

DENİZCİLİK İŞ SÖZLEŞMESİ (MARITIME LABOUR CONVENTION - “MLC 2006”) HAKKINDA İNCELEME ve DEĞERLENDİRME

AV. ESİN TANERİ
etaneri@egemenoglu.av.tr

MLC 2006; gemi adamlarının çalışma ve yaşam koşulları ile ilgili ILO sözleşmelerini güncellemek ve birleştirmek, gemi adamlarının gemi üzerindeki çalışma ve yaşam standartlarını belirlemek, eğitim seviyelerini yükseltmek ve gemi adamlarının haklarına ilişkin hukuksal çerçeveyi yeknesaklaştırmak amacıyla ILO tarafından hazırlanan bir uluslararası konvansiyondur. Şubat 2006'da Cenevre'de gerçekleştirilen 94. ILO Denizcilik Konferansı'nda kabul edilmiştir. Düzenlenmesinde, ITF de aktif rol almıştır.

Bu konvansiyonun yürürlüğe girmesi ile birlikte denizciliğin kalitesine ve standartlarına ilişkin hazırlanan ve uluslararası rejimi düzenleyen teknik IMO konvansiyonlarından SOLAS, STCW ve MARPOL'ı tamamlayan dördüncü temel konvansiyon olması hedeflenmektedir. MLC 2006'nın amacı, ILO tarafından genel olarak, “gemi adamlarının daha kaliteli ve güvenli işletilerek, limanlarda daha az problemlerin doğması ve buna bağlı olarak ortaya çıkan gecikmenin azalması, gemi adamlarının istihdamı ile ilgili haklar ve minimum düzeyde çalışma ve yaşama koşullarına ilişkin yeknesak kuralların getirilmesi ve donatanlar için adil bir rekabet alanı sağlayarak belli standartlarda hareket etme ve buna hedeflenme” şeklinde ifade edilmiştir.

Konvansiyon, yürürlük şartının gerçekleşmesiyle, 20.08.2013 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, Kasım 2013 itibarıyla, 54 ülke tarafından kabul edilmiş bulunmaktadır. Türkiye, henüz konvansiyona taraf olmamakla birlikte, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı nezdinde bu hususun değerlendirilmesine yönelik olarak hazırlık ve çalışmaların devam etmekte olduğu öğrenilmiştir.

UYGULAMA ALANI

MLC 2006; iç sularda ve liman kurallarının geçerli olduğu liman sahası içerisinde çalışan gemiler, balıkçı gemileri, geleneksel şekilde inşa edilmiş gemiler ve askeri gemiler haricinde; ticari faaliyet gerçekleştiren tüm gemilere uygulanacaktır. Konvansiyon hükümleri, konvansiyonun uygulama kapsamı altındaki gemilerde çalışan tüm gemi çalışanları için geçerlidir. Konvansiyonun uygulama kapsamında bulunan 500 GT ve daha büyük uluslararası sefer yapan gemiler için sertifikasyon zorunluluğu vardır. Ancak sertifikasyon zorunluluğu olmayan gemiler de denetime tabidir. Konvansiyonun uygulanması açısından donatan, geminin tüzel veya gerçek kişi maliki veya geminin işletilmesinden sorumlu olan ve gemi malikinin konvansiyondan doğan yükümlüklerini ve sorumluluklarını üzerine alan işleten, acente veya bareboat chartereri olarak tanımlanmaktadır.

KONVANSİYONUN YAPISI ve İÇERİĞİ

Konvansiyon, temel yapısını belirten bir giriş bölümü, 16 Madde ve “Tüzükler ve Kodlar” (Regulations and Codes) bölümünden meydana gelmektedir. Maddelerinde genel olarak temel haklar, prensipler ve tanımlar, tüzüklerde, prensipler ve yükümlülükler, kodlarda ise, kaideleri tamamlayıcı düzenlemelere yer verilmektedir. Kod kısmı gerekliliklerin nasıl uygulanacağını iki kısımda düzenlemektedir: (A) kısmı uyulması zorunlu olan kuralları içermekte, (B) kısmı ise, uyulması zorunlu olmayıp A kısmındaki zorunlu standartların ve tüzüklerin doğru şekilde yorumlanması bakımından rehber niteliğinde olmaktadır. Gemi adamlarının hakları ve çalışma koşullarına ilişkin minimum standartları belirleyen beş ana başlık şöyledir; Gemi adamlarının sahip

A REVIEW AND EVALUATION OF THE MARITIME LABOR CONVENTION - “MLC 2006”

ESİN TANERİ, ASSOCIATE
etaneri@egemenoglu.av.tr

MLC 2006 is an international convention prepared by the ILO with the purpose of updating and embodying the ILO conventions on the working and living conditions of seafarers, defining the working and living conditions of seafarers onboard a ship and promoting their training level and unifying the legal framework on their rights. It was adopted in the 94th ILC Session held in Geneva in February 2006 with proactive efforts of ITWF.

The Convention aims to become, upon taking effect, the fourth fundamental convention supplementing SOLAS, STCW and MARPOL, and the technical conventions of IMO which have been prepared in connection with the maritime quality and standards to govern the international regime. The purpose of MLC 2006 is defined by ILO in general terms as “quality and safe ship management to minimize problems at harbors and consequential delays, introduce unified rules on employment rights of seafarers and minimum working and living conditions on board a ship and provide a level playing field for ship owners to help ensure fair competition and to marginalize substandard operations”.

The Convention took effect on 08/20/2003 upon realization of the validity conditions and adopted by 54 states as of November 2013. Not being a party to the Convention yet, Turkey has started preparations and efforts to evaluate this issue through the Ministry of Labor and Social Security and the Ministry of Transportation, Maritime and Communication.

SCOPE OF APPLICATION

MLC 2006 applies to all ships ordinarily engaged in commercial activities other than ships engaged in fishing or in similar pursuits and ships of traditional build as well as warships. Provisions of the Convention apply to all seafarers employed in ships covered by the Convention. Ships over 500 GT and engaged in international voyages are subject to certification. On the other hand, ships not subject to certification are to be officially inspected. For the purpose of the Convention, ship owner means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner under the Convention.

STRUCTURE AND CONTENT OF THE CONVENTION

The Convention comprises a preamble defining its basic structure and 16 Articles and the regulations and code section. The articles relate mainly to the fundamental rights, principles and definitions and the regulations include the rules and supplementary regulations. The code section defines how the requirements should be implemented in two parts: Part (A) contains the mandatory rules whereas Part (B) provides guidance as to correct interpretation of the obligatory standards and regulations defined in Part (A) which is not mandatory. Five main headings defining the minimum standards on the rights and working conditions of seafarers are the minimum requirements for seafarers to work on a ship; conditions of employment; accommodation, recreational facilities, food and catering; health protection, medical care, welfare and social security protection; and compliance and enforcement.

olması gereken asgari nitelikler, İstihdam Koşulları, Konaklama, Dinlenme-Eğlence, Yemek ve İaşe, Sağlık Koruması, Tıbbi Bakım, Refah ve Sosyal Güvenlik, Uygunluk ve Uygulama.

DENETİM VE BELGELEME (SERTİFİKASYON) KONUSUNDAKİ YENİLİKLER

Sertifika ların Düzenlenmesi; MLC 2006 ile 500 GT ve üzeri tonaja sahip uluslararası sefer yapan tüm ticaret gemilerine “Deniz İş Sertifikası (Maritime Labour Certificate-MLC)” ve “Deniz İş Uygunluk Deklarasyonu (Declaration of Maritime Labour Convention-DMLC Kısım-1 ve Kısım-2)” bulundurma zorunluluğu getirilmektedir. MLC belgesi, gemideki çalışma ve yaşama koşullarının denetlendiğini ve MLC 2006’yı uygulayan yerel hukuk gereklerini karşıladığını teyit eden bir belgedir. MLC belgesi ekinde MLC 2006’ya uygunluk bildirgesi DMLC bulunmak zorundadır. DMLC geçerlilik süresince, üye bayrak devletinin milli kanunları ve üye devletin bayrağını taşıyan geminin donatını, konvansiyon gereğince belirlenen konularda ilgili standartları yerine getirmeyi ve bunlara uymaya taahhüt eder. MLC 2006’yı onaylayan ülkeler, gemilerine bu sertifikaları düzenlemekle yükümlüdürler. 500 GT’nin altındaki gemiler ise, üç yılı aşmayan sürelerle denetime tabi olacak ve fakat herhangi bir sertifikalandırma gerekmeyecektir. Henüz onaylamamış ülkeler için ise (Türkiye gibi) böyle bir yükümlülük bulunmamakla birlikte, eğer gemi, konvansiyonu onaylayan bir ülkenin limanına uğrar ise, Liman Devleti Denetimleri’nde (Port State Control-PSC) detaylı denetime tabi tutulacağından (ve bu durum zaman kaybına yol açacağından), Türk bayraklı gemilerin konvansiyon standartlarına uygunluğunu azami ölçüde sağlanması ve gemi adamı hizmet sözleşmelerinin de mümkün olduğunca MLC 2006 şartlarına uyarlanması gerekecektir.

Gemideki Denetim Prosedürü Esnasında Gemi Adamına Şikayet Hakkı Tanınmıştır; Emredici maddelerden biri olarak, gemi adamı, gemideki denetim esnasında, MLC 2006’ya aykırılık olduğunu iddia ederek şikayet etme hakkını kullanabilecektir. Gemi adamları yönünden maaş ödemesi, çalışma

şartları, yapılması gereken sigorta gibi haklarının eksik olması halinde MLC 2006’ya taraf olan ülke limanında liman devleti veya yetkili kuruma başvurusu halinde, liman devleti tarafından gemide denetim yapılmasına sebep olacaktır.

Yük Sahipleri ve Kiracılar Bakımından; Yük sahipleri ve kiracılar, MLC sertifikalarını kira sözleşmelerinde şart koşabileceklerdir.

Gemi Adamlarına Verilen Haklar Bakımından Genel Olarak; gemide insan onuruna yakışan çalışma ve yaşam koşullarını güvence altına alan bir iş sözleşmesinin denizci ve gemi sahibi ya da gemi sahibinin bir temsilcisi tarafından imzalanmış olması, tam olarak ve iş sözleşmesi ve varsa yürürlükteki toplu iş sözleşmesine uygun bir biçimde ödenen aylık ücret, herhangi bir 24 saatlik dönemde 14 saatlik; herhangi bir yedi günlük dönemde 72 saatlik çalışma sınırlaması, hastalık, yaralanma, geminin batması, iflas, geminin satılması ve benzeri durumlarda denizcinin ülkesine geri gönderilmesi ve buna ilişkin donatan tarafından teminat sağlanması, yaşam alanları ve sosyal tesisler için–asgari oda boyutları, yeterli ısıtma, havalandırma, sıhhi tesisat, aydınlatma ve revir dâhil– özel şartlar, gemide ve limanda sağlık hizmetlerine çabuk erişim, toplu iş sözleşmesi yapılması tavsiyesi, Gemi adamları için sosyal güvenlik koruması; MLC 2006 yönünden gemi adamlarının sosyal güvenliğine ilişkin maddesine göre 9 çeşit (tıbbi bakım, hastalık yardımı, işsizlik yardımı, yaşlılık yardımı, istihdam sırasında gerçekleşen yaralanmalara karşı sunulan yardım, aile yardımı, doğum yardımı, maluliyet tazminatı ve yetim/dul yardımı) sigorta yapılması gerektiği açıklanmıştır. Bunlardan en az üç tanesinin yapılmasının zorunlu olduğu ve temin edilecek bu sosyal güvenlik korumasının kendi bölgelerinde kıyıda çalışan işçilerin faydalandıkları korumadan daha az avantajlı olmaması gerektiği belirtilmiştir.Yapılması zorunlu üç sigorta; tıbbi bakım, hastalık yardımı, çalışma kaza yardımı olup, bayrak devletinin, sicilne kayıtlı gemilerin gerekli sosyal güvenlik ve sigortaların yapıldığını takip etmesi gerekecektir.

NOVELTIES ON INSPECTION AND CERTIFICATION

Issuance of certificates: MLC 2006 requires all ships of 500 GT and above and engaged in international voyages to carry and maintain the Maritime Labor Certificate-MLC and Declaration of Maritime Labour Convention-DMLC Part-1 and Part-2. The MLC certifies that the working and living conditions on board the ship are inspected and the requirements of MLC 2006 are met. The MLC must be attached DMLC, the certificate of compliance statement to MLC 2006. During the validity of DMLC, national laws of the flag states and the ship owner of the ship carrying the flag of a member state undertake to meet the requirements of and to comply with the standards specified under the Convention. All states ratifying MLC 2006 are obliged to issue these certificates for their ships. Ships of less than 500 GT are not obliged to carry and maintain any certificate but shall be subject to inspection for no more than 3 years. States which have not ratified MLC 2006 yet (like Turkey) are not subject to such an obligation; however, all Turkish flag ships must ensure compliance with the standards of the Convention to the maximum extent and adapt their seafarers’ employment agreements to the provisions of MLC 2006 since any Turkish ship to call at a port of a state that has ratified the Convention shall be subject to a detailed PSC (Port State Control) inspection, which is a time-wasting process.

Seafarers’ right to complain during an inspection on board a ship: As a mandatory clause, a seafarer is entitled to complain for non-compliance with MLC 2006 during an inspection on board a ship. Any complaint by a seafarer regarding payment of wages, working conditions, insurance, etc. to the officials at the port of a member state may result with an inspection on board the ship by the port authorities.

In terms of cargo owners and charterers: Cargo owners and charterers may request MLC certificates be attached to charter parties.

Generally in terms of the seafarers’ rights: Seafarers’ employment agreement signed by both the seafarer and the ship owner or a representative of the ship owner; providing them with decent working and living conditions on board the ship; seafarer’s wage paid fully and in accordance with the employment agreement or the collective labor agreement in force, if any; maximum hours of work not exceeding 14 hours in any 24-hour period and 72 hours in any seven-day period; repatriation of seafarers in the event of illness or injury or shipwreck, insolvency, sale of the ship or any other similar reason and the repatriation costs to be borne by the ship owner; special conditions of accommodation and recreational facilities including minimum room sizes, adequate heating, ventilation, sanitary facilities, lighting and hospital accommodation; quick access to health services both on board and on shore; advice to conclude collective labor agreement; social security protection for seafarers. Nine branches are defined in MLC 2006 in connection with social security of seafarers namely medical care, sickness benefit, unemployment benefit, old-age benefit, employment injury benefit, family benefit, maternity benefit, invalidity benefit and survivors’ benefit. The protection to be provided shall include at least three of the nine branches listed above and shall be no less favorable than that enjoyed by shore workers resident in their territory. The protection to be provided mandatorily should at least include the branches of medical care, sickness benefit and employment injury benefit. The flag state should follow-up whether the ships that fly its flag fulfil their social security and insurance obligations regarding the seafarers on board the ship.

SONUÇ ve DEĞERLENDİRME

Konvansiyon uyarınca, konvansiyon yürürlüğe girdikten sonra, bir ülke onaylamamış olsa bile, o ülkenin bayrağını taşıyan gemiler, konvansiyonu onaylayan ülkelerin limanlarına uğradıklarında, konvansiyon gerekleri ile uyumlu olup olmadıkları açısından liman devleti denetimlerine tabi tutulabilecek ve eğer bu konuda ciddi bir eksikliği var ise, eksikliğini giderene kadar seferden alıkonulabilecektir. Bu durum, deniz ticaret filomuzun uluslararası rekabet gücünün olumsuz etkileme riskini de bünyesinde barındırmaktadır. Dolayısıyla, Paris MoU'nun "Kara Liste"sinde iken 2006-2008 periyodunda Beyaz Liste'ye geçen ülkemizin uluslararası denizcilik camiasındaki prestijinin korunması açısından da konu önem arz etmektedir. Bununla yanısıra, denizcilik sektörü için hazırlanan kalite, güvenlik, denizde istihdam koşullarına ilişkin hazırlanan uluslararası sözleşmelere taraf olunması, sözleşmenin şartlarının yerine getirilmesi bu anlamda da globalleşen denizcilik sektöründe başarılı olmanın en önemli yoludur. Bu sebeple, teknik altyapının oluşturularak konvansiyon hükümlerinin incelenmesi ve değerlendirilmesi için ülke olarak detaylı bir çalışma yapılması gerektiği kanaatindeyiz.

CONCLUSION AND EVALUATION

As per the Convention, a ship flying the flag of a state which has not ratified the Convention after its taking effect and calling at the port of a ratifying state shall be inspected by the port authorities of that state in terms of its compliance with the requirements of the Convention and in case of material deficiencies, the ship may be retained from voyage until such deficiencies are remedied. This situation entails the risk of losing competitiveness of our mercantile marine fleet. Therefore, this issue should be taken seriously in order to maintain the prestige of Turkey in international maritime circles considering that Turkey has switched from the Black List of Paris MoU to the White List at the 2006-2008 period. Furthermore, being the party to international conventions that aim improved quality, safety and employment conditions of seafarers on board a ship and fulfilling the provisions thereof is the only way to become a prosperous actor in the ever-globalizing maritime sector. Therefore, the technical infrastructure necessary for review and evaluation of the provisions of the Convention is a must for our country.