

Araştırma Makalesi

Türk Bayraklı Gemilerin Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC) Kapsamında Eksikliklerinin Belirlenmesi: Paris Mou Denetim Raporlarının İncelenmesi

Erdem KAN¹

ORCID: 0000-0002-9834-5749

DOI: 10.54752/ct.1325644

Öz: Denizcilik sektöründe yakın gelecekte yaşanacak olan gemiadamı arz-talep dengesindeki sıkıntı gemilerde çalışacak gemiadamına olan ihtiyacı her geçen gün arttırmaktadır. Bu durumun önüne geçmek için denizcilik mesleğinin insana yakışan şartlarda icra edilmesi gerekmektedir. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) denizcilikteki insan kaynaklarının şartlarını iyileştirmek için MLC konvansiyonunu çıkarmıştır. Bu konvansiyon ile denizcilikle ilgili insan kaynakları yönetimi alanında yeni kurallar getirilmiş ve insana yakışır bir çalışma ortamı hedeflenmiştir. Bu çalışma ile Türk Bayraklı gemilerin MLC konvansiyonu kapsamında eksikliklerinin neler olduğu tespit edilerek çözüm önerileri sunulması amaçlanmıştır. MLC konvansiyonunu kabul sürecinde oluşturulacak strateji ve politikaların belirlenmesi ülkemizin ekonomik ve ticari politikaları açısından önemlidir. Bu kapsamda Türk Bayraklı gemilerin Paris MoU kapsamında eksiklik tespit edilen denetim raporları (n=376) doküman analizi yöntemi ile incelenmiştir. Analizler ile elde edilen sonuca göre devlet politikaları belirlenerek MLC standartlarına uyumun sağlanması konusunda işletmeler teşvik edilmelidir. Bilinçli ve sürdürülebilir politikalar ile işletmelerin yönetim anlayışı değiştirilmeli ve gemiadamlarının yaşam ve çalışma koşulları iyileştirilmelidir. Gemiadamlarının haklarını savunabilecekleri sendikalaşma haklarının oluşturulması ve şikâyet mekanizmalarının kurulması gerekmektedir.

¹ Dr. Öğr. Üyesi. Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği. erdem.kan@comu.edu.tr

KAN, E. (2023) "Türk Bayraklı Gemilerin Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC) Kapsamında Eksikliklerinin Belirlenmesi: Paris Mou Denetim Raporlarının İncelenmesi", Çalışma ve Toplum, C.3, S.78. s. 2287-2314

Makale Geliş Tarihi: 05.04.2023 - Makale Kabul Tarihi: 13.06.2023

Türkiye Cumhuriyeti'nin ülke menfaatlerine uygun olan konvansiyonlara taraf olup gerekli yatırımları yaparak modern ve örnek gösterilen bir filoya sahip olması sağlanmalıdır.

Anahtar Kelimeler: Denizcilik, Gemiadamı, Çalışma Koşulları, MLC Sözleşmesi, Paris MoU.

Identification of Deficiencies of Turkish Flagged Ships in the Scope of Maritime Labour Convention (MLC): Examining the Paris MOU Inspection Reports

Abstract: The problem in the seafarer supply-demand balance, which will be experienced in the maritime sector soon, increases the need for seafarers to work on ships day by day. To prevent this situation, maritime profession should be carried out in humane conditions. International Maritime Organization (IMO) and International Labour Organization (ILO) have issued MLC convention to improve the conditions of human resources in the maritime. With this convention, new rules have been brought in the field of human resources management related to maritime and a decent working environment has been targeted. This study, it is aimed to determine deficiencies of Turkish Flagged ships within the scope of MLC convention and to offer solutions. Determining the strategies and policies to be formed in the process of ratifying MLC convention is important in terms of our country's economic and commercial policies. In this context, inspection reports (n=376) of Turkish-flagged ships, which were found to be deficient within the scope of Paris MoU, were examined by document analysis method. According to results obtained from analyses, state policies should be determined and businesses should be encouraged to ensure compliance with MLC standards. With conscious and sustainable policies, management approach of enterprises should be changed and living and working conditions of seafarers should be improved. It is necessary to establish unionization rights and to establish complaint mechanisms, where seafarers can defend their rights. It should be ensured that the Türkiye has a modern and exemplary fleet by being a party to the conventions that are in line with the interests of the country and making the necessary investments.

Keywords: Maritime, Seafarer, Working Conditions, MLC, Paris MoU.

Giriş

Gemiadamlığı mesleği doğası gereği sosyal çevreden izole olunması, kaynak ve hizmetlerin gemi ile sınırlı kalması, çalışma ortamı ve yasal kurallar nedeniyle çok

uluslu mevzuatlara tabii olan fiziksel ve psikolojik açıdan icra edilmesi zor bir meslek türüdür. Tüm bu olumsuzluklara rağmen ekonomik getiri açısından bakıldığında maddi olanakları yüksek meslek grupları arasındadır. Uluslararası kuruluşlar tarafından yayımlanan raporlarda dünya filosunun her geçen gün büyümesine rağmen dünya ticaret filusunda istihdam edilecek gemiadamı sayısında düşüş olduğu görülmektedir. Mevcut gemiadamları belirli süreler maddi kazanç sağlamak amacıyla deniz kariyerlerini sürdürmekte ve ardından karada kariyer yapma tercihine yönelmektedirler. Bu kararın verilmesindeki nedenlerden birinin gemideki yaşam ve çalışma koşullarının ağır olmasıdır. Bu kapsamda Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) deniz kariyerini teşvik etmek ve karada kariyer yapan gemiadamlarının tekrar deniz kariyerine dönmesi için gerekli koşulların sağlanması konusunda kampanyalar yürütmektedir. MLC konvansiyonu da bu durum göz önüne alınarak oluşturulmuştur. Gemiadamlığı mesleğinin uluslararası ortamda gerçekleşmesi gemiadamının çalışma koşulları nedeniyle oluşacak yasal sıkıntılarda ilgili yetkili otoritenin belirsizliğine neden olmaktadır. Çalışma ve yaşama koşullarının kötü olması da zamanla gemiadamlarının mesleği bırakmasına neden olmaktadır. Bu durumun ortadan kaldırılması ve uluslararası arenada bu şartların denetlenebilmesi, çalışma ve yaşam koşullarının iyileştirilmesi ve denetlenmesi konusunda bu konvansiyona ihtiyaç duyulmuş ve ILO ile IMO iş birliğinde bu konvansiyon hazırlanmıştır.

Uluslararası gemiadamı piyasası incelendiğinde hem ülkemizde hem de uluslararası ortamda ciddi gemiadamı eksikliği bulunmaktadır. Son yıllarda yaşanan savaş ve pandemi gibi nedenlerden dolayı Türk gemiadamlarının uluslararası şirketler tarafından tercih edildiği ve yerli firmaların gemiadamı istihdamı konusunda sıkıntılar yaşadığı bilinmektedir. Bu kapsamda değerlendirildiğinde Türk gemiadamlarının yabancı bayraklı gemileri tercih etmesindeki sebeplerden birisi de sağlanan çalışma ve yaşam koşullarının daha iyi olmasıdır.

MLC'nin diğer bir amacı da gemiadamlarına insana yakışır çalışma ve yaşam koşullarını sağlayan denizcilik işletmeleri ile sağlamayan firmaların rekabetçi üstünlük konusundaki haksızlığın giderilmesidir. Bu kapsamda denizcilik sektöründe faaliyet gösteren ve gemiadamlarının yaşam ve çalışma koşullarını iyileştirmek için harcanan maliyetin aslında zorunlu bir çıktı olarak kabul edilmesini sağlamak gerekmektedir. Bu kapsamda MLC'nin uygulama zorunluluğunun ülkelerin taraf olmasına bakılmaksızın taraf olan ülke limanlarına giden gemilerin denetime tabi tutulması ve gerekiyorsa cezai yaptırımların uygulanması ile IMO çözüme ulaştırmaya çalışmıştır.

Türk deniz ticaret filosu ve Türk gemiadamlarının uluslararası piyasada her geçen gün varlığının arttığı istatistiklerle görülmektedir. Bu nedenle hem eksikliklerin giderilerek daha iyi bir çalışma ortamının sağlanması hem de Türk

denizciliğinin itibarının yükselerek uluslararası deniz ticaretinden her alanda faydalanılması için gerekli uluslararası yasal mevzuatlar takip edilmeli ve gerekleri yerine getirilmedir.

Bu çalışma ile MLC konvansiyonu şartları göz önüne alınarak Türk deniz ticaret filusunun eksikliklerinin neler olduğunun tespit edilmesi ve bu eksikliklerin giderilmesine ilişkin çözüm önerileri geliştirilmesi amaçlanmıştır. Bu kapsamda MLC konvansiyonuna taraf olan ülke ve birlikler içerisinde en geniş katılıma ve denetim yapma yetkisine sahip olan Paris MoU PSC denetim raporları örneklem olarak belirlenmiştir. Bu memorandumun yaptığı denetimlerin seçilmesinde raporların detaylı, ulaşılabilir olması ve Türkiye'ye olan coğrafi yakınlığı göz önünde bulundurulmuştur. Araştırma kapsamında Ocak 2017-Aralık 2022 tarihlerinde Paris MoU liman devleti kontrollerinde Türk bayraklı gemilere yapılan ve MLC kuralları gereği eksiklik bulunan 376 denetim raporu doküman analizi yöntemiyle incelenmiş ve tespit edilen 584 eksiklik sınıflandırılmıştır. Yapılan analiz sonucunda tespit edilen eksiklikler ve bu eksikliklerin giderilmesine yönelik stratejiler belirlenmiştir.

Kavramsal Çerçeve

Denizcilik endüstrisi ekonomik payı yüksek, uluslararası kuruluşların yüksek talepleri ve standartlarının olduğu çok kültürlü ve uluslararası bir iş koludur (Berg vd., 2013;7). Sanayileşme, yerel kaynakların tükenmesi ve dünya nüfusunun yükselmesi deniz taşımacılığına olan ihtiyacın her geçen gün artmasına neden olmaktadır. Deniz taşımacılığı yapan işletmelerin pazardan daha fazla pay elde edebilmesi için şirket bünyesinde bulunan çalışanlarının uluslararası piyasada çalışmak üzere yurtdışına gönderilmesi işe yerleştirme maliyetleri yanında yeni ülkeye entegrasyon problemleri, maaşların düşük bulunması, yatırım yapılan çalışanın geri dönmemesi, farklı kültürden çalışanlara uyum sağlama problemleri gibi bazı İK politikaları açısından sıkıntılar doğurmaktadır. Bu durumun yaşanmaması için kişi başına düşen milli gelir düzeyi düşük olan ülkelerin vatandaşlarını işe alarak uluslararası iş gücü temini tercih edilmekte ve çalışana harcanan maliyet düşürülmektedir (Sánchez Vidal vd., 2008; 1683). Vatandaşı oldukları ülkelerin para biriminin uluslararası geçerliliği olan para birimlerine karşı ezici kaybı bulunan ülkelerin vatandaşlarının uluslararası piyasalarda çalıştırılması iş gücü sömürüsüne neden olmaktadır. Ayrıca bu konuda işsizliğin azaltılması, ülkeye döviz girişinin sağlanması ve yoksulluğun azaltılması gibi politikalar açısından bakıldığında yoksul ülkeler tarafından uluslararası işgücü teşvik edilmekte ve söz konusu sömürülere göz yumulmaktadır (Bhat ve Rather, 2016:400) Uluslararası çalışanların adil koşullarda çalışmasını sağlayacak ve yurtdışında kendi ülkelerinden uzakta çalışıyor olmanın neden olduğu haksızlıkların giderilmesi için uluslar ve uluslararası kuruluşlar tarafından korunan çalışan haklarına sahip olmaları gerekliliği bulunmaktadır (Mandel, 1989: 443-444).

Gemiadamlığı mesleği ilk küresel işgücü piyasalarından biridir. İletişim ve hukuki otorite eksikliği açısından sömürüye açık olması sebebiyle ILO'nun kuruluşundan itibaren standart getirmeye çalıştığı işgücü piyasalarından biri olmuştur. MLC Konvansiyonu çıkana kadar bu alanda birçok alt sözleşme ILO tarafından düzenlenmiş ve yürürlüğe konulması konusunda çalışma yürütülmüştür (Mantoju 2021:107-108; Maunikum 2007:2). Sömürü kavramına baktığımızda günümüze kadar denizcilik sektöründeki rekabet unsurunun artması ve işgücündeki düşük maliyeti bir rekabetçi avantaj unsuru haline getirmek isteyen firmaların maliyet düşürme çabaları arasında gemiadamlarının yaşam ve çalışma koşullarından ödün verilmesine neden olmaktadır (Exarchopoulos vd, 2018: 62-63) Gemiadamlığı zaten doğası gereği aileden ve sosyal çevreden uzak, taze gıdaya erişimi kısıtlı, sürekli aynı ortamda kapalı bulunma hissi, uluslararası mevzuatlar ve sıkı denetim, sert doğa koşulları gibi birçok stres kaynağına sahiptir (Hystad ve Eid, 2016:363-364; Mantoju 2021:107-108). Tüm bu mesleki zorluklara ilave olarak, işletme sahiplerinin maliyeti kısıcı tedbirleri gemiadamlarının hayatını olumsuz etkilemektedir. Denizcilikteki maliyet kalemlerine bakıldığında gemiadamlarına ait giderler dışında belirlenen giderlerden (yakıt, bakım, tutum, onarım, seyir ve kargo kaynaklı maliyetler vb.) (Gkonis ve Psaraftis, 2010:3-4) tasarruf etmek pek mümkün görünmemektedir. Bu koşullar altında en fazla paya sahip günlük işletim bedeli olan gemiadamları ile ilgili harcamalardan tasarruf edilmekte ve gemiadamlarının çalışma ve yaşam koşulları kötüleşmektedir. Ayrıca bu tasarrufu yapan firmaların sunduğu fiyat avantajı, işini doğru yapan işletmelerin fiyat konusunda rekabetçi piyasada dezavantajlarla karşılaşmasına neden olmakta ve onların da gemiadamlarının özlük haklarından kısma yapmasına yol açmaktadır. Tüm bu koşullar göz önüne alındığında hem gemiadamlığı mesleğini icra eden gemiadamlarını hem de onlara adil ve insani bir çalışma ortamı sunan işletmelerin haklarını korumak için uluslararası düzeyde standartlar belirlenmesi ve uygulamaya teşvik edilmesi oldukça önemli bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır.

İşletmelerin uluslararasılaşmasının artması ve işgücünde uluslararası kaynakların kullanım yaygınlığının oluşması ile birlikte uluslararası işgücü kaynaklarının sömürülmesinin önlenmesi için sendikalar ve uluslararası kurum ve kuruluşlar tarafından standartlar belirlenmeye başlanmıştır. Uluslararası işletmelerin işgücü maliyetlerini kısımaya yönelik insani olmayan uygulamalarının önüne geçmek amacıyla oluşturulan bu standartlar ile işletmeler üzerinde baskı oluşturulması amaçlanmıştır (Christopherson ve Lillie, 2005;1919, Lillie, 2008;191).

Denizcilik sektöründeki işgücü piyasasına bakıldığında çalışma ortamının uluslararası sular olması, sürekli farklı ülkelerin hukuki alanlarına girilmesi, iletişim imkânının sınırlı olması gibi unsurlar göz önüne alındığında çalışanın hakkını arayacağı mercilerin belirsiz olduğu bir ortamın oluştuğu bilinmektedir. Bu belirsizliğin

işletmeler tarafından kötü niyetli olarak kullanılması ve ilgili otoritenin belirlenmesi zorluğu uluslararası geçerli bir konvansiyona olan ihtiyacı ortaya koymuştur.

Günümüzde denizcilik sektörünün çalışanlarına maddi getiri açısından yüksek ücretlerle istihdama olanak verdiği bilirse de BIMCO-ICS (2010), BIMCO-ICS (2015) ve BIMCO-ICS (2021) raporlarında gemiadamı arz talep dengesinde ciddi manada yetkin gemiadamı eksikliği bulunduğu ifade edilmektedir. Bu gemiadamlarının denizde belirli süre çalıştıktan sonra denizi bırakarak karada kariyerlerine devam ettikleri bilinmektedir. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) uluslararası piyasalarda yaşanan ve yaşanması beklenen bu gemiadamı ihtiyacındaki açığı kapatmak için 2010 yılını “Gemiadamı Yılı” ilan etmiş ve 2008 yılında “Denize Çıkın” kampanyası düzenlemiştir. Bu kapsamda uluslararası paydaşları göreve çağırılmış ve karaya geçmiş gemiadamlarının denize dönmesi, mevcut halde gemide çalışan personelin gemide kariyerlerine devam etmesi ve cazibe yaratarak gençlerin denizde kariyer yapmayı planlaması amaçlanmıştır (Barnett vd., 2006:127-128).

Bu kapsamda ILO tarafından daha önceleri düzenlenmiş olan 69 denizcilik çalışma sözleşmesi bir araya getirilerek tek bir konvansiyon başlığında toplanmış ve Denizcilik Çalışma Konvansiyonu (Maritime Labour Convention- MLC) olarak 2006 yılında birleştirilmiştir (ISF, 2012:10). Denizcilik sektöründe uluslararası yüzlerce standart bulunmaktadır. Bu standartların içerisinde en önemlileri IMO tarafından “Uluslararası Denizcilik Mevzuat Çerçevesinin 4 Sütunu” olarak ifade edilen SOLAS, MARPOL, STCW ve MLC konvansiyonlarıdır (ISF, 2012:12). Bu motto ile aslında IMO’nun MLC’ye ne kadar önem verdiği görülmektedir.

Denizcilik Çalışma Konvansiyonu (Maritime Labour Convention- MLC)

Denizcilik Çalışma Konvansiyonu 5 başlıktan oluşmaktadır. Bu başlıklar (ILO, 2006:iii-iv):

- Başlık 1: Gemiadamlarının Gemide Çalışması İçin Asgari Gereklilikler
- Başlık 2: İş Şartları
- Başlık 3: Konaklama, Dinlenme ve Eğlence Tesisleri, Kumanya
- Başlık 4: Sağlığın Korunması, Tıbbi Bakım, Refah ve Sosyal Güvenlik Koruması
- Başlık 5: Uygunluk ve Uygulama

Birinci başlıkta gemide çalışma yaşı, gemide çalışmak için alınması gereken sağlık raporu, bir gemiadamının belgelendirilmeden önce hangi eğitimleri alması gerektiği, işe alım ve yerleştirme süreçlerinin nasıl yapılacağına ilişkin genel kurallar bulunmaktadır. (ILO, 2006: 17-24; ISF, 2012: 30-34). Bu kısım altındaki kurallar

incelendiğinde gemiadamının belgelendirilmesi aşamasında bayrak devletine düşen kural ve standartların belirtildiği görülmektedir.

İkinci başlıkta gemiadamları iş sözleşmesi, sözleşmenin hazırlanmasında gemi sahibinin sorumlulukları, maaşlar (ana para ödemesi ve ek ödemeler), mesai, maaşların gemiadamına ve ailesine ulaştırılması, en düşük ücret standartları, izinler, gemide çalışma ve dinlenme saatleri, acil durumlarda çalışma saatleri, genç gemiadamlarının çalışma koşulları, gemiden ayrılma ve gemiye katılım süreçleri ile bu süreçlerdeki maliyetlerin kimin tarafından karşılanacağı, gemiadamının ülkesine iade edilme süreci gibi konulara açıklık getirdiği görülmektedir (ILO, 2006: 25-40; ISF, 2012: 35-47).

Üçüncü başlıkta konaklama ve sosyal eğlence imkanlarından bahsedilmektedir. Yaşam mahalinin sıcaklığı, havalandırması, aydınlatılması, titreşim, gürültü, odaların büyüklüğü, tuvalet ve banyo düzeni, dinlenme salonları, revirin standartları, çamaşırılık gibi yaşam için gerekli en düşük standartlar belirlenmiştir. Buna ilave olarak sosyal ve eğlence imkanları içerisinde gemide bulundurulması gereken kütüphane, film ekipmanları, sigara odası, yüzme, spor salonu, telefon, müzik ekipmanları, gibi mümkün olan eğlence imkanlarına değinilmiştir. Yine aynı bölümde yemek ve su ile ilgili detaylı standartlara değinilmiştir. Gemi sahibinin kumanya ve su konusunda yerine getirmesi gereken sorumluluklar, gemi aşçısının eğitimi ve özellikleri, gemide bulunması gereken yeme içme imkanları ile kuzine ve yiyeceklerin korunması için gerekli teknik altyapıdan da detaylı olarak bahsedilmektedir (ILO, 2006: 41-53; ISF, 2012: 48-60).

Dördüncü bölümde genel olarak gemide ve sahilde gemiadamlarının ihtiyaç halinde alması gereken tıbbi bakım desteğinin alınması için gereken sorumluluklardan detaylı olarak bahsedilmektedir. Bu sağlık ihtiyaçlarının giderinin nasıl karşılanacağı, sakatlanma veya ölüm olduğunda gemi sahibinin sorumluluklarının ne olacağı detaylı olarak anlatılmaktadır. Gemiadamlarının gemideki hastalık ve kazalardan uğrayacağı maddi zararların tanzimi konusunda sosyal güvenlik hakları tanımlanmaktadır (ILO, 2006: 54-72; ISF, 2012: 61-70)

Beşinci bölümde ise bu kodun uygulanmasında bayrak devletinin sorumlulukları, yetkilendirilmiş kuruluşların sorumlulukları, uygun gemilerin belgelendirilmesi, denetimler, gemi şikâyet prosedürleri, kazalar, liman devleti sorumlulukları vb. konularda uygulamaya ilişkin detaylı kurallar bulunmaktadır (ILO, 2006: 73-90).

MLC Konvansiyonu ve İnsan Kaynakları Yönetimi

Denizcilik Çalışma Konvansiyonu incelendiğinde aslında denizcilikle uğraşan işletmelerin insan kaynakları politikaları açısından önemli düzenlemeler getirdiği görülmektedir. Ülkemizde denizcilik sektöründe faaliyet gösteren firmaların

genelinin insan kaynakları yönetimi işlevlerinden ziyade personel yönetimi işlevlerini kullandığı görülmektedir. MLC konvansiyonu kapsamındaki taban kurallar aslında işletmelerin İK politikalarının geliştirilmesinde de İK birimi personeline kolaylık sağlamaktadır.

İnsan kaynaklarının yönetiminin işlevlerine bakıldığında; işgören tedariki ve işgören seçimi, eğitim ve geliştirme, performans değerlendirme, kariyer geliştirme, iş değerlendirme ve ücret yönetimi, iş güvenliği ve işgören sağlığı ile insan kaynakları yönetiminin hukuki boyutları karşımıza çıkmaktadır (Bingöl, 2013:28).

İşgören tedariki ve seçimi süreci İK birimlerinin en yaygın bilinen görevleri arasındadır. Bu süreç işe uygun adayın belirlenerek seçilmesi sürecidir (Çavdar ve Çavdar, 2010:80-81). Türk firmaların insan kaynakları yapısına bakıldığında ise bu süreç bir işgören havuzu oluşturma ve ihtiyaç halinde uygun gemiadamının gemiye planlaması süreci ile yürütülmektedir. Denizcilik firmalarının sahip olduğu gemi sayısı düşüğe bu amaçla bir personel veya insan kaynakları yönetimi birimi kurmaktan ziyade bu hizmeti farklı firmalardan alabilmektedirler. MLC Konvansiyonu kapsamında bu işi yapacak insan kaynakları firmalarının denetimi ve belgelendirilmesi konusunda birtakım kurallar getirilmiştir. Bu şekilde hizmet veren kurumların buldukları devlet veya devlet tarafından yetkilendirilmiş uluslararası kuruluşlar tarafından denetlenmesi ve belgelendirilmesi gerekmektedir. Bu işletmelerden alınacak hizmette masrafların gemiadamından değil işverenden alınması gerektiği, bu işletmelerin organizasyon yapısı ve sorumluluklarının neler olacağı konusunda taban standartlar belirlenmiştir (ILO, 2006:23-24).

İşgören seçiminden sonra işgörenin işe yerleştirme süreci de yine insan kaynakları biriminin bir görevidir. Bu aşamada verilecek oryantasyon eğitimi, işe başlaması için gereken şartların sağlanması gibi işlevler İK birimi koordinasyonunda gerçekleştirilir. (Acar, 2008:178; Çiftçi ve Öztürk, 2013:160). Gemiadamlarının işe yerleştirme süreci daha farklı süreçleri de içerisinde barındırmaktadır. Gemiadamlarının gemi özelliğine göre bazı eğitimler alması, gemiye katılacağı liman devletinin mevzuatlarına göre vize işlemleri, uçak ve konaklama masrafları gibi işleri de denizcilik işletmelerindeki İK birimleri takip etmektedir. Bu işlemler için maliyet ve sorumlulukların neler olacağına ilişkin kurallar da yine MLC konvansiyonu “Kural 1.4 İşe Alım ve Yerleştirme” başlığı altında standartlara bağlanmıştır (ILO, 2006: 22-23; ISF, 2012: 32-33).

Bir işletmenin yapılan işlere karşılık işgörenine verdiği ücretler ve ödüller İK biriminin en önemli görevlerinden birisidir (Bingöl, 2013:413). İK biriminin önemli bir işlevi olan ücret yönetimine ilişkin yine MLC konvansiyonu kapsamında önemli kurallar belirlenmiştir. MLC konvansiyonu kapsamında maaşların ne şekilde ödeneceği, nasıl hesaplanacağı, mesai ücretleri ve gemiadamlığının yapısı göz önünde bulundurularak dikkat edilmesi gereken hususların neler olduğu

belirlenmiştir (ILO, 2006: 27-30; ISF, 2012: 36-39).

İnsan kaynaklarının bir diğer önemli işlevi de iş güvenliği ve işgören sağlığı yani İKY'nin koruma işlevidir. Bu işlevin tanımına bakıldığında *“Güvenli bir çalışma ortamının yaratılması için gerekli insan davranışının sağlanması, iş kazaları ve meslek hastalıklarını yaratan nedenlerin saptanması, ortadan kaldırılması ve bunların neden olduğu kayıp iş günlerinin azaltılarak verimliliğin yükseltilmesidir.”* (Sadullah, 2008:513). Bu açıdan baktığımızda MLC konvansiyonunun tamamının aslında bu unsura hizmet ettiği görülmekle birlikte Başlık 4 tamamıyla bu konuyu incelemektedir. Gemiadamının gemide hastalandığında veya kaza geçirdiğinde tıbbi yardım ihtiyacı, gemiden indirilmesi, ülkesine iadesi gibi konularda süreçleri, tazminat ve masrafları kimlerin karşılayacağı belirtilmektedir. Buna ilave olarak çalışma ortamına ilişkin kazaların ve meslek hastalıklarının önlenmesine zemin oluşturacak unsurlar hakkında da standartlar bu bölümde belirlenmektedir. (ILO, 2006: 54-72). Ayrıca başlık 3'te çalışma koşulları dışında gemide konaklanıldığı için yaşam alanlarına ilişkin asgari gereklilikler konusunda bilgi verilmektedir. Başlık 3'te yaşam mahalinde bulunması gereken sosyal ve yaşamsal imkanlar, kumanya ve su, yaşam mahalinin kişi sağlığı açısından tehdit yaratacak unsurlularının ortadan kaldırılması, revir ve kişisel ihtiyaçların karşılanması gibi konularda kurallar belirtilmektedir. (ILO, 2006: 41-53).

Özetle Denizcilik Çalışma Konvansiyonu incelendiğinde işletmelerin İK prosedürlerini yerine getirmesi ve çalışanların daha insani şartlarda çalışması için gerekli ortamın sağlanması amaçlanmıştır. Günümüzde standart altı gemileri işleten firmaların daha geleneksel yöntemlerle personel yönetimi ilkelerini yerine getirmeleri sebebiyle daha profesyonel yönetim anlayışlarının birazda zorlama ile uygulanması amaçlanmaktadır.

Denizcilik Çalışma Konvansiyonu ve Uygulama Sorumlulukları

MLC Konvansiyonu dünya ticari gemi filosunun toplam tonajının %33'üne sahip ülkelerin katılması ve en az 30 devlet tarafından imzalanması durumunda yürürlüğe girme şartıyla düzenlenmiştir (ILO, 2006:6). Bu şart 2013 yılında sağlanmış ve MLC konvansiyonu yürürlüğe girmiştir.

MLC konvansiyonu Madde 5'in 7. Paragrafında geçen ifadeye göre ülkeler taraf olsun veya olmasın MLC konvansiyonuna taraf olan ülkelerin limanlarına gittiğinde MLC kapsamında denetlenebilir ve denetimler sonucunda eksikliklere göre cezalandırılabilir diye belirtmektedir (ILO, 2006:5) Bu kapsamda Türkiye MLC kapsamında hazırlıklarını tamamlamadığı ve henüz taraf olmamasına rağmen MLC'ye taraf olan bir ülkenin limanına gittiğinde Türk Bayraklı gemiler MLC konvansiyonunun gereklerini yerine getirmekle yükümlüdür.

Liman Devleti Kontrolleri (Port State Control-PSC)

Ticari gemiler, ticari faaliyetlerini sürdürebilmek için limanlara ve limanların bağlı buldukları ülkelerin kara parçalarına erişim sağlamaktadırlar. Gidilen limanlarda, liman devletlerinin gelen gemilerin üzerinde birtakım yetkileri bulunmaktadır. Limanlarına gelen gemilerin emniyet, güvenlik ve çevre açısından risk oluşturup oluşturmadığını denetlemek ve bu denetimler sonucunda gemilerin düzeltici önlemler alınmaya kadar alıkoymak gibi birtakım hakları bulunmaktadır. Bu denetimler liman devleti kontrolü (Port State Control-PSC) olarak adlandırılmaktadır. Liman devletleri bu denetimleri yaparken Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) hükümlerini uygulamaktadır (Bang ve Jang, 2012::170). Yapılan bu denetimler sonucunda geminin bayrağı, IMO gemi numarası, gemi tipi, gemi yaşı ve denetim tarihi ile birlikte eksiklikleri içeren bir rapor hazırlanır. Bu kayıtlar ile bayrak devleti, şirket ve gemi özelinde tutulan istatistikler diğer denetimlerin sıklığı konusunda bir referans oluşturur (Cariou, 2008:492). Denetimlerin etkinliğini ve verimliliğini arttırmak için bu raporların aynı bölgelerdeki devletlerle paylaşılma ihtiyacı doğmuş ve bu kapsamda bölgesel mutabakat zaptları (memorandumlar-MoU) oluşturulmuştur (Bang ve Jang, 2012: 171). Dünya üzerindeki bölgesel mutabakat zaptları aşağıdaki 9 bölgeden oluşmaktadır (Chuah vd., 2022:2; imo.org):

- Paris MoU
- Tokyo MoU
- Latin America
- Caribbean MoU
- Abuja MoU
- Black Sea MoU
- Mediterranean MoU
- Indian Ocean MoU
- Riyadh MoU

Bu mutabakat zaptlarında yapılan denetimler teker teker raporlanmakta ve diğer ülkelerle paylaşılmaktadır. Yukardaki mutabakat zaptlarına ilave olarak Amerika Birleşik Devletleri kendi denetimlerini sahil güvenlik birimleri (U.S. Coast Guard-USCG) tarafından yapmakta onun dışında herhangi bir memoranduma üyeliği bulunmamaktadır. MLC konvansiyonuna üye devletler MLC kapsamında denetimleri gerçekleştirebilmektedirler. Avrupa ülkeleri ilk etapta bireysel üyelik yoluna gitse de daha sonra Avrupa Birliğinin MLC konvansiyonuna üye olması ile birlikte Paris MOU kapsamında bulunan Avrupa Birliğine üye devletler, bu konvansiyona üye kabul edilmiş ve Paris MOU'nun tüm üye devletlerine bağlı liman devleti kontrol birimleri bu denetimi yapabilir duruma gelmiştir.

Metodoloji

Araştırmanın bu aşamasında nitel araştırma yöntemlerinden doküman analizi yöntemi kullanılmıştır. Belgesel tarama olarak bilinen bu analizde basılı veya elektronik ortamda var olan belgelerin, raporların veya tutanakların veri kaynağı olarak taranması ve yorumlanması esas alınmaktadır (Sak ve diğerleri, 2021: 229-230). Bu kapsamda araştırmanın hedefine yönelik olarak gerekli dosya, doküman, istatistik ve raporların incelenmesi sistemli bir şekilde yürütülür (Aydoğdu ve diğerleri, 2017:558). Doküman analizinde araştırma yapılacak belgelere ulaşma, bu belgelerin özgünlüğünü ve gerçekliğini teyit etme, yorumlamak için gerekli bilgiye sahip olma ve bilgiyi gerektiği şekilde kullanma becerilerine sahip olmak gerekmektedir (Kıral, 2020:175).

Verilerin Toplanması

Çalışma kapsamında Paris MoU internet sitesinde bulunan THETIS ağına giriş sağlanmış ve sistem içerisindeki filtreler kullanılmıştır. Filtrelerin seçimi aşağıdaki şekilde ayarlanmıştır;

- Bayrak; Türkiye
- Tarih: Ocak 2017-Aralık 2022
- Eksiklik Risk Alanı: Çalışma Koşulları (4 Başlığın Tamamı)
- Denetim Rejimi: Liman Devleti Kontrolü

Yukarıda belirtilen koşullarda analizler yıllık olarak gerçekleştirilmiş ve toplamda 6 yıllık veriye ulaşılmıştır. Doküman analizine konu olan 376 liman devleti kontrolü raporu çalışma kapsamında veri sağlamak amacıyla incelenmiştir.

Araştırmanın Soruları

Araştırma kapsamında aşağıda ifade edilen sorulara cevap bulmak amacıyla doküman incelemesi yapılmıştır.

Soru 1: MLC konvansiyonu kapsamında Türk Bayraklı gemilere yapılan liman devleti kontrollerinde gemi yaşının bir etkisi var mıdır?

Soru 2: MLC konvansiyonu kapsamında Türk Bayraklı Gemilere yapılan liman devleti kontrollerinde tespit edilen eksiklikler göz önüne alındığında gemi türü ve sefer bölgesine göre bir ilişki var mıdır?

Soru 3: Türkiye'nin taraf olmadığı MLC konvansiyonu kapsamında Türk Bayraklı gemilere yapılan liman devleti kontrollerinde hangi ana başlıklarda eksiklik tespit edilmiştir?

Soru 4: MLC kapsamında Türk Bayraklı gemilere yapılan denetimler ile diğer ülkelere yapılan denetimlerde tespit edilen eksiklikler arasında anlamlı bir fark var mıdır?

Yapılan veri analizi kısmında yukarıda ifade edilen 4 soruya cevap bulunması amaçlanmıştır.

Bulgular

Çalışma kapsamında yapılan değerlendirmelerde tüm memorandumlara ait PSC denetlerinin istatistikleri incelenmek istenmiştir. Fakat yapılan incelemede *Tokyo MoU*, *Latin America*, *Caribbean MoU*, *Abuja MoU*, *Black Sea MoU*, *Mediterranean MoU* ve *Indian Ocean MoU* internet sitelerinde incelemeye konu olacak bir istatistik paylaşımı olmadığı tespit edilmiştir. Araştırılması istenen olgu üzerine ayrıştırarak bir analiz yapma imkânı sadece Med Mou ve Paris MoU internet sitelerinde paylaşılan THETIS ağında yapılacak bir tarama ile mümkün olduğu görülmektedir. Paris MOU'nun istatistik raporlarında geçmişe dönük olarak sadece 2016 Aralık ayına kadar veri olduğu tespit edilmiştir. Bu nedenle araştırma Ocak 2017-Aralık 2022 arasında geçen yaklaşık 6 yıllık periyot ile kısıtlandırılmıştır. Med Mou'da ise yapılan analizde 2017-2023 yılları arasında sadece 30 geminin MLC kapsamında denetime takılması sonucunda yeterli analiz sayısına ulaşamadığı gerekçesi ile Med MOU istatistikleri de çalışma dışı bırakılmıştır.

Avrupa Birliği tüm birliğe üye olan ülkeleri adına MLC Konvansiyonuna taraf olmuştur. Bu nedenle üye ülkelerin taraf olmasına bakılmaksızın Paris MoU kapsamında denetim yapma hakkı bulunmaktadır.

Paris MOU istatistikleri incelendiğinde Ocak 2017-Aralık 2022 tarihleri arasında 676 Türk Bayraklı gemiye 1460 Liman Devleti Denetimi (PSC) yapılmıştır. Yapılan bu denetimlerde 3485 eksiklik tespit edilmiştir. Bu 3485 eksikliğin 584'ü MLC konvansiyonu kapsamında tespit edilen eksikliklerdir. Bu kapsamda bakıldığında Paris MOU tarafından yapılan denetimlerin sonucunda elde edilen eksikliklerin %16'sı MLC konvansiyonu gerekleri yerine getirilmediği için olduğu tespit edilmiştir.

Bu çalışma kapsamında 6 yıllık periyot içerisinde yapılan Liman Devleti Kontrollerinde eksiklik tespit edilmiş 351 gemiye yapılan 376 denetim raporu ve bu raporların içerisinde MLC kapsamında yazılan 584 eksiklik incelenmiş ve sınıflandırılmıştır. MLC konvansiyonuna göre Paris MOU kapsamında yapılan denetimlerde eksiklikler tespit edilen gemilerin sayıları ve toplam eksiklik sayısının yıllara göre dağılımı Tablo 1.'de gösterilmektedir.

Tablo 1. MLC Konvansiyonu Kapsamında Türk Bayraklı Gemilere Yazılan Eksikliklerin Yıllara Göre Dağılımı

Yıl	Eksiklik Sayısı	Gemi Sayısı	Denetim Sayısı
2022	108	53	61
2021	71	48	53
2020	64	40	42
2019	89	59	60
2018	102	67	69
2017	150	84	91
Toplam	584	351	376

Kaynak: parismou.org internet sitesindeki veriler kullanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 1. incelendiğinde 2020-2021 yıllarında eksiklik sayısında olan düşüşün pandemi nedeniyle denetimlerde yaşanan azalmalardan kaynaklandığı görülmektedir.

MLC kapsamında yapılan denetim raporları incelendiğinde eksiklik tespit edilen gemilerin yaş ortalamasının 23,8 olduğu görülmektedir. Denetim yapılan gemi türlerinin dağılımına bakıldığında ise en çok genel yük gemisi türünde olan gemilerin denetiminde eksiklik olduğu tespit edilmiştir. Yapılan denetimlerin gemi tipine göre dağılımları tablo 2’de gösterilmiştir.

Tablo 2. Denetim Yapılan Gemilerin Türüne Göre Dağılımı

Gemi Tipi	Sayı	Ortalama Gemi Yaşı
Genel Yük Gemisi	208	27.08
Kimyasal Tanker	47	22.63
Dökme Yük Gemisi	36	17.75
Ro-Ro Gemisi	31	18.03
Yolcu Gemisi	15	21.6
Konteyner Gemisi	11	17.2
Kimyasal/Yağ Tankeri	8	16.13
Gaz Tankeri	5	23,8
Yüksek Süratli Yolcu Gemisi	5	29,8
Petrol Tankeri	5	14
Ticari Yat	2	16
Offshore supply	2	11.5
Canlı Hayvan Gemisi	1	32

Kaynak: parismou.org internet sitesindeki veriler kullanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 2’de eksiklik tespit edilen denetim sayısının gemi türüne göre dağılımları gösterilmektedir. Bu tabloya göre en çok eksiklik tespit edilen gemi türü genel yük gemisi türünde olmakla birlikte eksiklik tespit edilen bu tür gemilerin yaş ortalaması 27.08 olarak belirlenmiştir. Ardından kimyasal tanker, dökme yük gemisi ve Ro-Ro gemileri bulursa da açık ara farkla MLC konvansiyonu kapsamında eksiklik tespit edilen gemiler genel yük gemileridir.

Yapılan liman devleti kontrollerinde MLC konvansiyonu kapsamında eksiklik tespit edilen denetimlerin hangi devletlerin limanlarında yapıldığı incelenmiştir. Tablo 3’te denetimlerin devletlere göre dağılımı gösterilmektedir.

Tablo 3. MLC Konvansiyonu Kapsamında Eksiklik Tespit Edilen Denetimlerin Coğrafi Konumuna Göre Dağılımı

Ülke	Sayı
İtalya	88
Yunanistan	72
Romanya	53
Bulgaristan	47
İspanya	26
Rusya Federasyonu	25
Hırvatistan	12
Hollanda	12
Birleşik Krallık	11
Fransa	7
Kanada	4
Almanya	4
Portekiz	3
Polonya	2
Slovenya	2
İsveç	2
Kıbrıs Rum Cumhuriyeti	1
Danimarka	1
İrlanda	1
Litvanya	1
Malta	1

Kaynak: parismou.org internet sitesindeki veriler kullanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 3 incelendiğinde İtalya, Yunanistan, Romanya ve Bulgaristan'a bağlı limanlarda yapılan liman devleti kontrollerinde MLC konvansiyonu kapsamında daha fazla eksiklik tespit edildiği görülmüştür.

Çalışma kapsamında Paris MoU'ya bağlı bulunan ülkelerin limanlarına uğramış Türk Bayraklı 351 gemiye yapılan 376 denetimin raporu incelenmiş ve MLC konvansiyonu kapsamında 584 eksiklik rapor edilmiştir. 376 denetim raporu ve içerisinde bulunan 584 MLC eksikliği sınıflandırılmıştır.

MLC Konvansiyonu 5 bölümden oluşmaktadır. Bu bölümlerden sonuncusu uygunluk ve uygulama kurallarını içerdiği için gemileri kapsamamaktadır. Gemilerin ve şirketlerin sorumlu olduğu ve denetimlerde eksiklik tespit edilen başlıklar; “Gemiadamlarının *Gemide Çalışması İçin Asgari Gereklilikler*”, “*İş Şartları*”, “*Konaklama, Dinlenme ve Eğlence Tesisleri, Kumanya*” ve “*Sağlığın Korunması, Tıbbi Bakım, Refah ve Sosyal Güvenlik Koruması*”dır.

Bu kapsamda denetim raporları incelendiğinde denetimlerde tespit edilen eksikliklerin yıllara ve MLC Konvansiyonu kapsamında ifade edilen ana başlıklara göre dağılım Tablo 4’te gösterilmektedir.

Tablo 4. MLC Konvansiyona Kapsamında Belirtilen Başlıklara Göre Eksikliklerin Dağılımı

YIL	Gemiadamlarının Gemide Çalışması İçin Asgari Gereklilikler	İş Şartları	Konaklama, Dinlenme ve Eğlence Tesisleri, Kumanya	Sağlığın Korunması, Tıbbi Bakım, Refah ve Sosyal Güvenlik Koruması
2022	1	2	48	57
2021	0	2	30	39
2020	0	0	19	45
2019	0	2	28	59
2018	0	10	33	59
2017	1	13	67	69
Toplam	2	29	225	328

Kaynak: parismou.org internet sitesindeki veriler kullanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 4 incelendiğinde MLC Konvansiyonunda birinci başlıkta ifade edilen “*Gemiadamlarının Gemide Çalışması İçin Asgari Gereklilikler*” kurallarında 6 yıllık periyotta 2 eksiklik olduğu, ikinci başlıkta ifade edilen “*İş Şartları*” kurallarında 29 eksiklik olduğu, üçüncü başlıkta ifade edilen “*Konaklama, Dinlenme ve Eğlence Tesisleri, Kumanya*” kurallarında 225 eksiklik olduğu ve dördüncü başlıkta ifade edilen “*Sağlığın Korunması, Tıbbi Bakım, Refah ve Sosyal Güvenlik Koruması*” kurallarında ise 328 eksiklik olduğu tespit edilmiştir.

Ana başlıklar altında yapılan denetimlerde birinci başlıkta ifade edilen kurallara aykırı olarak tespit edilen 2 eksiklik gemiadamı olur sağlık raporunun uygunsuzluğu olarak raporlara yansımıştır. İkinci başlıkta ifade edilen kurallar bütününde tespit edilen eksikliklerin; maaşların ödenmemesi ile çalışma ve

dinlenme saatlerine uyulmaması kuralları kapsamında raporlara yansıtıldığı görülmüştür. Üçüncü başlıkta ifade edilen kurallara göre hijyen imkanları (banyo, tuvalet vs.), havalandırma ve iklimlendirme sistemleri, kumanyanın korunması ve saklanması, yeterli gıda ve suyun bulundurulması, sosyal tesisler ve dinlenme odalarının uygunsuzluğu ile aydınlatma alt kurallarına uyulmaması gibi eksikliklerden oluşmaktadır. Buna ilave olarak dördüncü ve en çok eksikliğin bulunduğu başlık altındaki kurallar incelendiğinde genelde çalışma ortamının tehlikelerine karşı önlemlerin alınmaması sonucunda oluşan eksiklikler rapor edilmiştir. Halat mahali, elektrik kaçakları, iş güvenliği ekipmanlarının eksikliği, bakımsız ekipman, koruma ekipmanlarının yetersizliği, tehlikeli alanlarda çalışmaya karşı alınan yetersiz önlemler, demirleme ekipmanları ve çalışma alanının aydınlatılması gibi konularda eksiklikler tespit edilmiştir.

Araştırmanın son kısmında ise ülke filosunun toplam tonajı dünya sıralamasında ilk 10'a giren ülkelerin Paris MoU kapsamındaki denetimlerde MLC konvansiyonuna göre eksiklik sayıları Türkiye ile karşılaştırılmıştır. Bu karşılaştırmada sadece 2022 yılı verileri kullanılmıştır. Tablo 5'te bu karşılaştırma sonuçları gösterilmektedir.

Tablo 5. Dünya Deniz Ticaret Filosu Büyüklüklerine Ülkelerin MLC Konvansiyonu Kapsamında Paris MoU Liman Devleti Kontrolü Eksikliklerinin Karşılaştırılması

Sıra No*	Ülke*	Eksiklik Tespit Edilen Gemi Sayısı**	Eksiklik Sayısı**	MLC'ye Taraflık***
1	Yunanistan	32	57	Taraf
2	Çin	16	33	Taraf
3	Japonya	10	20	Taraf
4	G.Kore	12	38	Taraf
5	Almanya	26	45	Taraf
6	Norveç	100	160	Taraf
7	Singapur	121	239	Taraf
8	Amerika	10	17	Taraf Değil
9	Tayvan	1	3	Taraf
10	İtalya	33	58	Taraf
15	Türkiye	54	115	Taraf Değil

Kaynak: *UAB, 2020:15, **parismou.org (Erişim Tarihi 20.12.2022),***ilo.org (Erişim Tarihi 20.12.2022)

Tablo 5'te gösterilen veriler göz önüne alındığında MLC'ye taraf olan ülkelerin geneline yapılan denetimlerde eksiklik sayısının az olduğu tespit edilmiştir.

Sonuç

Sanayileşmenin, tüketimin artması, yerel kaynakların tükenmesi, nüfus dağılımlarının değişkenlik göstermesine bağlı olarak dünya ticaret hacmi her geçen gün artmaktadır. Bu ticaret hacminin nakliyesinin neredeyse tamamına yakını deniz yolu taşımacılığı ile yapılmaktadır. Ticaret hacminin artması ile birlikte her geçen gün gemi sayısı da yükselmekte ve bu gemileri donatacak gemiadamlarına olan ihtiyaç artmaktadır. Denizde çalışan insanların deniz kariyerine devam etmesi ve denizcilik kariyerini tercih edecek yeni işgücü potansiyelinin yaratılması IMO ve ILO nezdinde önemli bir politika olarak görülmektedir. Bu politika kapsamında denizde kariyer yapacak ve yapmakta olan işgücünün yaşam ve çalışma koşullarının iyileştirilmesi üzerinde durulmaktadır. Gemiadamı arz-talep dengesine ilişkin geleceğe dair yapılan çalışmalar yakın gelecekte gemide çalışacak işgücü temini konusunda sıkıntılar olacağını ifade etmektedir. Bu sıkıntının gerçekleşmemesi ve denizcilik mesleğinin hakkettiği itibarı sağlaması için uluslararası kuruluşlar yeni kurallar belirlemektedir. Denizdeki işgücünün yani gemiadamlarının haklarını koruyan ve hak ettikleri insani koşulları sağlamak amacıyla IMO ve ILO iş birliğinde Denizcilik Çalışma Konvansiyonu (MLC) 2006 yılında hazırlanmıştır. Sözleşmede belirtilen taraf ülke sayısı ve tonaj şartının sağlanması ile yürürlüğe girmiştir. MLC konvansiyonu, bu konvansiyona taraf olsun veya olmasın taraf olan bir ülkenin limanlarına giden ve taraf olmayan ülkenin bayrağını taşıyan gemilerin bu kapsamda denetlenmesine, eksikliğin tespit edilip giderilmesine ve hatta eksikliğin boyutuna göre geminin alıkonulmasına varan cezai yaptırımları içeren bir maddeye sahiptir. Bu denetimler de liman devleti kontrolleri (Port State Control-PSC) aracılığıyla yapılmaktadır. Bu sebeple uluslararası limanlar arasında sefer yapan ve dünya ticaret hacminden pay almak isteyen tüm gemi işletmeleri MLC kapsamında gerekli olan minimum standartları sağlamak için gerekenleri yapmak zorundadır.

Türkiye Cumhuriyeti MLC konvansiyonuna henüz taraf değildir. Taraf olmak açısından gerekli iyileştirmeleri yapma ve Türk armatörleri bu konuda hazırlamak konusunda çeşitli girişim ve teşvikleri yerine getirmektedir. Bu çalışma ile Türk bayraklı gemilerin MLC konvansiyonuna hazırlıkları konusunda eksikliklerinin neler olduğunun tespit edilmesi ve bunlara ilişkin çözüm önerilerinin sunulması amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda en detaylı ve ulaşılabilir istatistiklere sahip olan Paris MoU kapsamında yapılan PSC denetimlerinde Türk Bayraklı gemilerin MLC kapsamında yapılan denetimlerde sunulan raporlar incelenmiş ve eksikliklerin neler olduğu tespit edilmiştir.

Bu çalışmada Paris MoU liman devletlerinin Ocak 2017-Aralık 2022 tarihleri arasında MLC ile ilişkili eksiklikleri tespit edilen Türk Bayraklı gemilere ait 376 denetim raporu incelenmiş ve 584 eksiklik sınıflandırılmıştır. Bu denetimlerde eksiklik tespit edilen gemilerin yaşlarına bakıldığında ortalama 23.8 yıl olduğu

görülmektedir. MLC kapsamında eksiklik tespit edilen gemilerin yaş ortalamasının çok yüksek olduğu görülmektedir. Türk deniz ticaret filosuna bakıldığında da yaş ortalaması oldukça yüksektir. MLC Konvansiyonu içeriğinde yönetimle ilgili kuralların bulunmasına ilave olarak yapısal kurallarda bulunmaktadır. Yaşlı gemilerde bu kurallara uygun yapısal değişikliklerin yapılması bazen çok maliyetli bazen de mümkün değildir. Bu sebeple yaşlı gemilerin filodan ayrılması, filo yaş ortalamasının düşürülmesi veya kapsamlı tersane işleri ile filonun gençleştirilmesi gerekliliği bulunmaktadır. Bu kapsamda devlet ve deniz ticaret odaları aracılığı ile politikalar ve teşviklerin belirlenmesi gerekmektedir. Yeni inşa gemilerde kredi avantajları ve gemi söküm konusunda sağlanacak teşvikler ile eski gemilerin hurdaya ayrılarak şirketler yeni gemi tedariki konusunda teşvik edilmelidir.

Paris MoU PSC raporları incelendiğinde karşımıza çıkan bir diğer unsurda gemi türüdür. Bu kapsamda en çok eksiklik tespit edilen gemi tipinin genel kargo gemileri olduğu görülmektedir. Bu gemi türüne baktığımızda genelde koster türü standart altı gemilerin bu tür gemilerden oluştuğunu görmekteyiz. Ayrıca yapılan denetimler sonucunda eksikliklerin tespit edildiği limanlara baktığımızda karasularımıza yakın ülkeler olduğu görülmektedir. Bu gemi türü ve eksikliklerin tespit edildiği limanlar göz önüne alındığında kıyasal sefer yapan çoğu zaman kabotaj çalışan kosterlerin MLC kapsamında eksikliklerinin olduğu tespit edilmiştir. Bu gemilerin yurt dışına çıkışlarından önce bayrak devleti kontrolü ile sıkı denetlenerek eksikliği bulunan gemilerin eksikliklerinin giderilmesinin sağlanması gerekmektedir. Uluslararası ticaretten daha fazla pay almak isteyen gemi sahiplerinin üstüne bayrak devleti denetimleri ile baskı kurmak gemilerdeki MLC koşullarını iyileştirme konusunda teşvik sağlayacaktır. Coğrafi konumda Türk karasularından uzaklaştıkça tespit edilen eksiklik sayısının azaldığı görülmekle birlikte bu kapsamda uluslararası sularda hizmet veren ve standartları yüksek olan firmaların gemilerinin denetimlerinde çok fazla eksiklik olmadığı söylenebilir. Bu koşullar altında yakın hatta çalışan kondisyonu zayıf olan gemilerin MLC kapsamında yapılan denetimlerde sıkıntı yaşadığı görülmektedir.

Paris MoU ülkeleri tarafından yapılan PSC denetimlerinde MLC konvansiyonun 4 başlığına göre denetimler yapılmaktadır. Beşinci başlık uygulama ile ilgili kuralları içerdiğinden denetimler kapsamında değerlendirilmemektedir. Yapılan denetimlerde birinci başlıkta ifade edilen “Gemiadamlarının Gemide Çalışması İçin Aşgari Gereklilikler” kuralları geminin denize elverişliliği ile ilgili olduğundan ve bayrak devleti tarafından sıkı denetlendiğinden dolayı çok fazla eksiklik tespit edilebilen bir başlık değildir. Buradan çıkan sonuç ile aslında MLC kapsamında devletin sorumluluklarını kapsayan birinci başlıkla ilgili konularda Türkiye Cumhuriyeti devletinin gerekli yasal düzenlemeye sahip olduğu görülmektedir.

MLC kapsamında ikinci başlıkta ifade edilen “İş Şartları” kurallarından kaynaklanan eksiklik sayısına bakıldığında ise üçüncü ve dördüncü başlık kurallarına göre belirgin bir farkla, az eksiklik olduğu tespit edilmiştir. Fakat ikinci başlık içeriğindeki kurallar incelendiğinde liman devleti kontrollerinde gemide bulunan gemiadamlarının ihbarı olmadan tespit edilmesi zor eksiklikleri kapsadığı görülmektedir. Diğer başlıklardaki eksiklikler göz önüne alındığında ikinci başlık altında bu kadar az raporun olması çok gerçekçi değildir. Bu kapsamda gemiadamlarının çekinceleri ile çok fazla ihbarda bulunmadığı düşünülmektedir. Özellikle maaşların gereken standartlarda olmaması, maaşların yatırılmaması, döviz kuru hesaplamaları, mesai ücretleri ve ek ücretler ile çalışma ve dinlenme saatleri konusunda daha fazla sıkıntının olduğu ama yapılan denetimlerde ihbar olmadıkça tespitinin çok mümkün olmadığı düşünülmektedir. Bununla ilgili olarak gemiadamlarının ve işletmelerin bilinçlendirilmesi ve devlet otoritelerinin kendi iç dinamikleri içerisinde firmaları sürekli denetlemesi gerekmektedir. Ayrıca gemiadamlarının sendika ve meslek kuruluşları içerisinde olması ve bu konuda yasal düzenlemelerin yapılması gerekliliği bulunmaktadır.

MLC konvansiyonuna göre Türk Bayraklı gemilere yapılan denetimlerde oldukça yüksek oranda eksiklik tespit edilen başlıklardan biri üçüncü başlıkta ifade edilen “Konaklama, Dinlenme ve Eğlence Tesisleri, Kumanya” kurallarıdır. Diğer mesleklerin aksine gemiadamları görevleri boyunca işyerleri olan gemide hem konaklar hem de çalışırlar. Gemideki iş yükü ve mesleğin doğası göz önüne alındığında gemiadamlarının dinlenmesi hem motivasyonu hem de verimliliği üzerinde oldukça önemlidir. Bu konu ile ilgili eksikliklerin tespit edildiği raporlar incelendiğinde beslenme, yaşam mahali konforu, hijyeni, hijyen tesisleri, sosyal tesisler gibi normal insanlar için günlük basit hizmetlerden gemiadamlarının bazı gemilerde mahrum oldukları görülmektedir. Mahrumiyetin bulunduğu her ortam altında katlanılan bir cefa olarak değerlendirilmekte ve ileri vadede yetkin gemiadamlarının refah seviyesinde yükselme olduğunda, gemi ve deniz hayatını bırakmasına neden olmaktadır. İnsani koşulların sağlandığı ve gemiadamlarının sürdürülebilir bir meslek hayatı yaşamasına katkı sağlayacak olan bu başlıktaki kuralların üzerinde durulması gerektiği ortadadır. Bununla ilgili olarak şirketlerin politikalar oluşturması ve gerekli eksikliklerin firmalar tarafından karşılanması için gerekli fon ve teşviklerin sağlanması gerekmektedir.

Türk Bayraklı gemilere Paris MoU bölgesinde yapılan PSC denetimlerinde en çok eksikliğin çıktığı MLC başlığı dördüncü başlık olan “Sağlığın Korunması, Tıbbi Bakım, Refah ve Sosyal Güvenlik Koruması” kurallarıdır. Bu başlık altındaki kurallar incelendiğinde çalışma koşulları, işyeri emniyeti, iş kazaları ve sosyal güvence konuları detaylı olarak incelenmektedir. En çok eksikliğin tespit edilmesine karşın raporlar incelendiğinde işyeri emniyeti ve çalışma koşulları başlığı altında

yatan kurallardan eksiklikler yaşandığı görülmektedir. Buna ilave olarak sosyal güvence ve meslek kazalarına ilişkin eksikliklerin yine ihbar olmadan tespit edilmesi çok mümkün bulunmamaktadır. Gemiadamlarında, gemide yaşadıkları kazalardan dolayı uğradıkları iş görmezlik durumu veya meslek hastalıkları ile ilgili gemiadamlığı mesleğinin zor bir meslek olduğu ve işin fitratında bu durumların bulunduğu algısı görülmektedir. Bu algının yenilmesi ve haklarını öğrenmeleri açısından özellikle tayfa sınıfı gemiadamlarının mesleki eğitimlerine bu konularda içeriklerin eklenmesi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından sağlanmalıdır. Bu duruma ilave olarak yasal düzenleme ile sendikalaşma ve meslek odalarına üyelik gibi teşviklerin eklenmesi ve gemiadamlarına bu konuda hukuki destek sağlayacak kurum ve kuruluşların teşvik edilmesi gerekmektedir.

Çalışma kapsamında denetim raporları incelendiğinde Türkiye'den daha fazla filoya sahip fakat MLC'ye taraf olan ülkelerin Paris MoU kapsamında yapılan liman devleti denetimlerinde eksiklik performansının iyi olduğu görülmüştür. Dünya deniz filo kapasitesinde ilk 10'a giren ülkelerden 9'u MLC'ye taraf olmakla birlikte bu ülkelerden sadece Norveç ve Singapur'un denetim performansı Türk Bayraklı gemilerden kötüdür. Bu durumda MLC'ye taraf olmanın MLC kapsamında yapılan denetimlerden iyi sonuçlar alınmasına neden olduğunu göstermektedir.

Yapılan denetimlerde MLC kapsamında eksiklikler tespit edilen gemileri işleten firmaların bazılarının internet siteleri incelenmiştir. Ulaşılabilen firmaların internet sitelerinin birçoğunda sınırlı sayıda bilgi olduğu ve kurumsal olmadığı izlenimi oluşmuştur. Bilgi alınabilen şirket yapılarının birçoğunun aile işletmesi olduğu ve İK yönetimi ilkelerinden ziyade personel yönetimi ilkelerinin uygulandığı izlenimi oluşmuştur. Buna ilave olarak firmaların bir kısmının uzun zamandır bu işi yapan aile firmaları olduğu da tespit edilmiştir. Bu kapsamda firmalara yapılacak maddi destek ve teşviklerle gerekli yatırımları yapma imkânı sağlandığı takdirde filonun ve firmaların modernleşmesi, yeni yönetim yaklaşımlarının benimsenmesi ve standart üstü hizmet vererek dünya deniz ticaret hacminden daha fazla pay alması sağlanabilir. Bu nedenle devletin, Türk deniz ticareti filosunun gençleştirilmesi konusunda gerekli teşvik ve politikalara sahip olması gerekmektedir. Bu sayede mevcut firmaların deneyimleri ile şartlar iyileşecek ve gemiadamlarımızın denizlerde daha uzun süre çalışması sağlanacaktır. Bu durum hem ülke ekonomisine hem de istihdama katkı sağlayacaktır.

Son yıllarda yaşanan pandemi ve savaş koşulları göz önüne alındığında uluslararası gemiadamı piyasasında Türk gemiadamları geçtiğimiz yıllara göre daha fazla yer almaya başlamıştır. Bununla birlikte yakın gelecekte dünya denizciliğini etkileyecek olan gemiadamı arz-talep dengesindeki açığın büyümesi Türk deniz ticaret filosu için gemiadamı istihdamı konusunda sorunlar yaratacaktır. Mevcut gemiadamlarının gemilerdeki koşullar nedeniyle deniz kariyerini bırakması veya

yabancı firmalarda çalışması Türk bayraklı gemilerde Türk gemiadamı çalıştırma zorunluluğu nedeniyle yerli firmaları zora sokacak ve firmalar gemilerini kolay bayrak ülkelerine taşımak zorunda kalacaktır. Bu durum Türk deniz ticaret filosunun küçülmesine neden olacak, hem ekonomik açıdan hem de ülke itibarı açısından kötü neticeler doğuracaktır. Bu kapsamda işletmelerin ve devletin ülke menfaatlerine uygun olan konvansiyonlara taraf olup gerekli yatırımları yaparak modern ve örnek gösterilen bir filoya dönüşmesi gerekmektedir. Gelecek çalışmalarda, MLC konvansiyonu kapsamında bulunan her bir kural başlığı için GZFT analizi yaparak detaylı stratejiler ve politikaların belirlenmesi sağlanmalıdır. Bu kapsamda izlenecek süreçler belirlenmelidir.

Extended Summary

According to seafarer market analyses made by international organisations , it is estimated that there will be a large deficit in the supply-demand balance in the future. It is necessary to increase the attractiveness of the maritime profession in order to ensure that qualified seafarers do not leave the maritime profession and to ensure the continuity of seafarers who decide to have a maritime career. In this context, IMO tries to encourage people to work at sea by organising various campaigns. Besides this, improved living and working conditions on board sets an incentive for a career at sea. MLC was created by IMO and ILO to improve the working and living conditions of seafarers working on board.

Türkiye has not yet ratified the MLC. However, Turkish Flag ships going to the ports of the countries that have already ratified the MLC and inspected at PSC within the requirements of the MLC.

This research seeks to find the deficiencies reported in PSC inspections of Turkish-flagged ships and to provide solutions. Within this study, a total 376 Paris MoU PSC inspection reports to 351 ships with deficiencies over a six -year period and total 584 deficiencies within MLC were examined and classified.

When the inspection reports are examined regarding MLC deficiencies, it is seen that the average age of the ships is 23.8. In order to meet the required standards within MLC, it is necessary to discard old ships from the fleet, and reduce the average age of the fleet or rejuvenate the fleet with extensive shipyard work. Credit advantages should be provided in order to purchase newly built ships. With the incentives to be provided for shipbreaking, old ships should be scrapped, and companies should be encouraged to supply new ships.

When the inspection ports where deficiencies are reported are examined , it is seen that there are numerous ports of countries at close distance to Türkiye. Considering this ship type and the ports where the deficiencies are detected, it has been determined that the ships carrying out coastal voyages have deficiencies

within the MLC.

The MLC Convention consists of 5 titles. The rules of "Minimum Requirements for Seafarers to Work on Ship", which is stated in the first title of the inspections, is a title related to the seaworthiness of the ship and since it is strictly inspected by the flag state, not many deficiencies have been detected. As a result of this, it is seen that the Türkiye has the necessary legal regulation on the issues related to the first title, which covers the responsibilities of the state within the scope of the MLC.

Considering the number of deficiencies arising from the " Conditions of Employment" rules stated in the second title within the scope of the MLC, it has been determined that there are fewer deficiencies compared to other titles. However, when the rules in the second title are examined, it is seen that it covers the deficiencies which are connected to denouncements made by seafarers. Considering the deficiencies in other titles, it is not realistic to have so few reports under the second title. In this context, it is thought that the seafarers did not report due to their hesitations. It is necessary to raise the awareness of seafarers and state authorities to inspect companies. In addition, seafarers should be encouraged to be union members and professional organisations .

According to the MLC Convention, one of the most recorded deficiencies of Turkish flagged ships is the "Accommodation, Recreational Facilities, Food and Catering" rules in Title 3. It is necessary to provide funds and incentives for the companies to create policies and rectify deficiencies by the companies.

The fourth MLC title has the most recorded deficiencies as a result of the inspections on Turkish flagged ships which are " Health protection, medical care, welfare, and social security protection" rules. Although the most deficiencies are detected, when the reports are examined, it is seen that there are deficiencies due to the rules in the sub-heading of workplace safety and working conditions. In addition, it is not easy to detect deficiencies in social security and occupational accidents without denunciation. Seafarers perceive the seafaring profession as a difficult one because of the incapacity for work or occupational diseases they have suffered because of accidents on board. In order for this perception to change and for them to learn about their rights, verbal training of deck and engine ratings should include information on these issues.

In addition to this situation, it is necessary to pave the way for unionisation and membership to professional chambers with legal regulation and to encourage institutions and organisations that will provide legal support to seafarers.

Beyan

Etik Kurul Onayı: Etik Kurul Onayına İhtiyaç Duyulmayan Bir Çalışmadır.
Yazar Katkıları: Çalışma tek yazarlıdır. Çalışmanın aşağıda belirtilen tüm katkıları yazara aittir.
Finansal Destek: Finansal Destek Bulunmamaktadır.

KAYNAKÇA

- Acar, A. C., (2008). İnsan Kaynakları Planlaması ve İşgören Seçimi. **İnsan Kaynakları Yönetimi**, İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım, 87-162.
- Aydoğdu, Ü. R., Karamustafaoğlu, O., ve BÜLBÜL, M. Ş. (2017). Akademik Araştırmalarda Araştırma Yöntemleri ile Örneklem İlişkisi: Doğrulayıcı Doküman Analizi Örneği. **Dicle University Journal of Ziya Gokalp Education Faculty**, (30).
- Bang, H. S., ve Jang, D. J. (2012). Recent Developments in Regional Memorandums of Understanding On Port State Control. **Ocean Development & International Law**, 43(2), 170-187.
- Barnett, M., Gatfield, D., ve Overgaard, B. (2006). Barriers to Progress or Windows of Opportunity? A Study in Career Path Mapping In The Maritime Industries. **WMU J Marit Affairs** 5, 127–142. <https://doi.org/10.1007/BF03195100>
- Berg, N., Storgård, J., ve Lappalainen, J. (2013). The Impact of Ship Crews on Maritime Safety. **Publications of the Centre for Maritime Studies, University of Turku A**, 64, 1-48.
- Bhat, M.A. ve Rather, T.A. International Worker Migration and Remittances in South Asia: A Landscape of India's Emerging Scenario. **Ind. J. Labour Econ.** 59, 397–417 (2016). <https://doi.org/10.1007/s41027-017-0068-1>
- BIMCO-ICS (2010). **Manpower 2010 Update: The global supply and demand for seafarers Main Report**. London: Marisec Publications LTD.
- BIMCO-ICS (2015). **Manpower Report: The global supply and demand for seafarers in 2015 Executive Summary**. London: Marisec Publications LTD.
- BIMCO-ICS- International Shipping Federation, (2012), **Guidelines on The Application of The ILO Maritime Labour Convention**. London: Maritime International Secretariat Services Lt.
- Bingöl, D. (2013). **İnsan Kaynakları Yönetimi**. İstanbul: Beta Yayınları.
- Cariou, P., Mejia Jr, M. Q., ve Wolff, F. C. (2008). On The Effectiveness of Port State Control Inspections. **Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review**, 44(3), 491-503.
- Çavdar, H., ve Çavdar, M. (2010). İşletmelerde İşgören Bulma ve Seçme Aşamaları. **Journal of Naval Sciences and Engineering**, 6(1), 79-93.
- Christopherson, S., ve Lillie, N. (2005). Neither Global nor Standard: Corporate Strategies in the New Era of Labor Standards. **Environment and Planning**, 37, 1919-1938.
- Chuah, L. F., Mokhtar, K., Bakar, A. A., Othman, M. R., Osman, N. H., Bokhari, A. ve Hasan, M. (2022). Marine Environment and Maritime Safety Assessment Using Port State Control Database. **Chemosphere**, 304, 135245.

- Çiftçi, M., ve Öztürk, U. C. (2013). Yetkinlik Bazlı Personel Seçme Faaliyetleri ve Türkiye'deki Büyük Ölçekli İşletmelerin İşgören Seçme Modeli Tercihlerindeki Eğilimler. **Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi**, 13(25), 145-172.
- Exarchopoulos, G., Zhang, P., Pryce-Roberts, N., ve Zhao, M. (2018). Seafarers' Welfare: A Critical Review of The Related Legal Issues Under The Maritime Labour Convention 2006. **Marine Policy**, 93, 62-70.
- Gkonis, K. G., ve Psaraftis, H. N. (2010). Some Key Variables Affecting Liner Shipping Costs. **Laboratory for Maritime Transport**, National Technical University of Athens.
http://martrans.org/documents/2009/prt/TRB_paper%2010_3188_Gkonis_Psaraftis_revised.pdf (03.12.2022)
- Hystad, S. W., ve Eid, J. (2016). Sleep and Fatigue Among Seafarers: The Role of Environmental Stressors, Duration at Sea and Psychological Capital. **Safety and Health At Work**, 7(4), 363-371.
- ICS (2021). **Seafarer Workforce Report: The Global Supply and Demand For Seafarers In 2021 Executive Summary**. Livingston: Witherbys Publications LTD.
- ILO International Labour Organization İnternet Sitesi, www.ilo.org.tr (Erişim Tarihi: 20.12.2022)
- ILO-International Labour Organization (2006) **Maritime Labour Convention, 2006**, ILO Publishing.
- IMO- Uluslararası Denizcilik Örgütü İnternet Sitesi
https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortState_Control.aspx (Erişim Tarihi: 05.12.2022)
- Kiral, B. (2020). Nitel Bir Veri Analizi Yöntemi Olarak Doküman Analizi. **Siirt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 8(15), 170-189.
- Lillie, N. (2008). The ILO Maritime Labour Convention, 2006: A New Paradigm for Global Labour Rights Implementation, Cross-Border Social Dialogue and Agreements: An Emerging Global İndustrial Relations Framework?, Ed. Papadikis K., **International Institute for Labour Studies**, Geneva. 191-220.
- Mandel, H. (1989). In Pursuit of The Missing Link: International Worker Rights And International Trade. **Columbia Journal of Transnational Law**, 27(2), 443-482.
- Mantoju, C. D. (2021). Analysis Of Impact of the Maritime Labour Convention, 2006: A Seafarer's Perspective. **Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping**, 5(3), 107-119.

- Maunikum, V. (2007). **The Potential Implications of The Maritime Labour Convention, 2006, For Policy And Management In The Maritime Sector: A Critical Analysis**, World Maritime University Dissertations. 174. http://commons.wmu.se/all_dissertations/174
- Paris MoU İnternet Sitesi, **Inspection Search**, <https://www.parismou.org/> (Erişim Tarihi: 10.11.2022-22.12.2022).
- Sak, R., Şahin Sak, İ. T., Öneren Şendil, Ç., ve Nas, E. (2021). Bir Araştırma Yöntemi Olarak Doküman Analizi. **Kocaeli Üniversitesi Eğitim Dergisi**, 4(1), 227-250. <http://doi.org/10.33400/kuje.843306>
- Sánchez Vidal, M. E., Sanz Valle, R., ve Barba Aragón, M. I. (2008). International Workers' Satisfaction with The Repatriation Process. **The International Journal of Human Resource Management**, 19(9), 1683-1702.
- UAB- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2020). **2020 Deniz Ticareti İstatistikleri**. Ankara

