

Yrd. Doç. Dr. Mehmet Nusret BEDÜK

Yalova Üniversitesi Hukuk Fakültesi

ILO Tarafından Kabul Edilen Konsolide Bir Sözleşme “Deniz İş Sözleşmesi” (Maritime Labour Convention, 2006)

GİRİŞ

Gemi adamları, küresel ekonominin en önemli bir parçasını oluşturan deniz ticareti ile uğraşan yolcu ve yük gemilerinde çalışan işçilerdir. Dünya ticaretinin yaklaşık % 80'i uzak yol deniz seferleri (okyanus gemiciliği) yapmak suretiyle gerçekleşmektedir. Bu nedenle, dış ticaretin arzu edilen şekilde gerçekleşmesi kaçınılmaz olarak gemi adamlarının yaptıkları iş ile doğrudan ilişkilidir. Deniz ticaretinde önemli rol oynayan bu insanların çoğunun genelde uygun olmayan iş koşulları altında çalışmakta oldukları ise acı bir gerçektir. Gemi adamlarının kötü çalışma koşulları altında çalışmalarının birçok nedeni vardır. Sefere çıktıkları yabancı bandıralı gemilerin tabi oldukları hukukun olumsuzluğu (yetersizliği), gerekli işyeri denetiminin yapılmaması ve yaptıkları işlerin geçici nitelikte olması gemi adamlarının aleyhine sonuçlar doğuran başlıca nedenlerdir¹.

Çalıştıkları denizcilik sektörünün küresel olma özelliğinden dolayı gemi adamlarının

kendi milli hukuklarının dışında uluslararası alanda korunmasını gerekli kılmıştır. Denizcilik sektöründe çalışanların hukukuna ilişkin Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) tarafından 1920 yılından itibaren gerekli çalışmalar başlatılmış ve bugüne kadar denizcilik alanında toplam 68 Sözleşme kabul edilmiştir. Bu alanda kabul edilen en son sözleşme Deniz İş Sözleşmesi (Maritime Labour Convention 2006)² olmuştur³.

MLC 2006 ile ilgili çalışmalara Ocak 2001 tarihinde başlanılmış ve Sözleşme, 23 Şubat 2006 tarihinde yapılan Uluslararası Çalışma Örgütü'nün 94. Konferansı'nda, yüzden fazla ülkenin gemi adamları ve gemi sahipleri (işveren) birlikleri ile devlet temsilcilerinin katılımıyla hiçbir itiraz görmeksizin (4 çekimser oy ile birlikte) toplam 314 delege tarafından kabul edilmiştir⁴. Gemi adamlarının “Magna Carta'sı (temel haklar bildirgesi)” olarak belirtilen⁵ MLC-2006, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO'nun) çevrenin korunması ve gemi emniyeti ve güvenliği konusundaki uluslararası

deniz taşımacılığına ilişkin düzenlemeleri olan SOLAS⁶, STCW⁷ ve MARPOL⁸'den sonra uluslararası deniz hukukunun dördüncü sacayağını oluşturan önemli bir konvansiyondur^{9,10}. Diğer üç sözleşme (SOLAS, STCW ve MARPOL), IMO tarafından kabul edilmiştir. 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 Sözleşmesidir¹¹. Uluslararası deniz hukukunun dördüncü sacayağının oluşmasıyla birlikte artık liman devleti, sadece IMO sözleşmeleri gereğince deniz güvenliğinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesi konusundaki standartları değil, aynı zamanda MLC'de öngörülen çalışma standartlarına uygunluğu da denetleyecektir¹². Üye devletle-

yonu ve Filipinler¹³'in onayı ile birlikte, Sözleşmenin en az 30 ILO üyesi ülke tarafından onaylanması şartı gerçekleşmiştir. Böylece ilk 30 ülke, gemi adamlarına (işçilere) insana yakışır çalışma imkânı sağlamak ve armatörlere (işverenlere) daha nitelikli faaliyet alanı oluşturmak için taahhüt ettikleri yükümlülükleri yerine getirmek üzere Sözleşmeyi onaylamış bulunmaktadır¹⁴.

ILO kayıtlarına göre MLC 2006, Liberya, Marshall Adaları, Bahamalar, Panama, Norveç, Bosna-Hersek, İspanya, Hırvatistan, Bulgaristan, Kanada, Saint Vincent ve Grenadinler, İsveç, Benin, Singapur, Danimarka, Antigua ve Barbuda, Letonya, Lüksemburg, Kiribati, Hollanda, Avustralya, Saint Kitts ve Nevis, Tuvalu, Togo, Polonya, Palau, İsveç, Kıbrıs, Rusya, Filipinler olmak üzere toplam 30 ülke tarafından

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.

rin onayı halinde bağlayıcılık kazanacak olan Sözleşme, taraf devletin milli hukuku üzerinde önemli etkiler doğuracaktır.

Sözleşme tüm dünya ülkeleri tarafından oybirliğiyle kabul edildiği halde, öngörülen şartlar sağlanamadığı için henüz yürürlüğe gir(e)memiştir. MLC 2006'nın 4. maddesi uyarınca, bu Sözleşme ancak dünya gemi tonajının (grostonilatosisunun) % 33'üne sahip olan en az 30 üye devlet tarafından kabul edildikten 12 ay sonra yürürlüğe girecektir. Anlaşılacağı üzere, Sözleşmenin yürürlüğü için iki şartın birlikte gerçekleşmesi gerekir. Birinci şart, en az 30 üye devlet bu Sözleşme'ye taraf olmalı, ikincisi, taraf olan devletlerin dünya gemi tonajının en az % 33'üne sahip olmasıdır. Her iki şartın gerçekleşmesi halinde, Sözleşme ancak 12 ay sonra yürürlüğe girecektir.

20 Ağustos 2012 tarihinde Rusya Federas-

onaylanmıştır. Daha önceden, 2009 yılında, dünya gemi filosunun toplam grostonilatosisunun % 33'ünü temsil eden ülkeler Sözleşmeye onay vermiş bulunduğu¹⁵, aranan her iki şart gerçekleşmiş durumdadır.

Hali hazırda 30 ülke, dünya gemi filosunun toplam grostonilatosisunun % 60'ını oluşturmaktadır. Bu 30 ülkenin onayı ile birlikte MLC 2006'da şart koşulan toplam tonaj oranı nerdeyse iki katına ulaşmıştır. Bunun sonucu olarak dünyadaki uluslararası gemi taşımacılığı işinde çalışan gemi adam(lar)ının yaklaşık % 50'sinden fazlası Sözleşme kapsamına alınmış bulunmaktadır¹⁶.

MLC 2006'yı kabul eden ülkeler bakımından dikkat çeken husus, dünya ekonomisinin yaklaşık % 65'ini temsil eden G8 (Kanada, Fransa, Almanya, İtalya, Japonya, Rusya, İngiltere ve Amerika) ülkelerinden şimdilik Kanada

ve Rusya, Avrupa Birliği'ne bağlı 27 ülkeden de henüz 9 ülkenin (İspanya, Bulgaristan, Danimarka, Letonya, Lüksemburg, Hollanda, Polonya, İsveç ve G.Kıbrıs'ın) Sözleşmeyi kabul ettikleri görülmektedir. ILO üyesi ülke temsilcilerinin üzerinde konsensüs sağladığı Sözleşmenin yakın zamanda birçok devlet tarafından onaylanması beklenmektedir.

Deniz iş hukuku alanında yaşanan uluslararası gelişmeler yakından takip edilmekle birlikte, Sözleşme henüz Türkiye tarafından onaylanmış değildir. Doğrusunu söylemek gerekir ki, 2003 yılından bu yana iş mevzuatında ciddi değişiklikler yapıldığı halde, Deniz İş Kanunu'na ilişkin bugüne kadar birkaç madde dışında esaslı bir değişiklik yapılmamıştır. Halen 1967 tarihli 854 sayılı Deniz İş Kanunu yürürlüğünü sürdürmektedir. Fakat Kanun, ulusal ve uluslararası alanda yapılan yeni düzenlemeler karşısında giderek güncelliğini yitirmektedir. Yeni bir Deniz İş Kanunu'nun hazırlanması artık zorunlu hale gelmiştir. Bu çalışmamızda yeni Deniz İş Kanunu'na yön vereceği muhakkak gözüken ve Türk delegasyonu tarafından da kabul edilen Deniz İş Sözleşmesi'ne (MLC 2006'ya) dikkat çekerek, ILO üyesi olarak Türkiye'nin de onayına sunulan bu Sözleşme hakkında bilgi vermeye çalışacağız.

1- SÖZLEŞMENİN AMACI

MLC 2006'nın kabulüne ilişkin prosedür Ocak 2001 tarihinden itibaren başlatılarak, gemi sahipleri (armatör) örgütleri ile gemi adamları sendikaları, denizcilik sektörü alanındaki mevcut tüm ILO belgelerini konsolide etmek (birleştirmek) suretiyle, bu alanda yapılan çalışmaları daha ileri seviyelere taşıyacak tek bir belge üzerinde ortak bir kararın altına imza atmışlardır. İlginçtir ki, MLC'nin kabul edilmesi fikri, armatör gruplarından gelmiştir¹⁷. Daha nitelikli faaliyet alanı oluşturmak ve her yerde kaliteli deniz taşımacılığı hizmeti verilebilmek için, her iki tarafın başvurabileceği tek bir belgenin oluşturulmasını bizzat işveren tarafı talep etmiştir. "Adil ekonomik rekabet" ilkesi Sözleşmede kesin olarak yer almamakla birlikte, armatörler arasında faaliyet alanının, gemilerin sicil durumunun, işgücü arzının (düzeltmesi-

nin) belirli bir kurala bağlanması isteği MLC'nin kabulünün altında yatan temel sebeplerdir¹⁸.

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. Genelde gemi adamları için "insan hakları beyannamesi" ("bill of rights") olarak tanımlanan Sözleşme, ayrıca, standartların altındaki gemi faaliyetlerini dışlamak suretiyle, standartlara uyan, nitelikli gemi sahiplerine fırsat eşitliği sağlanmasına yardımcı olmak suretiyle adil rekabetin oluşmasını teminat altına almaktadır.

MLC 2006'nın temel amacı, uluslararası alanda deniz taşıma işkolunda hazırlanmış olan önceki tüm düzenlemeleri bünyesinde bulundurmak suretiyle geniş bir uygulama alanı sağlayarak denizde çalışanların haklarını tek bir sözleşme altında birleştirmektir. Sözleşme, bu alanda 1920-1996 yılları arasında hazırlanan önceki 68 ILO sözleşmesinin tamamını kapsayan ve bunları yenileyen konsolide bir Sözleşmedir. Sözleşme'nin tek amacı sadece uluslararası alanda denizde çalışma standartlarının birleştirilmesi değildir. Yeni Sözleşme; prensip olarak, mevcut ILO belgelerinin geçerliklerini yitirmekte olduğu konusundaki gemi adamı ve armatör birliklerinin ve daha sonra onlara destek veren hükümetlerin ciddi kaygılarını karşılamak üzere tasarlanmıştır. Teknolojik gelişmeler karşısında mevcut çalışma sözleşmelerinin bir kısmının uygulama alanını kaybetmesi, bir kısmının denizcilik sektöründe hiçbir şekilde kabul görmemiş olması, özellikle sözleşmelerde ve diğer düzenlemelerde yer alan bazı kavramların (örneğin, donatan veya gemi kavramının) farklı şekillerde tanımlanması veya bu tanımların bayrak devletinin tabi olduğu milli hukuka bırakılması nedeniyle ortaya çıkan farklılıkların giderilmesi ve nihayet uluslararası alanda etkili olabilecek yeni standartların tek çatı altında toplanması amacıyla hazırlanmıştır¹⁹.

II- SÖZLEŞMENİN YAPISI VE İÇERİĞİ

A) Genel Olarak

Genel şekliyle MLC 2006, Gerekçe (Preamble) ve Madde (Articles) başlıkları ile birlikte 16 maddeden oluşmaktadır. Sözleşmede

1. Madde : Genel Hükümler
2. Madde : Tanımlar ve Uygulama Alanı
3. Madde : Temel Haklar ve İlkeler
4. Madde : Gemi Adamlarının Çalışma ve Sosyal Hakları
5. Madde : Sözleşme Gereklerini Yerine Getirme ve Uygulama Yükümlülüğü
6. Madde : Yönetmelik (Regulations) ve Kod (the Code)'un A ve B Bölümleri
7. Madde : Gemi Sahipleri ve Gemi Adamları Örgütleri ile İstişare
8. Madde : Yürürlük
9. Madde : Sözleşmenin Kaldıracağını Bildirme - Çekilme (Denunciation)
10. Madde : Yürürlüğün Etkisi
11. Madde : ILO Genel Direktörlüğünün Fonksiyonu (Depositary Function)
12. Madde : ILO Genel Direktörlüğünün Fonksiyonu (Depositary Function)
13. Madde : Özel Üçlü Komite (Üçlü Danışma)
14. Madde : Sözleşmenin Değiştirilmesi
15. Madde : Kodun Değiştirilmesi
16. Madde : Sözleşmenin Dil(ler)i konularına ilişkindir.

MLC 2006 alışlagelmiş 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 8 temel ILO Sözleşmesi bulunmaktadır²⁰. Bu Sözleşmeler ile her üye devlet kendi mevzuatında çalışma yaşamına ilişkin temel haklar, örgütlenme ve toplu görüşme hakkı, her türlü zorla çalıştırmanın engellenmesi (kaldırılması), çocuk işçiliğinin yasaklanması, eşit ücret, iş ve meslek bakımından ayrımcılık konularına ilişkin ge-

rekli düzenlemeleri yerine getirmeyi garanti etmektedir. Yalnız MLC 2006’da Sözleşmenin şartlarının yerine getirilmesi ve uygulanmasına ilişkin öngörülen başvuru yolları, temel hakların ihlali için geçerli değildir. Gemi adamları bu durumda ya iç hukuk yollarını tüketecek veya ILO Anayasası’na göre belirlenmiş genel denetim prosedürünü işletmesi gerekecektir. İkinci kategori olan çalışma ve sosyal haklara ilişkin şartların yerine getirilmesi ve uygulanması bakımından ise MLC 2006’da öngörülen mekanizma öncelikli ve büyük öneme sahiptir²¹. Özetle, MLC 2006, gemi adamlarının yaşam ve çalışma koşullarına ilişkin denizcilik sektöründe yaşanan hemen hemen tüm sorunların ele alındığı, madde hükümleri, yönetmelik ve kılavuz hükümleri ile yüzden fazla sayfadan oluşan kapsamlı bir metindir²².

B) Sözleşmenin Yapısı

MLC 2006, bir çatı sözleşmesi olması nedeniyle diğer ILO sözleşmelerinden farklı olarak detaylı ve sistematik, özel bir yapıya sahiptir²³. Sözleşme yapı olarak geleneksel bir ILO sözleşmesinden çok bir IMO sözleşmesine benzemektedir. Normlar arasındaki hiyerarşi çok kesin (açık) olmakla birlikte bunu yorumlayan bir “Açıklama Notu” (Explanatory Note) ile desteklenmektedir²⁴. MLC 2006, birbiriyle ilişkili üç farklı bölümden oluşmaktadır: Sözleşme hükümleri (Articles), Yönetmelik (Regulations) ve Kod (Code). Sözleşme hükümleri (Articles) ve Yönetmelik (Regulations), Sözleşmeye taraf olan devletlerin temel yükümlülüklerinin yanı sıra temel hak ve ilkelerini düzenlemektedir. Bu hükümler ancak ILO Anayasası’nın 19. maddesi çerçevesinde Konferans tarafından değiştirilebilir (MLC 2006 md.14).

Sözleşme, Kod gibi genel hükümleri (prensipleri) içeren 16 maddeden (Articles) oluşmaktadır. Kod, standartlara göre gruplandırılmış belirli hükümleri içeren beş başlık halinde kaleme alınmıştır. Kod, Yönetmeliğin (Regulations) uygulanmasına ilişkin detayları içermektedir. (A) ve (B) Bölümü olmak üzere iki kısımdan oluşmaktadır. (A) Bölümünde zorunlu standartlara ve (B) Bölümünde ise zorunlu olmayan ancak uygulayıcılar için rehber

niteliğindeki Kılavuz Hükümlere (Guidelines) yer verilmiştir. (B) Bölümünde yer alan rehber niteliğindeki standartlar özellikle Yönetmeliğin (Regulations) ve (A) Bölümündeki zorunlu standartların anlaşılabilirliği için gereklidir²⁵. Kod, Sözleşmenin 15. maddesinde belirtilen basitleştirilmiş usuller ile Sözleşme ve Yönetmeliğe (Regulations) uygun şekilde değiştirilebilir²⁶. Diğer bir ifadeyle devletler farklı uygulama önlemleri almakta serbesttir. Yönetmelik'in (Regulations) prensip olarak tam olarak uygulanması gerekir, ancak bir ülkenin sözleşmeyi onaylarken beyan etmek şartıyla "büyük ölçüde eşdeğer" (substantially equivalent) bir düzenlemeyi uygulaması mümkündür²⁷.

Her bir başlık numaralandırılmak suretiyle belli hak veya ilkeye (veya Başlık 5'de yer alan uygulamaya) ilişkin birtakım hükümleri içermektedir. Örneğin Başlık 1'deki birinci grup, Yönetmelik (Regulation) 1.1, Standart A1.1 ve Kılavuz (Guideline) B1.1, asgari yaşa ilişkindir (Açıklama Notu - Explanatory Note 6 prag.)²⁸.

Her yapılan düzenlemenin başında, o kuralın veya standardın veyahut kılavuz hükmünün arkasında yatan özel bir amaç belirtilir. MLC 2006 şekillendirilirken üç ana hedef takip edilmektedir. Birincisi, belirli bir takım hakları şart koşturmak, ikincisi üye devletlere önemli ölçüde esneklik tanımak ve son olarak bu hakların doğru bir şekilde uygulanmasını sağlamaktır²⁹.

C) Sözleşmenin İçeriği

Yukarıda da ifade edildiği üzere, Standart ve Kılavuz Hükümleri (Guidelines) içeren Yönetmelik (Regulations) ve Kod (Code), beş ana başlık altında düzenlenmiştir.

1. *Başlık: "Gemi Adamları İçin Aranan Asgari Çalışma Şartları"* (Minimum requirements for seafarers to work on a ship). İşe alım ve yerleştirmenin yanı sıra asgari yaş, sağlık raporu, eğitim ve yeterlilik (qualifications) gibi konulara ilişkin şartları ele almaktadır.

2. *Başlık: "Çalışma Koşulları"* (Conditions of employment) Gemi adamlarının iş sözleşmeleri, ücretleri, çalışma ve dinlenme süreleri, işten ayrılma hakları, ülkelerine geri gönderilmeleri (yurda iadeleri), geminin kaybolması veya batması halinde gemi adamının alacağı tazminat,

gemi mürettebatının derecelendirilmesi, mesleki ilerleme ve beceri kazandırılması ve gemi adamlarının çalışma imkânları konularını kapsamaktadır³⁰.

3. *Başlık: "Konaklama (Yatacak ve Kalacak Yer), Sosyal İmkânlar (Dinlenme ve Eğlenme İmkânları) İaşe ve Yemek Hizmetleri"* (Accommodation, recreational facilities, food and catering).

Söz konusu hizmetleri ele almaktadır.

4. *Başlık: "Sağlığın Korunması, Tıbbi Bakım, Sosyal Yardım ve Sosyal Güvenlik Hakkı (Güvencesi)"* (Health protection, medical care, welfare and social security protection). Geminde ve kıyıda tıbbi tedavi ve armatörün ilgili yükümlülükleri, sağlık ve güvenliğin korunması; kazanın önlenmesi, kıyıda konuşlanmış sosyal tesislere erişim ve sosyal güvenlik ile ilgili hükümleri kapsamaktadır.

5. *Başlık: "Şartları Sağlama ve Uygulama"* (Compliance and enforcement). Anılan şartların yerine getirilmesi ve uygulanması. Geminin bayrağını taşıdığı ülkeye karşı yükümlülüklerine ilişkin şartlar, denizcilik çalışma sertifikası ile ilgili yükümlülükler ve çalışma uygunluk belgesi, liman devletinin sorumlulukları ve işgücü arzına ilişkin gereklilikleri düzenlemektedir³¹.

Bu başlıkların içeriklerine ilişkin özet bir bilgi verildiği takdirde, Sözleşmede ele alınan temel konular hakkında genel bir bilgi sahibi olmak mümkündür. O nedenle anılan 5 başlığın içeriklerini kısaca açıklamakta yarar görüyoruz.

1) Geminde Çalışması İçin Gemi Adamları İçin Aranan Asgari Çalışma Şartları

Kodun (Code) bu bölümünde yer alan asgari şartlar 4 kısma ayrılarak şu şekilde özetlenebilir;

- **Asgari Yaş Şartı:** Asgari yaş sınırı 16'dır. 18 yaşından küçükler gece ve tehlikeli işlerde çalıştırılmaz.

- **Tıbbi (Sağlık bakımından) Yeterlilik:** Yaptıkları iş işçiler için tıbbi açıdan uygun olmalıdır. Ülkeler, STCW'de (veya kullanılan benzer standartta) tanımlandığı gibi sağlık raporu vermelidir.

- **Eğitim:** Personel güvenlik eğitiminin yanı sıra gemi adamlarının yerine getirdikleri görevler için gerekli eğitimlerin verilmesi gerekir.

- **İşe Alma ve Yerleştirme:** Üye devletlerde veya üye devletlerin bayrağını taşıyan gemilerde, uygun işe yerleştirme prosedürü, kayıt işlemi, şikayet prosedürü, personel alımında hukuka aykırılık hallerinde tazminat ödenmesi imkanı bulunmalıdır.

2) Çalışma Koşulları

Çalışma koşulları başlığında, gemideki çalışma şartlarının yanı sıra sözleşme ve ödeme koşulları belirtilmektedir.

- **Sözleşmeler:** Sözleşme açık ve hukuki açıdan uygulanabilir olmalı ve mevcut ise toplu iş sözleşmesinin kapsamına dahil etmelidir.

- **Ödemeler:** Ücretler en azından her ay ödenmelidir. İstenildiği takdirde düzenli olarak gemi adamının ailesine gönderilebilmelidir.

- **Çalışma ve Dinlenme Süreleri:** Dinlenme süreleri milli hukuktaki yasal düzenlemelere göre uygulanır. Bu düzenlemede çalışma saatleri herhangi bir 24 saatlik dönem içinde 14 saati aşamaz ya da asgari dinlenme süresi herhangi bir 24 saatlik dönem içinde 10 saatten ve herhangi bir yedi günlük dönem içinde 77 saatten az olamaz. Ayrıca, hergün en azından 6 saat aralıksız dinlenme süresi verilmelidir.

- **İzin:** Gemi adamlarının karaya çıkma izni yanı sıra yıllık izin hakkı bulunmaktadır.

- **Ülkesine geri gönderme:** Gemi adamlarının yurda iadeleri ücretsiz sağlanmalıdır.

- **Geminin kaybolması veya batması:** Geminin kaybolması veya batması halinde gemi adamlarının işsizlik ödeneği talep hakkı bulunmaktadır.

- **Yeterli Personel seviyesi:** Geminin türü ve tonajına uygun olarak her geminin yeterli düzeyde personeli bulunmalıdır.

3) Barındırma (Yatacak ve Kalacak Yer), Dinlenme ve Eğlence Tesisleri, İaşe ve Yeme-İçme Hizmeti

Bu başlıkta, yeme içme hizmetlerinin yanı sıra barınma, dinlenme ve eğlence tesislerine ilişkin ayrıntılı kurallar belirlenmektedir. Ör-

neğin gemide kalacakları yaşam ve çalışma alanları gemi adamlarının sağlığına ve rahatına uygun olmalıdır. Personel odaları, dinlenme/ eğlence odaları, yatma yerleri gibi çeşitli tipteki odalar için aranan asgari şartlar, uyulması gereken hükümler ile kılavuz hükümlerde ayrıntılı olarak düzenlenmektedir. Su da dâhil gıda kalitesi ve miktarı bayrak devleti tarafından düzenlenmelidir. Ayrıca aşçılar yeterli eğitime sahip olmalıdır.

4) Sağlıkın Korunması, Tıbbi Bakım ve Sosyal Güvenlik Hakkı ve Sosyal Yardım Güvencesi

Gemi çalışanları için en önemli hususların başında sağlık ve huzurları gelmektedir. Çünkü bu çalışanlar çoğu zaman uzun yol deniz seferine çıktıkları için, genelde gemilerinde izole edilmiş durumdadırlar. Vize sorunu olmadığı durumlarda sadece kısa bir süreliğine yabancı limanlarda karaya çıkarak vakit geçirebilmektedirler. Birçok zamanı gemide geçen gemi adamlarının sağlık ve tıbbi yardım ihtiyacı doğduğunda, yanında çalıştığı gemi sahibi tarafından gerekli yardımın karşılanması gerekir³².

Bu başlıkta sağlık, tıbbi bakım (sağlık yardımı), sosyal güvenlik, sosyal yardım ve gemi sahiplerinin sorumluluklarını içeren beş husus ele alınmaktadır;

- **Gemide veya kıyıda sağlık yardımı:**

Gemi adamlarının gemide de kıyıda sağlık hizmetleri kalitesinde ve kural olarak ücretsiz şekilde geçici bir süreliğine sağlık yardımından yararlandırılmalıdır. Üye ülkeler kendi karasularından geçen bir geminin ciddi vakalarda tedavi garantisi vermelidir.

- **Gemi sahiplerinin (armatörlerin) sorumlulukları:** Gemi adamları, hastalık, yaralanma ya da çalışmalarına bağlı olarak meydana gelen ölüm olaylarının mali sonuçlarından korunmalıdır. Hastalıktan itibaren en az 16 hafta daha ücret ödemesinin yapılması da buna dahildir.

- **Sağlığın korunması ve iş güvenliğinin sağlanması ve kazanın önlenmesi:** Hem çalışma ve hem de dinlenme süreleri içinde gemi adamlarına güvenli, temiz ve sağlıklı (hijyenik) bir ortam sağlanmalıdır ve iş güvenliği açısın-

dan gerekli güvenlik önlemleri alınmalıdır.

- **Kıyıda sosyal faaliyet ve imkânlara erişiminin sağlanması:** Liman devleti, gemi adamları için kıyıda sosyal, kültürel, eğlence ve dinlenme tesislerine ve danışma gibi hizmetlere kolayca erişimi sağlamalı ve bunlardan yararlanmalarına imkân tanınmalıdır. Bu erişim ırk, cinsiyet, dini inanç ve siyasi düşünce ayrımı yapılmaksızın tüm gemi adamlarına açık olmalıdır.

- **Sosyal güvenlik:** Gemi adamları sosyal güvenlik kapsamında olmalıdır.

5) Sözleşmenin Şartlarının Sağlanması ve Uygulanması

Sözleşmenin şartlarının sağlanması ve uygulanması, bayrak devletinin yükümlülüklerine, özellikle denizcilik çalışma sertifikası (maritime labour certificate) ve denizde çalışmaya uygunluk beyannamesine (declaration of maritime labour compliance) ilişkin koşulları belirlemede, liman devleti ve işgücü arzı temin edenlerin sorumluluklarını düzenlemektedir.

III- SÖZLEŞMENİN UYGULAMA ALANI

Denizcilikle ilgili sözleşmeler açısından MLC 2006 ile ilerleme kaydedilen önemli hususlardan biri Sözleşmenin kapsamıdır. Zira, gemi adamı ve gemi sahibi Sözleşmede daha spesifik olarak tanımlanmaktadır. Sözleşmede yer alan kapsam ve tanımlar, herhangi bir olay karşısında belirli bir gemi, gemi adamı veya tek bir sorumlu işveren için (alt işveren sorumluluğu sözkonusu da olsa) Sözleşmenin uygulanmasına imkan sağlamaktadır³³. MLC 2006, bu Sözleşmenin uygulama alanına giren bir gemide istihdam edilen, herhangi bir görevi icra etmek üzere görevlendirilmiş ya da herhangi bir sıfatla çalışan, tüm gemi adamlarını kapsamaktadır. Sözleşmenin uygulama alanına giren bir gemide istihdam edilen, herhangi bir görevi icra etmek üzere görevlendirilmiş ya da herhangi bir sıfatla çalışan kişilere "gemi adamı" denir (md.2/1-f). Gemi adamının mutlaka geminin işletilmesi veya teknik sevk ve idaresinde yer alması şart değildir. Örneğin bir yolcu gemisinde çalışan kaptandan garsona kadar tüm çalı-

şanlar gemi adamıdır. Gemi sahibi (shipowner) ise, geminin gerçek maliki veya müdür (manager), acenta veya gemi işletme müteahhidi gibi (gemi) işletilmesinden sorumlu gerçek veya tüzel kişiliğe sahip kimselerdir (md.2/1-j)³⁴.

Aksi yönde açık bir hüküm yoksa bu Sözleşme, balıkçılık ya da benzer faaliyetlerde kullanılan gemiler, geleneksel yelkenli tekneler gibi özel üretilmiş gemiler ve donanmaya ait gemiler dışında, kamuya ve özel mülkiyete ait olup olmadığına bakılmaksızın genel olarak ticari faaliyetlerde bulunan tüm gemileri kapsamaktadır (MLC 2006, md.2/4).

IV-SÖZLEŞME İLE YAPILAN YENİLİKLER VE SAĞLANAN AVANTAJLAR

A) Sözleşme ile Yapılan Yenilikler

Sözleşmenin en büyük başarılarından biri, geniş kapsamlı uygulama ve uyumu sağlayan mekanizmalar vasıtasıyla Sözleşmeyi onaylayan devletler arasında işbirliğinin oluşturulmasıdır. Uygulama mekanizmasındaki bu değişiklik ile farklı düzeydeki ulusal yetki, küresel bir ağ içinde bütünleşmiştir. Daha önce de ifade edildiği üzere, MLC 2006, denizcilik sektörü alanındaki mevcut tüm ILO belgelerini konsolide etmek (birleştirmek) suretiyle, bu alanda yapılan çalışmaları daha ileri seviyelere taşıyacak uluslararası bir Sözleşmedir. Gemi adamlarına (işçilere) insana yakışır çalışma imkânı sağlamak ve armatörlere (işverenlere) daha nitelikli faaliyet alanı oluşturmak için taahhüt edilen yükümlülükler, Sözleşmeyi onaylayan devletler tarafından yerine getirilecektir.

MLC 2006, gemilerde Sözleşme şartlarının yerine getirilmesi ve uygulanmasını etkin kılmak üzere belgeleme ve denetim sistemi getirerek devlet sorumluluğu konusunda yeni bir adım atmaktadır³⁵. Her üye devlet, Sözleşme çerçevesinde, bayrağını taşıyan gemilerde bu sorumlulukların yerine getirilmesini sağlamakla yükümlüdür (MLC Reg.5.1.1/1). Ülke bayrağını taşıyan gemilerde görev yapan gemi adamlarının çalışma ve yaşam koşullarının Sözleşmede yer alan standartları karşılama ve karşılama-

ya devam etmesini sağlayarak, deniz iş sözleşmesinin şartlarının denetlenmesi ve belgelendirilmesi için etkin bir sistem geliştirecektir (MLC Reg.5.1.1/2). Ülke bayrağını taşıyan gemilerde görev yapan gemi adamlarının çalışma ve yaşam koşullarının denetlenmesi ve sertifikalandırılmasında üye devlet her halde sorumlu olacaktır (MLC Reg.5.1.1/3).

Gerçekten MLC 2006'da dikkat çeken en önemli husus, Sözleşme hükümlerinin uygulanması için öngörülen denetim sistemidir. Sözleşme bayrak devleti, liman devleti, gemi adamı arz eden ülkelere yükümlülükler getirmektedir. Denetim konusunda esas sorumluluk bayrak devletine düşmektedir. Bu nedenle bayrak devleti etkili gemi denetim sistemi oluşturmak zorundadır. MLC 2006'ya göre, bayrak devleti, bayrağını taşıyan gemilere denizcilik çalışma sertifikası (maritime labour certificate) ve denizde çalışmaya uygunluk beyannamesi (declaration of maritime labour compliance) taşımalarını ve yanlarında muhafaza etmelerini zorunlu tutmalıdır (Reg.5.1.3/ 3-4). Bu belgelerin verilmesinden önce bayrak devleti, yaşam ve çalışma koşullarına uygunluğu açısından Ek (Appendix) A5-1'de belirtilen konularda gemiyi denetlemek zorundadır³⁶.

Bugün geminin alıkonulması (tutuklanması) güvenliğe ilişkin konular ile sınırlıdır. MLC 2006 bunu aşarak, ayrıca gemi adamlarının haklarını temin edilmesini sağlamaktadır. Denetçiler, MLC hükümlerinin veya gemi adamlarının temel haklarının ciddi ihlal edilmesi durumunda geminin limandan ayrılmasına engel olabileceklerdir (Standart A5.1.4/7). Örneğin gemi adamlarının ücretleri uzun zamandır ödenmemiş veya çalışma evrakları usulüne uygun düzenlenmemiş veyahut gemi adamları gemide aç ve susuz bırakılmış ise, denetçi gemiyi alıkoyabilecek veya sefere çıkmasına engel olabilecektir.

Sertifika ve beyannamesi bulunan gemilerin, belgesi bulunmayanlara göre ciddi avantajları bulunmaktadır. Çünkü bu iki evrak ibraz edildiğinde, o gemi "prima facie" ilk izlenimde MLC'ye uygun olarak kabul edilir. Diğer bir ifadeyle, MLC kapsamında başka hiçbir denetleme yapılmasına gerek yoktur. Liman devlet-

lerinin limanlarına gelen gemileri denetleme yükümlülüğü bulunmasa da, liman devleti MLC 2006'yı onaylamışsa ve gemiyi denetlemeye karar vermişse, sertifika ve beyannamesi bulunan gemi genelde sadece belgelere bağlı olarak incelenecektir. Liman devleti kontrol görevlisi (PSCO)³⁷ aşağıdaki durumlardan birinin mevcut olduğunu tespit ettiği takdirde detaylı MLC denetlemesi yapılmasına karar verilebilir³⁸:

a) Talep edilen belgelerin hazırlanmaması, muhafaza edilmemesi, hatalı olarak hazırlanması ya da hazırlanan belgelerin Sözleşme çerçevesinde talep edilen bilgileri içermemesi ya da geçersiz olması,

b) Gemideki çalışma ve yaşam koşullarının Sözleşmede öngörülenlere uygun olduğuna inandıracak yeterli dayanak bulunmaması,

c) Geminin Sözleşmeye tabi olmamak amacıyla kasti olarak bayrağını değiştirdiğine kanaat verecek makul sebepler bulunması ve

d) Gemideki belirli çalışma ve yaşam koşullarının Sözleşmenin gerekliliklerine uygun olmadığı yolunda bir şikayetin bulunması.

Böyle bir inceleme, her surette, hatalı olduğu kabul edilen veya iddia edilen çalışma ve yaşam koşullarının gemi adamlarının sağlık ve güvenliğine açık bir tehlike oluşturduğu ya da yetkili memurun bu kusurların Sözleşmenin şartlarını (gemi adamlarının haklarına ilişkin olanlar dahil) ciddi şekilde ihlal ettiğine kanaat getiren dayanakları olduğu durumlarda gerçekleştirilebilir (MLC Standart A 5.2.1/1).

Yetkili memur tarafından daha detaylı bir incelemenin yürütülüp geminin Sözleşmenin gerekliliklerine uygun olmadığı ortaya çıktığı yerlerde ve: (a) gemideki koşulların gemi adamlarının sağlık ve güvenliği için ciddi bir tehlike oluşturması; (b) söz konusu uygunsuzluğun Sözleşmede öngörülen gereklilikleri (gemi adamlarının hakları dahil) ciddi bir şekilde veya tekrarlayan şekilde ihlal etmesi durumunda; yetkili memur, geminin bu paragrafın (a) veya (b) bentleri kapsamında belirtilen her türlü uygunsuzluk düzeltilinceye kadar veya yetkili memur bu tür bir kusuru düzeltecek bir eylem planı kabul edinceye ve bu planın ivedi bir şekilde uygulanacağına ikna oluncaya kadar geminin ilerlememesini sağlayacak adımlar

atacaktır. Geminin seyretmesi engellenirse, yetkili memur derhal bayrak devletini gereğince bilgilendirecek ve eğer mümkünse bayrak devletinden belirli bir süre zarfında cevap vermesini isteyerek bu devletten bir temsilciyi davet edecektir. Yetkili memur, aynı zamanda, incelemenin gerçekleştirildiği liman devletinde bulunan ilgili armatör ve gemi adamı örgütlerini de derhal durumdan haberdar edecektir (MLC Standart A 5.2.1/6).

Her üye, liman devleti sorumluluklarını yerine getirirken, geminin boş yere alıkonulmasını veya geciktirilmesini engellemek için elinden gelen gayreti gösterecektir. Bir geminin haksız yere alıkonulduğu veya geciktirildiği ortaya çıkarsa, mağdur tarafın maruz kaldığı kayıp ya da zarar için tazminat ödenecektir. Her durumda, ispat zorunluluğu şikayet sahibinde olacaktır (MLC Standart A 5.2.1/8).

Buna ilave olarak, her üye, bu Sözleşmenin gerekliliklerinin (gemi adamı hakları dahil) ihlalini iddia eden üyenin topraklarında bulunan bir limana uğrayan gemilerdeki gemi adamlarının, tazminatının hızlı ve pratik bir biçimde ödenmesine olanak sağlamak amacıyla böyle bir şikayeti rapor etme hakkı olmasını sağlayacaktır (MLC Reg.5.2.2).

Yeni Sözleşme (1976), 147 sayılı Deniz Ticaret (Asgari Standartlar) Sözleşmesinde açıklandığı üzere, mevcut standartlarda iki değişiklik yapmıştır. Birincisi, yeni Sözleşme uyarınca, genel kural olarak, liman devleti denetimleri denizcilik çalışma belgesi ve çalışma uygunluğu beyanının incelenmesi ile sınırlı olacaktır (MLC Reg.5.2.1 paragraf 2). İkinci olarak, yeni Sözleşme uyarınca, Sözleşme hükümlerine uygunsuzluk durumunda, gemiler, yalnızca gemide gemi adamlarının sağlık ve güvenliğini açıkça tehdit eden unsurlar bulunduğu anda değil (147 sayılı Sözleşmede öngörüldüğü gibi) (147 No'lu Sözleşme, md.4/1), aynı zamanda, bu uygunsuzluk yeni Sözleşmenin hükümleri açısından (gemi adamlarının hakları dahil) ciddi ve tekrarlanan bir ihlal oluşturduğu zaman da liman devleti tarafından alıkonabilirler (MLC Standart A 5.2.1/6).

MLC 2006'da öngörülen en önemli husus

Sözleşmeyi onaylamamış olan ülkelerin gemileri için "daha fazla avantajlı muamele" yapılmamasıdır ("no more favourable treatment"). Limanına gelen Sözleşmeyi onaylayan ülke bayrağını taşıyan tüm gemileri denetleme politikası olan liman devleti, ILO üyesi olsun olmasın Sözleşmeyi onaylamamış olan gemilere de aynı işlemde bulunmak zorundadır³⁹. Bu suretle standart altı gemilerin yol açtığı haksız rekabetin önüne geçilmiş olacaktır.

B) Sözleşme ile Sağlanan Avantajlar

MLC 2006 yürürlüğe girdiğinde tüm ülke gemilerindeki çalışma koşullarını etkileyecektir⁴⁰. Uluslararası Çalışma Örgütü'nün deniz iş hukuku alanında kabul edilen dünya çapında bir referans kaynağı olarak değerlendirdiği bu Sözleşmenin denizcilik sektörü ile ilgili her kesim için büyük avantajlar sağlayacağı öngörülmektedir⁴¹. Sözleşme ile devlet, gemi sahipleri ve gemi adamları için sağlanan avantajlar özetle şu şekilde sıralanabilir⁴²:

1) Devletler Bakımından

- Birden çok sözleşme yerine, tek bir sözleşme ile raporlama yükümlülüğünde kolaylık tanınması,
- Sözleşme ile devletlerin tüm gemiler üzerinde daha geniş yetki sağlaması,
- Denizcilik sektöründe hizmet kalitesinin artması,
- Deniz çevre korumasının artması,
- Sözleşme ile tanınan kesin hakların yanı sıra üye devletlere Sözleşmeyi onaylaması ve uygulamasında esneklik tanınması,
- Belgelendirme sisteminin sadece 500 gros-ton ve üzeri gemiler için zorunlu olması,
- Sözleşmeyi onaylamamış olan ülkelerin gemileri için "daha fazla avantajlı muamele" yapılmaması ("no more favourable treatment") suretiyle standart altı gemilerin yol açtığı haksız rekabetten korunmanın sağlanması,
- Beşinci bölüm dışında yerine getirilmesi zorunlu kılınan şartların "büyük ölçüde eşdeğer" (substantially equivalent) nitelikte düzenlemeler ile yerine getirilmesine imkân tanınması.

2) Gemi Sahipleri Bakımından

- Standartların altında ticari faaliyette bulunan kötü armatörleri marjinalleştirmek (sistem dışı bırakmak) suretiyle, adil rekabetin gerçekleşmesine yardımcı olmak için daha seviyeli bir faaliyet alanı oluşturmak,

- Belgeleme sisteminden yararlanma, özellikle 500 grostondan küçük olan gemilerin donatanlarının talebi halinde dahi bu sistemden yararlanma imkânı tanınması,

- Sosyal açıdan daha sorumlu bir denizcilik sektörünün oluşması,

- Daha etkili ve daha iyi korunan bir işgücünün bulunması,

- Gemilerin daha kaliteli ve güvenli işletilmesine katkıda bulunularak, limanlarda daha az sorun çıkması ve buna bağlı olarak ortaya çıkan gecikmenin azalması,

- Birçok gemi sahibi tarafından kolayca kabul edilebilecek asgari standartlar sayesinde bugünkü denizcilik sektöründe çalışma koşulları açısından ortak bir uyum ve yeknesak bir hukuk düzeninin sağlanması.

3) Gemi Adamları Bakımından

- ILO tarafından kabul edilen temel hakların yanı sıra geniş kapsamlı bir dizi temel denizcilik 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 ve yaşama koşullarının iyileştirilmesinin sağlanması,

- Gemi adamlarının hem karada hem de gemide iken şikâyet hakkının bulunması.

V- SÖZLEŞMENİN ELEŞTİRİLEN YÖNLERİ

Her ne kadar gemi adamlarının haklarına ilişkin uluslararası hukuk kurallarının güncelleştirilerek tek bir Sözleşme altında birleştirilmesi ile denizcilik sektöründe çok önemli ilerleme kaydedilmiş ise de, MCL'nin yakın gelecekte çözülmesi gereken bazı zayıf noktalarının bulunduğunu da söylemek gerekir. Örne-

ğin, gemi tanımını Sözleşmenin uygulama alanını sınırlamaktadır. Yerel yolculuklarla işgal eden özellikle de iç sularda, yakın komşu, korunaklı sularda veya liman kurallarının uygulandığı yerlerde hareket eden gemiler kapsam dışı bırakılmıştır. Bu tanım doğrudan donanmaya ait gemileri kapsam dışı bırakırken dolaylı olarak da hareket edebilen petrol kulelerini, boru döşeyen mavnaları, uluslararası sefere çıkabilecek büyük göllerde hareket eden gemileri de kapsam dışında bırakmaktadır⁴³.

Sözleşmenin diğer bir zayıf noktası ise, gemi adamlarının sağlık ve huzurları için önemli olan karaya çıkma izin hakkını kullanmalarına ilişkindir. Gemi adamlarının karaya çıkma izni konusu uygulamada problemlili bir konudur ve Sözleşmede bu konuya yeterince yer verilmemiştir. Bunun değişik sebepleri vardır. Örneğin, Avustralya ve Amerika gibi ülkeler gemi adamlarından vize istemektedirler. Vize almak sorun değildir. Asıl sorun, sözleşme başlamadan önce gemi adamının kendi ülkesindeki vizenin veriliş zamanıdır. Masraflar gemi sahibi tarafından karşılandığı için, gemi sahibi, mürettebatın vizeye konu her yere gelip gelmeyeceğini bilmediğinden ilave masraf yapmak istememektedir. Bir diğer husus, gemiler limanlarda sadece birkaç saat veya en fazla bir gün (kadar) durmaktadırlar. Limandaki bu bekleme sırasında, çoğu zaman liman denetimi, gemi yükü ile ilgili işler ve/veya geminin tekrar dolumu gibi işlerle meşgul oldukları için, gemi adamları karaya çıkma izin haklarını kullanmamaktadırlar⁴⁴.

Sözleşme maddeleri arasında atlanan en önemli hususlardan biri de grev hakkını teminat altına alan hiçbir düzenlemeye yer verilmemesidir⁴⁵. Grev hakkının Sözleşmeye dâhil edilmemesi, gemi adamlarını gemideki çalışma ve yaşam koşullarının MLC 2006'da öngörülen koşullara uyumunu sağlayacak en güçlü araçtan mahrum bırakmaktadır⁴⁶. Grev hakkı her işçi için büyük bir öneme sahiptir. Bu nedenle Sözleşmede genel bir grev hakkı dahi tanınmamış olması önemli bir eksikliktir. Öte yandan Sözleşmenin onaylanması ile gemi adamlarının kalacak yerlerinin yenilenmesi, sağlık ve diğer çalışma ve yaşam koşullarına ilişkin gereklerin

yerine getirilmesi zorunluluk haline geldiğinden, bu gereklerin yerine getirilmesi taşımacılık ücretlerinin artmasına neden olacaktır. Taşımacılık ücretlerindeki bu artış ekonomik yönden güçsüz gemi sahiplerini piyasa dışına itecek, ucuz navlundan yararlanan ülkeler ve pahalı lojistik hizmetlerinden yararlanma gücü olmayan gemi işletme müteahhitleri için önemli kayıplara yol açacaktır. Taşımacılık sektörüne yeni giren gemi sahiplerinden belli bir seviyede standartların uygulanması istenildiğinde dünya çapında artan fiyatlar karşısında rekabet de azaltacaktır. Bu nedenle Sözleşme hükümlerinin makul ölçülerde ve uygulanabilir olması önemlidir⁴⁷.

Gemi adamları için uygun çalışma koşulları ve uluslararası standartlar oluşturmadaki MLC'nin muhtemel yetersizliği, uzun vadede gemi adamlarının haklarındaki gelişmelere gölge düşürecektir. Bu nedenle Sözleşmenin sadece yürürlüğe girmesi değil, etkin olarak uygulanabilmesi büyük önem taşır. Bu sebeple Sözleşmenin kapsamlı bir biçimde uygulanmasının bir çözümü, Sözleşme gereklerini ihlal ederek avantaj elde etmek isteyen hiçbir bayrak devletine bu imkânı tanımamakla olur. Bu da liman devleti yetkililerinin de iştiraki ile gerçekleşebilir. Maalesef, liman devletleri sadece ithal malların fiyatlarındaki düşüş ile ilgilenirlerse, bayrak devletlerinin kontrolü ve gemi adamlarının haklarının korunması konusunda bir ilerleme kaydedilemeyecektir. Bu nedenle, üye ülkeler denetim süreci ve uygulama mekanizmasını ciddiye aldıkları sürece, Sözleşmeden beklenen sonuçlar sağlanacak ve elverişli bayrak (FOC) kaydı ile çalışan gemi sahipleri de bu düzenlemelerin kapsamı altına girecektir⁴⁸.

VI-MLC 2006'NIN DİĞER ILO SÖZLEŞMELERİ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

Belirtildiği üzere MLC 2006, konsolide bir ILO Sözleşmesidir. Hatta "Birleştirilmiş Deniz İş Sözleşmesi" (consolidated Maritime Labour Convention) olarak da adlandırılmaktadır. Söz-

leşmenin kabulü ve değişikliğine ilişkin takip edilen usul bakımından değerlendirildiğinde, bu Sözleşme 37 ILO Sözleşmesi ve bunları tamamlayan 29 Tavsiye Kararını (hükümlerini) değiştirmektedir. MLC 2006 yürürlüğe girdiğinde, 1920 yılından bu yana mevcut denizciliğe ilişkin 37 ILO Sözleşmesi ve bunlara ilişkin Tavsiye Kararlarının yerini alacaktır. Bunun anlamı bu sözleşmeler halen onaylanmamışsa, MLC'nin yürürlüğe girmesiyle onay için kapanacak ve Sözleşmenin (belirli) bir ülke için yürürlüğe girmesi, henüz onaylanmamış olan diğer sözleşmelerin de otomatik olarak onaylanmış olduğu anlamına gelecektir⁴⁹.

MLC 2006'nın 10. maddesine göre, Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden etkilenecek olan, başka bir ifade ile Sözleşmeye dâhil olacak (değiştirilen) deniz iş hukukuna ilişkin ILO Sözleşmeleri şunlardır:

1. 7 sayılı Asgari Yaş (Deniz) Sözleşmesi, 1920,
2. 8 sayılı Gemi Kayba Uğraması veya Batması Halinde Ödenecek İşsizlik Tazminatına İlişkin Sözleşme, 1920
3. 9 sayılı Gemi Adamlarının İşe Yerleştirilmelerine İlişkin Sözleşme, 1920
4. 16 sayılı Genç Gemi Adamlarının Zorunlu Sağlık Muayenelerine İlişkin Sözleşme, 1921
5. 22 sayılı Gemi Adamları ile Akdedilen Anlaşma Hükümlerine İlişkin Sözleşme, 1926
6. 23 sayılı Gemi Adamlarının Ülkesine Geri Gönderilmesine (Yurda İadesine) İlişkin Sözleşme, 1926
7. 53 sayılı Ticaret Gemilerinde Çalışan Kaptan ve Gemi Zabitlerinin Mesleki Yeterliliklerinin Asgari Gereklere İlişkin Sözleşme, 1936
8. 54 sayılı Gemi Adamlarının Yıllık Ücretli İznine İlişkin Sözleşme, 1936
9. 55 sayılı Gemi Adamlarının Hastalanması, Yaralanması ya da Ölümü Halinde Armatörün Sorumluluğuna İlişkin Sözleşme, 1936
10. 56 sayılı Gemi Adamlarının Hastalık Sigortasına İlişkin Sözleşme, 1936
11. 57 sayılı Gemide Çalışma Saatleri ve Personel Tahsisine İlişkin Sözleşme, 1936
12. 58 sayılı Deniz İşlerinde Çalıştırılacak Çocukların Asgari Yaş Haddinin Tespitine İlişkin Sözleşme 1936 (revize edilmiş)

13. 68 sayılı Gemi Mürettebatının İaşe ve Yemek Hizmetlerine İlişkin Sözleşme, 1946

14. 69 sayılı Gemi Aşçılarının Sertifikasyonlarına İlişkin Sözleşme, 1946

15. 70 sayılı Gemi Adamlarının Sosyal Güvenliğine İlişkin Sözleşme, 1946

16. 72 sayılı Gemi Adamlarının Ücretli Tatil İznine İlişkin Sözleşme, 1946

17. 73 sayılı Gemi Adamlarının Sağlık Muayenesine İlişkin Sözleşme, 1946

18. 74 sayılı Gemi Adamı Yeterlilik Sertifikasına İlişkin Sözleşme, 1946

19. 75 sayılı Mürettebatın Gemide Barınmasına İlişkin Sözleşme, 1946

20. 76 sayılı Ücretler, Çalışma Saatleri ve Gemi Adamı Tahsisine İlişkin Deniz Sözleşmesi, 1946

21. 91 sayılı Gemi Adamlarının Ücretli Tatil İznine İlişkin Sözleşme, 1949 (revize edilmiş)

22. 92 sayılı Mürettebatın Gemide Barınmasına İlişkin Sözleşme, 1949 (revize edilmiş)

23. 93 sayılı Ücretler, Çalışma Saatleri ve Gemi Adamı Tahsisine İlişkin Deniz Sözleşmesi, 1949 (revize edilmiş)

24. 108 sayılı Gemi Adamlarının Kimlik Belgelerine İlişkin Sözleşme, 1958

25. 109 sayılı Ücretler, Çalışma Saatleri ve Gemi Adamı Tahsisine İlişkin Deniz Sözleşmesi, 1958 (revize edilmiş)

26. 133 sayılı Mürettebatın Gemide Barınmasına İlişkin Sözleşme (İlave Hükümler), 1970 (revize edilmiş)

27. 134 sayılı Gemi Adamlarının İş Kazalarının Önlenmesine İlişkin Sözleşme, 1970

28. 145 sayılı Gemi Adamlarının Çalışmalarının Sürekliliğinin Sağlanmasına İlişkin Sözleşme, 1970

29. 146 sayılı Gemi Adamlarının Yıllık Ücretli İznine İlişkin Sözleşme, 1976

30. 147 sayılı Ticaret Gemilerinde Asgari Standartlara İlişkin Sözleşme, 1976

31. 163 sayılı Gemi Adamlarına Gemi ve Limanda Sosyal İmkanlar Sağlanmasına İlişkin Sözleşme, 1987

32. 164 sayılı Gemi Adamlarının Sağlığının Korunması ve Tıbbi Bakımına İlişkin Sözleşme, 1987

33. 165 sayılı Gemi Adamlarının Sosyal Gü-

venliğine İlişkin Sözleşme, 1987 (revize edilmiş)

34. 166 sayılı Gemi Adamlarının Ülkesine Geri Gönderilmesine (Yurda İadesine) İlişkin Sözleşme, 1987 (revize edilmiş)

35. 178 sayılı Gemi Adamlarının Çalışma ve Yaşam Koşullarının Denetimine İlişkin Sözleşme, 1996

36. 179 sayılı Gemi Adamlarının İşe Alım ve Yerleştirilmesine İlişkin Sözleşme, 1996

37. 180 sayılı Gemi Adamlarının Çalışma Saatleri ve Gemilere Personel Tahsisine İlişkin Sözleşme, 1996

Ekleme gerekir ki, MLC 2006'yı onaylamamış olan ILO üyesi devletler, daha önce onaylamış oldukları Sözleşmeler ile bağlı kalmayı sürdürecektir.

VII- SÖZLEŞMENİN YÜRÜRLÜĞÜ

MLC 2006, 20 Ağustos 2012 tarihi itibarıyla Rusya Federasyonu ve Filipinler ile birlikte toplam 30 ülke tarafından onaylanmış bulunmaktadır. Daha önceden, 2009 yılında, dünya gemi filosunun toplam grostonilatusunun % 33'ünü temsil eden ülkeler Sözleşmeye onay vermiş olduğu için öngörülen iki şart gerçekleşmiştir. Yalnız Sözleşmenin yürürlüğü (etkin hale gelmesi) için anılan şartların yerine getirilmesinin üzerinden bir yıl geçmesi gerekir. Bu nedenle Sözleşme ancak bir yıl sonra, yani 20 Ağustos 2013 tarihinde yürürlüğe girmiş olacaktır⁵⁰.

SONUÇ

Denizcilik sektörünün küresel olma özelliği bu alanda çalışanların haklarının uluslararası düzeyde korunmasını gerekli kılmaktadır. Deniz İş Sözleşmesi (Maritime Labour Convention - MLC 2006), IMO'nun çevrenin korunması ve gemi emniyeti ve güvenliği konusundaki uluslararası deniz taşımacılığına ilişkin düzenlemeleri olan SOLAS, STCW ve MARPOL'dan sonra uluslararası deniz hukukunun dördüncü sacayağını oluşturan önemli bir konvansiyondur. 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.

23 Şubat 2006 tarihinde tüm dünya ülkeleri tarafından oybirliğiyle kabul edilen Sözleşme, ancak dünya gemi tonajının (grostonilatunun) % 33'üne sahip olan en az 30 üye devlet tarafından kabul edildikten 12 ay sonra yürürlüğe girecektir. 20 Ağustos 2012 tarihinde Rusya Federasyonu ve Filipinler'in onayı ile bu önemli iki şart gerçekleşmiş bulunmaktadır.

MLC 2006'nın temel amacı, uluslararası alanda deniz taşıma işkolunda hazırlanmış olan önceki tüm düzenlemeleri bünyesinde bulundurmak suretiyle geniş bir uygulama alanı sağlayarak denizde çalışanların haklarını tek bir sözleşme altında birleştirmektir. Sözleşme'nin tek amacı sadece bu değildir. Bu Sözleşme; teknolojik gelişmeler karşısında mevcut çalışma sözleşmelerinin bir kısmının uygulama alanını kaybetmesi, bir kısmının denizcilik sektöründe hiçbir şekilde kabul görmemiş olması, özellikle sözleşmelerde ve diğer düzenlemelerde yer alan bazı kavramların farklı şekillerde tanımlanması veya bu tanımların bayrak devletinin tabi olduğu milli hukuka bırakılması nedeniyle ortaya çıkan farklılıkların giderilmesi ve nihayet uluslararası alanda etkili olabilecek yeni standartların tek çatı altında toplanması amacıyla hazırlanmıştır.

MLC 2006, bir çatı sözleşmesi olması nedeniyle diğer ILO sözleşmelerinden farklı olarak detaylı ve sistematik, özel bir yapıya sahiptir. Birbirleriyle ilişkili üç farklı bölümden oluşmaktadır: Sözleşme hükümleri (Articles), Yönetmelik (Regulations) ve Kod (Code). Sözleşme hükümleri (Articles) ve Yönetmelik (Regulations), Sözleşmeye taraf olan devletlerin temel yükümlülüklerinin yanı sıra temel hak ve ilkeleri düzenlemektedir. Bu hükümler ancak ILO Anayasası'nın 19. maddesi çerçevesinde Konferans tarafından değiştirilebilir. Sözleşme, Kod gibi genel hükümleri (prensipleri) içeren 16 maddeden (Articles) oluşmaktadır. Kod, standartlara göre gruplandırılmış belirli hükümleri içeren beş başlık halinde kaleme alınmıştır. Kod, Yönetmeliğin (Regulations) uygulanmasına ilişkin detayları içermektedir. (A) ve (B) Bölümü olmak üzere iki kısımdan oluşmaktadır. (A) Bölümünde zorunlu standartlar ve (B) Bölümünde ise zorunlu olmayan ancak

uygulayıcılar için rehber niteliğindeki Kılavuz Hükümlere (Guidelines) yer verilmiştir. Anılan beş başlık altında 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 belirlenmiştir.

MLC 2006, gemilerde Sözleşme şartlarının yerine getirilmesi ve uygulanmasını etkin kılmak üzere belgeleme ve denetim sistemi getirecek devlet sorumluluğu konusunda önemli bir adım atmıştır. Sözleşme bayrak devleti, liman devleti, gemi adamı arz eden ülkelere yükümlülükler getirmektedir. Denetim konusunda esas sorumluluk bayrak devletine düşmektedir. Bu nedenle bayrak devleti etkili gemi denetim sistemi oluşturmak zorundadır. MLC 2006'ya göre, bayrak devleti, bayrağını taşıyan gemilere denizcilik çalışma sertifikası (maritime labour certificate) ve denizde çalışmaya uygunluk beyannamesi (declaration of maritime labour compliance) taşımalarını ve yanlarında muhafaza etmelerini zorunlu tutmalıdır. Bu belgelerin verilmesinden önce bayrak devleti, yaşam ve çalışma koşullarına uygunluğu açısından Sözleşmede belirtilen konularda gemiyi denetlemek zorundadır.

Bugün geminin alıkonulması (tutuklanması) güvenliğe ilişkin konular ile sınırlıdır. MLC 2006 bunu aşarak, ayrıca gemi adamlarının haklarının temin edilmesini sağlamaktadır. Denetçiler, MLC hükümlerinin veya gemi adamlarının temel haklarının ciddi ihlal edilmesi durumunda geminin limandan ayrılmasına engel olabileceklerdir.

MLC 2006'da öngörülen en önemli husus Sözleşmeyi onaylamamış olan ülkelerin gemileri için "daha fazla avantajlı muamele" yapılmamasıdır ("no more favourable treatment"). Limanına gelen Sözleşmeyi onaylayan ülke bayrağını taşıyan tüm gemileri denetleme politikası olan liman devleti, ILO üyesi olsun olmasın Sözleşmeyi onaylamamış olan gemilere de aynı işlemde bulunmak zorundadır.

Yürürlüğe girdiğinde tüm ülke gemilerin-

deki çalışma koşullarını etkileyecek, ILO'nun deniz iş hukuku alanında kabul edilen dünya çapında bir referans kaynağı olarak gösterilen bu Sözleşmenin denizcilik sektörü ile ilgili her kesim için büyük avantajlar sağlayacağı öngörülmektedir.

MCL'nin yakın gelecekte çözülmesi gereken bazı zayıf noktaları bulunmaktadır. Bazı gemilerin Sözleşmenin uygulama alanı dışında bırakılması, gemi adamlarının karaya çıkma izni konusu sorun olması ve Sözleşmede bu konuya yeterince yer verilmemiş olması, grev hakkını teminat altına alan hiçbir düzenlemeye Sözleşmede yer verilmemiş olması, Sözleşme gereklerinin yerine getirilmesi taşımacılık ücretlerinin artmasına, bunun da ekonomik yönden güçsüz gemi sahiplerini, ucuz navlundan yararlanan ülkeleri ve pahalı lojistik hizmetlerinden yararlanma gücü olmayan gemi işletme müteahhitleri için önemli kayıplara yol açacak olması, önemli eleştiri konularıdır. Bu nedenle Sözleşmenin sadece yürürlüğe girmesi değil, etkin olarak uygulanabilmesi büyük önem taşımaktadır.

MLC 2006 yürürlüğe girdiğinde, 1920 yılından bu yana mevcut denizciliğe ilişkin 37 ILO Sözleşmesi ve bunlara ilişkin Tavsiye Kararlarının yerini alacaktır. Bu sözleşmeler halen onaylanmamışsa, MLC'nin yürürlüğe girmesiyle onay için kapanacak ve Sözleşmenin (belirli) bir ülke için yürürlüğe girmesi, henüz onaylanmamış olan diğer sözleşmelerin de otomatik olarak onaylanmış olduğu anlamına gelecektir. MLC 2006'yı onaylamamış olan ILO üyesi devletler, daha önce onaylamış oldukları Sözleşmeler ile bağlı kalmayı sürdürecektir.

MLC 2006'nın deniz taşıma sektöründe ciddi gelişmelere yol açacağı görülmektedir. Gemi adamlarının çalışma koşullarının iyileştirilmesinin ötesinde, daha çok ucuz işçi ve maliyetlerle standartların altında ticari faaliyette bulunan kötü armatörleri marjinalleştirerek (sistem dışı bırakarak), standartlara uyan, nitelikli gemi sahiplerine fırsat eşitliği sağlanmasına yardımcı olmak suretiyle adil rekabetin oluşmasını teminat altına almayı vaad etmektedir. Bu bakımdan Sözleşme, denizcilik sektöründe yaşanan küresel sorunlara yeni bir ümit kaynağı olmuştur.

MLC 2006, gemicilik sektörünün gidişatını tamamen değiştirebilecek potansiyele sahiptir. Sektör çalışanlarının arzu ettiği bu değişiklik, Sözleşmenin yürürlüğe gireceği 20 Ağustos 2013 tarihi sonrasında birlikte izlenecektir. Tabii, Sözleşmenin başarısı, başta ILO, sosyal taraflar ve üye devletlerin birlikte hareket etmesine bağlıdır. Sözleşme henüz onaylanmamış ise, bir an önce sözleşmeye taraf olunması için gerekli teşebbüsler yapılmalı, onaylayan ülkelerin de sözleşmenin iç hukuk düzenlemeleri ile uyumunun sağlanmasına çalışılmalıdır. Ancak Sözleşme henüz Türkiye tarafından onaylanmamıştır. Halen yürürlükte bulunan, ulusal ve uluslararası alanda yapılan yeni düzenlemeler karşısında giderek güncelliğini yitiren 1967 tarihli 854 sayılı Deniz İş Kanunu, bugün ihtiyaçlara tam olarak cevap verememektedir. O nedenle ILO Sözleşmelerine uygun yeni bir Deniz İş Kanunu'nun hazırlanması artık zorunlu hale gelmiştir.

DİPNOTLAR

- 1 BAUER Paul J., "The Maritime Labour Convention: An Adequate Guarantee of Seafarer Rights, or an Impediment to True Reforms?" Chicago Journal of International Law, Volume.8, No.2, Winter 2008, s.643.
- 2 Bundan sonra MLC 2006 olarak ifade edilecektir.
- 3 DIMITROVA Desislava Nikolaeva, Seafarers' Rights in the Light of the Globalised Maritime Industry, Tilburg University Faculty of Law, Tilburg, the Netherlands 2009, s.94. Bu yüksek lisans tezini bizimle paylaşan Sayın Profesör Roger BLANPAIN'e bu vesileyle teşekkür ederim. Tez, Kluwer Law International tarafından 2010 yılında yayımlanmıştır. Yalnız belirtmek gerekir ki, yapılan atıflar tezin orijinaline göre yapılmıştır.
- 4 Dört çekimser oy, Venezualla ve Lübnan delegasyonlarına aittir. Bkz. BLANCK John Isaac, "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.53; DIMITROVA, s.99.
- 5 NEUMANN Thilo/SALOMON Tim René, "ILO Maritime Law Convention, 2006- a 'Magna Carta' for Seafarers?" International Foundation for the Law of the Sea, <http://www.iflos.org/media/96262/mt%202011%20conference%20report.pdf> (ET. 26.08.2012).
- 6 Safety of Life at Sea (SOLAS 1974): Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi. Gemilerin yapısına, can kurtarma araçlarına, seyir güvenliğine ve tehlikeli eşya taşınmasına ilişkin kurallar içermektedir. Türkiye, Sözleşmeyi 06.03.1980 tarih ve 8/522 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile onaylamıştır (bkz. 25.05.1980 tarih ve 16998 sayılı RG.).

- Yalnız 1978 ve 1988 yılında yapılan Konferanslarda sözleşmede değişiklik öngören protokoller henüz Türkiye tarafından kabul edilmemiştir.
- 7 Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW 1978): Gemi Adamlarının Eğitimi, Sertifikalandırılması ve Vardiya Tutma Esasları ile İlgili Uluslararası Sözleşme. Gemilerde uygun nitelikte gemi adamlarının istihdamının sağlanmasına ilişkin kurallar içermektedir. Türkiye, 20.04.1989 tarihli 3539 sayılı Kanun ile Sözleşmeye taraf olmuştur (bkz. 25.05.1980 tarih ve 16998 sayılı RG.).
 - 8 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78): Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme. Denizlerin gemilerden kirletilmesini önlemeye ilişkin kurallar içermektedir. Türkiye, Sözleşmeyi 30.05.1990 tarih ve 90/442 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile onaylamıştır (bkz. 24.06.1990 tarih ve 20558 Sayılı RG.).
 - 9 DOUMBIA-HENRY Cleopatra, "Building The Momentum For The ILO's Maritime Labour Convention, 2006 (1)", http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcm_041996.pdf, s.18 (ET. 13.08.2012); ALGANTÜRK LIGHT Didem, "Deniz İş Sözleşmesi 2006" Hakkında İnceleme ve Değerlendirme, EÜHFD, C.XI, S.1-2 (2007), s.270-271.
 - 10 MLC 2006, bir ILO konvansiyonudur. Konvansiyon terimi iş hukuku literatüründe "Sözleşme" olarak ifade edildiği için, Maritime Labour Convention, "Deniz İş Sözleşmesi" olarak tercüme edilmiştir. Yoksa bununla, bir gemi adamının bağımlı olarak iş görmeyi ve gemi sahibinin (işverenin) de ücret ödemeyi üstlendiği bireysel iş hukuku sözleşmesi (labour contract) kastedilmemektedir.
 - 11 Sözleşme, İngilizce, Fransızca, Almanca, İspanyolca, Portekizce, Rusça, Çince ve Arapça dillerine çevrilmiştir. Sözleşme metni için bkz. http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID:312331 (E.T. 26.08.2012)
 - 12 DIMITROVA, s.95.
 - 13 Filipinler, nerdeyse yarısı yurtdışında (deniz aşırı) çalışan yaklaşık 700.000 gemi adamı ile dünyanın en çok gemi adamı sağlayan ülkesidir. Dünya deniz işgücünün en büyük kaynağı olan Filipinler'de gemi adamlarının yaklaşık % 30'u yabancı bayraklı gemilerde çalışmaktadırlar. Bununla birlikte büyük bir filoya sahip olan Filipinler'de, birçok gemi adamı Filipin(ler) bandıralı gemilerde çalışmaktadır. Sadece 2011 yılı itibarıyla yabancı bayraklı gemilerde istihdam edilen Filipinli gemi adamı sayısı (343.587), dünya gemi filosundaki toplam çalışanların % 30'unu oluşturmaktadır. Şu halde, MLC 2006'nın yürürlüğe girmesinden en çok faydalanacak olanların başında kuşkusuz Filipinliler gelmektedir ("Philippines ratification marks global milestone for decent work for seafarers", http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_187712/lang--en/index.htm ET. 26.08.2012).
 - 14 "Milestone ratifications of seafarers' labour rights charter", http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/press-and-media-centre/news/WCMS_187660/lang--en/index.htm (ET. 28.08.2012).
 - 15 Sözleşmeye onay veren sadece 5 bayrak ülkesi (Panama, Li-berya, Marshall Adaları, Norveç ve Bahama Adaları), dünya gemi filosunun toplam grostonilatosunun % 43'ünü temsil etmektedir ("Panama and Norway ratify Maritime Labour Convention – Germanischer Lloyd Offers ILO Certification" <http://worldmaritimeneeds.com/archives/12536> ET. 26.08.2012)
 - 16 "Milestone ratifications of seafarers' labour rights charter", http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/press-and-media-centre/news/WCMS_187660/lang--en/index.htm
 - 17 BLANCK, s.39.
 - 18 DIMITROVA, s.95.
 - 19 DOUMBIA-HENRY Cleopatra, DEVLIN Dominick / McCONNELL Moira L., "The Maritime Labour Convention, 2006 Consolidates Seafarers' Labour Instruments", American Society of International Law, Volume 10, Issue 23, September 13, 2006, <http://www.asil.org/insights060913.cfm> (ET. 07.08.2012); ALGANTÜRK LIGHT, s.270.
 - 20 29 sayılı Zorla Çalıştırmaya İlişkin Sözleşme (1930); 87 sayılı Sendika Özgürlüğü ve Örgütlenme Hakkının Korunmasına İlişkin Sözleşme (1948); 98 sayılı Örgütlenme ve Toplu Görüşme Hakkı Prensiplerinin Uygulanmasına İlişkin Sözleşme (1949); 100 sayılı Eşit Değerde İş İçin Erkek ve Kadın İşçiler Arasında Ücret Eşitliğine İlişkin Sözleşme (1951); 105 sayılı Zorla Çalıştırmanın Ortadan Kaldırılmasına İlişkin Sözleşme (1957); 111 sayılı İş ve Meslek Bakımından Ayrımcılığa İlişkin Sözleşme (1958); 138 sayılı İstihdama Kabulde Asgari Yaşa İlişkin Sözleşme (1973) ve 182 sayılı Kötü Şartlardaki Çocuk İşçiliğinin Yasaklanmasına İlişkin Sözleşme (1999). Bu sekiz Sözleşme Türkiye tarafından onaylanmıştır (bkz. <http://www.ilo.org/public/turkish/region/eurpro/ankara/about/sozlesmeler.htm> ET.10.09.2012).
 - 21 DIMITROVA, s.99-100.
 - 22 DIMITROVA, s.100.
 - 23 ALGANTÜRK LIGHT, s.272.
 - 24 DOUMBIA-HENRY/DEVLIN/McCONNELL, "<http://www.asil.org/insights060913.cfm>
 - 25 ALGANTÜRK LIGHT, s.272-273.
 - 26 PENTSOV Dmitry A., "Standards of the International Labour Organization (ILO)", Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers (Ed. Iliana Christodoulou-Varotsi . Dmitry A. Pentsov), 2008 Springer-Verlag Berlin Heidelberg, s.301; DOUMBIA-HENRY/DEVLIN/McCONNELL, "<http://www.asil.org/insights060913.cfm>
 - 27 PENTSOV, s.302.
 - 28 BLANCK, s.42; PENTSOV, s.301.
 - 29 DIMITROVA, s.100.
 - 30 Bkz. COUPER Alastair, "The Maritime Labour Convention, Seafarer's Rights International", <http://www.iflos.org/media/81892/presentation%20alastair%20couper%20script.pdf> (ET. 30.08.2012).
 - 31 PENTSOV, s.301.
 - 32 BAUER, s.674.
 - 33 DIMITROVA, s.95.

- 34 ALGANTÜRK LIGHT, s.274.
- 35 DIMITROVA, s.96.
- 36 BLANCK, s.46-47.
- 37 Port State Control Officer
- 38 Bkz. PENTSOV, s.322-323; BLANCK, s.47.
- 39 BLANCK, s.48.
- 40 DOUMBIA-HENRY Cleopatra, "Bulding The Momentum For The ILO's Maritime Labour Convention, 2006 (1)", http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcm_041996.pdf, s.19, (ET. 13.08.2012)
- 41 http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_153450/lang-en/index.htm (ET.10.09.2012)
- 42 Ayrıca bkz., ALGANTÜRK LIGHT, s.271-272.
- 43 BLANCK, s.43;DIMITROVA, s.101-102; BAUER, s.644.
- 44 DIMITROVA, s.102; ayrıca bkz. BAUER, s.653-655.
- 45 BAUER, s.644.
- 46 BAUER, s.655.
- 47 DIMITROVA, s.102-103; BAUER, s.657-658.
- 48 DIMITROVA, s.103.
- 49 DOUMBIA-HENRY/DEVLIN/McCONNELL, "<http://www.asil.org/insights060913.cfm>
- 50 "Philippines ratification marks global milestone for decent work for seafarers", http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_187712/lang-en/index.htm (ET.26.08.2012)

ber 13, 2006, <http://www.asil.org/insights060913.cfm> (ET. 07.08.2012)

- DOUMBIA-HENRY Cleopatra, "Bulding The Momentum For The ILO's Maritime Labour Convention, 2006 (1)",http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcm_041996.pdf, s.18 (ET. 13.08.2012);
- NEUMANN Thilo/SALOMON Tim René, "ILO Maritime Law Convention, 2006- a 'Magna Carta' for Seafarers?" International Foundation for the Law of the Sea, <http://www.iflos.org/media/96262/mt%202011%20conference%20report.pdf>.
- PENTSOV Dmitry A., "Standards of the International Labour Organization (ILO)", Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers (Ed. Iliana Christodoulou-Varotsi . Dmitry A. Pentsov), Springer-Verlag Berlin Heidelberg 2008.
- "Philippines ratification marks global milestone for decent work for seafarers", http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_187712/lang-en/index.htm (ET. 26.08.2012).
- "Milestone ratifications of seafarers' labour rights charter", http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/press-and-media-centre/news/WCMS_187660/lang-en/index.htm (ET. 28.08.2012).
- "Panama and Norway ratify Maritime Labour Convention – Germanischer Lloyd Offers ILO Certification" <http://worldmaritimeneeds.com/archives/12536> (ET. 26.08.2012)
- http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_153450/lang-en/index.htm (ET.10.09.2012)

KAYNAKLAR

- ALGANTÜRK LIGHT Didem, "Deniz İş Sözleşmesi 2006" Hakkında İnceleme ve Değerlendirme, EÜHFD, C.XI, S.1-2 (2007)
- BLANCK John Isaac, "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
- BAUER Paul J., "The Maritime Labour Convention: An Adequate Guarantee of Seafarer Rights, or an Impediment to True Reforms?" Chicago Journal of International Law, Volume.8, No.2, Winter 2008.
- COUPER Alastair, "The Maritime Labour Convention, Seafarer's Rights International", <http://www.iflos.org/media/81892/presentation%20alastair%20couper%20script.pdf> (ET. 30.08.2012).
- DIMITROVA Desislava Nikolaeva, Seafarers' Rights in the Light of the Globalised Maritime Industry, Tilburg University Faculty of Law, Tilburg, the Netherlands 2009
- DOUMBIA-HENRY Cleopatra, DEVLIN Dominick/McCONNELL Moira L., "The Maritime Labour Convention, 2006 Consolidates Seafarers' Labour Instruments", American Society of International Law, Volume 10, Issue 23, Septem-