



► ILO Türkiye Ofisi

Ref No : 20-144

8 Temmuz 2020

Denizcilik çalışma sorunları ve koronavirüs (COVID-19) hakkında bilgi notu

Sayın Yetkili,

Tüm dünyayı etkisi altına almış COVID-19 küresel salgını, çalışma yaşamına ağır darbe indirerek küresel bir krize neden olmuştur. Salgın dünyada her sektörü etkilediği gibi, denizcilik sektörünü de derinden etkilenmiş ve bu sektörün işleyişini ağır biçimde aksatmıştır. Salgın ile mücadele kapsamında küresel dayanışma ve işbirliği içinde yürütülmesi gereken bu süreçte Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), salgın ile etkin mücadele ve normalleşme planı çerçevesinde çalışma koşullarının uygun biçimde oluşturulabilmesi kapsamında, çeşitli yayınlar hazırlamaya devam etmekte ve üye ülkeler arasındaki bilgi paylaşımına katkı sağlamaktadır.

Bu bağlamda, denizcilik sektörünü ilgilendiren tedbir ve uygulamalar hakkında bilgi veren ve ILO'nun Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC, 2006) kapsamında hazırlanan "Denizcilik çalışma sorunları ve koronavirüs (COVID-19) bilgi notu" nu yazı ekinde sizlerle paylaşmaktan memnuniyet duymaktayız.

Göndermiş olduğumuz yayınların uzmanlarınıza ve ilgili gördüğünüz birimlere ulaştırılmasının faydalı olacağına inanıyoruz. Ayrıca bu vesileyle, COVID-19 ile ilgili ILO Genel Merkezi tarafından yayınlanan raporların Türkçe çevirilerini de düzenli olarak ILO Ankara web sayfasında yayınladığımızı bildirmek isterim.

Anılan bilgi notunun, Kurumunuza Covid-19 Pandemisiyle mücadelede katkı sağlayacağını ümit eder, Kurumlarımız arasındaki yakın işbirliğinin ilerleyerek devam etmesini temenni ederim.

Saygılarımla,



Denizcilik alışma sorunları ve koronavirüs (COVID-19) hakkında bilgi notu

**2006 tarihli Denizcilik alışma Sözleşmesi Özel Üçlü Komitesi
Görevlilerinin ortak bildirisini değişikliği dahil**

**Uluslararası alışma Standartları Departmanı (NORMES) / Sektörel Politikalar
Departmanı (SECTOR)**

Cenevre, 7 Nisan 2020

İçindekiler

	<i>Sayfa</i>
1. Denizcilerin sağlık ve güvenliği	5
2. Denizci geçiş, transfer ve ülkelerine geri gönderilmesinin kolaylaştırılması	8
3. Denizci iş sözleşmesinin sona ermesi	10
4. Gemide azami görev süresi ve güvenceler	10
5. Asgari personel donatım düzeyinin indirilmesi	12
6. Sağlık belgelerinin süresinin dolması	13
7. Eğitim ve nitelik belgelendirmesi	14
8. Denizcilik alışma belgesi ve teftişler	15
9. Sosyal koruma: Enfeksiyon veya karantina durumunda denizcilerin ücretli hastalık izni hakkı	16
10. Küresel salgın boyunca kıyı izni ve refah tesisleri	17
11. Denizcilerin terk edilmesi	18

1. Koronavirüs (COVID-19) küresel salgını, yaşamın tüm yönlerini etkileyen ve çalışma yaşamına ağır darbe indiren küresel bir krize neden olmuştur.¹ Denizcilik sektörü, denizciliğin işleyişini ağır biçimde aksatmış, dünyada yaklaşık 2 milyon denizcinin işini etkilemiştir.
2. Birçok hükümet, denizci ve armatör örgütleri, krizin yarattığı karmaşıklıkları, 2006 tarihli değişiklik, Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC, 2006) hükümleri ışığında nasıl en iyi biçimde ele alabilecekleri konusunda rehberlik için gözlerini Uluslararası Çalışma Ofisi'ne ("Ofis") çevirmiştir.
3. Bu bilgi notu MLC, 2006, ILO Sözleşme ve Tavsiye Kararlarının Uygulanmasına ilişkin Uzmanlar Komitesi'nin (CEACR)² çalışmaları, MLC, 2006 Özel Üçlü Komitesi (STC)³ görevlilerinin bildiri ve ilgili olduğu hallerde, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Dünya Sağlık Örgütü (WHO) tarafından yayınlanan tavsiyelere esas alarak, bu istekleri karşılamayı hedeflemektedir. Uluslararası Deniz Ticaret Odası ve Uluslararası Taşıma İşçileri Federasyonu, dünya genelinde denizciler ve armatörleri desteklemek ve üyelerine tavsiyelerde bulunmak üzere, krizin başından itibaren yoğun biçimde faaliyet göstermiştir.⁴

¹ Bkz. ILO, [COVID-19 ve çalışma yaşamı: Etki ve politika önlemleri](#). Uluslararası çalışma standartları hakkında daha fazla genel bilgi için bkz. [ILO Standartları ve COVID-19 \(koronavirüs\)](#), SSS.

² MLC, 2006'nın uygulanmasını denetleyen yetkili organ.

³ 2006 tarihli değişiklik, Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Özel Üçlü Komitesi (STC), Sözleşme'nin işleyişini sürekli gözden geçirmek üzere MLC, 2006 Madde XIII kapsamında kurulmuş üçlü organdır. STC görevlileri, üç yıllık görev süresi için, ILO Yönetim Kurulu atanmıştır. Halihazır üyeler: Sn. Julie Carlton, Birleşik Krallık (Başkan), Sn. Martin Marini, Singapur (Hükümet Başkan Yardımcısı), Sn. Mark Dickinson (Denizciler Başkan Yardımcısı vekili) ve Sn. Max Johns, Almanya (Donatanlar Başkan Yardımcısı). Görevliler 26 Mart 2020 tarihinde "[Koronavirüs hastalığı \(COVID-19\) hakkında bildiri](#)" yayınladılar.

⁴ Uluslararası Deniz Ticaret Odası "[Koronavirüs \(COVID-19\): Denizcilerin sağlığının korunması için gemi operatörlerine rehberlik](#)" ve Uluslararası Taşıma İşçileri Federasyonu "[Gemiler ve Denizciler için COVID-19 tavsiyesi](#)" yayınladı.

4. Genel olarak MLC, 2006 kapsamında sapma, istisna ve Sözleşme'nin esnek uygulanmasına izin veren diğer hükümlerin, denizci ve armatör örgütlerine danışılarak kararlaştırılması ve varılan kararların ilgili hükümet tarafından Ofis'e bildirilmesi gerektiği bilinmektedir. CEACR birçok vakada, MLC, 2006'nın uygulanmasında bu istişarelerin önemini vurgulamıştır.⁵ Bu, bir yanda mevcut koşulları iyileştirmek için çabalar sürdürülürken, ulusal koşullarından bağımsız olarak tüm ülkelerin, uluslararası hukuk sistemine katılabilmesini, ve uluslararası yükümlülüklerine mümkün olduğunca uyulmasını ve uygulanmasını sağlamaya yönelik gerekli ve önemli bir yaklaşım olarak görülmektedir. Dolayısıyla, hükümetlerin, COVID-19 küresel salgını tarafından yaratılan halihazır durumdaki birtakım sorunları MLC, 2006 ışığında ele almak için, ulusal denizci ve armatör örgütlerine danışmaları kuvvetle teşvik edilmektedir.
5. Son olarak, mevcut koşullar, MLC, 2006'da belirtilen yükümlülüklerle uymayı maddi olarak imkansız kılabilir. Aşağıda birkaç kez belirtildiği üzere, bu koşullar mücbir sebep hali teşkil ediyor olabilir. Mücbir sebep, yükümlülüğün yerine getirilmesini maddi olarak imkansız kılan, devletin kontrolü dışında, herhangi bir karşı konulamaz güç veya öngörülemez olayın vuku bulması"dır ve yükümlülüğe uyamama için geçerli mazeret oluşturur.⁶ Bu koşullar, "yükümlülüğü iptal veya feshetmez; daha ziyade, söz konusu koşulların devamı süresince yerine getirmeme için gerekçe veya mazeret sağlar", ve "yerine getirmemeye neden olan ve haklı kılan faktörler ortadan kalkar kalkmaz" yükümlülüğe uyma gereği yeniden başlar.⁷ Maddi imkansızlık ile öngörülemeyen koşullar arasında nedensellik bağı bulunmak zorundadır. Kısaca, ilgili taraflar MLC, 2006 kapsamında yükümlülüklerine uymak için ellerinden geleni yapmalı; yalnız karşı konulamaz olayın meydana gelmesi nedeniyle maddi ve nesnel olarak imkansız olduğu hallerde uymama mazur görülür. Yetkili makamların mevcut koşullarda pragmatik yaklaşım benimsemeleri teşvik edilmekle birlikte, COVID-19 küresel salgınının MLC, 2006'yı ihlal için mazeret olarak kullanılmamasını sağlamalıdır.

⁵ Örneğin bkz. Honduras'a ilişkin olarak 2019 yılında CEACR tarafından benimsenen [doğrudan talep](#).

⁶ Birleşmiş Milletler, [Yearbook of the International Law Commission, 2001](#), Cilt II, Kısım 2, Md. 23, s.27.

⁷ Birleşmiş Milletler, [Yearbook of the International Law Commission, 2001](#), a.g.e., s.71.

6. Aşağıda sağlanan açıklamalar, ILO Anayasası'nın Ofis'e, herhangi bir uluslararası çalışma sözleşmesinin kesin ve yetkili yorumunu yapma yetkisi vermediği, açıklanan görüşlerin ILO denetim organlarının konu hakkında benimseyebilecekleri hiçbir tutuma hanel getirmeyeceği kabul ve anlayışına dayanmaktadır.

1. Denizcilerin sağlık ve güvenliği

7. MLC, 2006 Madde IV paragraf 1 ve 4 kapsamında, her denizcinin güvenlik standartlarını sağlayan, emniyetli ve güvenli bir çalışma ortamına ve sağlığının korunması, tıbbi bakım ve refah koşullarına ve sosyal korumanın diğer biçimlerine sahip olma hakkı vardır.
8. MLC, 2006 Kural 4.1 paragraf 1'e göre, bayrak devletleri, özellikle COVID-19 küresel salgını bağlamında ve bazı tıbbi ekipman bakımından küresel kıtlık olduğunu hatırd tutarak, bayraklarını taşıyan gemilerdeki denizcilerin sağlık koruması bakımından yeterli önlemler kapsamında olmalarını - alkol bazlı el dezenfektanı ve kişisel koruyucu donanım sağlanması dahil - ve gemide çalışırken derhal ve yeterli tıbbi bakıma erişimleri olmalarını sağlamalıdır. Gezinti gemilerindeki denizciler yolcular ile aynı düzeyde koruma sağlanmadığına ilişkin şikayetler⁸ Ofis'e ulaşmış olduğundan, MLC, 2006'nın bu hükümlerine uyma gereği vurgulanmalıdır.

⁸ Örneğin, 7 Şubat 2020 tarihinde ILO, Rusya Denizciler Sendikası ve Uluslararası Taşıma İşçileri Federasyonu'ndan, Diamond Princess adlı gezinti gemisinde 3.500'ü aşkın kişiyle birlikte karantinaya alınan mürettebatın durumuna ilişkin acil yardım talebi almıştır. Denizcileri, COVID-19 bulaşma riski ile karşı karşıya olmaları, gemide kişisel koruyucu donanım (maske ve dezenfektan gibi) ve tıbbi bakım imkanlarının mevcudiyeti hakkında kaygılarını iletmislerdir.

9. MLC-2006 Kural 4.1 paragraf 3 uyarınca liman devletleri, kendi bölgesindeki gemilerde çalışan ve acil tıbbi müdahaleye ihtiyacı olan denizciler kıyıdaki tıbbi tesislere erişim izni verilmesini sağlamalıdır. Bazı hükümetler tarafından COVID-19 küresel salgınının yayılmasını durdurmak üzere benimsenen istisnai önlemler, bu uluslararası yükümlülüğe uymamak için geçerli gerekçe olarak ileri sürülemez.
10. Denizciler, armatörler ve denizcilik makamları, WHO tarafından yayınlanan "[Gemilerde COVID-19 vakalarının/salgınının yönetilmesi için operasyonel değerlendirmeler](#)" rehberine başvurmaya teşvik edilmektedir. Bu doküman, diğer şeylerin yanı sıra, gemiye biniş öncesinde alınacak önlemler ve gemide kuşkulu vakaların yönetilmesine ilişkin önlemler hakkında bilgi içermektedir.
11. STC Görevlileri ortak bildirimlerinde, şunu ifade etmişlerdir: "Üye Devletlerin, gemilere zorunlu tıbbi malzeme, yakıt, su, yedek parça ve ikmal maddelerinin sağlanmasını kolaylaştırmak için ellerinden gelen her şeyi yapmaları zorunludur. Dünyanın bazı yerlerinde gemilerin, daha önce koronavirüsten etkilenmiş limanlara giriş-çıkış yapmış oldukları gerekçesiyle, başka limanlara girmelerine izin verilmemesi, zorunlu malzemelerin alınmasının engellenmesi rahatsız edici bir durumdur. Ayrıca, dünyanın bazı yerlerinde tedarikçilerin gemilere binmelerinin ve maske, tulum ve diğer kişisel koruyucu donanımın mürettebata teslim etmesinin önlendiğine dair haberler son derece kaygı vericidir. Gemiler İçin Uluslararası Tıbbi Rehber, üçüncü baskı, Uluslararası Denizcilik Sağlığı Birliği, Uluslararası Deniz Ticaret Odası ve Dünya Sağlık Örgütü tarafından sağlanan rehberliğe uygun olarak bol miktarda malzeme ve ekipmana erişime sahip olmaları vazgeçilmez önem taşımaktadır."

Denizcilerin bireysel şikayet/talepleri için

COVID-19 küresel salgınının denizciler üzerindeki etkileri hakkında kaygıları dile getirmek için aşağıdaki kaynaklar mevcuttur:

ITF Denizciler destek ekibi

e-posta - seafsupport@itf.org.uk

SMS - +44 7984 356573

WhatsApp/Viber - +44 7523 515097

Facebook

ITF Denizciler destek sayfası - <https://www.facebook.com/itfseafarerssupport>

ITF Denizciler destek grubu - <https://www.facebook.com/groups/191907568040511>

ITF Esenlik sayfası - <https://www.facebook.com/ITFWellbeing>

İnternet sitesi

ITF Denizciler - www.itfseafarers.org

COVID-19 Country Map (Denizciler için bilgiler) -

<https://www.itfseafarers.org/en/embed/covid-19-country-information-seafarers>

Mobil telefon uygulamaları

ITF Seafarers' app: iOS ve Android

ITF Wellbeing app: iOS ve Android

ITF Global app: iOS ve Android

ISWAN - International Seafarers' Welfare ve Assistance Network (Uluslararası Denizciler Refah ve Yardım Ağı)

Telefon: +44 (0)3000124279

e-posta - iswan@iswan.org.uk

Denizciler yardım hattı

İnternet sitesi - <https://www.seafarerhelp.org/>

Telefon: - +44 207 323 2737 (Denizciler ve aileleri için ücretsiz, uluslararası, gizli, çok dilli yardım hattı).

e-posta - help@seafarerhelp.org

2. Gemici geçiş, transfer ve ülkelerine geri gönderilmesinin kolaylaştırılması

12. Denizcilerin geçiş ve transferini kolaylaştırmanın önemini ele alan iki ILO sözleşmesi vardır.⁹ özellikle, 2003 tarihli değişiklik ve 185 No'lu Denizciler Ulusal Kimlik Katlarına İlişkin Sözleşme'nin (Revize) 6. Maddesinin 7. paragrafına göre "Bu Sözleşme'nin yürürlükte olduğu her ye Devlet, ayrıca, mümkün olan en kısa sürede, pasaportun yanı sıra geçerli denizci kimlik kartına sahip denizcilerin, (a) kendi gemilerine katılma veya başka bir gemiye aktarılma, (b) başka bir ülkede kendi gemilerine katılmak veya ülkelerine geri gönderilmeleri için geçiş amaçlarıyla veya ilgili ye Devlet makamlarının onayladığı başka bir amaçla girişin talep edildiği hallerde, kendi topraklarına girişine izin verir."
13. MLC, 2006 Kural 2.5'e göre, denizciler, kendileri hiçbir masraf yapmadan, Kod'da belirtilen durumlar ve koşullarda, ülkelerine geri gönderilme hakkına sahiptir. Standart A2.5.1 paragraf 7 uyarınca, her ye Devlet, limanlarını ziyaret eden veya karasuları veya i sularından transit geçiş yapan denizcilerin değiştirilmeleri yanı sıra ülkelerine geri dönmeleri için kolaylık sağlayacaktır.
14. Küresel salgın boyunca, yetkili makamların bulaşma riskini asgariye indirmek için orantılı ve özel uyarlanmış önlemleri alma gereğine hael getirmeksizin, MLC, 2006'nın hükümlerine uygun olarak, denizcilerin ülkelerine dönme hakkının güvence altına alınması kritik önem taşımaktadır.¹⁰

⁹ 35 ülke tarafından onaylanan 2003 tarihli değişiklik ve 185 No'lu Denizciler Ulusal Kimlik Katlarına İlişkin Sözleşme (Revize) ve 64 ülke tarafından onaylanan 1958 tarihli ve 108 No'lu Denizciler Ulusal Kimlik Katlarına İlişkin Sözleşme.

¹⁰ Aynı doğrultuda, bkz. Sağlığı korumak ve mallar ve zorunlu hizmetlerin mevcudiyetini temin etmek amacıyla sınır yönetim nlemleri Kılavuzu kapsamında Yeşil Őeritlerin uygulanmasına ilişkin 23 Mart 2020 tarihli Avrupa Komisyonu [Bildirimi](#).

15. Seyahat yasakları, sınır kapanmaları ve karantina önlemleri nedeniyle, çok sayıda gemici gemilerine gidemez-gelemez olmuştur. Denizcilik sektörü, ILO ve uluslararası topluma çağrı yaparak, bu eşi benzeri görülmemiş koşullarda, Üye Devletlerin zorunlu mal, enerji, gıda, ilaç ve diğer birçok ürünün akışının, deniz taşımacılığı ve gemileri yürüten denizcilerin güvenli ve etkili hareketlerini kısıtlayan önlemler nedeniyle aksamadan yürümesini sağlamalarını istemiştir. Denizcilik sektöründe COVID-19 küresel salgınının yarattığı krizle mücadele için sosyal ortaklar ve uluslararası toplum tarafından yürütülen çabaları memnuniyetle karşılamakla birlikte, aynı talep yakın zaman önce ILO Genel Direktörü Guy Ryder tarafından tekrarlanmıştır. Sn. Ryder hükümetlere “bu zorlu günlerde, denizcilerin kritik görevlerini yerine getirmeye devam edebilmelerini sağlamak için, COVID-19 küresel salgınından yeterince korunmaları, tıbbi bakıma erişmeleri ve gemilerine gidip gelebilmeleri”ni sağlamaları için çağrı yapmıştır.¹¹ IMO Genel Sekreteri Kitack Lim ise şunları söylemiştir: “Bu zorlu günlerde, deniz taşımacılığı hizmetleri ve denizcilerin, tıbbi malzeme ve gıda maddeleri dahil hayati önem taşıyan malları taşıyabilmeleri, bu küresel salgınla mücadele ve nihayetinde aşılması için en önemli unsurdur.” IMO yakın zaman önce, COVID-19 küresel salgını boyunca deniz ticaretinin kolaylaştırılmasına ilişkin olarak hükümetler ve ilgili ulusal makamlar için öneriler listesi içeren Genelge yayınlamıştır.¹²
16. STC Görevlileri ortak bildirimlerinde, COVID-19 küresel salgınında mürettebat değişimi sorununu ele almış ve şunu söylemişlerdir: “Denizciler resmen **kilit işçiler** olarak tanınmalı ve seyahat kısıtlamaları ve özel mülahazalardan muaf tutulmalıdır, böylece gemilerine katılabilirler, ayrılabilirler, engelle karşılaşmadan ülkelerine dönebilirler ve tüm bunları salgın kontrolünde iyi uygulamalara uygun olarak yapabilirler.” “Üye Devletler, deniz taşımacılığı gibi çok uluslu işgücüne sahip olan, ileri düzeyde küreselleşmiş bir sektörün, **mürettebat değişimi ve mürettebatın ülkelere geri gönderilmesi** dünyanın her yerinde sorunsuz biçimde yürütülebilmelidir.” “Gemilerin ticari faaliyetlerine devam edebilmesi ve mürettebatın hızlı biçimde gemiden ayrılması ve ülkelere geri gönderilmeleri için liman idarelerine ve yerel sağlık makamlarına açık talimat verilmelidir.” “İşgücünü sağlayan ülkelerin, sözleşmelerini tamamlayan denizcilerin ülkelere dönmelerini kolaylaştırmaları, denizcilerin uygun sağlık taramasını müteakip kendi ülkelerinden ayrılarak gemilerine katılabilmelerine izin vermeleri hayati önem taşımaktadır.”

¹¹ ILO, [COVID-19 krizinde deniziler “onurlu ve saygılı” muamele.](#)

¹² IMO, [27 Mart 2020 tarihli ve 4204/Add.6 sayılı Genelge.](#)

3. Denizci iş sözleşmesinin sona ermesi

17. Mevcut krizde hükümetlerin aldıkları önlemler sonucunda çok sayıda denizciden, kendi iş sözleşmelerinde başlangıçta öngörülen sürenin ötesinde gemide kalmaları istenmiştir. Denizci iş sözleşmelerinin uzatılması, geçerli ulusal kanun ve düzenlemelere uygun olarak yapılmalıdır. Her durumda, denizcinin rızası böyle bir uzatmanın temel koşul olması gerekir . MLC, 2006 Kural 2.1, paragraf 2'ye göre, denizci iş sözleşmelerinin, denizcinin sözleşmedeki koşulları inceleme ve tavsiye alma fırsatına sahip olması ve özgür iradesiyle kabulü üzerine imzalanması gerekmektedir.
18. STC Görevlileri ortak bildirimlerinde, şunu teyid etmişlerdir: “Denizcilerin görev süresinin, iş sözleşmelerinde veya 2006, düzenlenmiş şekliyle, Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’ni uygulayan ulusal kanunlarda belirtilen sürenin ötesine uzatılması gereken durumlarda, denizcilerin planlanan görev süresinin ötesinde makul bir süre gemide kalmalarını sağlayan pragmatik bir yaklaşıma gerek duyulmaktadır.”

4. Gemide azami görev süresi ve güvenceler

19. Mürettebat değişimi veya gemiye gidiş-geliş yasakları nedeniyle, bazı gemi adamları, MLC, 2006 hükümlerine dayalı azami 11 aylık görev süresinin ötesinde gemilerde kalmak zorundadır.¹³ Bir hükümetin bu konudaki sorusuna cevaben Ofis, yetkili makamların, mevcut COVID-19 küresel salgınının yayılmasını durdurmak gibi halk sağlığı acil durumuna ilişkin zorunlu gerekçelerle, belirli sınırlar dahilinde, MLC, 2006 Standart A2.4, paragraf 3 kapsamında yıllık izin feragati yasağına istisnalara izin verebileceğini düşündüğünü bildirmiştir. Yine de bu istisnaların yanında, denizcinin rızasını almak, ülkesine geri gönderilmesi veya yıllık izin haklarının kaybolmaması ve

¹³ CEACR “Yıllık izne ilişkin Standart A2.4, paragraf 2 ve 3 ve ülkeye dönüşe ilişkin Standart A2.5.1, paragraf 2(b)’nin birlikte yorumlanmasında, gemide izin yapmadan sürekli hizmetin azami süresinin ilke olarak 11 ay olduğunu kabul etmiştir. Aslında Komite tarafından açıkça ifade edildiği şekilde, MLC, 2006 Standart A2.4, paragraf 3’ün yetkili makamı tarafından izin verilebilecek istisnalar bakımından mutlak yasak getirmemektedir. Sözleşme, izin verilebilecek istisnaların mahiyet ve kapsamına ilişkin hüküm getirmemiş olmakla birlikte, Komite bu hükmün, Kural 2.4’nin amacını ortadan kaldırmayacak biçimde kısıtlı biçimde yorumlanması gerektiğini düşünmektedir. ... Ancak, denizcinin ihtiyaçları ve seferin münhasır özelliklerini dikkate alarak yetkili makam tarafından somut olay temelinde istisnalara izin verilebilir.” Bkz. ILO, Report of the Committee of Experts on the Application of Conventions ve Recommendations, ILC.108/III(A) (2019), paras 105-113 (General Report).

durumun düzenli aralıklarla gözden geçirilmesi dahil olmak üzere, kötüye kullanma riskini önleyecek uygun güvenceler de bulunmalıdır.

20. Özellikle görevleri seyir güvenliği ve geminin güvenli ve emniyetli biçimde işletilmesini içeren denizcilerin aşırı yorgun olmalarının yaratacağı tehlikeleri dikkate alarak, gemide görev süresinin 11 aylık sınırın ötesinde uzatılmasına, sadece küresel salgının yarattığı acil durumla mücadele etmek için mutlaka zorunlu olduğunda izin verilmelidir.
21. Ayrıca Ofis, yetkili makam tarafından izin verilmiş istisnanın olmadığı hallerde dahi, gemide azami sürekli hizmet süresinin, mücbir sebep veya zaruret hali durumlarında, diğer bir deyişle, Devletin ve/veya armatörün, MLC, 2006 Standart A2.4 ve A2.5.1 kapsamındaki yükümlülükleri mevcut koşullarda ifa etmesini maddi olarak imkansız kılacak öngörülemeyen olay(lar) durumunda, aşılabileceğini düşünmektedir (örneğin, gemi karantinaya alınmıştır).
22. Mart 2020’de, [Asya-Pasifik Bölgesi Liman Devleti Kontrollerine ilişkin Mutabakat Zaptı](#), [Hint Okyanusu Liman Devleti Kontrollerine ilişkin Mutabakat Zaptı](#) ve [Liman Devleti Kontrollerine ilişkin Paris Mutabakat Zaptı](#), kendi bölgelerindeki makamların COVID-19 salgınının etkisini ele almak üzere geçici rehber kurallar benimsemiştir.¹⁴

¹⁴ Genel olarak, sağlık ve yeterlik belgelendirmesi bakımından üç aya kadar, denizciler gemide hizmet süresinin uzatılması ve teftiş sürelerinin ertelenmesi bakımından, somut olay temelinde pragmatik yaklaşım benimsenmesi için çağrı yapmaktadırlar.

5. Asgari personel donatım düzeyinin indirilmesi

23. MLC, 2006 Standart A2.7, paragraf 1 ve 3 kapsamında, her gemi, geminin ve personelin her türlü işletim koşullarında emniyet ve güvenliğinin sağlanması için yetkili makam tarafından yayınlanan asgari emniyetle personel donatma veya benzeri dokümanla uyumlu nitelik ve nicelik olarak yeterli personel ile donatılacaktır.
24. Seyahat yasakları, sınır kapanmaları ve karantina önlemleri nedeniyle mürettebat değişimleri aksamaktadır. COVID-19 küresel salgını ortamında, bazı denizcilik makamları, gemide bulundurulması gereken zorunlu denizci sayısı bakımından armatörlerin karşılaştıkları zorluklara olası bir çözüm olarak asgari personel donatım düzeyini indirmeyi öngörmüştür. Ancak, mevcut durumun denizcilerin gemide uzun süreler kalmalarına yol açtığını dikkate alarak, Ofis, asgari personel donatım düzeyini indirmenin denizcilerde aşırı yorgunluğu artırabileceğini, böylelikle gemilerin güvenli, verimli ve emniyetli işletilmesini tehlikeye sokabileceğini düşünmektedir. Bu nedenle, idareler, COVID-19 küresel salgını süresince bile, Standart 2.7'ye uymaya devam etmelidir.

6. Sağlık belgelerinin süresinin dolması

25. Mevcut kriz, denizcilerin sağlık belgelerini yenileme imkanlarını da kısıtlamıştır. Bu belgeler, 1978 tarihli değişiklik, Denizcilerin Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları hakkında Uluslararası Sözleşme (STCW Sözleşmesi) Kural I/9 ile MLC-2006 Kural 1.2 altında düzenlenmektedir. Her iki uluslararası antlaşma kapsamında, sağlık belgelerinin azami geçerlik süresi iki yıldır. Sağlık belgesinin geçerlik süresi, sefer esnasında sona ererse, antlaşmaya taraf olan ülkenin tanıdığı bir hekimin bulunduğu bir sonraki limana kadar geçerliği devam eder ancak bu süre üç ayı aşamaz.
26. Ofis, küresel salgının yayılmasını durdurmak için getirilen kısıtlamaların bazı durumlarda, MLC, 2006 ve STCW Sözleşmesi'nde öngörülen azami üç aylık uzatma sınırları dahilinde sağlık belgesinin yenilenmesini maddi olarak imkansız kılacak mücbir sebep durumları oluşturabileceğini kabul etmektedir.
27. Bu bakımdan, sağlık belgelerini düzenleyen makamların, anılan belgenin süresinin uzatılması bakımından, zorunlu olanı aşmayacak ölçüde, pragmatik ve pratik yaklaşım benimsemeleri ve gemiler, denizciler ve ilgili makamlara duyurmaları teşvik edilmektedir. Liman devleti kontrol makamlarının da, MLC, 2006 Başlık 5 uyarınca kontrol prosedürlerinin uygulanmasında, sağlık belgeleri ve kabulü bakımından aynı şekilde pragmatik ve pratik yaklaşım benimsemeleri teşvik edilmektedir.¹⁵
28. Sağlık belgeleri, durum düzelir düzelmez yenilenmelidir. Denizcilik makamlarının, durumun gidişatını düzenli olarak gözden geçirmeleri talep edilmektedir.

¹⁵ Bu konuda bkz. IMO, WHO ve ILO'nun COVID-19 küresel salgını bağlamında denizcilerin sağlık belgeleri, gemi sağlık kontrol belgeleri ve denizcilerin tıbbi bakımı hakkında ortak bildirisi, yakında yayınlanacaktır.

7. Eğitim ve nitelik belgelendirmesi

29. MLC, 2006 Kural 1.3'e göre, görevleri ifa etmek üzere denizci eğitim görmüş veya yeterli oldukları belgelendirilmiş veya sair şekilde ehil olmadıkları sürece, gemide çalışamaz. STCW Sözleşmesi'nin ilgili hükümlerine göre eğitim ve belgelendirme, bu koşulu karşılıyor kabul edilir.
30. Ofis, bu konuda IMO tarafından sağlanan rehberliğe atıf yapmaktadır. Anılan rehberliğe göre, salgın nedeniyle dünyada alınan önlemler, STCW Sözleşmesi'ne uygun olarak denizcilerin eğitimlerinin sürdürülmesi, belgelerinin yenilenmesi ve belgelerin tanınmalarının onaylanması bakımından, denizcilik makamlarına büyük zorluklar yaratmaktadır.¹⁶ Bu bağlamda, anılan belgeleri düzenleyen makamların, bu belgelerin süresinin uzatılması bakımından, zorunlu olanı aşmayacak ölçüde, pragmatik ve pratik yaklaşım benimsemeleri ve gemiler, denizci ve ilgili makamlara duyurmaları teşvik edilmektedir. Liman devleti kontrol makamlarının da, STCW Sözleşmesi Madde X (Kontrol) ve Kural 1/4 (Kontrol Prosedürleri) MLC, 2006 Başlık 5 uyarınca kontrol prosedürlerinin uygulanmasında, bu belgeler ve onayların uzatılması ve kabulü bakımından aynı şekilde pragmatik ve pratik yaklaşım benimsemeleri teşvik edilmektedir.
31. Ofis, küresel salgının yayılmasını durdurmak için getirilen seyahat yasakları, karantina dahil kısıtlamaların ve kurs iptallerinin bazı durumlarda, MLC, 2006 Kural 3.1 ve STCW Sözleşmesi'nin ilgili hükümlerine uygun olarak denizci eğitimlerinin sürdürülmesi, belgelerinin yenilenmesi ve belgelerin tanınmalarının onaylanmasını maddi olarak imkansız kılacak mücbir sebep durumları oluşturabileceğini kabul etmektedir. Yine de, her ne kadar mevcut durum, belgelerin süresinin uzatılması bakımından bir miktar esneklik gerektiriyor olsa da, anılan belgelerin ilk düzenlenmesi için geçerli koşullardan ilke olarak ayrılmamak gerekmektedir.

¹⁶ IMO, 2 Nisan 2020 tarihli ve [4204/Add.5/Rev.1 sayılı Genelge](#).

32. Yeterlik belgeleri, durum düzelir düzelmez yenilenmelidir. Denizcilik makamlarının, durumun gidişatını düzenli olarak gözden geçirmeleri talep edilmektedir.
33. STC Görevlileri ortak bildirimlerinde, şunu belirtmişlerdir: “Belgelendirme için eğitim veya tazeleme eğitimi almakta sorun yaşayan denizcileri desteklemek üzere, benzer şekilde pragmatik yaklaşım gerekmektedir. Bayrak devletleri ve liman devletleri, denizci belgelerinin geçerlik süresini en az üç ay ya da durum elverince ikinci bir duyuruya kadar uzatmak üzere, diğer denizci uluslarla işbirliği yapmalıdır.”

8. Denizcilik çalışma belgesi ve teftişler

34. COVID-19 küresel salgını, deniz taşımacılığı sektörü ve denizcilik makamlarının, MLC, 2006 Başlık 5 uyarınca gerekli teftişlerin yapılmasında zorluklarla karşılaşmasına neden olmuştur.
35. Ofis, mevcut koşulların bazı durumlarda, MLC, 2006 Başlık 5 kapsamında gereken ara ve yenileme teftişlerinin, Sözleşme’de öngörülen süre içerisinde yapılmasını maddi olarak imkansız kılacak mücbir sebep durumları oluşturabileceğini kabul etmektedir.
36. Bazı hükümetler ve liman devleti kontrol makamları, belgelerin geçerlilik süresinin ilk belgenin sona erdiği tarihten itibaren üç ayı aşmayacak süreyle uzatılması imkanı getirmiştir. Diğer bazıları ise, Standart A5.1.3 paragraf 3 kapsamında yenileme teftişi yapılamıyorsa, geçici belge düzenlenmesi imkanı getirmiştir. Bu türden imkanlar Sözleşme’de öngörülmemiş olmakla birlikte, Ofis, küresel salgının yarattığı mücbir sebep durumlarının bu türden önlemleri, mutlak zorunlu olduğunda, haklı kılabilceğini düşünmektedir.
37. Başlık 5 kapsamındaki teftişler, durum düzelir düzelmez yapılmalıdır. Denizcilik makamlarının, durumun gidişatını düzenli olarak gözden geçirmeleri talep edilmektedir.

38. STC Görevlileri ortak bildirimlerinde, şunu teyid etmişlerdir: “Uzman personel, sürveyör ve teknisyenleri etkileyen seyahat kısıtlamaları nedeniyle, gemilerin muayene ve teftiş yaptıramadıkları veya dışarıdan sağlanan bakım ve desteği alamadıkları durumlarda, pragmatik yaklaşım ve özel mülahazaların gereğini vurgulamak gerekmektedir. Benzer şekilde, kuru havuzda bakım aralıklarında yaşanan zorlukları karşılayabilmek için gemilerin belgelendirilmesinde esneklik gerekebilir.”

9. Sosyal koruma: Enfeksiyon veya karantina durumunda denizcilerin ücretli hastalık izni hakkı

39. MLC, 2006 Standart A4.2.1 paragraf 1(a)'ya göre, armatörler, göreve başladıkları tarih ile ülkesine geri gönderildiği tarihler arasında veya hizmetten doğan hastalık ve yaralanma ile ilgili, gemilerinde çalışan denizcilerin masraflarını karşılamalıdır. Aynı Standart'ta paragraf 3'e göre ise, hastalığın veya yaralanmanın iş göremezlik ile sonuçlanması durumunda, armatör şunlardan sorumlu olacaktır: Hasta veya yaralı denizcilerin gemide kaldığı veya Sözleşme'ye uygun olarak ülkesine geri gönderilene kadar tüm ücretlerini ödemek; ve denizcilerin ülkelerine gönderildikleri veya vardıkları zaman veya tedavi için gemiden indirildiği zaman, hangisi daha erken ise, ilgili ülkenin kanunlarına göre nakit yardımlardan yararlanmaya başladığı zaman arasındaki süre boyunca, ulusal kanun ve düzenlemelerde veya toplu iş sözleşmelerinde öngörüldüğü biçimde, ücretlerini tam veya kısmen ödemek. Bu bağlamda, COVID-19'a yakalanan denizciler, işgöremez oldukları sürece, uğradıkları gelir kaybını telafi etmek üzere, ücretli hastalık izni veya hastalık yardımlarını almaya hak kazanacaktır. Gemide ve kıyıda denizciler için karantina süreleri de; denizcilerin hastalık belirtileri gösteriyor, hastalığa maruz kalmış veya güvenlik önlemi olarak karantinaya konulmuş olup olmadıklarına bakılmaksızın; aynı şekilde MLC, 2006'nın yukarıdaki hükümlerince kapsamaktadır.

40. Ülkesine geri gönderilme öncesinde veya esnasında, denizcilerin kendini tecrit etmesi veya karantina süresince; hastalık belirtileri gösteriyor, hastalığa maruz kalmış veya güvenlik önlemi olarak karantinaya alınmış olup olmadıklarına bakılmaksızın; denizcilerin tıbbi bakım, konaklama ve yiyecek masrafları da, yürürlükteki ulusal mevzuat uyarınca kamu makamları tarafından üstlenilmediği sürece, denizciler uygun biçimde ülkelerine kavuşturulana kadar armatör tarafından karşılanmalıdır.¹⁷

10. Küresel salgın boyunca kıyı izni ve refah tesisleri

41. MLC, 2006 Kural 2.4 paragraf 2 kapsamında, denizcilere, pozisyonlarının işletim gereksinimleri ile uyumlu olarak, sağlık ve esenlikleri için kıyı izni verilecektir.
42. Denizcilik makamları, bulaşma riskini asgariye indirmek üzere benimsenmiş orantılı önlemlere hanel getirmeksizin, bu yükümlülüğe uymaya devam etmelidir. COVID-19 küresel salgını boyunca, mümkün olduğunca, limandaki refah hizmetlerine erişim de sağlanmalıdır.
43. STC Görevlileri ortak bildirimlerinde, şunu belirtmişlerdir: “Son zamanlarda, işlerinin doğası gereği denizcilerin yaşadıkları stres, tecrit ve sosyal baskılar yaygın biçimde tanınmıştır. COVID-19 bu sorunları açıkça görülür biçimde ağırlaştırmakta, denizciler ve ailelerinin akıl ve beden sağlığı üzerinde olumsuz etki yaratmaktadır. Mevcut duruma karşı önlem olarak limandaki refah hizmetlerinin kapatılması veya kısıtlanmasını duymak endişe vericidir; denizcilere yönelik refah hizmetlerine tam destek verilmesi hayati önem taşımaktadır.”

¹⁷ MLC, 2006 Standart A4.2.1 paragraf 1(c)'ye göre, armatörler tıbbi tedavi ve gerekli ilaç ve tedavi edici uygulamalar dahil, tıbbi bakım giderleri ve hasta veya yaralı denizci iyileşene veya hastalık veya işgöremezlik durumunun kalıcı nitelikte olduğu tespit edilinceye kadar, evden uzakta, kalacak yer ve yiyecek/içecek giderlerini karşılamakla yükümlü olmalıdır. Bu bağlamda önemli olan Standard A4.2.1 paragraf 6'ya göre ise, ulusal kanunlar veya düzenlemeler, armatörü, tıbbi bakım, yeme/içme ve kalacak yer ve defin masraflarından, bu tür yükümlülük kamu kurumlarınca üstlenildiği sürece, muaf tutabilir.

11. Denizcilerin terk edilmesi

44. Küresel salgının yayılmasını önlemek için alınan önlemler, COVID-19 salgınının başlamasından önce vuku bulan terk vakalarının çözülmesinde ilave zorluklar yaratmaktadır. Bu türden önlemler yakın gelecekte yeni terk vakalarına yol açabilir. COVID-19 krizi bağlamında dahi, bayrak devletleri, liman devletleri ve işgücü sağlayan devletler, MLC, 2006 Kural 2.5'te ve Sözleşme'deki Kod'da belirtilen ülkeye geri dönmeye ilişkin yükümlülüklerle bağlı olmaya devam etmektedir. Üye Devletler, terk vakalarını bir an önce çözümlenmek ve bu durumdan etkilenen denizcilerin, MLC, 2006'nın ilgili hükümlerine uygun olarak ülkelerine dönmeleri, ödenmemiş ücretlerini almalarını sağlamak için gerekli tüm çabaları göstermelidir.
45. STC Görevlileri ortak bildirimlerinde, şunu belirtmişlerdir: "Sosyal ortaklar, armatörlerin filo işletimlerini destekleyecek mali imkanlara sahip olmamaları nedeniyle terk vakalarında olası bir artıştan kaygı duyduklarını ifade etmektedir. Durumu ve ortaya çıkan trendleri takip etmek, terk vakaları hakkında etkili raporlamaya sahip olmak vazgeçilmez önem taşımaktadır çünkü COVID-19 krizi bağlamında getirilen kısıtlamaların etkilerini ve denizcilere yardım etmek için gereken önlemleri anlamının yegane yolu budur."