

THE ROLE OF ITF FOR AUGMENTING QUALITY IN SHIPPING BUSINESS AND TURKISH MARITIME UNIONISM*

**GEMİ İŞLETMECİLİĞİNDE KALİTENİN ARTTIRILMASI İÇİN
ITF'İN ROLÜ VE TÜRKİYE'DE DENİZ İŞ KOLU SENDİKACILIĞI**

Aziz MUSLU¹

Abstract

The importance of the sea transport is known very well by everyone in the world. % 80 volume of Cargo Transportation is held by ships nowadays all over the world. Within this huge traffic, our country does not take enough role although we are surrounded by seas along three side. The weakness of national unionism structure is one of the major reasons of our not being so strong within this competitive and aggressive sector. It could be said that; in Turkey, unions can be organized in private sector almost none. And as a result of this situation, seems some barriers are set of against development of our national maritime sector. It is rather difficult to take an important role in global sector, without well qualified and unionized maritime labor supply to worldwide shipping companies. Our country will have a voice over the world if can found a justice on maritime labor organization. We need to establish good relations and work closely with International Transport Federation (ITF). It's one of the oldest federations in the earth and has very significant power and sanction within shipping sector all over the world. So far, they took very important steps and had roles in development of social rights of sea farers. Establishing unionization among maritime labor and coordination with ITF will enable shipping industry of Turkey to develop faster.

Keywords: Industrial Relationships, Logistics, Maritime Management, Quality and Safety Management.

Özet

Dünya üzerinde denizciliğin önemi tüm taraflarca bilinmektedir. Bugün, dünya yük taşımacılığının yüzde 80'i deniz yoluyla yapılmaktadır. Türkiye denizcilik piyasasından hak ettiği payı alamamaktadır. Bunun en önemli nedenlerinden biri deniz iş kolunda sendikal örgütlülüğün çok zayıf olmasıdır. Örgütlülüğün özel sektörde yok denebilecek seviyede olmasıdır. Bu durum Türkiye'de denizciliğin gelişmesinde önemli bir engel olarak karşımıza çıkmaktadır. Deniz iş kolunda örgütlülüğün olmayan bir ülkenin gemi adamı ihraç edebilmesi ve küresel denizcilik piyasalarında söz sahibi olması oldukça güçtür. Türkiye denizcilikte adil bir düzeni sağlamış örgütlü deniz emekçileri ile dünya üzerinde söz sahibi olabilecektir. Uluslararası Taşıma İşçileri Federasyonu (ITF) ile ilişkilerin geliştirilmesi Türkiye denizciliği için önemli bir ihtiyaçtır. ITF dünya üzerinde en eski federasyonlardan biridir. Dünya denizcilik sektörünü etkileyebilecek örgütlü bir güce sahiptir. Gemi adamlarının sosyal haklarının geliştirilmesi için önemli işlere imza atmıştır. Türkiye'de deniz iş kolunda örgütlülüğün sağlanarak ITF ile ilişkilerin geliştirilmesi denizciliğin gelişimini hızlandıracaktır.

Anahtar Kelimeler: Çalışma İlişkileri, Deniz İşletmeciliği, Kalite ve Emniyet Yönetimi, Lojistik.

* Bu çalışma 5.Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresinde 27 Mayıs 2016 tarihinde Mersin'de sunulmuştur.

¹ Dr. Öğretim Üyesi, Ordu Üniversitesi, Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Yönetimi Anabilim Dalı, Fatsa-Ordu, Türkiye. E-posta: azizmuslu@gmail.com

Giriş

Küreselleşme ile denizciliğin önemi her geçen gün daha da artmaktadır. Bugün, dünya yük taşımacılığının yüzde 80'i deniz yoluyla yapılmaktadır. Türkiye denizcilik sektörüne ayrı bir özen göstermekte bu doğrultuda strateji ve politikalar oluşturmaktadır. Bu duruma karşın deniz emekçilerinin örgütlenme eksikliği ve deniz çalışanlarına ait sivil toplum örgütlerinin eksikliği mevcut olanların ITF gibi uluslararası bir federasyon ile ilişkilerinin zayıf olması Türkiye'de ki denizciliğin gelişmesinde önemli bir engeldir. Tüm teknolojik gelişmelere karşın insan unsurunun her geçen gün önem kazandığı denizcilik sektöründe sendikal örgütlenme çok önemli bir noktada yer almaktadır. Denizcilik sektöründe doğru iletişim kanallarının oluşturulmamış olması yaşanan sorunların temelini oluşturmaktadır. Yaşanan yeni süreçte özellikle en eski federasyonlardan olan ITF'in çabalarıyla geliştirilen küresel sosyal politikalar gemi adamlarının haklarını korumaya yönelik geliştirilmektedir. Bu durum denizcilik sektöründe kaliteli gemi işletmeciliğinin yolunu açmaktadır. Türkiye gemi adamı ihraç eder bir pozisyona gelmesi için dünya denizcilik piyasasının işleyişine göre hareket etmeli deniz iş kolu sendikacılığını teşvik etmelidir. Türkiye'de bu noktada simsar adı verilen nitelikli dolandırıcılar iş bulma vaadiyle gemi adamlarından ücret alarak mağdur durumda bırakmaktadır. Bunun en önemli nedeni örgütlenme eksikliğidir. Bu haliyle Türkiye'nin gemi adamı ihraç edebilmesi mümkün gözükmemektedir. Gemi adamlarının sivil toplum kuruluşları geliştirilmeli özellikle deniz iş kolu sendikacılığının önü açılmalıdır. Sendikalar gemi adamlarının ihtiyaçlarına cevap verecek fonksiyonel işlevleri yerine getirmelidir. Özellikle ITF gibi küresel bir federasyon ile ilişkileri geliştirerek dünya denizcilik piyasasının talep ettiği gemi adamı arzının sunulmasına katkı sunmalıdır. Denizciliğimizin gelişmesi için deniz iş kolu sendikacılığı önemli bir zorunluluktur. Yeni küresel düzende gemi işletmeciliği ancak gemi adamlarının sosyal haklarının sağlandığı şekilde yapılabilecektir. Türkiye'nin dünya denizciliğinden hak ettiği payı alması deniz işkolu örgütlülüğü ve uluslararası koordinasyon ile sağlanabilecektir. Emniyetli gemi işletmeciliğinin yapılmasının önemli araçlarından biri sendikal bir örgütlüğün sektörde geliştirilmiş olmasıdır.

1. Türkiye'de Deniz İş Kolu Sendikacılığı

1951 yılında denizcilerin deniz iş kolunda kurmuş oldukları "Türkiye Gemi Adamları Sendikası" deniz sektörünün ilk işçi sendikasıdır. İlk denizcilik sendikasının Kurucu Başkanı Abdurrahman BENLİOĞLU olmuş, yapılan ilk genel kurulda başkanlığa Hayri İSEN seçilmiştir. Dönem içerisinde 11 Şubat 1953 tarihinde İstanbul Şehir Hatları çalışanlarını çatısı altında toplayan diğer bir denizci sendikası olan "İstanbul Denizciler Sendikası" kurulmuş, sendika fesih edildiği 1961 yılına kadar faaliyetlerini sürdürmüştür (Öğünç, 1967: 12). *Sendikal hareketin ilk döneminde yaygın örgütlenme modeli meslek sendikacılığı olup, aynı veya benzer meslekten olan kişilerin birleşerek sendikalar kurmalarıdır* (Çelik, 2013: 457). Bu tarihte kurulan sendika Türkiye Gemi adamları sendikasıdır. İş kolu olarak tüm denizcileri kendi bünyesinde toplamıştır. 11 Şubat 1953 tarihinde sendika içi mücadele sonucu ayrılanlar tarafından İstanbul Denizciler Sendikası adında şehir hatları çalışanlarının önemli bir bölümünün üyesi olduğu İstanbul Denizciler Sendikası kurulmuştur. İç çekişmeler sonucu 1961 yılında İstanbul denizciler sendikası kapatılmıştır. 20 Ağustos 1956 tarihinde Türk Deniz Ticaret Filosu Gemi Zabitanı Sendikası açılmıştır. Bu sendika gemi kaptanlarını ve zabıtlarını bünyesinde toplamıştır kısa sürede üyelerin arasında oluşan anlaşmazlıktan dolayı kapatılmıştır. 1957 yılında Türkiye Denizciler Sendikası kurulmuştur (TDS, 2015). *Sendikaların en önemli amacı, özellikle sendikaya üye durumdaki çalışanların mevcut durum ve koşullarını toplu pazarlık yoluyla korumak ve iyileştirilmesini sağlamaktır* (Bryson, 2007: 33). Ancak iç çekişmeler ve sendikalar

arası rekabet sebebiyle deniz iş kolu sendikaları üyelerinin koşullarını iyileştirme görevini yerine getirememişlerdir. Bu durum deniz iş kolu sendikalarının mevcudiyetlerini sürdürmemelerine sebep olmuştur.

O dönemdeki Deniz İş Kolu'ndaki sendikalar:

- Türkiye Gemi adamları Sendikası,
- Türkiye Denizciler Sendikası (Şehir Hatları Şubesi, Liman İşletmesi Şubesi, Gemi Kurtarma Şube ve İzmir Şubesi),
- İstanbul Denizciler Sendikası ve
- Türk Deniz Ticaret Filosu Gemi Zabitanları Sendikası'dır. (TDS, 2015).

1959 yılında Türkiye Denizciler Sendikası Federasyonu kurulmuştur. Türk Ulaş İş Federasyonu olarak kurulmuş. Ulaştırma ve haberleşme çalışanlarının sendikaları da bu federasyon çatısı altında bir araya gelmişlerdir. 27 Mayıs 1960 ihtilali ile Türkiye Gemi adamları Sendikası Genel Başkanı ihtilal sürecinde yargılanmış ve beraat ettikten sonra gemi adamları sendikasını Türk Ulaş İş Federasyonundan ayırmıştır. Bu tarihten sonra sendikalar arasında itilaflar sonucu çekişmeler daha da artmıştır. Deniz iş kolunda üç ayrı sendika ortaya çıkmıştır (TDS, 2015). Bunlar;

- Türkiye Denizciler Sendikası Federasyonu,
- Türkiye Gemi adamları Sendikası ve
- Türkiye Limanları Denizciler Sendikası'dır.

Türkiye Ulaş İş Federasyonu ITF'e 1963 üye olmuştur. 1963 yılında deniz iş kolunda birçok sendika kurulmuştur. Bu sendikalar daha sonra Deniz Taşımacılığı İşçileri Federasyonu'nu oluşturmuşlardır. 1964 yılında feshedilerek Türk Ulaş İş Federasyonu'na katılmışlardır. Bu dönemde sendika yöneticileri sektörde iyileştirmeler yerine diğer sendikalarla ve sendika içi mücadelelerle uğraşmışlardır.

1980 Askeri darbesi sonucunda. 2822 sayılı Sendikalar Kanunu ile iş kolu düzeyinde ve Türkiye'nin tümünde örgütlü sendikacılığı zorunlu kılmıştır. 1983 yılında iş kolundaki 9 sendika Türkiye Denizciler Sendikası'nı oluşturmuşlardır (TDS, 2015). Bu tarihten sonra deniz iş kolunda faaliyet gösteren tek sendikadır. 90'lı yıllara kadar grevlerin ve hareketliliğin az olması örgütlülüğün kamuda olup ve yasakların devam etmesindedir. 1994 yılında Türkiye Denizcilik İşletmelerinin özelleşmesi üye kayıplarına sebep olmuştur. 1999 yılında Deniz Nakliyat Türkiye A.Ş.'nin satılması ile buradaki tüm üyelerini kaybetmiştir. 2000 yılı içinde Türkiye Denizcilik işletmelerine bağlı limanların özelleşmesi ile üyelerin azalması süreci devam etmiştir. Bu süreçte özel sektörde sendikal örgütlenme için ciddi bir çalışma gözlemlenmemiştir. Türkiye'de hızlı bir özelleştirme ve yeni denizcilik işletmelerinin faaliyete başladığı ihracat yönelik büyüme yönlü liberal bir değişim süreci yaşanmaktaydı. Bu değişime Türkiye denizcilik sendikası uyum sağlayamamıştır. Türkiye Denizcilik işletmesinin kapanmasından sonra 2005 yılında Şehir Hatları İşletmesi İstanbul Büyükşehir Belediyesine bağlı İstanbul Deniz Otobüsleri işletmesine devredilmiş. Emekliliği gelenler emekliye ayrılmış kayda değer yeni üye yapılamamıştır.

Yaşanan bu sıkıntılı süreç ile 2009 yılından sonra ITF ile olan ilişkiler yeniden geliştirilmeye çalışılmış örgütlenme ve eğitim için çaba harcanmıştır. Türkiye Denizciler Sendikasının özel sektörde örgütlenmesinin yetersiz olması önemli bir sorun olarak sendika yöneticilerinin karşısına çıkmıştır. Örgütlenme konusuna sendikanın küçülmesinden sonra daha önem verilmiştir. Deniz iş kolunda ücretler zamanla düşme eğilimi göstermiştir. *Çalışanların ücret düzeylerinin belirlenmesinde*

sendikaların etkisini araştıran birçok çalışma yapılmıştır. Bu çalışmalar, sendikalaşmanın ücret düzeyi üzerinde pozitif yönde ve önemli bir etkiye sahip olduğunu göstermektedir (Lee, 1978: 415). Deniz iş kolunda ücretlerin düşmesi sendikasılaşma nedeniyledir. Üye kaybı sonucu sendikanın gelirlerinin azalması küçülmeyi beraberinde getirmiş şubeler azaltılmıştır. Kamuda kadrolu çalışanlar (vaktiyle), iş garantisi, sürekli maaş ve sigorta, yıllık izinler ve diğer mazeret izinleri gibi hak ve imkânlarla ve sendikalı olarak çalışmakta idiler. Özel sektörde çalışanlar ise genellikle süresi belirsiz iş akitleri, geçici kontratlarla çalışmaktadırlar. Gemiye katılmak için hazır bekletildiklerinde bile maaş almazlar. Ödemeler çoğunlukla gemiye katılmakla başlar, ayrılmakla son bulur. Sözleşme dönemleri arasında ise işsiz, maaşsız ve sigortasızdırlar. Sendikalar genelde buralarda örgütlenmezler (Cömert,2008: 61). Türkiye Denizcilik Sendikasının Ulusal bir sendika olarak kamuda faaliyetlerini sürdürmesi gemi adamlarının ve sektörün ihtiyaçlarına cevap verememesini beraberinde getirmiştir. Bu süreçte Deniz Çalışanları Dayanışma Derneği sektörde oluşan ihtiyaç sonucunda ITF'in temsilcisi olarak faaliyetlerine başlamıştır. Kolay/Elverişli bayraklarla donatılmış Türk armatörlerinin gemilerinde toplu sözleşmeler yapmaktadırlar. Deniz iş kolunda sendikacılığın kamu kurumlarına bağlı olarak yapılması ve proaktif düşünülmemesi ve yasal engeller Türkiye Denizciler Sendikasının küçülmesi sonucunu getirmiştir. Günümüzde işçi sendikalarının, üye kazanma sorunu örgütlenmenin önündeki yasal bir takım engellerle zorlaştığı gibi yeni istihdam modelleri ile iyice güçleşmiştir. Mülga 2821 sayılı Sendikalar Kanununda meslek ve işyeri sendikacılığı yasaklanmış; yerel ve bölgesel sendikaların faaliyetlerine izin verilmemiş, sendikaların Türkiye çapında faaliyette bulunmak üzere kurulacağı belirtilmiştir (2822 s. Sen.K. m. 3). Sendikalı işçi sayısının belirlenmesi konusunda veriler gerçeği yansıtmamaktadır. Bu konuda bir takım yanlış beyanların iş kolu barajını sağlamak adına sendikalar çalışma bakanlığına gerçeğin üstünde beyanda bulunabilmektedirler. 1983 yasaları, toplu sözleşme yetkisini iş kolunda yüzde on barajına bağladığı için yanlış beyanlar oluşmaktadır. Günümüzde yönetim bilgi sistemlerinin artması sendikalı sayısının belirlenmesinde özellikle e devlet uygulamaları ile kolaylaştırmaktadır. Sendika barajı uygulaması denizcilik sektöründe örgütlenmeyi engellemektedir. Denizcilik sektöründe sendikasılaşma oranının yüksekliği ile küresel piyasalarda denizcilikte geri kalmış bir Türkiye algısı oluşturmaktadır. Bazı Avrupa ülkelerinde gözlenen, farklı konfederasyon veya sendikaların temsilcilerinden oluşan ortak kurullara Türkiye iş yerlerinde rastlanamaz (Baydar, 1998: 28). Bu durum navlun değeri yüksek taşımalarda Türk armatörünün tercih edilmemesini neden olmaktadır.

TDS Kamuda örgütlenmesinin önemli katkısına karşın mevcut statüsünü koruyamamıştır. Özellikle 2008 yılında kaldırılan yıpranma payının kaldırılmasına tepkisiz kalmıştır. 2015 yılında yıpranma payının alınması için kampanya başlatılmıştır, fakat bir sonuç alınamamıştır. Dünyada bu durumun aksine armatörler operasyonlarının kolaylaşması ve kaliteli gemi işletmeciliği için sendikalarla toplu sözleşmeler imzalamaktadır. Halen TDS 6356 sayılı Kanun kapsamında 16 nolu iş kolunda faaliyet gösteren, 63 yıldır köklü bir geçmişe sahip, geleneklerine bağlı Türkiye'nin en köklü, en eski ve en güçlü sendikalarından biri olarak faaliyetini sürdürmektedir. Türkiye'de denizciliğin gemi işletmeciliği ve liman işletmeciliği boyutunda büyümesi deniz iş kolunda sendikacılığın gelişmesine etki etmemiştir. 2012 yılında işkolu düşürülmesine karşın denizcilik sektörüne katkı sağlayacak bir etkisi söz konusu olmamıştır. Yeni yasa eskisinde olduğu gibi sendikalaşmada işkolu zorunluluğu getirirken, toplu sözleşmede işyeri-işletme esası getirmiştir. Böylece mevcut sendikal statükonun devamı sağlanmıştır. Toplu sözleşme ve yetki konusunda da eski yasada var olan temel düzenlemeler korunmuştur (Çelik, 2012). Anayasa mahkemesi açılan davanın sonuçlanması ile iş kolu barajını tüm sektörlerde % 1'e düşürmüştür. İş kolları yönetmeliğinde 16. işkolu olarak "Gemi yapımı ve deniz taşımacılığı, ardiye

ve antrepoculuk” bir arada yer almaktadır. İş kolunun yasada bir tanımı yoktur. Bir görüşe göre işkolu, nitelikleri bakımından benzer iktisadi faaliyetlerin sınıflandırılması ve bunun sonucunda ortaya çıkan temel iktisadi faaliyet türleridir (Kutal, 2006:119). İşyerinde mal veya hizmet üretimine ilişkin her türlü benzer veya birbirine yakın faaliyetlerin belirli gruplar altında toplanmasıyla işkolları tespit edilir (Çelik, 2013:407). Deniz taşımacılığı ardiye, antrepoculuk ve gemi inşa işlerinden çok farklı şahsına münhasır özellikler arz etmektedir. İş kolu barajı örgütlü olamayan gemi adamlarının yeni bir sendika kurmasını imkânsız hale getirmektedir. Yeni sendikaların kurulması barajın düşmesi ile kolaylaştı gibi gözükmemektedir. Baraj yüzde bir bile olsa yeni bir sendika kurulması güçtür. Denizcilikte iş kolu barajı tamamen kaldırılmalıdır. Denizciliği içine alan iş kolunda 145.000 çalışan mevcuttur. Baraj yüzde bire indirilse dahi 1450-1500 üye sayısı gerekmektedir. Bu haliyle ancak birkaç büyük işyeri çalışanlarının ortak girişimiyle böyle bir sendika oluşabilir. Maalesef Türkiye’de o büyüklüklerde denizcilik şirketleri bulunmamaktadır. Ayrıca her bir gemi ayrı bir şirket üzerine kayıtlıdır. İşveren desteği olmadığı sürece sendikalı denizcilik işletmelerinin kurulup toplu sözleşme yapmaları bu koşullar altında mümkün gözükmemektedir. Gemi adamlarının kısa süreli sözleşmelerle çalıştığını göz önüne alırsak sendikal örgütlülüğün daha güç olduğunu görmekteyiz. Sendika kurulmasında çalışma bakanlığının prosedürleri ve sürecin güçlüğü ayrı bir negatif etkidir. Kamuda sürekli aynı işyerinde (Şehir hatları, Kıyı emniyet, VTS, pilotlar vb.) çalışanlar sendikanın temelini oluşturmalı ki mevcut koşullarda yeni bir sendika kurulabilsin hali hazırda bu kesim zaten TDS çatısı altında faaliyetlerini sürdürmektedir. İşçiler meslek sendikası, işyeri sendikası veya işkolu sendikası kurmada özgürdür (ILO, 2006: N. 333-334). Yasal engeller bu özgürlük alanı kısıtlamasa dahi denizcilikte örgütlenmek ve sendika kurmak zordur. Bu anlamda sektör düzeyinde kalitenin artırılması için sendikalılık teşvik edilmelidir. Sendikalılık iş gücü devir oranının düşmesi gibi firmaya bir takım olumlu faydaları olur. Örgütlülüğün sağlanamamasının bir nedeni de Sektördeki gemi adamlarının % 65 inin Türk Armatörlerin işletmesinde kolay bayrak diye adlandırdığımız yabancı bayrakta çalışıyor olmasıdır.

Tablo 1. T.C. Ç.ve S.G. Bakanlığı iş kollarındaki işçi sayıları ve sendikaların üye sayıları 2018 Temmuz (Ç.S.G.B. 2018)

| GEMİ YAPIMI VE DENİZ TAŞIMACILIĞI, ARDIYE VE ANTREPOCULUK | 177,756 | LİMAN-İŞ (Türkiye Liman, Deniz, Tersane ve Depo İşçileri Sendikası) | 008 | 5,119 | 2.88 |
|---|---------|---|-----|-------|------|
| | | TÜRKİYE DOK GEMİ-İŞ (Türkiye Liman, Dok ve Gemi Sanayii İşçileri Sendikası) | 026 | 3,865 | 2.18 |
| | | TÜRK DENİZ-İŞ (Türkiye Denizciler Sendikası) | 052 | 6,864 | 3.87 |
| | | LİMTER-İŞ (Gemi Yapım ve Deniz Taşımacılığı, Ardiyecilik ve Antrepoculuk İşçileri Sendikası) | 259 | 271 | 0.16 |
| | | DGD-SEN (Depo, Liman, Tersane ve Deniz İşçileri Sendikası) | 353 | 96 | 0.06 |
| | | DLT (Deniz Liman ve Tersane Çalışanları Sendikası) | 360 | 4 | 0.01 |

Mevcut sendikal düzenlemelerimiz sendikal örgütlülüğün önünde engel teşkil etmektedir. Türkiye küresel deniz ticaretinde aktif rol sahibi olmak istiyorsa bunu araçlarından biri denizcilik sektöründe modern çağın gerektirdiği sendikal örgütlülüktür. Bu sayede ITF ile ilişkilerin geliştirilmesinin olumlu sektörel düzeyde katkıları olacaktır. Sendikacılığın firma düzeyinde iş gücü devri oranının azaltılması, emniyetli yönetimin oluşması, iş ve deniz kazalarının azaltılması, personel açısından iş doyumu, işe bağlılık, işletmeye bağlılık, takımadaşlığın geliştirilmesi gibi olumlu çıktıları olacaktır.

2.ITF'in Tarihçesi

1896 yılında Rotterdam limanında işverenin ücretleri düşürmeyi planlaması nedeniyle liman işçileri greve gitmiştir. İngiliz gemi adamları liman işçilerine destek olmak amacıyla grev sonuçlanmadan yükleme boşaltma yapmama kararı almışlardır. İngiliz sendika liderleri tüm gemi adamlarını greve destek olmaya çağırmıştır. Grev amacına ulaşmış Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu'na (ITF) temelleri atılmış oldu. İlk önce Liman ve Nehir İşçileri Uluslararası Federasyonunu olarak kurulan ITF süreç içinde demir yolları ve diğer taşımacılık çalışanları katılarak genişlemiştir.

Yıllar içinde büyüyen ITF 1924 yılında Edo Fimmen liderliğinde ITF Avrupa dışında Uzakdoğu ve Hindistan'da yaptığı örgütlenmeler ile tüm dünyada faaliyetlerini arttırdı. Bu yıllarda federasyonda 30 ITF üyesi sendika mevcuttu. ITF. İkinci dünya savaşı öncesinde Avrupa'da Faşizm ve Nazizm ile mücadele etmiştir. Yeni gelişen çevre ülkelerde sömürgecilik karşıtı hareketlere destek olmuştur. Yüz yılı aşkın bir süredir taşıma işçilerinin temsili, istihdamı, sosyal hakları, çalışma ilişkileri ve çalışma yerlerinde emniyetin geliştirilmesi için çalışma yapmaktadır.

3.ITF ve Deniz İş Kolu Sendikacılığı

Deniz iş kolunda sendikal örgütlenme birçok sanayi dalına göre daha zordur. Bu duruma karşın denizcilikte sendikal çalışmaların sonucu küresel ölçekte örgütlenmelerin tarihsel süreç içinde ortaya çıkmıştır. Bu örgütlenmelerin en önemlisi ITF Uluslararası Taşımacılık Federasyonudur ve yüz yılı aşan bir örgütlenme geçmişine sahiptir. Sanayi devrimi sonrası taşımacılık sektörü içinde ki denizcilik endüstrisinin Türkiye'deki gelişimi yavaş olmuştur. Bu bağlamda denizcilik sendikacılığı Türkiye'de sanayi devrimini tamamlamış ülkelerden çok sonra gelişebilmiştir. *Türkiye'de Denizcilik sektöründe sendikallaşma faaliyetlerin çok zayıf olmasına rağmen "Türkiye'de deniz işçilerinin 1951 yılında başlayan sendikal teşkilatlanma hareketi içinde 30 sendikal kuruluş yer almıştır"* (Paker, 2005: 69). Günümüzde ise Türkiye Denizciler sendikası deniz iş kolu sendikacılığında ki ulusal tek örgütlenmedir. Deniz iş kolu sendikacılığında en önemli kurum (International Transport Federation) 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: 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 Resmi Sitesi, 2015). *Türkiye Denizciler sendikası, ITF üyesidir. ITF'in karar organlarında da temsil edilmektedir* (Uzun, 1999: 29). *ITF'in hedefi, renk, milliyet, ırk ve inanç ayrımı gözetmeksizin bütün ülkelerdeki taşıma kolunda faaliyet gösteren işçi sendikalarını bir çatı altında toplamak olarak açıklanabilir* (ITF Resmi Sitesi, 2015). Gemi adamları iş kolu ITF içindeki en önemli örgütlenmelerdendir. ITF üyesi bir denizcilik sendikasının mevcut olmasına rağmen Türkiye kalkınmış ülkelerde bulunan deniz iş kolu sendikalarıyla karşılaştırıldığında faaliyet ve örgütlenmesinin oldukça kısıtlı olduğu net görülmektedir. 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 çalışmaları yapmaktadır. Özellikle AB üyesi ülkelerde ITF üyesi sendikalar gemi adamlarının çalışma koşullarının düzeltilmesi ile ilgili çalışmalar yapmakta ve otoriteler üzerinde baskı gücü oluşturduğu görülmektedir. *ILO, ISM ve IMO regülasyonlarında yer alan güvenlik gereklerinin sağlanması, toplu sözleşmede armatörün taahhütleri arasında yer almaktadır, bu durum can emniyetinin sağlanması açısından sendikaların ve ITF enspektörlerinin denetim yetkilerini genişletmektedir* (Denizcinin Sesi, 2006: 12). ILO'nun MLC 2006 sözleşmesi ITF'in çabalarıyla ortaya çıkmıştır. Denizcilik çalışma sözleşmesi MLC 2006 konvansiyonu deniz iş kolu sendikalarına önemli bir statü tanımaktadır. *Toplu İş Sözleşmesinin mevcut olması Liman Devleti denetimlerinde rol oynayacak olup, mevcut sorunlarda Gemi Armatörünün Sendika ile işbirliği içerisinde müzakere ederek sorunu çözebilecektir* (Kaptan Haber, 2012). ITF müfettişleri bazı ülke mevzuatlarının verdiği yetkilendirmelerle, ITF müfettişleri gemilerde yaşam ve çalışma şartlarını kalkınmış ülkelerin çoğunda denetleyebilmektedir.

MLC 2006 Konvansiyonunu en son 52 ülkenin imzalamasıyla birlikte deniz iş kolu sendikalarının denetlemeleri küresel bir nitelik kazanmaya başlamıştır. MLC sözleşmesi ile çalışanların hakları güvence altına alınırken armatörün kaliteli gemi işletmeciliği yapılabilmesinin yolu açılmakta. 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 bu sözleşme ile tüm dünya üzerinde sağlanabilecektir.

ITF (Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu) tüm dünyada 100'den fazla tam zamanlı çalışan müfettişi, 50'ye yakın yarı zamanlı çalışan müfettişi ve ilişkide olduğu kurumlar vasıtasıyla kolay bayraklarla donatılmış standart altı gemilerde küresel ölçekte denetlemeler yapmaktadır. Maalesef *"Türkiye'de devletin ve denizci sendikalarının ITF gibi kuruluşlarla bağları çok zayıftır* (Poyraz, 1999: 31). Bu durum Türkiye armatörlerinin gemilerini küresel düzeyde işletmelerini güçleştirmektedir. Deniz iş kolunda sendikalaşma denizcilik sektöründe işverenlerin kaliteli gemi işletmeciliği yapabilmesini sağlamaktadır. Kaliteli gemi işletmeciliği sadece gemilerin fiziksel ve teknik özelliği ile yapılmamaktadır. Bu noktada en önemli belirleyici insan kaynağıdır. Sorunsuz ve kaliteli gemi işletmeciliğinin en önemli yolu gemilerdeki sendikal örgütlenmelerdir. Doğru ve kalifiye gemi adamlarının istihdamı, iş başı eğitimleri ile iş ve deniz kazalarının azaltılması sendikal örgütlenmeler aracılığıyla daha kolay sağlanabilecektir. *Ancak günümüzde kapalı işyeri koşulu özellikle inşaat, deniz taşımacılığı ve liman işlerinde istihdam bürosu anlaşmaları vasıtasıyla devam etmektedir* (MILLS, 1994:477).

ITF'in hedefleri ITF Tüzüğü'nde belirlenmiştir. Bu hedefler kısaca (ITF Resmi Sitesi, 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'in geniş bir yelpazede yürüttüğü faaliyetler, temsil, bilgilendirme ve fiili dayanışma faaliyetleri temelinde özetlenebilir.

Tüm taşımacılık işçileri ile koordinasyon kurmak ve örgütlemek gibi amacı amaçları olan ITF denizcilikte gemi adamlarının çalışma ve yaşam koşulları ile ilgili MLC hükümleri ile ilişkili hususlarda denetlemeler ile gemilerde bulunan eksikliklerle ilgili çalışmalar yürütmektedir. Son yıllarda kalitenin önünde önemli bir engel olan kolay bayrakla mücadele konusunda önemli çalışmalar gerçekleştirmektedirler.

Denizcilik üzerine, ITF'in Denizcilik Departmanına bağlı olarak çalışan üç ayrı bölüm bulunur. Bu bölümler aşağıdaki gibidir (ITF Resmi Sitesi, 2015):

- *Balıkçılık Bölümü (Fisheries Section)*
- *Gemiadamları Bölümü (Seafarers' Section)*
- *Özel Gemi adamları Departmanı (Special Seafarers' Department-SSD)*

Özel gemi adamları departmanı ITF'in en önemli kolay/Elverişli bayrak ile mücadelede kampanyasının operasyonel bölümünü yürütmektedir. Her ne kadar tüm bölümler iç içe çalışmalarını yürütseler de gemi adamları bölümü siyasi faaliyetler, özellikle emniyetsiz, standart altı gemilerle mücadele, denizcilikte emniyetin geliştirilmesi ve sosyal politika alanlarında faaliyetlerini yoğunlaştırmıştır. Son yıllarda açık deniz balıkçılığında kolay elverişli bayrak kullanımı yaygınlaşmakta balıkçılık bölümü FOC kampanyasına dâhil olmaktadır. *Elverişli/Kolay Bayrak (FOC) Uygulaması; donatının, gemisine kendi uyrukluğu dolayısı ile çekeceği bayrak yerine, türlü kolaylıklar gösteren bir başka devletin bayrağını çekmesi olarak ifade edilmektedir* (Yeşilbağ, 1999:320). Kolay/elverişli bayrakla mücadelede önemli bir kampanya yürütmektedirler. ITF Küresel ölçekte oldukça başarılı bir organizasyondur. *“Yaklaşık 4500 gemide çalışan 70 bin gemi adamı ITF kapsamlı iş sözleşmesine tabidir (Poyraz,2006: 31) 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.*



Şekil 1. ITF Gemiadamları sözleşmeleri (ITF resmi sitesinden derlenmiştir, 2015)

1- Toplu İş Sözleşmesi

Bu belge ile gemide istihdam edilen mürettebatın tüm çalışma şart ve koşulları detaylı biçimde açıklanır. Bir çizelge ile ödemelerin, maaşların nasıl yapılacağı, çalışma saatlerinin ne olduğu, fazla mesailer ve diğer haklara dair ayrıntılar tanımlanır. Özetle bu sözleşmeler üç temel kategori altında toplanabilir:

A- Standard Sözleşme

ITF Standart Sözleşmesi, genellikle grevler sonucunda veya önceden imzaladığı sözleşmelerin şartlarını yerine getirmeyen şirketlerle imzalanır. Masrafı en yüksek sözleşmedir.

B- Total Crew Cost (TCC) Sözleşmesi

ITF TCC Sözleşmesi, Birçok ITF üyesi sendikanın kullandığı en yaygın sözleşmedir. Hepsi ITF onaylı olmakla birlikte, dünya çapında üye sendikaların benimsediği birbirinden farklı modelleri mevcuttur. Ulusal yasaların farklı oluşundan kaynaklı olarak birbirlerinden hafif farklı olsalar da hepsi ITF Uniform TCC sözleşmesine dayanmaktadır ve ITF'in kabul ettiği asgari şartları barındırırlar.

C- Uluslararası Pazarlık Forumu (International Bargaining Forum-IBF) Sözleşmesi

IBF Sözleşmeleri yalnız, Uluslararası Pazarlık Forumu içerisinde ITF'le doğrudan masaya oturan armatör derneklerinden birine üye gemi sahipleri tarafından imzalanabilen sözleşmelerdir. IBF Sözleşmeleri çeşitlilik arz etse de her biri asgari ölçütleri yerine getirir. Olağan koşullarda yılda bir kez, işverenler yerel sendikalarla IBF sözleşmelerini müzakere ederler.

Bunlarla birlikte özelleşmiş alanlarda farklı farklı ITF sözleşmeleri de mevcuttur, bunlara aşağıdakiler örnek gösterilebilir:

ITF'in Offshore Standart Sözleşmesi ve

ITF'in yolcu gemilerinde Catering departmanına yönelik sözleşmesi.

2- Özel Anlaşma

Bu belge işvereni, ilgili ITF onaylı Toplu İş Sözleşmesi'ne bağlar. Başka bir deyişle, hangi toplu sözleşmenin uygulanacağı ve bu sözleşmenin hangi tarihler arası geçerli olduğu bilgisini içerir. Ayrıca gemi sahibinin yükümlülükleri, sözleşme uyarınca ITF temsilcilerinin yasal olarak gemiyi ulaşma ve teftiş etme hakkı gibi hükümler de bu sözleşmede yer alır.

3- Bireysel İş Akitleri

Bu belge, tek tek gemiadamlarını ITF Sözleşmesi ve ilgili Toplu İş Sözleşmesi'ne eklemlendirir. Gemi, gemiadamı ve işveren detaylarını içerir, ayrıca, her bir gemiadamı için geçerli olan toplu iş sözleşmesinin şart ve koşullarını listeler. Örneğin bir Usta Gemici, Usta Gemici için belirlenmiş temel maaş, fazla mesai katsayısı üzerinden fazla mesai ücreti, ikramiye ve harcırah alacaktır. Gemiadamı İş Akdinin düzenlenen nüshalarından biri mutlaka gemiadamında kalır, diğeri ise çalıştığı gemide bulunmalıdır. İstendiği durumda şirket dosyaları arasında ve imzacı sendikal örgüt dosyaları arasında da saklanabilir (ITF Resmi Sitesi, 2015).

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

Eski ITF Genel Sekreteri David Cockroft; demecinde; "Küresel standartlarda çalışmayı umursamayan işletmeciler ki bunlardan hala etrafta pek çok bulunmakta- eninde sonunda sektörün dışına itileceklerdir. Bu gelişme o kadar önemli ki denizcilik endüstrisi dışında da etkili olacak ve küreselleşmenin etkin sosyal kontrolü için bir model oluşturacak" (Deniz Haber, 2007). Denizcilik sektöründe adil bir iş düzeninin geliştirilmesi Türkiye'de denizcilikle ilgili tüm tarafların deniz iş kolu sendikalarıyla ilişkileri arttırması sadece gemi adamlarının değil armatörlerin, denizciliğin tüm taraflarının menfaatinedir. ITF genel sekreterinin söylediği gibi bu durum denizcilik sektörüne emniyetli işletmecilik ve kalite gelişimine etki edeceği gibi aynı zamanda diğer endüstrilerde de iş barışı ve kalite artışına neden olacaktır.

Sonuç

Türkiye küresel deniz piyasasından daha fazla pay almak istiyorsa deniz çalışanlarının örgütlenmelerini kolaylaştıracak politikalar geliştirmelidir. Denizcilik sektöründe örgütlenmeler uluslararası gemi adamları örgütlenmeleri ile sıkı bir ilişki halinde olmalıdır. Önümüzdeki yüz yılda gemi işletmeleri kalite standartlarını ve emniyeti göz ardı ederek, ekonomik ömrünü tamamlamış yaşlı gemilerle faaliyetlerini sürdüremeyeceklerdir. Gemilerde adil ve insani olmayan iş yeri koşulları ile işletmecilik yapmaları önümüzdeki yıllarda mümkün gözükmemektedir. ILO, ISF ve ILO'nun gemi adamlarının çalışma koşulları ile düzenleyici, kaliteyi arttırma amacıyla koordineli çalışmaları artarak devam etmektedir. Sadece gemi adamları tarafından değil gemi sahipleri ve örgütlenmeleri gemi adamlarının sosyal haklarına ilişkin gelişmeleri desteklemektedirler. Standart altı sendikasız gemilerin denizcilik piyasalarında haksız rekabet oluşturduğu yönünde gemi sahipleri küresel işveren örgütlerince beyan edilmektedir. Denizciliğimizi prestijli hale getirilmesi için deniz iş kolunda sendikal örgütlülüğün gelişmesi bir ihtiyaçtır. Bu örgütlenme gemi adamı ihraç edebilmemizin yolunu açacak ve gemi adamlarının kalitesinin artmasını sağlayacaktır. Türkiye'de oluşan işsizlik sorununun çözümünde katkı sunacaktır. Türkiye'de deniz iş kolu sendikacılığı geliştirilirken ITF ile ilişkiler arttırılmalıdır. ITF gemi adamlarının sosyal hakları ve emniyetli çalışma koşullarının sağlanması için mücadele eden küresel bir federasyondur. Önemli kampanyalara imza atmaktadır. Ulusal ve uluslararası karar mercilerinde doğrudan veya dolaylı yetki sahibidir. Ayrıca kaliteli ve emniyetli gemi işletmeciliğinde insan unsurunun önemi teknolojiye rağmen her geçen gün artmaktadır. Deniz kazalarının sebep olduğu çevre felaketleri ağırlıkla insan hatalarından kaynaklanmaktadır. Sendikalar gemi adamlarının eğitimi, oryantasyonuna katkı sunacaktır. Ayrıca gemi adamlarının motivasyon, işe bağlılık, işletmeye bağlılık düzeylerinin artmasına katkı sağlamaktadırlar. Denizcilik sendikaları sadece iş barışının sağlanması değil gemi işletmelerinin karlılıklarının artırılması ve kazalardan kaynaklanan zararların azaltılması ile de işverene fayda sağlamaktadır. Kolay bayrakla mücadele çalışmaları sonucunda denizcilik işletmeleri standart altı çalışmayı sürdüremeyecektir. Bu süreç MLC 2006 Deniz iş sözleşmesi ile

yasal bir hüviyette bulmuştur. Uluslararası güçlü bir organizasyon olan ITF ile ilişkilerin geliştirilmesi Türk denizciliğine doğrudan ve dolaylı kaliteli gemi işletmeciliği için birçok katkı sağlayacaktır. Türkiye'de denizciliğinin kaliteli ve emniyetli piyasanın gerektirdiği şekilde yapılmasının en önemli yollarından biri denizci sendikal örgütlenmeler ve bunların ITF ile ilişkilerini üst seviyeye çıkarılmasından geçmektedir.

Kaynakça

- Ataergin,S., (2006): Deniz İş Konvansiyonu ILO Cenevre 2006, Denizcilik Dergisi.Sayı:32, Mart-Nisan 2007, s.18
- Ataergin, S.,(2004): I.T.F.'in Kuruluş Sözleşmesi Hakkında İnceleme".Denizcilik Dergisi .Sayı:22, Temmuz –Ağustos 2004 ,s.16.
- Baydar, O. (1998): Türkiye'de Sendikacılık Hareketi, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı,
- Bryson, A. (2007). The Effect of Trade Unions on Wages. Reflets et Perspectives De La Vie Économique, 2-3(46):33-45.
- Cömert, M. (2008). Türkiye'de Gemiadamı Piyasası: Arz ve İstihdam Üzerine Bir Model Önerisi. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü.
- Çelik, A. (2012), <http://t24.com.tr/yazarlar/aziz-celik/yeni-sendikalar-yasasi-ne-getiriyor-ne-goturuyor,5858> (12 Ocak 2015)
- Çelik, N. (2013) İş Hukuku Dersleri, 26. Bası, İstanbul: Beta Yayınları.
- İTF KURULUŞ SÖZLEŞMESİ, önsöz s 1, <http://www.itfglobal.org.uk>.(24 Ocak 2015)
- İTF RESMİ SİTESİ, <http://www.itfglobal.org/about-us/moreabout.cfm> (24 Ocak 2006)
- Kutal, M,(2006) “Türk Toplu İş Hukukunda İşkolu Kavramı (Önemi, Uygulaması ve Sorunları”, Sicil İş Hukuku Dergisi, Eylül 2006, 118-125.
- Lee, F. L. (1978). Unionism and Wage Rates: A Simultaneous Equations Model With Qualitative and Limited Dependent Variables. International Economic Review, 19(2):541-433.
- Mills, D. Q. (1994), Labor-Mafligement RelaUons (New York: McGraw- Hill, Flfth Editlon).
- Öğünç F.Ş.,(1967): Türk Deniz Sendikacılığını ve Deniz Sendikacılarımızı Tanıyalım, Türk Deniz Ulaş-İş Yay., İstanbul, 1967.
- Paker, S., (2005): Türk Deniz Ticaret Sektöründe İnsan Kaynakları Yönetim Yönlü Gemi Personelinin İncelenmesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi ,Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
- Poyraz, Ö.(1999): Denizcilik Eğitiminin Pusulası İnsan Gücü Planlamasıdır, Denizati Dergisi, Mart –Nisan, s.31
- T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, https://www.csgb.gov.tr/media/1718/2015_Ocak_6856.pdf (01 Temmuz 2015)
- Türk bayraklı gemiler MLC 2006'ya (Denizcilik Çalışma Sözleşmesi) hazır mı? <http://www.kaptanhaber.com/GAZETE/31258/1/> (Erişim Tarihi 01 Temmuz 2015)
- Türkiye Denizcilik Sendikası Resmi Sitesi <http://www.tds.org.tr/> (05 Temmuz 2015)
- Türkiye Denizciler Sendikası (1989): Türkiye Denizciler Sendikası 1983-1989 İstanbul.
- Yeşilbağ L. (1999): Elverişli Bayrak Uygulamalarının Dünya Deniz Ulaştırma Piyasasına Etkisi, Gemi İnşaatı Ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi 99-Bildiri Kitabı, İstanbul, s. 320.
- Deniz Emekçilerine Mutlu Haber, 15.Eylül.2005, <http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=habgst&id=2252> (22 Ekim 2007).