

**T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI**

**DENİZCİLİK ÇALIŞMA SÖZLEŞMESİ'NİN İŞ SAĞLIĞI VE
GÜVENLİĞİNE DAİR HÜKÜMLERİNİN TÜRK HUKUKUNA
UYARLANMASI**

Yüksek Lisans Tezi

Melek ALTIN

**Tez Danışmanı
Doç. Dr. İsmail DEMİR**

Ankara-2021

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI**

**DENİZCİLİK ÇALIŞMA SÖZLEŞMESİ'NİN İŞ SAĞLIĞI VE
GÜVENLİĞİNE DAİR HÜKÜMLERİNİN TÜRK HUKUKUNA
UYARLANMASI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı

Doç. Dr. İsmail DEMİR

TEZ JÜRİSİ ÜYELERİ

Adı ve Soyadı

İmzası

1- Prof. Dr. Hakan KARAN

2- Doç. Dr. İsmail DEMİR

3- Öğr. Üyesi Dr. Sami AKSOY

Tez Savunması Tarihi

18.03.2021

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü'ne,

Doç. Dr. İsmail Demir danışmanlığında hazırladığım “DENİZCİLİK ÇALIŞMA SÖZLEŞMESİ’NİN İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİNE DAİR HÜKÜMLERİNİN TÜRK HUKUKUNA UYARLANMASI (Ankara.2021) ” adlı yüksek lisans tezindeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplanıp sunulduğunu, başka kaynaklardan aldığım bilgileri metinde ve kaynakçada eksiksiz olarak gösterdiğimi, çalışma sürecinde bilimsel araştırma ve etik kurallarına uygun olarak davrandığımı ve aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul edeceğimi beyan ederim.

19.03.2021
Melek ALTIN

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	i
KISALTMALAR	v
GİRİŞ	1
I. KONU VE AMAÇ	1
II. KAPSAM, PLAN VE METOD	6

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZCİLİK ÇALIŞMA SÖZLEŞMESİ'NİN İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİNE İLİŞKİN HÜKÜMLERİ

I. DENİZCİLİK ÇALIŞMA SÖZLEŞMESİ	9
A. Genel Olarak	9
B. Sözleşme'nin Yapısı ve İçeriği	11
C. Sözleşme'nin Uygulama Alanı	14
D. Sözleşme'nin Sağladığı Avantajlar	15
1. Devletler Bakımından	15
2. Gemi Sahipleri Bakımından	16
3. Gemiadamları Bakımından	16
E. Yürürlük	17
II. SÖZLEŞME'DEKİ İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ HÜKÜMLERİ	18
A. Genel Olarak	18
B. Gemiadamlarının Sağlık ve Güvenliklerinin Korunması	21
C. Gemiadamlarının Gürültüye ve Titreşime Maruz Kalmasının Önlenmesi	24
D. İş Kazalarının Beyan Edilmesi ve İstatistiklerin Toplanması	24
E. İş Sağlığı ve Güvenliğini Koruma ve İş Kazalarının Önlenmesine Yönelik Eğitim Verilmesi	25
F. Gemiadamlarının Barınma ve Dinlenme Tesislerinin Özellikleri	25
G. Gemiadamlarının Gemide ve Karada Tedavileri	26
H. Gemiadamlarının Gemide ve Karada Tıbbi Tedavilerine İlişkin Rehber Kurallar	29
I. Başka Gemilerle Tıbbi Konuda Yardımlaşma ve İşbirliği	30
III. BAYRAK DEVLETİNİN YÜKÜMLÜLÜKLERİ	32
A. Genel Olarak	32
B. Tanınmış Kuruluşların Yetkilendirilmesini Sağlamak	34

C. Denizde Çalışma Sertifikası ve Denizde Çalışma Uygunluk Beyannamesi Hazırlamak	36
D. Gemide Şikâyet Prosedürü Oluşturmak	40
E. Denetim ve Uygulamaya Koymak	40
IV. LİMAN DEVLETİNİN YÜKÜMLÜLÜKLERİ	42
A. Genel Olarak	42
B. Liman Devletinin Denetim Yöntemi	44
C. Gemiadamlarının Karada Şikâyet Etmesini Sağlayacak Prosedürler Hazırlamak	48
D. İşgücü Sağlayıcılarının Yükümlülüklerini Yerine Getirmelerini Sağlamak	49

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRK HUKUKUNDA İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİNE İLİŞKİN DÜZENLEMELER

I. GENEL OLARAK	50
II. TÜRKİYE’NİN TARAF OLDUĞU MİLLETLERARASI SÖZLEŞMELER	51
A. Genel Olarak	51
B. Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi	55
C. Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme	57
III. İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ KANUNU VE İLGİLİ MEVZUAT	59
A. Kanun’un Amaç ve Kapsamı	59
B. İşverenin Yükümlülükleri	61
1. Genel Olarak	61
2. İşverenin İş Sağlığı ve Güvenliğine İlişkin Genel Yükümlülüğü	63
3. İşverenin İş Sağlığı ve Güvenliğine İlişkin Hizmetleri	65
4. İşyeri Hekimi, İş Güvenliği Uzmanı ve Diğer Sağlık Personelini Çalıştırma Zorunluluğu	66
5. İş Sağlığı ve Güvenliği Hizmetlerinin Desteklenmesi	69
6. İşverenin Acil Duruma İlişkin Yükümlülüğü	69
7. Sağlık Gözetimi	70
8. Çalışanların Eğitimi	72
C. Yönetmelikler	73
1. Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği	73

2. Gemi Adamlarının İkamet Yerleri, Sağlık ve İşlerine Dair Yönetmelik	77
3. Çalışanların Gürültü ve Titreşimle İlgili Risklerden Korunmalarına Dair Yönetmelik	78
4. Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik	78
5. Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği	80
D. Tele Sağlık Merkezi	82

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SÖZLEŞME HÜKÜMLERİNİN TÜRK HUKUKUNA UYARLANMASI

I. MİLLETLERARASI SÖZLEŞMEDEN DOĞAN UYGULAMA TAAHHÜDÜ	84
II. SÖZLEŞME İLE İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ KANUNU'NUN BİRLİKTE UYGULANMASI	87
A. Genel Olarak	87
B. Gemilerde İş Yeri Hekimi ve Diğer Sağlık Personeli Bulundurma Zorunluluğu	91
C. Gemilerde İş Güvenliği Uzmanı Bulundurma Zorunluluğu	93
D. İşyeri Hekimi ve İş Güvenliği Uzmanının Görevleri ile Gemiadamlarının Görevlerinin Karşılaştırılması	95
1. Genel Olarak	95
2. İşyeri Hekimi ve Diğer Sağlık Personelinin Görevleri	96
a. Genel Olarak	96
b. Rehberlik	98
c. Risk Değerlendirmesi	99
d. Sağlık Gözetimi	100
e. Eğitim, Bilgilendirme ve Kayıt	101
f. İlgili Birimlerle İşbirliği	103
3. İş Güvenliği Uzmanının Görevleri	103
a. Genel Olarak	103
b. Rehberlik	105
c. Risk Değerlendirmesi	106
d. Çalışma Ortamı Gözetimi	108

e. Eğitim, Bilgilendirme ve Kayıt	109
f. İlgili Birimlerle İş Birliği	109
III. SÖZLEŞME HÜKÜMLERİNİN UYARLANMASI YÖNTEMİ	109
SONUÇ	113
KAYNAKÇA	117
ÖZET	124
ABSTRACT	127

KISALTMALAR

Bkz.	: Bakınız
C.	: Cilt
CD	: Ceza Dairesi
EÜHFD	: Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
HD	: Hukuk Dairesi
HGK	: Hukuk Genel Kurulu
IACS	: International Association of Classification Societies
IAMSAR	: International Aeronautical and Maritime Search and Rescue
ILO	: International Labour Organization
ISM	: International Safety Management Code
ISPS	: International Ship and Port Facility Security Code
İBGK	: İçtihadı Birleştirme Kararı
İHD	: İş Hukuku Dergisi
İSGHD	: İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Dergisi
MARPOL	: Marine Pollution
MLC	: Maritime Labour Convention
MoU	: Memorandum
P&I	: Protection Indemnty
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
SMD	: Minimum Safe Manning Document
STCW	: Standards of Training, Certification and Watchkeeping Convention
TTB	: Türk Tabipler Birliği
UNCLOS	: United Nations Convention on the Law of the Sea
vd.	: Ve devamı
WHO	: World Health Organization
YHGK	: Yargıtay Hukuk Genel Kurulu

GİRİŞ

I. KONU VE AMAÇ

Deniz hukuku, kendine özgü ve disiplinler arası bir hukuk dalıdır. Deniz hukukunun en önemli özelliklerinden biri milletlerarası karakterinin ağır basmasıdır. Dolayısıyla, ilişkilerde ister istemez yabancılık unsuru öne çıkmaktadır. Yabancılık unsuru, deniz hukukunda birlik sağlama ihtiyacını ortaya çıkarmış ve bu amaçla çok sayıda milletlerarası sözleşme kabul edilmiştir¹.

Milletlerarası sözleşmeler, birlik sağlama yöntemlerinin başında gelmektedir. Deniz hukuku kuralları, dünyanın her yerinde ya aynıdır ya da birbirine çok benzer. Milletlerarası sözleşmeler, aynı zamanda küresel ticaretin kolaylaştırılması ve desteklenmesi amacına da hizmet etmektedir. Bununla birlikte, ilgili millî hukukların milletlerarası sözleşmelerle uyumlu olması gerekir. Bu uyumun sağlanması amacıyla milletlerarası sözleşmelerin hükümlerinin millî kanunlara dâhil edildiği veya bu hususta müstakil kanunların kabul edildiği görülmektedir. Böylece milletlerarası sözleşmelerin millî kanunlarla birlikte uygulanması ve yeknesaklığın sağlanması mümkün olmaktadır².

Türk hukukunda milletlerarası sözleşmelerin kabulü ve iç hukukumuza alınması, 1982 tarihli ve 2709 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nın³ 90. maddesinde düzenlenmiştir. Anayasa'nın 90(1) maddesi gereği Türkiye Cumhuriyeti adına yabancı devletlerle ve milletlerarası kuruluşlarla yapılacak sözleşmelerin onaylanması, Türkiye Büyük Millet Meclisinin ("TBMM") onaylamayı bir kanunla uygun bulmasına bağlıdır⁴.

¹ Çağa, T.: *Deniz Ticareti Hukuku I*, İstanbul, 1995, s. 14; Tekil, F.: *Uluslararası Konvansiyonlar*, İstanbul 1987.

² Kaner, İ. D.: *Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul 2016, s. 4 vd.

³ 09.11.1982 tarihli ve 17863 sayılı Resmî Gazete.

⁴ Anayasa m. 90(2)'de milletlerarası sözleşmelerin onaylanması için kanunla uygun bulunmasına gerek olmayan sözleşmeler düzenlenmiştir. Bu maddeye göre ekonomik, ticari veya teknik ilişkileri düzenleyen ve süresi bir yılı aşmayan sözleşmeler, devlet maliyesi bakımından bir yüklenme getirmemek, kişi hâllerine ve Türklerin yabancı memleketlerdeki mülkiyet haklarına dokunmamak şartıyla, yayımlanma ile yürürlüğe konabilir. Bu takdirde bu sözleşmeler, yayımlarından başlayarak iki

TBMM’ce onaylanan milletlerarası sözleşmenin Anayasa’nın 104. maddesi gereği Cumhurbaşkanı tarafından imzalanarak yayımlanması gerekmektedir⁵. Anayasa’nın 90(5) maddesi gereği usulüne uygun şekilde yürürlüğe konulmuş milletlerarası sözleşmeler, kanun hükmünde olup bunlar hakkında Anayasa’ya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesi’ne başvurulamaz. Usulüne uygun şekilde kabul edilen ve yürürlüğe konan milletlerarası sözleşmeler kanun hükmündedir. Dolayısıyla, usulüne uygun yürürlüğe konulmuş milletlerarası sözleşmeleri mahkemeler ve idari makamlar bir kanun gibi uygulamakla yükümlüdürler⁶. Usulüne uygun onaylanan ve yürürlüğe konan milletlerarası sözleşmeler doğrudan Türk hukukuna dâhil olup Türk hukukunun bir kaynağı hâline gelir⁷.

Türkiye, deniz hukukuna dair birçok milletlerarası sözleşmeye taraf olmuştur. Genel olarak Türk deniz mevzuatı milletlerarası deniz hukukuyla uyumludur. Türkiye, çalışma konumuzu oluşturan ve aşağıda detaylı olarak incelediğimiz Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’ni (“Sözleşme”)⁸ onaylamış ise de yürürlük prosedürünü tamamlamadığından Sözleşme, Türkiye bakımından henüz yürürlüğe girmemiştir. Birçok devletin taraf olduğu Sözleşme, yürürlüğe girdiği 30 Ağustos 2013 tarihinden beri de uygulanmaktadır. Türkiye, Taraf Devlet sıfatına sahip olmamakla birlikte Sözleşme, tüm denizlerde çalışan Türk bayraklı gemilere de fiilen uygulanmaktadır.

ay içinde TBMM’nin bilgisine sunulur. Aynı maddenin üçüncü fıkrası gereği ise Milletlerarası bir sözleşmeye dayanan uygulama sözleşmeleri ile kanunun verdiği yetkiye dayanılarak yapılan ekonomik, ticari, teknik veya idari sözleşmelerin TBMM’ce uygun bulunması zorunluğu yoktur; ancak, bu fıkraya göre yapılan ekonomik, ticari veya özel kişilerin haklarını ilgilendiren sözleşmeler, yayımlanmadan yürürlüğe konulamaz.

⁵ 9 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi, 15.07.2018 tarihli ve 30479 sayılı Resmî Gazete.

⁶ Gözler, K.: *Hukuka Giriş*, Bursa 2009, s. 152.

⁷ Gözler, K.: *Hukuka Giriş*, s. 152.

⁸ *Maritime Labour Convention, 2006*. Sözleşme’de 2014, 2016 ve 2018 yılında yapılan değişikliklerle milletlerarası alanda yeni ismi *Maritime Labour Convention 2006 As Amended* olarak anılmaya başlanmıştır. Sözleşme Türkiye’de yürürlüğe girmemiştir. Türkiye, Sözleşme’yi 02.03.2017 tarihli ve 6898 sayılı Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun ile onaylamaya uygun bulmuştur. Bkz. 25.03.2017 tarihli ve 30018 sayılı Resmî Gazete. Sözleşme’nin orijinal metinleri için bkz. <https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_763684.pdf>.

Türkiye'nin kısa süre içinde gerekli prosedürü tamamlayarak Sözleşme'ye taraf olması beklenmektedir. Sözleşme'nin milletlerarası sefer yapan Türk gemilerine de fiilen uygulanması ve içerdiği ileri hükümler sebebiyle Türkiye'nin bir an evvel yürürlük prosedürünü tamamlaması büyük önem arz etmektedir. Bununla birlikte, yürürlük prosedürünün tamamlanmasına kadar geçecek süreçte Sözleşme'nin maddi hükümlerinin iç hukuka alınması için gerekli hukuki düzenlemeler yapılması büyük fayda sağlayacaktır⁹. Bir milletlerarası sözleşmeye taraf olmayan bir devletin o sözleşmenin maddi hükümlerini bir kanun hükmüyle iç hukukuna dâhil etmesi önünde bir engel bulunmamaktadır. Şüphesiz, bir milletlerarası sözleşmeye taraf olan devletler, o sözleşmenin gereklerini yerine getirmek üzere iç hukuklarında gerekli gördükleri takdirde yeni bir kanun veya alt seviyede herhangi bir düzenleyici işlem kabul edebilirler.

Sözleşme, gemiadamlarının hakları dâhil çalışma ve yaşam şartlarına ilişkin hemen hemen bütün alanlarda toplu bir düzenleme yapmakta ve yeknesak kurallar getirmektedir. Milletlerarası alanda deniz işkoluna ilişkin düzenlemeler genellikle belirli konularla sınırlı olarak yapılmıştır. Bu durum deniz işkoluna ait çok sayıda milletlerarası sözleşmenin kabulü ile sonuçlanmıştır. Ne var ki, bu sözleşmeler yeknesak kuralların oluşturulmasında tam olarak başarılı olamamıştır. Sözleşme ile birlikte milletlerarası alanda deniz iş koluna ilişkin gemiadamlarının tüm haklarının gözetildiği uygulanabilir kurallar ihdas edilmiştir.

Taraf Devletler, kendi limanlarına uğrayan gemilerin Sözleşme'ye uygun şartları taşıyıp taşımadığına ilişkin denetimleri yapmakta ve bu şartları sağlamayan gemilerin seferden alıkonmasına kadar yaptırımlar uygulayabilmektedirler. Türk bayraklı gemiler de bu kapsamda Sözleşme'ye taraf bir yabancı devletin limanlarında Sözleşme'nin gereklerine uymakla yükümlü tutulmaktadır. Bir başka deyişle, Sözleşme her ne kadar

⁹ Türkiye'nin milletlerarası sözleşmeleri kabul etme noktasındaki taahhütleri için bkz. Karan, H. / Akın, L.: Gemi Adamları Bakımından İş Güvenliği ve İşçi Sağlığı, Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegân Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s. 719 vd.

Türk hukuku bakımından yürürlükte değilse de Türk gemiadamlarına ve gemilerine fiilen uygulanmaktadır. Zira, Sözleşme'nin Kural 5.2 hükmüne göre, Sözleşme'ye taraf olan herhangi bir liman devletinin limanına herhangi bir sebeple uğrayan bütün gemiler, Sözleşme'nin V. maddesi gereği gemiadamlarının çalışma ve yaşam koşullarının Sözleşme'ye uygun olup olmadığı hususunda denetlenirler. Denizcilikte gelişmiş çoğu devletlerin Sözleşme'ye taraf olmaları, Sözleşme'nin etkisini ve gücünü artırmaktadır¹⁰.

Deniz yolu taşımacılığı, 2012 tarihli ve 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun¹¹ uygulama alanında bulunmakla birlikte, 2014 tarihli ve 6552 sayılı İş Kanunu İle Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması İle Bazı Alacakların Yeniden Yapılandırılmasına Dair Kanun'un¹² 15. maddesi uyarınca İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun uygulama alanından çıkarılmıştır¹³. Kanun'un Gerekçesi'nde¹⁴ aynen “deniz yolu taşımacılığının tabi olduğu uluslararası sözleşmeler ve kendine özgü çalışma koşulları dikkate alınarak ülkemiz girişimcilerinin uluslararası rekabetten olumsuz etkilenmemeleri” hususlarına yer verilmiştir. Ancak, Anayasa Mahkemesi, 15. madde hükmünü iptal etmiştir¹⁵.

Anayasa Mahkemesi, iptal kararında¹⁶ özetle aşağıdaki gerekçelere yer vermiştir:

(1) Gemiadamlarının iş sağlığı ve güvenliği konusunda Uluslararası Çalışma Örgütü (“ILO”)¹⁷ sözleşmelerinin Türk hukukunda uygulanması için gerekli yasal ve

¹⁰ Sözleşme'ye taraf olan ülkelerin bir kısmı Avustralya, Kanada, Norveç, Rusya ile Malta, Fransa, İspanya, İtalya, Bulgaristan, İsveç, Hollanda, Danimarka gibi ülkelerdir. Sözleşme'ye taraf olan tüm ülkeler için bkz.

<https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312331:NO>.

¹¹ 30.06.2012 tarihli ve 28339 sayılı Resmî Gazete.

¹² 10.09.2014 tarihli ve 29116 sayılı Resmî Gazete.

¹³ İş Kanunu İle Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması İle Bazı Alacakların Yeniden Yapılandırılmasına Dair Kanun'un 15. maddesi gereği, İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun m. 2(e) hükmünde bulunan “deniz yolu taşımacılığı yapan araçların uluslararası seyrüsefer hâllerinde” ibaresi İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun uygulama alanından çıkarılmıştır.

<http://cdn.istanbul.edu.tr/FileHandler2.ashx?f=1_637116516004549426.pdf>.

¹⁴ Anayasa Mahkemesi'nin iptal kararı için bkz. 14.05.2015 tarihli E.:2014/177, K.: 2015/49 sayılı Karar, 11.06.2015 tarihli ve 29383 sayılı Resmî Gazete.

¹⁵ <https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312331:NO>.

¹⁷ *International Labour Organization*. ILO Birinci Dünya Savaşı sonrasında 1919 yılında Versay Anlaşması kapsamında kurulmuştur. 1946 yılında Birleşmiş Milletler Örgütü'nün uzman kuruluşu

idari düzenlemelerin hayata geçirilmemesi sebebiyle iç hukukta 6331 sayılı Kanun dışında bir düzenleme bulunmamaktadır.

(2) Bu Kanun'da öngörülen yükümlülüklerin yerine getirilmesi, donatanlar için maliyeti artıran bir unsur olmakla birlikte gemiadamlarının yaşamını ve sağlığını doğrudan etkileyen iş güvenliği ve işçi sağlığı tedbirlerinin alınmasının maliyetlerin azaltılması ve donatanların rekabet gücünün artırılmasına feda edilmesi, Anayasa'da güvenceye bağlanan yaşam hakkını ihlal etmektedir.

(3) Deniz taşımacılığının kendine özgü çalışma koşullarının bulunması gerçeği karşısında iş sağlığı ve güvenliğine yönelik ne tür tedbirler alınacağını belirlemek kanun koyucunun takdirindedir. Kanun koyucunun işin mahiyetini dikkate alarak çeşitli ekonomik faaliyet türleri itibarıyla farklı tedbirler öngörmesi mümkündür. Fakat bazı çalışanların bütünüyle öngörülen tedbirlerin kapsamı dışında bırakılması Anayasa'yla uyumlu olmaz.

Karardan anlaşılacağı üzere, milletlerarası sefer yapan gemilerde çalışan gemiadamlarını koruyan iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin başka bir düzenlemenin bulunmaması, önemli bir eksiklik olarak değerlendirilmiş, kanun koyucunun gerekli düzenlemeyi yapması gerektiği hususuna vurgu yapılmıştır. İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun gerekçesinde de deniz yolu taşımacılığının hem milletlerarası birçok sözleşmeye tabi olduğu, hem de kendine özgü çalışma koşullarının bulunduğu bir alan olduğu belirtilmektedir. Deniz yolu taşımacılığının özel hükümlerle düzenlenmesi, bu taşıma türünün kendine has niteliklerinden kaynaklanmaktadır¹⁸. Oysa, İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu, bu taşıma türüne gerçekte uygulanamayan veya uygulanmasında

olarak kurulan bu Örgüt, kendine özgü üçlü politikası ile hükümetleri, işçi ve işveren temsilcilerini bir araya getirmektedir. 186 Devletin üyesi olduğu ILO'nun merkezi, İsviçre'nin Cenevre kentindedir. Türkiye ILO'ya 1932 yılında üye olmuştur. Türkiye'deki ilk ILO Ofisi 1952 yılında İstanbul'da "Yakın ve Orta Doğu İnsan Gücü Saha Ofisi" adı altında açılmıştır. "ILO Ankara Ofisi" ise 1976 yılında açılmıştır. Ankara/Oran'da bulunan Ofis "ILO Türkiye Ofisi" olarak faaliyet sürdürmektedir. Detaylı bilgi için bkz. <<http://www.ilo.org/ankara/lang--tr/index.htm>>.

¹⁸ Kaner, İ. D.: *Deniz Ticareti Hukuku*, s. 2; Çağa, T.: *Deniz Ticareti Hukuku I*, s. 4-6; Kalpsüz, T.: *Deniz Ticareti Hukuku*, Ankara 1971, s. 8 vd.

büyük zorluklar yaratan birçok hükümler içermektedir. Kanun, daha ziyade karada faaliyet gösteren işletmelere uygulanması düşüncesiyle kaleme alınmıştır. Kanun'un ilgili hükümlerinin gemilere ve gemiadamlarına uygulanmasından beklenen faydanın tam olarak elde edilmesi mümkün gözükmemektedir. Aşağıda detaylı olarak açıklanacağı üzere, Kanun'un bazı maddelerinin fiilen gemilere ve gemiadamlarına uygulanması imkânsızdır. Zira, gemiler, niteliği gereği sürekli hareket hâlinde dirler ve çoğunlukla milletlerarası kurallara tabi tutulmaktadır.

Çalışmamızda aşağıdaki sorulara cevaplar aranmıştır:

(1) Sözleşme hükümlerine paralel şekilde gemiadamları, iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin hak ettikleri hukuki korumalara ne şekilde kavuşabilirler?

(2) Türk bayraklı gemilerin Türk denizleri ile dünya denizlerinde farklı hukuki rejime tabi olmalarının yarattığı olumsuzluklar ne şekilde giderilebilir?

(3) Sözleşme'nin milletlerarası deniz hukuku ile Türk hukukuna sağlayacağı katkılar nelerdir?

(4) Sözleşme hükümleri, gemiadamlarının etkili şekilde korunması ve donatanların maruz kaldıkları olumsuzlukların kaldırılmasında yeterli midir?

(5) Sözleşme'nin gemiadamları ve donatanlar bakımından etkili korumaya ilişkin kurallarda yeknesaklık sağlanması amacı bakımından taşıdığı önemin kapsamı nedir?

(6) Sözleşme'ye taraf olunması halinde Sözleşme ile İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu arasında ortaya çıkabilecek uygunsuzluklar nelerdir? Bu uygunsuzluklar nasıl giderilebilir?

(7) Türkiye'nin Sözleşme'ye taraf olma aşamasında izleyeceği yöntem ve olası kanuni düzenlemeler nelerdir?

II. KAPSAM, PLAN VE METOD

Çalışmamızda Sözleşme'nin iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin yönlerine detaylı olarak, diğer yönlerine ilgili olduğu ölçüde temas edilmiştir. Türk gemileri ve

gemiadamlarına uygulanacak iş sağlığı ve güvenliği düzenlemeleri Sözleşme ve İş Sağlığı Güvenliği Kanunu temelinde incelenmiştir. Böylece Sözleşme ve başta İş Sağlığı Güvenliği Kanunu olmak üzere diğer sair düzenlemeler karşılaştırılmıştır. Ayrıca Sözleşme ile bu Kanun arasında ne ölçüde uyumsuzlukların olduğuna ilişkin değerlendirmelere yer verilmiştir. Çalışmada Sözleşmeye ilişkin mahkeme kararlarına yer verilmemiştir. Çünkü Türkiye henüz Sözleşme'ye taraf olmadığından Türk mahkeme kararı bulunmamaktadır. Ancak gemiadamlarının iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin millî hukukla ilgili mahkeme kararlarına yer yer değinilmiştir.

Çalışmamızın Birinci Bölümünde genel olarak Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne ve bu Sözleşme'nin iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin hükümlerine temas edilmiştir. Ayrıca, Sözleşme'nin yapısı, içeriği, uygulama alanı, sağladığı avantajlar ve yürürlük şartlarına ilişkin bilgiler verilmiştir. Böylece Birinci Bölüm'de bulunan Sözleşme'nin bilhassa ilgili hükümlerinin kolay anlaşılmasına ve diğer hükümlere geçişinin kolaylaştırılması bakımından bir temel oluşturulmaya çalışılmıştır.

İkinci Bölüm'de Türk hukukunda bulunan gemiadamlarına ilişkin iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin düzenlemeler, öncelikle ilgili milletlerarası sözleşmeler kapsamında incelenmiştir. Bu milletlerarası sözleşmeler, Sözleşme ile uyum halinde olduğundan ilgili düzenlemeleri belirtmekte fayda görülmüştür. Daha sonra temel kanun olan İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu çerçevesinde işverenin yükümlülükleri anlatılmış ve ilgili mevzuat hakkında bilgi verilerek bu hükümlerin uygulamada nasıl uygulandığı açıklanmıştır. Böylece İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu ve ilgili mevzuat hükümleri arasındaki ilişkiler detaylı olarak ortaya konulmuş, Sözleşme ve iç hukukumuz arasındaki uyumsuzluklar belirlenmiştir.

Üçüncü Bölüm'de Sözleşme hükümlerinin Türk hukukuna uyarlanması çerçevesinde ilk olarak Türkiye'nin milletlerarası sözleşmelerden doğan uygulama taahhütlerinin neler olduğu açıklanmıştır. Bayrak devleti ve liman devleti olarak

Türkiye'ye ilişkin yükümlülükler ile bunların yerine getirilmesi meselesi, Sözleşme ve ilgili diğer milletlerarası sözleşme hükümleriyle birlikte değerlendirilerek ele alınmış, böylece aynı zamanda iş sağlığı ve iş güvenliğine dair Sözleşme hükümlerinin Türk hukukuna ne şekilde uyarlanacağı hususu ortaya konulmuştur. Ayrıca, Sözleşme ile İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu arasındaki uyumsuzluklar ortaya konulmuş, bu Kanun'un özellikle gemilere ve gemiadamlarına uygulanmasının zorlukları ayrıntılı şekilde açıklanmıştır.

Sonuç Bölümü'nde ise çalışmamızın kapsamı içerisinde varılan sonuçlara ve değerlendirmelere yer verilmiştir. Bu bölümde Sözleşme hükümlerinin Türk gemileri ve gemiadamları bakımından kurmuş olduğu sisteminin ana hatları itibarıyla Türk deniz ticaret filosunu geliştirme ve gemiadamlarını koruma amacına uygun, teknolojik ve güncel niteliklere sahip olduğu tespit edilmiştir. Türkiye'nin Sözleşme'ye bir an evvel taraf olması veya Sözleşme hükümlerini olduğu gibi alarak yeni bir kanun oluşturması gerektiği kanaatine varılmıştır. Sözleşme gemiadamları hakları bakımından milletlerarası birçok sözleşmeyi tek bir çatı altında toplayarak birlik sağlama amacına ulaşılmasında dönüm noktası olmuştur.

Çalışmanın kaleme alınmasında Türk Dil Kurumu Sözlüğü ve Yazım Kılavuzu esas alınmıştır. Bu Sözlük ve Kılavuza uygun şekilde sözcüklerin anlam ve yazım kuralları yazılmıştır. Terim birliği açısından olabildiğince resmî metinlerde kullanılan terimlerin seçilmesine özen gösterilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZCİLİK ÇALIŞMA SÖZLEŞMESİ'NİN İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİNE İLİŞKİN HÜKÜMLERİ

I. DENİZCİLİK ÇALIŞMA SÖZLEŞMESİ

A. Genel Olarak

Dünya ticaretinin % 80'i deniz yoluyla gerçekleştirilmektedir. Bu büyük ve küresel endüstride 1,5 milyondan fazla gemiadamı istihdam edilmektedir¹⁹. Gemiadamları milletlerarası ticaret ve küresel ekonominin ayrılmaz parçasıdır²⁰. Ancak, küresel ekonomide çalışanların önemli bir kısmını oluşturan gemiadamlarının genel olarak çalışma şartları, standartların bir hayli altındadır. Bununla birlikte, deniz çalışma ortamlarında artan stres ve karmaşıklık, gemiadamlarının iş sağlığı ve güvenliği üzerinde inkâr edilemez bir hukuk boşluğuna yol açmıştır²¹. Bu boşluğun doldurulması amacıyla ILO koordinasyonunda Cenevre'de gerçekleştirilen 94. Konferansta 23 Şubat 2006 tarihinde Denizcilik Çalışma Sözleşmesi kabul edilmiştir. Sözleşme'yle bütün gemiadamları kapsama alınarak onların çalışma koşulları belirli bir standart seviyesine çıkarılmaktadır. Sözleşme, gemiadamları hakları ile ilgili şimdiye kadar kabul edilen 68 adet milletlerarası sözleşmeyi birleştirerek geliştirmekte, gemiadamlarının en uygun çalışma ve yaşam koşullarından faydalanmalarını öngörmektedir²². ILO'nun şimdiye

¹⁹ <<http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--en/index.htm>>.

²⁰ Paul J. Bauer: "The Maritime Labour Convention: An Adequate Guarantee of Seafarer Rights, or an Impediment to True Reforms?", Chicago Journal of International Law, C. 8, S. 2, s. 643.

²¹ Patrick Bolle.: "The ILO's new Convention on maritime labour: An innovative instrument", International Labour Review, 2006, s. 138.

²² Paul J. Bauer: "The Maritime Labour Convention: An Adequate Guarantee of Seafarer Rights, or an Impediment to True Reforms?", s. 646.

kadar kabul ettiği milletlerarası sözleşmelerde benimsenen temel ilkelerle birlikte ilgili milletlerarası sözleşmeler ve tavsiye kararları tek çatı altında toplanmaktadır.

Sözleşme’de gemiadamlarının gemide çalışabilmesi için aranan asgari şartlar düzenlenmiştir. Bu şartlar, gemiadamlarının yaşı, işe alınmaları ve yerleştirilmeleri, istihdam koşulları, ikametleri, dinlenme ve beslenmeleri, tıbbi bakımları, sosyal güvenlikleri gibi birçok konuda gemiadamlarının çalışma koşullarına dair asgari gerekleri ihtiva etmektedir. Devletler, konuya ilişkin önceden kabul edilen ILO sözleşmelerine ayrı ayrı taraf olmak yerine tek bir sözleşme olarak Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’ne taraf olmanın avantajlarına sahiptirler²³. Böylece deniz işkolunda milletlerarası alanda yeknesak kuralların oluşturulmasında önemli bir adım atılmıştır.

Sözleşme’nin kabulü ile ILO tarafından şimdiye kadar kabul edilen ilgili milletlerarası sözleşmelerin ve tavsiye kararlarının birleştirilmesi suretiyle gemilerin daha güvenilir ve kaliteli şekilde işletilmesi, liman işlemlerinde hızlilik sağlanarak ekonominin gelişmesi, gemiadamlarının istihdamına ilişkin hakların tek çatı altında ele alınması, gemiadamlarına eşit yaşam ve çalışma koşulları sağlanması, denizcilik sektöründe hizmet kalitesinin artırılması, Taraf Devlet sıfatı olmayan devletlerin bayrağını taşıyan gemilerin de denetime tabi tutulması yoluyla donatanlar bakımından adil bir rekabet alanı oluşturmak amaçlanmıştır²⁴. Ayrıca, denizcilik sektöründeki teknolojik gelişmelere uyum sağlanması ve ilgili milletlerarası sözleşmelerdeki terim farklılıklarının yol açtığı sorunların giderilmesi düşünülmüştür²⁵.

Sözleşme’nin, yürürlüğe girmesi ile birlikte denizciliğin kalitesine ve standartlarına ilişkin olarak Uluslararası Denizcilik Örgütü (“IMO”)²⁶ önderliğinde 1

²³ Ataergin, S.: Deniz İş Konvansiyonu, Denizcilik Dergisi 2006, Yıl: 5, S. 27, s. 48.

²⁴ <www.oit.org/public/english/standards/norm/mlc2006/advantages.htm>.

²⁵ Doumbia, C./Devlin, D./ Mcconnell, M.I.: The Maritime Labour Convention, 2006 Consoli-dates, The American Society Of International, C. 10, S. 23.
<<https://www.asil.org/insights/volume/10/issue/23/maritime-labour-convention-2006-consolidates-seafarers-labour>>.

²⁶ *International Maritime Organization*. IMO Birleşmiş Milletler Örgütü’nün bir uzmanlık kuruluşu olarak denizde seyrüsefer emniyeti, deniz güvenliği ve deniz kirliliğinin önlenmesi konularında çalışmalar yapmaktadır. Örgüt’ün ismi 1982’ye kadar “Hükümetler Arası İstişari Denizcilik Örgütü”

Kasım 1974 tarihinde imzalanan Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (“1974 SOLAS”)²⁷, 7 Temmuz 1978 tarihinde kabul edilen Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (“1978 STCW”)²⁸ ve 17 Şubat 1978 tarihinde imzalanan Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme (“MARPOL”)²⁹’den sonra dördüncü temel milletlerarası sözleşme olması öngörülmektedir³⁰.

B. Sözleşme’nin Yapısı ve İçeriği

Sözleşme, 37 adet ILO sözleşmesini³¹ ve 1 protokolünü revize eden bir çerçeve sözleşmedir. Gemiadamlarına yönelik kapsamlı ilke ve haklar içeren bu Sözleşme; giriş, 16 madde, kurallar ve kodlar olmak üzere üç ayrı bölümden oluşmaktadır. Sözleşme’deki 16 maddenin içeriğinde genel yükümlülükler, tanımlar ve uygulama alanı, temel haklar ve ilkeler, gemiadamlarının çalışma ve sosyal hakları, uygulama ve yürütmeye ilişkin sorumluluklar, yürürlük, fesih, kurallar ve kodlar gibi düzenlemeler bulunmaktadır.

(*Inter-Governmental Maritime Consultative Organization: IMCO*) olarak anılmakta iken bu tarihte yapılan bir değişiklikle IMO olarak anılmaya başlanmıştır. Bkz. <<https://www.imo.org/Pages/Home.aspx>>. IMO’nun tarihi hakkında bkz. Aybay, G.: *Deniz Hukuku*, İstanbul 1988, s. 949-955.

²⁷ *International Convention for the Safety of Life At Sea Convention* 1974. Türkiye, 1974 SOLAS ile bu Sözleşme’yi değiştiren 1978 Protokolü’ne taraftır. 1974 SOLAS, 31.10.1980 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 25.05.1980 tarihli ve 16988 sayılı Resmî Gazete. 1978 SOLAS Protokolü 31.01.2013 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 31.01.2013 tarihli ve 28545 sayılı Resmî Gazete.

²⁸ *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* 1978, 28.10.1992 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye, 28.04.1989 tarihli ve 20152 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 20.04.1989 tarihli ve 3539 sayılı Uygun Bulma Kanunu ile Sözleşme’ye taraf olmuştur.

²⁹ *The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*. MARPOL, 1973. 10.01.1991 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 03.05.1990 tarihli 90/442 sayılı Bakanlar Kurulu kararı. Bkz. 24.06.1990 tarihli ve 20558 sayılı Resmî Gazete.

³⁰ Algantürk Light, D.: “-Deniz İş Sözleşmesi 2006- Hakkında İnceleme ve Değerlendirme”, EÜHFD, C. XI, S. 12, 2007 s. 270 vd.; Ntovas, Alexandros X.M.: “Introductory Note to The Maritime Labour Convention”, *International Legal Materials*, C. 53 s. 933.

³¹ Detaylı bilgi için bkz. Sözleşme m. X; Türkiye bu sözleşmelerden 12’sini onaylamıştır. Bu 12 tanesinden 8 si temel hak ve ilkelerle ilgilidir. Türkiye’nin onayladığı ILO Sözleşmeleri: 53, 55, 58, 68, 69, 73, 92, 133, 134, 146, 164, 166 No’lu Sözleşmelerdir. <<http://www.ilo.org/public/turkish/region/eurpro/ankara/about/sozlesmeler.htm>>.

Kurallarda (*Regulations*) Sözleşme'ye ilişkin ilkeler ve yükümlülükler, kodlarda (*Codes*) ise bu ilkeleri tamamlayıcı hükümler bulunmaktadır.

Kurallar toplamda beş başlık şeklinde düzenlenmiştir. Bu başlıkların ilkinde gemiadamlarının gemide çalışabilmesi için aranan asgari şartlar yer almaktadır. Asgari şartlarda asgari yaş, gemiadamlarının görevlerini yapabilmeleri için almaları gereken sağlık raporu ve eğitimler, işe alınmaları ve işe yerleştirilmelerine ilişkin hükümler bulunmaktadır. İkinci başlıkta istihdam koşulları yer almaktadır. İstihdam koşulları; gemiadamlarının iş sözleşmeleri, ücretleri, çalışma ve dinlenme süreleri, izin hakları, yurda dönüşleri, tazminat hakları, mesleklerini geliştirmeye ilişkin eğitimler ve mürettebatın sayısına ilişkin hükümlerden oluşmaktadır. Üçüncü başlıkta gemiadamlarının barınma, dinlenme tesisleri, beslenmelerine ilişkin hükümler bulunmaktadır. Dördüncü başlıkta gemiadamlarının sağlıklarının korunması, tıbbi tedavi, refah ve sosyal güvenlik bakımından korunmalarına ilişkin hükümler bulunmaktadır. Son ve beşinci başlıkta bu hükümlerin uygunluğu ve uygulanması noktasında bayrak ve liman devletinin sorumluluğu gibi hükümlere yer verilmiştir.

Kodlar A ve B bölümleri olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Tüzükler ve kodun A bölümü bağlayıcı niteliktedir. Kodun B bölümündeki hükümler ise bağlayıcı olmayan, kodun A bölümünde belirtilen hükümleri açıklayan ve uygulama yöntemini gösteren yönerge niteliğindedir. Taraf Devletler Sözleşme'yi onayladıktan sonra kodun A bölümündeki ilkelere uygun olarak kendi iç düzenlemelerini yaparlar. Kodun B bölümüne uyup uymamakta serbesttirler³². ILO'nun bu şekilde kodları kabul etmesinin altında yatan strateji, salt kuralların ihdas edilmesi yerine tüm Taraf Devletlerin Sözleşme'yi uygularken oluşturacakları mevzuatta ortaya çıkacak tereddütlerin önüne geçmektir³³. Yani kanun koyucunun kodun A bölümünde belirtilen kuralları oluşturacağı sırada kanun koyucuya kuralın doğru uygulanması noktasında yol göstermektir.

³² Ntovas, Alexandros X.M.: Maritime Labour Convention s. 934.

³³ Ntovas, Alexandros X.M.: Maritime Labour Convention s. 934.

Kurallar ve Kodlar bölümündeki hükümler, gemiadamlarının gemide çalışabilmesi için aranan asgari koşullar, istihdam koşulları, gemide ikamet, dinlenme, gıda temini, sağlık ve tedavi şartları, sosyal hizmet ve sosyal güvenlik hizmetleri ile belirtilen kurallara uyma ve uygulama konularını ihtiva etmektedir. Sözleşme'nin teknik şartlara ilişkin hükümleri denizcilikteki gelişmelere uygun olarak hızlı bir şekilde güncellenebilmektedir³⁴. Sözleşme m. XIV ve XV gereği, ILO Anayasası'nın m. 19 hükmü uyarınca ortaya çıkabilecek yeni durumlara uygun olarak değişiklik yapılması mümkündür³⁵. ILO Anayasası m. 19 gereği yapılacak konferansta gündemdeki bir madde ile ilgili önerilen bir düzenleme olursa bu önerinin milletlerarası sözleşme şeklinde mi, yoksa tavsiye kararı şeklinde mi olacağına karar vermesi gerekmektedir. Her iki durumda da bir Sözleşme veya Tavsiye Kararının Konferans tarafından kabulü için son oylamada hazır bulunan Taraf Devletlerin oylarının üçte iki çoğunluğu gereklidir. Gerekli çoğunluk sağlandıktan sonra değişiklik, tüm Taraf Devletlere onaylamak üzere gönderilecektir. Taraf Devletler, kendi ülkelerinde değişikliğin resmî onayını Uluslararası Çalışma Bürosu Genel Müdürlüğü'ne gönderecek ve ülkesinde değişikliğin yürürlüğe girmesini sağlayacaktır. Değişikliği kabul etmeyen Taraf Devletler için ise Sözleşme'yi ilgilendiren konulara ilişkin mevzuat ve uygulama hakkında Sözleşme hükümlerinden herhangi birinin mevzuat, idari önlemler, toplu sözleşme veya diğer şekillerle ne dereceye kadar yürürlüğe konulduğunu ya da konulmasının önerildiğini göstermek ve bu tür Sözleşme'nin onaylanmasını engelleyen ya da geciktiren güçlükleri belirlemek suretiyle Uluslararası Çalışma Bürosu Genel Müdürü'ne rapor göndermek dışında herhangi bir zorunluluk yüklenmeyecektir. Nitekim bu usule uygun olarak Sözleşme'de 2014, 2016 ve 2018 yılında üç defa değişiklik yapılmıştır³⁶.

³⁴ Algantürk Light, D.: "Deniz İş Sözleşmesi 2006", s. 273.

³⁵ Sözleşme m. XIV – XV.

³⁶ 2014 yılında yapılan değişiklikler; gemiadamlarının yurda iadesi hakkında Kural 2.5'teki hükümler ve gemiadamlarının iş kazası sonucu ölüm, yaralanma ve uzun süreli iş göremezlik durumlarındaki tazminat talepleri hakkında Kural 4.5'teki mali güvencelere ilişkin hükümlere eklemeler yapılmak suretiyle değiştirilmiştir. 2016 yılında yapılan değişiklikler; gemiadamlarının iş kazaları, yaralanmaları

C. Sözleşme'nin Uygulama Alanı

Sözleşme, çalıştıkları pozisyona bakılmaksızın gemide istihdam edilen tüm gemiadamlarına uygulanır³⁷. Böylece, gemide çalışan tüm kişilerin gemiadamı oldukları anlaşılmaktadır. Bu kapsamda gemiadamının mutlaka geminin işletilmesi, sevki veya idaresinde yer alması şart değildir. Gemide istihdam edilen aşçı, garson, sağlık görevlileri gibi kişiler de bu Sözleşme'ye tabidirler. Sözleşme kapsamında işveren (donatan) ise geminin sahibi, gemi işletme müteahhidi, bareboat chartereri (çıplak gemi kiracısı) gibi işverene atfedilen görev ve yükümlülükleri yerine getirmeyi taahhüt eden gerçek veya tüzel kişilerdir³⁸. İşveren kavramının birden çok kişiyi kapsayacak şekilde tanımlanmasının sebebi, gemiadamlarına karşı sorumlu olabilecek kişiyi tespit etmektir³⁹.

Sözleşme'de aksi yönde bir hüküm yoksa, balıkçılık veya benzer faaliyette bulunan gemiler, savaş gemileri, askeri ve yardımcı gemiler, geleneksel şekilde inşa edilen yelkenli gemiler dışında kamu ve özel sektörde olduğuna bakılmaksızın ticari faaliyette bulunan tüm gemiler, kapsam dâhilindedir⁴⁰. Sözleşme'nin kamu ve özel sektörde olduğuna bakılmaksızın ticari faaliyette bulunan tüm gemiler dışındaki diğer gemilere uygulanıp uygulanmayacağı hususunda bir tereddüt ortaya çıktığı takdirde üye devletlerin yetkili makamları konu hakkında ancak donatan ve gemiadamları birliklerine danıştıktan sonra karar verebilir⁴¹. Dolayısıyla, 200 groston altında ve milletlerarası alanda ticari faaliyette bulunmayan gemilerin, ancak donatan ve gemiadamları

ve meslek hastalıkları hakkında Rehber Kural 4.3.1(1) ve (4) hükümleri, bunların soruşturulması için Rehber Kural 4.3.6(2)'de bulunan hükümler ve denizde çalışma sertifikası ve beyannamesine ilişkin Standart A 5.1.3'te bulunan hükümlere eklemeler yapılmak suretiyle değişiklik yapılmıştır. 2018 yılında yapılan değişiklikler; gemiadamlarının iş sözleşmesi hakkında Standart A 2.1'deki hükümlere, gemiadamlarının ücretlerine ilişkin Standart A 2.2 ve gemiadamlarının yurda dönüşlerine ilişkin Rehber Kural 2.5.1(8)'de bulunan hükümlere ekleme yapılmak suretiyle değişiklik yapılmıştır.

³⁷ Sözleşme m. II(1)(f).

³⁸ Sözleşme m. II(1)(j).

³⁹ Algantürk Light, D.: "Deniz İş Sözleşmesi 2006", s. 274.

⁴⁰ Sözleşme m. II(4).

⁴¹ Sözleşme m. II(5).

birliklerine danışılmasından sonra Sözleşme kapsamına alınıp alınmayacağına karar verilir.

D. Sözleşme'nin Sağladığı Avantajlar

ILO'nun deniz iş hukuku alanında kabul edilen dünya çapında bir referans kaynağı olarak değerlendirdiği Sözleşme, denizcilik sektörü ile ilgili bütün kesimler için büyük avantajlar sağlamaktadır⁴². Sözleşme'nin kabul sürecine nazaran diplomatik konferansa katılan devletlerin, gemiadamları birlikleri ve donatan birliklerinin esaslı itirazlarının mevcut olmaması, sağlanan önemli avantajların varlığına işaret etmektedir. Sözleşme'nin genel olarak iş ve denizcilik örgütleri, donatanlar ve hükümetler açısından dengeli bir metin olduğu, gemiadamlarının hakları korunurken verimlilik ve rekabete açık denizcilik endüstrisinin ihtiyaçlarına cevap verdiği söylenebilir⁴³. Özellikle ILO tarafından belirlenen avantajlar özetle aşağıda gösterilmiştir⁴⁴:

1. Devletler Bakımından

Sözleşme'nin devletler bakımından sağladığı avantajlar aşağıda gösterilmiştir:

- Tek bir sözleşmeyle raporlama yükümlülüğünün sağlanabilmesi,
- Sözleşme ile devletlerin tüm gemiler üzerinde daha geniş yetki sağlayabilmesi,
- Denizcilik sektöründe hizmet kalitesinin artması,
- Deniz çevresinde korumanın geliştirilmesi,
- Taraf Devletlere ait gemilerin Sözleşme'yi onaylamasında ve uygulamasında

kolaylık sağlanması,

⁴² Bedük, N.: *Deniz İş Sözleşmesi*, Bursa 2012, s. 74.

⁴³ Coşkunsu, Ç.: "Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne Hukuki Bir Bakış", *Denizcilik Dergisi* 2011, Yıl: 12, S. 54, s. 59.

⁴⁴ <www.oit.org/public/english/standards/norm/mlc2006/advantages.htm>.

- Belgelendirme sisteminin sadece 500 groston ve üzeri gemiler için zorunlu olması,
- Sözleşme'yi onaylamış devletlerin alt standartlardaki gemilerine de uygulanarak haksız rekabetten korumalarının sağlanması.

2. Gemi Sahipleri Bakımından

Sözleşme'nin gemi sahipleri bakımından sağladığı avantajlar aşağıda gösterilmiştir:

- Belirli standartların oluşturulmasıyla sağlanan adil rekabet ortamında hareket edilmesi,
- Donatanların talebi doğrultusunda 500 groston altındaki gemilerin de belgeleme sisteminden faydalanmasının sağlanması,
- Sosyal açıdan daha sorumlu bir denizcilik çevresinin oluşmasının sağlanması,
- Daha sağlam ve korumalı bir iş gücünün sağlanması,
- Gemilerin daha kaliteli ve güvenli işletilmesi ile limanlarda oluşabilecek sorunları en aza indirmek ve buna bağlı olarak ortaya çıkacak gecikmenin azalmasının sağlanması,
- Birçok gemi sahibinin kolayca kabul edebileceği asgari standartlar getirilerek denizcilik sektöründeki çalışma koşullarında ortak bir uyum ve yeknesak hukuk düzeninin oluşturulması.

3. Gemiadamları Bakımından

Sözleşme'nin gemiadamları bakımından sağladığı avantajlar aşağıda gösterilmiştir:

- Denizdeki yaşam ve çalışma ilkelerinin ve hakların geniş kapsamlı olarak düzenlenmesi,
- Gemiadamlarının çalışma haklarına dair esasların ayrıntılı şekilde açıklanarak istihdamda açıklığın kazanılması,
- Gemiadamlarının çalışma hakları konusunda bilgilendirilmesi,
- Gemiadamlarının minimum düzeydeki çalışma ve yaşam koşullarının iyileştirilmesi ve buna dair yeknesak kuralların getirilmesi,
- Gemiadamlarına hem karada, hem de denizde şikâyet hakkının sağlanması.

E. Yürürlük

Sözleşme, dünya gemi tonajının en az % 33'ne sahip otuz devletin onayını takiben 12 ay sonra yürürlüğe girer⁴⁵. Bu iki şartın bir arada olması gerekmektedir. Belirtilen şartlar 20 Ağustos 2012⁴⁶ tarihinde sağlandığından Sözleşme, 30 Ağustos 2013 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiştir⁴⁷.

Sözleşme'nin XV(12) maddesi gereği bir değişiklik yürürlüğe girdikten sonra, Sözleşme ancak değiştirilmiş şekli ile onaylanır. 6898 sayılı Uygun Bulma Kanunu'nun 2. maddesi gereği Sözleşme'de yer alan Kurallar ve Kodlar ile Eklerde yapılacak değişiklikleri onaylamaya Bakanlar Kurulu⁴⁸ yetkilidir.

Sözleşme'nin V. maddesinde belirtildiği üzere, her bir Taraf Devlet, kendine düşen yükümlülükleri yerine getirmek üzere gerekli tedbirleri alır. Böylece Taraf Devletler kendilerine özgü bir sistem geliştirerek düzenli denetimler ve raporlar ile hem

⁴⁵ Sözleşme m. VIII.

⁴⁶ Rusya ve Filipinler bu tarihte Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ni onayladığından üye devlet sayısı bu devletlerle birlikte 30 olmuştur.

⁴⁷ Sözleşme'ye hâlihazırda katılan tüm ülkeleri görmek için bkz. <<http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/news/lang--en/nextRow10/index.htm>>.

⁴⁸ Bakanlar Kuruluna verilen bu yetki 9 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi m. 8 gereği Cumhurbaşkanlığı'na verilmiştir.

kendi bayraklarını taşıyan gemilerin, hem de limanlarına uğrayan yabancı bayraklı gemilerin takibini sağlamaktadırlar. Taraf devletler Sözleşme hükümlerinin ihlalini önlemek ve milletlerarası hukuka uygun olarak ihlalin her türünü engelleyecek şekilde yaptırımlar ihdas etmek veya düzeltici önlemler almakla yükümlüdürler⁴⁹. Taraf Devletler, taraf olmayan devlet gemilerinin daha avantajlı bir durumda olmaması için yükümlülüklerini yerine getirmek zorundadırlar⁵⁰. Bu kapsamda Sözleşme'ye Taraf Devletlerin kendi limanlarına uğrayan gemilerin bu Sözleşme'de belirtilen şartlara uygun olup olmadıklarını denetleme yetkisi vardır. Dolayısıyla, Taraf Devlet sıfatı bulunmayan devletlerin bayraklarını çeken gemilerin Sözleşme'ye uymamaları söz konusu olamaz.

Aynı esaslar, henüz Sözleşme'ye taraf olmayan Türk bayraklı gemiler için de geçerlidir. Ancak Türk bayraklı gemiler, Türk denizlerinde millî kanunlara ilişkin hükümlere tabi tutularak ikili uygulamalarla karşı karşıya kalmaktadırlar. Bu ikili uygulama, dünya denizlerinde seyrüsefer yapan Türk bayraklı gemileri farklı ve aşağıda ayrıntılı şekilde anlatacağımız üzere millî hukukla çatışan hükümlerle karşı karşıya bırakmaktadır.

II. SÖZLEŞME'DEKİ İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ HÜKÜMLERİ

A. Genel Olarak

Sözleşme, hem bayrak devletine, hem de işveren donatana birçok sorumluluklar yüklemektedir. Bayrak devletinin öncelikli sorumluluğu, Sözleşme'nin sağlıklı şekilde anlaşılması ve uygulanmasına yönelik olarak iç hukukunda gerekli düzenlemeleri yapmasıdır. Bu bağlamda gerekli denetimlerin yapılmasını sağlayacak bir mekanizma oluşturulmalı ve Sözleşme'ye aykırılıklar için gerekli yaptırımlar ihdas edilmelidir.

⁴⁹ Sözleşme m. V(6).

⁵⁰ Sözleşme m. V(7).

Aşağıda detaylı olarak açıklandığı üzere, Sözleşme’de belirtilen sertifikaların ve beyannamelerin gemilerde bulunması gerekmektedir. Taraf Devletler, kendi limanlarına uğrayan tüm gemilerin Sözleşme’ye uygunluğunu denetlemek ve aykırı davranışlara karşı yaptırım uygulamak zorundadırlar. Taraf Devletler, bu amaçla gerekli mekanizmaları oluşturarak olası ihlalleri önlemek için gayret sarf ederler.

Taraf Devletler, denetim ve sertifikalandırma sisteminin etkin bir şekilde uygulanabilmesi için tanınmış kuruluşları⁵¹ yetkilendirirler, gemiler için denizde çalışma sertifikası ve denizde çalışmaya uygunluk beyannamesi düzenlerler. Her bir Taraf Devlet, bayrağını taşıyan gemilerin Sözleşme hükümlerine uyduğunu kuracakları etkin bir sistem yoluyla ve ortak bir periyodik denetim, gözetim veya diğer kontrol yöntemleriyle tespit eder. Keza, Sözleşme hükümlerinin ihlal edildiğine ilişkin bildirimlerin uygun bir şekilde yapılabilmesi için gemide şikâyet prosedürü kurarak gemiadamlarının kullanımına sunarlar. Ayrıca ciddi deniz kazalarına ilişkin olarak kamuoyuna açık bir şekilde resmî bir soruşturmanın yürütülmesi de Taraf Devletlere yüklenen bir diğer yükümlülüktür.

Taraf Devletler, yukarıda belirtilen hükümlerle beraber Sözleşme’de yer alan hak ve ilkeler çerçevesinde kodların A bölümünde belirtilen kurallara uygun şekilde mevzuatı uygulamalıdır. Bu doğrultuda aşağıda işverenin yükümlülükleri kapsamında belirtilen bütün düzenlemelerin gereklerini yerine getirmek zorundadırlar.

İşverenin en temel yükümlülüğü ise Sözleşme gereklerinin iç hukuktaki hangi hükümlerle karşılanacağını açıklayarak uygulamaya yönelik gerekli planlamayı

⁵¹ Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki Kanunun Uygulanması Hakkında Yönetmelik gereğince ilgili Bakanlık tarafından bu tanınmış kuruluşlar yetkilendirilir. Bkz. 23.08.2015 tarihli ve 29454 sayılı Resmî Gazete. Ayrıca Gemiler İçin Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliği de bu kuruluşların, seçimi, yetkilendirilmeleri, denetlenmeleri ve yetkilerin iptaline ilişkin usul ve esasları düzenlemek için kabul edilmiştir. Bkz. 18.01.2017 tarihli ve 29952 sayılı Resmî Gazete. Dünyada Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği (*International Association of Classification Societies: IACS*) kuruluşu bu tanınmış kuruluşların yapısı, tanımı ve isimlerini belirlemiştir. Detaylı Bilgi için bkz. Erginer, K. E. / Kaya, A. Y.: “Türk Donatan İşletmelerinin Klas Kuruluşu Seçimlerinin Analitik Hiyerarşi Süreci Yöntemiyle Analizi”, Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi 2016, S. 2, C. 14, s. 3 vd.; Ayrıca bkz. <<http://www.iacs.org.uk/>>.

yapmasıdır⁵². İşveren, uygulama planını hazırlarken öncelikle gemiadamlarının çalışma haklarını güvence altına almalı ve bunları etkin bir şekilde uygulamalıdır⁵³. İşveren ve gemiadamı arasındaki iş sözleşmesi, millî hukuka ve milletlerarası kurallara uygun olmalıdır.

Gemiadamı ve işveren arasındaki iş sözleşmesi, tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmedir. Gemiadamının iş görme borcuna karşılık işverenin ücret ödeme borcu bulunmaktadır⁵⁴. Bu karşılıklı temel borçlar dışında işveren, sözleşme şartlarının adil olmasını sağlamalıdır⁵⁵. Gemiadamlarının iş sözleşmesi, Sözleşme’de belirtilen şartlarda ve yazılı şekilde yapılmalı, gemiadamlarının rahat bir ortamda sözleşme şartlarını incelemesine imkân verilmelidir. Ayrıca, iş sözleşmesi, millî hukuk hükümlerine uygun olduğu ölçüde toplu iş sözleşmelerine tabi olacak şekilde akdedilmelidir⁵⁶. Deniz İş Kanunu’nu m. 48 gereğince bu Kanun hükümleri, gemiadamına daha elverişli hak ve menfaatler sağlayan kanun, toplu iş sözleşmesi, hizmet akdi ve örf ve adetlerden doğan haklara hânel getirmez. Bu Kanun’un uygulanmasında işverene düşen yükümlülükler, gemiadamlarının ücret ve sair haklarının daha aşağı hadlere indirilmesine sebep tutulamaz.

Anlaşılaçağı üzere, işveren belirtilen yükümlülüklerine uygun davranmakla birlikte, gemiadamlarının en temel hakkı olan ücretlerini tam ve zamanında ödeyecektir⁵⁷. İşveren, Sözleşme Standart A. 2.2(1) gereğince gemiadamının gördüğü işe uygun olarak ve bir aylık süreyi aşmayacak şekilde ücretini ödemelidir⁵⁸. İşveren, gemiadamlarının çalışma ve dinlenme sürelerini Sözleşme’de belirtilen azami ve asgari sürelerle uygun

⁵² Detaylı bilgi için bkz. Gürbüz, A. / Çetin, O.: “Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC, 2006) Bayrak Devletleri, Gemi Sahipleri ve Klas Kuruluşlarının Rolü”, Denizcilik Dergisi 2011, Yıl: 12, S. 54, s. 56.

⁵³ Sözleşme m. 1.

⁵⁴ Süzek, S.: *İş Hukuku*, s. 375; Narmanlıoğlu, Ü.: *İş Hukuku Ferdi İş İlişkileri I*, İstanbul 2012, s. 282.

⁵⁵ Sözleşme Kural 2.1.

⁵⁶ Sözleşme Kural 2.1.

⁵⁷ Ücret hakkının en temel hak olduğuna ilişkin bkz. Süzek, S.: *İş Hukuku*, s. 236; Narmanlıoğlu, Ü.: *İş Hukuku Ferdi İş İlişkileri I*, s. 175; Bedük, N.: *Deniz İş Sözleşmesi*, s. 121.

⁵⁸ Deniz İş Kanunu 6(9) maddesi gereği, “*ücretin ödeme zamanı ve yeri ile zorunlu tutulan işverenler için gemi adamının ücret, prim, ikramiye ve bu nitelikteki her çeşit istihkakının ödeneceğı banka özel hesap numarası*” deniz iş sözleşmesinde bulunmalıdır.

olarak belirlemek zorundadır⁵⁹. Keza, işveren, gemiadamlarına yıllık izinlerini kullandırmalı, sağlık ve refah gerekçesiyle yaptıkları işlere uygun şekilde karaya çıkmalarına imkân vermelidir⁶⁰.

Deniz İş Kanunu'nu m. 40 gereğince gemide bir takvim yılı içinde bir veya birkaç hizmet akdine dayanarak en az altı ay çalışmış olan gemiadamı, yıllık ücretli izne hak kazanır. İşveren, gemiadamları yıllık izin kullanırken onların masrafsız olarak yurda dönüşünü sağlamalıdır⁶¹. Ayrıca, aynı Kanun'un 21. maddesi gereği işveren, masrafi kendisine ait olmak üzere gemiadamlarının yurda dönmelerini sağlamakla yükümlüdür.

İşveren, geminin batması veya zayi olması durumunda gemiadamlarına işsiz kalmalarından dolayı tazminat ödemelidir⁶². İşveren, geminin emniyetli, güvenli ve etkili bir şekilde işletilmesi için gemide yeterli sayı ve nitelikte gemiadamı çalıştırmalıdır⁶³. Ayrıca, işveren, gemiadamlarının mesleki kariyerlerini, yeteneklerini ve istihdam imkânlarını geliştirmeli, ikamet, dinlenme yerleri ile iaşelerini sağlamalıdır⁶⁴.

B. Gemiadamlarının Sağlık ve Güvenliklerinin Korunması

Sözleşme'de gemiadamlarının iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin bir hayli hüküm yer almaktadır. Öncelikle Sözleşme'nin 1.2 kuralı gereği gemiadamları, gemide işe başlamadan önce sağlıklarının, denizdeki görevleri yerine getirmeye uygun olduğunu belgeleyen bir sağlık raporu edinmelidirler. Alınacak sağlık raporu, ILO/Dünya Sağlık Örgütü ("WHO")⁶⁵ Yönergelerini ve ILO, IMO ve WHO tarafından yayımlanmış bütün

⁵⁹ Sözleşme Kural 2.3(5) uyarınca azami çalışma saati 24 saatlik dönem için 14 saat, yedi günlük dönem için 72 saat; asgari dinlenme süresi 24 saatlik dönem için 10 saat yedi günlük dönem için 77 saat olmalıdır.

⁶⁰ Sözleşme Kural 2.4.

⁶¹ Yargıtay 9. HD., 26.12.2007, E. 2007/39556, K. 2007/30234; Sözleşme Kural 2.5.

⁶² Sözleşme Kural 2.6.

⁶³ Türk Ticaret Kanunu m. 932(2); Sözleşme Kural 2.7.

⁶⁴ Sözleşme Kural 2.8 ve 3.1; Deniz İş Kanunu m. 35.

⁶⁵ *World Health Organization*. WHO, 1948 yılında faaliyetlerine başlamış ve sağlığı geliştirmek, dünyayı güvende tutmak ve savunmasızlara hizmet etmek için dünya çapında çalışmaktadır. <<https://www.who.int/about/what-we-do>>.

diğer ilgili milletlerarası yönergelere uygun olmalıdır. Sağlık raporu, 1978 STCW'ye uygun şekilde alınmış ise Sözleşme bakımından da geçerli kabul edilmektedir. Sağlık raporu, 1978 STCW'de de belirtildiği üzere, eğer gemiadamı 18 yaşından büyük ise 2 yılda bir, 18 yaşından küçük ise her yıl yenilenmek zorundadır. Bu süreler maksimum süreler olup, gemiadamlarının görevlerine uygun olarak kısaltılabilir. Gemiadamlarının almak zorunda olduğu sağlık raporunun içeriğinde, gemiadamlarının iş görme kabiliyetine uygun olarak işitme, duyma ve renkleri kavrama durumunun tamamıyla yerinde olduğu hususlarına yer verilmelidir. Ayrıca, gemiadamının denizde çalışmasının, sağlık probleminin artmasına yol açmayacağına, işini yapmayı engellemeyeceğine veya diğer gemiadamlarının sağlığını tehlikeye düşürmeyeceğine ilişkin bilgiler bulunmalıdır.

Gemiadamlarının sağlıkları gemide çalışmalarına elverişli olduğu takdirde, gemiadamları, Sözleşme'nin 1.3 kuralına göre görevlerini yerine getirmeye ve kendi şahsi güvenliklerini sağlamaya yeterli ölçü ve nitelikte eğitim almalıdırlar. Bu doğrultuda gemiadamları, IMO'nun kabul ettiği bağlayıcı nitelikteki belgelere uygun şekilde verilen eğitimleri almak ve kurslara katılmak zorundadırlar. Hâlihazırda Türk gemiadamlarının 1978 STCW'ye uygun olarak belirlenen gerekli nitelikteki eğitimleri tamamlamadıkça gemide çalıştırılmalarına izin verilmemektedir. Bu noktada 1978 STCW ve Sözleşme uyum hâlinindedir.

Sözleşme'nin 2.3 kuralında gemiadamlarının azami çalışma ve asgari dinlenme süreleri belirlenmiştir. Buna göre gemiadamları için standart çalışma süresi, diğer işçilerde olduğu gibi haftada bir gün tatil ve diğer tatil günleri de dâhil sekiz saattir. Bu kural gereğince azami çalışma süreleri, 24 saatlik dönem için 14 saat ve 7 günlük dönem için 72 saati aşmamalıdır. Asgari dinlenme süreleri, 24 saatlik dönem için 10 saat ve 7 günlük dönem için 77 saatten az olmamalıdır. Ayrıca, dinlenme süresi biri en az aralıksız 6 saat olmakla birlikte, en fazla iki döneme ayrılmalı ve iki dinlenme süresi arasındaki fark 14 saati aşmamalıdır. Burada belirtilen süreler, azami çalışma ve asgari dinlenme

süreleri olduğu için çalışma süreleri daha az, dinlenme süreleri daha fazla olarak düzenlenebilir.

Deniz İş Kanunu'nun 26(1) maddesi gereği iş süresi, günde sekiz ve haftada kırk sekiz saattir. Bu süre haftanın iş günlerine eşit olarak bölünmek suretiyle uygulanır. Ancak Deniz İş Kanunu m. 27⁶⁶ gereğince bu maddede sayılan kişilerin Kanun'un iş sürelerine ilişkin hükümlerine tabi olmadıkları belirtilmiştir. Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği⁶⁷ m. 60(4)'te dinlenme süresinin haftada 77 saatten az olamayacağı hüküm altına alınmıştır. Yargıtay, birçok kararında mülga Gemiadamları Yönetmeliği'nde⁶⁸ belirtilen düzenleme yerine hukuki ilişkiye uygun ILO Sözleşmesi ile ilgili Avrupa Birliği ("AB") direktiflerindeki sürelerin esas alınması gerektiğine hükmetmiştir⁶⁹. Yargıtay, gemiadamlarına uygulanacak hükümlerin tayininde öncelikle taraf olunan milletlerarası sözleşmelerin uygulanması gerektiğine vurgu yapmaktadır. Zira, milletlerarası sözleşme hükümleri, genellikle milli hukuk hükümlerine nazaran gemiadamlarına daha lehte düzenlemeler içermektedir.

Sözleşme'nin 2.7 kuralına göre gemiler, deniz emniyeti ve denizde güvenliğe yönelik kurallara uygun ve etkili şekilde işletilmeli, bu amaçla yeterli sayıda ve nitelikte gemiadamı çalıştırılmalıdır. Bayrak devletleri, kendi bayraklarını çeken gemilerin Sözleşme'deki standartları karşılamak için asgari güvenlik donanımını gösteren belgelere ve yetkili makam tarafından denkliği kabul edilen diğer belgelere uygun sayı ve yeterlikte mürettebata sahip olmalarını sağlamakla yükümlüdürler. Gemi kazalarının büyük kısmının mürettebat hatasından kaynaklandığı göze alındığında yeterli sayı ve nitelikteki

⁶⁶ Deniz İş Kanunu m. 27 gereği bu Kanun'un iş sürelerine ilişkin hükümlerine tabi olmayan kişiler şunlardır; birden fazla kaptanın bulunduğu gemilerde birinci kaptan veya bu Kanun'un m. 2(C) hükmünde yazılı olduğu şekilde kendisine vekalet eden kimse (kılavuz kaptanlar dâhil), Birden fazla makinistin bulunduğu gemilerde baş makinist, doktor ve sağlık memurları, hemşire ve hastabakıcılar, asli görevleri can, mal ve gemi kurtarma olan kurtarma gemilerinde çalışan gemiadamları, gemide kendi nam ve hesabına çalışanlar.

⁶⁷ 10.02.2018 tarihli ve 30328 sayılı Resmî Gazete.

⁶⁸ Bu Yönetmelik 10.02.2018 tarihinde yürürlükten kalkmıştır. Bunun yerine Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği yürürlüğe girmiştir.

⁶⁹ 9. HD. 14.3.2016, E. 2014/22725, K. 2016/5978, 9. HD., 11.2.2014, E. 2012/25671, K. 2014/3980.

gemiadamının belirlenen çalışma sürelerine uygun şekilde çalıştırılmaları büyük önem taşımaktadır.

C. Gemiadamlarının Gürültüye ve Titreşime Maruz Kalmasının Önlenmesi

Sözleşme'nin B. 4.3.2 Rehber Kuralı gereği gemiadamlarının uzun süre yüksek seviyede gürültüye maruz kalarak duyma yeteneklerine ve sağlıklarına zarar gelmemesi için gerekli cihaz ve donanımların kullanıma sunulması gerekmektedir. Ayrıca, gemiadamlarının dinlenme, barınma ve yemek yeme yerleri dâhil olmak üzere, gürültüyü en aza indirecek önlemler alınmalıdır. Sözleşme'nin Kod B 4.3.3 hükmü gereği gemiadamları, titreşime maruz kalmaları nedeniyle oluşabilecek sağlık sorunları hakkında bilgilendirilmelidir. Titreşimden korunmak için gerekli cihazlar gemiadamlarının kullanımına sunulmalıdır. Bu cihazlar, geminin titreşime en çok maruz kalan bölümleri dışında dinlenme, barınma ve beslenme gibi diğer bütün alanlarda da sağlanmalıdır.

D. İş Kazalarının Beyan Edilmesi ve İstatistiklerin Toplanması

Sözleşme'nin B. 4.3.5 Rehber Kuralı uyarınca gemiadamlarının tüm iş kazaları ve meslek hastalıkları kişisel verileri korunacak şekilde kayıt altına alınmalıdır. İş kazası ve meslek hastalığına ilişkin kayıtlar, bu olayların geminin neresinde gerçekleştiği veya kazanın türü, kazanın denizde veya limanda meydana gelip gelmediğine dair tüm detayları içerecek şekilde tutulmalıdır.

E. İş Sağlığı ve Güvenliğini Koruma ve İş Kazalarının Önlenmesine Yönelik Eğitim Verilmesi

Sözleşme Kural 4.3'de gemiadamlarının iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin eğitimlerinin ne şekilde verileceği hususu düzenlenmiştir. Taraf Devletler, eğitim müfredatını oluşturmakla yükümlüdürler. Liman devletinin yapacağı denetim, gemiadamlarına gerekli eğitimlerin verilip verilmediğini de kapsamaktadır. Denetlemede çalışanın yeterliğinin Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesi⁷⁰ (*Minimum Safe Manning Document*: "SMD") ile uyumlu olup olmadığı, yeterlik belgesinin bulunup bulunmadığı, çalışanların sertifikalarının onaylı olup olmadığı veya sürelerinin dolup dolmadığı ile SMD veya 1978 STCW'ne uygun olmayan diğer hususlara bakılmaktadır⁷¹. İşverene düşen yükümlülük ise Sözleşme'nin B. 4.3.9 sayılı Rehber Kuralında iş sağlığı ve güvenliğinin korunması ve kazaların önlenmesine yönelik verilen eğitimler için tanıtım faaliyetlerini düzenlemektir. Tanıtım faaliyetleri, eğitim amaçlı filmler, gemilere asılacak posterler, denizciliğin kendine has özelliklerinden doğabilecek tehlikeler ve iş sağlığı ve güvenliğinin korunması ile kazaların önlenmesine ilişkin makalelerin gemide bulundurulması gibi hususları içermelidir. Eğitim faaliyetleri, Sözleşme'de örnek kabilinden sayılmış olup, tahdidi değildir.

F. Gemiadamlarının Barınma ve Dinlenme Tesislerinin Özellikleri

Sözleşme Kural 3.1'de her bir Taraf Devlet, bayrağını taşıyan gemide çalışan gemiadamlarının sağlıklarını korumak ve refahını iyileştirmek için insan onuruna uygun barınma ve dinlenme yerlerini sağlamak ve bunların bakımını yapmak zorundadır. Bu

⁷⁰ 28.08.2007 tarih ve 28449 sayılı Bakanlık Oluru ile kabul edilen Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge'ye göre bu belgenin içeriği düzenlenmiştir.

⁷¹ Paker, S.: "Denizcilikte Hiçbir Şey Eskisi Gibi Olmayacak", Denizcilik Dergisi 2011, Yıl: 12, S. 54, s. 52.

doğrultuda her bayrak devleti, gemiadamlarının sağlığının ve refahının korunabilmesi için bilhassa onların dinleneceği odaların ve diğer barınma alanlarının boyutları, ısıtma, havalandırma, gürültü, titreşim ve diğer çevresel faktörler, sağlık tesisleri, aydınlatma ve revir gibi konularda Sözleşme’de belirtilen standartları sağlamakla yükümlüdür⁷². Gemiadamlarının uyku odalarının konumları 1974 SOLAS Kural 2(e) ve (f)’de belirtildiği şekilde konumlandırılmalıdır. Gemiadamlarının dinlenme ve barınma yerleri ile ilgili tüm detaylar düzenlenmiştir. Sözleşme’de insan onuruna yakışır şekilde odaların büyüklüğü, yüksekliği, havalandırılması, ısıtılması, aydınlatılması ile yemekhane, lavabo, tuvaletler ve çamaşırhanelere kadar hemen hemen tüm detaylar düzenlenmiştir. Özellikle revirin muayene ve tıbbi ilk yardım uygulamalarını kolaylaştıracak, bulaşıcı hastalıkların yayılmasını engelleyecek, gemiadamlarının tedavilerinin huzurlu ve rahat bir şekilde yapılmasını sağlayacak şekilde tasarlanması öngörülmüştür.

Sözleşme Kural 3.2’de belirtildiği üzere her bayrak devleti, gemiadamlarının içeceği su dâhil yiyeceklerinin, onların sağlığını tehlikeye sokmayacak şekilde hijyenik ortamlarda tutulması için gerekeni yapar. Ayrıca, yiyeceklerin kaliteli bir şekilde servis edilmesi sağlanmalıdır.

G. Gemiadamlarının Gemide ve Karada Tedavileri

Sözleşme Kural 4.1’de gemiadamlarının sağlıklarının korunması için gemide ve karada tıbbi tedaviye hızlı bir şekilde erişimi düzenlenmiştir. Her bir bayrak devleti, gemiadamlarının acil tıbbi tedavilerinin gerekli olduğu durumlarda onların ücretsiz, hızlı ve uygun bir şekilde tıbbi yardım almalarını sağlamak zorundadır. Tıbbi merkezler,

⁷² Bu Sözleşme’nin yürürlük tarihinden önce inşa edilmiş gemiler için 1949 tarihli 92 sayılı Mürettebatın Gemide Barınması Sözleşmesi (Revize) ve 1970 tarihli 133 sayılı Mürettebatın Gemide Barınması (ilave hükümler) Sözleşmesi’nde belirtilen gemilerin inşasına ve ekipmanına ilişkin hükümler Taraf Devletin mevzuatı ve uygulaması gereğince bu tarihten önce uygulanabilir olduğu ölçüde uygulanmaya devam edecektir. Sırasıyla 01.07.2003 tarihli ve 25155 sayılı Resmî Gazete, 09.10.2003 tarihli ve 25254 sayılı Resmî Gazete.

mümkün olduğu kadar karadakilere benzer sağlık kuruluşları olmalı ve yeterli tıbbi tedaviyi verebilecek kapasiteye sahip olmalıdır.

Sözleşme Standart A 4.1’de detaylı olarak açıklandığı üzere, her bayrak devleti kendi bayrağını çeken gemilerde çalışan gemiadamlarının sağlığını korumak ve onların dış tedavileri de dâhil temel tıbbi tedavilerini sağlamakla yükümlüdür. Bu kapsamda Taraf Devletlerin almak zorunda oldukları önlemler aşağıda gösterilmiştir:

- İş sağlığının korunması ile tıbbi tedaviye ilişkin genel hükümlerin yanı sıra gemilerde çalışmaya ilişkin bütün özel hükümlerin gemiadamlarına uygulanmasını garanti etmek,

- Karada çalışanların faydalandıkları sağlık hizmetlerine mümkün olduğu ölçüde benzer şekilde gemiadamlarının ilaçlara, tıbbi malzemelere, gerekli teşhis ve tedavi hizmetleri ile tıbbi bilgilendirme ve öğrenme hakkına hızlı erişimlerini sağlamak,

- Gemiadamlarının uğrak limanlarda mümkün olabildiği ölçüde dış tedavisi dâhil gerekli tedaviler için muayene olmalarını sağlamak,

- Millî hukukla uyumlu olduğu ölçüde gemide bulunan veya yabancı limanda inen gemiadamlarına sağlık hizmetlerini ücretsiz olarak vermek,

- Sadece hasta veya yaralı gemiadamlarının tedavileri ile sınırlı olmaksızın gemiadamlarının sağlıklarının iyileştirilmesine ve sağlık eğitim programlarının geliştirilmesine yönelik önleyici nitelikte tedbirler almak.

Yukarıda sayılan önlemlerin alınması amacıyla Taraf Devletler, iç hukuklarında kendi bayraklarını çeken gemilerde gerekli tıbbi tedavilerin verilmesi ve hastanelerin kurulması, donatılması ve formasyon ile ilgili hükümler içeren gerekli düzenlemeleri yaparlar. Bu düzenlemelerde her bir geminin tipi, personel sayısı, yapısı, rotası ve yolculuğun süresine göre millî ve milletlerarası seviyede tavsiye edilen standartlar göz önüne alınmalı, yetkili makamlar eczane, tıbbi malzeme ve tıp rehberini sürekli şekilde denetlemelidirler. Üzerinde yüz veya daha fazla personel bulunan ve yolculukları üç

günden fazla süren gemilerde tıbbi tedaviden sorumlu bir uzman hekim bulundurulmalıdır. Ancak bu yolculukların süresi, yapısı ve şartları ile personel sayısına göre hangi gemilerde hekim bulundurulacağını tespit etme Taraf Devletlerin millî hukuk hükümlerine tabi tutulmuştur. Hekimi bulunmayan gemiler bakımından ise en az bir gemiadamının normal işlerinin yanı sıra tıbbi tedavi ve ilaçların sevk ve idaresi ile görevli veya ilk yardım yapmaya muktedir olması gerekmektedir.

Hâlihazırda Türk bayraklı gemiler bakımından hekimin olup olmamasına bakılmaksızın gemiadamlarının 1978 STCW'e uygun şekilde tıbbi ilk yardım eğitimlerini almadan gemide çalıştırılmaları mümkün değildir⁷³. Gemiadamlarının tıbbi tedaviyle ilgili olarak alacakları eğitimlerin seviyesi, 1978 STCW'ne uygun olarak yolculuğun uzunluğu, niteliği, şartları ve personel sayısına göre belirlenebilecek şekilde düzenlenmiştir. Bununla birlikte, yetkili makam, gemilerde uzmanların tavsiyeleri dâhil radyo ve uydu aracılığıyla tıbbi muayenelerin her an yapılabilmesi için gerekli önlemleri almakla yükümlüdür. Gemi ve karadaki personele verilen tıbbi tavsiyeler, radyo ve uydu aracılığıyla gönderilen tıbbi mesajlar veya muayeneye yardımcı olacak diğer tüm tıbbi tavsiyeler, bayrağı ne olursa olsun tüm gemilere ücretsiz olarak sağlanmalıdır. Bu kapsamda ülkemizde aşağıda anlatılacağı üzere uygulanan tele sağlık merkezi öne çıkmaktadır.

Taraf Devletler, Sözleşme Kural 4.4 gereği gemiadamlarının sağlıklarını korumak ve refahlarını sağlamak için onların karadaki tesislere ve hizmetlere erişimini mümkün kılmalıdır. Taraf Devletler, gemiadamlarının bu tesislere erişimini sağlamak için belirli limanlarda sağlık ve benzeri tesisleri kurarlar. Bu düzenlemenin gerekçesi, liman yolculuklarının süresinin gittikçe kısalması, şehirlerde bulunan sağlık tesislerinin

⁷³ 1978 STCW Kural VI(4) ve Kod A(VI)(4).

bazı önemli limanlara uzaklığı ile birlikte gemiadamının kıyıya erişiminin zor, hatta bazen imkânsız olmasına dayanmaktadır⁷⁴.

H. Gemiadamlarının Gemide ve Karada Tıbbi Tedavilerine İlişkin Rehber Kurallar

Sözleşme'nin B 4.1 Rehber Kuralı uyarınca gemilerde işyeri hekimi⁷⁵ bulundurulması zorunlu olmayan durumlarda acil müdahalede bulunabilecek kişinin nitelikleri ve tıbbi tedaviye yardımcı olabilecek diğer nitelikleri gösterilmiştir. Öncelikle normalde sekiz saat içerisinde nitelikli tıbbi bakım ve olanaklara erişebilme kapasitesine sahip gemilerde 1978 STCW'ne uygun şekilde tıbbi bakım ve acil müdahaleyi yapabilecek niteliklere sahip en az bir gemiadamının gemide olması zorunludur. Bu gemiadamı, hem acil yardımda bulunabilmeli, hem de radyo veya uydu aracılığıyla alacağı tıbbi tavsiyeleri uygulama yetenek ve bilgisine sahip olmalı, gerekli eğitimleri başarıyla tamamlamış olmalıdır. Diğer tüm gemiler için ise 1978 STCW'de belirtilen tıbbi bakım konusunda onaylı, damar yolu ile yapılan tedavi gibi hayat kurtarma alanında hem teorik, hem de pratik eğitim almış, gemideki hasta veya yaralı kişilere yeterli standartlarda tıbbi bakım sunabilecek en az bir görevli gemiadamının bulundurulması gerekir. Gemiadamları, tıbbi bakım ve acil durumlarda müdahaleye ilişkin eğitimleri en az beş yıllık aralıklarla tekrar almak, böylece yeni gelişmeler ışığında bilgi ve becerilerini tazelemek zorundadırlar. Hâlihazırda bütün gemiadamları, 1978 STCW'de belirtildiği şekilde acil müdahale dâhil diğer tüm eğitimleri beş yılda bir yenilemektedirler.

Yetkili makamlar, gemiadamlarının sağlıklarının korunması bakımından gerekli olan tıbbi malzeme ve donanımların tam ve tarihlerine uygun olup olmadığını düzenli

⁷⁴ Christodoulou-Varotsi, I.: "Critical Review of the Consolidated Maritime Labour Convention (2006) of the International Labour Organization: Limitations and Perspectives", Journal of Maritime Law & Commerce, C. 43, S. 4, October 2012, s. 482.

⁷⁵ Sözleşme'de tıp doktoru olarak nitelendirilen kişi yerine literatürümüzde kullanılan adıyla işyeri hekimi terimini kullanmayı uygun bulmaktayız.

olarak denetlemekle yükümlüdürler⁷⁶. Bu doğrultuda tıbbi malzemeler ve diğer medikal donanımların denetimlere uygun olmasıyla görevli bir gemiadamının bulunması fayda sağlamaktadır. Bununla birlikte, radyo veya uydu aracılığıyla tıbbi tavsiyelerin alınabileceği radyo ve uydu istasyonlarının tam ve güncel listesi, gemide bulunmalı ve tıbbi bakım ve ilk yardımdan sorumlu gemiadamının hizmetine sunulmalıdır.

I. Başka Gemilerle Tıbbi Konuda Yardımlaşma ve İşbirliği

Gemiadamlarının hastalanmaları veya yaralanmalarına karşı onların ayakta tedavileri sağlanmalı, gerektiğinde hastaneye yatırılmaları, özellikle acil durumlarda dış tedavisine yönelik olanaklara erişimleri mümkün kılınmalıdır⁷⁷. Gemiadamlarının tabiiyetine ve inançlarına bakılmaksızın herhangi bir hastalıktan dolayı rahatsız olmaları durumunda tedavilerini sürdürebilecekleri hastanelere kabulüne veya tedavilerinin sürdürülmesine yönelik anlaşmalar yapılmalıdır. Taraf Devletler, sağlık ve tıbbi koruma alanında düzenlenen programlara ve araştırmalara destek vermek amacıyla milletlerarası seviyede işbirliği yapmaya özen göstermelidirler. İşbirliğinin içeriği, Sözleşme'nin B 4.1.4 numaralı Rehber Kuralında detaylı olarak açıklanmıştır. Buna göre Taraf Devletler, tadil edildiği şekliyle 1979 tarihli Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi'ne ("SAR 1979")⁷⁸ ve Uluslararası Havacılık ve Denizcilik Arama ve

⁷⁶ Yetkili makamlar ecza dolabı ve medikal ekipmanların içerikleri ile ilgili denetimler yaparken bunların Gemilere Yönelik Uluslararası Tıbbi Kılavuz, Tehlikeli Eşyaları Kapsayan Kazalarda Kullanılacak Tıbbi İlk Yardım Kılavuzu, Kılavuzluk Belgesi, Uluslararası Denizcilik Eğitim Kılavuzu, Sinyallerle İlişkin Uluslararası Kod kapsamındaki tıbbi bölüm ve benzeri millî kılavuzların en güncel baskısında yer alan hususlar temel alınmalıdır. Bu kapsamda yapılan denetimde, gemide geçerli medikal veya renk görüş sertifikası bulunmayan çalışanın, medikal sertifikasına uygun olmayan işlerde çalışanın olup olmadığı ve milletlerarası sefer yapan gemide medikal sertifikalardan bir kısmı İngilizce dışı dillerde düzenlenip düzenlenmediğine bakılacaktır. Detaylı bilgi için bkz. Parker, S.: "Denizcilikte Hiçbir Şey Eskisi Gibi Olmayacak", s. 52.

⁷⁷ Sözleşme Kural 4.1.

⁷⁸ *International Convention on Maritime Search and Rescue*, 1979. 21.12.1985 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 20.03.1985 tarihli ve 3171 sayılı Uygun Bulma Kanunu ile kabul edilmiştir. Bkz. 24.03.1986 tarihli ve 19057 sayılı Resmî Gazete.

Kurtarma Kılavuzu'na ("IAMSAR")⁷⁹ uygun olarak arama ve kurtarma faaliyetleri düzenlemeli ve acil müdahale gereken gemiadamlarına ulaşma veya gemiadamlarının tahliye edilmesine yönelik düzenlemeler geliştirmelidirler.

Acil müdahale yapılması gereken gemiadamları için tüm gemilerde onların dünyanın her yerinde ulaşabilecekleri doktor ve tıbbi bakım olanaklarının bir listesi oluşturulmalı, bunlara erişim kolaylaştırılmalıdır. Acil durumlarda gemiadamlarının karaya çıkarılmasının sağlanması, müdahale eden doktorların tavsiyeleri ışığında yurt dışındaki hastanelerde yatan gemiadamlarının istekleri ve ihtiyaçlarını da dikkate alınarak gerektiğinde ülkelerine dönmeleri sağlanmalıdır. Bununla birlikte, gemiadamlarının sağlık durumu, tıbbi tedavileri ve önleyici sağlık bakımı konularında araştırmalar yürütülmeli, denizcilik sektöründe kullanılan ilaçlar hakkında medikal ve sağlık çalışanlarının eğitilmesi için sağlık merkezleri kurulmasına çalışılmalıdır. Sağlığın korunması ve tıbbi tedavi alanında gemiadamlarına yönelik yürütülecek milletlerarası işbirliği, iki veya çok taraflı sözleşmeler ya da Taraf Devletler arasında müzakereler yoluyla yürütülür.

⁷⁹ Kılavuz üç cilt hâlinindedir. 1. cilt, Organizasyon ve Yönetim cildi, global SAR sistemi kavramını, ulusal ve bölgesel SAR sistemlerinin iyileştirilmesini ve etkili ve ekonomik SAR hizmetlerini sağlamak üzere Devletler ile işbirliğini ele almaktadır. 2. cilt, Görev Koordinasyonu cildi, SAR işlemlerini ve alıştırmalarını planlayan ve koordine eden personele yardım etmektedir. 3. Cilt, Mobil Hizmetler cildi, uçak ve araçlar içerisindeki kurtarma birimleri tarafından gerçekleştirilecek olan, kendi acil durumlarına ilişkin bakış açılarıyla arama, kurtarma ya da olay yerinde koordinatör işlemini yerine getirme konularında yardım etmeyi hedeflemektedir. Kılavuz'a detaylı bakmak için bkz. <http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/AAKKM/tr/pdf/20140310_115620_77857_1_79302.pdf>.

III. BAYRAK DEVLETİNİN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

A. Genel Olarak

Bayrak devleti, kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde ülkesindeki yetkilerini kullanan devlet demektir⁸⁰. 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin ("Deniz Hukuku Sözleşmesi")⁸¹ 94. maddesinde bayrak devletinin yükümlülüklerine ilişkin ayrıntılı hükümler yer almaktadır. Buna göre bayrak devleti, kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde teknik, idari ve sosyal konulara ilişkin haklar ile yargı hakkını etkili bir şekilde kullanır. Bayrak devletinin yükümlülüklerini yerine getirmesi etkin biçimde denetim yapmasına bağlıdır.

Sözleşme Kural 5.1'de bayrak devletinin yükümlülükleri düzenlenmiştir. Bayrak devleti sıfatına sahip bütün Taraf Devletler, Sözleşme'yle verilen bütün yükümlülükleri yerine getirmek zorundadır. Her bir Taraf Devlet, denizde çalışma sertifikası ve denizde çalışmaya uygunluk beyannamesi düzenlenmesi ile bunların denetimi ve uygulamaya konulmasına ilişkin etkin bir denetim ve sertifikalandırma sistemi kurmak zorundadır. Sistem kurulurken ilgili millî hukuk kuralları ile Sözleşme'nin zorunlu nitelikteki kuralları arasında gerekli uyum sağlanmalıdır⁸².

Sözleşme'de Taraf Devletlerin etkin bir denetim ve sertifikalandırma sistemini sağlamalarının yöntemleri gösterilmiştir⁸³. Buna göre Taraf Devletler, denetim ve sertifikalandırmayı ayrı ayrı veya birlikte yapmak üzere bağımsız niteliğe sahip uzman kamu veya özel kişi ve kuruluşları ya da ilgili Taraf Devletin rızasını almak şartıyla diğer

⁸⁰ Okur, D.A.: *Deniz Hukukunda Liman Devleti Yetkisi ve Denetimi - Gemi Kaynaklı Deniz Kirliliğinin Önlenmesinde Değişen Yetki Dengeleri Bağlamında Liman Devleti Yetkisinin Artan Önemi-* İstanbul, 2009, s. 29.

⁸¹ *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982. Deniz Hukuku Sözleşmesi Yürürlüğe girmemiştir. Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin Türkçe tercümesi için bkz. Özman, A.: *Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı*, İstanbul 1984.

⁸² Carey, L.: *The Maritime Labour Convention, 2006: The Seafarer and the Fisher*, 31 *Austl. & N.Z. Mar. L.J.* 14, 36, 2017, s. 25.

⁸³ Sözleşme Kural 5.1.1(3).

Taraf Devletlerin kuruluşlarını yetkilendirebilirler. Ancak, bu yetkilendirme, Taraf Devletin sorumluluğunu ortadan kaldırmaz.

Sertifikalandırma ve beyanname düzenleme yükümlülüğü Taraf Devletlere ait olmakla birlikte, meselenin Taraf Devletler ile ILO arasındaki ilişkilerine de değinilmelidir⁸⁴. Taraf Devletler, ILO'ya karşı yükümlülükleri kapsamında Sözleşme'de belirtilen kuralları uygulamak zorundadırlar. Denizde çalışma beyannamesi ile denizde çalışma sertifikası, aksi ispatlanmadığı sürece Taraf Devletin bayrağını taşıyan geminin usulüne göre denetlendiğini ve gemiadamlarının çalışma ve yaşam şartları ile ilgili hükümlerin belgeler üzerinden takip edildiğini göstermektedir. Anlaşılacağı üzere, söz konusu belgeler, Sözleşme hükümlerinin uygulanmasının bir ispat aracıdır. Belgelerin usulüne uygun düzenlenmiş olması, geminin liman devleti denetiminden geçmesini de kolaylaştırmaktadır⁸⁵. Gemiler, liman devletinin limanlarında gereksiz şekilde bekletilmezler⁸⁶. ILO Anayasası m. 22⁸⁷ gereğince söz konusu belgelerin ve bunların etkinliğini arttırmak için geliştirilen metotları gösteren diğer belgelerin Taraf Devletlerce Uluslararası Çalışma Bürosu'na sunulan raporda yer alması gerekmektedir. Böylece, ILO, belgelerin hazırlanması ve denetimiyle ilgili işlemleri takip edebilmektedir.

Taraf Devletler, denetim ve sertifika sisteminin yönetimine dair prosedürleri belirleyerek bunları etkin bir şekilde yerine getirmelidirler. Bu hususta Rehber Kurallar'da Taraf Devletlere uygulamada yardımcı olacak birçok hükümler yer almaktadır. Rehber Kurallar, denetim ve sertifikalandırma sisteminin etkin çalışması için ilgili kamu kurum ve kuruluşları arasında işbirliği yapılmasının önemini vurgulamaktadır. Ayrıca, yetkili makamın donatan ve gemiadamları örgütleriyle düzenli aralıklarla istişare

⁸⁴ Carey, L.: Seafarer and the Fisher, s. 26.

⁸⁵ Carey, L.: Seafarer and the Fisher, s. 26.

⁸⁶ Christodoulou-Varotsi, I.: "Limitations and Perspectives", s. 486.

⁸⁷ ILO Anayasası m. 22'ye göre, üye ülkelerden her biri katılmış olduğu sözleşmeleri yürürlüğe koymak için aldığı önlemler hakkında Uluslararası Çalışma Bürosuna yıllık bir rapor sunmayı taahhüt eder. Bu raporlar, Yönetim Kurulu tarafından belirtilen şekilde yazılacak ve onun istediği açık bilgileri içerecektir.

yapmasının uygulamadan iyi sonuçlar alınması bakımından faydalı olacağı belirtilmektedir.

Bayrak devletinin bir diğer yükümlülüğü, bayrağını taşıyan gemilerin karıştığı yaralanma veya can kaybına neden olan ciddi deniz kazaları hakkında resmî soruşturma başlatmasıdır. Bayrak devleti, soruşturmaları kamuoyunun bilgisine sunmalı ve milletlerarası işbirliği yapılmasını sağlamalıdır⁸⁸.

Dünya deniz ticaret filosunun genişlemesine paralel şekilde denizcilik endüstrisi hızla büyümekte, denizde emniyet ve asayişin sağlanması ile deniz çevresinin korunmasına yönelik milletlerarası seviyede yoğun çabalar sarf edilmektedir. Devletler, bu amaçla kabul edilen birçok milletlerarası sözleşmeyi onaylayarak iç hukuklarına uygun şekilde uygulamaya çalışmaktadırlar. Türk hukukunda son yıllarda denizle ilgili birçok milletlerarası sözleşmenin yürürlüğe girmesiyle birlikte Türkiye'nin bayrak devleti olarak yükümlülüklerinde bir hayli artış olduğu gözlemlenmektedir.

B. Tanınmış Kuruluşların Yetkilendirilmesini Sağlamak

Sözleşme Kural 5.1.2'de Taraf Devletlerin yetkili makamları tarafından gemiadamlarının denizde çalışma koşullarının denetimi ve sertifikalandırmasına ilişkin olarak tanınmış kuruluşlar için yapacakları yetkilendirmelerin usul ve esasları düzenlenmiştir. Buna göre Taraf Devletlerin yetkili makamları, gemiadamlarının denizde çalışma şartlarının denetlenmesi ve sertifikalandırması için kuracakları veya bu amaçla kurulmuş olan kuruluşların yetkileri ile bağımsızlıkları, Sözleşme'deki şartlara uygun olmalıdır. Bu kapsamda tanınmış kuruluşların yapabilecekleri denetim ve sertifikalandırma faaliyetlerinin ilgili kodlarda belirtilen faaliyetler içinde kalması gerekmektedir.

⁸⁸ Sözleşme Kural 5.1.6.

Sözleşme'ye uygun şekilde yapılacak denetim ve sertifika sistemi kapsamında düzenlenen belgeler⁸⁹, geliştirilen metotlar, tanınmış kuruluşlara verilen yetkiler ve izin verilen faaliyetlere ilişkin tüm raporların, tanınmış kuruluşların tam ve etkin şekilde faaliyetlerini yürütmesine imkân verecek şekilde gerekli bilgileri içeren bir tanınmış kuruluş yetkilendirme sistemi oluşturulmalıdır. Yetkili makam, tanınmış kuruluşların yetki ve bağımsızlığını incelemeli, ilgili kuruluşun Sözleşme hükümleri gereğince verilen faaliyetleri sürdürebilmesi bakımından yeterli olduğuna ilişkin karar vermelidir. Buna ilişkin olarak Standart A.5.1.2'de tanınmış kuruluşların faaliyetlerini sürdürme hususunda ehil olup olmadıklarına ne şekilde karar verileceğine ilişkin hükümler sevk edilmiştir. Söz konusu kuralda yer alan ölçütler aşağıda gösterilmiştir:

- Tanınmış kuruluşlar, yeterli uzmanlığa ve bir gemide çalışmak için yeterli asgari şartlar dâhil gemilerin işletimi, istihdam şartları, barınma ve dinlenme tesisleri, beslenme, kazaların önlenmesi, sağlığın korunması, tıbbi tedavi, refah ve sosyal güvenlik koruması konularında yeterli bilgiye sahip olmalıdır.

- Tanınmış kuruluşlar, kendi personelinin yeterliliğini korumalı, eksiklik hâlinde bunu tamamlayacak kapasitede olmalıdır.

- Tanınmış kuruluşlar, Sözleşme hükümleri, millî mevzuat ve ilgili milletlerarası belgeler hakkında yeterli bilgiye sahip olmalıdır.

- Tanınmış kuruluşun büyüklüğü, yapısı, deneyimi ve imkânları yetkilendirmenin kapsamına ve tipine uygun olmalıdır.

Tanınmış kuruluşta denetim için verilen bütün yetkilerin gemiadamlarının çalışma ve yaşam şartları bakımından tespit edilecek hataların düzeltilmesini isteme ve gerektiğinde liman devletinin denetim yapmasına izin vermeyi kapsamaması gerekir. Taraf Devletler, tanınmış kuruluşların düzenledikleri milletlerarası nitelikteki belgeler dâhil

⁸⁹ Sözleşme Standart 5.1.1(4) gereği Sözleşme hükümlerine uygun olarak Taraf Devleti'nin yapacağı tüm denetim ve sertifikalandırma sisteminin belgeler üzerinden takip edileceği düzenlenmiştir. Bu sebeple yapılacak tüm işlemlerin yine belgeler üzerinden yapılması ve tanınmış kuruluşların da yine belgeler üzerinden faaliyetlerini sürdürmeleri esas alınmıştır.

yürüttükleri faaliyetlerin Sözleşme ve uygulanan millî mevzuat hükümlerine uygunluğunu sağlamak amacıyla gerekli sistemi kurarlar. Taraf Devletler, tanınmış kuruluşlarla iletişimi sağlayarak onların faaliyetlerini denetleyecek prosedürleri hazırlamalı ve uygulamaya koymalıdır.

Taraf Devletler, yetkilendirdikleri tanınmış kuruluşların listesini Uluslararası Çalışma Bürosu'na vermek ve bu listeyi güncellemekle yükümlüdürler⁹⁰. Listede tanınmış kuruluşların ismi ve yetkilendirildiği görevlere ilişkin açıklamalar yer alır. Ayrıca, listeler, Uluslararası Çalışma Bürosu tarafından kamuoyuna duyurulur. Böylece, ortaya çıkabilecek sorunların milletlerarası seviyede de çözümü kolaylaştırılmaktadır.

C. Denizde Çalışma Sertifikası ve Denizde Çalışma Uygunluk Beyannamesi Hazırlamak

Denizde çalışma sertifikası ve denizde çalışma uygunluk beyannamesi, milletlerarası sefer yapan 500 groston ve üzerindeki bütün gemiler ile bir Taraf Devletin bayrağını çekmekle birlikte bir başka devletin bir limanından işletilen veya o devletin limanları arasında işletilen 500 groston ve üzerindeki gemilere⁹¹ uygulanır. Ancak, belirtilen şartları taşımamakla birlikte, bir Taraf Devletin bayrağını taşıyan gemiler de donatanın ilgili Taraf Devletten istemesi üzerine bu kapsama dâhil edilebilir⁹².

Taraf Devletler, denizde çalışma uygunluk beyannamesi ve denizde çalışma sertifikasını temin ederek bu belgelerin gemilerde taşınmasını sağlamalıdır.

Yapılan denetimlerin olumlu sonuçlanması durumunda gemiye beş yılı aşmayan bir süre için denizde çalışma sertifikası verilir. Ancak bu beş yıllık süre içerisinde bir ara denetim yapılması şarttır. Ara denetimin sertifikanın alındığı tarihin ikinci veya üçüncü

⁹⁰ Sözleşme, Standart A5.1.2(4).

⁹¹ Sözleşme Kural 5.1.3.

⁹² Sözleşme Kural 5.1.3(2).

yılında yapılması gerekir. Ara denetimin sertifikanın yenilenmesi zamanında yapılacak denetime eş değer olması gerekir. Geçerliliği devam eden sertifikanın değiştirilmesi talep edildiğinde sertifikanın geçerlilik süresinin bittiği son üç ay içerisinde yapılan denetime göre yeni denizde çalışma sertifikası, mevcut sertifikanın değişim tarihinden itibaren beş yılı aşmayacak bir süre için verilir. Yeni sertifika, denetimin yapıldığı tarihten itibaren geçerli olur. Aynı esaslar daha önceki bir tarihteki değişim talepleri için de geçerlidir⁹³.

Denizde çalışma sertifikası aşağıdaki durumlarda geçici olarak da verilebilir:

- Yeni gemilerin tesliminde,
- Geminin bayrağı değiştiğinde,
- Donatan, kendi adına yeni bir gemiyi işletmek istediğinde.

Geçici denizde çalışma sertifikası, yetkili makam veya bu amaçla yetkilendirilmiş kuruluş tarafından altı ayı geçmeyecek bir süre için verilir. Geçici denizde çalışma sertifikası, Standart A.5.1.3(3)'de belirtilen unsurların makul bir şekilde denetlenmesini müteakip düzenlenir⁹⁴. Öncelikle donatan, Sözleşme hükümlerine uygun şekilde gerekli prosedürün gemide uygulamaya konulduğunu gösteren belgeleri verir. Bilahare, kaptanın Sözleşme hükümlerine vakıf ve sorumluluğunu yerine getirmekte olduğu bildirilir.

Tam süreli denizde çalışma sertifikasının verilmesi, geçici sertifikanın bitiş tarihinden önce ilgili kuralda belirtildiği şekilde tam bir denetimin yapılmasına bağlıdır. Geçici denizde çalışma sertifikası en fazla altı aylık bir süre için verilir; başkaca hiçbir sertifika verilmez. Bununla birlikte, denizde çalışma uygunluk beyannamesi, geçici sertifikanın geçerlilik süresi devam ettiği sürece istenemez.

Denizde çalışma uygunluk beyannamesi, denizde çalışma sertifikasına eklenir. Bu belge, iki bölümden oluşur. Birinci bölüm yetkili makam tarafından hazırlanır. İkinci bölüm ise donatan tarafından hazırlanır⁹⁵.

⁹³ Sözleşme Standart A 5.1.3(3).

⁹⁴ Sözleşme Standart A5.1.3(7).

⁹⁵ Sözleşme Standart A5.1.3(10).

Yetkili makam tarafından hazırlanan bölümde bulunması gereken hususlar şunlardır:

- İlgili standart gereğince denetlenmesi gereken hususların listesi,
- İlgili millî hukuk hükümlerine yapılan gönderimler veya gerekli olduğu ölçüde sair önemli bilgilerin bir özeti,
- Bazı gemi türleri bakımından millî mevzuat hükümlerine yapılan gönderimlerin özeti,
- Kod A'da belirtilen hükümleri uygulamayan Taraf Devletler için Sözleşme'ye aykırı olmayan ve Sözleşme'de aksi belirtilmemek kaydıyla millî hukuk hükümlerinin söz konusu Koda uyarlanmasına ilişkin bilgiler,
- Denizde çalışma uygunluk beyannamesine yetkili makam tarafından herhangi bir istisna uygulandığında buna ilişkin hükümler.

Donatan, Sözleşme'de yer alan önerilere uygun şekilde ikinci bölümü düzenleyebilir. Bu kapsamda ISM Kod'u için gerekli belgeler veya geminin Devamlı Gözlem Kayıtlarıyla ilgili 1974 SOLAS Bölüm XI m. 1(5) gereği ihtiyaç duyulan bilgiler gibi denizcilik sektörünün diğer yönleriyle ilgili politika ve prosedürlere gönderimde bulunularak çeşitli düzenlemeler yapılabilir⁹⁶. İkinci bölüm yetkili makam veya tanınmış kuruluş tarafından onaylanır ve denizde çalışma uygunluk beyannamesi verilir.

Gerek Sözleşme'de belirtilen zorunlu denetimler, gerekse sair denetimler sırasında ortaya çıkan önemli bütün eksikliklerin tespit edildiği tarih ile bunların giderildiği tarih dâhil kayda geçirilmesi gerekir. Bu kayıt, İngilizce yapılmamışsa, İngilizce tercümesi ile birlikte millî mevzuata uygun olarak denizde çalışma uygunluk beyannamesine kaydedilir veya buna eklenir⁹⁷. Kaydedilen yeni bilgiler beyannameye

⁹⁶ Bu düzenlemeler Sözleşme'nin Rehber Kural B 5.1.3(3) gereği örnek kabilinden sayılmıştır.

⁹⁷ Sözleşme Standart A 5.1.3'te belirtilen İngilizce tercüme kuralı milletlerarası sefer yapmayan gemileri kapsamaz.

eklenerek gemiadamlarına, bayrak devleti denetim elemanlarına, liman devletinin yetkili memurlarına ve donatanlar ile gemiadamları temsilcilerine ulaştırılır.

Denizde çalışma sertifikasının ve denizde çalışma uygunluk beyannamesinin asılları gemide bulundurulur, birer kopyası gemiadamlarının görebilecekleri uygun bir yere asılır. Bu belgelerin asıl dili İngilizce dışında bir dil ise bunların da İngilizce tercümesi yapılarak bu belgelere eklenir. Bu belgelerin kopyası, millî mevzuata uygun olarak gemiadamlarına, bayrak devleti denetim elemanlarına, liman devletinin yetkili memurlarına veya isteyen donatan ve gemiadamları temsilcilerine verilir.

Denizde çalışma sertifikası aşağıdaki hâllerde geçerliğini kaybeder⁹⁸:

- Zorunlu denetimlerin Sözleşme’de belirtilen sürelerde yapılmamış olması,
- Sertifikanın geçerlilik süresi olan beş yıllık süre içerisinde denetlenmesi gereken ara denetimi yapılmamış olması,
- Geminin bayrağının değişmesi,
- Donatanın gemiyi işletmekten vazgeçmesi,
- Sözleşme Kural 3.1 ve 3.2’de bulunan gemiadamlarının barınma, dinlenme tesisleri ve beslenme yerlerinin konumlandırılması ve bahsedilen yapıda veya ekipmanlarda önemli değişiklikler yapılması.

Denizde çalışma sertifikası, geminin Sözleşme hükümlerine uygun olmaması ve yapılan uyarılara karşılık hiçbir düzeltici önlem alınmaması durumunda yetkilendirilmiş kuruluş tarafından geri alınır. Ancak yetkili kuruluş, sertifikanın geri alınmasına dair gerekçeleri yeterli ölçüde ortaya koymalıdır⁹⁹.

⁹⁸ Bu sertifikanın kalıcı veya geçici olduğuna bakılmaksızın bu kurallar uygulanır. Sözleşme Standart A 5.1.3(14).

⁹⁹ Sözleşme Standart A 5.1.3(17).

D. Gemide Şikâyet Prosedürü Oluşturmak

Taraf Devletler, kendi bayrağını taşıyan gemilerde çalışan gemiadamlarının Sözleşme hükümlerinin veya kendi haklarının ihlal edildiğine ya da çalışma ve yaşam şartlarına ilişkin başvurularını etkin ve hızlı bir şekilde çözüme kavuşturacak mekanizmalara sahip olmak zorundadırlar¹⁰⁰. Bayrak devleti, gemiadamlarının maruz kalabilecekleri her türlü zararları önlemek ve ihlalleri cezalandırmak için gerekeni yaparlar. Gemiadamlarının Sözleşme'den doğan şikâyet hakkı, yasal yollardan şikâyet veya çözüm arama haklarına halel getirmez.

Oluşturulan şikâyet prosedürü gereğince şikâyetin ilk aşamada çözüme kavuşturulması esastır. Bununla birlikte, gemiadamı, şikâyetini doğrudan kaptana veya başka makamlara yapma hakkına da sahiptir. Gemiadamları şikâyet prosedürüne başvurmak için aralarında bir temsilci seçebilirler. Bayrak devleti tarafından oluşturulacak şikâyet prosedürleri, gemiadamının hizmet sözleşmesi ile birlikte gemiadamının sahip olması gereken belgeler arasında yer alır. Bu belgede gerekli iletişim bilgilerine yer verilir.

E. Denetim ve Uygulamaya Koymak

Taraf Devletler, Sözleşme hükümlerinin uygulandığını belirli aralıklarla denetlemek ve gözlemek üzere bir sistem kurmakla yükümlüdürler. Denetimler, görevlendirilecek denetim elemanları tarafından yerine getirilir. Sözleşme'de denetim elemanlarıyla ilgili detaylı düzenlemelere yer verilmiştir¹⁰¹.

Bayrak devleti, denetim faaliyetlerini sürdürebilmek için yeterli sayıda ve nitelikte denetim elemanı belirlemeli ve bunları çalıştırmalıdır. Denetim elemanlarının

¹⁰⁰ Sözleşme Kural 5.1.5.

¹⁰¹ Sözleşme Standart A 5.1.4.

etkili, sağlıklı ve bağımsız bir şekilde faaliyetlerine yönelik düzenlemeler yapılmalıdır. Denetim elemanlarının, gemiye çıkmalarına, kuralların tam olarak uygulandığını tespit etmek için gerekli tüm araştırmayı yapmalarına ve her türlü sorunu, şikâyeti, hak ihlalini tespit ettikleri anda bunların giderilmesini sağlayacak şekilde geminin limandan ayrılmasını yasaklamaya yetkili olmaları gerekir. Denetim elemanları, ciddi olmayan eksikliklerde sadece önerilerde bulunabilirler.

Denetim elemanları, görevlerini tarafsız bir şekilde yerine getirirler; onların gemiadamları, donatanlar ve ilgili diğer kişilerle arasında herhangi bir menfaat bağının bulunmaması gerekir. Denetim elemanları, şikâyet veya uyuşmazlığın kaynağını gizli tutmakla yükümlüdürler. Ayrıca, denetim sırasında öğrendikleri ticari sırları, işletim sırlarını veya kişisel bilgiler gibi denetimi ilgilendirmeyen bilgileri saklamakla yükümlüdürler. Aksi hâlde idari veya cezai yaptırımlara muhatap olurlar. Bununla birlikte, işlerini yaparken yetkilerini aşmaları neticesinde bir zarara sebep oldukları takdirde uygulanacak millî hukuka göre kendilerinden tazminat talep edilebilir. Denetim elemanları, ciddi soruşturmaları, en geç bir ay içinde yetkili makama bildirmek zorundadırlar. Denetim raporları, bayrak devletinin yetkili makamına bildirildiği gibi, geminin uygun bir yerine de asılır.

Bayrak devleti, bayrağını taşıyan bir geminin Sözleşme'de aranan şartlara sahip olmaması, denizde çalışma beyannamesinin uygulanması veya uygulanmasında ciddi kusurların mevcut olması gibi hâllerde zaman geçirmeksizin soruşturma başlatmalı, sorunun giderilmesi için gerekli önlemleri almalıdır¹⁰². Bayrak devleti, gemiadamları hakları dâhil her türlü ihlali ve denetim elemanlarının görevlerini yapmalarını engelleyici tüm eylemleri cezalandırmalı ve önleyici tedbirleri almalıdır. Bayrak devleti, denetimleri her yıl gerçekleştirir ve düzenlenen yıllık raporlar yılın sonundan itibaren altı ayı geçmeyecek şekilde yayımlanır.

¹⁰² Sözleşme Standart A 5.1.4(5).

IV. LİMAN DEVLETİNİN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

A. Genel Olarak

Liman devleti denetimi, geminin ve donanımının mevcut durumunun milletlerarası düzenlemelerin gereklerine uygunluğunu ve geminin bunlara uygun olarak yeterli gemiadamı ile birlikte işletildiğini doğrulamak için devletlerin limanlarında bulunan yabancı gemileri denetlemesi anlamına gelir¹⁰³. Liman devleti denetimine duyulan ihtiyaç, özellikle bayrak devleti tarafından yeterli şekilde denetlenemeyen gemilerin uğradıkları limanlarda denetimlerinin sağlanarak eksikliklerinin giderilmesindeki menfaate dayanmaktadır.

Liman devleti denetimi kavramı, ciddi deniz kazalarının meydana gelmesi, deniz kirliliğinde artış ve güvenlik zafiyetlerinin çoğalmasıyla ortaya çıkmış bir kavramdır. Liman devleti serbestisi yerine liman devleti seçiciliği hususu öne çıkmıştır¹⁰⁴. Limana serbestçe girmek ve çıkmak yerine denetimli giriş ve çıkış esası kabul edilmiş, bu hususta birçok milletlerarası sözleşme imzalanmıştır. Bu sözleşmelerle liman devletlerine bayrak devletinin gemilerini denetleme yetkisi verilmiştir. Meseleye ilişkin olarak ilk defa 1982 yılında Paris Bölgesel Anlaşması¹⁰⁵ kabul edilmiştir. Anlaşmanın yürürlüğe girmesiyle birlikte liman devleti kavramı uygulamaya girmiştir¹⁰⁶.

¹⁰³ <<http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx>>.

¹⁰⁴ Akten, N./Koldemir, B.: *Gemileri Tutmada Yeni Bir Boyut: Liman Devleti Denetimi. Uluslararası Deniz Hukuku'nda Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları Sempozyumu*, Trabzon, 2011. s. 91.

¹⁰⁵ Türkiye bu Anlaşma'ya taraf değildir. Dünya tarihinde ilk adım, 1978 Lahey Memorandumu oluşturmuş, sonrasında da Paris Memorandumu 1982 yılından itibaren devreye girmiş ve IMO kararlarıyla da küreselleşmiştir. Bundan sonra Paris Memorandumu, Lahey Memorandumunu ortadan kaldırmıştır. Detaylı bilgi için bkz. Akten, N./Koldemir, B.: *Gemileri Tutmada Yeni Bir Boyut*, s. 92 vd.

¹⁰⁶ Öztürk, O. B. / Gökdemir Işık, N.: Türkiye'de Uygulanmakta Olan Liman devleti Kontrollerine Yönelik Bir Delphi Çalışması, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, C.8, S. 2, 2016, s. 245.

Türk hukukunda 1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun'un¹⁰⁷ 6. maddesi gereği *denize elverişlilik belgesi olup da liman sınırlarını geçerek denize çıkacak her ticaret gemisi, yola çıkmadan önce, can kurtarma, yangından korunma, yangın söndürme ve seyir donanımları, gemi adamları, kumanya ve yakıtı, yolcu sayısı, yükünün cinsi, istifi ve yük miktarı ve yükleme markası bakımlarından denetlenir ve bu durumlarda yönetmeliğine uygun olmayan ticaret gemilerinin yola çıkmasına izin verilmez*. Bu hüküm, liman devleti denetimini de içermektedir. Böylece, Türkiye'nin dünyada liman devleti denetimini uygulayan devletlerin başında geldiği söylenebilir¹⁰⁸.

Liman Devleti Denetim Yönetmeliği¹⁰⁹, denetimin usul ve esaslarına ilişkin ayrıntılı hükümler ihtiva etmektedir. Yönetmelik m. 1'de Yönetmelik'in amacının; deniz yetki alanlarında gerçekleşen taşımacılığın standarda uygun gemiler ile yapılmasını sağlamak üzere; gemilerin deniz emniyeti, deniz çevresinin korunması, gemide yaşam ve çalışma koşulları bakımından milletlerarası sözleşmelere ve millî mevzuata uygunluğunu denetlemeye ve uygun olmayanlar hakkında yaptırım uygulamaya yönelik usul ve esasların belirlenmesi olduğu belirtilmektedir.

Türkiye, Akdeniz Bölgesel Anlaşması'na¹¹⁰ ve Karadeniz Bölgesel Anlaşması'na¹¹¹ taraftır. Uygulamada yeknesak bir denetim modeli planlanmak istense de memorandumlar yoluyla bu pek mümkün olmamaktadır. Çünkü liman devleti denetimi yapacak olan devletin ilgili milletlerarası sözleşmelere taraf olup olmamasına bağlı olarak memorandumlar uygulama bulmakta, dolayısıyla Taraf Devlet sıfatına sahip olmayan devletlerin bayrağını çeken gemilere yaptırım uygulanamamaktadır¹¹².

¹⁰⁷ 10.06.1946 tarihli ve 4922 sayılı Resmî Gazete.

¹⁰⁸ Okur, D.A.: *Deniz Hukukunda Liman Devleti Yetkisi ve Denetimi*, s. 281 vd.

¹⁰⁹ 26.03.2006 tarihli ve 26120 sayılı Resmî Gazete.

¹¹⁰ 04.10.1998 tarihli ve 23483 sayılı Resmî Gazete.

¹¹¹ 12.12.2000 tarihli ve 24258 sayılı Resmî Gazete.

¹¹² Her memorandumun üye sayısı farklı olmakla birlikte bu üyeler, teknik ve operasyonel açıdan farklı kapasitelere sahip olmaktadır. Üye ülkelerden toplanan yıllık katkı payı dâhil rejimler arasında farklılık göstermektedir. Ayrıca siyasi nedenler, bazen memorandum içindeki iş birliği kalitesini de etkileyebilmektedir. Bu nedenle bazı memorandumlarda özel uygulamalar olmasına rağmen her

Sözleşme Kural 5.2 gereğince liman devleti yükümlülükleri düzenlenmiştir. Böylece, Sözleşme hükümlerinin yabancı gemilerde uygulamaya geçirilmesini sağlamak için zorunlu görülen milletlerarası işbirliği ile ilgili olarak her bir Taraf Devletin Sözleşme gereğince kendisine verilen yükümlülükleri yerine getirmesini sağlamak amaçlanmaktadır. Liman devleti, bu kapsamda öncelikle limanına gelen herhangi bir yabancı bayraklı gemiyi gemiadamlarının hakları dâhil Sözleşme şartlarına uygunluk açısından denetlemekle yükümlüdür. Liman devleti, limanına uğrayan gemilerde denizde çalışma uygunluk beyannamesi ve gemide çalışma sertifikasını denetlemekle yükümlüdür. Bununla birlikte, gemiadamlarının şikâyetlerinin ivedilikle çözümü de sağlanmalıdır. Bunun için liman devleti, karaya çıkan gemiadamlarının şikâyet başvurularını hızlı ve etkili şekilde çözmek için gerekli sistemi kurmalıdır.

Liman devletine yüklenen bir diğer sorumluluk ise gemiadamlarını işe alma, gemiye yerleştirme ve sosyal güvenlik hizmeti sunan özel şirketlerin Sözleşme gereği üstlendikleri yükümlülüklerini yerine getirmelerine katkı sağlamasıdır. Aşağıda liman devletinin yükümlülüklerine daha kapsamlı ölçüde temas edilmiştir.

B. Liman Devletinin Denetim Yöntemi

Liman devleti, limanlarına herhangi bir sebeple gelen gemileri gemiadamlarının hakları dâhil onların çalışma ve yaşam şartlarına ilişkin Sözleşme hükümlerine uyulup uyulmadığı hususunda denetlemekle yükümlüdür¹¹³. Liman devleti, kendi limanlarına uğrayan gemilerin Sözleşme'ye taraf olup olmadığına bakmaksızın bu denetimleri yapar. Nitekim, Liman Devleti Denetim Yönetmeliği m. 15(9) gereğince *sözleşmeye taraf olmayan bir devletin bayrağını taşıyan bir gemi denetlenirken, gemi denetim görevlisi*

memorandum kendi mutabakat zaptını ve ilgili kuralları oluşturmuştur. Detaylı bilgi için bkz. Kaybal, N.F.: Ülkemizdeki Liman Devleti Denetimi Uygulamalarının Paris Liman Devleti Kontrolü Mutabakatı İdealinde Değerlendirilmesi, Ankara, 2018, s. 25 vd.

<<https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/kutuphane/9c2693f49d5f699.pdf>>.

¹¹³ Sözleşme Kural 5.2.1(1).

söz konusu sözleşmeye taraf bir devletin bayrağını taşıyan bir gemiye uygulanan gereklilikleri eş değer hâlde uygular. Sözleşme'nin V(4) maddesi gereği de her bir Taraf Devlet, gemiadamlarının çalışma ve yaşam koşullarına ilişkin Sözleşme hükümlerinin uygunluğunu teyit etmek için başka gemileri milletlerarası sözleşmelere uygun olarak denetleyebilir.

Liman devleti, limanlarına her ne sebeple olursa olsun uğrayan gemileri gemiadamlarının hakları dâhil Sözleşme hükümlerine uygunluk bakımından denizde çalışma sertifikası ve denizde çalışma uygunluk beyannamesini incelemek suretiyle denetler¹¹⁴. Denizde çalışma sertifikası ve denizde çalışma uygunluk beyannamesi gemiadamlarının haklarının korunduğunu ve Sözleşme hükümlerine uyulduğunu ispat eden belgelerdir. Bu belgelerin aksi ispatlanabilir. Denetimler, Kod hükümlerine ve liman devletinin denetimleri düzenleyen hukuku ile birlikte ilgili diğer milletlerarası sözleşmelere uygun şekilde görevli kişiler tarafından gerçekleştirilir. Denetimler, Kodun sadece bağlayıcı nitelikteki A bölümüne uygunluk ile sınırlıdır.

Liman devletinin denetim ve gözetim yükümlülüğü kapsamındaki bu denetimler, bayrak devleti tarafından yapılan denetimlere ek olarak Sözleşme'nin etkili ve sağlam şekilde uygulanmasına yardımcı olmaktadır. Liman devleti denetimine ilişkin bilgiler, Taraf Devletlerce hazırlanan raporlarda yer almalıdır.

Limanda görevli denetim elemanı, denizde çalışma sertifikasını ve denizde çalışma uygunluk beyannamesini incelediği sırada aşağıda belirtilen durumlardan herhangi biriyle karşılaştığında daha kapsamlı bir denetim yapar¹¹⁵:

- İstenen belgeler ibraz edilmezse,
- İstenen belgeler güncel değilse,
- İstenen belgeler sahte ise,

¹¹⁴ Sözleşme Kural 5.2.1(2).

¹¹⁵ Sözleşme Standart A 5.2.1(1); Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği m. 15(3)'de de benzeri hükümler mevcuttur.

- İbraz edilen belgeler Sözleşme'yle istenen bilgileri kapsamıyorsa veya bir başka nedenle geçerli değilse,

- Gemideki çalışma ve yaşam şartlarının Sözleşme hükümlerine uygun olmadığı hususunda sağlam ve inandırıcı gerekçeler mevcutsa,

- Sözleşme hükümlerinden kaçınmak için geminin bayrağını değiştirdiği hususunda makul gerekçeler mevcutsa,

- Gemideki bazı çalışma ve yaşam şartlarının Sözleşme hükümlerine uygun olmadığı gerekçesiyle bir şikâyette¹¹⁶ bulunulmuşsa.

Gemideki çalışma ve yaşam şartlarının Sözleşme'ye uygun olmadığına dair yapılan şikâyet, detaylı denetim için haklı bir sebep oluşturmuyorsa denetimin şikâyet konusu ile sınırlı şekilde yapılması gerekir¹¹⁷. Kapsamlı bir denetimin sonunda gemiadamlarının gemideki çalışma ve yaşam şartlarının Sözleşme hükümlerine uygun olmadığı tespit edilmesi hâlinde görevli kişi, tespit edilen kusurları ve hangi süre içerisinde bunların giderilmesi gerektiğini derhâl gemi kaptanına bildirir. Tespit edilen kusurların önemli olduğuna karar verilmesi veya bu kusurların bir şikâyete bağlı olarak rapor edilmesi hâlinde görevli kişi, tespit edilen eksiklikleri denetimin yapıldığı liman devletinde bulunan donatana ve gemiadamları örgütlerinin yanı sıra bayrak devletinin bir temsilcisine ve sonraki uğrak limanın yetkili makamlarına bildirmelidir. Liman devleti, denetim raporunun bir örneğini gerekirse bayrak devletinin yetkili makamları tarafından süresi içerisinde bildirilen cevapları da ekleyerek bu bilgilerin kaydı ve gerekli önlemlerin alınması için Uluslararası Çalışma Bürosunun Genel Müdürü'ne gönderme hakkına sahiptir¹¹⁸.

¹¹⁶ Şikâyet tabirinden ne anlaşılması gerektiği düzenlenmiştir. Buna göre, şikâyet, bir gemiadamı, meslek kuruluşu, dernek, sendika veya genel olarak gemiadamlarının gemide güvenliği ve sağlığı için risk oluşturabilecek her türlü olgu dâhil, geminin güvenliği ile ilgisi bulunan bütün şahısların verdiği her türlü bilgi anlaşılmalıdır. Sözleşme Standart A 5.2.1(3).

¹¹⁷ Sözleşme Standart A 5.2.1(3).

¹¹⁸ Sözleşme Standart A 5.2.1(5).

Yapılan kapsamlı denetim neticesinde geminin Sözleşme hükümlerine uygun olmadığı tespit edildiği takdirde, görevli kişi, belirtilen uygunsuzluklar giderilmediği veya uygunsuzlukları gidermek amacıyla bir plan kabul edilmediği ve planın derhâl uygulanacağına ikna olmadığı sürece geminin yolculuğuna izin vermez. Liman Devleti Yönetmeliği de benzeri hükümler içermektedir¹¹⁹.

Geminin tutulmasına karar veren gemi denetim görevlisi, kararını yazılı ve denetim raporu ekli şekilde geminin bayrak devletinin idaresine, bu mümkün değil ise o devletin konsolosluğuna veya yokluğunda en yakın diplomatik temsilcisine bildirir. Ayrıca, müdahaleyi gerektiren durumları derhâl atanmış sörveyörler veya klas kuruluşlarına da en hızlı şekilde bildirir¹²⁰. Sözleşme’de de benzer bir hüküm vardır. Geminin limandan ayrılması yasaklanmışsa görevli kişi, bayrak devletini zaman kaybetmeden bilgilendirir; mümkünse temsilcilerinden birini göndermeye davet eder ve bayrak devletinden belirtilen süre içerisinde cevap vermesini ister. Görevli kişi, vakit kaybetmeksizin denetimin yapıldığı yerdeki ilgili donatan ve gemiadamları örgütlerini de bilgilendirmelidir¹²¹.

Yukarıda sayılan nedenlerle geminin tutulmasını gerektiren durumlar ortaya çıktığında Kod B bölümünde¹²² belirtilen şekilde eğitimlerin verilmesi sağlanmalıdır. Liman devleti, gemiyi haksız yere tutmaktan veya seferini geciktirmekten mümkün olduğu ölçüde kaçınmalıdır. Aksi takdirde sorumlu tutulur¹²³.

¹¹⁹ Liman Devleti Denetim Yönetmeliği, m. 20(2).

¹²⁰ Liman Devleti Denetim Yönetmeliği, m. 20(5).

¹²¹ Sözleşme Standart A 5.2.1(4).

¹²² Standart A 5.2.1(6) gereğince bir geminin alıkonmasını gösteren şartlara ilişkin bir politikanın oluşturulması amacıyla, yetkili makam, Standart A 5.2.1(6)(b)’de belirtilen ihlallerle ilgili olarak söz konusu kusurun yapısından kaynaklanabilen ihlalin ciddiyetini hesaba katmalıdır. Bu, özellikle m. III’de ve IV’de belirtildiği gibi gemiadamlarının temel hak ve ilkelerini veya istihdam haklarının veya sosyal hakların ihlalinde uygulanır. Örneğin, belirtilen yaşın altındaki yaştaki bir kişinin istihdam edilmesi, gemide tek bir kişiyi ilgilendirse bile ciddi bir ihlal olarak kabul edilmelidir: Diğer hâllerde, denetim esnasında bulunan çeşitli ihlaller dikkate alınmalıdır: Örneğin güvenlik veya sağlığı tehdit etmeyen barınma veya beslenme ile ilgili ihlallerin, ciddi bir ihlal oluşturmadan önce dikkate alınması gerekmektedir.

¹²³ Liman Devleti Denetim Yönetmeliği, m. 22(1)’de itiraz hakkı, m. 20(7)’de tazminat hakkı düzenlenmiştir.

Liman devleti, denetimlerin etkili şekilde yürütülmesini sağlamak için kapsamlı bir denetim mekanizması kurmalıdır. Denetim mekanizmasının işleyişi, başta gemiadamları ve donatan birlikleri olmak üzere kamuoyunun bilgisine sunulmalıdır. Bu bağlamda liman devleti, iç hukukuna uygun şekilde denetime ilişkin bir müstakil kanun veya alt seviyede düzenleyici işlemler kabul edebilir. Şüphesiz bu düzenlemelerin Sözleşme ve ilgili diğer milletlerarası sözleşmelerle uyumlu olması büyük önem arz eder.

C. Gemiadamlarının Karada Şikâyet Etmesini Sağlayacak Prosedürler Hazırlamak

Taraf Devletler, öncelikle kendi limanlarına uğrayan gemilerdeki gemiadamlarının hakları dâhil, Sözleşme hükümlerine aykırı herhangi bir ihlalin olduğunun ileri sürülmesi hâlinde ivedi ve tatminkâr bir şekilde sorunu çözmelidirler. Bu amaçla gemiadamlarının şikâyette bulunma hakkını güvence altına alacak, bu hakkın kullanımını kolaylaştıracak düzenleme yapmakla yükümlüdürler¹²⁴. Gemiadamları, hak ihlalinin söz konusu olduğu hâllerde durumu geminin uğradığı limandaki görevli kişiye iletmelidirler. Görevli kişi, derhâl bir soruşturma başlatmalıdır. Görevli kişi, şikâyetin niteliğine göre bayrak devletinin uyguladığı prosedüre uygun olarak ilk soruşturmayı başlatır. Bununla birlikte, görevli kişi, liman devletinin denetim yükümlülüğü kapsamında denetimi gerçekleştirir¹²⁵. Görevli kişi, şikâyetin özel nitelikte olması durumunda uygun olduğu ölçüde sorunun gemide çözüme kavuşturulmasını teşvik eder. Soruşturma ve denetim neticesinde gemideki mevcut durumun Sözleşme hükümlerine aykırı olduğunun tespit edilmesi durumunda geminin yola çıkmasının önlenmesi için gerekli tedbirler alınır.

¹²⁴ Sözleşme Kural 5.2.2(1).

¹²⁵ Sözleşme Standart A 5.2.2(2).

Görevli kişi, aykırılığın giderilmediğini ve şikâyetin çözüme kavuşturulmadığını tespit ettiğinde belirlenen bir aylık süre içerisinde bir yandan tavsiyeler ve düzeltici önlemler için planlamalar yaparken, diğer yandan vakit kaybetmeden bayrak devletini durumdan haberdar etmelidir. Buna rağmen şikâyet çözüme kavuşturulmamışsa liman devleti, görevli kişi tarafından hazırlanmış raporun bir örneğini ILO Genel Müdürlüğü'ne göndermelidir. Liman devleti, bayrak devletinin yetkili makamı tarafından süresi içerisinde gönderilmiş bütün cevaplarını soruşturma ve denetim raporuna ekler. Ayrıca, bayrak devletinin ilgili donatan ve gemiadamları örgütlerine bilgi verir. Çözüme kavuşturulmuş şikâyetlere ilişkin istatistikler ve raporlar, liman devleti tarafından düzenli olarak ILO Genel Müdürlüğü'ne bildirilmelidir. Şikâyetlerin çözüme kavuşturmasına ilişkin bilgi ve raporlar ile çözüme kavuşturulmayan bilgi ve raporlar için bir kayıt tutulmalı, bunların donatan ve gemiadamları örgütleri dâhil ilgili tarafların bilgisine sunulması için uygun ve hızlı bir sistem tesis edilmelidir.

D. İşgücü Sağlayıcılarının Yükümlülüklerini Yerine Getirmelerini Sağlamak

İşgücü sağlayıcıları, Taraf Devletlerde kurulmuş, donatana gemiadamı sağlayan, böylece aynı zamanda gemiadamlarına iş bulma, onları işlere yerleştirme ve sosyal koruma hizmetleri veren özel sektör kuruluşlarıdır.

Liman devletleri, işgücü sağlayıcıların yükümlülüklerini gereği gibi yerine getirmek için etkin bir denetim ve gözetim sistemi kurmalıdırlar. Bu sisteme ilişkin bilgiler, ILO Anayasası'nın 22. maddesi gereğince Taraf Devletlerce hazırlanan raporlarda yer almalıdır. Taraf Devletler, iç hukuklarında Sözleşme Standart A.1.4'te¹²⁶ belirtilen hükümlere uygun şekilde düzenlemeler yaparlar¹²⁷.

¹²⁶ Sözleşme'de işe alma ve yerleştirme başlığı ile düzenlenmiş bu standart hükümlerin amacı, gemiadamlarının etkin ve iyi düzenlenmiş bir işe alma ve yerleştirme sistemine ücretsiz olarak erişiminin sağlanmasıdır.

¹²⁷ Sözleşme Standart A 5.3.

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRK HUKUKUNDA İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİNE İLİŞKİN DÜZENLEMELER

I. GENEL OLARAK

Türk hukukunda iş sağlığı ve güvenliği düzenlemeleri, başlıca İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nda düzenlenmiştir. Bu Kanun'un uygulanmasını göstermek için de birçok yönetmelik yürürlüğe konulmuştur. İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun genel gerekçesinde belirtildiği üzere, bu Kanun'un en başta gelen amacı, çalışan ve işyeri düzeyinde değil, fakat tüm toplumu ilgilendiren düzeyde genel bir önleme ve koruma politikası geliştirmektir. İş kazası ve meslek hastalıklarının çok yüksek oranlara çıktığı günümüzde ortaya çıkan zararları giderici tedbirlerden ziyade riskin gerçekleşmesini önleyici, yani iş kazası ve meslek hastalıkları risklerine karşı önleyici tedbirlerin alınması ihtiyacı, iş sağlığı ve güvenliği kavramlarını ortaya çıkarmıştır¹²⁸. İş sağlığı ve güvenliğini sağlama ödevi, artık işe başlamadan önce ortaya çıkmakta ve yapılacak işe uygun olarak işyerinin tüm risklerden arındırılması esas alınmaktadır.

Çalışmamızın bu bölümünde öncelikle gemiadamlarının iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin düzenlemeleri barındıran Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmeler ve ILO sözleşmelerine değinilmiştir. Daha sonra gemiadamlarına uygulanan iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin millî mevzuat ve yöntemler hakkında bilgi verilmiştir. İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nda işverenin sağlamakla yükümlü olduğu iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin düzenlemeler, devlet ve çalışanların yükümlülüklerinden ziyade işveren yükümlülükleri kapsamında ele alınmıştır.

¹²⁸ Mollamahmutoglu, H. / Astarlı, M.: *İş Hukuku*, Ankara 2012, s. 1196.

II. TÜRKİYE’NİN TARAF OLDUĞU MİLLETLERARASI SÖZLEŞMELER

A. Genel Olarak

Türkiye’nin taraf olduğu çok sayıda milletlerarası sözleşme bulunmakla birlikte, çalışmamız bakımından Denizcilik Çalışma Sözleşmesi ile bağlantılı düzenlemeler içeren milletlerarası sözleşmelere değinilmiştir. Bu kapsamda gemiadamlarının çalışma ve yaşam şartlarını içeren milletlerarası sözleşmeler üzerinde durulmuştur. İlgili milletlerarası sözleşmelerin bir kısmı IMO, bir kısmı ILO koordinasyonunda kabul edilen sözleşmelerdir. IMO, deniz taşımacılığında emniyet ve güvenliğin sağlanmasının yanı sıra gemiler tarafından deniz ve atmosfer kirliliğinin önlenmesine yönelik çalışmalar yapan Birleşmiş Milletler Örgütü’nün bir uzman kuruluşudur¹²⁹. IMO tarafından kabul edilen milletlerarası sözleşme ve sair düzenlemeler, 1974 SOLAS, Uluslararası Emniyetli Yönetimi Kodu (“ISM Kodu”)¹³⁰, 1978 STCW, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu (“ISPS Kodu”)¹³¹ ve MARPOL’dur.

ILO ise 1919 yılında kurulan, tüm kadın ve erkekler için insan onuruna yakışan şekilde işlerin yapılmasını teşvik eden, bu amaçla çalışma standartları oluşturmak üzere işçilere, işverenlere ve hükümetlere eşit şekilde hitap eden politikalar geliştiren Birleşmiş Milletler Örgütü’nün bir uzman kuruluşudur¹³². ILO Anayasa’sının başlangıcında; çok sayıda insan için zor çalışma şartları ve bunların neden olduğu olumsuz durumlar sebebiyle günlük ve haftalık maksimum çalışma sürelerinin düzenlenmesi, işçilerin işe alınması, işsizliğe karşı mücadele, yeterli yaşam koşullarını sağlayacak bir ücretin güvence altına alınması, işçilerin genel ve mesleki hastalıklara ve iş sırasında meydana

¹²⁹ <<https://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>>.

¹³⁰ *International Safety Management Code*. 1 Ocak 1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

¹³¹ *International Ship and Port Facility Security Code*. 1 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

¹³² <<https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang--en/index.htm>>.

gelen kazalara karşı korunması, çocukların, gençlerin ve kadınların korunması, yaşlılık ve maluliyet aylıklarının bağlanması, eşit işe eşit ücret ilkesinin tanınması, sendikal özgürlük ilkesinin sağlanması, teknik ve mesleki eğitimin düzenlenmesi ve benzer diğer önlemler bakımından bu koşulları iyileştirmenin aciliyetine ilişkin açıklamalara yer verilmiştir. Ayrıca, evrensel ve kalıcı bir barışın ancak sosyal adalet temeli üzerinde gerçekleştirilebileceği bildirilerek belirlenen amaçlar örnek kabilinden sayılmıştır¹³³. ILO'nun temel amacı, kısaca çalışma şartlarını insan onuruna yakışır şekilde iyileştirmektir. ILO, standart belirleme ve bunların uygulanması çalışmalarının yanında teknik işbirliği çalışmalarıyla da üye devletlere yardımcı olmaktadır¹³⁴.

ILO, kuruluşundan bu zamana kadar iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin hem denizdeki hem de karadaki işletmelere uygulanabilir birçok milletlerarası sözleşmeyi kabul etmiştir. ILO, Sözleşme'de sadece iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin değil, fakat gemiadamlarının denizde çalışma ve yaşam haklarına ilişkin tüm düzenlemeleri bir araya getirmiştir. Sözleşme oluşturulması sırasında planlama, politika geliştirme ve çalışma standartlarını ihdas etmek için üç taraflılık prensibi gereğince hükümetler, işveren ve çalışan temsilcileri bir araya getirilmiştir¹³⁵.

ILO'nun deniz işkolunda kabul ettiği milletlerarası sözleşmelerde Taraf Devletlerin iç hukuklarında bu sözleşmelere uygun şekilde düzenleme yaparlarken donatanlar ile gemiadamlarını temsil eden tanınmış kuruluşların görüşlerini almakla ve ilgili mevzuat hükümlerinin uygulanmasında mümkün olduğu ölçüde işbirliği ile yükümlü tutuldukları dikkati çekmektedir. Bu durum, ILO'nun sadece kurallar koymadığı, fakat aynı zamanda uygulanabilir, ihtiyaçlara cevap verebilen ve kabul edilecek milletlerarası sözleşmelerin ilgili olduğu işkolunun özelliklerini göz önüne alan,

¹³³ <http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---europe/---ro-geneva/---iloankara/documents/publication/wcms_412382.pdf>.

¹³⁴ Baş, M.: "Temel ILO Sözleşmeleri", Denizcilik Dergisi, Yıl: 2006, S. 25, s. 75.

¹³⁵ Poyraz, Ö. / Asan, N. / Yılmaz, F.: "Uluslararası Çalışma Örgütü'nün Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Kapsamında Denizcilik Müsteşarlığının Çalışmaları", Denizcilik Dergisi 2011, Yıl: 12, S. 54, s. 46; Süzek, S.: *İş Hukuku*, s. 95.

dinamik ve çok yönlü bir uluslararası örgüt olduğuna işaret etmektedir. Nitekim, Sözleşme Kural 4.3’de Taraf Devletlerin millî hukuklarında iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin düzenlemeleri yaparlarken donatan ve gemiadamları birliklerine danışmaları gerektiği açıkça belirtilmektedir. Böylece, millî mevzuatın oluşturulması sırasında sosyal ortakların katılımı yoluyla görüş birliği oluşturulması mümkün olmaktadır¹³⁶.

Türkiye’nin taraf olduğu ILO sözleşmeleri, mevcut iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin mevzuat ile birlikte uygulanmaktadır. Yargıtay kararlarında da vurgulandığı üzere, uyuşmazlık konusu olayların ele alınmasında sadece milli mevzuat hükümleri değil, fakat meseleye ilişkin ILO sözleşmelerinin öncelikle uygulanması gerekmektedir¹³⁷. Türkiye tarafından onaylanan iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin hükümler içeren ILO sözleşmelerine aşağıda kısaca temas edilmiştir:

(1) 73 No’lu Gemiadamlarının Sağlık Muayenesine İlişkin Sözleşme¹³⁸, ticari amaçlı yük ve yolcu taşımacılığında kullanılan ve bu Sözleşme’nin yürürlüğe girdiği Taraf Devlette tescil edilmiş bulunan kamu veya özel mülkiyetteki her açık deniz gemisine uygulanır. Sözleşme’nin amacı, gemide çalışacak gemiadamlarının yapacağı işe uygun olarak tabi olacakları sağlık muayeneleri ve bu doğrultuda alacakları sağlık raporlarının içeriği ile bunların hangi periyotlarda tekrarlanacağına ilişkin esasların belirlenmesidir.

(2) 92 No’lu Mürettebatın Gemide Barınmasına İlişkin Sözleşme¹³⁹, mekanik olarak hareket eden, kamu veya özel mülkiyette bulunan ticari amaçlı yük veya yolcu taşıyan ve bu Sözleşme’nin yürürlükte olduğu bir Taraf Devlette tescil edilmiş olan her

¹³⁶ Christodoulou-Varotsi, I.: “Limitations and Perspectives”, s. 475.

¹³⁷ 12. CD., 2.5.2016, E. 2015/9138, K. 2016/7644, karara konu olayda gemide iş sağlığı ve güvenliğine uyulmadığı için meydana gelen ölüm neticesindeki sorumluluklar değerlendirilirken sadece milli kanunlar değil buna ilişkin Türkiye’nin taraf olduğu Gemi Adamlarının Hastalanması, Yaralanması ya da Ölümü Halinde Armatörün Sorumluluğuna dair ILO Sözleşmesi beraber değerlendirilmelidir.

¹³⁸ 01.07.2003 tarihli ve 25155 sayılı Resmî Gazete.

¹³⁹ 01.07.2003 tarihli ve 25155 sayılı Resmî Gazete.

türlü gemiye uygulanır. Sözleşme'nin amacı, gemiadamlarının gemide barınacakları yerlerin inşası, donanımı, teçhizatı gibi konuların standartlarını belirlemektir.

(3) 134 No'lu İş Kazalarının Önlenmesine (Gemiadamları) İlişkin Sözleşme¹⁴⁰, denizcilikteki işlere özgü risklerden kaynaklanan kazaların önlenmesi için sağlam bir hukuki dayanak oluşturmak amacıyla kabul edilmiştir. Bu Sözleşme'de söz konusu kazaların genel seyri ve istatistiklerin ortaya koyduğu tehlikeler hakkında araştırmaların yapılmasına, gemiadamlarının yürüttükleri işlerde kazaların önlenmesine ve onların sağlıklarının korunmasına ilişkin bütün genel hükümlere gönderimde bulunulmakta, böylece kazaların önlenmesine yönelik alınacak önlemlerin belirlenmesi öngörülmektedir.

(4) 155 No'lu İş Sağlığı ve Güvenliği ve Çalışma Ortamına İlişkin Sözleşme¹⁴¹, bütün ekonomik faaliyet kollarına uygulanmaktadır. Sözleşme'nin amacı, işle bağlantılı olan veya işin yürütümü sırasında ortaya çıkan kaza ve yaralanmalar ile çalışma ortamındaki mevcut tehlikelerin nedenlerini mümkün olduğu ölçüde azaltmak veya önlemektir¹⁴². Sözleşme'ye göre Taraf Devletler, mümkün olan en erken safhada ilgili işçi ve işveren temsilcisi olan kuruluşlara danıştıktan sonra işin doğası gereği önemli özel sorunlar doğuran deniz taşımacılığı veya balıkçılık gibi belirli ekonomik faaliyet kollarını tamamen veya kısmen uygulama alanı dışında tutabilirler.

(5) 161 No'lu Sağlık Hizmetlerine İlişkin Sözleşme'nin¹⁴³ amacı, yürütülen işle ilgili en uygun fiziksel ve zihinsel sağlık koşullarını karşılayacak düzeyde güvenli ve sağlıklı bir çalışma ortamı oluşturmak, bu çalışma ortamlarını işçilerin yetenekleriyle uyumlu şekilde geliştirmek için çalışmalar yapmak ve bu çalışmalarını sürdürmektir.

¹⁴⁰ 22.07.2003 tarihli ve 25176 sayılı Resmî Gazete.

¹⁴¹ 13.01.2004 tarihli ve 25345 sayılı Resmî Gazete.

¹⁴² Detaylı bilgi için bkz.

<http://www.ilo.org/ankara/conventions-ratified-by-turkey/WCMS_377299/lang--tr/index.htm>.

¹⁴³ 13.01.2004 tarihli ve 25345 sayılı Resmî Gazete.

(6) 164 No'lu Gemiadamlarının Sağlığının Korunması ve Tıbbi Bakımına İlişkin Sözleşme'nin¹⁴⁴ amacı, gemiadamlarına gemide yapılan işlere özgü koşulları ve meslek hastalıklarına ilişkin koşulları dikkate alarak mümkün olduğu ölçüde karadaki işçiler için genel olarak sağlanan benzer koruyucu sağlık hizmetlerini sunmaktır. Bu çerçevede gemiadamlarının uğrak limanlarında gecikmeksizin bir sağlık kuruluşuna başvurma hakkını garanti altına almak ve onlara gemideki işlerini yürütürken millî hukuk hükümlerine uygun olduğu ölçüde ücretsiz koruyucu sağlık hizmetlerini vermek öngörülmektedir¹⁴⁵. Gemiadamlarına sağlık hizmeti eğitimi verilmesi ve tanıtım programlarının geliştirilmesine özel önem verilmesi de Sözleşme'nin kapsamında kalmaktadır.

(7) 187 No'lu İş Sağlığı ve Güvenliğini Geliştirme Çerçeve Sözleşmesi¹⁴⁶ ile Taraf Devletlerin ILO'nun iş sağlığı ve güvenliğini geliştirmeye yönelik belgelerinde yer alan ilkeler dikkate alınarak millî sistem ve programlar aracılığıyla aşamalı olarak güvenli ve sağlıklı bir çalışma ortamı tesis etmeye dair etkin tedbirler alınması amaçlanmaktadır.

B. Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi

1 Kasım 1974 tarihinde imzalanan 1974 SOLAS'ın ilk versiyonu 1912'de meydana gelen TITANIC faciasının hemen arkasından kabul edilmiştir. Bu olaydan sonra milletlerarası hukukta ve iç hukukta deniz emniyetinin sağlanmasına ilişkin sistematik ve bütünleştirici çalışmalar hız kazanmış, özellikle kaptanın yetki ve sorumluluklarının tam, uyumlu ve güçlü bir tarzda düzenlenmesine özen gösterilmiştir¹⁴⁷.

¹⁴⁴ 22.07.2003 tarihli ve 25176 sayılı Resmî Gazete.

¹⁴⁵ Bu Sözleşme'nin 8. maddesi gereği içinde 100 veya daha fazla gemiadamı bulunduran ve genellikle süresi üç günü aşan milletlerarası seferlere çıkan gemiler mürettebatının tıbbi bakımdan sorumlu üyesi olarak bir tıp doktoru bulundurmakla yükümlüdür.

¹⁴⁶ 29.05.2013 tarihli ve 28661 sayılı Resmî Gazete.

¹⁴⁷ Demir, İ.: *2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi*, Ankara 2020, s. 48.

Türk bayraklı gemiler, 1974 SOLAS'a uymak zorundadır. 1974 SOLAS, denizde seyir ve can emniyetinin sağlanabilmesi bakımından gemilerdeki yaşam ve çalışma alanları, can kurtarma ve yangınla mücadeleyle ilgili ekipmanların bulunması ve kullanılması, kazaların önlenmesi, telsiz ve alarm sistemleri, gemi, yük ve tanker güvenliği gibi gemilerle ilgili belirli kurallar ve standartlar getirmiştir¹⁴⁸. Bu kural ve standartların gemilere uygulanıp uygulanmadığının denetlenmesi bakımından şekli ve şartları 1974 SOLAS'da belirtilen sertifikaların düzenlenmesi gereklidir. 1974 SOLAS kapsamına giren gemiler, 500 grostondan büyük uluslararası sefer yapan ticaret ve yolcu gemileridir. Askeri ve savaş gemileri ile 500 grostondan küçük gemiler, ilkel ağaç gemileri, yatlar ve balıkçı gemileri kapsam dışındadır¹⁴⁹.

1974 SOLAS ile ilgili belgeleri düzenleme ve bu Sözleşme'yi uygulama konusunda sorumlu olan bayrak devleti, gemilerin gerekli standartlara uymasını sağlamakla yükümlüdür. Liman devletleri, Taraf Devletlerin bayrağını çeken gemilerde 1974 SOLAS'da belirtilen gemilerin emniyeti ile ilgili belgelerin bulunmaması durumunda söz konusu belgeler temin edilinceye kadar gemileri seferden alıkoyabilirler¹⁵⁰.

IMO önderliğinde kabul edilen bir kısım sözleşmelerin, teknik gelişmeler doğrultusunda sürekli güncel tutulması amacıyla zımni kabul usulü (*tacit acceptance*) benimsenmiştir¹⁵¹. 1974 SOLAS'ta da zımni kabul usulü yer almaktadır. Zımni kabul usulüne göre Sözleşme'de yapılacak değişiklik için belirli bir oy çokluğuna ulaşmaya gerek yoktur. Bu usulde önceden belirlenen tarihte, o tarihe kadar belirlenen sayıda devlet tarafından değişikliğe açıkça itiraz edilmediği takdirde değişiklik, kabul edilmiş sayılmakta ve tüm Taraf Devler bakımından bağlayıcılık kazanmaktadır. Açık kabul usulünün tersi olan bu yöntem sayesinde yapılan düzenlemenin kısa sürede onaylanarak

¹⁴⁸ Çevik, Ü.: *Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri*, İstanbul 2004, s. 29.

¹⁴⁹ 1974 SOLAS Bölüm I, Düzenleme 3.

¹⁵⁰ 1974 SOLAS Bölüm I, Düzenleme 19.

¹⁵¹ <<http://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Home.aspx>>

yürürlüğe girmesi amaçlanmıştır¹⁵². 1974 SOLAS'a Taraf Devletlerin 1/3'ü veya dünya grostonajının % 50'sinden fazlasına sahip olan devletler tarafından iki yıl içinde yapılan değişikliğe itiraz edilmediği takdirde değişiklik kabul edilmiş sayılır¹⁵³.

C. Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme

1978 STCW, gemilerin emniyetli bir şekilde seyrüsefer yapabilmeleri için yeterli sayı ve nitelikte gemiadamlarıyla donatılması ve gemiadamlarının yeterli ölçüde eğitilmelerine yönelik asgari standartlardan oluşmaktadır. 1978 STCW'de yer alan kural ve standartlar, denizlerde can ve mal emniyetini arttırma ve çevre kirliliğini azaltma amaçlarına hizmet etmektedir¹⁵⁴. Sözleşme hükümleri, Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği ile iç hukukumuzda alınmıştır¹⁵⁵.

1978 STCW'de öncelikle gemiadamlarının alması gereken eğitimlere, yeterlilik yükseltmelerine ve eğitim kalite standartlarına dair birçok mesele düzenlenmektedir¹⁵⁶. Tüm gemiadamları, beş yıl geçerli olacak eğitimleri tamamlamak zorundadırlar. Eğitimler, ilgili devletin yetkili makamlarınca belirlenir. Keza, ilgili makamlar, eğitimlerin yenilenme şartlarını da belirlerler¹⁵⁷. Gemiadamları, 1978 STCW Kural VI(1) ve VI(2) ile Kod A-VI(1) ve A-VI(2) kısım hükümleri gereğince aşağıdaki eğitimleri alırlar:

- Denizde kişisel can kurtarma teknikleri eğitimi,
- Temel ilk yardım eğitimi,

¹⁵² Akbaş, S. D.: *Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (ISPS) ve Türk Hukukundaki Uygulaması*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Yüksek Lisans Programı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2019, s. 59.

¹⁵³ <1974 SOLAS, m. 8. <[https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)>; Akbaş, S. D.: *ISPS Kod*, s. 61.

¹⁵⁴ Demir, İ.: *Yolcu Taşıma Sözleşmesi*, s.49.

¹⁵⁵ Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği m. 3.

¹⁵⁶ Nusret, B.: *Deniz İş Sözleşmesi*, s. 84. Gemiadamlarının bu eğitimleri almak zorunda olduğuna dair Yargıtay kararı için bkz. Yargıtay 12. CD., 7.2.2017, E. 2015/13519, K. 2017/806.

¹⁵⁷ Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği m. 29(7).

- Yangın önleme ve yangınla mücadele eğitimi,
- Personel güvenliği ve sosyal sorumluluk eğitimi,
- Can kurtarma araçlarını kullanma yeterliği eğitimi.

Yukarıda belirtilen deniz güvenlik eğitimlerini başarıyla tamamladıklarını belgeleyen veya idare tarafından onaylı eğitim kurumlarında bu eğitimi alan gemiadamlarına denizde kişisel can kurtarma teknikleri belgesi, temel ilk yardım belgesi, yangın önleme ve yangınla mücadele belgesi, personel güvenliği ve sosyal sorumluluk eğitimi ve can kurtarma araçlarını kullanma yeterliği belgesi verilmektedir. Gemiadamları, eğitimlerde başarılı olamazlarsa tekrar değerlendirmeye tabi tutulurlar veya verilen eğitim tekrarlanır.

1978 STCW, son değişikliklerle birlikte Kod A ve Kod B bölümlerinden oluşmaktadır. Kod A bölümü, gemiadamlarının eğitim, sınav ve vardiya esasları hakkındaki zorunlu kurallar ile verilecek sertifika örneklerinden oluşmaktadır. Kod B bölümü ise Kod A'daki kuralların ne şekilde uygulanacağını gösteren rehber niteliğindedir.

Bayrak devleti, gemiadamlarının eğitimi, sertifikalandırılması ve vardiya tutma esaslarına ilişkin kuralların uygulanması, belgelerin sağlanması konusunda yükümlü tutulmuştur. Liman devletinin de gemiadamlarının eğitimi, sertifikalandırılması ve vardiya tutma esaslarına ilişkin belgelerin denetimi ve gerektiğinde geminin alıkonulması konularında yetkisi bulunmaktadır¹⁵⁸. Devletler denetim yetkilerini kullanırlarken herhangi bir zararın doğmasına neden olacak gereksiz uygulamalardan kaçınmak zorundadırlar. Böylece, gemiadamlarını yorgun düşürecek uygulamaların yanı sıra donatanın zarara maruz kalmasının önlenmesi amaçlanmaktadır¹⁵⁹. Taraf Devletlerin bu yükümlülüğe aykırı davranmaları sorumluluklarını gerektirir¹⁶⁰. Gemiadamlarının

¹⁵⁸ 1978 STCW m. 10.

¹⁵⁹ Nusret, B.: *Deniz İş Sözleşmesi*, s. 85 vd.

¹⁶⁰ 1978 STCW m. 10(4).

gemide vardiya tutma düzenleri, onları yorgun düşürmeyecek ve görevlerini verimli bir şekilde yapabilmelerini sağlayacak şekilde düzenlenerek çalışma süreleri belirlenmiştir¹⁶¹. Yukarıda bahsedildiği üzere, gemiadamlarının çalışma ve dinlenme sürelerine ilişkin düzenlemeleri içeren 2010 değişiklikleriyle birlikte 1978 STCW, Denizcilik Çalışma Sözleşmesi ile uyumlu hâle getirilmiştir.

III. İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ KANUNU VE İLGİLİ MEVZUAT

A. Kanun'un Amaç ve Kapsamı

İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun 1. maddesinde bu Kanun'un amacının; işyerlerinde iş sağlığı ve güvenliğinin sağlanması ve mevcut sağlık ve güvenlik şartlarının iyileştirilmesi için işveren ve çalışanların görev, yetki, sorumluluk, hak ve yükümlülüklerinin düzenlenmesi olduğu belirtilmektedir. Kanun'un 2. maddesi gereğince bu Kanun, kamu ve özel sektöre ait bütün işlere ve işyerlerine, bu işyerlerinin işverenleri ile işveren vekillerine, çırak ve stajyerler de dâhil olmak üzere tüm çalışanların faaliyet konularına bakılmaksızın uygulanır. Dolayısıyla, 2003 tarihli ve 4857 sayılı İş Kanunu¹⁶², 1952 tarihli ve 5953 sayılı Basın Mesleğinde Çalışanlarla Çalıştıranlar Arasındaki Münasebetlerin Tanzimi Hakkında Kanun¹⁶³, 1967 tarihli ve 854 sayılı Deniz İş Kanunu¹⁶⁴ ve 2011 tarihli ve 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'na¹⁶⁵ ("TBK") tabi özel veya kamuya ait bütün işyerlerinde istihdam edilen çalışanların¹⁶⁶ tamamı Kanun kapsamında kalmaktadır. İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun 3(1)(b) maddesi gereğince açıkça kamu veya özel işyerlerinde istihdam edilen tüm çalışanlar bu Kanun'un

¹⁶¹ Çevik, Ü.: *Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri*, s. 81.

¹⁶² 10.06.2003 tarihli ve 25134 sayılı Resmî Gazete.

¹⁶³ 20.06.1952 tarihli ve 8140 sayılı Resmî Gazete.

¹⁶⁴ 29.04.1967 tarihli ve 12586 sayılı Resmî Gazete.

¹⁶⁵ 04.02.2011 tarihli ve 27836 sayılı Resmî Gazete.

¹⁶⁶ İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu, İş hukukunda kullanılan "işçi" kavramından vazgeçerek "çalışan" kavramını kullanmıştır.

kapsamında yer alırlar. Bu hüküm ile geleneksel iş hukuku kalıplarının dışına çıkılarak memurlar ile diğer kamu görevlilerinin istihdam edildikleri resmî dairelerin iş hukuku anlamında birer kamu işyeri olarak görülmesi karışık bir durum doğurmaktadır¹⁶⁷.

Tek bir kanun ile iş sağlığı ve güvenliği alanında düzenleme yapma amacı, aslında hukuki gerçeklikten bir ölçüde uzaklaşmaya sebep olmaktadır. İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun kapsamının çok geniş tutulması, birçok sorunlara yol açmaktadır. Bu sorunların başında ülkemizde devlet denetimi altında yaygın ve etkin bir iş sağlığı güvenliği örgütünün kurulamamış olmasıyla birlikte meseleye ilişkin ayrılan kaynakların sınırlı oluşu gelmektedir¹⁶⁸.

İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun uygulanmasıyla ilgili bir diğer sorun, deniz yolu taşımacılığının yeniden Kanun kapsamına alınmasıdır. Oysa, deniz yolu taşımacılığı, hem kendine özgü birçok özelliklere sahiptir, hem de çoğunlukla milletlerarası karakterdedir. Deniz yolu taşımaları için müstakil bir düzenlemeye ihtiyaç bulunmaktadır. Örneğin; milletlerarası sefer yapan Türk bayraklı gemilerin İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'na uygun davranıp davranmadıklarını denetleyecek bir denetim örgütü mevcut değildir. Gemilerin sürekli ve uzun sürelerle seyrüseferde olmaları sebebiyle böyle bir örgütün kurulması da çok zordur. Esasen, bu sebeple gemiler için yeknesak kurallar getirilmesi amacıyla milletlerarası sözleşmeler kabul edilmiştir. Böylece, gemilerin buldukları her noktada ortak ve tek bir denetime tabi tutulmaları öngörülmüştür.

Hâlen tüm milletlerarası denizlerde çalıştırılan gemiler, iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin milletlerarası sözleşme ve sair düzenlemelere tabi olarak sürekli denetlenmektedir. Türk bayraklı gemiler de söz konusu milletlerarası düzenlemelere ve bu düzenlemelerle

¹⁶⁷ Centel, T.: “İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun Uygulama Alanı ve Kapsamı”, <file:///C:/Users/hp/Desktop/ISG%20UYGULAMA%20ALANI%20VE%20KAPSAMI.pdf> s. 81; Baycık, G.: “Çalışanların İş Sağlığı ve Güvenliğine İlişkin Haklarında Yeni Düzenlemeler”, Ankara Barosu Dergisi, 2013/3, s. 107 vd.

¹⁶⁸ Süzek, S.: *İş Hukuku*, s. 898; Centel, T.: İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun Uygulama Alanı ve Kapsamı, s. 84.

çelişen millî hukuk hükümlerine tabidirler. Bu durum, Türk bayraklı gemiler açısında onların milletlerarası seviyede rekabet gücünü azaltmasının yanı sıra yabancı bayraklı gemilere olan talebi artırmaktadır.

B. İşverenin Yükümlülükleri

1. Genel Olarak

İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'ndaki işveren yükümlülükleri, büyük ölçüde 89/391 sayılı Avrupa Birliği Çerçeve Yönergesi esas alınarak düzenlenmiştir¹⁶⁹. Kanun'da belirtilen düzenlemelerin uygulanmasını sağlamak işverenin yükümlülüğündedir. Şüphesiz, işverenin yükümlülüklerinden en önemlisi, işyerinde iş sağlığı ve güvenliğini sağlamaktır. İşverenin bu yükümlülüğü, işçiyi koruma ve gözetme borcundan kaynaklanmaktadır¹⁷⁰.

İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nda yer alan iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin kurallar, kamu düzenine ilişkin olup çoğunlukla mutlak emredici niteliktedir. Kurallara aykırılık, cezai yaptırımlara bağlanmıştır¹⁷¹. Bununla birlikte, işverenin çalışanların iş sağlığını ve güvenliğini koruma yükümlülüğünün hem özel hukuk, hem de kamu hukuku boyutu bulunmaktadır¹⁷². İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun 4. maddesi, işverenin özel hukuk kapsamında çalışanların sağlık ve güvenliğini sağlama borcunu düzenleyen İş Kanunu'nun ilgili maddelerini (m. 2(4), 63(4), 69(4-6), 77-89, 95, 105) yürürlükten kaldırmıştır. İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun 4. maddesi gereği "işveren çalışanların

¹⁶⁹ Süzek, S.: *İş Hukuku*, s. 894. "İşçilerin Çalışırken Sağlık ve Güvenliğine Yönelik İyileştirilmiş Tedbirlerin Alınmasının Teşvikine İlişkin 12 Haziran 1989 tarihli 89/391/EEC sayılı Yönerge". Bu Yönerge'nin tam metninin tercümesi için bkz. Piyal, B.: *İş Sağlığı ve Güvenliğinde Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne Uyum Sorunu*, Ankara 2009, s. 321 vd.

¹⁷⁰ Kaplan, E. T.: "İşverenin Koruma ve Gözetme Borcunun Kapsamı" *Kamu-İş, İş Hukuku ve İktisat Dergisi*, Ankara 2003, C. 7, S. 2, s. 137; Kılıç, L.: *İşverenin İş Sağlığı ve Güvenliği Sağlama Yükümlülüğü ve Sorumluluğu*, Ankara 2006, s. 39.

¹⁷¹ Mollamahmutoğlu, H. /Astarlı, M.: *İş Hukuku*, Ankara 2012, s. 1198.

¹⁷² Ekin, A.: *İş Sağlığı ve Güvenliğine İlişkin Yükümlülükler Uymamanın Sonuçları (İşveren Açısından)*, Ankara, 2010, s. 42.

işle ilgili sağlık ve güvenliğini sağlamakla yükümlüdür". Öte yandan, işverenin çalışanların iş sağlığını ve güvenliğini koruma yükümlülüğü TBK m. 417(2) hükmüne dayanmaktadır¹⁷³. Bu madde uyarınca işveren, işyerinde iş sağlığı ve güvenliğinin sağlanması için gerekli her türlü önlemi almak, araç ve gereçleri noksansız bulundurmak; işçiler de iş sağlığı ve güvenliği konusunda alınan her türlü önleme uymakla yükümlüdür. Bu hükümler ise Anayasa'ya dayanmaktadır. Anayasa'nın 49. maddesi gereği devletin çalışma hayatına müdahale etmesi, Anayasa m. 2 gereği sosyal devlet olmanın bir yansımasıdır. Bu bağlamda devlet, iş kazalarının ve meslek hastalıklarının önüne geçmek ve çalışanların tam bir emniyet içinde ruh ve beden bütünlüklerini koruyarak çalışmalarını sağlar¹⁷⁴. Devlet, iş sağlığı ve güvenliğiyle ilgili kanunları ve diğer hukuki düzenlemeleri yürürlüğe koyar, bunların uygulanmasını denetler ve gerektiğinde yaptırım uygular¹⁷⁵.

İşverenin iş sağlığı ve güvenliği almaya ilişkin yükümlülükleri, oldukça ayrıntılı bir şekilde düzenlenmiştir. Ne var ki, ülkemizde iş kazaları veya meslek hastalıkları, hâlâ çok yüksektir. Ülkemizde mevcut kuralların uygulanamamasının yanı sıra iş sağlığı ve güvenliği bilincinin tam olarak oluşmadığı anlaşılmaktadır. İş güvenliği bilinci, sadece çalışanlar bakımından değil, fakat işveren bakımından da yeterince gelişmemiştir. Bu bilincin gelişmesi için işverenden başlamak üzere tüm yönetim elemanlarının iş güvenliği süreçlerine dâhil edilmesi gerekmektedir. İşveren, iş güvenliğini desteklemeli, çalışanların katılım mekanizmaları artırılmalı, güvenli davranışı destekleyen uygulamalar geliştirilmeli ve iş kazalarına ilişkin toplanan veriler uygun şekilde değerlendirilmelidir¹⁷⁶. İş güvenliği bilincinin oluşturulması bakımından iş güvenliği

¹⁷³ Süzek, S.: *İş Hukuku*, s. 429; Mollamahmutoğlu, H. / Astarlı, M.: *İş Hukuku*, s. 1199; Akın, L.: *İş Sağlığı ve Güvenliği ve Alt İşverenlik*, Ankara 2013, s. 93 vd.

¹⁷⁴ Kılıç, L.: *İşverenin Sorumluluğu*, s. 50; Süzek, S.: *İş Hukuku*, s. 893.

¹⁷⁵ Keser, H.: "İşverenin İşçiyi Gözetme Borcunun Geçici İş İlişkilerine Yansıması", Legal İSGHD 2006, s. 9.

¹⁷⁶ Demirbilek, T.: Etkin İş Güvenliği Kültürü ve Geliştirilmesi, Çimento Sektöründe İş Sağlığı ve Güvenliği Sempozyumu "Tebliğler ve Tartışmalar", İzmir 2008, s. 248; Demirbilek, T.: *İş Güvenliği Kültürü*, İzmir 2005, s. 147 vd.

organizasyonları kurulmalı, bu organizasyonlara işyerlerinin üst yönetimleri ile çalışanları dâhil edilmeli ve bunların sürekli şekilde eğitime tabi tutulmaları sağlanmalıdır¹⁷⁷.

Mevcut eksikliklerine rağmen İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu, iş sağlığı ve güvenliğinin gerçekleştirilmesinde oldukça önemli bir enstrümandır. Ancak, yukarıda da belirtildiği üzere Kanun'un gemilere uygulanması bakımından bazı sorunlar mevcuttur. Gemiadamlarının iş sağlığı ve güvenliği alanında kapsamlı ve uygulanabilir hukuki düzenlemelerden faydalanmalarının önemi inkâr edilemez. Bu açıdan gemiadamlarının tabi olacakları hukuki düzenlemelerin hazırlanmasında deniz yolu taşımacılığının özellikleri ve tehlikeleri göz önüne alınmalıdır. Bu sebeple İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'ndan önce Sözleşme'nin bir an önce uygulanması hayati öneme sahiptir. Bu açıdan Sözleşme'nin Türkiye bakımından yürürlüğe girmesi için gerekli prosedür bir an önce tamamlanmalı, bu arada Sözleşme'nin iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin maddi hükümleri Türk hukukuna uygun bir şekilde dâhil edilmelidir.

2. İşverenin İş Sağlığı ve Güvenliğine İlişkin Genel Yükümlülüğü

İşverenin iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin yükümlülüğü, İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nda sayılanlarla sınırlı olmayıp, gereken bütün tedbirlerin alınmasını da içermektedir. İşveren, mevzuatta yer almasa bile bilimsel ve teknolojik gelişmelerin gerekli kıldığı ölçüde gözetme borcu kapsamında üstüne düşen tüm iş sağlığı ve güvenliği önlemlerini almak zorundadır¹⁷⁸.

İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu m. 4 gereğince işveren, çalışanların işle ilgili sağlık ve güvenliğini sağlamakla yükümlüdür. İşverenin yükümlülükleri aşağıda gösterilmiştir:

¹⁷⁷ Kabakçı, M.: *Avrupa Birliği İş Hukukunda İşverenin İş Sağlığı ve Güvenliği İle İlgili Temel Yükümlülükleri ve Türk Mevzuatının Uyumu*, İstanbul 2009, s. 26 vd.

¹⁷⁸ Süzek, S.: *İş Hukuku*, s. 878.

- Mesleki risklerin önlenmesi, eğitim ve bilgi verilmesi dâhil her türlü tedbirin alınması, organizasyonun yapılması, gerekli araç ve gereçlerin sağlanması, sağlık ve güvenlik tedbirlerinin değişen şartlara uygun hâle getirilmesi ve mevcut durumun iyileştirilmesi için çalışmaların yapılması,

- İşyerinde alınan iş sağlığı ve güvenliği tedbirlerine uyulup uyulmadığının izlenmesi, denetlenmesi ve uygunsuzlukların giderilmesi,

- Risk değerlendirmesi yapılması veya yaptırılması.

- Çalışana görev verirken çalışanın sağlık ve güvenlik yönünden işe uygunluğunun göz önüne alınması,

- Yeterli bilgi ve talimat verilenler dışında çalışanların hayati ve özel tehlike bulunan yerlere girmemesi için gerekli tedbirlerin alınması,

İşyeri dışındaki uzman kişi ve kuruluşlardan hizmet alınması, işverenin sorumluluklarını ortadan kaldırmaz. Çalışanların iş sağlığı ve güvenliği alanındaki yükümlülükleri, işverenin sorumluluklarını etkilememektedir. Ayrıca, işveren, iş sağlığı ve güvenliği tedbirlerinin maliyetini çalışanlara yansıtamaz.

Çalışanların iş sağlığı ve güvenliğinin korunması kapsamında işverene öncelikle düşen, onları risklerden korumak zorunda olması, bu bağlamda risk değerlendirmesi¹⁷⁹

¹⁷⁹ İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nu m. 5'te işverenin risklerden korunma ilkeleri şu şekilde açıklanmıştır; risklerden kaçınmak, kaçınılması mümkün olmayan riskleri analiz etmek, risklerle kaynağında mücadele etmek, işin kişilere uygun hâle getirilmesi için işyerlerinin tasarımı ile iş ekipmanı, çalışma şekli ve üretim metotlarının seçiminde özen göstermek, özellikle tekdüze çalışma ve üretim temposunun sağlık ve güvenliğe olumsuz etkilerini önlemek, önlenemiyor ise en aza indirmek, teknik gelişmelere uyum sağlamak, tehlikeli olanı, tehlikesiz veya daha az tehlikeli olanla değiştirmek teknoloji, iş organizasyonu, çalışma şartları, sosyal ilişkiler ve çalışma ortamı ile ilgili faktörlerin etkilerini kapsayan tutarlı ve genel bir önleme politikası geliştirmek, toplu korunma tedbirlerine, kişisel korunma tedbirlerine göre öncelik vermek, çalışanlara uygun talimatlar vermek. Aynı Kanun m. 10'da ise işverenin risk değerlendirmesi yapma zorunluluğu belirlendikten sonra risk değerlendirmesini nasıl yapması gerektiği ise şu şekilde açıklanmıştır; belirli risklerden etkilenecek çalışanların durumu, kullanılacak iş ekipmanı ile kimyasal madde ve müstahzarların seçimi, işyerinin tertip ve düzeni genç, yaşlı, engelli, gebe veya emziren çalışanlar gibi özel politika gerektiren gruplar ile kadın çalışanların durumu, işveren, yapılacak risk değerlendirmesi sonucu alınacak iş sağlığı ve güvenliği tedbirleri ile kullanılması gereken koruyucu donanım veya ekipmanı belirler, işyerinde uygulanacak iş sağlığı ve güvenliği tedbirleri, çalışma şekilleri ve üretim yöntemleri; çalışanların sağlık ve güvenlik yönünden korunma düzeyini yükseltecek ve işyerinin idari yapılanmasının her kademesinde uygulanabilir nitelikte olmalıdır, işveren, iş sağlığı ve güvenliği yönünden çalışma ortamına ve çalışanların bu ortamda maruz kaldığı risklerin belirlenmesine yönelik gerekli kontrol, ölçüm, inceleme ve araştırma yapılmasını sağlar.

yapma zorunluluğunun bulunmasıdır. Kanun'un 3(ö) maddesi gereğince risk değerlendirmesi, *işyerinde var olan ya da dışarıdan gelebilecek tehlikelerin belirlenmesi, bu tehlikelerin riske dönüşmesine yol açan faktörler ile tehlikelerden kaynaklanan risklerin analiz edilerek derecelendirilmesi ve kontrol tedbirlerinin kararlaştırılması amacıyla yapılması gerekli çalışmalar* olarak tanımlanmıştır. Risk değerlendirmesi, ortadan kaldırılamayan tehlikelerin sonuçlarını görmek ve buna ilişkin önlemlerin alınması amacıyla yapılmaktadır¹⁸⁰. İşveren, risk değerlendirmesini bizzat yapar, yeterli uzmanlığa sahip değilse başka kişi veya kurumlara yaptırır. Ancak, işveren, yaptırmış olduğu risk değerlendirmesini ve iş sağlığı ve güvenliği hükümlerinin yerine getirilip getirilmediğini denetlemek zorundadır. Nitekim, Yargıtay Hukuk Genel Kurulu, işverenin risk değerlendirmesi esasına uygun davranmamasını sözleşmeye aykırı kusurlu davranış olarak nitelendirerek işvereni sorumlu tutmaktadır¹⁸¹.

İşveren, risk değerlendirmesi dışında işyerinde iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin tüm tedbirleri almakla birlikte, işçilerin bu tedbirlere uyup uymadıklarını da denetlemekle yükümlüdür¹⁸². Bununla birlikte, işveren, söz konusu yükümlülüğü çerçevesinde çalışanlara verdiği eğitimleri gerekçe göstererek onların ücretlerinden kesintiye gidemez; tüm eğitimlerin karşılığı masraflara katlanmak zorundadır.

3. İşverenin İş Sağlığı ve Güvenliğine İlişkin Hizmetleri

İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun 6. maddesi gereği işveren, mesleki risklerin önlenmesi ve risklerden korunmaya yönelik çalışmaları da kapsayacak şekilde iş sağlığı ve güvenliği hizmetlerini sunmakla yükümlüdür. Bu doğrultuda işveren, çalışanları arasından iş güvenliği uzmanı, işyeri hekimi ve on ve daha fazla çalışmanı olan çok tehlikeli

¹⁸⁰ Yamakoğlu, E.: *İşverenin İşyeri Hekimi ve İş Güvenliği Uzmanı Çalıştırma Yükümlülüğü*, İstanbul, 2016, s. 169.

¹⁸¹ YHGK 20.03.2013, T. 2012/211121 E. 2013/386; detaylı bilgi için bkz. Aydın, İ.: *İş Sağlığı ve Güvenliğinden Doğan Hukuki ve Cezai Sorumluluk*, Ankara 2015, s.123 vd.

¹⁸² Yargıtay 10. HD. 7.2.2017, E. 2016/14540, K. 2017/702.

sınıfta yer alan işyerlerinde diğer sağlık personeli görevlendirmekle yükümlüdür. İşverenin çalışanları arasında belirlenen niteliklere sahip personel yoksa işveren, bu hizmetin tamamını veya bir kısmını diğer sağlık ve güvenlik birimlerinden¹⁸³ temin edebilir. Ancak, işveren, belirlenen niteliklere ve gerekli belgeye sahip olması hâlinde tehlike sınıfı ve çalışan sayısı dikkate alınarak bu hizmetin yerine getirilmesini kendisi üstlenebilir. Belirlenen niteliklere ve gerekli belgeye sahip olmayan, ancak elliden az çalışanı bulunan ve az tehlikeli sınıfta yer alan işyeri işverenleri veya işveren vekili tarafından Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı tarafından ilan edilen eğitimleri tamamlamak şartıyla işe giriş ve periyodik muayeneler ve tetkikler hariç iş sağlığı ve güvenliği hizmetleri yürütülebilir.

İşverenin çalışanları gözetme borcu kapsamında yer alan en temel ödevi, iş sağlığı ve güvenliği önlemlerini alma zorunluluğudur¹⁸⁴. İşveren, gözetme borcu kapsamında işyerinde doğabilecek tüm tehlikeleri araştırmalı ve bu tehlikelere karşı tüm tedbirleri almalıdır. Bu kapsamda işverenin çalışanların kişilik hakları arasında yer alan vücut bütünlüğü ve yaşam hakkını koruyamaması nedeniyle sorumlu tutulması, iş hukukunun temel ilkelerindedir¹⁸⁵.

4. İşyeri Hekimi, İş Güvenliği Uzmanı ve Diğer Sağlık Personelini Çalıştırma Zorunluluğu

İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu m. 3(1)'de işyeri hekimi, *iş sağlığı ve güvenliği alanında görev yapmak üzere Bakanlıkça yetkilendirilmiş işyeri hekimliği belgesine sahip*

¹⁸³ Ortak sağlık ve güvenlik birimi: Kamu kurum ve kuruluşları, organize sanayi bölgeleri ile Türk Ticaret Kanununa göre faaliyet gösteren şirketler tarafından, işyerlerine iş sağlığı ve güvenliği hizmetlerini sunmak üzere kurulan gerekli donanım ve personele sahip olan ve Bakanlıkça (Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı), yetkilendirilen birim olarak tanımlanmaktadır. İş sağlığı ve Güvenliği Kanunu m. 3(m).

¹⁸⁴ Ertürk, Ş.: "İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nda İşverene Getirilen Yükümlülükler", Sicil İHD, S. 27, s. 15; Kılıç, L.: *İşverenin Sorumluluğu*, s. 41; Mollamahmutoğlu, H. / Astarlı, M.: *İş Hukuku*, s. 1197; Narter, S.: *İş Sağlığı ve Güvenliği Hukukunda İdari Cezai ve Hukuki Sorumluluk*, Ankara 2018, s. 24.

¹⁸⁵ Süzek, S.: *İş Hukuku*, s. 416 vd.

hekim olarak tanımlanmıştır. Aynı Kanun m. 3(f) hükmü gereği ise iş güvenliği uzmanı, *usul ve esasları yönetmelikle belirlenen iş sağlığı ve güvenliği alanında görev yapmak üzere Bakanlıkça yetkilendirilmiş, iş güvenliği uzmanlığı belgesine sahip, Bakanlık ve ilgili kuruluşlarda çalışma hayatını denetleyen müfettişler ile mühendislik veya mimarlık eğitimi veren fakültelerin mezunları ile teknik elemanı* olarak tanımlanmıştır. Diğer sağlık personelinin kim olduğu Kanun'da tanımlanmamış, sadece işyeri hemşiresinin tanımı yapılmıştır.

Kanun'un 3(ş) maddesi gereği işyeri hemşiresi, 1954 tarihli ve 6283 sayılı Hemşirelik Kanunu'na¹⁸⁶ göre hemşirelik mesleğini icra etmeye yetkili, iş sağlığı ve güvenliği alanında görev yapmak üzere Bakanlıkça yetkilendirilmiş işyeri hemşireliği belgesine sahip hemşire, sağlık memurudur. Diğer sağlık personelinin tanımı ise İşyeri Hekimi ve Diğer Sağlık Personelinin Görev, Yetki, Sorumluluk ve Eğitimleri Hakkında Yönetmelik¹⁸⁷ m. 4'te yapılmıştır. Bu tanıma göre diğer sağlık personeli, iş sağlığı ve güvenliği hizmetlerinde görevlendirilmek üzere Bakanlıkça belgelendirilmiş hemşire, sağlık memuru, acil tıp teknisyeni ve çevre sağlığı teknisyeni diploması ile Bakanlıkça verilen işyeri hemşireliği belgesine sahip olan kişilerdir. İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu m. 6(3)'e göre tam süreli işyeri hekimi çalıştıran işyerlerinde diğer sağlık personelinin çalışmasına gerek yoktur.

İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu m. 8 hükmüne göre işyeri hekimi ve iş güvenliği uzmanlarının hak ve yetkileri, görevlerini yerine getirmeleri nedeniyle kısıtlanamaz. İşverene, iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili konularda rehberlik ve danışmanlık yapmak üzere görevlendirilen işyeri hekimi ve iş güvenliği uzmanı, görev aldığı işyerinde göreviyle ilgili mevzuat ve teknik gelişmeleri göz önünde bulundurarak iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili eksiklik ve aksaklıkları, tedbir ve tavsiyeleri belirler ve işverene yazılı olarak bildirir. Eksiklik ve aksaklıkların düzeltilmesinden, tedbir ve tavsiyelerin yerine getirilmesinden ise işveren sorumludur. Bildirilen eksik ve aksaklıkların hayati tehlike gibi sonuçlara yol açma ihtimalinin yüksek olduğu durumlarda işveren gerekli tedbirleri almıyorsa, işyeri hekimi veya iş güvenliği uzmanınca Bakanlığın yetkili birimine, varsa yetkili sendika temsilcisine, yoksa çalışan temsilcisine bildirilir. Bildirim yapılmadığı tespit edilen işyeri hekimi ve iş güvenliği uzmanının belgesi üç ay, tekrarında ise altı ay

¹⁸⁶ 02.03.1954 tarihli ve 8647 sayılı Resmî Gazete.

¹⁸⁷ 20.07.2013 tarihli ve 28713 sayılı Resmî Gazete.

süreyle askıya alınır. Yapılan bildirim kötü niyetle yapıldığı tespit edildiğinde kişinin belgesi alt ay süreyle askıya alınır. Bu bildirimden dolayı işvereni tarafından işyeri hekimi veya iş güvenliği uzmanının iş sözleşmesine son verilemez ve bu kişiler hiçbir şekilde hak kaybına uğratılamaz. Aksi takdirde işveren hakkında bir yıllık sözleşme ücreti tutarından az olmamak üzere tazminata hükmedilir.

İş sağlığı ve güvenliği hizmeti sunan kuruluşlar ile işyeri hekimi ve iş güvenliği uzmanları, iş sağlığı ve güvenliği hizmetlerinin yürütülmesindeki ihmallerinden dolayı hizmet sundukları işverene karşı sorumludur. Çalışanın ölümü veya maluliyetiyle sonuçlanacak şekilde vücut bütünlüğünün bozulmasına neden olan iş kazası veya meslek hastalığının meydana gelmesinde ihmali tespit edilen işyeri hekimi veya iş güvenliği uzmanının yetki belgesi askıya alınır. İş güvenliği uzmanlarının görev alabilmeleri için; çok tehlikeli sınıfta yer alan işyerlerinde (A) sınıfı, tehlikeli sınıfta yer alan işyerlerinde en az (B) sınıfı, az tehlikeli sınıfta yer alan işyerlerinde ise en az (C) sınıfı iş güvenliği uzmanlığı belgesine sahip olmaları gerekir. İşyeri hekimi ve iş güvenliği uzmanının tam süreli görevlendirilmesi gereken durumlarda; işveren, işyeri sağlık ve güvenlik birimi kurar. Bu durumda, çalışanların tabi olduğu kanun hükümleri saklı kalmak kaydıyla, 4857 sayılı İş Kanunu'na göre belirlenen haftalık çalışma süresi dikkate alınır.

Kanun'un 8. maddesinde belirtildiği şekilde işyeri hekimleri ve iş güvenliği uzmanları, iş sağlığı ve güvenliği yükümlülüklerinin yerine getirilmesi hususunda birçok görevlere sahiptirler. Bu görevlerini icra etmek üzere sahip olmaları gereken belgeler, Kanun'da gösterilmiştir. Bakanlık, iş güvenliği uzmanlarının ve işyeri hekimlerinin görevlendirilmesi konusunda sektör bazında özel düzenlemeler yapabilir. İşveren, işyeri hekimi ve iş güvenliği uzmanının görevlerini kısıtlayamaz; işveren, onlara yardım etmeli, işbirliği içinde çalışmalıdır.

İşyeri hekimi, gerek İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu, gerekse 161 No'lu ILO Sözleşmesi uyarınca koruyucu hekimlik çerçevesinde faaliyetlerini sürdürür. İşyeri hekimi, açıkça koruyucu hekimlik tanımı çerçevesi içinde çalışmak zorunda olmasına

rağmen, uygulamada gerçek işlev ve anlamına aykırı olarak tedavi edici hizmetlerde bulunmaktadır¹⁸⁸.

5. İş Sağlığı ve Güvenliği Hizmetlerinin Desteklenmesi

Tüm işyerlerinde iş sağlığı ve güvenliği hizmetlerin desteklenmesi, özellikle küçük ve orta ölçekli işletmeler bakımından ağır mali külfetler getirebilmektedir¹⁸⁹. Bu sebeple, İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun 7(1)(a) maddesi gereğince iş sağlığı ve güvenliği hizmetlerinin yerine getirilmesi için Bakanlıkça Cumhurbaşkanı tarafından kamu kurum ve kuruluşları hariç ondan az çalışanı bulunanlardan çok tehlikeli ve tehlikeli sınıfta¹⁹⁰ yer alan işyerlerinin iş sağlığı ve güvenliği hizmetleri desteğinden faydalanmaları mümkündür. Cumhurbaşkanı, ondan az çalışanı bulunanlardan az tehlikeli sınıfta yer alan işyerlerinin de bu destekten faydalanmalarına karar verebilir¹⁹¹.

6. İşverenin Acil Duruma İlişkin Yükümlülüğü

İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun 11(a) maddesi gereğince işveren, çalışma ortamı, kullanılan maddeler, iş ekipmanı ile çevre şartlarını dikkate alarak meydana gelebilecek acil durumları önceden değerlendirerek çalışanları ve çalışma çevresini etkilemesi mümkün ve muhtemel acil durumları belirler ve bunların olumsuz etkilerini önleyici ve sınırlandırıcı tedbirleri alır. Hangi olayların acil durum sayılacağı

¹⁸⁸ Aydınlı, İ.: *İş Sağlığı ve Güvenliğinden Doğan Hukuki ve Cezai Sorumluluk*, Ankara 2015, s. 171 vd.

¹⁸⁹ Ertürk, Ş.: *İşveren Yükümlülükleri*, s. 17.

¹⁹⁰ İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu 3(r) maddesi gereğince tehlike sınıfı, iş sağlığı ve güvenliği açısından, yapılan işin özelliği, işin her safhasında kullanılan veya ortaya çıkan maddeler, iş ekipmanı, üretim yöntem ve şekilleri, çalışma ortam ve şartları ile ilgili diğer hususlar dikkate alınarak işyeri için belirlenen tehlike grubunu ifade eder. Bu Kanun'la tehlike sınıflarının türleri tanımlanmamıştır. Sadece aynı Kanun'un 9. maddesinde işyeri tehlike sınıfları; 2006 tarihli 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu m. 83 hükmü gereği belirlenen kısa vadeli sigorta kolları prim tarifesi de dikkate alınarak, İş Sağlığı ve Güvenliği Genel Müdürlüğü'nün Başkanlığında ilgili taraflarca oluşturulan komisyonun görüşleri doğrultusunda, Bakanlıkça çıkarılacak tebliğ ile tespit edileceği belirtilmiştir.

¹⁹¹ 02.07.2018 tarihli ve 703 sayılı Kanun Hükmünde Kararname m. 210 gereğince "Bakanlar Kurulu" ibaresi "Cumhurbaşkanı" şeklinde değiştirilmiştir.

belirtilmemiş, işverenin kanun hükümleri çerçevesinde acil durumu takdir edip tedbir alması esası benimsenmiştir.

İşverenin alması gereken tedbirler, Kanun'un 11(c) maddesinde sayılmıştır. Buna göre işveren, acil durumlarla mücadele için işyerinin büyüklüğü ve taşıdığı özel tehlikeler, yapılan işin niteliği, çalışan sayısı ile işyerinde bulunan diğer kişileri dikkate alarak; önleme, koruma, tahliye, yangınla mücadele, ilk yardım ve benzeri konularda uygun donanıma sahip ve bu konularda eğitilmiş yeterli sayıda kişiyi görevlendirir, araç ve gereçleri sağlayarak eğitim ve tatbikatları yaptırır ve ekiplerin her zaman hazır bulunmalarını sağlar. Aynı maddenin (ç) bendine göre ise işveren, özellikle ilk yardım, acil tıbbi müdahale, kurtarma ve yangınla mücadele konularında, işyeri dışındaki kuruluşlarla irtibatı sağlayacak gerekli düzenlemeleri yapar. Bu hükümlerle özellikle ilk yardım, acil tıbbi müdahale, kurtarma ve yangınla mücadele konularının doğrudan doğruya işverenin yükümlülüğü olmadığına işaret edilmektedir¹⁹². Çünkü bazen işyerinin sahip olduğu teknik donanımlar, yoğun bir acil müdahalenin gerekli olduğu hâllerde yetersiz kalabilir¹⁹³.

7. Sağlık Gözetimi

İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu m.15 gereği işveren, çalışanların işyerinde maruz kalacakları sağlık ve güvenlik risklerini dikkate alarak sağlık gözetimine tabi tutulmalarını sağlar. Çalışanların sağlık muayeneleri, işe girişlerinde, iş değişikliğinde, iş

¹⁹² Bu durumun istisnası, İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu m. 12(2)'de şu şekilde açıklanmıştır: İşveren, çalışanların kendileri veya diğer kişilerin güvenliği için ciddi ve yakın bir tehlike ile karşılaştıkları ve amirine hemen haber veremedikleri durumlarda; istenmeyen sonuçların önlenmesi için, bilgileri ve mevcut teknik donanımları çerçevesinde müdahale edebilmelerine imkân sağlar. Böyle bir durumda çalışanlar, ihmal veya dikkatsiz davranışları olmadıkça yaptıkları müdahaleden dolayı sorumlu tutulamaz. Detaylı bilgi için bkz. Ertürk, Ş.: İşveren Yükümlülükleri, s. 18 vd.

¹⁹³ Bu durumda İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu m. 12(1)'de ciddi, yakın ve önlenemeyen tehlikenin meydana gelmesi durumunda işveren; çalışanların işi bırakarak derhâl çalışma yerlerinden ayrılıp güvenli bir yere gidebilmeleri için, önceden gerekli düzenlemeleri yapar ve çalışanlara gerekli talimatları verir. Durumun devam etmesi hâlinde, zorunluluk olmadıkça, gerekli donanıma sahip ve özel olarak görevlendirilenler dışındaki çalışanlardan işlerine devam etmelerini isteyemez.

kazası, meslek hastalığı veya sağlık nedeniyle tekrarlanan işten uzaklaşmalarından sonra işe dönüşlerinde talep etmeleri hâlinde ve işin devamı süresince, çalışanın ve işin niteliği ile işyerinin tehlike sınıfına göre bakanlıkça belirlenen düzenli aralıklarla yapılır.

Çalışanların sağlık gözetiminin yapılması meslek hastalığının yanı sıra iş kazalarını da önlemektedir¹⁹⁴. Aynı maddede tehlikeli ve çok tehlikeli sınıfta yer alan işlerde çalışacakların yapacakları işe uygun olduklarını belirten sağlık raporu olmadan işe başlatılmayacağı belirtilmektedir. Ayrıca, Kanun kapsamında alınması gereken sağlık raporları işyeri hekiminden alınır. Ondan az çalışanı bulunan ve az tehlikeli işyerleri için ise kamu hizmet sunucuları veya aile hekimlerinden de rapor alınabilir. Raporlara itirazlar Sağlık Bakanlığı tarafından belirlenen hakem hastanelere¹⁹⁵ yapılır, verilen kararlar kesindir. Sağlık gözetiminden doğan maliyet ve bu gözetimden kaynaklı her türlü ek maliyet işverence karşılanır, çalışana yansıtılmaz. Ancak tekrarlanan işten uzaklaşmalarda çalışanların talepleri doğrultusunda muayene olmayı istemeleri durumunda maliyetin sürekli işverene yüklendiği de açıktır¹⁹⁶. Sağlık muayenesi yaptırılan çalışanın özel hayatı ve itibarının korunması açısından sağlık bilgileri gizli tutulur. Bununla birlikte, çalışanın sağlık durumu ile ilgili olarak işyeri sağlık biriminde veya ortak sağlık biriminde çalışan hekimlerin edindiği bilgilerin hangi sınırlar dâhilinde işverene açıklama veya açıklamama yükümlülüğü getirileceğine ilişkin bir düzenlemenin yapılması daha uygun olurdu¹⁹⁷.

¹⁹⁴ Süzek, S.: *İş Hukuku*, s. 916.

¹⁹⁵ Hakem hastanelerin tanımı Kanun'da yapılmamıştır. Bu hastane tarafından verilen kararlara karşı yargı yolunun kapalı ve kararların kesin olması yerinde değildir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Ertürk, Ş.: *İşveren Yükümlülükleri*, s.20; Caniklioğlu, N.: 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanununda Öngörülen İşveren Yükümlülükleri, *Çalışma Mevzuatı Seminer Notları*, Türkiye Toprak İşverenleri Sendikası, İstanbul 2012, s. 61; hakem hastanelerine karşı iş mahkemelerinde dava açılabilmesinin sağlanmasına ilişkin bkz. Özdemir, E.: *İş Sağlığı ve Güvenliği Hukuku*, İstanbul 2014, s. 269 vd.

¹⁹⁶ Ertürk, Ş.: *İşveren Yükümlülükleri*, s. 20.

¹⁹⁷ Ertürk, Ş.: *İşveren Yükümlülükleri*, s. 20.

8. Çalışanların Eğitimi

Çalışanların iş kazası ve meslek hastalıklarına maruz kalmasının en büyük sebebi, işçinin işyerinde uygulanan iş sağlığı ve güvenliği tedbirlerine uymamasıdır. İşçilerin bu noktada doğru ve bilinçli olarak eğitilmesinin önemi, kanun koyucu tarafından da belirtilmiş, çalışanların olası tüm risklere göre eğitilmesi yükümlülüğü işverene verilmiştir. Ancak, mevzuatta belirtilen eğitimlerin verilmesi ve bu eğitimlerin belgelendirilmesi, tek başına yeterli değildir. Sadece eğitimin verildiğinin belgelendirilmesiyle işveren sorumluluktan kurtulamaz. İşveren, bu yükümlülüğün gereği gibi yerine getirilmemesi sebebiyle doğan tüm zararlardan sorumludur¹⁹⁸.

İş kazası ve meslek hastalıklarının önüne geçebilmek için ikinci büyük adım, çalışanların düzenli ve bilinçli eğitilmesi neticesinde onlarda da iş güvenliği bilincinin oluşturulmasıdır. İşverenin çalışanların eğitimi kapsamındaki yükümlülüğü, İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu m. 17'de düzenlenmiştir. Ayrıca, konuya ilişkin olarak Çalışanların İş Sağlığı ve Güvenliği Eğitimlerinin Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik kabul edilmiştir¹⁹⁹. Kanun'un 17. maddesi gereğince *işveren, çalışanların iş sağlığı ve güvenliği eğitimlerini almasını sağlar. Bu eğitim özellikle; işe başlamadan önce, çalışma yeri veya iş değişikliğinde, iş ekipmanının değişmesi hâlinde veya yeni teknoloji uygulanması hâlinde verilir. Eğitimler, değişen ve ortaya çıkan yeni risklere uygun olarak yenilenir, gerektiğinde ve düzenli aralıklarla tekrarlanır.*

¹⁹⁸ YHGK, E. 2004/21-365, K. 2004/369, T. 16.06.2004. Bu karara göre işveren, iş güvenliği önlemlerini alma, kişisel güvenliğini sağlama konusunda inisiyatifin tek başına işçiye bırakıldığı, çalışılan ortam nedeniyle oluşan tehlikeler konusunda yeterli bilgi verilmediği görülmektedir. Aksi bir düşünce, işçinin, öldürücü etkisi sabit bir ortama bilerek ve isteyerek girdiği sonucu doğurur ki, bu durum, yaşam deneyimlerine ve hayatın olağan akışına uygun düşmez. İşçi sağlığı, iş güvenliği ve yapılmakta olan iş nedeniyle işçinin eğitimi, bir kısım mevzuatı hükümlerini içerir belgelerin kendilerine verilmesini değil, eylemli olarak, bu bilgilerin aktarımı ve öneminin kavratılması ile sağlanabilir. Eğitimden sonraki aşama ise, işçi sağlığı ve iş güvenliği ile ilgili önlemlerin alındığının ve uygulandığının denetlenmesidir. İşverenlerce, iş güvenliği açısından hayati öneme haiz bulunan araç ve gereçlerin anılan kazalı tarafından kullanılması sağlandığında, kaza olasılığının tamamen ortadan kaldırılabileceği yadsınamaz bir gerçektir. Ayrıca işçinin aynı işi uzun yıllardır yapıyor olması, işvereni tüm bu yükümlülükleri almaktan başışık hâle getiremez.

¹⁹⁹ 15.05.2013 tarihli ve 28648 sayılı Resmî Gazete.

İş sağlığı ve güvenliğinin tam olarak sağlanmasında en önemli unsur, çalışanların yeterli ölçüde eğitilmeleridir. Çünkü gerçek anlamda iş sağlığı ve güvenliği sağlanabilmesi, iş güvenliği bilincinin oluşmasına bağlıdır²⁰⁰. Nitekim, ILO'nun yapmış olduğu bir araştırma sonucuna göre iş kazalarının % 19,8'i makine ve tesislerden, % 0,6'sı önlenemeyecek olaylardan, % 79,6'sı ise işçilerin işyerindeki kurallara uymamasından kaynaklanmaktadır²⁰¹. Türkiye'de iş kazalarının fazla olmasının sebebi, belirtilen araştırma sonuçlarına paraleldir. Bu bağlamda gemiadamlarının aldıkları eğitimler, yapılan işin ve deniz yolunun özellikleri dikkate alınarak belirlenmekte ve periyodik olarak tekrarlanmaktadır.

İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu ve ilgili yönetmeliklerde belirtilen eğitimlerden ziyade deniz yolunun özelliklerine göre hazırlanan 1978 STCW'de belirtilen eğitimlerin daha faydalı ve uygulanabilir olduğu söylenebilir. Uygulamada gemiadamlarının iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin eğitimleri, 1978 STCW esas alınarak hazırlanan Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği gereğince belirlenerek gerçekleştirilmektedir. Ancak, gemiadamlarının eğitimlerinin bu şekilde birden fazla düzenlemeye tabi tutulmasının isabetli olmadığı, zira millî hukuk hükümleriyle milletlerarası sözleşme hükümleri arasında uyum sağlanamadığı açıktır.

C. Yönetmelikler

1. Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği

Gemiadamlarının eğitimleri ve yeterliliklerine ilişkin en kapsamlı yönetmelik, Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği'dir. Yönetmelik m. 1'de Yönetmelik'in gemiadamları ve kılavuz kaptanların yeterlikleri, eğitimleri, sınavları,

²⁰⁰ Süzek, S.: *İş Hukuku*, s. 909.

²⁰¹ Odaman, S.: *İş Sağlığı ve Güvenliği Açısından Tarafların Hak ve Yükümlülükleri*, *Legal İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Dergisi*, S. 1, 2006, s. 888.

belgelendirilmeleri, sağlık durumları, elektronik kayıt işlemleri, vardiya tutmalarına ilişkin kurallar ve disiplin işlemleri ile gemiadamlarına ilişkin denizcilik eğitimi veren kurum ve kuruluşlara yönelik idari yaptırımları düzenlediği belirtilmektedir.

Yönetmelik'in uygulanmasını açıklamak ve kolaylaştırmak amacıyla, özellikle gemilerin yola elverişlilikleri bakımından donatılmalarıyla ilgili olarak Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge (donatım yönergesi)²⁰² kabul edilmiştir²⁰³. Gemiadamlarının almaları gereken temel eğitim ve gemide çalışacakları bölümlere ilişkin ileri eğitimin kapsamı, Yönerge'de gösterilmiştir. Eğitimin kapsamının belirlenmesinde öncelikle gemiadamlarının sınıflarına uygun gemiadamı cüzdanı ve yeterlik belgesi için gerekli olan yaş, eğitim, öğretim ve deniz hizmet süresine dair şartlar dikkate alınmıştır.

Gemiadamları ve kılavuz kaptanların almaları gereken eğitimin içeriği ve süresi ise Eğitim ve Sınav Yönergesi²⁰⁴ ile düzenlenmiştir. Eğitim ve sınavın İdare tarafından uygun bulunan eğitim kurumlarında gerçekleştirilmesi uygun görülmüştür. Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği'nin Üçüncü Bölümünde 1978 STCW kapsamında gemiadamlarının sertifika eğitimleri ve belgelendirilmeleri düzenlenmiştir. Gemiadamları, Yönetmelik m. 29 gereği denizde kişisel can kurtarma teknikleri eğitimi, temel ilk yardım eğitimi, yangın önleme ve yangınla mücadele eğitimi, personel güvenliği ve sosyal sorumluluk eğitimi ile can kurtarma araçlarını kullanma yeterliği eğitimini almak zorundadırlar. Eğitimde başarılı olan gemiadamları İdare tarafından her eğitim için ayrı ayrı başarı belgesi alırlar.

Diğer yandan, Yönetmelik m. 29 gereği tüm zabitler, ilk yardım eğitimini, birinci zabit ve kaptanlar ise tıbbi bakım eğitimini almak zorundadırlar²⁰⁵. Yangınla mücadele işlemlerini denetlemek üzere görevlendirilen zabitler ileri yangınla mücadele eğitimi

²⁰² Bu Yönerge'nin amacı, gemilerin gemiadamları ile donatılmasının asgari gereklerini belirlemektir.

²⁰³ Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği m. 35.

²⁰⁴ 12.02.2018 tarihli ve 12159 sayılı Bakanlık Makamı Oluru.

²⁰⁵ 1978 STCW, VI/4 Kuralı ile Kod A-VI/4.

alırlar²⁰⁶. Hızlı can kurtarma botu olan gemilerde çalışan tüm zabıter ise hızlı can kurtarma botu kullanma eğitimini almak zorundadırlar²⁰⁷. Yolcu gemilerinde çalışan gemiadamları yolcu gemisinde çalışma eğitimini alırlar²⁰⁸.

Gemiadamları, belirlenen eğitimleri, yetkilendirilmiş eğitim kurumları yoluyla aldıklarını her bir eğitim türüne göre belgelemelidirler. Eğitim belgesi idare tarafından kendilerine verilir. Aynı Yönetmelik m. 31 gereği petrol, kimyasal madde veya sıvılaştırılmış gaz tankerlerinde çalışan tüm gemiadamları, petrol, kimyasal madde ve sıvılaştırılmış gaz tankerlerinde yük işlemleri için temel eğitimi almak zorundadırlar. Petrol, kimyasal madde veya sıvılaştırılmış gaz tankerlerinden herhangi birisinde çalışan zabitanlar ile operasyondan sorumlu tutulan personel, ilave olarak petrol, kimyasal madde veya sıvılaştırılmış gaz tankerlerinden hangisinde ise yük işlemleri için ileri eğitimi²⁰⁹ alırlar. Eğitimleri aldığını kanıtlayan tüm gemiadamlarına bu eğitimlerde başarılı olduklarına dair belge verilmektedir. Belirtilen eğitimleri alan ve başarılı olan zabitanlar, geçerli belgelerin süresinin bitmesinden önceki son altmış ayda en az üç ay sahip oldukları belgeyle ilgili tankerlerde deniz hizmeti yapmak veya söz konusu eğitimleri tekrarlayarak belgelerini yenilemek zorundadırlar.

Yönetmelik m. 58'e göre gemiadamları, iki yılda bir "Gemiadamları Sağlık Yönergesi²¹⁰" hükümlerine göre periyodik sağlık yoklaması yaptırırlar²¹¹. Ancak liman başkanlıkları, sağlık durumlarından kuşku duyulan ya da hasta oldukları bildirilen

²⁰⁶ 1978 STCW, VI/3 Kuralı ile Kod A-VI/3.

²⁰⁷ 1978 STCW, VI/2 Kuralı ile Kod A-VI/2.

²⁰⁸ 1978 STCW, V/2 Kuralı ile Kod A-V/2.

²⁰⁹ İleri eğitim belgelerine sahip olmak için gemiadamlarının, yukarıda sayılan eğitime ilave olarak; ilgili tanker tipine göre düzenlenmiş yukarıdaki temel eğitim belgelerine sahip olmaları, düzenlenecek belgeye ilişkin tanker tiplerinde en az üç ay onaylı deniz hizmeti yapmaları veya ilgili tanker tipinde, Donatım Yönergesi'nde belirlenen personel sayısına ilave olarak, en az üç yükleme ve boşaltma operasyonunda bulunduğunu içeren en az bir ay süreli eğitim almış olduklarını onaylı eğitim defteri ile ispatlamaları gerekir.

²¹⁰ 05.01.2011 tarihli ve B.10.1.HSS.0.61.00.00/ 01 sayılı Bakanlık Onayı ile kabul edilmiştir.

²¹¹ Sağlık yoklaması, Sağlık Bakanlığı tarafından çıkarılan Gemiadamları Sağlık Yönergesi hükümlerine göre yetkilendirilen kamu ve özel sağlık kuruluşlarınca yapılır. Nitekim Yargıtay verdiği kararlarda öncelikli olarak gemiadamlarının denizde çalıştıkları işe uygun olarak sağlık yoklamalarının yapılması yapılmadığı ve buna ilişkin sağlık yoklama belgesi alıp almadıklarına ilişkin belgeleri inceledikten sonra verilen eğitimler gibi işverenin diğer yükümlülükleri araştırılarak kusurun belirlenmesi gerektiğine ilişkin kararlar vermektedir (12. CD, E. 2013/13916, K. 2014/14671, T. 13.6.2014).

gemiadamlarından sağlık durumlarının denizde çalışmalarına engel olup olmadığının belirlenmesi amacıyla sağlık yoklaması yaptırılmalarını her zaman isteyebilirler.

Aynı Yönetmelik m. 36'ya göre 1978 STCW'de belirtilen standartlara uygun olarak denizcilik ile ilgili eğitim veren özel öğretim kurumları ile sınav ve belgelendirme yapan kurum ve kuruluşlar, Sözleşme Kural I(8) ile Kod A-I(8) kısmı kapsamında İdare tarafından hazırlanan Yönerge ile belirlenen Denizcilik Eğitimi İzleme ve Değerlendirme Komisyonu tarafından izlenir ve değerlendirilirler. İdare, standartların izlenmesi ve değerlendirmesine yönelik uygulamalarını denizcilik eğitimi veren kurum ve kuruluşların bağlı olduğu Yükseköğretim Kurulu, Millî Eğitim Bakanlığı ve Millî Savunma Bakanlığı ile yapılacak protokol esaslarına göre yerine getirir ve periyodik olarak yapılan izleme ve değerlendirme sonuçları İdare'ye bildirir. İdare, standartlara uygun olarak yapılan Denizcilik Eğitimi Denetleme Raporları ile gemiadamlarının kalite standartları hakkındaki ilave düzeltici uygulamaları da daha önce gönderilen ülke raporuna ek olarak ve beş yılda bir periyodik şekilde IMO Genel Sekreterliği'ne bildirmekle yükümlüdür²¹². Gemiadamlarının vardiya tutma düzenlemelerinin onları yorgun düşürmeyecek ve verimliliklerini artıracak şekilde yapılması için Yönetmelik m. 60 gereği gemide vardiya tutan gemiadamları ile emniyet, kirliliğin önlenmesi ve güvenlikle ilgili görevleri bulunan gemiadamlarına yönelik özel hükümler sevk edilmiştir.

Gemiadamları Sağlık Yönergesi²¹³, gemiadamı adayları ile gemiadamlarının almak zorunda oldukları "Gemi Adamları Sağlık Raporlarının" düzenlenmesini, bu raporları düzenleyecek sağlık kuruluşlarının yetkilendirilmesini, sağlık kuruluşlarındaki sağlık kurullarının oluşturulmasını, muayeneleri yapacak tabiplerin tabi olacakları usul ve esasların belirlenmesi ile denizde çalışmaya engel sakatlık, arıza ve hastalıkları belirlemek amacıyla hazırlanmıştır. Yönerge'ye göre gemiadamları, sağlık durumlarının denizde çalışmaya elverişli olup olmadığını iki yılda bir Sahil Sağlık Denetleme Merkezi

²¹² 1978 STCW Kod A(I)(7-4).

²¹³ 06.12.2013 tarihli ve 10600330-659/ 9 sayılı Bakanlık Oluru.

tabiplerine kontrol ettirmek zorundadırlar. Bununla birlikte, liman başkanlıkları, sağlık durumlarından şüphe edilen veya hasta olduklarına dair bilgi aldıkları gemiadamlarının sağlık durumlarının denizde çalışmalarına engel teşkil edip etmediğinin Sahil Sağlık Denetleme Merkezleri tabiplerince belirlenmesini her zaman isteyebilirler. Gemiadamlarının sağlık durumlarının denizde çalışmalarına engel teşkil etmediğine karar verilirse "Gemiadamı Sağlık Yoklama Belgesi" düzenlenir.

2. Gemi Adamlarının İkamet Yerleri, Sağlık ve İaşelerine Dair Yönetmelik

Gemi Adamlarının İkamet Yerleri, Sağlık ve İaşelerine Dair Yönetmelik²¹⁴ m. 1'de Yönetmelik'in amacının; Deniz İş Kanunu'na tabi gemilerde gemiadamlarına tahsis edilen yatma, dinlenme ve yemek yerleriyle gemide bulundurulması zaruri olan ilaç, tıbbi alet ve malzeme ve revirlerde bulunması gerekli malzemelere ilişkin şartları belirlemek olduğu belirtilmektedir. Gemilerde bulundurulacak ilâç, tıbbî levazım ve âletler, gemi eczanelerinde veya ilâç dolaplarında saklanır ve korunur. Gemilerde bulundurulması mecburî olan ilâç, tıbbî araç ve gereçlerin belirlenmesinde Sağlık Bakanlığı'nın çıkaracağı listeler ile WHO'nun bu hususta kabul ettiği listenin hükümleri esas alınır²¹⁵.

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi uyarınca on beş veya daha fazla gemiadamı taşıyan ve seferleri üç günden fazla süren gemilerde sadece tıbbi amaçlı ve ayrı bir şekilde konumlanmış revir bulundurulması zorunludur²¹⁶. Revir, gemiadamlarının muayene ve ilk yardım tedavilerini kolaylaştıracak ve bulaşıcı hastalıkları engelleyecek şekilde donatılmalıdır.

²¹⁴ 20.12.1989 tarihli ve 20378 sayılı Resmî Gazete.

²¹⁵ Gemi Adamlarının İkamet Yerleri, Sağlık ve İaşelerine Dair Yönetmelik, m. 65 ve 66.

²¹⁶ Sözleşme Kural 3.1(12).

3. Çalışanların Gürültü ve Titreşimle İlgili Risklerden Korunmalarına Dair Yönetmelik

Çalışanların Gürültü İle İlgili Risklerden Korunmalarına Dair Yönetmelik²¹⁷ ve Çalışanların Titreşimle İlgili Risklerden Korunmalarına Dair Yönetmelik²¹⁸, çalışanların gürültüye ve titreşime maruz kalmaları sonucu oluşabilecek sağlık ve güvenlik risklerinden korunmaları için asgari gerekleri belirlemek amacıyla kabul edilmiştir. Her iki yönetmelikte de öncelikle gürültü ve titreşime karşı maruz kalma değerleri, maruz kalma oranının belirlenmesi, azaltılması ve önlenmesine ilişkin teknik bilgiler ile işverenin sair yükümlülüklerine yer verilmiştir.

Sözleşme uyarınca gemiadamlarının barınma, dinlenme ve beslenmelerine ilişkin yerler ile gemiadamlarına çalışma ortamı ve gemide yaşanabilir bir çalışma alanı sağlamak için öngörülen donanım, Sözleşme Kural 4.3 ve sağlığın ve güvenliğin korunması ile maruz kalınan gürültü, titreşim ve benzer zararlı düzeydeki risklerin önlenmesi bakımından Sözleşme'deki diğer eş değer kodlara uygun düzenlemeler yapılmalıdır²¹⁹. Gemiler, gürültü yalıtımına ilişkin inşa edilmeli ve gerektiğinde gürültünün kaynağı makine daireleri, güverte altları gibi yerlerde uygun ses yalıtımı malzemeleri kullanılmalıdır.

4. Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik

ISM Kod, gemilerin denizde emniyetli bir şekilde işletilmesi, kazaların ve çevre kirliliğinin önlenmesi için IMO tarafından A.741 (18) sayılı kararla Kasım 1993 tarihinde kabul edilmiştir. ISM Kod, 1974 SOLAS'ta IX numaralı ek olarak yer almaktadır. ISM Kod, diğer ciddi deniz kazalarının yanı sıra özellikle HERALD of FREE

²¹⁷ 28.07.2013 tarihli ve 28721 sayılı Resmî Gazete.

²¹⁸ 22.08.2013 tarihli ve 28743 sayılı Resmî Gazete.

²¹⁹ Sözleşme Standart A 3.1(h).

ENTERPRISE²²⁰ felaketi sonrasında deniz kazalarının çoğunlukla insan hatasından, gemilerin sevk ve idaresindeki kusurlardan kaynaklandığının anlaşılmasından sonra IMO tarafından kabul edilen rehber kurallar topluluğundan oluşmaktadır²²¹. Kod'un amacı, milletlerarası standartlara uyulmasını, kazaların önlenmesine yardımcı olunmasını, personelin yeterli eğitime ve görevini yerine getirmede yeterli kaynaklara kavuşmasını, tüm faaliyetlerin planlanmış, doğrulanmış ve denetlenmiş olmasını, liman devleti denetimlerindeki aksaklıkların azaltılmasını, gemideki güvenlik standartlarının geliştirilmesini ve güvenli çalışma koşullarını sağlamaktır²²². Bu sebeplerle, ISM Kod, deniz emniyetinin sağlanması ile ilgili olarak tanınmış kuruluşların yetkisi, genişletilmiş sörveyörler (*surveyor*), gemi güvenlik numarası ve operasyonel gereklilikler nedeniyle yapılan liman devleti denetimi olmak üzere dört temel konuda düzenleme yapmaktadır²²³.

Geminin işletilmesinden sorumlu olan şirket veya kişilerce gemide bir emniyetli yönetim sistemi kurulması zorunludur. Türk hukuku bakımından ISM Kod, Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik²²⁴ hükümleri çerçevesinde uygulanmaktadır. Yönetmelik'in amacı; Türk bayraklı gemi ve deniz araçları ile bunların işletmecilerinin Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodu'na uymasını sağlamak, gemi ve deniz araçlarından kaynaklanan kirlenmeyi önlemek, gemilerin emniyetli olarak işletilmesi ve yönetilmesi için işletmeciler tarafından, işletmeci ve gemi tabanlı Emniyet Yönetimi Sisteminin

²²⁰ Herald of Free Enterprise (1987) deniz kazasından sonra deniz kazalarında insan ve örgütsel faktörlerin ne kadar önemli olduğu anlaşılmıştır. Bu kaza, 1993'de IMO'nun ISM Kod'unu kabul etmesiyle sonuçlanmıştır. IMO Deniz Güvenliği Komitesi, bu kazadan sonra MSC.255(84) sayılı kararının eki olarak, Bir Deniz Kazası veya Deniz Olayının Emniyet İncelemesine Dair Milletlerarası Standartlar ve Önerilen Uygulamalar Kodu'nu kabul etmiştir. Bu Kod, SOLAS 1974 m. VIII(b)(vi)'de düzenlenen zımnî kabul usulüne uygun olarak 01.01.2010 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiştir. Türk hukukunda bu Kod hukuki dayanak alınarak "Deniz Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği" hazırlanmış ve 10.07.2014 tarihli ve 29056 sayılı Resmî Gazete ile yürürlüğe girmiştir. Detaylı bilgi için bkz. Demir, İ.: Deniz Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği Üzerine Değerlendirmeler, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, C. 22, S. 3, s. 886 vd.

²²¹ Demir, İ.: *Yolcu Taşıma Sözleşmesi*, s. 50.

²²² Bedük, N.: *Deniz İş Sözleşmesi*, s. 80 vd.

²²³ Akbaş, S. D.: *ISPS Kod*, s. 28.

²²⁴ 27.10.2009 tarihli ve 27389 sayılı Resmî Gazete.

kurulması, uygulanması ve uygun şekilde sürdürülmesi, bunların İdare tarafından kontrollerinin yapılması ile ilgili usul ve esasları belirlemektir.

Yönetmelik m. 2 gereği ISM Kod'un uygulanacağı gemi ve deniz araçları şunlardır:

(1) Milletlerarası sefer yapan Türk bayraklı yüksek süratli yolcu gemileri dâhil tüm yolcu gemilerini,

(2) Milletlerarası sefer yapan Türk bayraklı beş yüz groston ve üzeri tonajdaki; yüksek süratli yük gemileri dâhil petrol tankerleri, kimyasal tankerler, gaz taşıyıcılar, dökme yük gemileri ve diğer tüm yük gemilerini,

(3) Milletlerarası sefer yapan Türk bayraklı beş yüz groston ve üzeri tonajdaki hareketli açık deniz sondaj ünitesi cinsinden olan deniz araçlarını,

(4) Millî sefer yapan hat iznine sahip yolcu gemilerini, millî sefer yapan petrol tankerleri, kimyasal tankerler ve gaz taşıyıcıları.

Bu gemi ve deniz araçları ISM Koduna Uygunluk Belgesi'ne sahip şirket tarafından işletilmek zorundadırlar. Bu belge, geminin esaslı belgelerindedir. Liman devletleri, bu belgeyi taşımayan gemileri seferden alıkoyabilirler.

5. Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği

11 Eylül terör saldırısı sonrasında kabul edilen, deniz yoluyla gerçekleştirilebilecek terör eylemlerinin önlenmesine yönelik tedbirleri içeren ISPS Kod, 1974 SOLAS'ın XI Bölümü'ne eklenmiştir²²⁵. Türkiye, ISPS Kod'unu "Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği"²²⁶ çerçevesinde yürütmektedir. Yönetmelik'in amacı; deniz yoluyla ortaya çıkabilecek güvenlik tehditlerinin önlenmesi ve karşı tedbirlerin geliştirilebilmesi için milletlerarası sefer yapan gemi ve bu gemilere hizmet veren liman tesislerine yönelik olarak oluşturulan

²²⁵ Demir, İ.: *Yolcu Taşıma Sözleşmesi*, s. 51.

²²⁶ 20.03.2007 tarihli ve 26468 sayılı Resmî Gazete.

yetki, görev ve sorumlulukları düzenlemektir. Bu kapsamda ISPS Kod'un uygulayıcıları arasında koordinasyon ve işbirliğinin oluşturulması da sağlanmaya çalışılmaktadır.

ISPS Kod gereği şirket kontrol mühendisleri (*inspector*) ve gemide çalışan güverte zabitleri, İdare'nin onayladığı ve milletlerarası kabul gören kurumlardan örgün ve bilgisayar tabanlı "risk değerlendirmesi ve kaza soruşturması" ile "gemi emniyet zabiti" eğitimleri almaktadır. Bu eğitimlerin sonunda yapılan interaktif değerlendirme ile sınavı geçerek başarı gösterenlere Şirket ve Gemi Güvenlik Zabiti Eğitimi ve Belgesi verilmektedir. Yönetmelik m. 5'e göre Emniyet Yönetim Sisteminin hedefi, denizde emniyeti sağlamak, yaralanma ve can kaybı ile başta çevreye, deniz ortamına ve mala gelecek zararların önlenmesini sağlamaktır.

ISPS Kod'u kapsamında gemi güvenlik zabiti olarak görev yapacakların ISPS Kod Bölüm B m. 3'e göre liman tesisi güvenlik sorumlusu olarak görev yapacakların ise ISPS Kod Bölüm B m. 18'e uygun olarak idare tarafından gerekli görülen eğitimi almaları şarttır²²⁷. İdare tarafından uygun görülen eğitim kurum veya kuruluşlarında gemi güvenlik zabiti eğitimini tamamlayanlar adına idare tarafından görmüş oldukları eğitime dayalı olarak belge verilir. Gemi güvenlik planı ve liman tesisi güvenlik planı kapsamındaki personele de gerekli eğitimler verilir²²⁸. Liman devletleri tarafından ISPS Kod'un gerektirdiği yükümlülükler yerine getirilmediğinde gemilerin yabancı devlet limanlarına alınmaması, gemilerin alıkonulması, yükleme veya boşaltma tamamlanmadan liman dışına çıkarılması gibi yaptırımlar uygulanır²²⁹.

ISPS Kod ile ilgili eksiklikleri sebebiyle gemilerin limanda alıkonulması neticesinde gemiadamlarının hizmet sözleşmelerinin zarar görmemesi için ILO tarafından önlemler alınmaktadır. ISPS Kod'da bulunan hiçbir hususun ILO'nun İşçinin İşyerindeki Esas Hak ve Özgürlükleri Deklerasyonu dâhil milletlerarası düzenlemelere ve

²²⁷ Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği m. 14(1).

²²⁸ Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği m. 14(2).

²²⁹ Yıldız, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu: Problemler Çözüm Önerileri, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Temmuz 2005, s. 37.

milletlerarası standartlarda belirlenen asli hak ve özgürlüklere aykırı bir şekilde yorumlanmayacağı ve uygulanmayacağı kabul edilmiştir²³⁰. Limanda tutulan gemilerin gerekli belgeleri sağlamak şartıyla kamu sağlığı, kamu düzeni ve güvenliği dışındaki sebeplerle yabancı gemiadamlarının karaya çıkmalarının önlenemeyeceği kabul edilmiş, gemiadamlarının gemide yaşadığı ortam, gemiadamlarının sağlığı ile ilgili tüm hususlar dâhil onların sahildeki sosyal tesislere erişimlerinin sağlanması için gerekli hususların dikkate alınması sağlanmıştır²³¹.

D. Tele Sağlık Merkezi

Tele Sağlık Merkezi'nin kuruluş amacı, milletlerarası seviyede tıbbi yardım, arama ve kurtarma alanında hızlı, etkili ve verimli hizmet sunmaktır. Türk ve yabancı tüm deniz araçlarına uzaktan tıbbi bilgiler verilmekte, gerektiğinde tahliye organizasyonu düzenlenmektedir. Deniz araçlarına seyir hâlindeyken talepleri doğrultusunda yabancı dil bilen ilgili hekim, sağlık personeli ve iletişim görevlileri aracılığıyla tıbbi yardım verilmekte, gerektiğinde ilgili kurum veya kuruluşlarla işbirliği yapılmaktadır²³². Tele Sağlık Merkezi Baştaabipliği, Aralık 2006 tarihinden bu yana Sağlık Bakanlığı Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü bünyesinde hekim, sağlık personeli ve iletişim görevlilerinden oluşan uzman bir kadro ile 24 saat kesintisiz hizmet vermektedir²³³.

Gemilerde tıbbi yardıma ihtiyacı olabilecek herhangi bir gemiadamı için ilgili personel, 24 saat ulaşabileceği bu merkezle irtibata geçmekte ve gerekli tıbbi bakım hizmetini uzaktan almaktadır. Acil ve ağır durumlarda Tele Sağlık Merkezi, kendi arama kurtarma bölgesi içinde gemiadamını tahliye ederek en yakın sağlık birimine

²³⁰ Bedük, N.: *Deniz İş Sözleşmesi*, s. 82.

²³¹ Sezer, I.: "Denizde Emniyet İle İlgili Uluslararası Diplomatik Konferans, Sonuçları ve "ISPS Kodu", *Deniz Hukuku Dergisi*, Y. 2001-2002, S. 1-4, s. 42-43; Bedük, N.: *Deniz İş Sözleşmesi*, s. 83.

²³² <www.telesaglik.gov.tr>.

²³³ <www.telesaglik.gov.tr>.

ulaştırmaktadır. Arama kurtarma bölgesi dışındaki alanlarda ise diğer arama kurtarma birimleri ile bağlantıya geçerek tahliyenin gerçekleştirilmesi sağlanmaktadır.

Sözleşme başta olmak üzere diğer milletlerarası sözleşmelerde de gemilerde meydana gelebilecek sağlık ile ilgili acil durumlarda müdahaleyi kolaylaştırmak açısından Taraf Devletlere getirilen bir yükümlölük olan uzaktan tıbbi yardım uygulaması, Türkiye’de Tele Sağlık Merkezi ile hayata geçirilmiştir. Tele Sağlık Merkezi, hâlihazırda çok etkili kullanılan bir uygulama olarak Türkiye’nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmelerle uyum içerisindedir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SÖZLEŞME HÜKÜMLERİNİN TÜRK HUKUKUNA UYARLANMASI

I. MİLLETLERARASI SÖZLEŞMEDEN DOĞAN UYGULAMA TAAHHÜDÜ

Milletlerarası sözleşmeler, kural olarak Taraf Devletleri bağlar²³⁴. Bir milletlerarası sözleşmeye taraf olan devlet, ahde vefa ilkesi gereğince ve iyi niyetle tüm ülke çapında geçerli olmak üzere sözleşmeyi uygulama taahhüdü altına girer²³⁵. Kural bu olmakla birlikte, bazı milletlerarası sözleşmeler, bazı hâllerde taraf sıfatına sahip olmayan devletler ve üçüncü kişiler için de etki doğurabilir ve belli ölçüde uygulanabilir²³⁶. Milletlerarası sözleşmelerin etkileri, bir olaya uygulanıp uygulanmayacağı, uygulandığı takdirde bunun kapsamı, sözleşmenin yorumlanması meselesiyle doğrudan ilgilidir²³⁷.

Anayasa'nın 90(1) maddesi gereği Türkiye Cumhuriyeti adına yabancı devletlerle ve milletlerarası kuruluşlarla yapılacak anlaşmaların onaylanması, TBMM'nin onaylamayı bir kanunla uygun bulmasına bağlıdır. Anayasa'nın 90(5) maddesine göre usulüne uygun şekilde onaylanan milletlerarası sözleşmeler, kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasa'ya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesi'ne başvurulamaz. Usulüne göre yürürlüğe konulmuş temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası sözleşmelerle kanunların aynı konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyuşmazlıklarda milletlerarası sözleşme hükümleri esas alınır. Dolayısıyla, kabul edilen milletlerarası sözleşmeler, sadece temel hak ve özgürlüklere ilişkin ise milletlerarası sözleşme hükümleri esas alınır.

²³⁴ Süzek, S.: *İş Hukuku*, s. 100.

²³⁵ Demir, İ.: *Yolcu Taşıma Sözleşmesi*, s. 193; Demir, İ.: *Nairobi Sözleşmesi Çerçevesinde Enkaz Kaldırma*, Ankara 2013, s. 83.

²³⁶ Pazarıcı H.: *Uluslararası Hukuk*, Ankara 2010, s. 83.

²³⁷ Demir, İ.: *Enkaz Kaldırma*, s. 83; Demir, İ.: *Yolcu Taşıma Sözleşmesi*, s. 193 vd.

Usulüne uygun şekilde onaylanan milletlerarası sözleşmelerin kanun hükmünde olmasının sonucu, bunların millî hukukumuzun bir parçasını oluşturması ve doğrudan uygulanmalarının gerekli olmasıdır. Ne var ki, bazı hâllerde taraf olunan milletlerarası sözleşmelerin doğrudan uygulanmaları ya çok zordur ya da mümkün değildir. Bu gibi hâllerde ilgili millî hukuklarda yeni bir kanunun kabulü veya mevcut kanunlarda değişiklik yapılması ya da müstakil bir uygulama kanununun kabulü gerekli olabilir.

ILO koordinasyonunda kabul edilen milletlerarası sözleşmeler, genel olarak esnek hükümler ihtiva etmektedir. Bu hükümler, Taraf Devletlere çeşitli seçenekler sunmaktadır. Taraf Devletler, bu sözleşmelerin uygulanmasını sağlamak için genellikle uyum kanunları kabul ederler. Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, Taraf Devletlerin Sözleşme'yi uygulamalarında esnek ve kolaylaştırıcı hükümler içermektedir. Özellikle hükümlerinin bir kısmının zorunlu, bir kısmının ise ihtiyari olması, bu amaca hizmet etmektedir. Böylece, Sözleşme hükümlerinin iç hukukla uyumlu olması kolaylaştırılmaktadır. Taraf Devletlerin, iç hukuklarında Sözleşme hükümlerine uygun kanunları kabul etmemesi veya bu hususta gerekli değişiklikleri yapmaması, yükümlülüklerinin ihlali anlamına gelebilir²³⁸.

Türkiye, Sözleşme'yi onaylamakla beraber yürürlük için gerekli prosedürü tamamlamadığından Sözleşme, Türkiye bakımından bağlayıcı değildir. Ancak, yürürlük prosedürünün kısa süre içinde tamamlanacağı beklenmektedir. Diğer yandan, her ne kadar Sözleşme, Türkiye bakımından bağlayıcı değilse de Taraf Devletlerin limanlarına giren veya çıkan Türk bayraklı gemiler için de Sözleşme'nin birçok hükmü fiilen uygulanmaktadır. Bu gerekçelerle Sözleşme hükümlerinin şimdiden Türk hukukuna dâhil edilmesine yönelik hukuki düzenlemelerin yapılmasında fayda bulunmaktadır. Türkiye'nin Sözleşme'ye taraf olmaması, bu Sözleşme'nin maddi hükümlerini bir

²³⁸ Süzek, S.: *İş Hukuku*, s. 100.

kanunla veya duruma göre daha alt seviyede düzenleyici işlemlerle iç hukukuna dâhil etmesi önünde hukuki bir engel oluşturmamaktadır.

Gerekli prosedürün kısa süre sonra tamamlanarak Sözleşme'nin Türkiye bakımından yürürlüğe gireceği değerlendirilmektedir. Türkiye, Sözleşme'ye taraf olduğunda Sözleşme hükümlerinin öncelikle uygulanması gerekir. Her şeyden önce Sözleşme'nin meseleye ilişkin kanun hükümleriyle çatışması durumunda sonraki kanun (*lex posterior*) veya özel kanun (*lex specialis*) kuralına göre sorunun çözümü uygun olur. Esasen Yargıtay'ın içtihatları da bu yöndedir²³⁹. Normlar hiyerarşisinde aynı düzeyde yer alan ve birbiriyle çatışan iki hukuk kuralı varsa, *lex posterior* ilkesi gereğince sonraki tarihli hukuk kuralının önceki tarihli hukuk kuralını ilga ettiği kabul edilir²⁴⁰. Buna karşılık *lex specialis* ilkesi gereğince özel kanun hükümleri, genel kanun hükümlerinden önce uygulanır.

Belirtilen açıklamalar çerçevesinde Sözleşme ile İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu arasında çatışma olduğu hâllerde hem sonraki tarihli olması, hem de özel nitelikli olması sebebiyle Sözleşme'nin öncelikle uygulanması gerektiği kabul edilmelidir. Sözleşme, daha dar bir alanda uygulama kabiliyeti bulmaktadır. Ayrıca, genel hükümlere kıyasla düzenleme alanı bakımından yer, zaman, konu ve kişiler için istisnai hükümler getirmektedir. Sözleşme'nin uygulama alanının belirlenmesinde iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin Kodun A ve B hükümleri ile diğer kural, standart ve rehber kurallar, anahtar niteliğine sahiptir. Sözleşme'nin etkin ve sağlıklı şekilde uygulanması ve hükümlerinin Türk hukukuna aktarılmasındaki önemine nazaran bayrak devleti ve liman devleti yükümlülüklerinin ayrı başlıklar hâlinde incelenmesinde fayda görülmüştür.

²³⁹ İBGK, T. 29.4.1985, E. 1985/1, K. 1985/4; HGK, T. 26.4.2017, E. 2015/21-2370, K. 2017/861; Başterzi, S.: Uluslararası Sözleşmeler ve İç Hukuk Kuralları Çerçevesinde Kamu Görevlilerinin Toplu Pazarlık Sorunu, Tisk Akademi, 2006/II, 14/49, s. 32 vd.

²⁴⁰ Detaylı bilgi için bkz. Gözler, K.: *Hukuka Giriş*, Bursa 2013, s. 343.

II. SÖZLEŞME İLE İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ KANUNU'NUN BİRLİKTE UYGULANMASI

A. Genel Olarak

Türkiye'nin kısa bir süre içinde Sözleşme'ye taraf olacağı beklenmektedir. Ne var ki, Türkiye, Taraf Devlet sıfatına sahip olmamakla birlikte, milletlerarası sefer yapan ve bir Taraf Devletin limanında bulunan Türk gemilerine Sözleşme'nin gemilerdeki çalışma ve yaşam şartlarının sağlanmasına ilişkin hükümleri fiilen uygulanmaktadır. Oysa, bu gemiler, Türk denizlerinde buldukları süre içinde Sözleşme hükümlerine tabi değillerdir.

Gemilerdeki çalışma, yaşam ve sağlık şartları millî kanunlar dışında milletlerarası sözleşmelerle de sıkı denetimlere tabi tutulmaktadır. Sözleşme'de yer alan kurallara uyulmadığı takdirde ilgili gemiler hakkında bayrak devleti ve liman devleti tarafından ciddi yaptırımlar uygulanmaktadır. Diğer yandan, İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu, 2012 yılında yürürlüğe girmekle beraber, deniz yolu taşımacılığına tam olarak ancak 2015 yılından itibaren uygulanmaktadır. Şimdi olduğu gibi bu tarihten önce de gemilerde iş sağlığı ve güvenliği tedbirleri, ilgili diğer milletlerarası sözleşme hükümleri kapsamında alınmıştır.

İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu, karada faaliyet gösteren işyerlerine daha kolay bir şekilde uygulanabilir hükümler içermektedir. Kanun, deniz yolu taşımacılığına bir ölçüde mesafeli ve eksik hükümler içermektedir. Öncelikle belirtmelidir ki, deniz yolu taşımacılığının doğası ve kendine özgü bir ekonomik sektör olması, deniz iş hukukunu doğurmuş²⁴¹, bu alanın diğer iş kollarından farklı bir şekilde düzenlenmesi gerekmiştir.

²⁴¹ Albertos, S. R. / Palacio, A. V.; "Adapting European Legislation to the Maritime Labour Convention 2006 Regulations in Relation to the State Responsibilities of Both the Flag State and the Control of Ships by Port State Control", Beijing Law Review 2013, C. 4, S. 4, s. 141.

Öte yandan, iş sağlığı ve güvenliğinin sağlanması, sadece işveren ve çalışanların yükümlülüklerini yerine getirmesine bağlı değildir. Bunun için ayrıca işyerinin çalışma faaliyetlerine uygun olarak dizayn edilmesi, konforlu ve verimli çalışma şartlarının oluşturulması için işyerlerinde yemek, dinlenme ve uyuma gibi ihtiyaçların özel olarak düzenlenmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nda çerçeve nitelikte genel hükümler bulunmakla birlikte, bunların yeterli ve etkili olduğunu söylemek zordur. Çünkü gemiler sürekli hareket hâlinde; karadaki sabit bir işyeri gibi mutad meskenden bahsedilemez. Gemi yolculukları, ayları, hatta yılları bulabilir. Gemiler, gemiadamlarının hem çalışma alanları, hem de yaşam alanları olarak kullanılmaktadır. Dolayısıyla, gemiadamlarının çalışma şartlarına ilişkin olarak uygulanacak milletlerarası sözleşmeler kabul edilerek özel şartlar ihdas edilmektedir.

Deniz hukukuna ilişkin milletlerarası sözleşmeler ve ILO önderliğinde kabul edilen iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin sözleşmelerde iş sağlığı ve güvenliğinin sağlanması, ağırlıklı olarak iş kazası ve meslek hastalıklarının önlenmesi veya azaltılması ve böylece tehlikesiz bir çalışma ortamı içinde çalışanların korunması amaçlanmaktadır. Karşılaştırmalı hukukta da benzer şekilde çalışanların işyerlerinde sağlık ve güvenliklerinin güvence altına alınması ve bu kapsamda işverenin yükümlülüklerinin açıkça belirlendiği görülmektedir. İngiltere ve Amerika Birleşik Devletleri'nde iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin belirli çerçeve hükümlere yer verilmiş iken iş sağlığı ve güvenliği sağlanmasına yönelik personel istihdamı işverenin inisiyatifine bırakılmıştır²⁴². Bu doğrultuda işyeri hekimi ve iş güvenliği uzmanını çalıştırma yükümlülüğü, işyerinin özellikleri, büyüklüğü, risk derecesi gibi faktörler gözetilerek işverenin takdirine bırakılmıştır²⁴³. Ayrıca, her iş kolunun kendine has özellikleri dikkate alınarak düzenlemeler yapılmıştır. İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun gemilere uygulanmasındaki en büyük sorun, gemilerde işyeri hekimi ve iş güvenliği uzmanı

²⁴² Yamakoğlu, E.: *İşverenin Yükümlülüğü*, s. 80 vd.

²⁴³ Yamakoğlu, E.: *İşverenin Yükümlülüğü*, s. 82.

bulundurma zorunluluğuna ilişkindir. Sözleşme gereğince gemilerde işyeri hekimi bulundurma zorunluluğu, sadece yüz veya daha fazla personeli bulunan ve sefer süresi üç günü aşan durumlarda mevcuttur. Milletlerarası sefer yapan Türk gemileri, İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu uyarınca dünya denizlerinde tehlike sınıfına göre işyeri hekimi ve iş güvenliği uzmanı bulundurmakla yükümlü tutulmaktadır. Bu sebeple uygulamada işverenler, Türk denizlerine girdiği andan itibaren gemilerine işyeri hekimi ve iş güvenliği uzmanı çıkartmaktadırlar. Bu durum, İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'ndan beklenen faydayı sağlamadığı gibi, işverenlere ekonomik külfetler getirmektedir. Buna karşılık, Türk limanlarına uğrayan yabancı bayraklı gemiler bakımından aynı kural uygulanmamaktadır. Bu uygulama, Türk gemileri aleyhinde haksız rekabete yol açmaktadır. Bu şekilde dünya denizleri ile Türk denizlerindeki farklı uygulamaların kanun koyucunun amacıyla bağdaştığı söylenemez.

İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu m. 6(a)'da işverenin işyerinde çalışanları arasından iş güvenliği uzmanı ve işyeri hekimi görevlendirmesi gerektiği belirtilmektedir. İşveren, çalışanları arasında bu nitelikleri haiz personel bulunmadığı takdirde bu hizmetin tamamını veya bir kısmını vermek üzere ortak sağlık ve güvenlik birimlerinden yardım alabilir. Bir gemideki bütün gemiadamları iş sağlığı ve güvenliği bakımından gerekli eğitimleri aldıktan sonra çalışmaya başlamaktadırlar. Milletlerarası sefer yapan gemilerin uzun yolculuk sürelerine nazaran dışarıdan sağlık ve güvenlik hizmetlerini temin etmeleri çok zor, hatta imkânsızdır.

İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu 6(b) maddesi gereği işveren, iş sağlığı ve güvenliği hizmetlerinin sunulması için gerekli bütün araç, gereç ve mekân gibi şartları karşılamalıdır. Sözleşme'de de bu hükme benzer ayrıntılı hükümler yer almaktadır²⁴⁴. İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu 6(3) maddesi gereği ise tam süreli işyeri hekimi görevlendirilen durumlarda diğer sağlık personelinin çalıştırılmasına gerek yoktur.

²⁴⁴ Detaylı bilgi için bkz. Sözleşme Kural 4.3.

Gemilerin uzun seyahat süreleri göz önüne alındığında işverenin iş sağlığı ve güvenliği hizmetini yerine getirmek için bir işyeri hekimi görevlendirmesi hâlinde bu kişinin tam süreli çalışması dışında bir alternatif mümkün olmamaktadır. Çünkü özellikle uzun süreli yolculuklarda her gün işyeri hekiminin gemiye çıkması olası değildir.

Konuyla ilgili olarak Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı²⁴⁵ tarafından yürütülen Gemi Adamlarının İş Sağlığı ve Güvenliği Koşullarının Araştırılması Projesi'ne bir miktar değinilmesinde fayda görülmüştür. Bu projeye gemiadamlarını fiziksel, kimyasal, ergonomik ve sosyal psikoloji risk etmenleriyle karşı karşıya bırakan durumların tespiti ve mevcut koşulların iyileştirilmesi; gemiadamlarının iş sağlığı ve güvenliği yönünden mevcut durumlarının tespitiyle birlikte risk değerlendirmesi ve ortam ölçümlerinin yapılmasının yanı sıra çalışanların bilgilendirilerek sektörde iyileştirmenin sağlanması amaçlanmaktadır. Projenin sonuç raporlarında, gemiadamları bakımından risk doğuran ve olası iş kazası veya meslek hastalığına sebep olan etmenlerin, geminin bazı bölgelerinde yeterli aydınlatma düzeyinin olmaması, geminin makine dairesinde çalışanların fazla gürültüye maruz kalması, yüksekte yapılan çalışmalarda çalışma ve geçiş platformlarının bazılarında yan korkulukların hiç bulunmamasına karşılık diğerlerinin yetersiz olması ve topuk levhalarının bulunmaması olduğu hususlarına yer verilmiştir²⁴⁶.

Görüldüğü üzere, iş sağlığı ve güvenliği alanında bilhassa tehlike yaratan durum, gemilerin yapılan işe uygun olarak risklerden arındırılmamış olmasıdır. Esasen ilgili milletlerarası sözleşmelerde de amaçlanan temel husus, işyerindeki risklerin en aza indirilmesi ve bu sayede iş kazası ve meslek hastalıklarının önüne geçilmesidir. Bu bağlamda Sözleşme, söz konusu projede de tespit edildiği üzere, mevcut olası tüm tehlikelerin önüne geçilebilmesi için tüm risk etmenlerini tek tek belirleyerek gemilerdeki uygulama esaslarını düzenlenmektedir.

²⁴⁵ Yeni adıyla Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı.

²⁴⁶ <<https://www.csgb.gov.tr/media/4584/projeraporu01.pdf>>.

Sözleşme’de genel olarak iş sağlığının ve güvenliğinin korunması ve kazaların önlenmesi bakımından her bir Taraf Devletin Sözleşme hükümlerini içeren kendi mevzuatını oluşturması öngörülmüştür²⁴⁷. Mevzuatın oluşturulmasında donatan ve gemiadamları birliklerine danışılmasından sonra millî yönetimler, milletlerarası ve denizcilik sektörü kuruluşları tarafından tavsiye edilen kodlar, direktifler ve standartların dikkate alınması önerilmektedir.

Gemilerin ve deniz yolunun özellikleri gözetilerek gemiadamlarına uygulanabilir sağlıklı ve etkili iş sağlığı ve güvenliği düzenlemelerinin ihdası büyük önem taşımaktadır. Bu bağlamda milletlerarası seviyede yeknesak düzenlemeler içeren Sözleşme’ye Türkiye’nin henüz taraf olmaması, ciddi bir eksiklik oluşturmaktadır. Türkiye, Taraf Devlet sıfatını kazandığı andan itibaren belirtilen sorunların büyük ölçüde çözüleceği açıktır. Böylece, Türk hukuku bakımından da iş sağlığı ve güvenliği alanında birlik sağlanabilir; gemiadamlarının iş kazaları ve meslek hastalıklarının en aza indirilmesi suretiyle daha fazla güvence altına alınmaları mümkün olabilir.

B. Gemilerde İş Yeri Hekimi ve Diğer Sağlık Personeli Bulundurma Zorunluluğu

İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu’na göre Türk bayraklı gemilerin tamamında buldukları sınıflara uygun olarak işyeri hekimi çalıştırılması zorunludur. İşyeri hekimleri üstlendikleri görevleri yerine getirmek için İşyeri Hekimi ve Diğer Sağlık Personelinin Görev, Yetki, Sorumluluk ve Eğitimleri Hakkında Yönetmelik m. 12 gereği aşağıda belirtilen sürelerde görev yaparlar:

- *Az tehlikeli sınıfta yer alanlarda, çalışan başına ayda en az 5 dakika,*
- *Tehlikeli sınıfta yer alanlarda, çalışan başına ayda en az 10 dakika,*

²⁴⁷ Sözleşme Kural 4.3.

- Çok tehlikeli sınıfta yer alanlarda, çalışan başına ayda en az 15 dakika.

Aynı Yönetmelik m. 19 gereği diğer sağlık personelinin çalışma süreleri ise aşağıda gösterilmiştir:

- Çok tehlikeli sınıfta yer alan 10 ilâ 49 çalışanı olan işyerlerinde çalışan başına ayda en az 10 dakika,

- Çok tehlikeli sınıfta yer alan 50 ilâ 249 çalışanı olan işyerlerinde çalışan başına ayda en az 15 dakika,

- Çok tehlikeli sınıfta yer alan 250 ve üzeri çalışanı olan işyerlerinde çalışan başına ayda en az 20 dakika.

Tam süreli işyeri hekimi görevlendirilen işyerlerinde diğer sağlık personeli görevlendirilmesi zorunlu değildir. İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu m. 6(1)(a) gereği çok tehlikeli sınıfta yer alan ve 10 veya daha fazla çalışanı bulunan işyerlerinde iş güvenliği uzmanı, işyeri hekimi ve diğer sağlık personeli bulundurulması zorunludur.

Çok tehlikeli sınıfta yer alan ve 10'dan fazla çalışanı olan gemiler bakımından her çalışan başına ayda en az 15 dakika işyeri hekimi görevlendirilmesi gerekmektedir. Bu düzenleme, milletlerarası deniz yolu taşımacılığının doğasına ve olağan akışına uymamaktadır. Gemiler dünya denizlerinde tamamıyla düzenli bir şekilde çalışmamakta, Türk limanlarına uğramadan bir yılı aşan sürelerde yolculuk yapabilmektedir. Türk limanları dışındaki limanlarda ise işyeri hekimi, iş güvenliği uzmanı ve diğer sağlık personelinin gemiye çıkabilmesi, terminal kurallarıyla engellenmektedir. Bu kişilerin gemiye çıkmasının mümkün olduğu diğer yabancı limanlarda ise rehberlik, denetleme, çalışma ortamı ve sağlık gözetimi için sefere katılmaları zorunlu gemiadamları yeterlilikleri ve sertifikaları olmadan denetim yapılması mümkün olmamaktadır. Sefere katılmak söz konusu olmaksızın geminin bulunduğu yerde rehberlik, denetleme, çalışma ortamı ve sağlık gözetimi yapılması düşünülse bile bu hâllerde geminin limanda uzun

sürelerle beklemesi nedeniyle hem maliyet artmakta, hem de milletlerarası piyasalarda bayrak devletinin rekabet gücü zayıflamaktadır.

Sözleşme ile İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu ve diğer mevzuat hükümlerinin uyum içinde olmadığı görülmektedir. Gemiadamlarının Sağlığının Korunması ve Tıbbi Bakımına İlişkin 164 sayılı Sözleşme'nin 8. maddesi gereğince genel olarak gemilerde hekim bulundurma zorunluluğu bulunmamaktadır. Bu Sözleşme'ye göre sadece personel sayısının 100 veya daha üzeri olduğu ve üç günden fazla süren seferler için işyeri hekimi bulundurmak zorunludur.

Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği'nde gemide işyeri hekimi bulundurma zorunluluğu yoktur. Keza, İş Yeri Hekimi ve Diğer Sağlık Personelinin Görev, Yetki, Sorumluluk ve Eğitimleri Hakkında Yönetmelik m. 9(c)(3)'te ise belirtilen işlerde periyodik muayenelerin tekrarlanacağı, ancak işyeri hekiminin gerek görmesi hâlinde bu sürelerin kısaltılacağı belirtilmektedir.

C. Gemilerde İş Güvenliği Uzmanı Bulundurma Zorunluluğu

Bütün Türk bayraklı gemilerde sınıflara uygun olarak iş güvenliği uzmanı çalıştırılması zorunludur. İş Güvenliği Uzmanlarının Görev, Yetki, Sorumluluk ve Eğitimleri Hakkında Yönetmelik²⁴⁸ m. 7 gereği iş güvenliği uzmanlarından (C) sınıfı belgeye sahip olanlar az tehlikeli sınıfta, (B) sınıfı belgeye sahip olanlar az tehlikeli ve tehlikeli sınıflarda, (A) sınıfı belgeye sahip olanlar ise bütün tehlike sınıflarında yer alan işyerlerinde çalışabilirler. Aynı Yönetmelik m. 12'ye göre iş güvenliği uzmanlarının çalışma süreleri aşağıda gösterildiği gibidir:

- Az tehlikeli sınıfta yer alanlarda, çalışan başına ayda en az 10 dakika,
- Tehlikeli sınıfta yer alanlarda, çalışan başına ayda en az 20 dakika,

²⁴⁸ 29.12.2012 tarihli ve 28512 sayılı Resmî Gazete.

- Çok tehlikeli sınıfta yer alanlarda, çalışan başına ayda en az 40 dakika.

Sözleşme ve Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği'nde iş güvenliği uzmanı tanımlanmamış, bunun yerine iş güvenliği uzmanının görevleri, ilgili gemiadamlarına onların yapacakları işlere uygun şekilde dağıtılmıştır. Gemilerde İş Güvenliği Uzmanlarının Görev, Yetki, Sorumluluk ve Eğitimleri Hakkında Yönetmelik'te belirtilen çalışma süreleriyle iş güvenliği uzmanı çalıştırmak, gemi işletmeciliğinin olağan işleyişine uymamaktadır.

Yukarıda belirtildiği şekilde, gemilerin uzun seyahat süreleri ve ilgili terminal kuralları gereği iş güvenliği uzmanlarının gemilere çıkabilmesi için belirli yeterliklere sahip olmaları gerekmektedir. Ayrıca, gemiye çıkabilmeleri için belirli eğitimlerin de alınması gerekmektedir. İş güvenliği uzmanı, belirli eğitim ve yeterliklere sahip olsa bile kanuni görevlerini yerine getirebilmesi için geminin limanda daha uzun sürelerle beklemesi gerekmektedir. Bu ise maliyeti artırmakta ve (donatanın) rekabet gücünü zayıflatmaktadır. Diğer yandan, aşağıda incelendiği üzere, iş güvenliği uzmanının görevleri, zaten gemiadamları tarafından yerine getirilmektedir. Gemiadamları, eğitimlerini sınıflarına uygun olarak asgari yaş ve asgari öğrenim durumu ile birlikte içeriği ve süresi Eğitim ve Sınav Yönergesi'nde belirtilen ve idare tarafından uygun görülen eğitim kurumlarında tamamlamak zorundadırlar. Gemiadamlarının almaları gereken eğitimler, iş güvenliği uzmanının alması gereken eğitimlerden daha kapsamlı ve deniz yolu taşımacılığının doğasına daha uygundur.

D. İşyeri Hekimi ve İş Güvenliği Uzmanının Görevleri ile Gemiadamlarının Görevlerinin Karşılaştırılması

1. Genel Olarak

İşyeri hekimliği ve iş güvenliği uzmanlığı kavramları, milletlerarası deniz yolu taşımacılığına bir ölçüde yabancı kavramlardır. Yürüttükleri işlerin ortak niteliği sebebiyle işyeri hekimi ve iş güvenliği uzmanının görevleri ile gemiadamlarının görevlerinin karşılaştırılmasında fayda görülmektedir.

İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun gemilere uygulanmaya başlandığı tarihten sonra ortaya çıkan tek önemli farklılık, gemilerde tehlike sınıfına göre işyeri hekimi ve iş güvenliği uzmanı bulundurma gereğidir. Belirtilen tarihten önce olduğu gibi sonrasında da gemiadamlarının gemide yapacakları işlere uygun olarak donatılmaları 1978 STCW Sözleşmesi ve mülga Gemiadamları Yönetmeliği'ne göre yerine getirilmiştir. Ancak, 1974 SOLAS kapsamında gemiler, sürekli olarak gemi kaptanı, gemi işletme müdürü, teknik müdür, güverte ve makine uzmanları, personel müdürleri ve diğer şirket yetkililerince denetim altında tutulmakla birlikte, geminin bağlama limanının bulunduğu yerdeki Gemi Sörvey Kurulu, geminin kayıtlı olduğu klas kuruluşu, Koruma ve Tazmin (*Protection and Indemnity: P&I*) kulübü ve son olarak geminin giriş çıkış yaptığı limanlardaki liman devleti denetim makamları tarafından da periyodik olarak denetlenmektedir²⁴⁹. Belirtilen düzenlemelere paralel düzenlemeler getiren Sözleşme ile gemiadamlarının iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin uygulamalar uyumlu hâle getirilmiştir. 1978 STCW, 1974 SOLAS ve Sözleşme kapsamında iş sağlığı ve güvenliğinin sağlanması birden fazla kişiye verilmişken İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu kapsamında

²⁴⁹ Çevik, Ü.: *Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri*, s. 26.

bu görevlerin sadece işyeri hekimi ve iş güvenliği uzmanına verilmesi, önemli bir eksiklikler ve istenilen faydayı sağlayamaz.

2. İşyeri Hekimi ve Diğer Sağlık Personelinin Görevleri

a. Genel Olarak

İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu 4(1) maddesi gereği işveren, işyerinde çalışanların iş sağlığı ve güvenliğini sağlamakla yükümlü olup bu yükümlülüğünü başkasına devredemez. İş sağlığı ve güvenliği, uzmanlaşma gerektiren ve özellikle mühendislik ve tıp bilimleriyle yakından ilgili bir alan olduğundan işveren, çalışanların sağlık ve güvenliğini korumaya ilişkin mevzuatta belirtilen tüm görevleri kendi bilgi ve becerisiyle yerine getiremez²⁵⁰. Bilhassa çalışanların iş sağlığı ve güvenliği hizmetlerinin yerine getirilmesi için gerekli olan ekipmanın belirlenmesi, özel bir uzmanlık ve yardım gerektirir. Bu sebeple işyeri hekimlerine sağlık hizmetlerini doğru, hızlı ve verimli şekilde yürütebilmek için bazı durumlarda diğer sağlık personeliyle birlikte çalışma zorunluluğu getirilmiştir. Tam süreli işyeri hekimi çalıştırma zorunluluğu bulunmayan işyeri bakımından da diğer sağlık personelinin çalışması zorunluluğu getirilmiş, sağlık hizmetlerini sunacak personelin görevleri belirlenmiştir.

İşverenin iş sağlığına ilişkin hizmetlerini işyeri hekiminin rehberliği ve danışmanlığında yerine getirmesi gerekir²⁵¹. Bu doğrultuda İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu m. 8(2) gereğince iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili konularda rehberlik ve danışmanlık yapmak üzere görevlendirilen işyeri hekimi ve iş güvenliği uzmanı, görev aldığı işyerinde göreviyle ilgili mevzuat ve teknik gelişmeleri göz önünde bulundurarak mevcut eksiklik ve aksaklıkları, tedbir ve tavsiyeleri belirleyerek işverene yazılı olarak

²⁵⁰ Süzek, S.: *İş Hukuku*, s. 925; Yamakoğlu, E.: *İşverenin Yükümlülüğü*, s. 98.

²⁵¹ Yamakoğlu, E.: *İşverenin Yükümlülüğü*, s. 99.

bildirir. Eksiklik ve aksaklıkların düzeltilmesinden, tedbir ve tavsiyelerin yerine getirilmesinden işveren sorumludur.

İşyeri hekimine çok geniş görevler verilmiştir. İşyeri hekiminin tam süreli olarak çalışmadığı işyerleri dışındaki işyerlerinde tüm görevlerini layıkıyla yerine getirebilmesi pek mümkün olmamaktadır²⁵². İşveren, işyeri hekimi ve iş güvenliği uzmanının tüm görevlerini yerine getirebilmesini sağlamakla yükümlüdür. İşveren, bu doğrultuda çalışanları eğitime ve bilgilendirme gibi tüm görevlerin asıl muhatabıdır.

Yukarıda bahsi geçen milletlerarası sözleşmeler ve ilgili yönetmelikler çerçevesinde gemiadamlarına işyeri hekimine verilen görevlerin büyük bir kısmının yüklendiği anlaşılmaktadır. Böylelikle iş sağlığı ve güvenliği hizmetinin yerine getirilmesi sağlanmaya çalışılmıştır. Çalışma hayatında işyeri hekiminin tedavi etmekten ziyade koruyucu görevleri vardır. İşyeri hekimlerinin iş sağlığı ve güvenliğinin korunması için gerekli rehberlik, risk değerlendirmesi gibi görevleri genel olarak gemiadamları tarafından yürütülmektedir.

Türkiye'nin henüz Sözleşme'ye taraf olmamasının doğurduğu olumsuzluklar dikkate alınarak Sözleşme'de belirtilen standartlar doğrultusunda gemilerde iş sağlığı ve güvenliği hizmetlerinin yürütülmesine yönelik müstakil bir kanunun kabulünde büyük faydalar vardır. Hâlihazırda 1978 STCW'nde gemiadamlarının iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin görevleri belirlenmiştir ve bu doğrultuda uygulama yapılmaktadır. İşyeri hekimi bulundurma zorunluluğu olmayan gemilerde 1978 STCW'ne uygun olarak tıbbi tedavi yapabilecek eğitimi başarı ile tamamlamış yeterli gemiadamı bulundurulması gerekmektedir. Aynı yönde hükümler Sözleşme'de de bulunmaktadır. Sözleşme Standart 4.1.4(c)'de işyeri hekimi bulundurma zorunluluğu olmayan gemiler bakımından normal işlerin yanında tıbbi tedavi ve ilaçların sevk ve idaresi ile görevli veya ilk yardım yapmaya muktedir bir gemiadamı bulundurmanın zorunlu olduğu belirtilmektedir.

²⁵² Berin, E.: "İş Kanununun Tarafları Neden Yeniliklere Uyum Sağlamalı ve İşyeri Hekimliğinin İnsan Hakkı Açısından Değerlendirilmesi", *Mess Mercek Dergisi*, İstanbul Temmuz 2004, s. 83-84.

b. Rehberlik

İşyeri Hekimi ve Diğer Sağlık Personelinin Görev, Yetki, Sorumluluk ve Eğitimleri Hakkında Yönetmelik m. 9(2)(a) gereğince işyeri hekiminin iş sağlığı ve güvenliği hizmetleri sırasında yapması gereken görevlerden biri de rehberliktir. Yönetmelik'te işyeri hekiminin rehberlik görevi kapsamlı bir şekilde düzenlenmiştir.

İşyeri hekiminin rehberlik görevini yapabilmesi için işyerini çok iyi tanınması, çalışma ortamına hâkim olması gerekmektedir. İşyeri hekimi, işyerini sık sık ziyaret etmeli, işyerindeki sağlık koşullarını, çalışanların maruz kaldığı stresi, işyerinin hijyen koşulları gibi çalışanların maruz kaldığı tehlikeleri gözlemlemelidir²⁵³. Gemilerde temel ilk yardım bu konuda eğitim almış gemi zabitleri tarafından gerçekleştirilir. Gemi zabitleri, gemiadamlarının periyodik ve genel muayene tarihlerini düzenli olarak kontrol ederler. Muayene süreleri yaklaşan personel işverene bildirilir. Ayrıca, ilk yardım ve tıbbi bakım gerektiren durumlarda bu eğitimi almış gemi zabitleri gerektiğinde ilk yardım ve sahilden tıbbi tavsiye alıp revir ve ilaç dolabını kullanarak gerekli sağlık yardımında bulunabilirler. Kaptan tarafından her ay gemi yaşam yerleri, kumanya alanları ve salonlar, temizlik ve hijyen bakımından denetlenerek kayıt altına alınır. Bununla birlikte, gemi personelinin gemiye sekinde sağlık bakımından bir sorunu olup olmadığı, herhangi bir tedavi görüp görmediği hakkında beyanı alınmaktadır. İş kazası hakkında kaza soruşturması yine eğitim almış şirket kontrol mühendisleri, gemi kaptanı veya gemi mühendisleri tarafından yapılmakta ve aynı şekilde analiz edilmektedir.

²⁵³ Demircioğlu, M.: "Karşılaştırmalı Hukukta ve Türkiye'de İşçi Sağlığı ve İşyeri Hekimliği", *Prof. Dr. Kemal Oğuzman'a Armağan*, İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Türk Milli Komitesi, Ankara 1997, s. 196.

c. Risk Değerlendirmesi

İşyeri Hekimi ve Diğer Sağlık Personelinin Görev, Yetki, Sorumluluk ve Eğitimleri Hakkında Yönetmelik m. 9(2)(b) gereğince işyeri hekiminin bir diğer görevi, işyerinde risk değerlendirmesi çalışmalarına katılmak ve tıbbi yönden alınması gereken önlemleri almaktır. İş kazalarının çoğu, insan hatasına dayanmaktadır. İnsan hatasına yorgunluk, stres, hastalık ve buna benzer unsurlar sebep olmaktadır²⁵⁴. Bu riskleri en aza indirmek için işyeri hekimi gerekli tüm özel önlemlerin alınması noktasında işverene bilgileri vermelidir.

Bu denetimler kapsamında risklerin en aza indirilebilmesi için gemilerin henüz inşa aşamasındayken belirlenen standartlara uygun olması sağlanmalıdır²⁵⁵. Çünkü gemilerde iş kazalarına veya meslek hastalıklarına sebep olan olguların büyük bir kısmı geminin olası risklerden arındırılmamış olmasıyla ilgilidir. Risklerin en aza indirilebilmesi için getirilen standartlar, genel olarak 1974 SOLAS ile belirlenmiştir. Bu Sözleşme kapsamında kabul edilen ISM Kod'u gereği uygulanan emniyet prosedürleri ve denetlemeler, gemilerde yüksek seviyede emniyet farkındalığı oluşmasını sağlayarak emniyet, sağlık, hijyen ve çevre koruma konularında yapılacak risk değerlendirmelerine katkı sağlamaktadır²⁵⁶. Gemilerde başlangıç risk değerlendirmesinin yanında konu ile ilgili risk değerlendirmeleri gemi üstünde bu işe özel risk değerlendirmesi eğitimi almış gemi mühendis zabıtları tarafından yapılmaktadır. Şirketler tarafından gemilerin risk değerlendirmesi de aynı şekilde risk değerlendirmesi eğitimi almış kontrol mühendisleri tarafından yapılmaktadır.

²⁵⁴ Yamakoğlu, E.: *İşverenin Yükümlülüğü*, s. 101.

²⁵⁵ Sözleşme Kural 3.1 gereğince gemilerin Sözleşme'ye uygun inşa edilme kuralları Sözleşme'ye Taraf Devlet için yürürlüğe girdiği tarih ve bu tarihten sonra inşa edilen gemiler için geçerlidir. Bu tarihten önce inşa edilen gemiler için 1949 tarihli 92 sayılı Mürettebatın Gemide Barınması Sözleşmesi (Revize) ve 1970 Tarihli 133 Sayılı Mürettebatın Gemide Barınması Sözleşmesi (İlave Hükümler) Sözleşmesinde belirtilen gemilerin inşasına ve ekipmanına ilişkin hükümler ilgili üyenin mevzuatı ve uygulaması gereğince bu tarihten önce uygulanabilir olduğu ölçüde uygulanmaya devam edecektir. 1974 SOLAS Kural 2(e)(f).

²⁵⁶ <http://izmiralternatif.com/static/upload/flatpages/risk-degerlendirmesi_130807202033.pdf/>, s. 5.

Gemilerdeki diğerk risk unsuru, gemideki mürettebatın yeterli sayıda olmamasıdır. Bu kapsamda Sözleşme, 1978 STCW ve 1974 SOLAS’da gemiadamlarının düzenli sağlık kontrolüne tabi tutulmaları ve bilhassa yorgunluğun önüne geçilmesi için mürettebatın yeterli sayıda olması şart koşulmaktadır. Sözleşme’ye Taraf Devletler, şartlar ne olursa olsun emniyetin sağlanması amacıyla gemiadamlarının aşırı yorulmalarını, seferin özel şartlarını ve yapısını göz önünde bulundurarak gemilerin yeterli sayıda gemiadamı ile donatılmalarını sağlamalıdır²⁵⁷.

d. Sağlık Gözetimi

İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu kapsamında alınması gereken sağlık raporları kural olarak işyeri hekimlerinden alınır. Ancak ondan az çalışanı bulunan ve az tehlikeli sınıfta yer alan işyerleri için sağlık raporları, kamu hizmet sunucuları ve aile hekimlerinden de alınabilir. İşyeri hekimleri, çalışanların tıbbi muayenelerini en iyi şekilde yapmakla yükümlü olduğundan çalışanların sağlık gözetimini işe girişlerinde, periyodik muayeneler ve tetkikler şeklinde yapmaktadırlar²⁵⁸. İşyeri Hekimi ve Diğer Sağlık Personelinin Görev, Yetki, Sorumluluk ve Eğitimleri Hakkında Yönetmelik m. 9(2)(c)’de bu hususta bir hayli ayrıntılı hükümler yer almaktadır.

Gemilerde sağlık gözetimiyle ilgili olarak gemide çalışılacak bölüme göre temel ilk yardım, ilk yardım ve tıbbi bakım eğitimi almış gemi zabitleri tarafından yürütülür. Gemi zabitleri, gemiadamlarının genel ve periyodik muayene tarihlerini düzenli olarak kontrol ederler, muayene tarihi yaklaşan personelin muayenelerinin yapılması için işverene rapor sunarlar. Gereken durumlarda gemideki revir ve ilaç dolabı kullanılarak ilk yardım veya sahilden tıbbi tavsiye alınabilir. Görevlendirmeler, gemiadamı yeterlilikleri ve ehliyetlerine uygun olarak yapılmaktadır. Çalışanların yapacakları işe

²⁵⁷ Sözleşme Kural 2.7.

²⁵⁸ Demircioğlu, M.: “Karşılaştırmalı Hukukta ve Türkiye’de İşçi Sağlığı ve İşyeri Hekimliği”, s. 214.

uygunlukları ve bulaşıcı hastalık durumları, Sağlık Bakanlığı'nca verilen sağlık raporlarında belirtilmektedir.

Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği m. 58 gereği gemiadamları, iki yılda bir Gemiadamları Sağlık Yönergesi hükümlerine göre periyodik sağlık yoklaması yaptırılır. Sağlık yoklaması, Gemiadamları Sağlık Yönergesi hükümlerine göre yetkilendirilen kamu ve özel sağlık kuruluşlarınca yapılır. Sözleşme Standart A 1.2(7) gereği gemiadamları 18 yaşından büyükse iki yılda bir, 18 yaşından küçükse her yıl sağlık raporu almak zorundadırlar²⁵⁹.

e. Eğitim, Bilgilendirme ve Kayıt

İşyeri hekimi, çalışanları eğitmek, bilgilendirmek ve yapılan çalışmalarını kayıt altında tutarak işverene rapor etmekle yükümlüdürler. İşyeri Hekimi ve Diğer Sağlık Personelinin Görev, Yetki, Sorumluluk ve Eğitimleri Hakkında Yönetmelik m. 9(2)(ç) gereği işyeri hekiminin eğitim, bilgilendirme ve kayıt hususundaki görevleri ayrıntılı bir şekilde düzenlenmiştir.

İşyeri hekimi, bilgilendirme ve eğitim görevlerini sürekli olarak yerine getirirler. Meslek hastalıklarının ve iş kazalarının büyük bir kısmının arka planında çalışanların yeterince eğitilmemeleri ve yeterli sağlık bilgisine sahip olmamaları yatmaktadır²⁶⁰. İşyeri hekimi, çalışanların eğitim ve bilgilendirmelerine ilişkin tüm çalışmaları ve sağlık gözetimi sonuçlarını yeniden planlanma işini iş güvenliği uzmanı ile işbirliği hâlinde kayıt altına almalıdır. Bu bilgilerin kayıt altına alınması ile sorunların boyutları belirlenip çözüm yolları ile ilgili yöntemler geliştirilebilir. Hekimin sorumluluğuna yol açacak bir

²⁵⁹ Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği m. 59 gereğince on sekiz yaşından küçük olan gemiadamları, "Gemiadamları Sağlık Yönergesi" ve Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) "77 Sayılı Çocukların ve Gençlerin İşe Elverişlilik Yönünden Sağlık Yoklaması Olmalarına İlişkin Sözleşme" hükümleri göz önüne alınarak her yıl periyodik sağlık yoklaması yaptırmakla yükümlüdür.

²⁶⁰ Süzek, S.: *İş Hukuku*, s. 909 vd.

yargılama esnasında olayın çözümü bu belgelere dayanılarak yapılacağı için kayıt tutma yükümlülüğü önem arz eder²⁶¹.

İşyeri hekimi, çalışanların sağlık gözetimi ile ilgili kayıtları tutarken 2016 tarihli ve 6698 sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu²⁶² hükümleri ve sır saklama yükümlülüğü çerçevesinde elde ettiği bilgileri saklamakla ve çalışanlara bu bilgilerin hangi şartlarda aktarılabilceği hakkında bilgi vermekle yükümlüdür²⁶³. Sözleşme Standart A 4.3(6) uyarınca gemiadamlarının iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin bildirimler ve soruşturmalar, kişisel verilerin korunmasını garanti edecek yapıda olmalıdır. Bu doğrultuda ILO tarafından belirlenen yönlendirmeler göz önüne alınmaktadır.

Sözleşme Standart A 4.1'e göre her bir Taraf Devlet, gemiadamlarının denizcilik işlerine uygulanabilir yöntemlerle iş kazalarının ve meslek hastalığının önüne geçebilmek için her türlü korunma yöntemi geliştirecek hukuki düzenlemeleri yaparlar. Bu hukuki düzenlemeler, meslek hastalığı ve kazaları önleme amacı başta olmak üzere çevresel faktörlere veya kimyasal zehirlenmelere fazlasıyla maruz kalan gemiadamlarının uğrayacakları zararları azaltacak veya ortadan kaldıracak nitelikteki önlemleri ve eğitimleri kapsamalı, gemilerdeki alet ve makinaların kullanımı ile ilgili olası yaralanmaları engelleyecek nitelikte olmalıdır. İşveren, iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin olarak gemilere uygulanabilir cinsten yöntemleri takip etmek üzere oluşturulacak güvenlik komitesine²⁶⁴ gemiadamları arasından bir güvenlik temsilcisi seçerek katılımını sağlamalıdır. Ayrıca, iş sağlığı ve güvenliği konusunda sürekli bir ilerleme kaydetmek için donatan ve gemiadamları temsilcileriyle istişare edilerek mevzuat güncellenmelidir.

²⁶¹ Yamakoğlu, E.: *İşverenin Yükümlülüğü*, s. 109.

²⁶² 07.04.2016 tarihli ve 29677 sayılı Resmî Gazete.

²⁶³ Kişisel Verilerin Korunması Kanunu m. 6(1) uyarınca özel nitelikli kişisel veriler, kişilerin sağlığı, cinsel hayatı, biyometrik ve genetik özellikleridir. Aynı Kanun'un 6(3) maddesi gereği, sağlık ve cinsel hayata ilişkin kişisel veriler sadece kamu sağlığının korunması, koruyucu hekimlik, tıbbî teşhis, tedavi ve bakım hizmetlerinin yürütülmesi, sağlık hizmetleri ile finansmanının planlanması ve yönetimi amacıyla, sır saklama yükümlülüğü altında bulunan kişiler veya yetkili kurum ve kuruluşlar tarafından ilgilinin açık rızası aranmaksızın işlenebilir.

²⁶⁴ Güvenlik komitesi gemide beş veya daha fazla gemiadamı bulunması durumunda kurulur.

Konuya ilişkin olarak Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği'nde tüm gemiadamlarına ilk yardım ve onların sağlık ve güvenlikleriyle ilgili eğitim verilmektedir. Gemiadamları çalışacakları bölüme göre önem arz eden özel tehlikeler hakkında bilgilendirilmektedir. Bu eğitim ve bilgilendirmeler de periyodik olarak yapılmaktadır. Bu doğrultuda hijyen ve sağlık eğitimleri dâhil olmak üzere tüm eğitimler kayıt altına alınmakta ve eğitimler için yapılan yıllık planlar işveren onayına sunulurken gemiadamları bilgilendirilmektedir.

f. İlgili Birimlerle İşbirliği

İşyeri hekimi, hem sorumlu olduğu işyeri, hem de dışarıda iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin hizmetlerle ilgili birimlerle işbirliği içinde olmalıdır. İş sağlığı ve güvenliği biriminin doğal katılımcısı olan işyeri hekimi, işyerinin sağlık uygulamalarının düzenlenmesi ve yönetilmesinde önemli bir role sahiptir²⁶⁵. Bu sebeple işyeri hekiminin işbirliği sağlaması noktasındaki görevleri detaylı bir şekilde İşyeri Hekimi ve Diğer Sağlık Personelinin Görev, Yetki, Sorumluluk ve Eğitimleri Hakkında Yönetmelik m. 9(2)(d)'de gösterilmiştir. Her gemide gemiadamlarını temsilen çalışan temsilcisi mevcuttur. Bu temsilciler, gemi idaresi eğitimi gibi konularda gerekli birimlerle işbirliği hâlinde çalışırlar.

3. İş Güvenliği Uzmanının Görevleri

a. Genel Olarak

İş güvenliği uzmanının esas görevi, İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nu m. 8(2) gereğince işyeri hekimi ile birlikte iş sağlığı ve güvenliği konularında işverene rehberlik

²⁶⁵ Yamakoğlu, E.: *İşverenin Yükümlülüğü*, s. 110.

ve danışmanlık yapmak, işyerinde göreviyle ilgili mevzuat ve teknik gelişmeleri göz önünde bulundurarak iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili aksaklıkları, tedbir ve tavsiyeleri belirleyip işverene yazılı olarak bildirmektir. Eksiklik ve aksaklıkların düzeltilmesinden tedbir ve tavsiyelerin yerine getirilmesinden işveren sorumludur. İş güvenliği uzmanları iş güvenliği hizmetlerinin yerine getirilmesi hususunda işverene büyük bir destek sağlamaktadır. İş güvenliği uzmanları sadece işyerlerinde iş güvenliğini sağlama konusunda değil, iş sağlığı hizmetlerinin yerine getirilmesinde de rol oynamaktadır. Kanun'da iş güvenliği uzmanlarının iş kazaları ve meslek hastalığına karşı önlemlerin alınması ve bu önlemlerin hayata geçirilmesi noktasında işyeri hekimiyle koordineli bir şekilde çalışması gerektiğine ilişkin birçok hüküm yer almaktadır²⁶⁶.

İş güvenliği uzmanının tehlikesiz bir çalışma ortamı oluşturulmasında işyeri hekimi gibi işyerine hâkim olması gerekmektedir. Bunun için işyerinde sürekli bulunmalı, yapılan işlerin tüm aşamalarını bilmeli ve yoğun bir mesai ayırmalıdır. Ancak, işyerinin tehlike sınıfına göre iş güvenliği uzmanının çalışma süresi kısalmaktadır. Kısa süreli çalışmanın mevcut olduğu durumlarda verilen tüm görevlerin tam olarak yerine getirilmesini beklemek gerçekçi değildir. Bu sebeple, işverenin iş güvenliği uzmanı çalıştırma yükümlülüğünün teoride kalması riski doğmaktadır²⁶⁷.

Genel olarak gemiadamları, iş güvenliğine ilişkin eğitimleri almak zorundadırlar. Gemiadamları, mevcut eğitimlerinin dışında 1974 SOLAS kapsamında birçok denetime tabi tutulmaktadır. Ancak, gemilerin birçok kişi ve kurum tarafından yoğun bir denetime tabi tutulmalarına rağmen, İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu kapsamındaki denetimin sadece iş güvenliği uzmanına bırakılmasının gemilerin doğası ve deniz yolunun kendine özgü niteliklerine uyduğunu ve beklenen faydayı sağlayacağını söylemek mümkün değildir.

²⁶⁶ Demircioğlu, M.: *İş Güvenliği Uzmanlığı*, s. 122.

²⁶⁷ Yamakoğlu, E.: *İşverenin Yükümlülüğü*, s. 165.

İş güvenliği uzmanı, Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği'nde tanımlanmamıştır. Bu Yönetmelik m. 3 gereği, sadece iş güvenliği uzmanı ile aynı işleri yapan gemi güvenlik zabitanın tanımına yer verilmiştir. Aynı Yönetmelik m. 30'da gemi güvenlik zabitanlarının gemi güvenlik belgesine sahip olması için alması gereken eğitimlerden bahsedilmektedir.

b. Rehberlik

İş Güvenliği Uzmanlarının Görev, Yetki, Sorumluluk ve Eğitimleri Hakkında Yönetmelik m. 9(1)(a)'da iş güvenliği uzmanının rehberlik görevleri ayrıntılı şekilde gösterilmiştir. İş güvenliği uzmanının işverene rehberlik etme görevinin kapsamında öncelikle işyerinde yapılacak işe uygun olarak kullanılacak teçhizatın iş güvenliği açısından uygunluğunu denetlemek ve planlanan organizasyonlarda bulunmasını sağlamak yer almaktadır²⁶⁸. İş güvenliği uzmanı hem işyerinde yapılacak işten önce hem de işin görüldüğü sırada kullanılacak tüm teçhizatın uygunluğu konusunda işverene önerilerde bulunmak zorundadır. İş güvenliği uzmanı, iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili alınması gereken tedbirleri işverene yazılı olarak bildirmelidir. İş güvenliği uzmanı, iş kazası ve meslek hastalığının önlenmesi veya tekrarlanmaması için gerekli tüm araştırmaları yaparak önerilerde bulunmalıdır. İş güvenliği uzmanı, aynı şekilde yaralanma veya ölüme neden olmayan, ancak çalışana, ekipmana ve işyerine zarar verme potansiyeli olan diğer durumlarda da araştırmalarını yapmalı, böylece meydana gelebilecek zararların önüne geçmeye çalışmalıdır.

Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik gereğince oluşturulan emniyet yönetim sistemi, insan yaşamına ve eşyaya yönelik tüm tehlikelere karşı önleyici tedbirler

²⁶⁸ Yamakoğlu, E.: *İşverenin Yükümlülüğü*, s. 166.

içermektedir. Bu kapsamda Yönetmelik m. 5 gereğince gemiadamlarının gemi işletmeciliğinde emniyetli çalışma ortamı ve uygulamalarla emniyet ve çevre koruma ile ilgili acil durumlara hazırlıklı olmak dâhil, emniyet yönetim becerilerinin sürekli geliştirilmesi sağlanmaktadır. Aynı Yönetmelik m. 15 gereğince de gemi ve ekipmanı ile ilgili tüm bakım ve muhafaza işlemleri için belirtilen usuller, gemilere uygulanmalı, bu kapsamda çıkabilecek aksaklıklar hemen giderilmelidir. Gemi emniyet zabiti ve gemi mühendisliği yeterliliği olan gemiadamları, gemideki iş planlamaları, iş izinleri, şirket onayı, teçhizatın seçimi, temini, bakım ve muhafaza işleri konularında eğitim almakta ve uygulamaya katılarak işvereni yazılı olarak bilgilendirmektedirler.

c. Risk Değerlendirmesi

Risk, tehlikeli bir olayın meydana gelmesi olasılığı ile insan sağlığına gelebilecek zarar veya hasarın ağırlığının bileşimi olarak tanımlanabilir²⁶⁹. Risk değerlendirmesi, iş güvenliği uzmanları açısından da büyük önem taşımaktadır. Bunun sebebi, işyerindeki ölüm veya yaralanmalarının büyük bir sebebinin işyerindeki risklerin azaltılmaması veya ortadan kaldırılmamasına dayanıyor olmasıdır. Her bir işyerinin kendine has özellikleri sebebiyle risk değerlendirmesinin nasıl yapılacağı ve nasıl sınıflandırılacağı her bir işyeri için ayrı ayrı belirlenir.

İş Güvenliği Uzmanlarının Görev, Yetki, Sorumluluk ve Eğitimleri Hakkında Yönetmelik m. 9(1)(b) gereğince iş güvenliği uzmanı, iş sağlığı ve güvenliği yönünden risk değerlendirmesi yapılmasıyla ilgili çalışmalara ve uygulamalara katılmak, risk değerlendirmesi sonucunda alınması gereken sağlık ve güvenlik önlemleri konusunda işverene önerilerde bulunmak ve bunların takibini yapmakla görevlidir. İş Sağlığı ve Güvenliği Risk Değerlendirmesi Yönetmeliği²⁷⁰ m. 8'de tehlikeler tanımlanırken çalışma

²⁶⁹ Yamakoğlu, E.: *İşverenin Yükümlülüğü*, s. 168.

²⁷⁰ 29.12.2012 tarihli ve 28512 sayılı Resmî Gazete.

ortamı, çalışanlar ve işyerine ilişkin asgari olarak toplanacak bilgilerin başında işyeri bina ve eklentilerin geldiği dikkati çekmektedir. Bu hüküm, İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun hazırlanmasında karada faaliyet gösteren işyerlerinin esas alındığına işaret etmektedir.

Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik m. 5(2)(b) gereği emniyet yönetim sisteminin hedefleri arasında gemiye, personele ve çevreye karşı tespit edilen tüm risklerin değerlendirilmesi ve karşı koruma önlemlerinin alınması yer almaktadır. Gemilerde iş güvenliğinin sağlanması noktasında gemideki tüm risk unsurları, gemilerin çalışma alanlarına göre özel olarak risk değerlendirmesi eğitimi almış gemi mühendis zabitlerince belirlenmektedir. Bu unsurlar, risk değerlendirmesinin şirketler tarafından yapıldığı durumlarda risk değerlendirmesi eğitimi almış kontrol mühendisleri tarafından yapılmakta ve gemi kaptanlığınca oluşturulan gemi emniyet komitesi tarafından değerlendirilmektedir.

Sözleşme Standart A 4.3 uyarınca gemilerde risklerin değerlendirilmesi ve gemiadamlarının eğitim ve öğretimi dâhil iş sağlığı ve güvenliği politika ve programlarının geliştirilmesi ve uygulanması gerekmektedir. Gemilerde çevresel faktörler ve kimyasal etkenlerden kaynaklanacak zararlı düzeyde her türlü risk belirlenerek bunun engellenmesini ve önlenmesini amaçlayan tüm tedbirler alınmalıdır. Bununla birlikte, iş kazaları, meslek hastalıkları ve gemilerdeki alet ve makinelerin kullanılmasından kaynaklanan her türlü yaralanma ve hastalığa karşı tüm riskleri kaldırmak için makul bütün önlemler alınmalıdır. Buna ilişkin olarak kavram kontrolü, mühendislik önlemleri, toplu ve bireysel görevlere uygulanabilir prosedürlerin hazırlanması ve kişisel koruyucu ekipmanların kullanımı dâhil tüm koruyucu önlemler göz önünde bulundurularak gemiadamları temsilcileriyle birlikte bu programları

uygulamaya koyacak ilgililerin katılımı sonucu hazırlanacak programların geliştirilerek iş sağlığı ve güvenliği korumasının sürekliliği sağlanmalıdır²⁷¹.

d. Çalışma Ortamı Gözetimi

İş Güvenliği Uzmanlarının Görev, Yetki, Sorumluluk ve Eğitimleri Hakkında Yönetmelik m. 9(1)(c)'de iş güvenliği uzmanının çalışma ortamı gözetimi kapsamındaki görevleri belirlenmiştir. Bu hükümlere göre iş güvenliği uzmanı, çalışma ortamı gözetimi yapmak için çalışma alanlarında sürekli dolaşmakta ve gördüğü eksiklikleri işverene bildirmektedir²⁷². İş güvenliği uzmanı, çalışma ortamı gözetiminde objektif olarak çalışma koşullarına ve ortamına odaklanmakta ve bu konuda yapılması gerekli test ve incelemeleri yapmaktadır²⁷³.

Gemilerdeki çalışma ortamı gözetimi, merkezi ve seyyar ölçüm aletleri ile, periyodik bakım ve kontroller ise ya üretici firmadan sağlanan servislerle veya uygunsa gemi üstünde çalışan mühendisler tarafından yapılmaktadır. Kaza, yangın, tahliye ve acil durum tatbikatlarının tamamı bu konularda eğitim almış gemiadamları tarafından Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik m. 13 gereği zorunlu olarak yapılmaktadır. Bu hükme göre işveren, gemide meydana gelebilecek muhtemel acil durumları tanımlar ve müdahaleye yönelik usuller oluşturur. Ayrıca, acil durumlar karşısında müdahale usullerinin önceden belirlenmesi sağlanmaya çalışılmaktadır.

²⁷¹ Burada ayrıca iş sağlığı ve güvenliğinin korunmasına ilişkin denetim, tebliğ ve tehlikeli durumların giderilmesi ile gemide meydana gelen kazaların soruşturulmasına ve onların tebliğ edilmesine ilişkin düzenleme de yapılmıştır.

²⁷² Demircioğlu, M.: *İş Güvenliği Uzmanlığı*, s. 50.

²⁷³ Özdemir, E.: *İş Sağlığı ve Güvenliği Hukuku*, s. 177.

e. Eğitim, Bilgilendirme ve Kayıt

İş Güvenliği Uzmanlarının Görev, Yetki, Sorumluluk ve Eğitimleri Hakkında Yönetmelik m. 9(1)(ç)'de iş güvenliği uzmanının eğitim, bilgilendirme ve kayıt kapsamındaki görevleri gösterilmiştir. Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik m. 11'e göre görevli tüm gemiadamları ilgili mevzuat hakkında bilgilendirilir ve iş güvenliğinin sağlanmasına destek mahiyetinde gereken her türlü eğitim verilir. Yapılan tüm eğitim ve uygulamalar kaptan gözetiminde birçoğu resimlenerek kayıt edilip dosyalanmakta, eğitimler için yapılan yıllık planlar işveren onayına sunulmakta; onaydan sonra gemiadamları bilgilendirmekte, şirketin prosedürleri gereği iş izin formları düzenlenmekte ve kayıt altına alınmaktadır.

f. İlgili Birimlerle İş Birliği

İş Güvenliği Uzmanlarının Görev, Yetki, Sorumluluk ve Eğitimleri Hakkında Yönetmelik m. 9(1)(d)'de iş güvenliği uzmanının ilgili birimlerle iş birliği yapmasına ilişkin hükümler yer almaktadır. Gemilerde gemiadamları arasından çalışan temsilci atanmakta ve bu atamalar kayıt altına alınarak gemiadamları, gemi idaresi eğitim, talim vb. konularda ilgili birimlerle iş birliği yapmaktadır.

III. SÖZLEŞME HÜKÜMLERİNİN UYARLANMASI YÖNTEMİ

Bayrak devletinin öncelikli yükümlülüğü, Sözleşme hükümlerinin iç hukuka aktarılmasını sağlamaktır. Donatan ise bu hükümlere uygun hareket etmelidir. Sözleşme hükümlerinin büyük bir kısmının Türk hukukunda tam olarak karşılıkları bulunmamaktadır. Bu hükümler, çoğunlukla teknik niteliği ağır basan hükümlerdir. Bu

sebeple, söz konusu hükümlerin Türk hukukuna dâhil edilmesinde her bir hükmün ayrı ayrı uyarlanarak alınması yöntemi yerine ilgili hükümlerin bir bütün olarak hazırlanacak müstakil bir kanuna dâhil edilmesi yöntemi tercih edilmelidir. Bununla birlikte aşağıda Sözleşme hükümlerin Türk hukukundaki karşılıkları bakımından bir değerlendirme yapılmasında fayda görülmüştür.

Sözleşme'nin 1.2 kuralı gereğince öncelikle gemiadamlarının işe başlamadan önce almaları gereken sağlık raporu ve bu raporun niteliği belirtilmiştir. Bu kural gereği gemiadamları işe başlamadan önce ilgili milletlerarası sözleşme hükümlerine uygun şekilde sağlık raporu edinmelidirler. Türk hukuku bakımından da aynı esaslar geçerlidir. Şöyle ki; gemiadamları adayları ve gemiadamları denizde çalışmaya başlamadan önce 1978 STCW'ye uygun şekilde hazırlanan Gemiadamları Sağlık Yönergesi gereğince bir sağlık raporu almak zorundadırlar. Türk gemiadamlarının alacakları sağlık raporu, gemiadamı 18 yaşından büyük ise iki yılda bir, 18 yaşından küçük ise her yıl yenilenmek zorundadır²⁷⁴.

Sözleşme'nin 1.3 kuralı gereği gemiadamları kendi güvenliklerini sağlayacak şekilde eğitim almadığı sürece çalışmaya başlayamaz. Bu eğitimlerin içeriği IMO tarafından belirlenen müfredatla uyumludur. Türk hukukunda 1978 STCW'ye uygun şekilde eğitimler tamamlanmadıkça gemiadamının gemide çalışmasına izin verilmemektedir.

Sözleşme'nin 2.7 kuralına göre gemiler, deniz emniyeti ve denizde güvenliğe yönelik kurallara uygun ve etkili şekilde işletilmeli, bu amaçla yeterli sayıda ve nitelikte gemiadamı ile donatılmalıdırlar. Türk hukukunda gemilerin yola elverişliliklerine ilişkin olarak Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge kabul edilmiştir. Bu Yönerge'de gemiadamlarının gemide çalışacakları bölümlere göre eğitilmeleri ve yeterli sayıda donatılması detaylı olarak düzenlenmiştir.

²⁷⁴ Detaylı bilgi için bkz. s. 21 vd.

Sözleşme 4.3 kuralı gereğince gemiadamlarının maruz kaldığı gürültü, titreşim ve benzeri zararlı düzeydeki risklerin önlenmesi bakımından Sözleşme'deki diğer eşdeğer kodlara uygun düzenlemeler yapılmalıdır. Türk hukukunda Çalışanların Gürültü İle İlgili Risklerden Korunmalarına Dair Yönetmelik ve Çalışanların Titreşimle İlgili Risklerden Korunmalarına Dair Yönetmelik, çalışanların gürültüye ve titreşime maruz kalmaları sonucu oluşabilecek sağlık ve güvenlik risklerinden korunmaları için asgari gerekleri düzenlemektedir.

Sözleşme'nin B. 4.3.5 Rehber Kuralı uyarınca gemiadamlarının tüm iş kazaları ve meslek hastalıkları kişisel verileri korunacak şekilde kayıt altına alınmalıdır. İş kazası ve meslek hastalığına ilişkin kayıtlar, bu olayların tüm detaylarını içerecek şekilde kayıt altına alınmalıdır. Türk hukuku bakımından da aynı esaslar geçerlidir. İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun 14. maddesi gereği işverene iş kazası ve meslek hastalığını bildirme ve kayıt altına alma yükümlülüğü verilmiştir.

Sözleşme Kural 3.1'e göre her bir Taraf Devlet, bayrağını taşıyan gemide çalışan gemiadamlarının sağlıklarını korumak ve refahını iyileştirmek için insan onuruna uygun barınma ve dinlenme yerlerini sağlamak ve bunların bakımını yapmak zorundadır. Türk hukuku bakımından da gemilerin gemiadamlarının sağlıklarını ve refahını koruyacak şekilde dizayn edilmesi kabul edilmiştir. Türk hukukunda gemiadamlarının uyku odalarının konumlandırılmasına dair dinlenme ve barınmalarına ilişkin tüm düzenlemeler 1974 SOLAS'ta yer almaktadır.

Sözleşme Kural 4.1 ile gemiadamlarının sağlıklarının korunması için gemide ve karada tıbbi tedaviye hızlı bir şekilde erişiminin sağlanması için Taraf Devletlere birçok yükümlülükler getirilmiştir. Bayrak devleti, gemiadamlarının acil tıbbi tedavilerinin gerekli olduğu durumlarda onların ücretsiz, hızlı ve uygun bir şekilde tıbbi yardım almalarını sağlamak zorundadır. Bu kapsamda Türkiye'de uygulamada olan Tele Sağlık Merkezi önemli bir görev ifa etmektedir. Bu merkez sayesinde Türk ve yabancı tüm deniz

araçlarına uzaktan tıbbi bilgiler verilmekte, gerektiğinde tahliye organizasyonu düzenlenmektedir. Bununla birlikte, Türkiye, SAR 1979 ve IAMSAR Kılavuzu'na uygun olarak arama ve kurtarma faaliyetleri düzenlemekte ve acil müdahale gereken gemiadamlarına ulaşma veya gemiadamlarının tahliye edilmesine yönelik uygulamalara katılmaktadır.

Yukarıda belirtildiği üzere Sözleşme hükümlerinin Türk hukukunda tam karşılığının bulunmaması, bu hükümlerin teknik yönünün ağır basması sebebiyle bu hükümlerin dâhil edileceği müstakil bir kanunun hazırlanması pratik ve sistematik açıdan daha uygundur. Müstakil kanun, aynı zamanda bir uygulama kanunu olarak da kabul edilebilir. Bu Kanun'da Türk hukuk sisteminin özellikleri dikkate alınarak ilgili hükümlerin daha etkili biçimde uygulanması sağlanabilir.

SONUÇ

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, gemiadamlarının yaşam ve çalışma koşulları, kişisel hakları ve hukuki çözüm yolları gibi birçok konuda çağdaş ve kapsamlı hükümler içeren, önemli bir milletlerarası belgedir. Sözleşme, ilgili bütün sosyal taraflar arasında gelişmiş düzeyde bir diyalog tesis etmekte, diğerlerinin yanı sıra gemilerde iş sağlığı ve iş güvenliğinin sağlanmasına yönelik hem bağlayıcı, hem de ihtiyari nitelikte oldukça ileri düzeyde standart ve kurallar ihdas etmektedir. Sözleşme ile deniz iş kolunun yıllarca ihtiyacını hissettiği hukuki düzenlemeler tek bir çatı altında toplanmış, gemiadamlarının insan onuruna yaraşır çalışma ve yaşam alanlarına kavuşmaları hususunda oldukça ileri adımlar atılmıştır.

Sözleşme, ILO önderliğinde hazırlanmış olmakla birlikte, IMO ile gerekli koordinasyon sağlanmıştır. Bu bağlamda, Sözleşme, denizde emniyet ve güvenliğinin sağlanmasına ilişkin 1974 SOLAS ve 1978 STCW gibi temel milletlerarası sözleşme hükümleriyle uyumludur. Bu uyum, Sözleşme'nin gücünü artırmakta, etkili ve sağlıklı şekilde uygulanmasını kolaylaştırmaktadır.

Türkiye, Sözleşme'yi onaylamış olmakla birlikte, gerekli prosedürü tamamlamadığından henüz Sözleşme'ye taraf olamamıştır. Türkiye'nin kısa süre içinde Taraf Devlet sıfatını kazanacağı düşünülmektedir. Ne var ki, Sözleşme, yürürlüğe girdiği 2013 yılından itibaren birçok devlet tarafından etkili şekilde uygulanmaktadır. Türkiye'nin milletlerarası uygulamanın dışında kalması, birçok olumsuzlukları beraberinde getirmektedir.

Sözleşme, bir Taraf Devletin limanına uğrayan başka bir bayrakta bulunan gemilere de uygulanmaktadır. Dolayısıyla, Türkiye, Sözleşme'ye taraf olmamakla birlikte, Türk bayraklı bir gemi, bir Taraf Devletin limanına uğradığında, Sözleşme'nin iş sağlığı ve güvenliğine dair hükümlerine uygunluk açısından denetime tabi tutulmakta, gerektiğinde hakkında muhtelif yaptırımlar uygulanmaktadır. Bu durum, Türk gemileri

ve gemiadamları açısından hem olumsuz bir çifte standart oluşturmakta, hem de Türk deniz ticaret filosunun rekabet gücünü zayıflatmaktadır.

İç hukukumuzda Türk bayraklı gemiler ve Türk gemilerinde çalıştırılan gemiadamları, iş sağlığı ve güvenliği bakımından İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu hükümlerine tabidir. Oysa, bu Kanun hükümleri, Türk gemileri bakımından etkili bir iş sağlığı ve güvencesi tesis edilmesi hususunda oldukça yetersiz kalmaktadır. Zira, Kanun, daha ziyade karadaki işyerlerine uygulanabilecek hükümler içermekte olduğu gibi denizciliğin özellikleri dikkate alınmadan kaleme alınmıştır. Özellikle gemilerin sürekli seferde olmaları, uğradıkları limanlarda İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu hükümlerinin sağlıklı ve tam olarak uygulanmasına engel oluşturmaktadır. Ayrıca, Kanun hükümlerinin genel olarak zamanın gerisinde kaldığı, ihtiyaçları karşılamaktan uzak olduğu söylenebilir.

İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu hükümleri dışında 1974 SOLAS ve 1978 STCW çerçevesinde yürürlüğe konulan bazı yönetmelik ve yönergelerde gemilerde iş sağlığı ve iş güvenliğine ilişkin hükümler yer almakta ise de bu hükümler, hem Sözleşme hükümlerine tamamen paralel değildir, hem de bunların uygulama amaç ve kapsamı farklıdır. Ayrıca, söz konusu düzenlemelerde yeterli yaptırımlar da yer almamaktadır.

Dünya denizlerinde sefer yapan Türk gemileri, Taraf Devletlerin yabancı limanlarına uğradıklarında Sözleşme'nin ihdas ettiği çağdaş ve yüksek standartlara tabi olarak denetlenmekte iken, Türk limanlarında İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu hükümleri ve ilgili yönetmelikler çerçevesinde denetime tabi tutulmaktadır. Türkiye, Sözleşme'ye taraf olduğunda belirtilen haksız uygulamalar ve diğer olumsuzluklar, büyük ölçüde ortadan kalkacaktır. Bu sebeple, yetkili makamlarca yürürlük prosedürünün hızlandırılmasında büyük fayda vardır.

Her ne kadar kısa bir süre içinde Türkiye'nin Taraf Devlet sıfatını kazanacağı değerlendirilse de bir an evvel Türk gemileri ve Türk gemiadamlarına yeterli koruma

sağlanması için gerekli hukuki düzenlemeler yapılmalıdır. Sözleşme'nin gemiadamlarının çalışma ve yaşam şartlarına ilişkin ihdas etmiş olduğu çağdaş düzenlemelerin iç hukukumuza dâhil edilmesi için yürürlük prosedürünün tamamlanmasını beklemeye gerek yoktur.

Türkiye, Taraf Devlet sıfatına sahip değilse de Sözleşme'nin iş sağlığı ve iş güvenliğine ilişkin esaslı hükümlerini kabul edeceği kanun ve alt düzenleyici işlemler yoluyla iç hukukuna dâhil etmelidir. Bir devletin tarafı olmadığı bir milletlerarası sözleşmenin esaslı hükümlerini kanun yoluyla iç hukukuna aktarmasını engelleyen bir milletlerarası hukuk kuralı bulunmamaktadır. Bu yolla Sözleşme'nin iş sağlığı ve iş güvenliğine ilişkin hükümleri Türk hukukunda da etkili ve güçlü bir şekilde uygulanabilir. Sözleşme'de yer alan denetim mekanizmaları kurulmak suretiyle bayrak devleti ve liman devleti sıfatıyla gemilerin ve gemiadamlarının yaşam, çalışma koşullarını yükseltmek mümkün olabilir.

Belirtilen amaca uygun olarak öncelikle ya İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nda değişikliğe gidilerek Sözleşme'nin esaslı hükümleri bu Kanun'a uygun bir şekilde aktarılmalı ya da Sözleşme'ye tamamen paralel şekilde denizde iş sağlığı ve iş güvenliğini düzenleyen müstakil bir kanun kabul edilmelidir. Kanuni düzenlemeyi takiben 1974 SOLAS ve 1978 STCW hükümlerinin yanı sıra bu sözleşmelere istinaden yürürlüğe konulan ilgili yönetmelik ve yönergeler de değişiklikler yapılarak gerekli uyum sağlanmalıdır. Bu yolla henüz Sözleşme'ye taraf olunmadığı bir süreçte milletlerarası uygulamaya uygun hareket edilerek denizde iş sağlığı ve iş güvenliğinin azami seviyede tesisi önünde büyük bir adım atılmış, Sözleşme'nin öngördüğü amaçlar, Türk hukukunda da gerçekleştirilmiş olacaktır.

Esasen Türkiye, Sözleşme'ye taraf olduğunda da belirtilen hukuki düzenlemeleri yapmak durumundadır. Her ne kadar usulüne uygun şekilde yürürlüğe konulan milletlerarası sözleşmelerin kanun gibi doğrudan iç hukuka dâhil olarak uygulanmaları

gerekli ise de ilgili milletlerarası sözleşme hükümlerinin verdiği yetkilerin kullanılması, uygulamanın kolaylaştırılması ve denetim mekanizmalarının kurulması için önerildiği şekilde düzenlemelerin yapılması şarttır.

KAYNAKÇA

I. KİTAP VE MAKALELER

- Akbaş, S. D.: *Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (ISPS) ve Türk*
- Akın, L.: *İş Sağlığı ve Güvenliği ve Alt İşverenlik*, Ankara 2013.
- Akten, N. / Koldemir, B.: *Gemileri Tutmada Yeni Bir Boyut: Liman Devleti Denetimi.*
Uluslararası Deniz Hukuku'nda Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin
Sınırları Sempozyumu Kitabı, Trabzon, 2011 (*Gemileri Tutmada Yeni Bir Boyut*).
- Albertos, S. R.; Palacio, A. V.; “Adapting European Legislation to the Maritime Labour Convention 2006 Regulations in Relation to the State Responsibilities of Both the Flag State and the Control of Ships by Port State Control”, *Beijing Law Review* 2013, C. 4, S. 4.
- Algantürk Light, D.: “-Deniz İş Sözleşmesi 2006- Hakkında İnceleme ve Değerlendirme”, *EÜHFD*, C. XI, S. 12, 2007.
- Ataergin, S.: *Deniz İş Konvansiyonu*, *Denizcilik Dergisi* 2006, Yıl: 5, S. 27.
- Aybay, G.: *Deniz Hukuku*, İstanbul 1988.
- Aydınlı, İ.: *İş Sağlığı ve Güvenliğinden Doğan Hukuki ve Cezai Sorumluluk*, Ankara 2015.
- Baş, M.: “Temel ILO Sözleşmeleri”, *Denizcilik Dergisi*, Yıl: 2006, S. 25.
- Başterzi, S.: *Uluslararası Sözleşmeler ve İç Hukuk Kuralları Çerçevesinde Kamu Görevlilerinin Toplu Pazarlık Sorunu*, Tisk Akademi, 2006/II, 14/49.
- Baycık, G.: “Çalışanların İş Sağlığı ve Güvenliğine İlişkin Haklarında Yeni Düzenlemeler”, *Ankara Barosu Dergisi*, 2013/3.
- Bedük, N.: *Deniz İş Sözleşmesi*, Bursa 2012.

- Berin, E.: “İş Kanununun Tarafları Neden Yeniliklere Uyum Sağlamalı ve İşyeri Hekimliğinin İnsan Hakkı Açısından Değerlendirilmesi”, *Mess Mercek Dergisi*, İstanbul Temmuz 2004.
- Caniklioğlu, N.: 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanununda Öngörülen İşveren Yükümlülükleri, *Çalışma Mevzuatı Seminer Notları*, Türkiye Toprak İşverenleri Sendikası, İstanbul 2012.
- Carey, L.: *The Maritime Labour Convention, 2006: The Seafarer and the Fisher*, 31 *Austl. & N.Z. Mar. L.J.* 14, 36, 2017 (Seafarer and the Fisher)
- Centel, T.: “İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu’nun Uygulama Alanı ve Kapsamı”, <file:///C:/Users/hp/Desktop/ISG%20UYGULAMA%20ALANI%20VE%20KAPSAMI.pdf>.
- Christodoulou-Varotsi, I.: “Critical Review of the Consolidated Maritime Labour Convention (2006) of the International Labour Organization: Limitations and Perspectives”, *Journal of Maritime Law & Commerce*, C. 43, S. 4, October 2012 (Limitations and Perspectives).
- Coşkunsu, Ç.: “Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’ne Hukuki Bir Bakış”, *Denizcilik Dergisi* 2011, Yıl: 12, S. 54.
- Çağa, T.: *Deniz Ticareti Hukuku I*, İstanbul, 1995.
- Çevik, Ü.: *Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri*, İstanbul 2004.
- Demir, İ.: *2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi*, Ankara 2020 (*Yolcu Taşıma Sözleşmesi*).
- Demir, İ.: *Deniz Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği Üzerine Değerlendirmeler*, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, C. 22, S. 3.
- Demir, İ.: *Nairobi Sözleşmesi Çerçevesinde Enkaz Kaldırma*, Ankara 2013 (*Enkaz Kaldırma*)

- Demir, İ.: Türk Hukukunda Deniz Emniyetine İlişkin Düzenlemelere Genel Bakış, Prof. Dr. Sabih Arkan'a Armağan, Ankara 2019.
- Demirbilerk, T.: Etkin İş Güvenliği Kültürü ve Geliştirilmesi, Çimento Sektöründe İş Sağlığı ve Güvenliği Sempozyumu "Tebliğler ve Tartışmalar", İzmir 2008.
- Demirbilerk, T.: *İş Güvenliği Kültürü*, İzmir 2005.
- Demircioğlu, M.: "Karşılaştırmalı Hukukta ve Türkiye'de İşçi Sağlığı ve İşyeri Hekimliği", Prof. Dr. Kemal Oğuzman'a Armağan, İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Türk Milli Komitesi, Ankara 1997.
- Doumbia, C./Devlin, D./ McConnell, M.I.: The Maritime Labour Convention, 2006 Consol-ides, The American Society Of International, C. 10, S. 23.
- Ekin, A.: *İş Sağlığı ve Güvenliğine İlişkin Yükümlülüklerle Uymamanın Sonuçları (İşveren Açısından)*, Ankara 2010.
- Erginer, K. E. / Kaya, A. Y.: "Türk Donatan İşletmelerinin Klas Kuruluşu Seçimlerinin Analitik Hiyerarşi Süreci Yöntemiyle Analizi", Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi 2016, S. 2, C. 14.
- Ertürk, Ş.: "İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nda İşverene Getirilen Yükümlülükler", Sicil İHD, S. 27. (İşveren Yükümlülükleri)
- Gözler, K.: *Hukuka Giriş*, Bursa 2013.
- Gürbüz, A. / Çetin, O.: "Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC, 2006) Bayrak Devletleri, Gemi Sahipleri ve Klas Kuruluşlarının Rolü", Denizcilik Dergisi 2011, Yıl: 12, S. 54.
- Hukuk Anabilim Dalı Yüksek Lisans Programı, Yayımlanmamış Yüksek Lisans *Hukukundaki Uygulaması*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel
- Kabakçı, M.: *Avrupa Birliği İş Hukukunda İşverenin İş Sağlığı ve Güvenliği İle İlgili Temel Yükümlülükleri ve Türk Mevzuatının Uyumu*, İstanbul 2009.
- Kalpsüz, T.: *Deniz Ticareti Hukuku*, Ankara 1971.

- Kaner, İ. D.: *Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul 2016.
- Kaplan, E. T.: “İşverenin Koruma ve Gözetme Borcunun Kapsamı” (Kamu-İş, İş Hukuku ve İktisat Dergisi, Ankara 2003, C. 7, S. 2.
- Karan, H. / Akın, L.: Gemi Adamları Bakımından İş Güvenliği ve İşçi Sağlığı, Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegân Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007.
- Kaybal, N.F.: Ülkemizdeki Liman Devleti Denetimi Uygulamalarının Paris Liman Devleti Kontrolü Mutabakatı İdealinde Değerlendirilmesi, Ankara, 2018, s.25 vd.
- Keser, H.: “İşverenin İşçiyi Gözetme Borcunun Geçici İş İlişkilerine Yansıması”, Legal İSGHD 2006.
- Kılıç, L.: *İşverenin İş Sağlığı ve Güvenliği Sağlama Hükümlülüğü ve Sorumluluğu*, Ankara 2006 (*İşverenin Sorumluluğu*).
- Mollamahmutoğlu, H. / Astarlı, M.: *İş Hukuku*, Ankara 2012.
- Narmanlıoğlu, Ü.: *İş Hukuku Ferdi İş İlişkileri I*, İstanbul 2012.
- Narter, S.: *İş Sağlığı ve Güvenliği Hukukunda İdari Cezai ve Hukuki Sorumluluk*, Ankara 2018.
- Ntovas, Alexandros, X.M.: “Introductory Note to The Maritime Labour Convention”, International Legal Materials, C. 53 (Maritime Labour Convention).
- Odaman, S.: İş Sağlığı ve Güvenliği Açısından Tarafların Hak ve Yükümlülükleri, Legal İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Dergisi, S. 1, 2006.
- Okur, D.A.: *Deniz Hukukunda Liman Devleti Yetkisi ve Denetimi - Gemi Kaynaklı Deniz Kirliliğinin Önlenmesinde Değişen Yetki Dengeleri Bağlamında Liman Devleti Yetkisinin Artan Önemi-* İstanbul, 2009.
- Özdemir, E.: *İş Sağlığı ve Güvenliği Hukuku*, İstanbul 2014.
- Özman, A.: *Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı*, İstanbul 1984.

- Öztürk, O. B. / Gökdemir Işık, N.: Türkiye’de Uygulanmakta Olan Liman devleti Kontrollerine Yönelik Bir Delphi Çalışması, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, C.8, S. 2, 2016.
- Paker, S.: “Denizcilikte Hiçbir Şey Eskisi Gibi Olmayacak”, Denizcilik Dergisi 2011, Yıl: 12, S. 54.
- Patrick Bolle.: “The ILO's new Convention on maritime labour: An innovative instrument”, International Labour Review, 2006.
- Paul J. Bauer: “The Maritime Labour Convention: An Adequate Guarantee of Seafarer Rights, or an Impediment to True Reforms?”, Chicago Journal of International Law, C. 8, S. 2.
- Piyal, B.: *İş Sağlığı ve güvenliğinde Türkiye ’nin Avrupa Birliği ’ne Uyum Sorunu*, Ankara 2009.
- Poyraz, Ö. / Asan, N. / Yılmaz, F.: “Uluslararası Çalışma Örgütü’nün Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Kapsamında Denizcilik Müsteşarlığının Çalışmaları”, Denizcilik Dergisi 2011, Yıl: 12, S. 54.
- Sezer, I.: “Denizde Emniyet İle İlgili Uluslararası Diplomatik Konferans, Sonuçları ve “ISPS” Kodu”, Deniz Hukuku Dergisi, Y. 2001-2002, S. 1- 4.
- Süzek, S.: *İş Hukuku*, İstanbul 2017.
- Tekil, F.: *Uluslararası Konvansiyonlar*, İstanbul 1987.
- Tezi, Ankara 2019 (*ISPS Kod*).
- Yamakoğlu, E.: *İşverenin İşyeri Hekimi ve İş Güvenliği Uzmanı Çalıştırma Yükümlülüğü*, İstanbul, 2016 (*İşverenin Yükümlülüğü*).
- Yıldız, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu: Problemler Çözüm Önerileri, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Temmuz 2005.

II. İNTERNET KAYNAKLARI

<http://izmiralternatif.com/static/upload/flatpages/risk-degerlendirmesi_130807202033.pdf>

<<http://www.iacs.org.uk/>>

<<http://www.ilo.org./public/turkish/region/eurpro/ankara/about/sozlesmeler.htm>>

<http://www.ilo.org/ankara/conventions-ratified-by-turkey/WCMS_377299/lang--tr/index.htm>

<<http://www.ilo.org/ankara/lang--tr/index.htm>>

<<http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--en/index.htm>>

<<http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/news/lang--en/nextRow10/index.htm>>

<http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---europe/---ro-geneva/---ilo-ankara/documents/publication/wcms_412382.pdf>

<<http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx>>

<http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/AAKKM/tr/pdf/20140310_115620_77857_1_79302.pdf>

<<https://www.asil.org/insights/volume/10/issue/23/maritime-labour-convention-2006-consolidates-seafarers-labour>>

<<https://www.csgb.gov.tr/media/4584/projeraporu01.pdf>>

<https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312331:NO>

<<https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang--en/index.htm>>

<https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_248905.pdf>

<https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_488452.pdf>

<[https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)>

<<https://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>>

<<https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/kutuphane/9c2693f49d5f699.pdf>>

<www.oit.org./public/english/standards/norm/mlc2006/advantages.htm>

<www.telesaglik.gov.tr>

<https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_763684.pdf>

<<https://www.who.int/about/what-we-do>>.

ÖZET

Dünya ticaretinin % 90'ından fazlası deniz ticareti ile yapılmaktadır. Deniz ticaretinin yaygınlaşması ve teknolojinin sürekli gelişmesi birçok ihtiyacı da beraberinde getirmiştir. Bunlardan başlıcası bu ticaretin en önemli argümanı olan gemiadamlarının yeteri derecede korunup korunmadığıdır. Zira gemiadamları dünya denizlerinde bazen ayları bulan seferler ile korumasız şekilde çalışmaktadırlar. Bu sebeple millî düzenlemelerden ziyade milletlerarası düzenleme ile koruma altına alınmaları gerekmektedir. Bu ihtiyaca binaen milletlerarası alanda birçok sözleşme imzalanmıştır.

Gemiadamlarının genellikle işçi konumunda olması ve donatanlara karşı ekonomik yönden zayıf olmaları hususi şekilde korunmalarına ve maruz kalacakları zararların tazminine yönelik kuralların geliştirilmesini gerektirmiştir. Böylece gemiadamlarının çalıştıkları gemiler bakımından olası tüm risklerden arındırılması ve iş sağlığı ve güvenliği tedbirleri bakımından tam olarak eğitilmeleri için birçok milletlerarası sözleşme yapılmıştır. Bununla birlikte donatanlar bakımından da birkaç kıyı devletinin birleşerek yaptıkları bölgesel sözleşmelerin başka devletlerce kabul edilmemesi gibi sebeplerle rekabet gücünde eşitsizlikler ve yabancı bayraklara kaçışlar artmış. Bu sebeple yeknesak kurallar getirilerek milletlerarası alanda donatanların maruz kaldıkları bu olumsuzlukların giderilmesine yönelik kuralların geliştirilmesi gerekmiştir. Millî hukuklardaki kuralların yetersizliği ve hukuk sistemlerindeki farklılıklar sebebiyle milletlerarası hukukta yeknesak kuralların kabulü zorunluluk hâline gelmiştir.

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, bu yöndeki çabaların sonuncu ve en önemli halkasını oluşturmaktadır. ILO'nun gemiadamları haklarına ilişkin şimdiye kadar yapmış olduğu birçok sözleşmeyi tek metin halinde bir araya getiren Denizde Çalışma Sözleşmesi, gemiadamları, donatanlar ve devletler bakımından günün ihtiyaçlarını karşılayacak düzenlemeler barındırarak deniz hukukunun hızlı gelişmesinde bir dönüm

noktası olmuştur. Bu Sözleşme'ye birçok devlet taraf olmuşsa da Türkiye henüz taraf olmamıştır.

Sözleşme'nin amacı, gemiadamlarının yaşam ve çalışma koşulları, kişisel hakları ve hukuki çözüm yolları gibi birçok konuda çağdaş ve kapsamlı hükümlerle gemiadamlarının insan onuruna yaraşır çalışma ve yaşam alanlarına kavuşmalarını sağlamaktır. Sözleşme, ilgili bütün sosyal taraflar arasında gelişmiş düzeyde bir diyalog tesis etmektedir. Sözleşme'nin özü, gemiadamlarının azami ölçüde korunması anlayışına dayanmaktadır. Sözleşme'nin, 1974 SOLAS, 1978 STCW ve MARPOL'dan sonra dördüncü temel milletlerarası sözleşme olması öngörülmektedir.

Esasında ILO gemiadamlarının iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin şimdiye kadar birçok sözleşme imzalamıştır. Ancak bu sözleşmeler milletlerarası alanda bazen çok sayıda devlet tarafından kabul edilmekte bazen kabul edilmemekteydi. Bu durum yeknesak kurallar oluşturma noktasında zayıf kalmaktaydı. Sözleşme ile bu farklılıklar ortadan kaldırılmış ve yeknesak kurallar getirilmiştir.

Türkiye, Taraf Devlet sıfatına sahip olmamakla birlikte Sözleşme, dünya denizlerinde çalışan Türk bayraklı gemilere fiilen uygulanmaktadır. Sözleşme'nin milletlerarası sefer yapan Türk gemilerine fiilen uygulanması ve içerdiği ileri hükümler sebebiyle Türkiye'nin bir an evvel yürürlük prosedürünü tamamlaması büyük önem arz etmektedir. Çünkü Türk bayraklı gemiler, Türk denizlerinde millî kanunlara ilişkin hükümlere tabi tutulmakta, dünya denizlerinde ise Sözleşme'ye tabi tutularak ikili uygulamalarla karşı karşıya kalmaktadırlar. Bu ikili uygulama, dünya denizlerinde seyrüsefer yapan Türk bayraklı gemilerin rekabet gücünü azaltmakta ve Türk deniz ticaret filosunun gelişmesini engellemektedir.

Türk hukuku bakımından gemiadamlarının iş sağlığı ve güvenliği, İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu ile sağlanmaktadır. Ancak bu Kanun, gemiadamları bakımından yeterli korumayı sağlayamamaktadır. Kanun, daha ziyade karada faaliyet gösteren

işyerlerine uygulanabilecek hükümler içermekte olduğu gibi denizciliğin özellikleri dikkate alınmadan kaleme alınmıştır. Bu sebeple Türkiye'nin bir an evvel ya Sözleşme'ye taraf olması ya da Sözleşme'nin maddi hükümlerini alarak gemiadamlarının iş sağlığı ve güvenliği kanunu adı altında bir kanun oluşturması gerekmektedir. Böylece Türk hukukunda yürürlükte bulunan kanun ve sair düzenleyici işlemler bu kanuna göre revize edilerek gemiadamları bakımından milletlerarası hukuka uygun koruma sağlanmış olacaktır.

ABSTRACT

More than 90% of world trade is carried by maritime trade. The widespread use of maritime trade and the development of technology have led to many needs. The main requirement arising from that developments is whether the seafarers, which are the most important subjects of maritime trade, are adequately protected. Since the seafarers work for months in international waters legally unprotected the need to make not only national but also international regulations which protect them adequately has been arisen.

The fact that the seafarers are generally laborers and economically weak against the shipowners required them to be efficiently protected. For this reason, it has been necessary to develop rules for the compensation of possible damages they may suffer. Thus, many international agreements have been concluded to ensure that seafarers to be protected from all possible risks in terms of the ships they work with and that they are fully trained in terms of occupational health and safety measures.

The other reason to make uniform international regulations, in terms of the shipowners, is to eliminate the imbalances in competitiveness of the shipowners and to prohibit the increase of fleeing to the other flags which caused by the regional agreements concluded by only some several coastal states, not by all states. Maritime Labor Convention constitutes the last and the most important tool of this international enactment process. MLC 2006, which brings together many other ILO conventions regarding the seafarers under a single text, has been a milestone by accommodating regulations that meets the needs of the day in terms of maritime labor law.

The purpose of the convention is to provide seafarers with modern and comprehensive provisions in terms of living and working conditions, personal rights and legal dispute resolutions and to ensure that seafarers have work and living spaces worthy of human dignity. The essence of the contract is based on the understanding of maximum

protection of seafarers. The Convention is envisaged to be the fourth main international agreement after 1974 SOLAS, 1978 STCW and MARPOL.

Many conventions have been signed within the ILO regarding the occupational health and safety of seafarers so far. However, since these conventions were signed by a limited number of states, they were weak in establishing international uniform rules. With the Convention, these differences were eliminated and uniform rules were introduced.

Although Turkey is not party to the Convention, the Convention applies to Turkish-flagged ships in international waters. Since the convention applies to Turkish ships in international waters and constitutes advanced comprehensive regulations, Turkey should complete the implementation process as soon as possible. According to the current regulations, Turkish flagged ships are subject to the provisions of national laws in Turkish waters but they are subject to the Convention in international waters and this dual practice reduces the competitiveness of Turkish flagged ships and prevents the development of Turkish maritime trade.

Occupational health and safety of seafarers is protected according to the Law on Occupational Health and Safety No.6331 but this Law doesn't constitute sufficient protection for seafarers when the characteristics of maritime taken into consideration. Thus, Turkey has to be party to the Convention as soon as possible or has to enact a new law providing comprehensive protection for the seafarers in accordance with international maritime labor law which is regulated by MLC 2006.

