



**DENİZCİLİK ÇALIŞMA
SÖZLEŞMESİ'NİN
(MLC, 2006) ONAYLANMASI VE UYGULANMASINA YÖNELİK
ÜÇ TARAFLI ULUSAL ÇALIŞTAY**

**TOPLANTI TUTANAĞI
30.07.2019**

“Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC, 2006)’nin Onaylanması ve Uygulanmasına Yönelik Üç Taraflı Çalıştay” 30 Temmuz 2019 tarihinde ILO Türkiye Ofisi’nde gerçekleştirilmiştir. Çalıştay **ILO Türkiye Ofisi Direktörü Sayın Numan ÖZCAN**’ın açılış konuşması ile başlamıştır. ÖZCAN, Bakanlıkla geleneksel olarak yakın bir çalışma içinde olduğunu; ancak denizcilik sektörüyle ilgili ilk defa geniş katılımlı bir çalışma yapıldığını belirtmiştir. ILO’nun yapısına ilişkin bilgiler verdikten sonra; MLC’nin bir çatı sözleşme olarak insana yakışır iş ve denizlerde daha güvenli bir çalışma ortamı için önemine değinmiştir. Ülkelerin MLC onaylama durumlarına ilişkin bilgiler veren ÖZCAN bu konuda büyük ilerleme kaydedildiğini; ILO 100. Yıl hedefleri doğrultusunda da Türkiye için MLC’nin onaylanmasının arzulandığını belirtmiştir. Bu kapsamda Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı (AÇSHB)’na teknik destek sağlama teklifinde bulduklarını ve sonucunda ortak çalışmayla bu Çalıştayın gerçekleştirildiğini dile getirmiştir.

Daha sonra; **Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB), Deniz ve İç Sular Düzenleme Gen. Müdür Yrd. Sayın Cem ERDEM** konuşmasını gerçekleştirmiştir. ERDEM, UAB’nin denizcilik sektörüne ilişkin faaliyetlerine yönelik bilgi vermiştir. UAB’nin Bakanlık olarak MLC henüz yürürlüğe girmemiş olsa da Türk bayraklı gemilerde sözleşme hükümlerinin uygulanmasına rehberlik ettiğini ve böylece Türk deniz ticaret filosunun pratikte sözleşme hükümlerini karşıladığını belirtmiştir. MLC’de gemiadamlarının sosyal hakları, ücretleri gibi pek çok konuda hükümler olduğunu ve denetimlerde Türk bayraklı gemilerde bu konuda problemler çıkabildiğini; bu açıdan sektörün desteğiyle çözüm üretilmesinin önemli olduğunu kaydetmiştir. Mevcut durumda 130 bini aktif çalışan toplamda kayıtlı 200 bin gemi adamı bulunduğunu, ancak yabancı bayraklı gemilerde çalışma oranının düşük olduğunu dile getiren

ERDEM, Türk gemiadamlarının niteliklerinin yeterli olduğunu ve MLC'ye taraf olmanın istihdam açısından katkı sağlayabileceğini belirtmiştir.

Ardından **AÇSHB Çalışma Genel Müdürü Sayın Nurcan ÖNDER** konuşmalarını gerçekleştirmiştir. Çalışma hayatında denizcilikle ilgili bu kadar geniş kapsamlı bir çalıştayda biraraya geldiği için duydukları memnuniyeti dile getiren ÖNDER, MLCnin taraf olunmasa da yükümlülükler doğurması ile Türkiye için kritik bir önemde bulunduğunu belirtmiştir. Geniş kapsamlı ve iyi anlaşılması gereken bir sözleşme olması nedeniyle ILO'dan teknik destek alındığını ve özellikle iki kilit nokta olan sertifikasyon ve denetim ile finansal güvence sistemine ilişkin hükümler ve diğer ülke uygulamalarını görmenin çok önemli olduğunu kaydetmiştir. Bu bakımdan uluslararası uzmanların desteğine vurgu yapan ÖNDER, Çalıştayın faydalı sonuçlar için ilk adım olması temennisiyle sözlerini bitirmiştir.

Açılış konuşmalarının ardından, **Uluslararası Çalışma Standartları Birimi, Denizcilik Birimi Başkanı, Sayın Beatriz Vacotto** "Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne Giriş: Temel Unsurlar ve Dünyadaki Uygulamaya Genel Bakış" başlıklı sunumunu gerçekleştirmiştir. Vacotto Türkiye'nin deniz ticaretinde bulunduğu çevre ülkelerin tamamının MLC'ye taraf olduğunu; bu ortamda Türkiye'nin bayrak devleti ve liman devleti olarak dezavantajlı konumda bulunduğunu belirtmiştir. Vacotto sunumunda MLC'ye ilişkin 2014 ve 2016 değişikliklerine değinmiş; 2014'teki değişikliklerde gemiadamlarının korunması için finansal güvence sisteminin detaylandırıldığını ve bazı yeni formlar eklendiğini ifade etmiştir. 2016'da ise, gemilerde taciz ve zorbalığın önlenmesi ve teftiş sonrası mevcut sertifikanın geçerlilik süresinin uzatılabilmesine ilişkin imkân tanındığından bahsetmiştir. Söz konusu değişikliklerin, ülkelerin büyük çoğunluğunda Hükümet tarafından yürütme yoluyla; Şili, Endonezya gibi birkaç ülkede ise Meclis tarafından kabul edildiğini belirtmiştir. Vacotto, Türkiye'nin IMO'ya da taraf olduğunu ve ilgili değişikliklerde izlenen sürecin MLC değişikliklerinde de izlenebileceğini ifade etmiştir. Vacotto MLC teftiş ve sertifikalandırma konularının birçok ülke tarafından yetkilendirilmiş kuruluşlara devredildiğini belirtmiştir. Bu ülkeler arasında Panama, Marshall Adaları, Singapur, Malta, Yunanistan, Liberya, Hindistan, Japonya, Çin ve Danimarka'nın bulunduğunu söylemiştir. İspanya, Fransa, İtalya ve Arjantin'de ise bu sorumlulukları devretmeden ilgili kamu kurum ve kuruluşların koordinasyonu çerçevesinde yürütüldüğünü ifade etmiştir. Bu kapsamda örneğin İspanya'da İş Teftiş ve Denizcilik Sosyal Kurumu ile Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nün teftişlerini birlikte yürüttüğünü belirtmiştir. Ayrıca, 2014'teki değişikliklerin uygulanmasına ilişkin çoğu ülkenin, özel sigorta şirketleri ile çalıştığını, örneğin İsveç ve Danimarka'nın sosyal güvenlik ve özel sigorta sistemini birlikte kullandıklarını ifade etmiştir.

Vacotto'nun sunumunun ardından soru cevap bölümüne geçilmiş; ilk olarak **AÇSHB Çalışma Genel Müdür Yardımcısı Sayın Deniz ERSÖZ**, finansal güvence sisteminin ölüm ve işgöremezlik gibi durumlarda mevzuattan farklı olarak ne gibi düzenlemeler içerdiğini sormuştur. Vacotto ulusal mevzuatların uygulamaya dökülmesinin zaman alabildiğini; finansal güvence sisteminin gemiadamı için hızlı ve acil bir ödeme alabilmesi için imkân sağladığını belirtmiştir. Ardından **Yargıtay Hukuk Genel Kurul Üyesi Sayın Bektaş KAR**, üye devletin işçi ve işveren taraflarından oluşturduğu kurulun kapsam dışında kalan (savaş gemisi, eğlence gemisi, vs.) gemileri belirlemek için verdiği kararların yargı denetimine tabi olup olmadığını sormuştur. Vacotto, gemilerde uzun süre çalışan kişilerin (örneğin spor hocası), gemi adamı sayılıp sayılmayacağına ilişkin yerel mahkemeye başvurabileceğini ayrıca ILO'nun düzenli kontrol yetkisi bulunduğunu ifade etmiştir. **AÇSHB Rehberlik ve Teftiş Başkan Yardımcısı Sayın Osman Nejat Güneri** teftiş ve sertifikalandırma sisteminin nasıl yürütüleceği konusunda farklı modeller bulunduğu ve bunların uygulanabilirliği konusunda desteğe ihtiyaçları olduğunu belirtmiştir. Vacotto, öncelikle yetkili kurumun belirlenmesi gerektiğini, eğer yetkiler devredilecekse hangilerinin devredileceğine karar verilmesini, örneğin sertifikasyonun devlet yetkisinde kalabileceğini ifade etmiştir. Şili'de denetimlerin hem iş müfettişleri hem de denizcilik müfettişleri tarafından ortaklaşa yürütüldüğünü belirtmiştir. Vacotto, bu konuda ILO'nun gerekli desteği vermeye hazır olduğunu ifade etmiştir. **UAB Deniz ve İşçular Düzenleme Genel Müdür Yardımcısı Sayın Cem ERDEM**, gemilerin sertifikasyonu ile ilgili bazı kuruluşları yetkilendirdiklerini ve sertifikalandırılan gemilerde denetimlerin ve kontrollerin yürütüldüğünü belirtmiştir. Klas kuruluşlara ilişkin yetkilendirme yönetmeliğinin uygulamada olduğunu ve bu anlamda Bakanlık olarak Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin onaylanması için hazır olduklarını söylemiştir. **Daire Başkanı Sayın Mustafa ÇANKAYA** ise belgelendirmede yetkili kurum olduklarını ifade ederek Türk Loydu'na da yetki verildiğini eklemiştir. Ayrıca Türk gemilerinin bu sistem sayesinde uluslararası standartları pratikte karşıladığını; ancak MLC onaylanmadığından Kısım 1 (Part 1)'i yayımlayamadıklarını ve bu nedenle de yurtdışına giden gemilerin sorun yaşadığını söylemiştir.

Çalışmaya **Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı (EMSA) Gemi Adamları Standartları ve Teftiş Proje Yöneticisi Sayın Jaime Gonzalez Gil**'in sunumu ile devam edilmiştir. Gonzalez, 2013-2017 tarihleri arasında MLC kapsamında 293 Türk gemisinin teftiş edildiğini (teftiş edilen gemilerin %3'ü), bu gemilerden 19'unun seferden alıkonulduğunu belirterek bu yüzdelerin oldukça düşük olduğunu ve Türkiye'nin karnesinin iyi olduğunu söylemiştir. Türkiye'deki

ilgili uzmanların dünya çapında düzenlenen uluslararası denizcilik eğitimlerine katıldıklarını, bilgi düzeylerinin oldukça iyi olduğunu, dolayısıyla Türkiye'nin Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ni onaylamaya hazır olduğunu ve uygulama noktasında hâlihazırda Sözleşme şartlarının çoğunluğunun yerine getirildiğini değerlendirmiştir. Bazı yetkilerin devredilip devredilmeyeceği noktasında Hükümetin karar vermesi gerektiğini, onay sürecinde ilk tamamlanması gereken kısmın Kısım 1 olduğunu eklemiştir. Türk gemilerindeki genel eksikliklerin, iş sözleşmelerinin Türkçe dilinde olması, yeterli gıda ve suyun sağlanmaması, ücretlerin ödenmemesi ve şikayet prosedürünün olmaması olarak tanımlamıştır. Gonzales, Türk gemileri için toplam teftiş ve seferden alıkoyma sayılarını değerlendirdiğinde 2000 ve 2016 yılları kıyaslandığında bu sayıların yarı yarıya düştüğünü söylemiştir. Türkiye'nin MLC, 2006'yı onaylama sürecinde EMSA'nın eğitim ve çalıştaylar aracılığıyla gerekli desteği vermeye hazır olduğunu belirtmiştir.

Soru-cevap bölümünde, **Türk Loydu'ndan Sayın Bengi ŞAN**, MLC'ye taraf olunmasa da Türk bayraklı gemilerde gönüllü sertifikasyon hizmeti sunduklarını, IMO tarafından da yetkilendirilmiş klas kuruluşu olduklarını ve MLC minimum şartlarını temel aldıklarını belirtmiştir. MLC, 2006 onaylanmadığından üç taraflı komitenin bulunmaması ve Kısım 1'in eksikliği gibi konularının ön plana çıktığını söylemiştir. **Rehberlik ve Teftiş Başkanlığı'ndan İş Müfettişi Sayın Mustafa KOÇ**, bayrak devleti limanına yanaşan her geminin teftiş edilmediğini, teftişlerin şikayet konusu üzerine mi yapıldığını, denetim yapacak kişilerin limanda hazır bulunmasının gerekli olup olmadığını ve denetimlerin kaç gün sürdüğünü sormuştur. Gonzalez, bayrak devleti ve liman devleti olmak üzere iki tür denetim olduğuna dikkat çekmiştir. Bayrak devleti denetimleri için Hükümetin sorumluluğun kimde olacağı hususuna karar vermesi gerektiğini, sorumluluğun delege edilebileceğini veya iş müfettişleri ile denizcilik alanında denetim yapmaya yetkili müfettişlerden oluşacak ortak bir yapının mümkün olabileceğini söylemiştir. Liman devleti denetimlerinde en sorunlu konunun gemiadamlarının iş sözleşmesi olduğunu, bu denetimlerde hem çalışma hayatı hem de gemideki yaşam koşulları ile ilgili bilgi sahibi olunması gerektiğini ifade etmiştir. Dolayısıyla liman devleti denetimlerinde müfettişlerin her iki alanda da eğitim alması gerektiğinden bahsetmiştir. Liman devleti denetimlerinde, dünyadaki liman devletlerinin %99'unda liman devleti denetimlerini denizcilik alanında çalışan müfettişlerin yürüttüğünü, çalışma hayatını ilgilendiren konular olması durumunda iş müfettişlerine danışıldığını belirtmiştir. Vacotto da bu sorunun önemli olduğunu ve katkıda bulunmak istediğini söylemiştir. MLC tarafından kapsanan tüm gemilerin teftişe tabi olduğunu, uluslararası sularda gezen gemilerin teftiş ve

sertifikasyona tabi olduğunu eklemiştir. Diğer tüm gemilerin en geç 3 yılda bir periyodik olarak denetime tabi olduğunu belirtmiştir. Vacotto, teftiş planları yapılırken bu iki hususun dikkate alınması gerektiğini söylemiştir. Bazı ülkelerin uluslararası sularda gezen gemilere yoğunlaştığını, bunun önceliklendirilmesinin iyi olduğunu, ancak diğer gemilerin de dikkate alınması gerektiğini ve onların da MLC'ye uyumlu olması gerektiğini eklemiştir. Ardından **Çalışma Genel Müdür Yardımcısı Sayın Deniz ERSÖZ**, gemide azami hizmet süresinin MLC kapsamında düzenlenip düzenlenmediğini sormuştur. Vacotto, ILO'nun MLC yorumuna göre prensipte 11 ay azami hizmet süresi ve 1 ay izinli olma hakkının bulunduğunu; ancak yıllık izin konusunda farklı meslekler için ulusal mevzuatta istisnalar belirlenebileceğini belirtmiştir.

Soru cevap bölümünün ardından **AÇSH Uzmanı Sayın Fulya İNCİ DOĞAN** "Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne İlişkin Gelişmeler ve Güncel Durum" başlıklı sunumunu gerçekleştirmiş ve 2013 yılından bu yana Bakanlık olarak MLC ve Deniz İş Kanunu'nun uyumlaştırılması kapsamında yapılan çalışmalar ve çıktılarını paylaşmıştır.

Çalışmaya **Sayın Numan ÖZCAN** yönetiminde panel bölümü ile devam edilmiş ve katılımcılardan şu konu başlıkları hakkında görüş ve önerilerini iletmeleri istenmiştir:

1. Resmi onay süreci (sosyal güvenlik deklarasyonunun da dikkate alınması)
2. Geriye kalan kanun ve yönetmelik boşluklarının tanımlanması ve yürütülmesi
3. Uygulama
4. Kapasite geliştirme faaliyetlerinin tanımlanması (müfettiş eğitimleri, mevzuatın düzenlenmesi, vs.)

İlk olarak söz alan **Kaptan Sayın Vurgun KARAYEL**, amaçlarının gemiadamlarının istihdamı olduğunu ancak, geçtiğimiz 4 yıl içinde mesafe kat edemediklerini; MLC onaylanmadığından mevzuat boşlukları bulunduğunu; bu yüzden de Türk gemiadamlarının istihdam dışı kaldığını ve armatörlerin yabancı gemiadamlarını tercih ettiğini ifade etmiştir. Mevzuatın denizciliğe uygun hale getirilmesi gerektiğini ifade ederek özel istihdam büroları konusunda AÇSHB yetkilileri ile biraraya gelerek özel bir çalışma yapılması ihtiyacından bahsetmiştir. Geçici iş ilişkisinin kurulup kurulamayacağı tartışılmış, Vacotto MLC'nin buna izin verdiğini, bunun için iki seçenek bulunduğunu, bunlardan birinin gemiadamları ile kısa dönemli sözleşme yapılması olduğunu diğer seçeneğin de özel istihdam bürosu ile gemiadamı arasındaki sözleşme olabileceğini fakat ana sorumluluğun gemi sahibinde olması gerektiğinin altını çizmiştir.

Türk Armatörleri İşverenler Sendikası Genel Sekreteri Sayın Hüseyin ERTAN, armatörlerin mevzuattan kaynaklanan sorunlar nedeniyle filomuzdan hızlı bir şekilde çıkış yapmaya devam ettiklerini iletmiştir. 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nda süratle düzenleme yapılması ve 48. Maddenin önceliklendirilmesi gerektiğini eklemiştir. Ayrıca 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nca gerekli görülen iş güvenliği uzmanı ve işyeri hekimi istihdam etme yükümlülüğünün MLC'nin ilgili maddeleri doğrultusunda aranmaması gerektiğinden bahsetmiştir.

Yargıtay Hukuk Genel Kurul Üyesi Sayın Bektaş KAR, Deniz İş Kanunu'nun yaklaşık 50 yıldır yürürlükte olduğunu ve güncellenmesi gerektiğini, 2012 yılında genel kanun olan Borçlar Kanununda bazı değişiklikler yapıldığını ve Deniz İş Kanununa göre lehe hükümler getirdiğini ifade etmiştir. Sözleşmedeki değişiklikler ile beraber onay sürecinin nasıl izleneceği hususunda da Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'nin yeterli olacağı görüşünde olduğunu belirtmiştir.

Rehberlik ve Teftiş Başkan Yrd. Sayın Nejat GÜNERİ, Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin onaylanmasının ülkemiz açısından kaçınılmaz görüldüğünü, Deniz İş Kanunu ile ilgili mevzuat çalışmasının MLC ile uyumlu olarak yürütülmesi gereğinin altını çizmiştir. Diğer ülke örneklerinde de olduğu gibi, denetim konusunun diğer kurumlar ile işbirliği içinde yürütülmesi gerektiğini, gerekli planlamaların yapılması için kapasite geliştirme eğitimlerine ihtiyaç duyulabileceğini ifade etmiştir.

İstanbul Deniz Otobüsleri (İDO) Genel Müdür Yardımcısı Sayın Murat ORHAN, Deniz İş Kanunu'nda yakın kıyı sefer ile uzak sefer yapan gemilerin operasyonlarının ayrı ayrı tanımlanması gereğinden bahsetmiştir. Bunun için, çalıştay çıktısı olarak kendilerinin bir çalışma yapıp ilgili Genel Müdürlüğe görüşlerini sunacaklarını belirtmiştir. Yıllık izinler, çalışma süreleri gibi konulardaki farklı uygulamalar bulunduğunu, bunların düzenlenmesi gerektiğini ifade etmiştir.

Türk Armatörleri İşverenler Sendikası Başkanı Sayın Ali İbrahim KONTAYTEKİN, MLC'nin onaylanma süreci sayesinde uzun zamandır Deniz İş Kanunu'nda yapılması gereken yenileme çalışmasının ivedilikle başlaması gerektiğini ifade etmiştir. Bu doğrultuda nasıl bir çalışma grubu kurulacağı, kimlerden oluşacağı, ne kadar zamanda bir toplanacağı gibi konuların açığa kavuşturulması gereğinin altını çizmiştir.

UAB Daire Başkanı Sayın Mustafa ÇANKAYA, Gemiadamları Yönetmeliği uyarınca yetkilendirilmiş kuruluşlar aracılığıyla eğitimlerin verildiğini, eğitim sonunda sınav uygulaması olduğunu ve bunlar tamamlanınca gemiadamı olunabildiğini ve bu kapsamda Türk gemiadamlarının mesleki anlamda donanımlı olduklarını ifade etmiştir.

Türk Loydu'ndan Sayın Bengi ŞAN, gemilerin alıkonma sebeplerine bakıldığında en çok maaşların ödenmemesi konusu ile donatım seviyesi belgesinin ön plana çıktığından bahsetmiştir. İzin ve dinlenme sürelerine pek fazla uyulmadığından kaza ve ölüm riskinin arttığını, geminin sefer tipi ve özelliklerine göre personel sayısının belirlenmesinin önemine dikkat çekmiştir.

Son olarak söz alan **AÇSH Uzmanı Sayın Ali Rıza ÖNAY**, ulusal mevzuatımızın MLC ile uyumlaştırılması konusunda ILO'nun katkısının nasıl olacağını, hangi hususlara dikkat edilmesi gerektiği hususunda nasıl bir destek verilebileceğini sormuştur. Vacotto, ILO'nun benzer süreçlerde ülkelere destek olduğunu ifade ederek, taslak mevzuat çalışması tamamlandığında ILO'ya görüş için gönderilebileceğini, yaklaşık 1 ay içinde görüş verebileceklerini belirtmiştir. Ayrıca, ILO'nun ulusal model gerekliliklerini tanımladığı rehberler bulunduğunu, bunlardan faydalanılabileceğini, gerekli olursa teknik uzmanlar ile birlikte çalıştaylar için ülkemize gelebileceklerini, mevzuat çalışması için birebir destek verebileceklerini ifade etmiştir. Ayrıca ILO'nun Uluslararası Eğitim Merkezi'nin (ITC ILO) Denizcilik Çalışma Akademisi'nin her yıl müfettiş eğitici eğitimini yürüttüğünü, bu eğitim için kısmen burs imkanı sağlanabileceğini, bu eğitimin sınavını geçen müfettişlerin eğitici unvanını aldığını belirtmiştir. Ayrıca, mevzuat çalışmalarında bulunan kamu görevlilerine yönelik Ulusal Mevzuat Uygulama Eğitimlerinin de bulunduğunu eklemiştir.

Panel bölümünün ardından, **Sayın Nurcan ÖNDER**, çalıştayın çok faydalı olduğunu belirterek bundan sonra yapılacak çalışmaların ilk adımının atıldığını ifade etmiştir. MLC'nin onay sürecinin usulüne takılmadan mevzuat uyum çalışmalarına ivedilikle başlayacaklarını, kurulacak çalışma gruplarında konunun kapsamı ve teknik yönü göz önüne alınarak sosyal taraflarca önerilecek akademisyenlerden destek alınması gerektiğini, ILO uzmanlarının birebir desteklerinin de önemini belirterek tüm katılımcılara teşekkür etmiştir. **Sayın Numan ÖZCAN** da tüm katılımcılara değerli katkıları için teşekkür ederek çalıştayı sonlandırmıştır.

Panel bölümünde belirlenen konu başlıklarının tartışılması neticesinde alınan kararlar aşağıdaki gibi özetlenebilir:

1. Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin onay sürecine ilişkin iç hukuk sürecinin nasıl işleyeceği konusunda farklı görüşler bulunmaktadır. Bu konuda bir görüş birliğine varılması gerekmektedir.
2. Deniz İş Kanunu'ndaki değişiklikler için Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin onay sürecinin netleşmesini beklemeksizin, mevzuat değişikliklerine ivedilikle başlanmalıdır. Bunun için ilgili tarafların önereceği akademisyenlerin katılımıyla çalışma grupları oluşturulmalıdır.
3. Teftiş ile ilgili hangi kurum ve kuruluşların sorumlu olacağı hususu netleştirilmeli, teftiş yapacak personelin çalışma hayatı yanında, denizcilik mevzuatı, MLC yaptırımı ve uygulaması alanlarında kapasitesi geliştirilmelidir. Bunun için 2-3 yılı kapsayacak şekilde bir plan yapılmalı, eğitim ihtiyaçları tanımlanmalı ve ILO Genel Merkez'in desteği alınmalıdır. Ayrıca, hem müfettişler hem de mevzuat hazırlamaktan sorumlu hukukçular için ITC ILO tarafından ayrı ayrı yürütülmekte olan "Denizcilik Çalışma Akademisi" ve "Ulusal Mevzuat Uygulama Eğitimi"ne Türkiye'den ilgili kişiler gönderilebilir.
4. ILO, Deniz İş Kanunu'nun MLC ile uyumlu hale getirilmesi aşamasında çalıştaylar aracılığıyla veya birebir destek sağlamak suretiyle çalışma gruplarına destek verebilecektir. Ayrıca, taslak mevzuat çalışması tamamlandığında Hükümet, taslak çalışmayı ILO'ya görüş için gönderilebilecek, ILO da yaklaşık 1 ay içinde görüşlerini iletacaktır. EMSA da ilgili konularda gereken desteği verecektir.

Introduction to the MLC, 2006: main elements and overview of its implementation worldwide

BEATRIZ VACOTTO, ILO GENEVA

ANKARA, 30 JULY 2019



MAIN ELEMENTS OF THE MLC

MLC
SEAFARERS'
BILL OF
RIGHTS



- Comprehensive instrument
- Fourth pillar of the international maritime regime
- Innovative: structure, flexibility, system of enforcement
- Not more favourable treatment clause
- Simplified amendment procedure

PROGRESS MADE SINCE 2006:

93 + ratifications

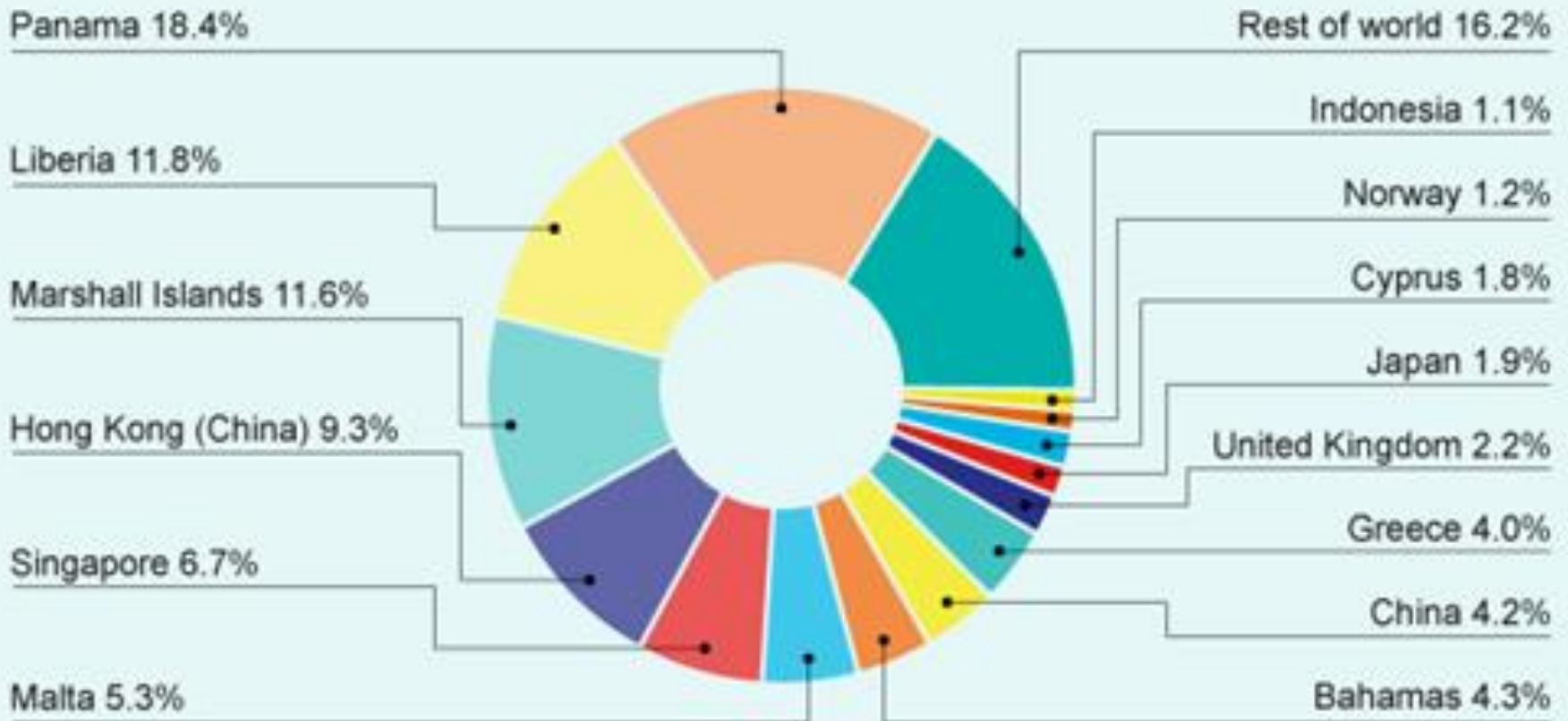
91% world fleet + most important labour supplying countries

70 implementation reports reviewed by ILO

3 sets of amendments

42 detentions out of 3674 inspections: results of 2016 Paris MOU CIC

Leading Flags of Registration by Tonnage



Source: UNCTAD secretariat calculations, based on data from Clarksons Research 2017

Top 35 Flags of Registration by Tonnage

Five largest seafarer-supplying countries:

China



Philippines



Indonesia



Russian Federation



Ukraine: **work in progress**

PROGRESS MADE SINCE 2006:

70 implementation reports reviewed by ILO:

- Impressive efforts to adopt laws and regulations to implement the MLC
- However, a series of issues still need to be addressed to ensure full compliance
- Objective: harmonious implementation

SOME OF THE MAIN ISSUES WHICH REQUIRE FURTHER ACTION

- **Need to adopt implementing legislation**
- **Definition of seafarers:** exclusion of masters, cadets, outsourced workers, non-marine personnel
- **Definition of ships:** exclusion of various categories of ships, based on their area of activities (distance in nautical miles, or notions such as “near coastal voyages”), their size or number of seafarers on board, or their destination (e.g. pleasure vessels)

MAIN ISSUES (CONT.)

- **Lack of consultations with social partners**
- **Minimum age:** No prohibition of hazardous work or no definition of types of work considered hazardous
- **Recruitment agencies:** lack of clear regulation
 - lack of system of protection (insurance)
- **Seafarers' employment agreement:**
 - not signed by the shipowner or representative.
 - lack of opportunity to seek advice before signing
- **Paid annual leave:** minimum annual leave not ensured – possibility to forgo annual leave

MAIN ISSUES (CONT.)

- **Repatriation:** maximum period of service on board not defined or not in conformity
- **Safety and health:** lack of specific regulations or guidelines
- **Social security:** several countries face challenges.
Responsibility of the country of ordinary residence of the seafarer
- **Inspections:** Lack of supervision of recognized organisations
- **Declaration of Maritime Labour Compliance:** content incomplete

PROGRESS MADE SINCE 2006:

3 sets of amendments

2018: To protect the seafarers' wages in cases of captivity as a result of acts of piracy or armed robbery against ships.

- ✓ Expected entry into force : 26 December 2020



PROGRESS MADE SINCE 2006: SOME NUMBERS

3 sets of amendments

2016:

- Prevention of onboard harassment and bullying
- Possibility to extend the validity of an existing certificate following a successful renewal inspection

✓ In force since 8 January 2019

PROGRESS MADE SINCE 2006: SOME NUMBERS

3 sets of amendments

2014:

- Financial security to protect seafarers in case of abandonment
- Financial security for shipowners' liability for compensation for the death or long-term disability of seafarers

✓ In force since 18 January 2017

PROCESS OF TACIT ACCEPTANCE OF AMENDMENTS

- In the large majority of countries: decision taken by the Government (Executive power)
- In a few countries (Portugal, Kenya, Iran): amendments have been submitted to the Parliament
- In the case of Turkey, it could be useful to examine the practice followed for IMO conventions

SYSTEM OF INSPECTION AND CERTIFICATION OF THE MLC

- Countries with large numbers of ships have delegated inspection and certification to recognized organizations (ex: Panama, Marshall Islands, Singapore, Malta, Greece, Liberia, India, Cyprus, Japan, China, Denmark, etc.)
- Some countries have decided not to delegate these tasks to ROs (France, Spain, Italy, Argentina)

SYSTEM OF INSPECTION AND CERTIFICATION OF THE MLC

In **Italy**, flag state inspections are conducted by the Italian Coast Guard

In **Spain**: the competent authority for certifying ships, upon advice of the Labour Inspection and the Maritime Social Institution, is the Directorate-General for Merchant Shipping. Flag inspections are jointly conducted by these 3 institutions.

FINANCIAL SECURITY SYSTEMS

- A majority of countries rely on private insurances to implement the 2014 amendments (P&I clubs or other) :



Read the small characters

- A few countries have a different system: Denmark combines a Guarantee Employee Fund (statutory scheme), social security measures and private insurances; Sweden: the Social Insurance Code entitles seafarers to financial security for claims related to long-term disability or death

THANK YOU FOR YOUR ATTENTION





MLC, 2006 – Towards ratification Compliance and Enforcement







Jaime Gonzalez Gil
Senior Project Officer on Standards for Seafarers

Ankara, 30 July 2019



MLC responsibilities



	Flag State	Port State	Labour Supplying
No Ratification			
Ratification			



From 20 August 2013 to 20 August 2017:

- **293 Turkish ships** inspected with MLC-related deficiencies (out of 9620 – 3%)
- **19 ships detained** (out of 708 – 2.5%)
- **Foreign ships inspected by Turkey under the MLC: None**

Reflecting on ratification



- **Turkish ships ALWAYS subject to More Detailed Inspections**
- **No option for a Rectification Action Plan after detention**
- **Seafarers keep their right to complain to Port State**
(Better to have an effective on board complaint procedure)
- **ROs / Classification Societies and shipowners with no clear guidance – No DMLC Part I**
- **Uncertainty about the protection of seafarers**



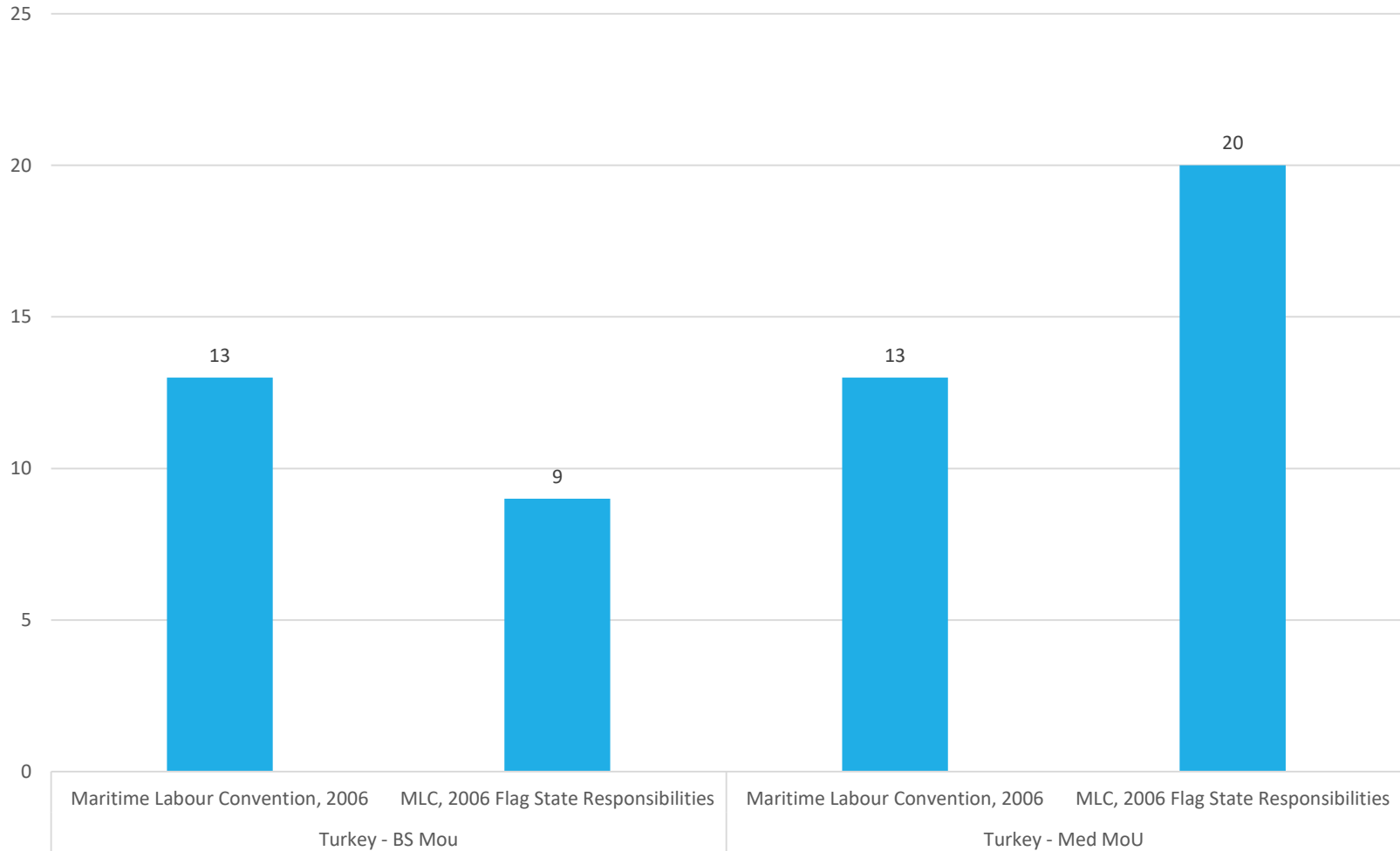
- ✓ **Ready for Ratification**
- ✓ **Committed to Implementation**

Ready for Ratification - Training



EU / EMSA Project	MLC, 2006 Implementation	Flag State Surveyors	MLC, 2006 Inspectors	Port State Control inspectors	In-country training
SAFEMED	2017	2017 2018	2019		
Black and Caspian Sea	2019	2018 2019	2019	2017 2018	2018
Enlargement	2013 2016 2019				

Ready for Ratification





- Member of Black Sea MoU and Med MoU**
- Compliance as a competitive advantage for shipowners**
- Ensuring social protection to seafarers**



- **DMLC Part I as the first step after ratification**
(Report under Article 22 of ILO Constitution and ILO Guidelines for National Implementation)
- **To delegate or not**
- **Existing ships (Exemptions, substantial equivalences, national determinations)**



- **Identify the responsibilities within the Administration**
 - **Maritime?**
 - **Labour?**
 - **Survey and Inspection of Labour issues?**
 - **Certification?**
 - **On shore complaints?**

- **Evidence of financial security for repatriation and shipowners' liability as part of the certification**
- **Since January 2017, 11978 ships inspected within the Paris MoU: 265 deficiencies on financial security evidence**
- **Define the form of the financial security system**
- **P & I terms and clauses extended to the MLC, 2006**

(a) Liabilities in respect of outstanding wages and repatriation of a seafarer together with costs and expenses incidental thereto in accordance with Regulation 2.5, Standard A2.5 and Guideline B2.5 of MLC 2006; and

(b) Liabilities in respect of compensating a seafarer for death or long-term disability in accordance with Regulation 4.2, Standard A4.2 and Guideline B4.2 of MLC 2006.



- **Financial security not to be understood as a way for shipowners not to observe their responsibilities**
- **Identify the circumstances which would entitle seafarers to repatriation**
- **Definition of maximum period of service on board**
- **How the flag State would respond to repatriation?**



Areas of concern – Common deficiencies on Turkish ships

- **SEAs (Missing, only in Turkish language, no expiry date?)**
- **No food / water**
- **Unpaid wages**
- **No on board complaint procedures**



Jaime Gonzalez Gil (EMSA)

Do we accept this?

Sample of a MLC-inspection carried in 2019
(Not in a Turkish flag ship)

- ✓ Cleanliness
- ✓ **Wages**
- ✓ SEAs
- ✓ Accommodation
- ✓ Detention?



- **Deposit the Ratification Instrument**
- **12 months to complete the implementation**



- **Assistance by EMSA**
- **MLC - In country Training (July 2020)**

International Workshop on the Maritime Labour Convention, 2006

EMSA, Lisbon

European Commission – ILO – IMO

18 -19 February 2020 (Governments)

20 February 2020 (Shipowners – Seafarers)





emsa.europa.eu

 twitter.com/emsa

 facebook.com/emsa

 **EMSA**
European Maritime Safety Agency