

## KOVID 19 SÜRECİNDE GEMİ ADAMLARINA YÖNELİK ORTAYA ÇIKAN İNSAN HAKLARI İHLALLERİ<sup>1</sup>

### HUMAN RIGHTS VIOLATIONS AGAINST SHIPMEN DURING THE COVID 19 PROCESS

Doç. Dr. Aziz MUSLU

Ordu Üniversitesi, Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü

[azizmuslu@gmail.com](mailto:azizmuslu@gmail.com)

ORCID No: 0000-0002-3496-1374

#### ÖZ

Küresel tedarik zincirinde anahtar role sahip olan gemi adamları Kovid 19 pandemi krizinin ortaya çıkması ile bir dizi sorunla baş başa kalmışlardır. Zorlu çalışma koşulları ile mücadele eden denizcilik endüstrisi çalışanları, Kovid 19 pandemi sürecinde yaşanan sıkıntılar ile daha da zor durumlara düşmüşlerdir. Gemi adamlarının karşılaştıkları insani dramlar münferit hadiselerin ötesinde genel bir durum halini almıştır. Tam anlamıyla çözüme ulaştırılmayan en önemli sorun olarak karşımıza çıkan mesele gemi adamlarının yurda iade haklarının ihlalidir. Yurtlarına iade edilemeyen gemi adamları uluslararası yasal kontrat sürelerinin çok üzerinde gemilerde çalışmak zorunda kalmıştır. Buldukları limanlarda dışarı çıkamamaları, sağlık hizmetlerinden yararlanamamaları gibi liman devleti otoritelerinin getirmiş olduğu artan kısıtlamalar nedeniyle çeşitli olumsuzluklar ile karşılaşmışlardır. Özellikle kruvaziyer gemilerde işin feshedilmesine karşın kruvaziyer gemi çalışanları yurtlarına iade edilemediler. Ayrıca ücret almama durumları ile birlikte gemi çalışanları çoğu zaman gemilerde mahsur kalmıştır. İaşe konusunda yaşanan eksiklerin yanı sıra, salgın kısıtlamaları nedeniyle gemide yer alan sosyal alanlardan istifade etmeleri engellenmiştir. Gemi adamlarının çalışma koşullarını ve haklarını düzenleyen MLC 2006 Deniz Çalışma konvansiyonu olağan üstü Kovid 19 pandemi koşulları nedeniyle kriz süresince ihlal edilmiştir. ve yurda iade sorunları devam etmiştir. Kriz süresince ortaya çıkan küresel yönetim eksikliği ve belirsizlik süresince özellikle gemi adamlarının değişim krizinde ITF Uluslararası Taşıma İşçileri Konfederasyonu önemli sorumluluklar üstlenmiştir. Sosyal diyalogun sağlanması ile yaşanan sorunlara alternatif çözümlerin getirilmesi gerekmektedir.

#### ABSTRACT

Seafarers, who have a key role in the global supply chain, have been left alone with a series of problems with the emergence of the Kovid 19 pandemic crisis. Maritime industry employees struggling with difficult working conditions have fallen into even more difficult situations with the problems experienced during the pandemic times. Human dramas faced by seafarers have become a general situation beyond isolated incidents. The most crucial issue that has not been fully resolved is the violation of the repatriation rights of seafarers. Seafarers who could not be returned to their homeland had to work on ships far beyond their international legal contract. They have also faced some negativities such as not being able to go out in the ports they are in, not benefiting from health services, and increasing restrictions by the port state authorities. Despite the termination of employment on cruise ships and seafarers, It could not be returned to their countries. In addition, with not receiving wages, the ship employees were often stranded on the ships. In addition to the deficiencies in the field of subsistence, they prevented them from benefiting from social areas due to epidemic restrictions. The MLC 2006 Maritime Labor Convention, which regulates seafarers' working conditions and rights, was unsuitable during the situation due to extraordinary pandemic conditions. When international flights started, shipowners stated that they had very high flight costs and that they were not the source of the problem, and the difficulties of repatriation continued. The ITF International Transport Workers Federation has undertaken essential responsibilities, especially in the change crisis of seafarers, during the lack of global governance and uncertainty that arose during the crisis. With the provision of social dialogue, it is necessary to bring alternative solutions to the problems experienced.

#### Geliş Tarihi:

29.01.2022

#### Kabul Tarihi:

20.06.2022

#### Yayın Tarihi:

30.06.2022

#### Anahtar Kelimeler

Kovid-19  
Gemi Adamları  
Gemi Adamı  
Değişim Krizi,  
Gemi Mürettebat  
Yönetimi

#### Keywords

Covid-19  
Seafarers  
Seafarers Change  
Crisis,  
Ship Crew  
Management

DOI: 10.30783/nevsosbilen.1065107

Atıf/Cite as: Muslu, A. (2022). Kovid 19 Sürecinde Gemi Adamlarına Yönelik Ortaya Çıkan İnsan Hakları İhlalleri. *Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi SBE Dergisi*, 12(2), 1052-1067.

<sup>1</sup> Türkiye İnsan Hakları ve Eşitlik Kurumunca düzenlenen, Salgın Dönemlerinde İnsan Hakları Uluslararası Sempozyumunda, 09 Aralık 2021 tarihinde, Ankara'da sunulmuştur.

## Giriş

Küresel tedarik zincirinin anahtar çalışanları olan gemi adamları benzeri görülmemiş Kovid 19 pandemi krizinin sonucu olarak önemli mağduriyetler yaşamışlardır. Covid-19 salgını ilk olarak Aralık 2019'da Çin'in Wuhan kentinde tespit edildi. 11 Mart 2019 tarihinde Dünya Sağlık Örgütü (WHO) tarafından pandemi olarak ilan edildi. İlk vaka sayısından bu yana ekonomide piyasalarda belirsizliğe neden oluyor. Covid-19 salgınının 2.Dünya Savaşı'ndan sonra küresel ekonomi üzerinde en büyük yıkıcı etkilere neden olduğu belirtilmektedir (Gössling vd., 2020). Ekonomide yaşanan kayıpların yanı sıra çok çeşitli alanda hak ihlalleri ile karşılaşmıştır. Gemi adamlarına yönelik haklar yıllar içinde özellikle ITF'in çalışmaları sonucu kazanılmıştır ve küresel düzenlemeler ile güvence altına alınmıştır. Yurda iade, ücret güvencesi, sağlık hizmetleri ve diğer sosyal haklar MLC 2006 çalışma konvansiyonu ile uluslar üstü küresel güvence altına alınmıştır. Konvansiyona imza atmayan ülkelerin bayraklarını donatmış gemilerde konvansiyonu ihlal ettiklerinde buldukları limanlarda liman devleti denetimlerinde MLC 2006 sözleşmesine göre denetlenerek tutuklanabilmektedir. Ancak Kovid 19 pandemi krizi ile bu hakların bir kısmı mücbir sebep nedeniyle ihlal edilmek zorunda kalmıştır. Ücret alamama, sağlık hizmeti alamama, buldukları limanlarda gemi dışına çıkamama gibi sorunlar olsa da yurda iade sorunu en temel sorun olarak başı çekmektedir. Salgın başlangıcından önce ticari gemilerde yaklaşık 100.000 gemi adamı değişimi yapılırdı (ILO 2020).Fakat Kovid 19 Pandemi krizi ile birlikte çalışanların yurda iade sorunları çözümlenemeyen personel değişim krizi halini almıştır. Gemi çalışanları MLC 2006 denizde çalışma konvansiyonundan doğan haklarını kullanamaz olmuşlardır. Yurtlarına iade edilemeyen bazı yolcu gemileri çalışanları gemilerde mahsur kalmış ayrıca işlerine son verilmek zorunda oldukları için ücret alamamışlardır. Yaşanan bu sıkıntılı durum çalışanların bireysel iyi oluşlarını ve akıl sağlıklarını etkilemiştir Pandemi süreci boyunca artan gemi adamlarının intiharları ile karşılaşmıştır. Psikolojisi bozulmuş bir gemi adamının verimli çalışması beklenemez (Alvarez, 2020). ITF denizcilik koordinatörü Jacqueline Smith bu hususun altını önemle çizmektedir “Sadece iki hafta içinde eve gönderilmeyi beklerken hayatlarını sonlandıran mürettebat üyelerinin yürek burkan raporları söz ederek, şu anda ülkelere geri gönderilmeyi bekleyen on binlerce mürettebatının yurtlarına dönüşü için netlik sağlanmasının ne kadar önemli olduğunun göstermektedir. Bu nedenle dünya çapındaki hükümetlerin hemen harekete geçmesi ve gemi adamlarını evlerine ulaştırılması gerektiğini önemle belirtmiştir (ITF c, 2020)



**Fotoğraf 1.** Kovid 19 pandemi salgınında gemi adamı değişimi (Tradewinds , 2020)

Unilever Tedarik Zinciri Başkanı Marc Engel gemi adamlarının küresel tedarik zincirlerinin işleyişini sağlayan temel işçiler olduğunu söyledi. Gemi adamları olmadan maske, kovid testi, el dezenfektanı veya diğer temel ürünler olamaz. Tedarik zincirleri ciddi bir bozulmanın eşiğinde yemek yok, ilaç yok diyerek pandemi krizinde gemi adamlarının önemini altını çizmiştir (Edge Group, 2020). Küresel tedarik zincirinin anahtar role sahip çalışanları ve en önemli emekçilerinden olan gemi adamları temel insan hakları açısından yaşadıkları olumsuzlukların giderilmesi gerekmektedir. Kaptan ve Kaptan (2021) gemi adamlarına yönelik yapmış oldukları araştırmada Covid-19 sürecinde yaşananlar sonucu psikolojik sorunlar ortaya çıkmıştır. Katılımcıların çoğunluğunun pandemi sürecinden dolayı stresli olduğu anlaşılmıştır. Gemi adamları yapılan araştırmada ek olarak, zihinsel yorgunluk, anksiyete bozukluğu ve uyku sorunu en sık görülen psikolojik sorunları olarak aktarmışlardır. Yaşanan süreçte yaşanan hak ihlalleri olmasının yanı sıra küresel tedarik zincirinin aksamasına neden olacak boyuttadır. Sorunun büyüklüğünün tüm taraflar farkında olmalıdır ve sorumlu davranmak

zorundadır. Tüm küresel paydaşlar; sivil toplum, sendikalar, kamu otoriteleri, işveren kesimi ve diğerleri, yaşanan bu olumsuz gelişmelerden ders çıkararak küresel bir yönetim ile bu tip kriz durumlarında gemi adamlarının insan hakları ihlallerinin tekrar yaşanmaması için önlemler almak ve getirilen düzenlemeleri uygulamak konusunda sorumluluk taşımak zorundadır.

Kruvaziyer gemilerde gemi adamları işlerini kaybetmenin ötesinde ailelerine kavuşamayarak aylarca gemide kalıp yasaklar nedeniyle dışarı çıkamamışlardır. Bayrak devletinin almış oldukları kararlar neticesinde gemiden ayrılmalarına izin verilmemiştir. Hastalığın bulaşmasının engellenmesi amacıyla gemilerdeki sosyal ve rekreatif alanlardan istifade etmeleri yasaklanmıştır. Yaşanan tüm bu sorunlar yasaklar kalktığında sektörün çalışma ilişkileri açısından çok uzun dönemde bertaraf edemeyeceği sıkıntılarla mücadele etmesine neden olacaktır. İvedikle gemi adamlarının kilit çalışanlar olarak görülmesi gerekmektedir. Mayıs 2021'e kadar, IMO'nun 174 üye devletinden sadece 55'i ülkenin hükümetleri gemi adamlarını kilit çalışanlar olarak kabul etmiştir. Bu sayı son olarak 60'a ulaşmaktadır fakat hala sorunların çözümü için yeterli değildir (Sea Trade, 2021). Yerel yöneticiler, eyaletler ve bölgesel otoriteler ulaşım, konaklama vb. konularda gemi adamlarına yönelik düzenlemeler yapmalıydılar. Gemi adamları kargo nakliyesi yapan gemilerde çalışmayı sürdürseler bile kruvaziyer işletmeleri ve yolcu gemileri faaliyetlerini durdurmak zorunda kaldığı için bu tip gemilerde çalışanlar işsiz kalmıştır. Kruvaziyer gemi adamları IMO, Şubat ve Aralık 2020 (IMO, 2020c) arasında gemi operasyonları, gemi personeli ve liman personeli için Covid-19 için 31 genelge yayınladı. Uluslararası Denizcilik Örgütü Tavsiye niteliğinde yayınlanan genelgede operasyon sırasında alınması gereken önlemleri sıraladı. (IMO 2020b) IMO'nun genelgesi kapsamında değerlendirilmektedir. Bu genelge ile kruvaziyer işletmeleri uluslararası seyahat yasakları sonucu faaliyetlerini durdurmak zorunda kalmışlardır. Faaliyetlerin durmasının olumsuz sonuçları sadece işletme zararlarından öte çalışanların insani dramlar yaşamasına neden olmuştur. Yurda iade, ücret ve iâşe hakları gemi adamlarının en temel çalışma haklarıdır ve MLC 2006 Deniz Çalışma Konvansiyonu ile düzenlenmiştir

## **Gemi Adamlarının Hakları**

Gemi adamlarının insana yakışan bir şekilde gemilerde çalışma ve yaşama hakları vardır. İnsan haklarına yönelik en önemli düzenleme Avrupa insan hakları sözleşmesinin kaynağını oluşturan İnsan Hakları Evrensel Bildirgesidir. Sadece tavsiye niteliğinde olan BM Genel Kurulu'nun 10.12.1948 tarih ve 217 A (III) sayılı kararıyla kabul edilen düzenlemedir. İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi'nde Düzenlenen Haklar içinde çalışma, sendika hakları eşit işe eşit ücret, adil ücret gibi çalışma hakları düzenlenmiştir. İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi, Uluslararası sözleşmesinde 22–27. maddelerinde ekonomik, sosyal ve kültürel haklar düzenlenmiştir. Bildirinin 29. ve 30. maddelerde hakların kullanılması ve düzenlenmesiyle ilgili hükümler yer almaktadır. Çalışma hakkı uluslararası insan hakları hukuku düzenlemelerinde İHEB m. 23/1 ve AİHS Ek Protokol m. 6/1 yer almaktadır. Çalışma hakkı Türkiye Cumhuriyeti Anayasasında madde 49'da düzenlenmiştir. Türkiye Cumhuriyeti Anayasası 18. Maddede “Hiç kimse zorla çalıştırılmaz, angarya yasaktır” ifadesi ile angaryayı yasaklayan düzenlemesi yer almaktadır. Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesinde yer alan İnsan Hakları ve Temel Özgürlüklerin Korunmasına İlişkin Sözleşme Roma 4 Kasım 1950 oluşturulmuştur. Bu sözleşmenin 1. Bölümü Madde 4 te Kölelik ve zorla çalıştırma yasağı yer almaktadır. Hiç kimse köle ya da kul durumunda tutulamaz (AİHS Md 4/1). Hiç kimse zorla çalıştırılmaz ve zorunlu çalışmaya tabi tutulamaz. (AİHS Md. 4/2) düzenlemeleri yer alır. Gemi adamlarının hakları küresel düzenlemeler ile özel iş olarak kayıt altına alınmıştır. Cinsel, ırksal veya diğer nedenlerle taciz ve zorbalığın olmadığı bir ortamda çalışması işverence garanti altına alınmalıdır. Normal çalışma saatleri Pazartesi'den Cuma'ya günde sekiz saattir. Zabitan sınıfı hariç ve manevra zamanları dışında bu saatin üzerinde yapılan çalışmalara fazla mesai ödenir. Herhangi bir 24 saatlik periyot içinde 10 saat dinlenme hakkı ve herhangi bir yedi günlük dönemde 77 saat dinlenme hakkı mevcuttur. Her hizmet ayı için yedi gün (en az üç kere) ücretli izin hakları mevcuttur. Gemi adamı hizmet süresi sonu kontrat bittiğinde işveren eve dönmek için gereken masrafları karşılamak zorundadır. Gemi adamı hastalık veya yaralanma nedeniyle taburcu edilirse, masrafları işverene ait olmak üzere gerekli olduğu sürece tıbbi tedaviye (hastaneye yatma dâhil) hakları mevcuttur. Gemi adamları gemide bir kaza sonucu yaralanırsa, hastalık parası ve tazminat alma hakları vardır. Gemi adamlarının sendikaya üye olma hakları vardır. Sendika sözleşmelerinde detaylı olarak gemi adamlarının hakları genişletilebilir. Yaşanan Kovid 19 pandemi krizi ile gemi adamları kontrat sürelerinin üzerinde çalışmak zorunda kalmıştır. Kruvaziyer gemilerde ücretten, sağlık hizmetlerinden yoksun olarak mağdur durumda kaldılar. Mücbir sebep nedeniyle gemi adamlarının hakları ihlal edilmiştir. Gemi adamlarının kontrat sürelerini aşan

çalışmaları Avrupa insan hakları sözleşmesinin aşağıdaki düzenlemesine göre zorla çalıştırma sayılmayabilir. Toplumun hayat veya refahını tehdit eden kriz veya afet hallerinde gerekli görülen her hizmet; (AİHS Md. 4/3c). Fakat olağan üstü kriz olarak görülen durumlar olağan hale gelmiştir. Kriz sürecinde kısıtlamaların gevşetilmesi uluslararası uçuşların başlaması krizin aşılması ile ilgili normalleşmeye yönelik gelişmelerdir. Gemi adamlarının yurda iade hakkı yurda iade masraflarının yüksek olması nedeniyle ihlal edilmiştir. ITF hak ihlallerini bertaraf etmek için ile Kovid 19 pandemi krizi süresince yoğun çalışma yürütmektedir. ITF'in çeşitli deniz iş kollarına farklı sözleşmeler uygulamaları mevcuttur. Sendikaya üye gemi adamı bu sözleşmelere aykırı durumlar ve gemi adamlarının ücret alamamaları durumlarında gemi adamı bulunduğu ülkenin ITF müfettişini ve yerel denizcilik sendikasını müfettişi ile haklarını arayabilirler. Sendikaya üye olmayan gemi adamları liman devleti otoritelerine bilgi vererek geminin MLC 2006 konvansiyonu hükümlerine göre denetlenmesini sağlayabilirler. Gemi hak ihlalleri nedeniyle limanda tutuklanabilir. Gemi adamlarının çalışma yaşamı ile ilişkili tüm sosyal hakları MLC 2006 konvansiyonu ile güvence altına alınmıştır.

### MLC 2006 Deniz Çalışma Konvansiyonu

1950'li yıllardan sonra armatörlerin maliyetlerini düşürmek amacıyla kolay bayrak diye adlandırdığımız vergi avantajına sahip bayraklara yöneldikleri görülmektedir. Bu durum 70'li yıllarda hız kazanmış deniz iş yaşamında uygunsuz çalışma koşullarını ve kötü operasyonel süreçleri getirmiştir (Muslu, 2016). İşletmelerin maliyetleri kısma yönelmesi elverişli bayraklarla donatılmış gemilerin sayılarını arttırmıştır. Bir diğer adı kolay bayraktır. Bu bayraklarla donatılmış gemilerde kural dışı ve düzensiz gemi işletmeciliği örnekleri ve gemi adamlarına yönelik insani dramlar görülmüştür. Bu durum küresel ölçekte gemi adamlarının haklarına yönelik bir düzenleme ihtiyacını arttırmıştır. Sonuç olarak çoğu denizcilik organizasyonu gemi adamlarının yönetimi konusunda çalışmalar yapmaktadır. Ancak özellikle IMO ve AB birçok yeni düzenleme getirdi. En önemli küresel düzenleme ise MLC 2006'dır (Zhang, 2016, s. 9). Görüldüğü üzere çok sayıda denizcilik kurumunun gemi adamlarının yönetimleriyle ilgili fikirleri vardır. Bu durumdan kaynaklı IMO ve AB bu konularda rehberlik edecek çok sayıda yeni kılavuz sunmuşlardır. Dünya çapında önemli bir rehber olacak kılavuz ise MLC 2006 konvansiyonudur (ILO, 2019). ITF, MLC'yi ortaklaşa oluşturmak ve şekillendirmek için on yıldan fazla bir süre denizcilik örgütleri, ILO ve hükümetlerle birlikte çalışmıştır ve MLC'nin uygulanmasını izleme ve desteklemeye ve daha birçok ülkeyi MLC'yi onaylatmaya ikna etmeye kararlı şekilde çalışmalarını yürütmüştür (ITF, 2014).



**Şekil 1.** MLC 2006 Deniz Çalışma Konvansiyonunun ilgili paydaşları

Armatörler haksız rekabet oluşturan ve deniz güvenliğini tehdit eden uygulamaların ortadan kalkması için MLC 2006 sözleşmesini desteklemişlerdir. MLC-2006'nın kabulüne ilişkin prosedür Ocak 2001 tarihinden itibaren başlatılarak, gemi sahipleri (armatör) örgütleri ile gemi adamları sendikaları, denizcilik sektörü alanındaki tüm ILO belgelerini konsolide etmek (birleştirmek) suretiyle, bu alanda yapılan çalışmaları daha ileri seviyelere taşıyacak ortak bir karar ile tek belge altında imza atmışlardır. İlginçtir ki, MLC-2006'nın kabul edilmesi fikri, armatör gruplarından gelmiştir. (Blank, 2006:39). Armatörlerin bu konvansiyonu desteklemesinin altında yatan temel neden haksız rekabetin engellenmesi ve denizcilik endüstrisinde kalitenin artırılmasıdır. MLC 2006 konvansiyonu 52 ülkenin imzalaması ve ITF e bağlı sendikaların denetlemeleri sonucu ve liman devleti denetimleri aracılığıyla küresel bir yaptırım gücü oluşturmaktadır. MLC 2006 konvansiyonu ile çalışanların hakları güvence altına alınırken armatörün kaliteli gemi işletmeciliği yapılabilmesinin yolu açılmaktadır. Sosyal



haklar ile deniz iş kolu sendikalarının oluşturmaya çalıştığı adil deniz iş yaşamını, gerçekleştirmenin yolu açılmıştır. Emniyetli gemi işletmeciliğine yapacağı katkı ile kazalar sonucu sektörün ve çevrenin zarara uğraması azaltılabilecektir. İnsana yakışan çalışma koşulları, yaşama alanları, sağlık hizmetleri, sosyal haklar MLC 2006 sözleşmesi ile tüm dünya üzerinde sağlanabilecektir (Muslu, 2018: 404).

ITF başkanı olan Paddy Crumlin 2006 yılında ifade ettiği gibi MLC, gemi adamlarının çalışma haklarını ve çalışma standartlarını iyileştirmeye yönelik küresel sendika kampanyasında ileriye doğru önemli bir adımı temsil etmektedir. Yeni küresel düzende gemi işletmeciliği ancak gemi adamlarının sosyal haklarının sağlandığı şekilde yapılabilecektir (Muslu, 2018:399) (ITF, 2006). ITF federasyonu gemi adamlarına yönelik insan hakları ihlalleri ve MLC 2006 konvansiyonunun ihlal edilmesi karşısında köklü yapısı ve geniş organizasyonu ile mücadele ederek denizde insani çalışma koşullarının sürdürülmesine önemli katkıları sürdürmeye kararlı gözükmektedir.

Gemi adamları açısından MLC 2006 Konvansiyonu;

- ILO tarafından kabul edilen temel hakların yanı sıra geniş kapsamlı bir dizi denizcilik temel çalışma ilkeleri ve haklarının düzenlenmesi,
- Gemi adamlarının çalışma haklarının esaslarının çok açık ve net olarak ortaya konulması ve ayrıntılı olarak açıklanması,
- Gemi adamlarının hakları ve alacakları konusunda daha iyi bir şekilde bilgilendirilmesi,
- Gemi adamlarının asgari çalışma yaşama koşullarının iyileştirilmesinin sağlanması ve gemi adamlarının hem karada hem de gemide iken şikâyet hakkının bulunmasıdır (Bedük, 2012:75)

MLC-2006, istihdam koşulları, çalışma ve dinlenme saatleri, kalacak yer (barınma) ve yiyecek ve içecek sağlama, dinlenme ve eğlenme imkânı, işçi sağlığının korunması, tıbbi bakım, sosyal yardım ve sosyal güvenliğin sağlanması gibi hemen hemen her bakımdan gemi adamlarının çalışma koşullarının asgari gereklerini belirlemektedir (Dimitrova, 2010:95). Genel şekliyle MLC-2006, Gerekçe (Preamble) ve Madde (Articles) başlıkları ile 16 maddeden oluşmaktadır. MLC-2006 alışlagelmış bir sözleşme olmaktan ziyade, iki kategoriden oluşan bir temel haklar bildirgesidir. Birinci kategori Sözleşmenin 3. maddesinde düzenlenen “temel hak ve ilkeler”, ikincisi Sözleşmenin 4. maddesinde örneklerle açıklanan “gemi adamlarının çalışma ve sosyal haklarıdır”. MLC-2006’da yer alan temel hak ve ilkeler ile bağlantılı sekiz temel ILO Sözleşmesi bulunmaktadır (Bedük, 2012: 67).

Liman devleti kontrollerine ilişkin MLC 2006 sözleşmesi, özellikle standart altı gemilerde çalışma koşulları ile mücadele açısından ve bu gemilerin sağlıklı organizasyonunda oldukça etkilidir (Muslu, 2020). Adil ekonomik rekabet” ilkesi Sözleşmede kesin olarak yer almamakla birlikte, armatörler arasında faaliyet alanının, gemilerin sicil durumunun, işgücü arzının (düzeltilmesinin) belirli bir kurala bağlanması isteği MLC-2006’nın kabulünün altında yatan temel sebeplerdir (Dimitrova, 2010:95).

ITF başkanı olan Paddy Crumlin “MLC, işçi hakları ve aynı zamanda gerçek sosyal diyalog için büyük bir başarı olduğunu ifade etmiştir (ITF, 2014). MLC 2006 gemi adamlarının sosyal haklar için önemli bir gelişme oldu. İşyeri olan gemilerde zorbalığa karşı önlem alınmaya başlandı (Muslu, 2020). Ancak MLC 2006 konvansiyonunun getirdiği bütün bu haklar Kovid 19 pandemisinin getirdiği mücbir sebepler nedeniyle ciddi anlamda ihlal edilmiş ve askıya alınmıştır.

### **ITF- Uluslararası Taşıma İşçileri Federasyonu**

Uluslararası Taşıma İşçileri Federasyonudur. Kısaca ITF olarak adlandırılan bu kuruluş 1896 tarihinde kurulmuştur. Açık yazılımı, Uluslararası Taşıma İşçileri Federasyonu olup merkezi Londra’dadır (Atergin, 2004, s.16). Bugün, dünya genelinde 4,5 milyon taşımacılık işçisini temsil eden 155 ülkeden 780’den fazla sendikal

örgüt ITF üyesidir. ITF'in genel merkezi Londra'dır, ayrıca Nairobi, Ouagadougou, Tokyo, Yeni Delhi, Rio de Janeiro, Amman, Moskova ve Brüksel'de büroları mevcuttur (ITF, 2015). Dünyanın birçok noktasında gemi adamlarının sosyal hakları ve çalışma yaşamı ile ilgili enspektörleri ile yapmış olduğu denetimler sektörde kalitenin artmasına doğrudan etki etmektedir. ITF sözleşmesi olan gemide ITF in tespit ettiği minimum ücret alt sınırından az olmayan ücret, sosyal haklarını ve fazla mesailerini alırlar. Asgari şartların altında toplu sözleşmeli bir gemide sözleşme yapılması mümkün değildir (Muslu, 2018). ITF, çalışmalarının bir parçası olarak, denizde istihdam koşulları, işe alım, eğitim ve güvenlik için bu küresel standartları belirleyen Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) gibi kuruluşlarda gemi adamlarını temsil eder (ITF, 2021). ITF; IMO, ILO ve OECD Taşımacılık alt komisyonunda, Dünya Sağlık Örgütünde yer almakta çalışmalar yapmaktadır. Ayrıca birçok organizasyona doğrudan ve dolaylı destek olmaktadır. Bünyesinde komiteler alt komiteler ve özel çalışma grupları yer almaktadır. Sözleşmeler birimi toplu sözleşme yapılan gemilere mavi sertifika vermektedir. Oluşan anlaşmazlıklarda hukuk bölümü gerekli destek ve danışmanlık çalışmaları yapmaktadır (Muslu, 2018).

ITF'in hedefleri ITF Tüzüğü'nde belirlenmiştir. Bu hedefler kısaca (ITF, 2015);

- Dünya çapında, insan hakları ile sendikal haklara duyulan saygıyı artırmak;
- Sosyal adalet ve iktisadi gelişime dayanan barış için emek vermek;
- Üyesi olan sendikalara, mensuplarının çıkarlarını savunmalarında destek olmak;
- Üyelerine araştırma ve bilgi hizmeti sağlamak;
- Genel anlamda, yaşadığı sıkıntılarda taşımacılık işçilerine destek olmak biçiminde

Sıralanabilir.

ITF Kovid 19 pandemi krizi başladığı günden itibaren önemli işlere imza atmıştır. Özellikle yurda iade operasyonlarında bizzat yer almıştır. Müfettişleri aracılığıyla süreci kontrol ederek gerekli gördüğü yerlerde liman devleti otoriteleri ile temasa geçerek mağduriyetlerin azaltılması yönünde çaba göstermişlerdir.

ITF Pandemi süresince gemi adamlarının yaşadıkları mağduriyetleri bir miktar azaltmak için Liman devleti otoritelerine aşağıdaki öneri ve talepleri getirmiştir

- Aşı sertifikalı gemi adamlarının gemilere girip çıkmaları için kalıcı "yeşil şerit" muafiyetleri getirerek gemi adamları değişim krizinde çözüme katkı sunulmalıdır
- Yerel sağlık görevlilerinin gemi adamlarının karaya çıkmasını engelleme yetkisi varsa, yetkilerinin geri alınması. Kıyı izni ve tıbbi bakımla ilgili gemi adamlarının haklarını tekrardan iade etmelidirler
- Bazı ülkeler Kovid 19'u yönetmek için gerekli olduğunu iddia ettiği bir uygulama olarak gemi adamlarının cesetlerini yas içindeki ailelerine geri göndermeye yönelik yasakları kaldırılmalıdır.
- Gemi adamlarının ülkelerin otoriteleri aşılara ve haklarına nasıl erişebilecekleri hakkında doğru bilgileri çevrimiçi olarak basit bir dille İngilizce yayınlamalıdır. (ITF, 2021).

Global Cruise Lines CEO'su Christian Verhounig ITF ile ilişkili olarak: "ITF ile olan iyi ilişkilerimizi ve bu zor zamanlarda sağladıkları desteği takdir ediyoruz. Onların katılımı, tüm değerli mürettebat üyelerimizin ülkelerine geri dönüşünü hızlandırmamıza büyük ölçüde yardımcı oldu." İfadesini dile getirmiştir (ITF a, 2020).

## Gemiadamı Değişim Sorunu ve Yurda İade Hakkı

Ekonomik bakımdan zayıf olan gemi adamının sözleşmesinin son bulduğu ülke limanında sıkıntılar içinde kaderine terk edilmesi düşünülemez. O nedenle kanun koyucu, işçinin korunması ilkesi gereği, gemi seferde veya başka bir limanda iken iş sözleşmesinin sona ermesi durumunda gemi adamının ülkesine geri gönderilmesinin sağlanmasını zorunlu kılmıştır (Bedük, 2012: 155). 1926 yılında oluşturulan Gemi Adamlarının Ülkesine Gönderilmesine İlişkin Sözleşme 23 sayılı ILO sözleşmesi 16.04.1928 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 166 sayılı Gemi Adamlarının Ülkesine Gönderilmesine İlişkin Sözleşme olarak 1987 yılında revize edilmiştir. 03.07.1991 tarihinde sözleşme Türkiye tarafından resmî gazetede yayınlanarak onaylanmıştır. ILO 1987 yılında Gemi Adamlarının Ülkesine Gönderilmesine İlişkin tavsiye kararını yayınlamıştır. MLC-2006 ise, aynı zamanda diğer uluslararası iş sözleşmelerinde bulunan temel prensipleri benimseyen, hali hazırda tüm uluslararası deniz iş sözleşmesi ve tavsiye kararlarını güncel haliyle bir araya getiren konsolide bir ILO Sözleşmesidir (Bedük, 2012: 155). Yurda iade hususu ILO 166 sayılı sözleşmesi revize edilerek MLC 2006 konvansiyonun içinde tekrardan düzenlenerek yer almıştır.



**Fotoğraf 2.** ITF Global Cruise Lines'in şu anda Birleşik Krallık'ta Tilbury ve Bristol'de bulunan altı gemisinde bulunan yüzlerce gemi adamına yardım ediyor. (ITF d., 2020)

MLC Deniz Çalışma Konvansiyonu ile uluslararası olarak garanti altına alınmış gemi adamlarının yurda iade hakkı Kovid 19 pandemi krizi süresince mücbir sebep nedeniyle ihlal edilmiştir. MLC 2006 Deniz Çalışma Konvansiyonu ile gemi adamlarının yurda iade masrafları gemi sahibi olan işveren tarafından karşılanır, ayrıca gemi adamının sözleşmesinin sona ermesiyle birlikte toplam çalışma hizmet süresini kontrat başına maksimum en fazla 11 ay ile sınırlar. MLC 2006 deniz çalışma konvansiyonuna göre süresi belirli sözleşmelerle çalışan gemi adamlarının çalışacağı maksimum azami kontrat süreleri ülke sınırlarının sıkı bir şekilde kapatılmasından kaynaklanan ilk "mücbir sebep" ile azami kontrat sürelerinin aşılmasına neden olmuştur. Ayrıca Kovid-19 sürecinin etkilerinden biri de IMO'nun (IMO 2020a) yayınlanan genelge uyarınca bu husustaki tüzel kurumların gemi adamı yeterlilik eğitimlerini ve denetimlerini askıya almış olmalarıdır. Kovid-19 pandemisinin başlangıcından bu yana, yük gemilerinde çalışan yüz binlerce gemi adamı sözleşmeleri bitmelerine karşın evlerine dönemediler. Çalıştıkları gemilerde 'sıkışmış' ve karaya çıkarmalarına müsaade edilmedi. Aynı sayıda evlerinde olan gemide çalışmak için sıra bekleyen gemi adamları ise gemiye katılamıyor. İşsiz ve ücret kaybı ile kendilerinin ve ailelerinin yaşamlarını devam ettirme mücadelesi içindeler. İki taraflı bir mağduriyet söz konusudur; işe katılma isteyenler ve işten ayrılmak isteyenler. Yüz binlerce gemi adamı sözleşme sürelerinden çok daha fazla sürede çalışmak zorunda kaldılar. 2020'nin son ayları boyunca ve bu yılın başına kadar, 400.000 gemi adamının hala ülkelerine geri gönderilmesi ve benzer sayıda gemi adamının gemiye katılması gerektiği tespiti IMO tarafından tahmin edilmiştir (IMO, 2021). Bu durum denizde zorla çalıştırılan gemi adamlarının, sistematik bir ihlal ile karşı karşıya kaldığını göstermektedir. Zorla çalıştırılmak ile karşı karşıya olan gemi adamlarının esenliklerinin ve ruh sağlığının bozulması söz konusudur. Ciddi insani endişeler, mürettebat refahı ve mevzuata uygunsuzluk konularının yanı sıra, yorgunluk sonucu ciddi deniz kazaları riski artmaktadır. Kovid 19 pandemi salgınının ne zaman biteceğinin bir muamma olması ve gemilerin uluslararası kurallara uygunsuz, emniyetsiz bir şekilde faaliyet göstermesi nedeniyle çok sayıda geminin faaliyetleri ilerleyen yıllarda durabilir. Böyle bir

durumdan kaynaklı oluşacak küresel bir kriz ile tüm ulusal ekonomilerin bağımlı olduğu küresel tedarik zincirlerinin gördüğü hasarın onarımı ciddi şekilde zorlaşacaktır (ICS, 2021). Gemi adamlarının uzayan kontratlarının deniz kazası ve iş kazası olasılıklarını arttırması da çok muhtemeldir.

Kesin bir rakam söylemek zor olsa da en az yarım milyon gemi adamı etkilendi. Ağustos 2020'de, 150.000'den fazla gemi adamının dünya filosunu hareket halinde tutmak için çalışmak amacıyla hazır bir şekilde gemilerine katılmaya bekleyenlere ek olarak, pandemi nedeniyle kontratları uzatılmış görev yapan 250.000'e yakın mürettebat ivedilikle yurtlarına dönmek için geri gönderilmeleri gerektiği IMO tarafından tahmin edilmekteydi. Fakat hükümetler mürettebat değişikliklerini kolaylaştırmak için gerekli önlemleri almadıkça, denizde sıkışıp mahsur kalan mürettebat sayısı daha da artacak gibi görünüyor (ICS, 2021). Ayrıca Kovid-19 sürecinin etkilerinden biri de IMO (IMO 2020'a) tarafından yayınlanan genelge uyarınca ülke ve kuruluşların yeterlilik eğitimlerini ve denetimlerini askıya almış olmalarıdır. Gemi adamı değişimine engel olan bir diğer husus alınan bu karardır.

Gemi adamlarını mahsur bırakan tek engel sınırların kapanması değildir. Sınırlar açıldıktan sonra denizcilik şirketleri maliyetli kısıtlı uçuşların mevcudiyeti nedeniyle mürettebat değişiklikleri sorunlarıyla karşı karşıya kaldı (Bockmann, 2020). Kovid-19 pandemi krizi süresinde armatör şirketlerin PCR testi dâhil olmak üzere personel değişimi başına yaklaşık 10.000 \$ ödemesi gerekmiştir (Kaptan ve Kaptan, 2021:9). Klaveness Combination Carriers CEO'su Engebret Dahm, yüzlerce gemi kiralama şirketinin gemi adamı değişimini krizin çözülmesi açısından desteklemelerine rağmen, bazı gemi kiracılarının seferleri öncesinde ve sırasında mürettebat değişikliğinden imtina ettiklerini belirtmiştir (Tradewinds, 2021)

Denizcilik sektörünün gemi adamlarının yurda iadeleri ile ilgili tedbirlerin alınması bir zorunluluktur. Çünkü gemi adamının geminin bağlama limanına veya ikametgâhına kadar geri dönüşünün sağlanması ve ayrıca geri dönüş için gerekli tüm zorunlu masraflarının karşılanması işverenin işçiyi gözetme borcundan kaynaklanmaktadır (Songu, 2004: 858). Mart ve Ağustos 2020 arasında, ulusal sağlık ve göçmenlik makamları tarafından getirilen kısıtlamalar ve uluslararası uçuşların çoğunun askıya alınması nedeniyle, normal mürettebat değişikliklerinin yalnızca yaklaşık %25'inin gerçekleşebildiği tahmin edilmektedir. Gemi adamları görev kontratlarının süresiz olarak uzatılmayacağı ve mevcut durumun sürdürülemez olduğu konusunda kamuoyunda giderek artan bir kabul vardır (ICS, 2021).



**Fotoğraf 3.** Kovid 19 pandemi salgınında rotasyonlu personelin değişimi (Tradewinds , 2021)

17 Mayıs 2020'de yaklaşık 100.000 yolcu gemisi çalışanın evlerine geri gönderilmeleri konusunda herhangi bir kesinlik olmaksızın denizde mahsur kaldılar (Dolven, 2020). Tahmini olarak dünyada 200.000'den fazla gemi adamı gemilerinden inip evlerine dönmeyi beklediğinden, hükümetlerin ve otoritelerin Kovid-19 seyahat istisnaları hususunda düzenlemeler yapmaları için zaman sayarak beklemektedirler (ITF, 2020) . Gemi operatörlerinin mürettebat değişikliği yapamaması, İkinci Dünya Savaşı'ndan bu yana küresel denizcilik endüstrisinin karşılaştığı en büyük operasyonel zorluk olmuştur (ICS, 2021). IMO Genel Sekreteri Kitack Lim yaptığı açıklamada, sektör analizine dayanarak, sözleşmelerini bitirdikten sonra ülkelerine geri gönderilmeleri



gereken gemi adamı sayısının Eylül 2020'de yaklaşık 400.000 olan yüksek bir seviyeden, Mart 2021 itibariyle yaklaşık 200.000'e düştüğünü söylemiştir. Ancak bu sayının tekrar yükselebileceğini ve mürettebat değişikliği krizinin sona ermediğini dile getirmiştir (IMO, 2021).

Almanya'nın Cuxhaven şehrinde Nisan 2020 tarihinde kruvaziyer gemide beklemeye devam eden gemi personelinde Kovid 19'a rastlanması nedeniyle gemi personeli karantinaya alınmıştır. Karantina sonrası sorunun çözülmesi için ITF ciddi bir uğraş verilmiştir. ITF denizcilik koordinatörü Jacqueline Smith, Alman Hükümetini, ITF üyesi ver. Di ve MTWTU'yu, Alman Denizci heyetine ve Almanya'daki ITF Müfettişini geri dönüş dalgasını kolaylaştıran işbirliğinden dolayı tebrik etmiştir. ITF, geri dönüş için kiralık uçuşlarla Ukraynalı (168 gemi adamı), Endonezyalı (738 gemi adamı), Türk, Tunuslu, Mauritiuslu ve Çinli mürettebatı evlerine göndermiştir. Filipinler, Nikaragua ve Honduras'tan yaklaşık 1.200 gemi adamı için bir sonraki haftaya daha fazla kiralık uçuş planlanmıştır. 192 Hintli gemi adamı, herhangi bir olası seyahat tarihi ve hükümetlerinden kısmi destek almadan gemide kalmaya devam etmiştir. Alman Hükümeti, gemi adamları misyonu ve denizcilik sendikaları arasındaki koordinasyon, geri dönüş operasyonlarının nasıl yapılabileceği konusunda dünyada ülkelerinin hükümetleri ve endüstri için önemli bir örnek oluşturmuştur, ancak aynı zamanda şirketlerin ve bayrak devletlerinin bir arada olması gerekmektedir. ITF denizcilik koordinatörü Smith gemi adamlarına karşı sorumlu ve onlara karşı hakları olan değerli bir yaklaşımı gösteren örnek bir davranış olduğunu ifade etmiştir. (ITF c, 2020).

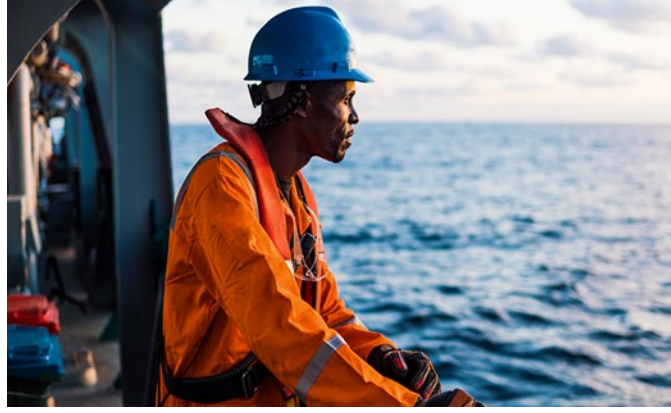
Özellikle ülkelerin kamu otoritelerinin ve liman devletlerinin gemi adamlarını anahtar çalışan olarak görüp kısıtlamalardan muaf bırakmaması gemi adamı değişim krizinin en önemli nedenidir. Bu duruma karşın Asya'daki önemli mürettebat değişim merkezleri örneğin Filipinler, Singapur ve Hong Kong gemi adamlara yönelik kısıtlamaları kademeli olarak kaldırmıştır. Rahatlama içine giren denizcilik endüstrisi sorun çözülüyor diye beklenti içindeyken tekrar tekrar salgın ve kısıtlamaların artması ayrıca sıkıntı yaşamasına sebep olmaktadır. Denizcilik paydaşlarının alternatif çözüm geliştirmemesi nedeniyle gemi adamı krizinin gelecekte denizcilik endüstrisine ve küresel tedarik zincirine olumsuz çıktıları olacağı aşikârdır. Denizcilik endüstrisi işverenleri gelecekte kriz kaynaklı zarar görmelerinin ötesinde kamuoyundaki algılar nedeniyle insan haklarını ihlal eden ve zorla gemi adamı çalıştıran işverenler olarak kötü bir ün ile anılmaları söz konusu olabilecektir. Maalesef, gemilerin kiracıları maliyeti yalnızca armatör tarafından karşılanırsa bile, mürettebat değişikliklerini kolaylaştırmak için birçok dökme yük gemi kiracısı gemilerin küçük sapmalarını bile karşılama konusunda bile isteksiz görünüyor. (ICS, 2020). Uluslararası Denizcilik Örgütü Genel Sekreteri, KOVID-19 kısıtlamalarının neden olduğu mürettebat değişikliği krizine yönelik gemi adamı sayılarında bir miktar iyileşme olmasına rağmen zorlukların devam ettiği noktasında uyarmıştır (IMO, 2021). Uluslararası Deniz Ticaret Odası, gemi adamlarının küresel "kilit işçiler" statüsü olmasına rağmen, gemi mürettebatının hareketine uygulanan kısıtlamalar genellikle turistler için olanlardan daha külfetli olduğu belirtilmiştir (ICS, 2020). Bu durum bize göstermektedir ki tüm paydaşların farkındalığı olmasına karşın olumsuzluklar yaşanmaktadır. Armatörün maliyet avantajını düşünmesi ve ülkelerin pandemi kısıtlamalarından gemi adamlarını muaf tutmaması gibi temel nedenlerle gemi adamı değişim krizinin bir insan hakkı ihlali olarak sürmesine neden olmaktadır.

ITF denizcilik koordinatörü Jacqueline Smith Hükümetlerin gemi adamlarının güvenli seyahatini, yurtlarına iadelerini nasıl kolaylaştırabileceği ile ilgili ve 'kilit işçiler' olarak mürettebat değişimlerine izin vermek amacıyla gemi adamlarına herhangi bir ulusal Kovid-19 kısıtlamasından ayrıcalıklı ve farklı olarak nasıl acil istisnalar sağlayabileceğine dair bir yol haritası geliştirmek maksadıyla BM kurumları ve sektörle yakın bir şekilde çalıştıklarını ifade etmiştir (ITF c 2020). ITF'in bütün bu çabalarına karşın yaşanan insani dramlar ve mağduriyetler devam etmektedir

### **Vize Sorunları**

Gemi adamlarının gelişmekte olan veya az gelişmekte olan ülkelere istihdam edilmesi sektörün normal zamanlarda bile personel değişiminde vize kaynaklı sorunlar yaşamalarına neden olmaktadır. Personel değişim krizinin en önemli politik kaynağı ülkelerin getirdikleri vize yasaklarıdır. Kovid 19 pandemi krizi bir yılı aştığından vize konusunda kısmen farkındalık oluştu ancak sorununun çözümü için maalesef karar ve uygulama mercileri

ihtiyaçların gerektirdiği gibi hareket etmemiştir. Avrupa'daki durum, sınırlı turizm uçuşlarının yeniden başlamasına izin verildiği için 2020 yazında kısmen iyileşti ve birçok AB hükümeti ve Birleşik Krallık tarafından, konuyla ilgili gemi adamlarının mağduriyetini azaltmaya yönelik olarak uyuşu ne olursa olsun, mürettebat değişikliklerini kolaylaştırmaya yönelik çabalar takdir edilecek boyuttadır. Bununla birlikte, gerekli vizeleri almak, AB Schengen Bölgesi'ne gidip gelmek isteyen AB üyesi olmayan birçok gemi adamı için hâlâ büyük bir zorluktur. Bunun önemli bir nedeni, çoğu uzun süredir kapalı olan başlıca gemi adamı işgücü arzı ülkelerinde bulunan AB üye devletlerine ait konsolosluklarının sınırlı kapasitesidir. Avrupa Topluluğu Armatör Birlikleri (ECSA) ve Avrupa Komisyonu ile çalışan ICS, AB Devletlerinin gemi adamlarına varışta vize verme veya vize zorunluluğundan geçici olarak muaf tutulma olasılıklarını artırmak için baskı yapmıştır (ICS, 2020). AB ülkelerine nazaran İngiltere gemi adamı değişimlerinde daha esnek politikalar uygulamıştır. Denizci bir ülke olması personel değişim krizinin önemini anlamasında etkindir. Ayrıca İngiltere'de Denizcilik sektöründe sivil toplumun ve sendikaların örgütlü olması bu konuda farkındalık yaratılmasında etkili olmuştur. Böylelikle personel değişiminde kamu otoriteleri vize engeli koymak yerine gemi adamlarının yurtlarına gönderilmesi hususunda destekleyici olmuştur.



**Fotoğraf 4.** Gemide kontratları bitmesine karşın zorunlu olarak çalışan gemi adamı (Edge Group, 2020)

Vize sorunun ötesinde mevcut gemi adamlarının ülkelere gönderilmelerinde çok çeşitli sıkıntılar yaşanmıştır. ITF denizcilik koordinatörü Jacqueline Smith aşağıdaki örnek olayda tarafların sorumluluk almamasını önemli bir sorun olarak belirtmiştir

“Yolcular 23 Mart'ta yolcu gemisi Mein Schiff 3 gemisinden 'ten indikten sonra, şirket diğer gemilerinden bazı gemi adamlarının Mein Schiff 3'e aktardı ve ülkelere geri gönderilmeye başlatmak için Almanya'nın Cuxhaven limanına gitti. Mein Schiff 3 gemisi 28 Nisan'da Cuxhaven'a demirledi, ancak 30 Nisan'da gemide bir Kovid-19 salgını tespit edildi ve şirketin gemideki herkesi karantinaya almasına neden oldu. Şirketle haftalarca süren yoğun görüşmelerin ardından, Alman ITF Müfettişi Hamani Amadou'nun yardımıyla ITF'in Almanya'daki yan kuruluşu ver. di'den Maya Schwiegershausen-Gueth, nihayet 8 Mayıs Cuma günü 2.900 gemi adamından yaklaşık 1.200'ünün ülkelere geri gönderilmesine yardım edebildi. “Ne şirketin ne de bayrak devletinin sorumluluklarını ciddiye almaması son derece sinir bozucu ve çileden çıkartıcıydı. Gemi adamları evlerine dönmek için can atıyorlardı ve buna sonuna kadar hakları vardı” (ITF c, 2020).

### **Gemi Adamının İşe Hakları ve Sağlık Hizmeti**

Gemide işverenlerin gemi adamlarına karşı birçok yükümlülükleri vardır. Bunların hepsi çok önemli temel insan haklarıdır ve hayatidir. MLC 2006 da bu haklar uluslararası yasa koyucular tarafından garanti altına alınmıştır. Ancak, pandemi süresince gemide yiyecek, tatlı su, yakıt, hijyen ile ilgili malzemeler koşullar, tıbbi malzemelerin eksikliği yetersizliği gemi adamlarını mağdur eden önemli eksikliklerdir. Normal zamanlarda standart altı gemilerde veya icra takibi gibi çeşitli nedenlerle veya laid up'a alınan gemilerde bu tip eksikliklerle karşılaşılmaktaydı. Fakat pandemide yaygın olarak kruvaziyer ve yolcu gemilerinin boşa çıkmasıyla buralarda

daha kötü mağduriyetlerle sıklıkla karşılaşmıştır. MLC 2006 Kural 3.2. Gıda ve yeme içme imkânları hususu düzenlenmiştir. Bu düzenlemenin amacı Gemi adamlarının kurallarla belirlenmiş hijyenik şartlar altında iyi kalitede gıda ve içme suyuna erişimini sağlamak Her üye; bayrak devleti gemiler için, farklı kültürel ve dini geçmişi göz önüne alarak ve gemi ihtiyaçlarına yeteri kadar içeren uygun kalitede gıda ve içme suyunun sağlandığından ve kullanıldığından emin olmaktır. (MLC 2006, Md.3.2). Armatörler; gemide aşçı olarak sözleşme yapılan gemi adamlarının, eğitilmiş, sertifikalı ve üye ülkeye ait olan kurallar ve kanunlarla düzenlenmiş zorunlulukları karşılayacak yeterlilikte olmalarından emin olmalıdır (MLC 2006, Md.3.2.3). Yeme içme hizmetini sunacak nitelikli personel istihdam etmek, dini ve kültürel özellikler belirlenerek günlük kalori hesabına göre gıda tedarikini sağlamak zorundadır. 10 kişiden az personeli olan gemilerde Aşçı zorunluluğu yoktur fakat personelden hijyen eğitimi almış birisinin gıda konusunda sorumlu olması gerekmektedir. Gıda konusunda kayıtlar tutularak denetimlerde yetkili denetçilere sunulmak zorundadır. Kovid 19 Pandemi döneminde bu temel ihtiyaçlar hususunda aksamaların olduğu görülmüştür. Kovid 19 Pandemi döneminde bu hususlarla ilgili bulaş korkusuyla denetimlerinde askıya alındığı görülmektedir.

Gemi adamlarının sağlığını korumak ve gemide ve karada tıbbi bakıma çabuk erişimini sağlamak hususunda 1. Her üye devlet, kendi bayrağını taşıyan gemilerdeki tüm gemi adamlarının sağlıklarının korunmasıyla ilgili yeterli koruyucu tedbirlerin almadığından ve gemide çalışırken çabuk bir şekilde ve yeterli tıbbi bakıma ulaşabildiklerinden emin olmalıdır. 2. Bu kuralın 1. Paragrafında belirtilen koruma ve bakım, prensipte, gemi adamlarına herhangi bir maliyet olmadan sağlanmalıdır (MLC 2006, Kural 4.1). Gemi adamının sağlık koruması, tıbbi bakım, refah ve sosyal güvenlik koruması husus MLC 2006 4. Maddede detaylı şekilde düzenlenmiştir. Bu konuda pandemi süresince eksikler ve tedavi açısından aksamaların olmuştur. Kıyıya çıkma izinleri olmayan gemi adamları sağlık hizmetlerinden istifade edememektedir. Tıbbi personel olan gemilerde ilaç ve tıbbi ekipmanlara ulaşmada bir dizi sıkıntılar yaşanmıştır.

ITF in gemi adamlarının sağlık koşullarının iyileştirmesiyle ilgili çalışmaları mevcuttur bu konuya ilişkin hususlar aşağıda yer almaktadır; (ITF, 2006).

- Gemi adamlarına gerektiğinde acil olarak tıbbi müdahale yapılmalıdır. Gerektiğinde hastaneye gönderilecek tüm masraf ve harcamalar şirket tarafından karşılanmalıdır.
- Hastalığından dolayı memleketine gitmesi gereken gemi adamlarının tüm masrafı şirket tarafından sağlanmalıdır.
- Gemi adamlarının herhangi bir kaza veya bunun gibi bir durumda meydana gelebilecek iş görmezliğinin tespiti çıkartılmış olan tablolar Üzerinden yapılacak ve bu durumu tazmin edilecektir.
- Çalışması sırasında hamile kalan bir gemi kadını, durumu kaptana Bildirmesi gerekmektedir. Bu durumda gemi kadınının yurda iadesi şirket tarafından karşılanacaktır.
- Gemi adamlarının çalışma ortamı için sağlık koşulları ise ILO'nun kapsamı içerisine girmektedir.

## Ücret Sorunları

Ücret ödemesine ilişkin tüm hususlar detaylı şekilde düzenlenmemiştir. Bu düzenlemenin amacı gemi adamlarının hizmet karşılığı ücretlerinin ödenmesini sağlamaktır. Tüm gemi adamlarının ücretleri düzenli olarak ödenecek ve ücretler her üye devlet kendi bayrağını taşıyan gemilerde gemi adamlarının ödemelerini aylık sürelerden daha uzun olmayacak şekilde yapılmasını sağlayacak ve bu ödemeler yürürlükteki toplu sözleşmesine veya sözleşmelerine tamamen uygun olmak zorundadır (MLC Standart 2.2).

Gemi adamlarını kazançlarını ailelerine gönderebilmelerini sağlayacak önlemler aşağıdaki hususların Kapsayacaktır (a) Gemi adamlarının istedikleri takdirde işe başladıklarında veya çalıştıkları süre boyunca kazançlarının bir kısmı düzenli periyotlarda banka ile veya benzer yöntemlerle havale etmelerini sağlayan bir

sistem ve (b) Gemi adamlarını tarafından doğrudan belirtilen kişi veya kişilere zamanında havale edilebilmesi gerekliliğinin sağlanması. (MLC Standart 2.2.4).

Gemi adamlarının bakmakla yükümlü olduğu çocukları, aileleri ve yaşlı ebeveynleri bulunmaktadır. Gemi adamları pandemi krizi sürecinde ücret alamamak nedeniyle geçimini sağlamak için çok zorlu bir mücadele süreci yaşadılar. Bu durumun sonucu olarak külfetli krediler almak zorunda kaldılar. Ayrıca personel değişimi krizi nedeniyle gemiye katılamayan gemi adamları gelirden mahrum kalmışlardır. Ayrıca kruvaziyer gemilerde evlerine gönderilemeyen gemi personellerinin işine son verilmiş olmasına karşın ücret almadan gemilerde mahsur kalmıştır. Küresel bir fon oluşturularak gemi adamlarının kriz dönemlerinde mağduriyetler yaşamaması için uluslararası düzeyde çalışma yapılmalıdır. Çalışma karşılığı ücret almak temel insan haklarındandır.

### **Kruvaziyer Endüstrisi Çalışanlarının Pandemi Krizi Süresince Durumları**

MLC Deniz Çalışma Konvansiyonu 2013 yılında yolcu gemilerini de kapsayacak şekilde genişletildi gemi adamları ve “gemi adamları hakları beyannamesi” uyarınca, kruvaziyer şirketleri mürettebatı sözleşmelerinin sonunda ülkelerine geri gönderilme yükümlülüğündedir. Denizcilik endüstrisinin tüm alanlarında olduğu gibi Kovid 19 pandemi krizi süresince kruvaziyer endüstrisinin en temel sorunu gemi adamlarının yurda iade meselesidir.

Kruvaziyer endüstrisi deniz turizminin kitle turizm alanı olarak emek yoğun bir sektördür. Emek yoğun bir endüstri olmasına karşın çalışanların nitelikli olması ve çeşitli eğitimlerden geçmesi gerekmektedir. Bu açıdan kruvaziyer gemi çalışanları zorunlu sertifikalara sahip kalifiye çalışanlar oluşmaktadır. Dünya çapında yolcu gemilerinde yaklaşık 200.000 kişi çalışıyor. Uzak yerleri ziyaret etmenin, yeni insanlarla tanışmanın ve aynı zamanda para kazanmanın bir yolu olduğu için kruvaziyer sektörü endüstriye işgücü çekilebilmektedir. Fakat kruvaziyer gemilerde çalışmak görüldüğü kadar cazip değildir (ITF, 2021). Deneyimsiz gemi adamları için yolcu gemileri, okyanusta yüzen egzotik yerleri ziyaret edebilecekleri keyifli oteller gibi görünür. Bitmeyen eğlence ile parasal kazanç elde edebilecekleri harika bir yol, bir iş olanığı olarak gözükür. Ancak, yolcu gemisi çalışanları uzun süre gemide çalışır ve yaşar. Gemide kaldıkları süre boyunca, çoğu zaman onların yaşam memnuniyeti etkileyen çeşitli stresli olaylara maruz kalırlar (Praetorius vd., 2019). Mission to Seafarers tarafından hazırlanan bir rapor, yolcu gemilerinde ve feribotlarda çalışan gemi adamlarının denizcilik endüstrisindeki en mutsuzlar arasında olduğunu ortaya koyuyor. Uluslararası armatörler birliği ile birlikte hazırlanan en son Gemi adamı Mutluluk Endeksi raporu, küresel denizcilik endüstrisindeki binlerce gemi adamının yanıtlarına dayanmaktadır (The Mission to Seafarers, 2019). Birçok yolcu gemisinde toplam mürettebat 1.000'den fazla kişidir ve genellikle her mürettebat üyesine üç, hatta dört yolcu düşmektedir. Nispeten küçük bir alanda çok farklı geçmişe sahip birçok insan bulunmaktadır. ITF anketleri, yolcu gemisi personelinin her zamankinden daha uzun saatler boyunca daha yoğun çalıştığını göstermektedir. Ancak zorluklar ne olursa olsun, yolcularla iletişim halinde olan personel, ne pahasına olursa olsun gülümsemek zorundadır (ITF, 2021). Kruvaziyer endüstrisinin yapısal zorlukları dışında Kovid 19 pandemi krizinden kaynaklı kruvaziyer çalışanları çok ciddi sorunlar yaşamışlardır.

ITF Genel Sekreteri Stephen Cotton “Devam eden Kovid-19 salgını, denizcilik sektörü, özellikle de kruvaziyer sektörü üzerinde olumsuz bir etki yarattığını ifade etmiştir (ITF a, 2020). Yük gemilerinde faaliyetler sürdürüldüğü için pandemi krizinde işletmeler faaliyetlerini sürdürmüştür. Yük taşımacılığı yapan denizcilik işletmelerinde ücret ödenmemesi durumu pandemi kaynaklı olarak görülmemiştir. Uluslararası ticaretin olağan seyrinin üzerinde gelişme göstermesi artan navlunalar ile gemi sahiplerinin finansal rahatlama yaşamalarını sağlamıştır. Fakat kruvaziyer endüstrisinde durum oldukça kötü ve faaliyetler durdurulmuştur. Kruvaziyer ve yolcu gemilerinde mürettebat memleketlerine iade edilememesinin yanında işlerine son verildiği için ücret alamamışlardır. Özellikle kamara bölümü personelleri işsiz bir şekilde gemilerde mahsur kalmışlardır. Radic vd. (2020) yapmış oldukları çalışmada kruvaziyer şirketlerinin çalışanlarına, yolcu gemisi çalışanlarının yaşam koşulları, dinlenme alanları ve MLC 2006 yükümlülükleri yerine getirmediğini ifade etmişlerdir.

Kovid 19 Pandemi krizinde kruvaziyer gemide ilk en vahim olay olarak, 3.700 yolcu ve mürettebatıyla Yokohama'da iki hafta boyunca demirleyen Diamond Princess'te yaşanmıştır. Diamond Princess'te karantina süreci 19 Şubat'ta sona ermiştir ve enfekte olmayan yolcular yavaş yavaş gemiyi terk etti. Birçok ülke gönderdikleri uçaklarla vatandaşlarını Japonya'dan tahliye etti ve uçakta 712 kişinin enfekte olduğu ve 13



yolcunun öldüğü belirtilmiştir. (Deniz Haber Ajansı, 2020'a). Sonrasında Avustralya'da görülen vakada Avustralya polisi, koronavirüs salgınının Avustralya'da yayılmasında etkili olduğu düşünülen Ruby Princess gemisinde koronavirüs semptomları olan yolcuların bulunmasına rağmen, 19 Mart 2020'de 2.700'den fazla yolcunun karaya çıkarılmasıyla ilgili soruşturma başlattı. Yeni Güney Galler Sağlık Bakanlığı, yolcuların test yapmadan indiğini bildirdi. (Deniz Haber Ajansı, 2020b). Bu olaylar sonrasında kruvaziyer gemilerde arka arkaya görülen vakalar kruvaziyer gemi adamlarına yönelik getirilen ihlal, kısıtlama ve tecritlerin önemli bir nedeni olmuştur. Kruvaziyer endüstrisi kendi imkanlarıyla personellerinin yurtlarına iade operasyonları gerçekleştirme çabası içinde olsalar da bu operasyonlar sorunun çözülmesinde yeterli gelmemiştir ve gemi adamlarına yönelik çeşitli dramatik gelişmeler intiharlar vuku bulmuştur. ITF kruvaziyer gemilerde gemi adamlarının yurda iadeleri başta olmak üzere sorunlara çözüm getirmek üzere organize olmuş ve bu hususta önemli çalışmalar yapmıştır. Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF), Birleşik Krallık'da Tilbury ve Bristol'de bulunan altı Global Cruise Lines gemisinde yüzlerce gemi adamına yardım etmiştir. Gemi adamları küresel salgınla başa çıkmak için getirilen küresel seyahat kısıtlamaları nedeniyle mahsur kalmıştır. Mürettebat birkaç aydır mahsur vaziyette ve birçoğu 12 ayı aşkın süredir kontratı dolmuş sözleşmelerle gemilerde azami sürelerin üstünde kalmışlardır. ITF ve Global Cruise Lines, mürettebatın ülkelerine geri gönderilmeye devam edilmesini sağlayacak bir anlaşmaya varmışlardır (ITF a, 2020). Krizlere hazırlıklı olan kruvaziyer endüstrisi gemi adamı olan çalışanlarına yönelik başarısız bir kriz yönetimi gerçekleştirmiş ve gemi adamlarının başta yurtlarına iadeleri olmak üzere sorunlarını çözüme ulaştıramamıştır çeşitli haklarını verememiş yükümlülüklerini yerine getirememiştir.

### Sonuç

Dünyada küresel tedarik zincirinin kilit çalışanları olan gemi adamları çok zorlu ortamlarda ve koşullarda çalışmaktadırlar. Zorlu doğa koşulları, zaman baskısı, stres ve sosyal izolasyon bütünüyle gemi adamlarının psikolojilerini olumsuz etkilemektedir. İşin doğası gereği yaşanan tüm zorluklar pandemi ile birlikte gemi adamlarını daha da zorlu çalışma koşulları ile çalışmaya mahkûm etmiştir. Personel değişim krizi pandeminin gemi adamlarını etkileyen en önemli sonucudur. Ücret ödeme, vize sorunları, sağlık hizmetlerinin eksikliği, işe haklarının verilmemesi, limanlarda dışarı çıkarmalarının yasaklanması gibi pandemi sürecinde karşılaşılan temel hak ihlalleri görülmüştür. Personel değişimindeki krizde özellikle liman devleti otoritelerinin ve kıyı devletlerinde hükümetlerin gemi adamlarının küresel ticaretin akışında önemini tam olarak anlayamamış olmalarıdır. Deniz taşımacılığının küresel ekonomideki önemi göz önüne alındığında gemi adamlarına yönelik hak ihlallerinin küresel ve ulusal en yüksek siyasi düzeyde acilen harekete geçilerek çözülmesi gerekmektedir. Yüzbinlerce gemi adamının kendi rızaları olmadan aylarca çalışmaları gemi adamlarına yönelik en önemli insan hakları ihlali olarak karşımıza çıkmaktadır. Yaşanan bu ihlaller pandemi gerekçe gösterilerek savunulacak bir durum değildir. Gemi adamları ailelerini ve yakınlarını bir seneyi aşan iş kontratları nedeniyle görememekteyiz. Gemi adamlarına yönelik kurumlar ve ITF federasyonu küresel olarak çözüm bulunamaması durumundan çok fazla şikâyet etmektedir. Denizcilik endüstrisi MLC 2006 Deniz Çalışma Konvansiyonunda yer alan yükümlülüklerini yerine getirememiştir. En önemli paydaşlarından olan ITF Uluslararası Taşıma İşçileri Konfederasyonu sorunlara çözüm odaklı yaklaşımı ile kriz süresince olumlu çalışmalar yapmışlardır. Yaşanan hak ihlalleri karşısında liman devleti otoriteleri, sendikalar ve gemi işletmeleri süreçleri kontrol ederek yönetim ekseninde sosyal diyalogu geliştirmeleri oldukça önemlidir. Denizcilik endüstrisinin paydaşları yaşanan krizi göz önüne alarak gelecekte oluşabilecek krizler karşısında eşgüdümlü proaktif bir yönetim stratejisi belirlemelidirler. Çalışma ilişkileri açısından gemi adamlarına yönelik ortaya çıkan aksakların ötesinde yaşanan durum temel insan hakları ihlalidir. Denizcilik endüstrisinin nitelikli işgücü istihdamı ve kalite yönetimi açısından gelecekte sıkıntılar yaşamasına neden olacaktır. Deniz emniyeti ve iş sağlığını gemi adamı değişim krizi oldukça olumsuz etkileyecektir. Sektörde yaşanan belirsizlik ücret ödenmemesi, sağlık hizmetlerinden mahrumiyet, işe haklarının ihlali ve yurda iade yükümlülüğünün ihlali uzun vadede denizcilik endüstrisinde öngörülemez olumsuz etkileri olacaktır. İş gücü piyasalarında arz yönlü daralma ve nitelikli işgücü talebinin artmasına neden olacaktır. Kovid 19 krizi süreci göz önüne alınarak iyileştirmeler geliştirilmesi oldukça önemlidir. Yaşanan sorunlar çalışma yaşamında yaşanan standart sorunların ötesinde gemi adamlarının zorla çalıştırılması olarak Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesinde ve İnsan Hakları Evrensel Beyannamesinde belirlenmiş temel insan hakları ihlalidir. Yaşanan gemi adamı değişim krizinden dersler çıkarılarak benzer krizlerle mücadele etmek için stratejiler geliştirilmelidir. Tüm paydaşlar soruna farkındalık geliştirerek çözüm odaklı hareket etmek zorundadırlar. Denizcilik endüstrisinde özellikle ITF Uluslararası Taşıma İşçileri konfederasyonu göz önüne alınarak sosyal diyalogun geliştirilmesi oldukça önemlidir.

## Kaynakça

- Ataerğın, S. (2004), I.T.F.'in kuruluş sözleşmesi hakkında inceleme. *Denizcilik Dergisi*. 22, 16.
- Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi (2021). Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi Avrupa Konseyi [www.ec.hr.coe.int](http://www.ec.hr.coe.int), Strasbourg, France. (25 Ekim 2021)
- Blanck, J.I. (2006). Reflections on the Negotiation of the Maritime Labor Convention 2006 at the International Labor Organization" *Tulane Maritime Law Journal*, Volume.31, No. 1, Winter 2006, s.39
- Bedük, M. N. (2012). *Deniz İş Sözleşmesi*, Ekin Basım Yayın Dağıtım, Bursa ISBN 978-605-5335-55-7
- Bockmann, M.W. (2020). Cost of Repatriation is Detering Crew Changes, Say Seafarers, *Lloyd's List*, 2020. < [https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL11\\_33409/Cost-of-repatriation\\_is-detering-crew-changes-say-seafarers](https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL11_33409/Cost-of-repatriation_is-detering-crew-changes-say-seafarers) > . (Erişim Tarihi 11 Kasım 2021).
- Deniz Haber Ajansı (2020a). Karantina gemisi Japonya'dan ayrıldı. <https://www.denizhaber.net/karantina-gemisi-japonyadan-ayrildi-haber-95052.htm>, (22 Ekim 2021)
- Deniz Haber Ajansı (2020b). Koronavirüsü yaydığı düşünölen Ruby Princess gemisine soruşturma başlatıldı. <https://www.denizhaber.net/koronavirusu-yaydig-dusunulen-ruby-princess-gemisine-sorusturma-baslatildi-haber-94250.htm>, (22 Ekim 2021)
- Dimitrova, D.N. (2010). Seafarers' Rights in the Globalized Maritime Industry , *Bulletin of Comparative Labour Relations Series*, Kluwer Law International, ISBN-13: 978-9041133496
- Dolven, T. No Information. No Way off. 100,000 Crew Members Remain in Cruise Ship Limbo for Months. Available online: <https://www.miamiherald.com/news/business/tourism-cruises/article242565281.html> (17 Temmuz 2020).
- Edge group (2021). Crew Change Crisis: Global supply chain on verge of disruption, <https://edgegroup.com/crew-change-crisis-global-supply-chain-verge-disruption/> (20 Kasım 2021)
- Gössling, S., Scott, D., & Hall, C. M. (2020). Pandemics, tourism and global change: a rapid assessment of COVID-19. *Journal of Sustainable Tourism*, 29(1), 1–20. doi: 10.1080/09669582.2020.1758708
- ICS (2021).Uluslararası Deniz Ticaret Odası, <https://www.ics-shipping.org/current-issue/the-covid-19-pandemic-the-crew-change-crisis/> (17 Kasım 2021).
- ILO (2020). COVID-19 and Maritime Shipping & Fishing. [https://www.ilo.org/sector/Resources/publications/WCMS\\_742026/lang--en/index.htm](https://www.ilo.org/sector/Resources/publications/WCMS_742026/lang--en/index.htm)(28 Kasım 2021).
- IMO. 2020a. Coronavirus (Covid-19) – Guidance for Flag States Regarding Surveys and Renewals of Cert. in Circular Letter No.4204-Add.19.n [http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/COVID\\_CL\\_4204\\_adds/Circular\\_Letter\\_No.4204-Add.19-Coronavirus\\_\(Covid-19\)-Guidance\\_For\\_Flag\\_States\\_Regarding\\_Surveys\\_and\\_Renewals\\_Of\\_Cert.pdf](http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/COVID_CL_4204_adds/Circular_Letter_No.4204-Add.19-Coronavirus_(Covid-19)-Guidance_For_Flag_States_Regarding_Surveys_and_Renewals_Of_Cert.pdf). (25 Kasım 2021).
- IMO. 2020b. Coronavirus (COVID-19) – Recommended Framework of Protocols for Ensuring Safe Ship Crew Changes and Travel During the Coronavirus (COVID-19) Pandemic (Circular Letter No.4204/ Add.14). <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/advice-for-public>. (26 Kasım 2021).
- IMO (2021).<https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/Crew-change-COVID-19.aspx> (17 Ağustos 2021).
- IMO (2020c). Coronavirus Disase (Covid-19) Pandemic. <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Coronavirus.aspx#:~:text=on board ships-,Circular Letter No.,of the United Nations system.> (17 Temmuz 2021).
- İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi (2021). <http://www.manisa.gov.tr/insan-haklari-evrensel-beyannamesi>
- ITF (2006). Uluslararası Taşıma İşçileri Federasyonu, <http://www.itfglobal.org/about-us/moreabout.cfm> (24 Ocak 2015)
- ITF (2015). ITF Kuruluş Sözleşmesi, önsöz s 1, <http://www.itfglobal.org.uk>.(24 Ocak 2015)

- ITF (2014). Uluslararası Taşıma İşçileri Federasyonu, <https://www.itfseafarers.org/en/news/itf-gives-warm-welcome-mlc-2006> (17 Kasım 2015).
- ITF a (2020). Uluslararası Taşıma İşçileri Federasyonu, <https://www.itfseafarers.org/en/news/crew-global-cruise-vessels-return-home-uk> (25 Eylül 2021)
- ITF b (2020). Uluslararası Taşıma İşçileri Federasyonu, <https://www.itfseafarers.org/en/news/some-governments-waking-crew-change-crisis-deadline-shipping-chaos-looms> (14 Haziran 2020)
- ITF c (2020). <https://www.itfseafarers.org/en/news/tui-cruises-begin-repatriation-seafarers-aided-unions-and-german-government> (14 Haziran 2021)
- ITF d (2020). Uluslararası Taşıma İşçileri Federasyonu, <https://www.itfseafarers.org/en/news/crew-global-cruise-vessels-return-home-uk> (25 Eylül 2021)
- Sea Trade Maritime News (2021). <https://www.seatrade-maritime.com/opinions-analysis/crew-change-crisis-more-imo-member-states-need-act> (25 Ekim 2021)
- ITF (2021). Uluslararası Taşıma İşçileri Federasyonu, <https://www.itfseafarers.org/en/issues/cruise-ships-2021> (25 Ekim 2021)
- Kaptan M. & Kaptan Olgun B. (2021) The investigation of the effects of COVID-19 restrictions on seafarers, *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs*, DOI: 10.1080/18366503.2021.1961360
- Maritime Labour Convention, 2006 (2006). [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms\\_090250.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_090250.pdf) (28 Kasım 2021).
- Muslu A. (2016). ITF'in Yürüttüğü Kampanyalar ve Deniz İş Yaşamına Katkıları, Uluslararası Avrupa Birliği İlişkileri, Ekonomi, Finans ve Ekonometri Kongresi (EUREFE'16) 14-16 Temmuz 2016, Aydın / Türkiye
- Muslu, A. (2018). Gemi İşletmeciliğinde Kalitenin Arttırılması İçin Itf'in Rolü Ve Türkiye'de Deniz İş Kolu Sendikacılığı, 399-408.
- Muslu, A. (2020), "The Future of Seafarers and the Seafarers of the Future from the Perspective of Human Resources Management", Turkmenoglu, M.A. and Cicek, B. (Ed.) *Contemporary Global Issues in Human Resource Management*, Emerald Publishing Limited, Bingley, pp. 219-237. <https://doi.org/10.1108/978-1-80043-392-220201016>
- Praetorius, G.; Österman, C.; Hult, C. (2018). Have a Healthy Lifestyle or Organize Work Creating Healthy Shipboard Work Environments. *In Proceedings of the 20th Congress of the International Ergonomics Association*, Florence, Italy, 26–30 August 2018; Springer: Cham, Switzerland, 2019; Volume VI, pp. 455–464.
- Songu S.Ö. (2004). *Deniz İş Hukukunda İş sözleşmesinin Sona ermesi ve Sonuçları*, Legal Yayınevi İstanbul.
- The Mission to Seafarers (2019). [https://www.happyatsea.org/wp-content/uploads/SHI\\_Q2\\_2019.pdf](https://www.happyatsea.org/wp-content/uploads/SHI_Q2_2019.pdf) (28 Kasım 2021).
- Trade Winds (2020). <https://www.tradewindsnews.com/ship-management/owners-charterers-managers-and-union-speak-out-we-must-act-together-on-crew-change-crisis/2-1-931007>(28 Kasım 2021).
- Trade Winds (2021). <https://www.tradewindsnews.com/ship-management/charterers-prevent-crew-changes-despite-ongoing-seafarer-crisis-says-kcc-chief/2-1-952541>(17 Kasım 2021).

## KISALTMALAR

AB:Avrupa Birliği

BM: Birleşmiş Milletler

ILO: Uluslararası Çalışma Örgütü

IMO: Uluslararası Denizcilik Örgütü

ISF/ICS: Uluslararası Deniz Ticaret Odası

ITF: Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu

MLC 2006: Deniz Çalışma Konvansiyonu

## EXTENDED SUMMARY

Seafarers, who have a key role in the global supply chain, have been left alone with a series of problems with the emergence of the Kovid 19 pandemic crisis. Maritime industry employees struggling with difficult working conditions have fallen into even more difficult situations with the problems experienced during the pandemic times. Human dramas faced by seafarers have become a general situation beyond isolated incidents. The most crucial issue that has not been fully resolved is the violation of the repatriation rights of seafarers. Seafarers who could not be returned to their homeland had to work on ships far beyond their international legal contract. They have also faced some negativities such as not being able to go out in the ports they are in, not benefiting from health services, and increasing restrictions by the port state authorities. Despite the termination of employment on cruise ships and seafarers, It could not be returned to their countries. In addition, with not receiving wages, the ship employees were often stranded on the ships. In addition to the deficiencies in the field of subsistence, they prevented them from benefiting from social areas due to epidemic restrictions. However, to compensate for the social isolation brought about by the maritime business, these issues were taken under legal guarantee by the global authorities with the MLC 2006 Maritime Labor at Sea Convention. Still, it was seen that some problems could not be obeyed during the pandemic period. The seafarers' mental health who were stranded on the ships during the pandemic crisis was adversely affected. Due to the nature of the job, they have to cope with the stress caused by time pressure and harsh weather conditions, and their psychological well-being, which is not good, was further adversely affected in this process. Social isolation and difficult natural conditions are essential factors affecting the subjective well-being of seafarers. But with the pandemic crisis has had even worse dramatic consequences. The MLC 2006 Maritime Labor Convention, which regulates seafarers' working conditions and rights, was unsuitable during the situation due to extraordinary pandemic conditions. When international flights started, shipowners stated that they had very high flight costs and that they were not the source of the problem, and the difficulties of repatriation continued. The ITF International Transport Workers Federation has undertaken essential responsibilities, especially in the change crisis of seafarers, during the lack of global governance and uncertainty that arose during the crisis. With the provision of social dialogue, it is necessary to bring alternative solutions to the problems experienced.