh Sağlığı ve Stres: Anlama, Erken Müdahale ve Başa Çıkma" adlı yeni bir kurs aracılığıyla veriliyor.

2024 yılı boyunca, ITF ve üyesi Endonezya Denizciler Sendikası (Kesatuan Pelaut Indonesia – KPI), Endonezya'daki denizcilik akademilerinde altı eğitici eğitimi (TOT) oturumu düzenledi. Bu sayede 200 eğitmen, öğretim görevlisi ve devlet yetkilisi denizcilerin karşı karşıya olduğu stres faktörlerini daha iyi anlamaya başladı.

KPI Genel Sekreteri I Dewa Nyoman Budiasa şöyle dedi: "Denizcilik öğrencilerinin ve genç denizcilerin stresten kaynaklanan tehlikelere karşı en savunmasız grup olduğunu biliyoruz. Araştırmalar, intihar oranlarının en çok bu gruplarda görüldüğünü ortaya koyuyor. Bu yüzden... en kırılgan olanlardan başlayarak, onların mutlu ve sağlıklı denizciler olarak uzun bir kariyere sahip olmalarını sağlamak istiyoruz."

Bu anlaşma, Endonezya'da diğer ulaşım sektörlerine yönelik eğitim akademilerinde benzer modüllerin hayata geçirilmesi yönünde atılan adımlar da dâhil olmak üzere, başka çığır açıcı gelişmelere de zemin hazırladı. Ayrıca, devlet petrol şirketi Pertamina bünyesindeki denizciler ve offshore denizcilik işçileri için ayrı bir ruh sağlığı ve stres yönetimi programı geliştirilmesini sağladı. ■

Bu ITF/hükümet iş birliğinin diğer ülkelerde de tekrarlanmasını umuyoruz.



Dümende bir kadın

Kaptan Laura Pinasco

Denizciler Bülteni, 27 yıllık parlak denizcilik kariyeri boyunca hem LNG hem de yük gemilerinde kaptanlık yapmış İtalyan denizci **Laura Pinasco**'yu tanıtmaktan mutluluk duyuyor

Denizciliği neden seçtiniz?
Denizcilik okulunu, astronomi ve meteoroloji gibi derslerin ilgimi çekmesi nedeniyle seçtim. Ailemde denizcilik sektöründen kimse yoktu, bu yüzden hangi kariyer yolunu izleyeceğim konusunda kararsızdım. 20 yaşıma geldiğimde, ücretsiz dört aylık bir iş sözleşmesiyle işe başladım ve gemi limandan ayrılırken ilk kez köprü üstünde durduğumda, yepyeni bir hayata başladığımı hissettim. O günden beri hiç durmadım. Son yıllarda ise petrol, kimyasal ve gaz tankerlerinde SIRE denetçisi olmaya öncelik verdim. Hedefim, deniz taşımacılığının karbonsuzlaşması ve sürdürülebilirliği konusundaki en son gelişmeleri takip ederek bu dönüşümün ön saflarında yer almak.

Deneyimleriniz size ne öğretti?
Asıl uzmanlık alanım gaz tankerleri, ancak her zaman kuru yük taşımacılığına ilgi duydum ve bu alanda da aktif olarak yer aldım. Kariyerime yük gemilerinde başladım ve bu alanda devam etmek benim için doğal bir tercihti. Çok şey öğreniyorum ve karşılaştığım zorluklara rağmen, kendi seçtiğim bu mesleği sürdürmekten büyük bir tatmin duyuyorum.

Hoş olmayan deneyimlerim de oldu. Bir kadının, dengesiz ortamlarda ortaya çıkabilen bazı zehirli dinamiklerden tamamen uzak kalamayacağını kabul etmenin önemli olduğuna inanıyorum. Gemide çoğu zaman mürettebattan biri değil de bir yabancıymışım gibi hissettiğim anlar oldu — hatta bu anların sayısı, ekipten biri gibi hissettiğim anlardan fazlaydı. Yine de bu deneyim, işimizin insani yönüne daha dikkatli bakmamı sağladı. Bu yalnızca cinsiyet meselesi değil; gemide, yaşı, dili ya da mesleki zorlukları nedeniyle kırılgan durumda olan insanlar her zaman var. Ben de bu kişilere destek



olmaya, onurlarını kıracak ya da kötü muameleye yol açacak durumlara karşı onları korumaya çalışıyorum.

Denizcilik kariyerini diğer kadınlara tavsiye eder misiniz?
Cevabım evet; çünkü denizcilik sektörü son derece geniş, dinamik ve fırsatlarla dolu. İki yeğenime denizcilik deneyimi kazanmalarının yanı sıra seçeneklerini genişletmek için üniversite eğitimi almalarını tavsiye ederdim. Özellikle kruvaziyer sektörünü düşünmelerini öneririm, çünkü bu alanda insan kaynakları, potansiyel adaletsizliklerin ve istismarın önlenmesinde ve çözüme kavuşturulmasında hayati bir rol oynuyor.

Ne yazık ki birçok kadın, başarısızlık ve yargılanma korkusuyla teknik rollere yönelmekten caydırılıyor. Oysa biz de tıpkı erkekler gibi, her şeyi -hatta hatalarımızdan ders çıkarmayı bile- öğrenebiliriz.

Ne yazık ki birçok denizcilik şirketi, kapsayıcılık ve eşitlik meselelerini gerçekten samimi bir tutumla ele almakta zorlanıyor. Bunun yerine, çoğu zaman iyi kaleme alınmış ama gerçek bir irade barındırmayan, içi boş politikalar üretmekle yetiniyorlar. Bu cesaretsizlik beni ciddi biçimde hayal kırıklığına uğratıyor. ■

- SIRE hakkında daha fazla bilgi için: www.ocimf.org/programmes/sire-2-0
- Yeni ITF Denizciler web sitesinde yer alan Denizde Kadınlar sayfasını ziyaret edin: www.itfseafarers.org/en/issues/women-at-sea



LGBTQI+ denizcilerin sesleri IMO'da duyuldu

ITF'in Uluslararası Denizcilik Örgütü irtibat görevlisi yardımcısı **Jihyeon Gina Kim**'e göre, kadın denizcilerin güçlendirilmesine yönelik atılan çığır açıcı adımlar, denizcilik sektöründe LGBTQI+ bireyler ve diğer yeterince temsil edilmeyen gruplar için de yavaş yavaş olumlu değişimlerin önünü açıyor

Gemilerde cinsel yönelimini açıkça ifade eden eşcinsel denizcilere hâlâ çok nadiren rastlanıyor; bunun başlıca nedeni ayrımcılığa uğrama ve işini kaybetme korkusu. Bu durumu değiştirebilmek için kültürel bir dönüşüme ihtiyaç var.

ITF üyesi denizcilik sendikalarının ve diğer paydaşların çabaları sayesinde kadın denizcilerin güçlendirilmesi alanında önemli ilerlemeler kaydedildi. 2021'den bu yana her yıl 18 Mayıs'ta kutlanan IMO Uluslararası Denizcilikte Kadınlar Günü bu çabaların bir ürünü. 2024 yılında ise ilk kez IMO Toplumsal Cinsiyet Eşitliği Ödülü verildi. Bu gelişmeler, denizcilik sektöründe çeşitliliği ve kapsayıcılığı artıran, yeni fırsatların önünü açan adımlar niteliğinde.

2026'dan itibaren tüm denizcilik otoriteleri ve şirketler, denizcilerin şiddet ve tacizi -cinsel taciz, zorbalık ve cinsel saldırı dahil- önleme ve bunlara müdahale etme konusunda uygulamalı eğitim almalarını sağlamakla yükümlü olacak.

Ancak sektörün gerçek bir kültürel değişimi sağlamak için hâlâ kat etmesi gereken uzun bir yol var.

ITF'in bünyesindeki kadın ve gençlik kolları, LGBTQI+ taşımacılık işçilerinin güvenlik sorunlarını güçlü bir şekilde gündeme taşıdılar ve bu ihtiyaçlara yanıt verecek etkili stratejiler geliştirmek üzere örgüt genelinde küresel ölçekte kültürel değişime öncülük ediyorlar.

ITF'in 2018 yılında LGBT+ haklarına ilişkin karar önergesini kabul etmesiyle birlikte, ITF ile paydaş örgütü Avrupa Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ETF) LGBTQI+ işçilerin haklarına özel olarak odaklanma ve üye sendikaların bu alandaki çalışmalarını destekleme olanağını buldu. Bu kararla, küresel bir aile olarak tüm taşımacılık işçilerine -cinsel yönelimleri ya da toplumsal cinsiyet kimlikleri ne olursa olsun- açık ve net bir biçimde destek verdiğimizi ilk kez ilan etmiş olduk.

ITF'in LGBTQI+ denizcilerin haklarını savunmaya yönelik en önemli girişimi, 2023 yılında IMO'ya ETF ile birlikte sunduğumuz bir başvuruyla gerçekleşti. Bu başvuruda, LGBT+ denizcilerin dışlanmaması ve eşit muamele görmesi için çok taraflı çabaların güçlendirilmesi çağrısı yapıldı.

2024 yılında IMO, ITF aracılığıyla LGBTQI+ denizcilerin sesine kulak verdi ve şu noktalara dikkat çekti:

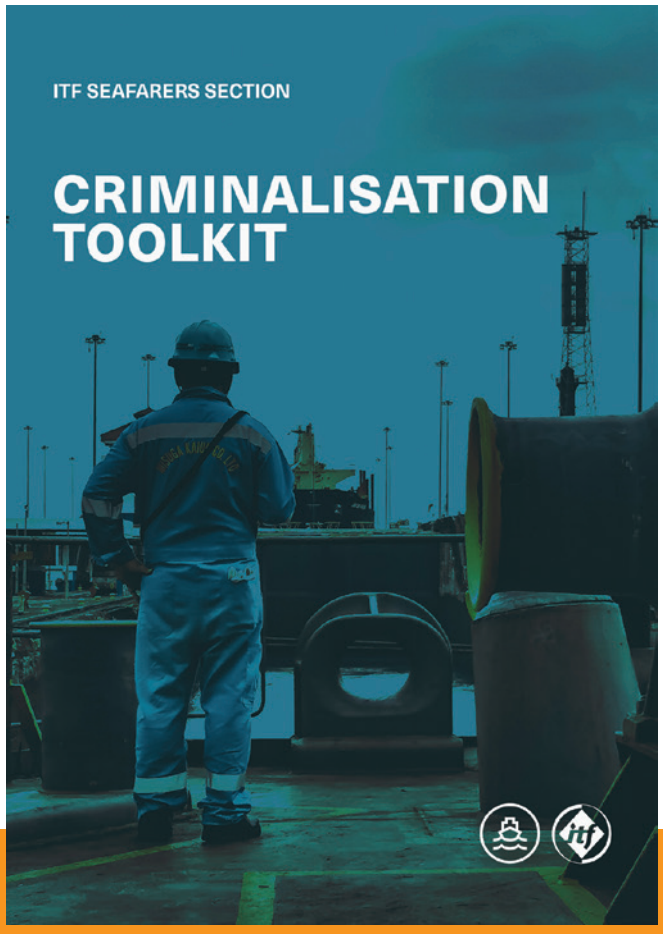
- Yeterince temsil edilmeyen denizciler için dayanışma hayati önemdedir.
- Değişim, sektördeki herkesin uzun vadeli kararlılığını gerektirir.
- Ayrımcılığa uğrayanlara yalnızca sözle değil, olumlu ve anlamlı eylemlerle destek olunmalıdır.

Katılımcılar, LGBTQI+ denizcilerin aşağıdaki alanlarda yürütülen tüm çalışmalara dahil edilmesi gerektiği konusunda mutabakata vardı:

- denizciler ve denizcilik sektörü hakkında kamuoyunda farkındalığı artırmak,
- yeni teknolojilerin yol açabileceği olumsuz etkileri hafifletmek,
- nitelikli denizci iş gücünün sektörde kalmasını sağlamak,
- tüm denizcilik işçilerine eşit fırsatlar sunmak.

Haziran 2025'te IMO, yeterince temsil edilmeyen gruplara yönelik özel bir konu başlığı belirleme yönünde tarihi bir karar alacak. Bu karar, denizcilik sektöründe kültürel değişim açısından bir dönüm noktası niteliğinde olmalıdır. ■

Kriminalize edilme riskine karşı tetikte olun



Bir deniz kazası ya da çevre kirliliği ihlali yaşandığında, denizciler çoğu zaman günah keçisi ilan ediliyor. Gemide yasa dışı yük bulunması hâlindeyse, yeterli kanıtın olmaması bile hapis cezasını önlemeye yetmeyebiliyor. Türkiye'deki ITF müfettişi **Kenan Dinç**, gemide uyuşturucu bulunduğu gerekçesiyle kriminalize edilen denizcilere dair iki endişe verici vakayı paylaşıyor ve adil muamele görme hakkınızı açıklıyor

30 yıl hapis cezası

Bir Hırvat kaptan ile bir Fin baş zabit, Türkiye'de skandal niteliğinde bir kararla 30 yıl hapis cezasına çarptırıldı. Adaletin sağlanmasına yönelik tek umutları, Yargıtay'ın lehlerine karar vermesi

Ekim 2023'te Türkiye'nin Ereğli limanında demirli bulunan Phoenician M gemisinde uyuşturucu bulunmasının ardından, Kaptan Marko Bekavac ve Baş Zabit Ali Albokhari, aralarında yük yükleme sorumluluğu bulunmayanların da olduğu sekiz mürettebat üyesiyle birlikte derhal tutuklandı.

Kolombiya'da bulunduğu sırada gemide uyuşturucu olduğu saptandı ancak bu nedenle herhangi bir dava açılmadı. Kaptan, durumu gemi sahibine bildirdiğini ve yükleme öncesinde ek güvenlik talep ettiğini söylüyor, ancak şirket onun bu talebine yanıt vermedi. Mürettebat, geminin Türkiye'ye gideceğini yalnızca üç gün önceden öğrendi. Ayrıca, uyuşturucu dolu çantaların hiçbirinde mürettebata ait parmak izine rastlanmadı.

Davanın mahkemeye taşınması neredeyse bir yılı buldu. Bu süre zarfında ITF, gözaltındaki denizcileri ziyaret etti ve cezaevindeki ihtiyaçlarını karşılayabilmeleri için, hapishane müdürlüğü tarafından onlar adına açılan bireysel banka hesaplarının her birine 300'er ABD doları yatırdı.

20 Eylül 2024'te kaptan ve baş zabit suçlu bulunarak ağır hapis cezalarına çarptırıldı. Diğer mürettebata yönelik tüm suçlamalar ise kanıt yetersizliği nedeniyle düşürüldü. İskenderun Ship Management, mürettebatın ailelerine yapılan temel ücret ödemelerini derhal kesti ve ITF'in çağrılarına yanıt vermeyi bıraktı.

Bir ay sonra Bekavac ve Albokhari, mahkemenin gerekçeli kararını aldı. Karar gerekçesinde, yalnızca görev sorumlulukları nedeniyle cezalandırıldıkları ve aleyhlerinde açık bir delil bulunmadığı görülüyordu.

"... Kolombiya'da uyuşturucu bulunmuşsa, deneyimli kaptanlar olarak gemide başka uyuşturucu bulunabileceğini öngörmeleri ve gerekli önlemleri almaları gerekirdi. Kaptanların bilgisi olmadan gemiye yük yüklenemez ya da boşaltılamaz. Kaptanlar, tedbirli davranmakla yükümlüdür ve geminin her yerinde gerekli güvenliği sağlamak zorundadır. Aynı zamanda, her iki sanık da geminin yükleme ve boşaltmasından doğrudan sorumludur."

Geminin P&I sigortası tarafından görevlendirilen

Adil muamele görme hakkınız

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ile Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), bir deniz kazası durumunda Denizcilere Adil Muamele Edilmesi Hakkında Kılavuz İlkeleri 1 Temmuz 2006'da kabul etti. Ne var ki, birçok ülke bu ilkelere uygun hareket etmiyor.

ITF ve üyesi sendikalar, denizcilerin isnat edilen suçlar nedeniyle gözaltına alınmaları durumunda adil muamele görmelerini güvence altına alacak yeni ilkeler üzerinde uzlaşmak amacıyla, Kasım 2024'te düzenlenen ILO/IMO ortak toplantısına katıldı. Bu ilkelerin, her iki kuruluş tarafından Mart 2025'te resmen onaylanması bekleniyor. Onay sürecinin tamamlanmasının ardından ITF, üyesi sendikalarla birlikte bu ilkelerin üye devletler tarafından hayata geçirilmesini teşvik edecek.

ITF, kriminalizasyon araç setini suç isnatlarının yanı sıra deniz kazalarını da kapsayacak şekilde güncelledi. Bu araç seti, haklarınızı açıklıyor ve size yol gösterici tavsiyeler sunuyor.

Kriminalize edilme riski altındaysanız, ITF'in araç setini şu adresten indirebilirsiniz:
https://www.itfseafarers.org/en/resources/criminalisation

avukatlar, denizcileri temsil etmeye devam ediyor. Hırvatistan'daki kaptanın ailesi, ona özel bir avukat tutabilmek için bağış topladı. ITF ise mahkeme kararını, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) nezdinde gündeme taşıdı.

Ocak 2025'in başlarında, istinaf mahkemesinin 30 yıl hapis cezasını onadığını öğrenen denizciler büyük bir üzüntü yaşadı. Avukatları, bu karara karşı Yargıtay'a temyiz başvurusunda bulunacak. ITF olarak, hukuki süreci denizcilerin avukatları aracılığıyla yakından takip ediyoruz ve aileleriyle temas içindeyiz.

Bir yılı aşkın süredir Adana'da herhangi bir suçlama olmaksızın tutuklu

Liberya bandıralı Berge Torre, Kolombiya'dan yola çıktıktan sonra 12 Kasım 2023'te Türkiye'nin Yumurtalık açıklarına ulaştığında, narkotik polisinin gemide kokain paketleri bulduğu bildirildi.

25 kişilik mürettebatın tamamı ilk etapta yakıt kaçakçılığı şüphesiyle gözaltına alındı. Ancak bunlardan yalnızca 15'i soruşturma için Cumhuriyet Başsavcılığı'na sevk edildi. Savcılık, beş kişinin tutuklanmasını talep ederken, kaptan ile güverte stajyerine yurt dışı çıkış yasağı konulmasını istedi.

Kasım 2023'te dava ceza mahkemesinde görüldüğünde, yargıç tutuklama taleplerini reddetti. Ancak dört Hintli denizci – baş zabit Ravi Singh, üçüncü zabit Madhav Sharma ile güverte tayfaları Tandel Mohanbhai ve Ambrose Machado – şehir dışına çıkmaktan menedildi ve her hafta karakola giderek imza vermeleri istendi. Diğer 11 denizci ise ülkelerine döndü.

Aradan bir yıl geçmiş olmasına rağmen, dört denizci aleyhlerinde herhangi bir doğrudan kanıt bulunmadığı halde hâlâ Adana'da tutuluyor. Bir otelde kalıyorlar; yönetim şirketi Anglo-Eastern Ship Management, masraflarını karşılamaya ve temel maaşlarını ödemeye devam ediyor. ITF olarak kendilerini düzenli bir biçimde ziyaret ediyor, aileleriyle iletişimde kalabilmeleri için telefon ve internet erişimi sağlıyoruz. ITF, sürecin hızlandırılması yönündeki çağrılarını sürdürüyor.

İşe alım sahtekârlıklarını fark edin

İşe alımla ilgili dolandırıcılık girişimleri birçok farklı biçimde karşınıza çıkabilir. Ancak bir şeylerin yolunda gitmediğini gösteren bazı belirgin işaretler vardır ve biz de bunları fark etmenize yardımcı olmak için buradayız diyor, ITF teftiş ekibi koordinatörü **Steve Trowsdale**

ITF her yıl yüzlerce dolandırıcılık ihbarı alıyor ve bunlar arasında dolandırıcılığa kurban giden denizcilerin hikâyeleri de yer alıyor. Dolandırıcılar, sahte istihdam büroları veya İK yöneticileri gibi davranarak, ilan ettikleri işleri gerçekmiş gibi göstermek için giderek daha sofistike yöntemler kullanıyor. Gerçeğine çok benzeyen e-posta adresleri ve sahte internet siteleri oluşturuyor ve WhatsApp, Viber ve LinkedIn gibi doğrudan iletişim kanallarını da giderek daha sık kullanıyorlar.

Nelere dikkat etmeniz gerektiğini görmek için bu örnek iş ilanlarına bir göz atın.





Dolandırıcılık ağı

Sahte bir web sitesi tespit ettiğimizde, bunun kapatılmasını sağlıyoruz. Ancak sorun şu ki, aynı dolandırıcılar kısa sürede ya yeni bir site açıyor ya da isimleri biraz farklı olan birkaç site birden kuruyor.

İşe alım dolandırıcılarından nasıl korunabileceğinizi çek-al bölümümüzün 12. sayfasından öğrenebilirsiniz.

Bir iş arıyorsanız, her zaman:

- www.itfshipbesure.org adresindeki düzenli olarak güncellenen Dolandırıcılık Uyarıları sayfasını kontrol edin. Bu sayfada, uzak durmanız gereken kişi ve şirket isimlerinin yanı sıra sahte e-posta adresleri ve web siteleri de yer alıyor.
- Posta kutusu numarası ve sahte adres kullanımına dikkat edin.
- Şirketin adını Google'da "dolandırıcılık", "sahtekârlık" veya "uyarı" gibi kelimelerle birlikte aratın.
- Eğer bir dolandırıcılık girişimi, sahte bir e-posta adresi veya web sitesi tespit ederseniz – ya da sadece tavsiye almak isterseniz – lütfen bizimle gizlilik içinde jobscam@itf.org.uk adresinden iletişime geçin.

Elverişli bayraklarda rekor sayı



Denizciler Bülteni, ITF'in Elverişli Bayraklar Kampanyası kapsamında 2024 yılı boyunca yaşanan gelişmeleri aktarıyor

Gabon ve Esvatini Elverişli Bayraklar listesine eklendi

ITF, 22 Mayıs 2022 tarihinde, uzun süredir tuttuğu Elverişli Bayraklar listesine iki yeni gemi sicilini daha ekledi: Gabon ve Esvatini (eski adıyla Svaziland).

Esvatini, denize kıyısı olmayan bir ülkedir ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) üyesi değildir. Her iki ülke de yaptırımlara tabi petrolü taşıyan ve giderek büyüyen "karanlık filolarla" yakından ilişkilidir. Gabon'un gemi siciline kayıtlı gemi sayısı, Rusya'nın Ukrayna'yı işgalinin ardından yürürlüğe giren uluslararası yaptırımlardan bu yana geçen iki yıl içinde %675 oranında artış gösterdi.

Tonga'nın aynı tarihte listeden çıkarılmasıyla birlikte, Elverişli Bayrak sayısı rekor bir seviyeye ulaşarak 43'e yükseldi. Elverişli Bayraklar listesinin tamamına www.itfseafarers.org adresinden ulaşabilirsiniz.

Elverişli Bayraklar sistemi, şirketlerin gerçek sahipliği gizlemek, vergi yükümlülüklerini azaltmak, ucuz işgücü çalıştırmak ya da güvenlik standartlarını baypas etmek amacıyla gemilerini düzenlemelerin zayıf olduğu ülkelere kaydettirmelerine olanak tanır. Bu durum, bu gemilerde çalışan denizciler açısından son derece ciddi sonuçlar doğurmaktadır. Bayrak sicillerinin, geleneksel ulusal sicillere kıyasla daha düşük standartlarla faaliyet gösteren ticari işletmeler gibi çalışmasına izin verilmemelidir.

Dünya filosunun yaklaşık yüzde 50'si Elverişli Bayrak devletlerine kayıtlıdır. En büyük üç sicil -Panama, Liberya ve Marshall Adaları- tek başlarına uluslararası filonun yüzde 40'ından fazlasını oluşturmaktadır.

Birleşik Krallık Hükümeti, 2018 tarihli Yaptırımlar ve Kara Paranın Aklanmasının Önlenmesi Yasası ve buna eşlik eden mevzuat kapsamında belirlenen kişi, kuruluş ve gemilerin – ve bunların listeye alınma gerekçelerinin– yer aldığı bir liste yayımlıyor. Yaptırım listesine şu adresten ulaşabilirsiniz: https://www.gov.uk/government/publications/the-uk-sanctions-list

ITF'in denizcilere sağlanması gereken asgari koşullara ilişkin yeni politikası

ITF, Ekim 2024'te Fas'ın Marakeş kentinde düzenlenen Kongresi'nde, ITF ve üyesi sendikaların Elverişli Bayrak kullanan ticaret gemilerinde kabul edeceği asgari koşulları belirleyen Marakeş Politikası'nı kabul etti. 2010 yılında benimsenen Meksiko Politikası'nın yerini alan bu yeni düzenleme, o tarihten bu yana denizcilerin karşı karşıya oldukları değişen gerçekliği yansıtmak üzere hazırlandı.

Marakeş Politikası, ITF'in Elverişli Bayraklar kampanyasına yön veren temel çerçeveyi oluşturuyor. Bu politika, Covid-19 salgınıyla birlikte küresel tedarik zincirlerinin kritik önemi konusunda ortaya çıkan yeni anlayış ile gemiciliğin ve denizcilerin iklim değişikliğiyle mücadelede, adil bir geçiş süreci aracılığıyla üstlenecekleri merkezi rolü de kapsıyor.

Bu politika, milliyet farkı gözetmeksizin, Elverişli Bayrak gemilerinde çalışan mürettebatın ücret ve çalışma koşullarını belirleyen ITF Toplu İş Sözleşmeleri (TİS) için asgari düzeyi oluşturacak.

Marakeş Politikası, özellikle gemi sahibi ve işgücü sağlayan ülkeler başta olmak üzere, ITF üyesi sendikalar arasındaki iş birliğini derinleştirerek, daha iyi koşullar elde etmek için verilen mücadelede daha birleşik bir cephe oluşturuyor.

Marakeş Politikası'nı şu adresten indirebilirsiniz: https://www.itfglobal.org/en/resources/marrakech-policy

ITF müfettişleri yanınızda

Gemide bir sorun yaşıyorsanız, yardım almak için ITF müfettişlerine ve irtibat sorumlularına başvurabilirsiniz. *Denizciler Bülteni*, 2024'te göreve başlayan ve denizcilerin haklarını savunma ile ihtiyaç sahiplerine destek olma konusundaki deneyim ve tutkularını ortaya koyan 12 yeni müfettişi tanıtıyor. ITF'in bölgesel sendika irtibat ağlarındaki son gelişmeleri öğrenmek ve Norveç'teki ITF müfettişleriyle tanışmak için okumaya devam edin

Yeni müfettişlerle tanışın



Ramesh Babu Reddipalle (Visakhapatnam, Hindistan – NUSI), 2001 yılında petrol ve LPG tankerlerinde güverte tayfası olarak denizcilik kariyerine başladı. Son 10 yıldır ise lostromo ve sendikanın örgütlenme sorumlusu olarak görev yapıyor.



Elinor Cheason (Bristol, Birleşik Krallık – Nautilus International), yolcu gemilerinde çalıştıktan sonra, üniversiteye dönerek yüksek lisansını tamamladı. Daha sonra Birleşik Krallık'ta birkaç yıl boyunca sendikal harekette görev yaptı.



Marko Komeri (Helsinki, Finlandiya – Finlandiya Denizciler Sendikası), tesisatçı/mekanik ustası olarak yaklaşık 20 yıllık denizcilik deneyimine sahip. Çoğunlukla yolcu gemilerinde çalıştı.



Christelle Grison (Marsilya, Fransa – Confédération Française Démocratique du Travail, CFDT), denizcilik kariyerine geçmeden önce sanat ve etkinlik planlaması alanında çalıştı. 15 yılı aşkın bir süre önce denizcilik sektörüne yöneldi. Beş yıldır sendikasında aktif olarak görev yapıyor. Gemideki en güncel yeterliliği ise Açık Deniz Usta Gemici (AB Yachtsman Offshore) sertifikasıdır.



Sören Wichmann (Hamburg, Almanya – ver.di), 10 yılı aşkın süredir Alman Denizciler Misyonu'nda denizcilere destek sağlayan bir sosyal hizmetler uzmanıdır. Denizciler misyonunda kriz durumlarına müdahaleden gemi ve hastane ziyaretlerine ve bir denizciler kulübünü yönetmeye kadar her alanda görev almıştır.



Christian Bengtsson (Güney İsveç – Seko), son 15 yıldır Hizmet ve İletişim Sendikası'nda çeşitli görevlerde çalışmış; bu süre zarfında iş sağlığı ve güvenliğinin iyileştirilmesi, üyelerin haklarının savunulması ve toplu iş sözleşmesi kapsamına alınmalarının sağlanmasına odaklanmıştır.



Jeppe Eriksen
(Aarhus, Danimarka – 3F), işyeri temsilcisi ve sendika çalışanlarından oluşan bir aileden geliyor; 15 yaşından beri sendikal mücadelenin içinde. 2022 yılında 3F bünyesinde çalışmaya başlamadan önce, Aarhus Limanı'nda 15 yıl boyunca liman işçisi olarak görev yaptı.



Selahattin Polat
(İstanbul, Türkiye – Deniz Çalışanları Dayanışma Derneği, DAD-DER), kariyerine 3. makine zabiti olarak başladı ve sendikasının teftiş birimine katılmadan önce çeşitli gemilerde deneyim kazandı. O tarihten bu yana denizcilere destek olmak ve onlara yardım etmek üzere görev yapıyor.



Mehmet Emre Avci
(İstanbul, Türkiye – Liman-İş), denizcilik fakültesinden mezun olduktan sonra güverte zabiti olarak kariyerine başladı. Dökme yük gemilerinde çalıştı ve birinci zabit yeterliliği aldı. En son römorkör kaptanı olarak görev yaptı.



Stylianos Petronios
(Pire, Yunanistan – Panhelenik Gemi Adamları Federasyonu, PNO), yük gemileri, tankerler ve yolcu gemilerinde güverte zabiti ve kaptan olarak 20 yıllık deneyime sahip bir uzak yol kaptanıdır. 2015'te liman kaptanı olduktan sonra, sertifikalı bir denizcilik eğitmeni ve değerlendirici olarak çalıştı; gemi personeli ve zabitlere yönelik eğitim programları geliştirdi.



Rajkumar Paringadi
(Yeni Mangalore, Hindistan – Hindistan Ulusal Denizciler Sendikası, NUSI), makine dairesi ve güverte bölümünde kıdemli küçük zabit (tesisatçı) olarak 25 yılı aşkın deneyime sahiptir. NUSI'nin gençlik komitesinde görev almış, sendika örgütlenme ve ITF irtibat sorumlusu olarak çalışmıştır.



Konstantinos Tsikalakis
(Pire, Yunanistan – Panhelenik Gemi Adamları Federasyonu), gemilerde makine mühendisi olarak görev yaptı ve büyük bir denizcilik şirketinde çalıştı. Çok sayıda uluslararası gemi onarım görevine katılmış olup, makine mühendisliği alanında lisans, mühendislik yönetimi alanında ise yüksek lisans (MSc) derecesine sahiptir.

Bulunduğunuz yerde ITF müfettişi yok mu? ITF ağıyla iletişime geçin

Bulunduğunuz limanda ya da ülkede ITF müfettişi yoksa, yine de yardım elinizin altında. ITF'in Elverişli Bayrak ağları, ITF üyesi sendikalar tarafından görevlendirilen ve bu sendikaların ofislerinde çalışan irtibat sorumluları aracılığıyla faaliyet göstermektedir. Bu kişiler, gemi sahiplerinin insana yakışır ücretler ile gemide uygun çalışma ve yaşam koşulları sağlama yükümlülüklerine uyup uymadığını denetler. Tamamen gönüllü olarak çalışan irtibat sorumluları, size yardımcı olmak için ellerinden geleni yapacaktır. İşte bu ağların son dönemdeki faaliyetlerinden bir kesit:

Latin Amerika/Karayipler

Ağı güçlendirme çalışmalarımız kapsamında, temmuz ayında Panama Şehri'nde yeni irtibat sorumlularına yönelik bir eğitim semineri düzenledik. Bu seminerde, denizcilerin limanlarda karşılaşabileceği olası sorunlarla nasıl başa çıkılabileceği konusunda eğitim verildi. Toplantı, ITF Teftiş Koordinatörü Steve Trowsdale ile Mohamed Arrachedi (Arap Dünyası ve İran) tarafından yürütüldü.

FOC ağ koordinatörüyle iletişime geçin (Latin Amerika/Karayipler):
Adan Suarez (Uruguay)
E-posta: suarez_adan@itf.org.uk

(Barbados, Belize, Bermuda, Kosta Rika, Ekvador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaika, Nikaragua, Peru, St. Lucia, Surinam, Trinidad ve Tobago ve Venezuela'da irtibat sorumlularımız bulunmaktadır.)

Arap Dünyası ve İran

Ekibimize daha kapsamlı eğitim ve öğretim sağlayarak ağımızı güçlendirmeye devam ediyoruz. Özellikle, bölgedeki denizcilerin sendikal değerler konusunda farkındalık kazanmalarının önemini vurguluyoruz.

Bu çalışmalar kapsamında, Kasım ayında İskenderiye'de ITF üyesi denizcilik sendikalarıyla birlikte Mısırlı denizciler için iki günlük bir sendikal farkındalık semineri düzenledik. Ardından Kahire'de, Arap Dünyası'ndaki ITF ağı üyelerine yönelik iki günlük bir çalıştay gerçekleştirerek ekip kapasitelerini değerlendirdik, denizcilik sektöründeki gelişmeleri tartıştık ve hem Mısırlı denizcilere hem de Mısır limanlarına uğrayan tüm denizcilere nasıl daha iyi destek sağlayabileceğimizi ele aldık.

FOC ağ koordinatörüyle iletişime geçin (Arap Dünyası ve İran):
Mohamed Arrachedi (İspanya)
E-posta: arrachedi_mohamed@itf.org.uk

(Bahreyn, Mısır, İran, Irak, Ürdün, Kuveyt, Lübnan, Libya, Umman, Sudan, Tunus ve Yemen'de irtibat sorumlularımız bulunmaktadır. Ayrıca BAE, Katar ve Suudi Arabistan Krallığı'nda da destek sağlıyoruz.)



Afrika

Afrika Elverişli Bayraklar ağındaki genişleme 2024 yılında meyvelerini vermeye başladı. Kamerun hükümeti, ağ koordinatörünü ilk ulusal Denizcilik Çalışma Sözleşmesi 2006 (MLC 2006) ve denizci hakları çalıştayında konuşma yapması ve 17 Abuja Mutabakat Muhtırası (MoU) ülkesinden liman devleti kontrol müfettişlerine sözleşmenin uygulanmasına dair eğitim vermesi için davet etti. Hükümet, MLC 2006'yı 2025 yılında onaylayacağını da açıkladı. Bu gelişme, AMoU ile ilişkilerimizi daha da güçlendirdi.

Bu yıl ele aldığımız 10 terk edilme vakasında, 550.000 ABD dolarını aşkın tutarda ödenmemiş ücretin tahsilini ve 80'den fazla mürettebat üyesinin ülkelerine geri gönderilmesini sağladık.

FOC ağ koordinatörüyle iletişime geçin (Afrika):
Lucien Razafindraibe (Kenya)
E-posta: razafindraibe_lucien@itf.org.uk

(Benin, Kamerun, Fildişi Sahili, Cibuti, Gabon, Gambiya, Gine-Bissau, Gine Konakri, Liberya, Mauritius, Sierra Leone, Güney Afrika ve Togo'da irtibat sorumlularımız bulunmaktadır.)

Asya Pasifik

2024 yılında ağımız, denizcilerin karşı karşıya kaldığı acil sorunlarla mücadelede önemli bir rol oynamaya devam etti. Bu yıl, bölgemiz de dahil olmak üzere, terk edilme vakalarında endişe verici bir artış yaşandı.

Özveri ile hareket eden irtibat sorumlularımız, denizcilerin haklarını ve refahını korumak adına benimle yakın iş birliği içinde çalışarak olağanüstü bir bağlılık ve direnç gösterdi. İster temel ihtiyaçlara erişimi sağlamak isterse de manevi destek sunmak konusunda olsun, onların bu yorulmak bilmez çabaları, somut ve anlamlı değişimlerin sağlanmasında kilit rol oynadı.

2025 yılında ağımızdaki irtibat sorumluları için yeni eğitim programları başlatıyoruz. Bu programlar, uzmanlıklarını geliştirmeyi ve onları denizcilik refahına dair giderek karmaşıklaşan ortamda yol alabilecekleri araçlarla donatmayı amaçlıyor. Asya-Pasifik bölgesindeki denizciler için daha aydınlık ve güvenli bir gelecek sağlama misyonumuza kararlılıkla bağlı kalarak, karşılaştığımız zorluklara birlikte göğüs germeye devam ediyoruz.

FOC ağ koordinatörüyle iletişime geçin (Asya Pasifik):
Sandra Bernal (Avustralya)
E-posta: bernal_sandra@itf.org.uk

(Bangladeş, Kamboçya, Endonezya, Malezya, Myanmar, Pakistan, Papua Yeni Gine, Fiji, Maldivler, Solomon Adaları, Tayland ve Vietnam'da irtibat sorumlularımız bulunmaktadır.)

Norveç'teki ITF müfettişleriyle tanışın



Angelica Gjestrum (Oslo, Norveç – Norveç Denizciler Sendikası, NSU), bir sendika görevlisi olarak çalıştıktan sonra 2003 yılında Doğu Norveç bölgesi için ITF müfettişi olarak teftiş ekibine katılma fırsatını değerlendirdi. Rusça bilgisi, Doğu Avrupalı mürettebatın sorunlarını anlamasında büyük avantaj sağladı. Uluslararası yönetim alanındaki eğitimi ise ITF sözleşmesi bulunmayan gemilere karşı yürütülen eylemlerin stratejik biçimde planlanmasına önemli katkılar sundu. 2010 yılından bu yana Norveç ITF koordinatörü olarak görev yapıyor ve Larvik, Bergen ile Tromso'daki değerli meslektaşlarından oluşan bir ekibe liderlik ediyor.



Andreas Husa (Bergen, Norveç – NSU), denizcilik kariyerine bir balıkçı teknesinde başladı ve İskandinavya'nın en büyük römorkör şirketlerinden birinde tamamladı. Meslek hayatı boyunca aktif bir sendika üyesi oldu. Ağustos 2021'de ITF müfettişi olarak göreve başladı ve denizciler için hem yerel hem uluslararası düzeyde çalışmak, hayatının önemli bir parçası haline geldi. İşinde her günü büyük bir keyifle geçiriyor.



Yngve Lorentsen (Tromso, Norveç – NSU), 10 yıl boyunca güverte zabiti olarak çalıştı. 2014 yılında Kuzey Norveç için ITF müfettişi olarak atandı ve Norveç ITF teftiş ekibinin bir üyesi olmaktan gurur duyuyor.



Truls Vik Steder (Larvik, Norveç – NSU), 2003 yılında Norveç'in Bergen kentinde ITF müfettişi olmadan önce denizde uzun bir meslek hayatı oldu. Denizcilere yardım etmeye ve onlara destek olmaya odaklanan işini son derece ilgi çekici ve tatmin edici buluyor.

Denizciliğin yeşil dönüşümü için denizcilere ek beceriler kazandırmak



Denizcilik sektörü sıfır karbon hedefi doğrultusunda ilerlerken, denizciler hem çalışma biçimlerinde hem de yaptıkları işlerde köklü değişikliklerle karşı karşıya kalıyor. Denizcilerin güvenli bir şekilde çalışmaya devam edebilmesi için gerekli becerileri edinmesini sağlamayı amaçlayan çalışmalar sürüyor. Süreci, ITF'in denizciler ve iç sularda seyrüsefer kampanya sorumlusu **Kulsoom Jafri** aktarıyor

Denizcilik sektörünün, 2050 yılına "yakın" bir tarihte net sıfır emisyon hedefine ulaşması hedefleniyor. Bu doğrultuda, sera gazı (GHG) emisyonlarının 2030 yılına kadar %30'a, 2040 yılına kadar ise %80'e varan oranda azaltılmasını öngören ara hedefler belirlenmiş durumda.

Bu hedefler, Temmuz 2023'te hükümetler tarafından Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) bünyesinde kabul edilen Gözden Geçirilmiş GHG Stratejisi'nde ortaya konmuştur. Stratejinin hayata geçirilmesine yönelik önlemler üzerinde 2025 yılında mutabakata varılması ve bu önlemlerin 2027 yılında uygulamaya konulması planlanmaktadır.

Bu hedefe ulaşmak için, küresel filonun 2030 yılına kadar en az %5 - ideal olarak ise %10 oranında - sıfır emisyonlu yakıt kullanması öngörülmektedir.

Bu strateji, denizcilik sektöründe sıfır karbonlu bir geleceğe ulaşmada merkezi bir rol üstlenen denizcilerin becerilerinin geliştirilmesi ve desteklenmesi gerekliliğini de içeren, "adil ve hakkaniyetli bir geçiş" vizyonunu da ortaya koymaktadır.

ITF, Ekim 2024 Kongresi'nde, özellikle potansiyel olarak tehlikeli yeni yakıtların elleçlenmesi gibi alanlarda denizcilerin güvenliğine yönelik çalışmaların, sektör ve uluslararası kuruluşlarla yapılacak iş birliğinde merkezi bir yere sahip olması gerektiğini karara bağladı. Sektörde devletleri ve gemi sahiplerini sorumlu tutacak olan düzenlemeleri savunacak ve denizcilerin haklarına dair farkındalığın artırılmasını teşvik edeceğiz.

Bu çalışmayı, 2021'de COP 26'da kurulan ve ITF ile birlikte Uluslararası Denizcilik Odası'nı, Birleşmiş Milletler Küresel İlkeler Sözleşmesi'ni, Uluslararası Çalışma Örgütü'nü ve IMO'yu bir araya getiren Denizcilik Adil Geçiş Görev Gücü (MJTTF) aracılığıyla yürüteceğiz.

Yeni beceriler kazandırmaya yönelik eğitim

Kasım 2024'te düzenlenen Crew Connect etkinliğinde MJTTF, yaklaşık 800.000 denizcinin edinmesi gereken becerilerin kazandırılmasına yönelik süreci başlatmak üzere, Denizcilerin Karbonsuzlaştırma Süreci İçin Temel Eğitim Çerçevesi raporunu yayımladı.

Rapor, 2024 yılında düzenlenen 12 MJTTF çalıştayında elde edilen bulgulara dayanıyor. Bu çalıştaylarda, her biri kendine özgü zorluklar ve tehlikeler barındıran amonyak, metanol ve hidrojenin denizciler tarafından yakıt olarak nasıl güvenli şekilde kullanılabileceği ele alınmıştı.

Rapor, denizcilerin alternatif yakıtlı gemileri güvenli biçimde kullanabilmeleri ve yeni teknolojilere uyum sağlayabilmeleri için, eğitim sistemlerinin acilen gözden geçirilip yenilenmesi gerektiğini vurguluyor.

Proje, denizcilerin yeni yakıtları güvenli biçimde kullanabilmesi için gerekli eğitim materyallerini geliştirecek ve Denizcilerin Eğitimi, Sertifikalandırılması ve Vardiya Tutma (STCW) Kodu'na yönelik yeni yeterlilik standartları taslağını hazırlayacak. ■

MJTTF'nin Denizcilerin Eğitimiyle İlgili Hususların Değerlendirilmesi başlıklı raporuna şu adresten ulaşabilirsiniz: www.itfglobal.org/training-considerations



Lider marka, tedarik zincirinde insan haklarını korumayı taahhüt etti

ITF'in denizciler ve iç sularda seyrüsefer kampanya sorumlusu **Kulsoom Jafri**, önde gelen moda perakendecisi New Look'un, tedarik zinciri boyunca ulaştırma işçilerinin insan ve işçi haklarını korumak amacıyla ITF ile iş birliğine gittiğini bildiriyor

New Look ve ITF tarafından Ağustos 2024'te imzalanan bu çığır açıcı anlaşma gibi iş birliklerine, tedarik zincirlerinde hakların korunması konusunda mevzuatın şu anda dolduramadığı ya da doldurmakta başarısız kaldığı küresel boşlukları kapatabilmek için büyük bir ihtiyaç duyulmaktadır.

Anlaşma, New Look'un doğrudan ya da taşeronlar aracılığıyla yürüttüğü kapsamlı taşımacılık operasyonlarında çevresel ve sosyal sürdürülebilirliğin yanı sıra iyi yönetişimi de güvence altına alacak. Şirket, 19 ülkeden tedarik sağlıyor; ancak ürünlerinin %80'inden fazlası yalnızca beş ülkeden geliyor. Ürünler, ağırlıklı olarak deniz ve kara yoluyla, 27 ülkedeki 52 limandan Birleşik Krallık ve İrlanda'ya sevk ediliyor.

New Look, anlaşmanın şirket olarak "insan haklarını koruma konusundaki taahhüdümüzü sürdürürken dikkatli ve özenli kalmamıza, dezavantajlı durumdaki çalışanlara karşı duyarlılığımızı artırmamıza ve operasyonlarımızın hiçbir aşamasında modern kölelik ya da insan kaçakçılığına yer olmadığından emin olmamıza yardımcı olacak" açıklamasını yaptı.

Anlaşma kapsamında:

- New Look, tedarik zincirindeki ulaştırma işçilerinin örgütlenme özgürlüğünü destekleyecek. Bunun temel bir unsuru, ITF üyesi sendikaların, şirketin tedarik zinciri lojistik sağlayıcılarının tesislerine girme ve burada örgütlenme hakkının güvence altına alınması olacak.
- New Look, ulaştırma işçilerinin maruz kaldığı zararların telafisi için, uygun durumlarda, ITF veya ilgili bölgedeki bağlı sendikalarla yapılacak toplu pazarlıklar yoluyla tazminat sağlayacak ya da bu süreçte iş birliği yapacak.
- ITF ve üyesi sendikalar, New Look ve tedarikçileri için uygun eğitim çalışmaları düzenleyecek.

New Look ayrıca, tedarik zinciri taşımacılığı ve lojistik operasyonlarında uluslararası düzeyde tanınan insan haklarını birer standart olarak gözetmeyi taahhüt ediyor. Şirket, Birleşik Krallık'ta, yeni bir insan haklarına ilişkin özen yükümlülüğü (HRDD) yasasının çıkarılmasını talep eden 50 şirket ve yatırımcıdan biridir.

Bu gelişme, ITF'in Mart 2023'te (önde gelen perakende markalarının sahibi olan) TFG ile imzaladığı anlaşmanın ardından yaşandı. ITF, bu kazanımları temel alarak diğer perakendeciler ve markalarla da tedarik zinciri anlaşmaları yapmayı hedefliyor.

Bu anlaşmaların temelini oluşturan ITF'in Denizcilikte İnsan Hakları ve Özen Yükümlülüğü (HRDD) Rehberi'ni şu adresten inceleyebilirsiniz: www.itfglobal.org/hrdd

Yorgun denizciler, kusurlu düzenlemelerin ve yetersiz uygulamanın ağırlığı altında eziliyor

Denizciler, yorgunluk sorununu çözmeye yönelik vaatlerini yerine getiremeyen kusurlu düzenlemeler ve yetersiz uygulamalar nedeniyle aşırı çalıştırılıyor ve yeterince korunamıyor. **Kaptan (Dr.) Bikram S. Bhatia**, ITF Denizciler Vakfı tarafından finanse edilen ve Dünya Denizcilik Üniversitesi ile birlikte yürütülen üç yıllık bir proje kapsamında, çalışma ve dinlenme sürelerine ilişkin düzenlemeleri araştırıyor

Kusurlu düzenlemeler

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün STCW 1978 yönetmeliği ile Uluslararası Çalışma Örgütü'nün 180 No'lu Sözleşmesi, çalışma sürelerine ilişkin düzenlemeler getirdiğinde, bu adımların denizcileri yorgunluk ve aşırı çalışmadan koruyacağı ileri sürülmüştü. Ancak haftalık 91 ila 98 saat çalışmaya izin veren bu standartlar, karada uygulanan 48 saatlik çalışma haftasıyla bariz bir biçimde çelişmektedir.

Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (ILO), haftada 50 saatin üzerindeki çalışmanın işçilerin sağlık ve güvenliğini tehlikeye attığını ve 48 saatin üzerindeki çalışma sürelerinin insana yakışır iş ölçütleriyle bağdaşmadığını gösteren ezici kanıtlar sunmasına rağmen, bu nasıl mümkün olabildi?

Bu yalnızca bir ihmal değil; denizcilik iş gücüne yönelik sistematik kayıtsızlığın da bir göstergesi. Denizciler de sağlıklarını ve güvenliklerini koruyabilmek için diğer tüm çalışanlarla aynı temel işçi haklarına sahip olmalıdır.

Hatalı uygulama

Raporum, 6.304 denizci, 55 liman devleti kontrolü (PSC) görevlisi ve 16.551 PSC denetiminden derlenen geniş çaplı verilere dayanıyor. Bulgular, politika ile uygulama arasındaki çarpıcı uçurumu gözler önüne seriyor:

- Denizcilerin %64,3'ü çalışma ve dinlenme kayıtlarını tahrif ettiklerini itiraf etti.
- PSC görevlileri, ihlalleri tespit etmekte zorlandıklarını belirtti.
- PSC görevlileri uyum oranını %99,3 olarak bildirirken, denizciler bu oranın %11,7 ile %16,1 arasında olduğunu tahmin ediyor.

Bu uçurumun nedenleri şunlardır:

- Baskılanan raporlama: denizcilerin %66,7'si yaptıkları bildirimlerin şirketler tarafından sorgulandığını, %49,1'i ise kayıtları tahrif etmeleri yönünde talimat aldığını belirtti. Yeterince kullanılmayan geri bildirim mekanizmaları: tahrif edilen kayıtlar, uyumsuzlukların bayrak devletlerine bildirilmesini engelleyerek, mürettebat sertifikalarının gözden geçirilmesini veya iptal edilmesini önlemektedir. Taraflı raporlama: PSC memurlarının bildirdiği yüksek uyum oranları, uygulamanın başarılı olduğuna dair yanıltıcı bir izlenim yaratmaktadır.
- Göz ardı edilen uyarılar: politika yapıcılar, kayıt tahrifatına ilişkin son 20 yıldır yapılan araştırmaları görmezden gelmektedir.

Yeni bir rota çizmenin zamanı geldi

Denizcilerin çalışma saatlerini küresel iş gücü standartlarıyla uyumlu hale getirecek adil normlar belirlemeliyiz.

Uygulamadaki aksaklıkları gidermek için atılması gereken başlıca adımlar şunlardır:

- İhlallerin güvenle bildirilebileceği bir ortam oluşturmak.
- PSC'nin denetim ve yaptırım kapasitesini güçlendirmek.
- Bayrak devletlerini, uyumsuzlukları denetleme ve mürettebat seviyelerini belirleme konusunda daha fazla hesap verebilir hale getirmek.
- ILO'nun, Nisan 2025'te görüşülmesi planlanan MLC 2006 değişiklik önerisi, politika yapıcılar ve sektör liderleri için anlamlı reformlara öncülük etme yönünde önemli bir fırsat sunuyor. Denizcilik sektörü bu meydan okumayı karşılıksız bırakmamalı; küresel ekonomiyi ayakta tutanların, tutulmamış vaatlerin yükü altında ezilmesine izin vermemelidir. ■

- Raporun tamamına şu adresten ulaşılabilir: https://commons.wmu.se/phd_dissertations/35/.
- "Uyum Kültürü" ve "Rahatsız Edici Bir Gerçeğin Niceliksel Analizi" başlıklı ek yayınlara ise şu adresten erişilebilir: https://www.seafarerstrust.org/publications



Kamuya ait feribotlar için kampanya Yeni Zelanda sokaklarında

Dünyanın dört bir yanından ITF üyesi sendikalar, Yeni Zelanda Denizciler Sendikası'nın yeni ve kamu mülkiyetinde Interislander feribotları talep ettiği yüksek profilli kampanya kapsamında başkent sokaklarında düzenlenen gösteriye katıldı. ITF'in denizciler ve iç sularda seyrüseferden sorumlu yardımcı koordinatörü **Steve Yandell** süreci şöyle anlatıyor

Interislander, Kuzey ve Güney adaları arasında yük ve havacılık dışı yolcu taşımacılığı yapan başlıca taşıyıcıdır. 1960'lardan bu yana kamuya ait KiwiRail tarafından işletilen hat, Hyundai Mipo Tersanesi ile yapılan sabit fiyatlı bir sözleşme kapsamında demiryolu taşımacılığına uygun iki büyük feribotla değiştirilecekti.

Ancak Şubat 2024'te yeni Ulusal Parti hükümeti, hızla artan maliyetleri gerekçe göstererek sözleşmeyi iptal etti. Yeni Zelanda Denizciler Sendikası (MUNZ), iptalin tek başına 500 milyon Yeni Zelanda dolarına (294 milyon ABD dolarının üzerinde bir tutara) mal olacağını ve bunun, hâlihazırda harcanmış olan aynı tutarın üzerine eklenerek toplam maliyeti daha da artıracağını tahmin ediyor.

MUNZ, hükümetin feribot hizmetini KiwiRail'den ayırarak raylı sistemle uyumlu olmayan iki küçük feribot satın almayı ve bu hizmeti tamamen ya da kısmen özelleştirmeyi planladığından endişe ediyor. Sendika, bunun hizmetin sendikasızlaştırılmasına ve taşımacılık işçilerinin ücret ve çalışma koşullarının ciddi biçimde gerilemesine yol açabileceğini düşünüyor.

MUNZ, hükümetten yaşlanan feribot filosunun kamuya ait, raylı sisteme uyumlu yeni nesil feribotlarla değiştirilmesini talep ediyor.

Parlamento binası önünde toplanan göstericilere seslenen ITF Feribot Görev Gücü Başkanı Ronny Oksnes, feribotlarla ilgili kararların kamu yararı yerine özel kâr doğrultusunda alınmasına yol açabilecek yabancı hedge fonları ve benzeri çıkar çevrelerini sert bir dille eleştirdi.

"Feribotlar artık her zamankinden daha önemli - malları taşımak için feribotlara ihtiyacımız var, ilaçların ulaştırılması için feribotlara ihtiyacımız var ve insanların seyahat edebilmesi için bir ulaşım aracına ihtiyacımız var. Herkesin maddi gücü Kuzey ile Güney Adaları arasında uçakla seyahat etmeye yetmiyor; insanlar seyahat edebilmek için makul ve uygun fiyatlı bir ulaşım seçeneğine ihtiyaç duyuyor."

ITF'in denizcilik politikaları danışmanı Sadie Saunders, ulaştırma altyapısının iyi iş olanakları ve verimli tedarik zincirleri sağlayan uzun vadeli bir yatırım olduğuna dikkat çekti. "Bunlar, uzun yılları kapsayan bir perspektifle ve tüm ekonomi bağlamında değerlendirilmesi gereken projelerdir."

Gösteride MUNZ ile dayanışma sergileyen sendikalar arasında Avustralya Denizcilik Sendikası (MUA), Norveç Denizciler Sendikası (NSU), Filipinli Denizciler Sendikası (APSU), Uluslararası Liman ve Antrepo İşçileri Sendikası (ILWU – ABD, Kanada), Uluslararası Liman İşçileri Sendikası (ILA – ABD) ve Tüm Japonya Liman İşçileri Sendikası (ZenKowan) yer aldı.

MUNZ'un kampanyası medyada geniş yer buldu, sosyal medyada büyük ilgi gördü ve ciddi siyasi tartışmalara yol açtı.

Yeni Zelanda hükümeti, 11 Aralık'ta yaptığı açıklamada demiryolu taşımacılığına uygun olmayan feribotlarla yola devam etmeyi planladığını ima etti, ancak detay vermekten kaçındı. Sendikalar, açıklamanın netlikten yoksun olmasından dolayı hayal kırıklığına uğradılar ve raylı sistemle uyumlu feribotlar için kampanyalarını sürdürmeye devam ediyorlar. ■



İskoçya'daki göçmen balıkçıların sömürüsü gün yüzüne çıktı

İskoçya balıkçılık sektöründe insan kaçakçılığı ve modern kölelik iddiaları, BBC'nin üç yıl süren araştırmasının ardından Ağustos 2024'te Birleşik Krallık basınının manşetlerine taşındı. ITF balıkçılık kolu koordinatörü Chris Williams, bu araştırmanın ürünü olan Denizde Kölelik adlı belgesele röportaj verdi ve aşağıda bizlere konuyla ilgili daha fazla bilgi aktarıyor

İddialar, TN Trawlers ve onunla bağlantılı şirketleri kapsıyor. Denizde Kölelik belgeseli, başta Filipinler, Gana, Hindistan ve Sri Lanka'dan gelen göçmen işçilerin Birleşik Krallık balıkçı teknelerinde yoğun bir sömürüye maruz kaldığını gözler önüne seriyor.

TN Trawlers daha önce de kamuoyunun gündemine gelmişti. Birleşik Krallık hükümetinin göç ve güvenlikten sorumlu kurumu olan İçişleri Bakanlığı (Home Office), 2012 ile 2020 yılları arasında TN Trawlers ya da bağlantılı şirketlerinde çalışan 35 kişiyi modern kölelik mağduru olarak tanımladı. TN Group'a yönelik iki ayrı ceza soruşturması yürütülmesine rağmen, şirkete insan kaçakçılığı veya kölelikle ilgili herhangi bir suçlama yöneltilmedi ve hakkında dava açılmadı.

ITF, ITF Denizciler Vakfı ve denizcilik alanında faaliyet gösteren yardım kuruluşu Stella Maris, sömürüye maruz kalan çok sayıda işçiye destek verdi. ITF, bu tür vakaların daha hızlı bir şekilde yargıya taşınması için ısrarla mücadele etti. Ancak adalet hâlâ ağır işliyor ve Birleşik Krallık hükümeti, bu sömürünün önünü açan transit vize politikasındaki yasal boşluğu ortadan kaldırmakta başarısız oldu.

Transit vizeler, farklı ülkelerden gelen denizcilerin Birleşik Krallık limanlarında gemilere binip uluslararası sulara açılmalarına olanak tanımak amacıyla tasarlandı. Ancak balıkçı teknesi sahipleri bu vizeleri kötüye kullanarak göçmen işçileri, yalnızca transit koşullarını yerine getirmek üzere uluslararası sulara çıkarıyor; ardından onları yeniden bir Birleşik Krallık limanına geri getirerek balıkçı teknelerinde yaşamaya zorluyor.

Balıkçı teknesi sahipleri, göçmenleri tekneden kaçtıklarını ihbar etmekle tehdit ederek kontrol altında tutabiliyor. Böyle bir durumda, göçmenlerin yasal statüleri ("kalma izni") sona eriyor ve yasadışı göçmen sayıldıkları için Birleşik Krallık'tan sınır dışı edilmeleri ya da ülkeden çıkarılmaları mümkün hâle geliyor.

Göçmen işçilerin Birleşik Krallık'ta çalışan diğer işçilerle aynı hak ve korumalara sahip olabilmesi için, AB dışından gelen balıkçıları kapsayan, balıkçılık sektörüne özel bir çalışma iznine ihtiyacımız var.

ITF, kısa süre önce İçişleri Bakanlığı'na karşı açtıkları davayı kazanan bir grup balıkçıya destek verdi. Bu karar, söz konusu yasal boşluğun onların insan haklarını koruyamadığının resmi bir kabulü niteliğindeydi. Ancak, modern kölelik mağdurlarının tespiti, yönlendirilmesi ve gerekli desteğe erişimini sağlamak amacıyla kurulmuş olan İnsan Kaçakçılığına Karşı Ulusal Yönlendirme Mekanizması'nın (NRM) acilen reforme edilmesi gerekiyor.

Mevcut ya da gelecekteki işlerini kaybetme korkusu, birçok balıkçının yaşadığı suistimalleri bildirmesini engelliyor. Bu nedenle, Birleşik Krallık sularında çalışan yaklaşık 2.000 yabancı işçinin maruz kaldığı sömürünün gerçek boyutları büyük ölçüde gizli kalıyor.

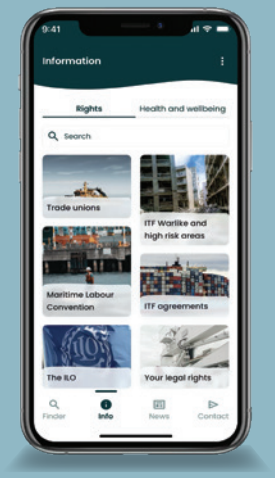
BBC'nin ortaya çıkardığı bulgular, Birleşik Krallık balıkçılık sektöründeki savunmasız yabancı işçiler için hesap verebilirlik, yapısal reform ve kapsamlı koruma talep eden insan ve işçi hakları savunucularının, hızlı bir biçimde harekete geçilmesi yönünde çağrılarda bulunmasına yol açtı. ■

ULUSLAR ARASI
TAŞIMACILIK
İŞÇİLERİ
FEDERASYONU

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

Ücretsiz ITF uygulaması – hem Android hem de iOS cihazlarla uyumlu

Uygulamayı cihazınızın uygulama mağazasından veya şu adresten indirebilirsiniz:
www.itfseafarers.org/en/look-up/-itf-seafarers-apps



ITF Denizciler

- Geminizi kontrol edin ve bir ITF toplu iş sözleşmesi kapsamında olup olmadığına bakın
- Bir kriz anında nereden yardım alabileceğinizi öğrenin
- ITF ile iletişime geçin
- Bir ITF müfettişi veya ITF denizcilik sendikasını bulun
- Sağlık ve esenlik konusunda bilgi ve tavsiye alın

ITF sosyal medya

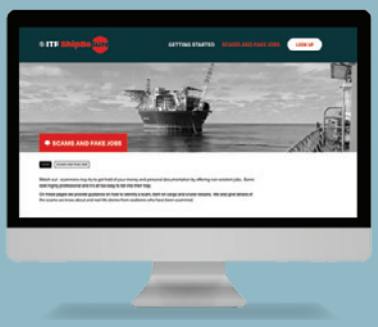
www.facebook.com/ITFseafarerssupport adresinde #itfseafarers etiketini kullanarak en son haberleri takip edin ve görüşlerinizi paylaşın

Bizi www.instagram.com/ITFseafarerssupport adresinden takip edin

ITF web siteleri



www.itfseafarers.org – denizcilere özel web sitemizden haklarınız hakkında bilgi edinin ve ITF müfettişlerinin denizlerde ve limanlarda nasıl yardım sağladıklarını öğrenin



www.itfshipbesure.org – fiş arıyorsanız, güncel dolandırıcılık yöntemleri de dahil olmak üzere bilmeniz gereken her şeyi burada bulabilirsiniz



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