

MLC'NİN ÖNEMİ



- gemi çalışanları için
insana yakışır iş
- gemi sahipleri için
adil rekabet/ adil ticaret

 **TÜRK LOYDU** 7

MLC'NİN ÖNEMİ

Madde 3 Temel Hak ve Prensipler

- (a) örgüt ve sendika kurma özgürlüğü;
- (b) cebri çalışmanın önlenmesi;
- (c) çocuk çalışmasının etkin bir şekilde yürürlükten kaldırılması;
- (d) işe alma ve çalıştırmaya yönelik ayrımcılığın önlenmesi.

Madde 4 Çalıştırma ve Sosyal Haklar

1. güvenli ve emniyetli bir çalışma alanı
2. adil şartlarda çalıştırma
3. gemide insana yakışır çalışma ve yaşam koşulları,
4. sağlık koruması, tıbbi bakım, sosyal koruma
5. Bunların uygulanması kanun, yönetmelikler yoluyla veya toplu iş sözleşmesi yoluyla sağlanabilir.



 **TÜRK LOYDU** 8

MLC'NİN ÖNEMİ

GÜNÜMÜZE DEK GEMİ ÇALIŞANININ ÇALIŞMA VE YAŞAM KOŞULLARIYLA İLGİLİ DÜZENLEME YOK MUYDU?

✓

★ Türkiye'nin taraf olduğu konvansiyonlar

Minimum Age (Sea) Convention, 1920 (No. 7) Unemployment Indemnity (Shipwreck) Convention, 1920 (No. 8) Placing of Seamen Convention, 1920 (No. 9) Medical Examination of Young Persons (Sea) Convention, 1921 (No. 16) Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926 (No. 22) Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No. 23) Officers' Competency Certificates Convention, 1936 (No. 53) Holidays with Pay (Sea) Convention, 1936 (No. 54) Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (No. 57) Sickness Insurance (Sea) Convention, 1936 (No. 56) Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1936 (No. 57) Minimum Age (Sea) Convention (Revised), 1936 (No. 58) Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946 (No. 68) ★ Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69) ★ Social Security (Seafarers) Convention, 1946 (No. 70) Paid Vacations (Seafarers) Convention, 1946 (No. 72) Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No. 73) ★ Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74) Accommodation of Crews Convention, 1946 (No. 75)	Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1946 (No. 76) Paid Vacations (Seafarers) Convention (Revised), 1949 (No. 91) Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92) ★ Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1949 (No. 93) Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958 (No. 109) Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133) Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970 (No. 134) ★ Continuity of Employment (Seafarers) Convention, 1976 (No. 145) Seafarers' Annual Leave with Pay Convention, 1976 (No. 146) ★ Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147) Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147) Seafarers' Welfare Convention, 1987 (No. 163) Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (No. 164) ★ Social Security (Seafarers) Convention (Revised), 1987 (No. 165) Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166) ★ Labour Inspection (Seafarers) Convention, 1996 (No. 178) Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996 (No. 179) Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 (No. 180).
---	---



International Labour Organization



TÜRK LOYDU ⁹

MLC'NİN ÖNEMİ




Asgari Yaş

Sağlık Sertifikası

Gemi çalışanlarının vasıflandırması

Gemi çalışanlarının sözleşmesi

Kullanılan kamu veya özel istihdam hizmetleri

Çalışma veya dinlenme saatleri

Gemi çalışanı donatım seviyesi

Yaşam mahalleri

Gemideki dinlenme olanakları

Kumanya ve iaişe

Sağlık, emniyet koruma, kazaları önleme

Gemide tıbbi bakım

Gemide şikayet prosedürü

Ücretlerin ödenmesi






TÜRK LOYDU ¹⁰

MLC SEKTÖRDE NE AŞAMADA?

MLC, 2006 KABUL DURUMU

Konvansiyon toplam gemi tonajının %33'üne sahip 30 ülkenin onayından 12 ay sonra bu şartı sağlayan Üye Devletler için yürürlüğe girmiştir. (Article VIII, 3)

Kabul şartı tamamlanma tarihi: 20 Ağustos 2012

Genel yürürlüğe giriş tarihi: 20 Ağustos 2013

Genel kabul şartı sağlandıktan sonra onaylayan Üye Devletler için ise kendi onay tarihlerinden 12 ay sonra yürürlüğe girecektir. (Article VIII, 4)

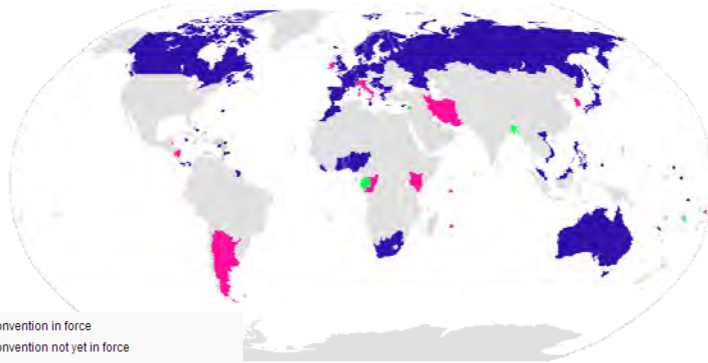


TÜRK LOYDU 11

MLC SEKTÖRDE NE AŞAMADA?

MLC, 2006 KABUL DURUMU

66 ülke %80 GT



■ Parties, convention in force
■ Parties, convention not yet in force
■ Instrument of ratification deposited, but not registered


Devletler, taraf olduğu tarih itibariyle, yabancı gemileri MLC, 2006'ya göre denetlenmekte... Maritime Labour Certificate aramaktadır. (aksi görülmedikçe uygunluk kanıtı)



TÜRK LOYDU 12

MLC SEKTÖRDE NE AŞAMADA?


Peki ya taraf olmayan devletler ?



Üye Devlet sayısı: 185
MLC, 2006 onaylayan ülke sayısı: 66

119 ÜLKE İÇİN TARAF OLMAMAK AVANTAJ MI ?

- X** Her yabancı gemi denetlenebilir. **No more favourable treatment!**
(Reg.5.2.1; Madde V, 7; PSC Guideline, s.27)
- X** Sorumluluk gemi sahibine ait.

 **TÜRK LOYDU** 13

MLC SEKTÖRDE NE AŞAMADA?

Henüz taraf olmayan Üyelerin Bayrağındaki gemiler hazırlıksız bir şekilde MLC konusunda PSC denetimlerine tabi tutularak...

- Tutuklamalarda artış *Armatör mali kayıp*
Şirket performansında düşüş
Bayrak performansında düşüş
- Gemilerin ticaret rotasının değiştirilmesi *Armatör mali kayıp*
- Gemilerin Bayrağının değiştirilmesi *Filoda düşüş*

TARAF OLMAMAK AVANTAJ GETİRMİYOR!

 **TÜRK LOYDU** 14

MLC SEKTÖRDE NE AŞAMADA?

PEKİ TÜRKİYE NE DURUMDA ?

Türkiye'nin MLC 2006'ya taraf olma ve ulusal mevzuata aktarma görev ve sorumluluğu → *Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı*

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı → denizde çalışma ve yaşam koşullarının uluslararası normlar düzeyinde iyileştirilmesi

Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin onaylanmasının uygun bulunduğuna dair Kanun Tasarısı 18 Haziran 2014 tarihinde TBMM Dışişleri Komisyonunda kabul edildi. Yasal süreç devam ediyor.

TÜRKİYE RESMEN TARAF OLDUĞUNDA...

12 ay içerisinde Türk bayraklı gemilerin MLC 2006 kapsamında denetlenmesi ve belgelendirilmesi gerekecektir.



TÜRK LOYDU 15

MLC SEKTÖRDE NE AŞAMADA?

PEKİ TÜRKİYE NE DURUMDA ?

Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin onayının yasal süreci devam ederken...

TÜRK BAYRAĞINDAKİ GEMİ SAHİBİ NE YAPMALI ?

Bayrağı taraf olana dek gemi sahibi gönüllü sertifikalanma yoluyla minimum MLC şartlarına göre kendini garanti altına almalıdır.

Zira nihai sorumlu gemi sahibidir.



TÜRK LOYDU 16

**MLC, 2006 1 SENEYİ AŞKIN SÜREDİR
YÜRÜRLÜKTE...**

SEKTÖR MLC, 2006'YA ADAPTE OLABİLDİ Mİ ?

ILO CEARC

- Yetkili İdarelerin ILO'ya zorunlu yıllık raporlamalarının değerlendirilmesi

PSC

- MoU'ların 1 senelik denetimleri sonucu değerlendirmeleri
- Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyası sonucu değerlendirmesi

Klas

- Türk Loydu olarak gerçekleştirilen MLCsertifikalandır malarında görülen bulgular

 **TÜRK LOYDU** 17

ILO CEARC GÖZÜYLE

ILO CEARC RAPORU 2015 (ILC.104/III(1A))
(Committee of Experts on the Application of Conventions and Recommendations)

İlk Yıllık ILO CEARC Raporudur. (ILO Constitution Article 22, MLC, 2006 A.5.1.4 par.13)


Komite, 32 üye devletten ulusal rapor istemiştir.
Değerlendirme sonucu,

- özel yorumları "direk istekler" şeklinde ilgili İdare ile paylaşmıştır;
- genel yorumlarını CEARC Raporunda yayınlamıştır.

İçerikteki vurgular;

- bölgesel bir PSC MoU raporu ve bulguları
- gemi seviyesindeki sistemin konvansiyonun uygulanması konusundaki etkinliği,
- Konvansiyona, kısa sürede ciddi uygulama sağlanması
- **ILO websitesinde, gemi sahipleri için yararlı bir veritabanı sayfası**

Genel yorumlar?

 **TÜRK LOYDU** 18

ILO CEARC GÖZÜYLE EKSİKLER

ILO CEARC RAPORU 2015 (ILC.104/III(1A))

(Committee of Experts on the Application of Conventions and Recommendations)

1. Çalışan Örgütleri
 - (+) Çoğu devlette iyi derecede konsültasyon, sosyal diyalog
 - (-) Bazı devletlerde böyle örgütlerin bulunmaması
 - (+) **Özel Üçtarafılık Komitesi (Article XIII) oluşturuldu**
2. DMLC I ve II
 - (-) anlaşılabilirlik zayıf; mevzuata referans yeterli değil (B5.1.3 par.4)
 - (-) eşdeğer uygulamaların yeterliliğinin ispatı yok (Article VI par.4)
3. Gemi Çalışanı Sözleşmesi (2.1)
 - (-) "Gemi sahibi"nin doğru seçilmemesi (Article II)



TÜRK LOYDU 19

ILO CEARC GÖZÜYLE EKSİKLER

ILO CEARC RAPORU 2015 (ILC.104/III(1A))

(Committee of Experts on the Application of Conventions and Recommendations)

4. Min. Dinlenme/ Max. Çalışma Saatleri (2.3)
 - (-) limitlerde İdare tarafından istisnalar sağlanabilir ancak telafiler tanımlanmalı (A2.3 par.13)
5. İşe alma ve yerleştirme (1.4)
 - (-) çalışan yerleştirme hizmeti sağlayan konvansiyona taraf bir ülkenin standardın gereklerine uymaması, bu hizmete güvenerek istihdam alan gemi sahiplerini farkında olmadan müşkül durumda bırakabilir.
 - Böyle bir durumda taraf olan ülke, taraf olandan daha avantajlı bir konuma düşebilir.



TÜRK LOYDU 20

PSC GÖZÜYLE

LİMAN DEVLETİ SORUMLULUĞU

Liman Devleti, uluslar arası hukuktan aldığı yetkiyle limanlarına gelen gemilerin çeşitli zorunlu kontrollerini gerçekleştirmektedir. *

* Ait olduğu Bayrak Devleti'nin taraf olduğu konvansiyonlar için



Signatories to Paris MOU (blue), Tokyo MOU (red), Indian Ocean MOU (green), Mediterranean MOU (dark green), Acuerdo Latino (yellow), Caribbean MOU (olive), Abuja MOU (dark red), Black Sea MOU (cyan), Riyadh MOU (navy).



TÜRK LOYDU 21

PSC GÖZÜYLE

LİMAN DEVLETİ SORUMLULUĞU

- Her yabancı gemi denetlenebilir. (A5.2.1 par.1)
- MLC ve DMLC'nin "aksi belirtilmedikçe uygunluk kanıtı" olarak kabul edilmesi (A5.2.1, 2)
- Gemi çalışanlarının hakları da dahil Konvansiyonun tüm gereklerinin yerine getirildiğini kontrol etmek (A5.2.1, 4)
- Daha detaylı denetim gerçekleştirilmesi (A5.2.1, 1)
- Uygunsuzluk durumunda aksiyon alınması (A5.2.1, 4, 6, 8)
- Şikayet durumunda aksiyon alınması (A5.2.1, 3; A5.2.2, 1)



TÜRK LOYDU 22

PSC GÖZÜYLE

LİMAN DEVLETİ SORUMLULUĞU

- Konvansiyona henüz taraf olmamış bir bayrağa ait gemi için, müsamaha gösterilmez; *No more favourable treatment!* (Article V par.7)
- Gereksiz/ haksız tutulma veya geminin geciktirilmesi önlenmelidir. (A5.2.1 par.8)



TÜRK LOYDU 23

PSC GÖZÜYLE

LİMAN DEVLETİ SORUMLULUĞU

Uygunsuzluk bulunduğunda aksiyon ne olabilir?

- Denetim sonucunda, rapor, düzeltici faaliyet isteği kaptana iletilir
- Eğer önemli veya şikayete ilişkin bir durum var ise;
 - Liman Devleti'ndeki çalışan ve işveren örgütleri de bilgilendirilir.
 - İsteğe bağlı olarak, Bayrak Devleti temsilcisi ve bir sonraki limanın idaresi bilgilendirilir
- Giderilebilir eksiklikler; kusur olarak yazılacaktır (15,16, 17, 47,48, 49)
- Önemli eksikler; tutulma kararını getirecektir (30)
- Tutulma kararı
 - a) Çalışma ve yaşam koşulları sağlık, emniyet ve güvenlik açısından açık bir biçimde tehlike yaratıyorsa,
 - b) Uygunsuzluk MLC, 2006 şartlarının ciddi veya tekrarlı ihlalini gösteriyorsa,




TÜRK LOYDU 24

PSC GÖZÜYLE

LİMAN DEVLETİ SORUMLULUĞU

Uygunsuzluk bulunduğunda aksiyona neye göre karar verilir?

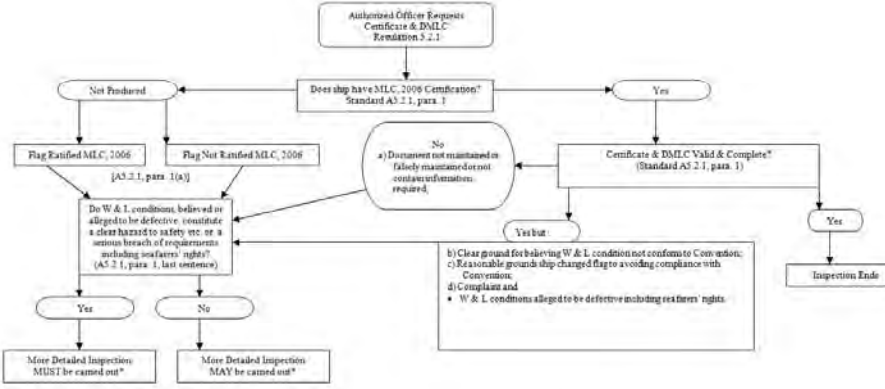
- uğrak limanında uygunsuzlukların ivedilikle düzeltilip düzeltilemeyeceğine
- uygunsuzlukların, gemi çalışanlarının emniyeti, sağlığı veya güvenliği için ciddi bir tehlike yaratıp yaratmadığına;
- gemi çalışanları hakları da dahil olmak üzere MLC, 2006 gerekliliklerinin ihlalinin boyutuna/ciddiyetine;
- planlanan sefer/ servisin uzunluğuna ve doğasına;
- gemi ve kullanılan ekipmanların boyutu ve tipine;
- gemi çalışanlarının gerekli dinlenme saatlerine uyulup uyulmamasına;
- kargonun doğasına;
- benzer uygunsuzluklar ile ilgili geminin geçmişi;
- denetimdeki total uygunsuzluk sayısına;
- safe Manning gerekliliklerine;
- düzeltmeler ile ilgili geminin geçmişi.



TÜRK LOYDU 25

PSC GÖZÜYLE

LİMAN DEVLETİ DENETİMİ



[*] If inspection on PSC initiative in principle limited to 14 areas in Appendix A5. III (Standard A5.2.1, para. 2)
If upon complaint, inspection generally limited to scope of complaint, but may provide clear ground for a more detailed inspection (Standard A5.2.1, para. 3)

TÜRK LOYDU 26

PSC GÖZÜYLE

PSC BULGULARI

PARIS MOU REHBERİ

GUIDANCE ON DETENTION AND ACTION TAKEN

Under ILO147:

- .1 insufficient food for voyage to next port;
- .2 insufficient potable water for voyage to next port;
- .3 excessively unsanitary conditions on board;
- .4 no heating in accommodation of a ship operating in areas where temperatures may be excessively low;
- .5 excessive garbage, blockage by equipment or cargo or otherwise unsafe conditions in passageways/accommodations;
- .6 per Guideline for the Port State Control Officer on the inspection of hours of work/rest and fitness for duty and Guidance for inspection on working and living conditions.

Under MLC, 2006:

- .7 per Guidance for inspection on Maritime Labour Convention, 2006 and Guideline for the Port State Control Officer on the inspection of hours of work/rest and fitness for duty



TÜRK LOYDU ²⁷

PSC GÖZÜYLE EKŞİKLER

Paris MoU 
on Port State Control

PARIS MOU 1 SENELİK DENETİM ANALİZİ; 17 Kasım 2014

20 Ağustos 2013 – 20 Ağustos 2014 arası bulgular sunulmaktadır.

TUTULAN GEMİ; **%17.4 MLC** (113/649)

KUSUR; **%7.4 MLC** (3,447/46,798)

%43.1 - Sağlık ve emniyet koruma ve kaza önleme

%15.4 - Yiyecek ve kumanya

%10 - Yaşam mahali

TUTULMA MADDESİ; **%4.6 MLC** (160/3,447)

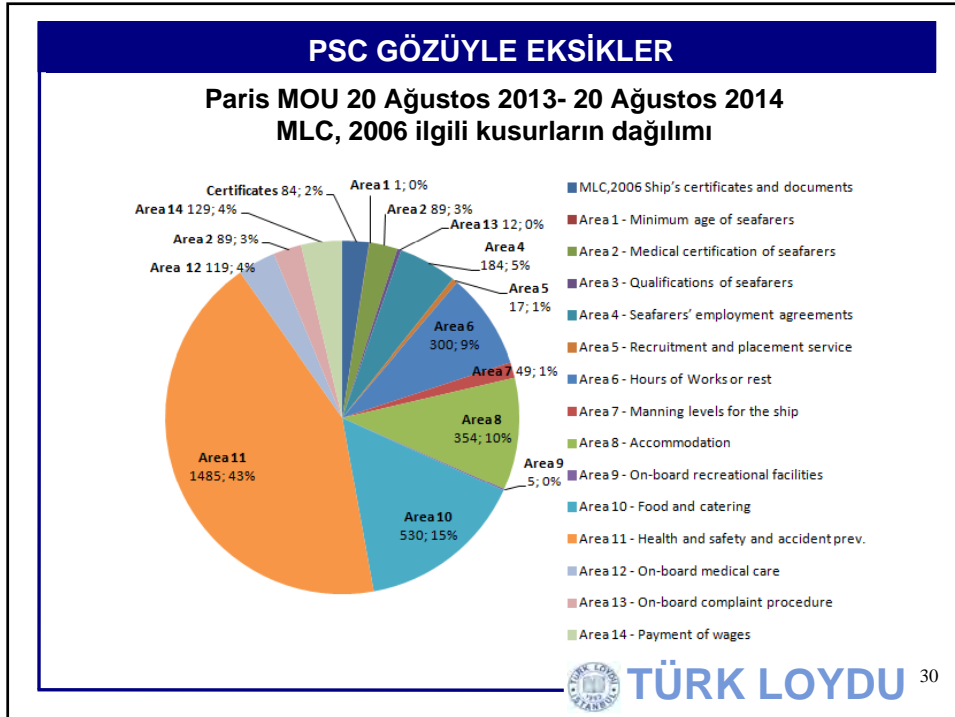
%39.5 - Ücretler

%28.6 - Manning



TÜRK LOYDU ²⁸

MLC, 2006 area's	% of total # of MLC deficiencies	% of detainable MLC deficiencies of total MLC deficiencies	MLC, 2006 area's	% of total # of MLC deficiencies	% of detainable MLC deficiencies of total MLC deficiencies
MLC,2006 Ship's certificates and documents	2.44%	2.4%	Area 10 Food and catering	15.38%	2.3%
Certificate & Documentation - Documents	0.03%		Labour conditions - Accommodation, recreational facilities, food and catering	15.38%	2.3%
Certificate & Documentation - Ship Certificates	2.41%	2.4%	Area 11 Health and safety and accident prevention	43.08%	1.3%
Area 1 Minimum age of seafarers	0.03%		Labour conditions - Accommodation, recreational facilities, food and catering	0.99%	
Labour conditions - Minimum requirements for seafarers	0.03%		Labour conditions - Health protection, medical care, social security	42.09%	1.3%
Area 2 Medical certification of seafarers	2.58%	2.2%	Area 12 on-board medical care	3.45%	4.2%
Certificate & Documentation - Crew Certificates	2.03%	1.4%	Labour conditions - Accommodation, recreational facilities, food and catering	1.02%	
Labour conditions - Minimum requirements for seafarers	0.55%	5.3%	Labour conditions - Health protection, medical care, social security	2.44%	6.0%
Area 3 Qualifications of seafarers	0.35%	8.3%	Area 13 On-board complaint procedure	2.58%	4.5%
Certificate & Documentation - Crew Certificates	0.20%	14.3%	Certificate & Documentation - Documents	2.58%	4.5%
Labour conditions - Minimum requirements for seafarers	0.15%		Area 14 Payment of wages	3.74%	39.5%
Area 4 Seafarers' employment agreements	5.34%	8.2%	Labour conditions - Conditions of employment	3.74%	39.5%
Certificate & Documentation - Crew Certificates	3.66%	11.1%			
Certificate & Documentation - Documents	0.29%	10.0%			
Labour conditions - Conditions of employment	1.39%				
Area 5 Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service for seafarers	0.49%				
Labour conditions - Minimum requirements for seafarers	0.49%				
Area 6 Hours of Works or rest	8.70%	7.7%			
Certificate & Documentation - Documents	7.48%	6.2%			
Labour conditions - Conditions of employment	1.22%	16.7%			
Area 7 Manning levels for the ship	1.42%	28.6%			
Certificate & Documentation - Crew Certificates	1.42%	28.6%			
Area 8 Accommodation	10.27%	3.4%			
Certificate & Documentation - Documents	0.26%				
Labour conditions - Accommodation, recreational facilities, food and catering	10.01%	3.5%			
Area 9 On-board recreational facilities	0.15%				
Labour conditions - Accommodation, recreational facilities, food and catering	0.15%				



PSC GÖZÜYLE EKSİKLER


Paris MOU 20 Ağustos 2013- 20 Ağustos 2014

Başlıca eksikliklerin değerlendirilmesi;

İlk 3 ağırlıklı kusur;

4.3 Sağlık, emniyet koruma ve kaza önleme %43

- İlgili prosedürün eksikliği
- Kirli revir
- Kaza raporu doldurulmaması
- Emniyet toplantısında kazaların analiz edilmemesi
- Mutfak ve tuvalet alanlarında sağlığı tehlikeye atıcı kusurlar
- Koruyucu ekipmansız çalışma
- Emniyetsiz ekipman/teçhizat kullanımı
- Kapalı mahallere giriş prosedürünün uygulanmaması
- Süresi geçen ecza dolabı sertifikası
- Oksijen/nitrojen tüplerinin emniyetli muhafaza edilmemesi
- IMO sembolü olmayan/eskimiş uyarı levhaları
- Paslanmış/hasarlı borda merdiveni vardeveları.

 **TÜRK LOYDU** 31

PSC GÖZÜYLE EKSİKLER


Paris MOU 20 Ağustos 2013- 20 Ağustos 2014

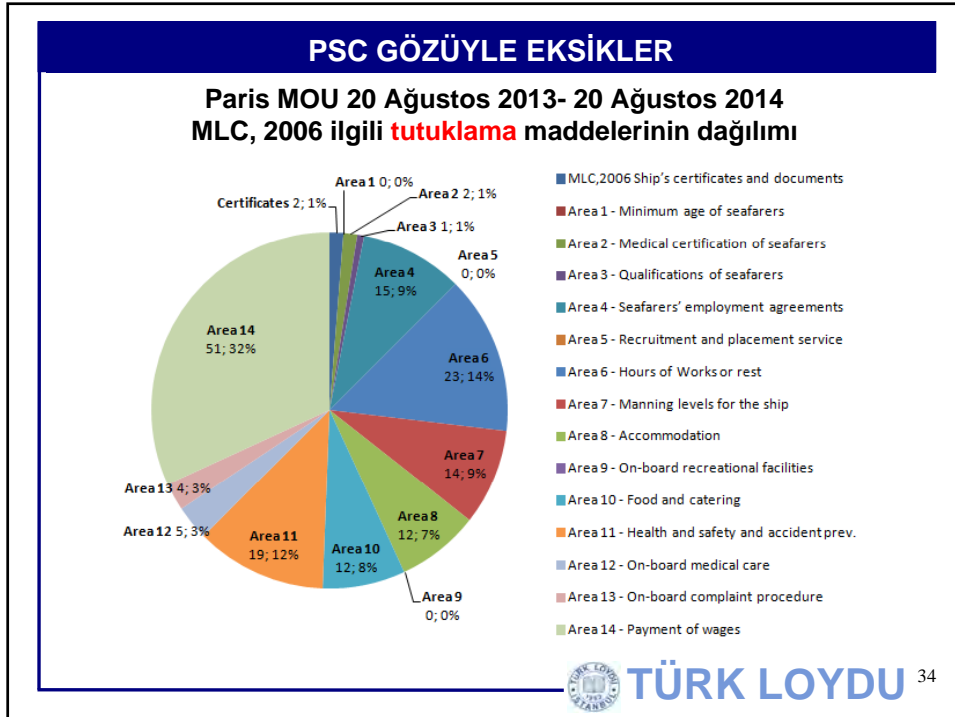
Başlıca eksikliklerin değerlendirilmesi;

İlk 3 ağırlıklı kusur;

3.2 Kumanya ve iâşe %15

- Böcek
- Hijyensiz ortam
- Yetersiz/ kalitesiz/ bozulmuş/ yanlış ısıda muhafaza edilen kumanya
- Yetersiz dreyn
- İçme suyu tankında kaçak
- Çöpün içeride saklanması
- Fazla ısıtılmış soğuk oda
- Sıcak su bulunmaması
- Korumasız bırakılmış/yere düşmüş et/balık
- Hatalı/uygunsuz sertifikalı aşçı

 **TÜRK LOYDU** 32



PSC GÖZÜYLE EKSİKLER

Paris MOU 20 Ağustos 2013- 20 Ağustos 2014

Başlıca eksikliklerin değerlendirilmesi;

İlk 3 ağırlıklı tutuklama maddesi;

2.2 Ücretlerin ödenmesi %32

- Aylık ödenmemesi
- Sözleşmeye göre ödenmemesi
- ILO asgari ücretin altında ödenmesi
- Aynı çalışana ait farklı ücret esasları içeren farklı sözleşmeler
- Resmi/geçerli döviz kurunun kullanılmaması
- Ayrılan gemi çalışanlarına ücret ödenmemesi



TÜRK LOYDU 35

PSC GÖZÜYLE EKSİKLER

Paris MOU 20 Ağustos 2013- 20 Ağustos 2014

Başlıca eksikliklerin değerlendirilmesi;

İlk 3 ağırlıklı tutuklama maddesi;

2.3 Çalışma ve dinlenme saatleri %14

- Limitlerin aşılması
- Çalışanın raporlu olduğu güne ait çalışma kaydı bulunması
- Eksik kayıt tutulması/kayıt bulunamaması



TÜRK LOYDU 36

PSC GÖZÜYLE EKSİKLER

Paris MOU 20 Ağustos 2013- 20 Ağustos 2014

Başlıca eksikliklerin değerlendirilmesi;

İlk 3 ağırlıklı tutuklama maddesi;

2.1 Gemi çalışanı sözleşmesi %9

- Süresi geçmiş/uzatma kaydı olmayan sözleşmesi
- Hatalı gemi bilgisi
- İmzalamadan önce inceleme fırsatı verilmediğinin beyanı
- Gemi çalışanından imzalı asıl sözleşme bulunmaması
- DMLC II'de belirtilen Toplu İş Sözleşmesinin, sözleşmede yer almaması
- Belirli milliyetten olan gemi çalışanlarının sözleşmesinin gemide bulunmaması, sözleşmesiz 1 senedir gemide çalışıyor olmaları
- Net olmayan anlaşma ifadelerine yer verilmesi
- İzin gün adedine yer verilmemesi



TÜRK LOYDU 37

NE YAPILABİLİR?

Bu veriye dayanarak 14 maddeden en çok aşağıdaki 7 madde için bir zaafiyet tespit edildiği anlaşılıyor.

4.3 Sağlık, emniyet koruma ve kaza önleme

3.2 Yiyecek ve kumanya

3.1 Yaşam mahali

ETKİN İÇ DENETİMLER

- yaşam mahalinde emniyete aykırı faktör bulunmaması
- yaşam mahali temizliği, düzeni,
- kumanya yeterliliği, son kullanma tarihleri, kalitesi,
- galleyin, yiyecek hazırlama ekipmanlarının uygunluğu,
- içme su kalitesi,
- ecza dolabı uygunluğu



ETKİN KAYIT TUTMA

- emniyet toplantıları
- talimler
- (varsa) iş kazası
- (varsa) şikayet



TÜRK LOYDU 38

NE YAPILABİLİR?

Bu veriye dayanarak 14 maddeden en çok aşağıdaki 7 madde için bir zaafiyet tespit edildiği anlaşılıyor.

2.2 Ücretlerin ödenmesi

2.1 Gemi çalışanı sözleşmesi



GEMİ SAHİBİ

- MLC, DLMC I ve II "aksi görülmedikçe uygunluk kanıtı" olduğundan bunların gemide geçerli, eksiksiz ve doğru bir şekilde bulunması
- Tüm sertifika ve dokümanların geçerliliğinin takibi
- Gemi çalışanlarına MLC farkındalık eğitimi
- Kaptan eliyle gemide düzenli sıkı iç denetimler
- Etkin kayıt tutma
- Şirketin gemiyi sık denetlemesi, organik diyalog
- Şirketin gemide tespit edilen eksikleri gidermek için etkin yöntemleri



TÜRK LOYDU 39

NE YAPILABİLİR?

Bu veriye dayanarak 14 maddeden en çok aşağıdaki 7 madde için bir zaafiyet tespit edildiği anlaşılıyor.

2.3 Çalışma ve dinlenme saatleri

2.7 Donatım seviyesi

Minimum Safety Manning Document (MSMD)

- Yetkili İdare'den geçerli belgenin temin edilmesi
- Geminin bu belgeye uygun nicelik ve nitelikte gemi çalışanı ile donatılması

SORUMLULUK GEMİSAHİBİNDE



TÜRK LOYDU 40

NE YAPILABİLİR?

2.3 Çalışma ve dinlenme saatleri
2.7 Donatım seviyesi

ISM Code değişikliği; MSC.353(92) 01 Ocak 2015'te yürürlüğe girmiştir.

6 RESOURCES AND PERSONNEL

1 The existing text of paragraph 6.2 is replaced with the following:

"6.2 The Company should ensure that each ship is:


1. manned with qualified, certificated and medically fit seafarers in accordance with national and international requirements; and
2. appropriately manned in order to encompass all aspects of maintaining safe operations on board"

Refer to the Resolutions of minimum safe manning, adopted by the Organization by resolution A.1047(27).

A.1047(27) – Annex 2
GUIDELINES FOR DETERMINATION OF MINIMUM SAFE MANNING

1.1 The minimum safe manning of a ship should be established taking into account all relevant factors, including the following:

1. size and type of ship;
2. number, size and type of main propulsion units and auxiliaries;
3. level of ship automation;
4. construction and equipment of the ship;
5. method of maintenance used;
6. cargo to be carried;
7. frequency of port calls, length and nature of voyages to be undertaken;
8. trading area(s), waters and operations in which the ship is involved;
9. extent to which training activities are conducted on board;
10. degree of shore-side support provided to the ship by the company;
11. applicable work hour limits and/or rest requirements; and
12. the provisions of the approved Ship's Security Plan.




TÜRK LOYDU ⁴¹

NE YAPILABİLİR?

2.3 Çalışma ve dinlenme saatleri
2.7 Donatım seviyesi

MAIB
MARINE ACCIDENT INVESTIGATOR BRANCH

1/3 Kazaların kök sebebi "fatigue"



1/4 gemiçalışanı bildirisi "fatigue"


Fatigue: Uzun uykusuz bir günde veya bölünmüş veya çok az uykuyla geçen birkaç günün sonunda ortaya çıkabilir.

Uyku: **Rahatlık** "dinlenme" = **uyku**,
Fiziksel, mental sağlık 1 1/2, 2 saat yeme, banyo,
Fatigue karşın etkili silah iletişim vs.


Doğru tutulan kayıt = Yaklaşan "fatigue" için uyarı sinyali


!!! Yeterli dinlenme saatinin verilmediğine dair kusru bertaraf etmek için tutulan yanlış kayıt tehlikeye davetiyedir. !!!

Konunun önemi sebebiyle 2014 senesinde Paris MoU ve Tokyo MoU CIC düzenlemiştir.

 **IUMI**
International Union of Marine Insurance


P&I endüstrisinde son 10 yılda tüm tazminat taleplerinin %65i; \$10 milyar insan faktörü sebebiyle kayıplar






TÜRK LOYDU ⁴²

PSC GÖZÜYLE



Paris MoU
on Port State Control




TOKYO MOU

**PARIS MOU – TOKYO MOU “DİNLENME SAATLERİ”
YOĞUNLAŞTIRILMIŞ DENETİM KAMPANYASI ÖN ANALİZ;
22 Ocak 2015**

1 Eylül – 30 Kasım 2014 arası “dinlenme saatleri” konusunda yoğunlaştırılmış denetim kampanyası gerçekleştirilmiştir. (Nihai rapor Mayıs 2015’deki PSC Komite toplantısında sunulacaktır.)

Kapsam:


- Minimum Safe Manning Document
- Dinlenme Saatleri kayıtları (STCW)

**TÜRK LOYDU** 43

PSC GÖZÜYLE



Paris MoU
on Port State Control



TOKYO MOU

**PARIS MOU – TOKYO MOU “DİNLENME SAATLERİ”
YOĞUNLAŞTIRILMIŞ DENETİM**


Yoğunlaştırılmış denetim soruları:

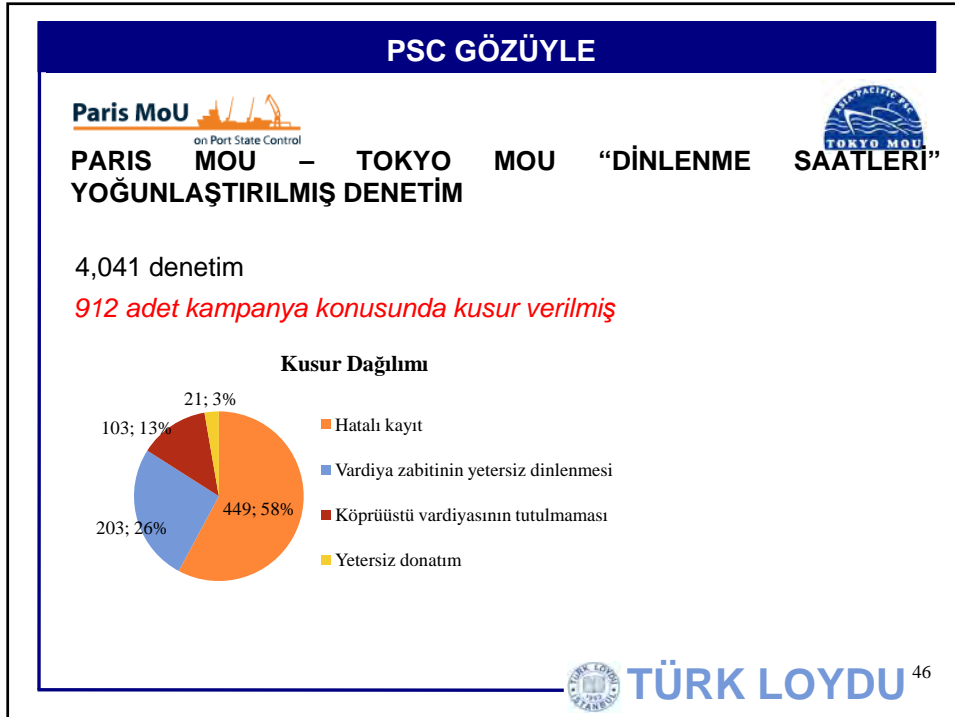
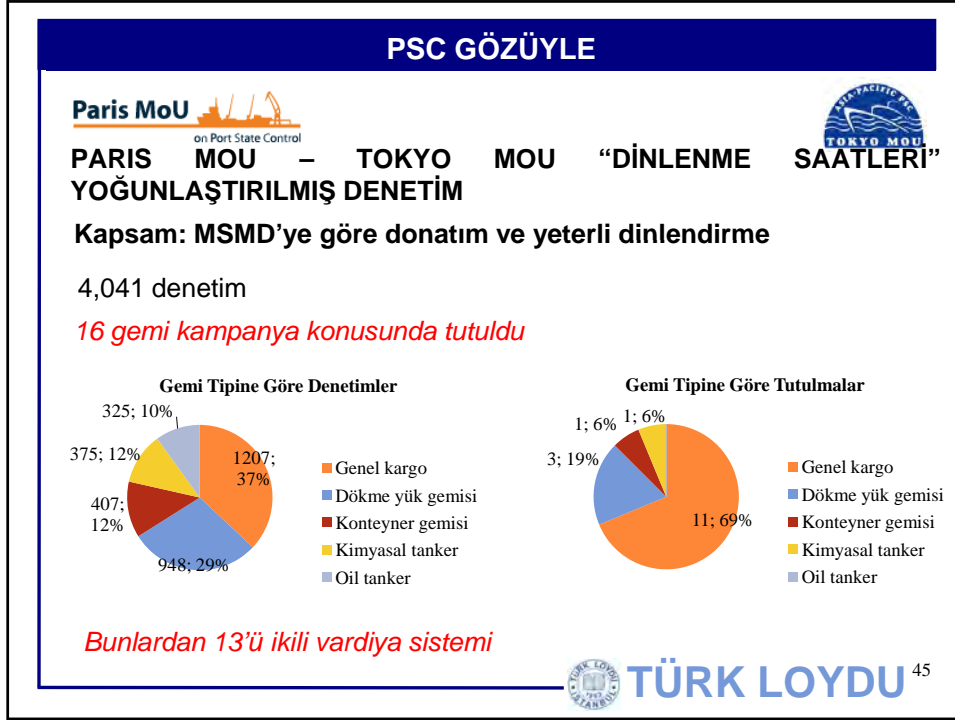
Paris/Tokyo CIC Questionnaire on STCW Hours of Rest - 1st Sept 2014 – 30th Nov 2014

1. Is a watch schedule posted in an easily accessible area? STCW Section A-VIII/1 (5)
2. Is the ship manned in accordance with MSMD or an equivalent document? SOLAS 1999/2000 Amend / Chapter V Reg. 14.
3. Are there records of daily hours of rest for each watch-keeper? STCW Section A-VIII/1 (7).
4. Have the records in Qu. 3 been endorsed by an appropriate person? STCW Section A-VIII/1 (7).
5. Are records related to hours of rest being recorded correctly? STCW Section A-VIII/1 (7).
6. Do rest periods for all watch-keeping personnel comply with STCW requirements, including the weekly requirements of rest? STCW Section A-VIII/1 (2).
7. Will the watch-keepers on the first and subsequent watch after departure have sufficient time to rest? STCW Reg. I/4 or STCW Reg. VIII/1.1.2
8. Is there evidence that on-call seafarers receive adequate compensatory rest periods if disturbed by call-outs to work? STCW A-VIII/1.6
9. Do the records indicate that a bridge lookout is being maintained? STCW Section A-VIII/ 4-1 (14).
10. Was the ship detained as a result of this CIC?


The following questions are for information only:

11. Is there a two watch system on board including the master?
12. Does the MSMD require an Engineer Officer?
13. Is the ship designated UMS?
14. If ship does **not** have UMS notation is there more than one certificated engineer on board


**TURK LOYDU** 44



PSC GÖZÜYLE



Paris MoU
on Port State Control




TOKYO MOU

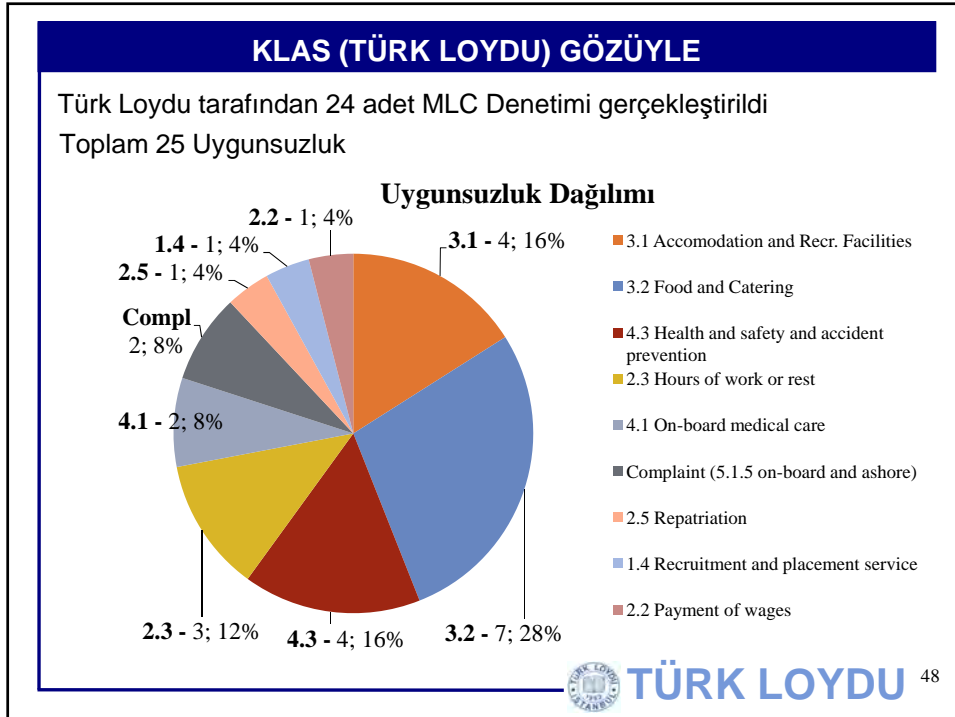
PARIS MOU – TOKYO MOU YOĞUNLAŞTIRILMIŞ DENETİM

2017 senesinde MLC konulu bir yoğunlaştırılmış denetim kampanyası planlanmaktadır.

- Çalışma ve yaşam koşulları,
- Kayıtlar,
- Denetimler,




TÜRK LOYDU ⁴⁷



2 – MLC DEĞİŞİKLİKLERİ VE GETİRDİKLERİ

The flowchart consists of three downward-pointing chevrons. The top chevron is grey and labeled 'MLC GERÇEKLEŞME'. The middle chevron is red and labeled 'MLC DEĞİŞİKLİKLERİ'. The bottom chevron is grey and labeled 'ŞİKAYET'. Arrows connect these chevrons from top to middle, and from middle to bottom. To the right of each chevron is a rounded rectangular box containing text.

- MLC GERÇEKLEŞME**
 - MLC'NİN ÖNEMİ
 - MLC SEKTÖRDE NE AŞAMADA?
 - SEKTÖR MLC'YE ADAPTE OLABİLDİ Mİ? (PSC GÖZÜYLE)
 - EKSİKLER, NE YAPILABİLİR?
- MLC DEĞİŞİKLİKLERİ**
 - MLC DEĞİŞİKLİKLERİ VE GETİRDİKLERİ
- ŞİKAYET**
 - GEMİDE ŞİKAYET PROSEDÜRÜ
 - PSC GÖZÜYLE ŞİKAYET

 **TÜRK LOYDU** 49

2 – MLC DEĞİŞİKLİKLERİ VE GETİRDİKLERİ

MLC, 2006 Madde XIII'e göre MLC, 2006 konvansiyonu Özel Üçtarafılık Komitesi tarafından sürekli gözden geçirilecektir.

7-11 Nisan 2014 Komite toplantısında alınan kararlarla daha sıkılaştırılmış gerekliliklerin getirilmesine karar verilmiştir.

Değişikliklerin kapsamı
Kural 2.5 Ülkesine iade ve ilgili masraflar
Kural 4.2 Gemi Sahibi Sorumluluğu

yürürlüğe girişi
2017 başı

 **TÜRK LOYDU** 50

KURAL 2.5 ÜLKEYE AİDE

Kural 2.5 Ülkesine iade etme

Amaç: Gemi çalışanın ülkesine/ evine dönebilmesinin sağlanması

- Çalışanın ücret ödemeksizin ülkesine iade edilmesi
 - yurt dışındayken sözleşme süresinin sona ermesi
 - gemisahibi veya haklı sebeplerle kendi tarafından sözleşmenin fesh edilmesi
 - sözleşmedeki görevlerini yerine getiremeyecek duruma gelmesi halinde
- Max. hizmet periyodu 12 aydır.
- Üye devletler işverenlerin, çalışanlardan sözleşmenin başında veya ülkeye iade etme aşamasında ön ödeme almasını önlemelidirler.
- Gemi çalışanın ulusal kanunlar, toplu iş sözleşmesi tarafından kusurlu bulunduğu haller istisnadır.
- Uygulanan ulusal gereksinimlerin kopyaları gemi üzerinde bulundurulmalıdır.
- Geri dönüşün sağlanabilmesi için mali güvencenin sağlanması



TÜRK LOYDU 51

KURAL 2.5 ÜLKEYE AİDE

Kural 2.5.2 Maddi Güvence

Gemi çalışanın terkedilmesi durumunda hızlı ve etkin maddi güvence sağlanması

Terkedilme (Abandonment): Gemisahibinin,

- a) gemi çalışanın ülkeye iade masraflarını karşılayamaması,
- b) gemi çalışanın gereken bakım ve destekten yoksun bırakılması,
- c) gemi çalışanın en az iki aylık maaşını ödememesi ile bağıni tek taraflı olarak koparması

Bakım ve destek: Yeterli yiyecek, içme suyu, yeterli yakıt, tıbbi bakım

Finansal güvence, sosyal güvenlik, sigorta veya ulusal fon şeklinde olabilir
Şekline üye devlet tarafından üçtarafılık çalıştırılarak karar verilmelidir

Güvencenin sertifika veya diğer dokümantasyonla ibrazı gerekir
İngilizce olması gerekir



TÜRK LOYDU 52

KURAL 2.5 ÜLKEYE AİDE

Kural 2.5.2 Maddi Güvence

Gemi çalışanın terkedilmesi durumunda hızlı ve etkin maddi güvence sağlanması

Gemi çalışanı isteği veya belirlenen temsilcinin isteğiyle,

- 4 ay ile sınırlı olmak üzere ödenmemiş maaş veya diğer haklar,
- Ülkeye dönüş dahil olmak üzere gemi çalışanı tarafından yapılan tüm haklı masraflar
- Eve varışa kadar gemi çalışanın tıbbi bakım da dahil tüm temel ihtiyaçlarından doğan tüm haklı masraflar

Finansal güvence sisteminin, Bayrak Devletine 30 gün öncesinde sağlayıcının bildirilmesinden evvel sonlandırılmayacağı



TÜRK LOYDU 53

KURAL 2.5 ÜLKEYE AİDE

Kural 2.5.2 Maddi Güvence için gemide hazır bulunması gereken kanıt

APPENDIX A2-1

Evidence of financial security under Regulation 2.5, paragraph 2

The certificate or other documentary evidence referred to in Standard A2.5.2, paragraph 7, shall include the following information:

- (a) name of the ship;
- (b) port of registry of the ship;
- (c) call sign of the ship;
- (d) IMO number of the ship;
- (e) name and address of the provider or providers of the financial security;
- (f) contact details of the persons or entity responsible for handling seafarers' requests for relief;
- (g) name of the shipowner;
- (h) period of validity of the financial security; and
- (i) an attestation from the financial security provider that the financial security meets the requirements of Standard A2.5.2.

DMLC I ve II'ye ilave madde;

15. Financial security for repatriation (Regulation 2.5)



TÜRK LOYDU 54

KURAL 4.2 GEMİ SAHİBİ SORUMLULUĞU

Kural 4.2 Gemi Sahibinin sorumluluğu

Amaç: Gemi çalışanın hastalanma, yaralanma veya ölüm durumlarından doğan maddi sonuçların işleriyle bağlantılı olduğu ölçüde işveren tarafından sağlanması

- Gemi sahibinin sözleşmenin başlangıcından ülkeye iadeye kadar meydana gelen hastalık ve yaralanmada sağlık koruma ve tıbbi bakımı karşılaması
- Ölüm veya uzun süreli sakatlanma durumu için güvence sağlanması
- Hasta veya yaralı gemi çalışanı iyileşinceye veya rahatsızlık kalıcı bir hal alıncaya kadar yardımın sağlanması
- Gemi sahibinin sorumluluğu sınırlandırılabilir; min. 16 hafta
- Cenaze masraflarının karşılanması
- Ulusal kanunlar; hizmet dışı yaralanma, kasıtlı yaralanma veya hastalık veya sözleşme başında belli olan ancak gemi çalışanı tarafından güzlenen hastalık veya sakatlık durumunda hariç tutulabilir.



TÜRK LOYDU 55

KURAL 4.2 GEMİ SAHİBİ SORUMLULUĞU

Kural 4.2 Gemi Sahibi Sorumluluğu

Tazminatların tam ve gecikmesizin ödenmesi,
Sözleşmede yazandan daha düşük bir rakamın kabul edilmesi baskısının yaratılmaması,
Gemi çalışanın uzun dönem iş görmezliğinden doğacak tazminatının değerlendirilmesinin güç olduğu durumlarda, gemi çalışanın zor durumda bırakılmaması için ön ödeme gerçekleştirilmesi,
Ödentinin diğer haklarına hanel getirmemesi
Gemi çalışanın, yakınının veya belirlenen temsilcinin isteğiyle olabilir.

Güvencenin sertifika veya diğer dokümantasyonla ibrazı gerekir
İngilizce olması gerekir

Finansal güvence sisteminin, Bayrak Devletine 30 gün öncesinde sağlayıcının bildirilmesinden evvel sonlandırılmayacağı



TÜRK LOYDU 56

KURAL 4.2 GEMİ SAHİBİ SORUMLULUĞU

Kural 4.2.2 Sözleşmeden Doğan Alacakların Ele Alınması

Sözleşmeden doğan alacaklar: mesleki yaralanma, hastalık veya riske bağlı olarak; ölüm veya uzun dönem işgörmezliğine ilişkin alacaklardır

Finansal güvence, sosyal güvenlik, sigorta veya ulusal fon şeklinde olabilir
Şekline üye devlet tarafından üçtarafılık çalıştırılarak karar verilmelidir

-Ulusal kanunlar sözleşmeden doğan alacakların hızlı ve adil prosedürlerle düzenlenmesini sağlamalıdır



TÜRK LOYDU 57

KURAL 4.2 GEMİ SAHİBİ SORUMLULUĞU

Kural 4.2 Maddi Güvence için gemide hazır bulunması gereken kanıt

APPENDIX A4-1

Evidence of financial security under Regulation 4.2

The certificate or other documentary evidence of financial security required under Standard A4.2.1, paragraph 14, shall include the following information:

- name of the ship;
- port of registry of the ship;
- call sign of the ship;
- IMO number of the ship;
- name and address of the provider or providers of the financial security;
- contact details of the persons or entity responsible for handling seafarers' contractual claims;
- name of the shipowner;
- period of validity of the financial security; and
- an attestation from the financial security provider that the financial security meets the requirements of Standard A4.2.1.

After Appendix A4-1, add the following appendix:

DMLC I ve II'ye ilave madde;

- Financial security relating to shipowners' liability (Regulation 4.2)

APPENDIX B4-1

Model Receipt and Release Form referred to in Guideline B4.2.2

Ship (name, port of registry and IMO number):

Incident (date and place):

Seafarer/legal heir and/or dependant:

Shipowner:

I, [Seafarer] [Seafarer's legal heir and/or dependant]* hereby acknowledge receipt of the sum of [currency and amount] in satisfaction of the Shipowner's obligation to pay contractual compensation for personal injury and/or death under the terms and conditions of [my] [the Seafarer's]* employment and I hereby release the Shipowner from their obligations under the said terms and conditions.



TÜRK LOYDU 58

2 – MLC DEĞİŞİKLİKLERİ VE GETİRDİKLERİ

DMLC I ve II'ye ilave madde;

15. Financial security for repatriation (Regulation 2.5)
16. Financial security relating to shipowners' liability (Regulation 4.2)

Mevcut sertifikalar yenilenecek mi?

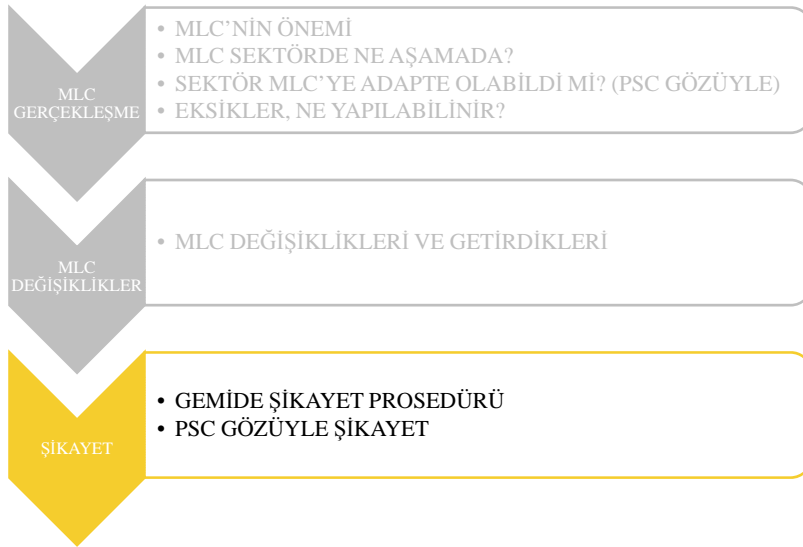
-Mevcut sertifikalar geçerliliği boyunca kullanılır, yenilenmesi gerekmez.

-Kural yürürlüğe girdikten sonra üye olan bir devlet MLC değiştirilmiş halini onayladığı için sertifikasını yeni eklenen maddelerle yayınlayacaktır.



TÜRK LOYDU 59

3 - ŞİKAYET



TÜRK LOYDU 60

KURAL 5.1.5 GEMİDE ŞİKAYET PROSEDÜRÜ

Maritime Labour Convention, 2006


Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)

1. Minimum age (Regulation 1.1)	<input type="checkbox"/>
2. Medical certification (Regulation 1.2)	<input type="checkbox"/>
3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)	<input type="checkbox"/>
4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1)	<input type="checkbox"/>
5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4)	<input type="checkbox"/>
6. Hours of work or rest (Regulation 2.3)	<input type="checkbox"/>
7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7)	<input type="checkbox"/>
8. Accommodation (Regulation 3.1)	<input type="checkbox"/>
9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1)	<input type="checkbox"/>
10. Food and catering (Regulation 3.2)	<input type="checkbox"/>
11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3)	<input type="checkbox"/>
12. On-board medical care (Regulation 4.1)	<input type="checkbox"/>
13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5)	<input type="checkbox"/>
14. Payment of wages (Regulation 2.2)	<input type="checkbox"/>


 **TÜRK LOYDU** 61

KURAL 5.1.5 GEMİDE ŞİKAYET PROSEDÜRÜ

Kural 5.1.5 Gemide şikayet prosedürleri

- Gemi çalışanlarının adil, etkin ve hızlı bir şekilde şikayetlerinin ele alınması için gemi prosedürleri oluşturulması
- Şikayetlerin mümkün olan en alt seviyede çözümü
- Ancak aynı zamanda direk kaptana veya harici otoriteye bildirme hakkı
- Mağduriyetin önlenmesi
- Gemi çalışanının hakkına refakat edilmeli ve/veya temsil edilmeli
- Tüm gemi çalışanlarına şikayet prosedürünün kopyası verilmelidir.
Bayrak devletindeki idare / ikamet edilen ülke
Şikayete konu olan kişinin gizliliği korunmalıdır.

**Ne yapılabilir: Prosedürün Gemi Çalışanı Sözleşmesine eklenmesi ,
sık gemi ziyaretleri**

 **TÜRK LOYDU** 62

KURAL 5.1.5 GEMİDE ŞİKAYET PROSEDÜRÜ

Kural 5.1.5 Gemide şikayet prosedürleri

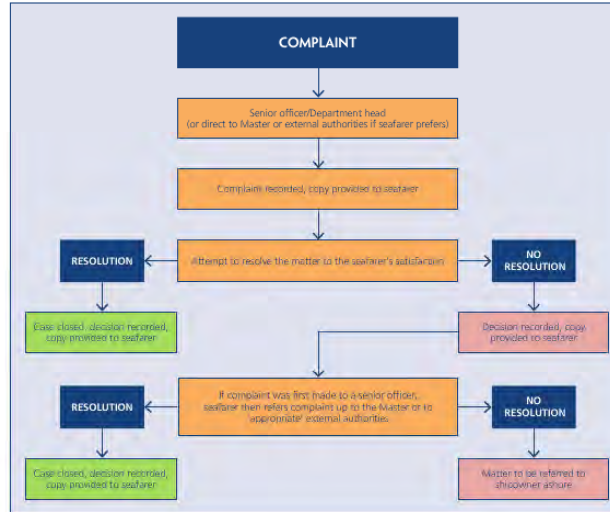
Prosedürün min. İçeriği

- Şikayetin adreslemesi- bir üste
- Teslim alanın belirlenen zaman limitlerine göre çözümüleme çalışması
- Çözümlemez ise Kaptan'a iletilmesi
- Gemi çalışanın seçeceği bir diğer kişi tarafından gemide temsil hakkı
- Tüm şikayet ve ilgili kararların kayıt altına alınması, ve kopyasının gemi çalışanına verilmesi
- Gemide çözülmez ise gemi sahibine iletilmesi, belirlenen zaman limitlerine göre çözümüleme çalışması ve yine gemi çalışanının temsili
- Her durumda doğrudan Kaptan, gemi sahibi veya yetkili idareye şikayet hakkı
- Şikayet ile ilgili gizlilikle tavsiye verebilecek veya mevcut prosedürü kullanmasını sağlayabilecek kişilerin iletişim bilgisi;
 - Bayrak devletinde
 - eğer farklıysa; kişinin kendi ülkesinde
 - gemide



TÜRK LOYDU 63

KURAL 5.1.5 GEMİDE ŞİKAYET PROSEDÜRÜ



TÜRK LOYDU 64

PSC GÖZÜYLE ŞİKAYET

LİMAN DEVLETİ DENETİMİ SIRASINDA ŞİKAYET ALINMASI VEYA ŞİKAYET SEBEBİYLE DENETİME ÇIKILMASI (A5.2.1, 3; A5.2.2, 1)

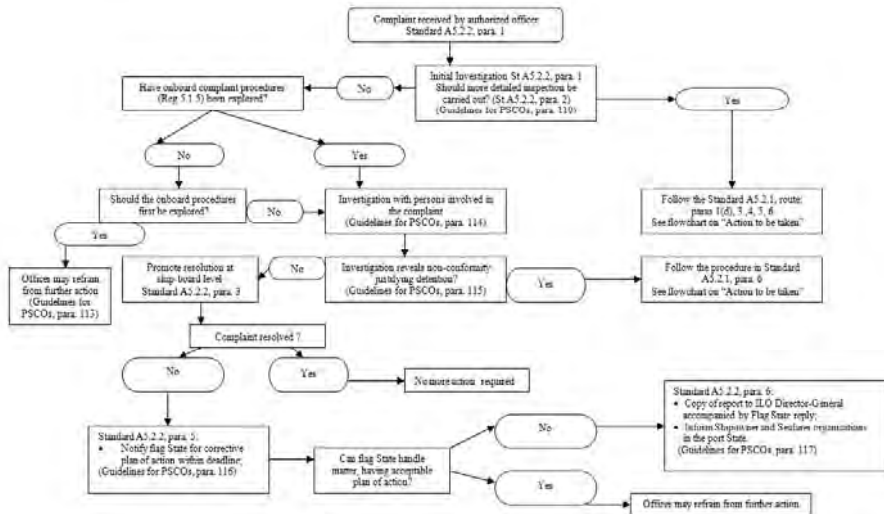
- Şikayet; yalnızca gemi çalışanı değil geminin emniyetini, gemi çalışanlarının sağlık ve emniyetini önemseyen tüm taraflarca yapılabilir.
- Şikayet sebebiyle denetim yapılması durumunda, denetimin kapsamı şikayetin konusu ile sınırlı olacaktır.
- PSCO gizlilik içinde bilgi almalıdır.
- Şikayetlerin mümkün olduğunca gemide çözümlenmesini teşvik etmelidir.



TÜRK LOYDU 65

PSC GÖZÜYLE ŞİKAYET

ŞİKAYET DURUMUNDA AKSİYON ALMAK



TÜRK LOYDU 66

