

“DENİZ İŞ SÖZLEŞMESİ 2006” HAKKINDA İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

*Doç. Dr. Didem ALGANTÜRK LIGHT**

I. GİRİŞ

Uluslararası Çalışma Örgütü¹ 1919 yılından itibaren sosyal adaletin ve uluslararası insan ve çalışma haklarının iyileştirilmesi amacıyla görev yapan bir Birleşmiş Milletler ihtisas kuruluşudur². Uluslararası Çalışma Örgütü'nün temel ilkesi, evrensel ve sürekli barışı sosyal adalet ile sağlamak ve bu amaçla hazırladığı sözleşmeler ve tavsiye kararlarıyla, çalışma hayatına ilişkin uluslararası standartları belirlemektir. Uluslararası Çalışma Örgütü işçi, işveren ve devlet temsilcilerinin eşit olarak yer aldığı uluslararası alanda çalışmalarını sürdüren tek birliktir. Uluslararası Çalışma Örgütü, bu üçlü yapı içinde 1920 yılından itibaren deniz işkolu alanında da çalışmalar yapmaktadır³. Bu çalışmalardan en yeni tarihli Uluslararası Çalışma Örgütü'nün Şubat 2006 tarihinde Cenova'da gerçekleşen 94. Konferansı'nda kabul edilen “Deniz İş Sözleşmesi (Maritime Labor Convention) 2006” dır⁴.

* İstanbul Ticaret Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi.

1 International Labour Organization- ILO.

2 ILO'nun çalışma yöntem ve denetim faaliyetleri için bkz. **WISSKIRCHEN, A.** “Uluslararası Çalışma Örgütü'nün Norm Oluşturma ve Denetim Faaliyetleri: Sorunlar ve Dene-yimler”TİSK Akademi, C.I, S.2, 2006, sh. 153 vd.

3 1920 yılında ILO yönetim kurulunda, deniz işkolundaki sorunlar ile ilgilenmek üzere Birleşmiş Denizcilik Komisyonu kurulmasına karar verilmiştir. Uluslararası Çalışma Konferansı'nın her denizcilik oturumunda delegeler tarafından yeni gemi adamları ve donatan temsilcilerinin seçilmesi nedeniyle Birleşmiş Denizcilik Komisyonu'nun yapısı değişmektedir. Birleşmiş Denizcilik Komisyonu'nun görevi, ILO'nun denizcilik oturumundan önce ön hazırlıkları yapmak ve oturumda tavsiyede bulunmaktır. Birleşmiş Denizcilik Komisyonu, bir tavsiye organı olması nedeniyle, yeni ILO Sözleşmeleri ve tavsiyeleri teklif eden taslaklar sunar. Birleşmiş Denizcilik Komisyonu'nun geçmiş dönemde yapmış olduğu çalışmalar gemi adamları ücretleri, çalışma saatleri, şirket sertifikaları, ücretli yıllık tatiller, sosyal güvenlik, sosyal yardım ve sağlık, güvenlik sorunları olup, Komisyon bir çok sözleşmenin hazırlanmasında rol almıştır, **GOLD, E./CHIRCOP, A./KINDRED, H.**: Essential of Canadian Law, Maritime Law, 2003, sh. 82

4 Sözleşme'nin İngilizce ve Fransızca metni için bkz. <http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.htm>, 15.10.2006.

II. SÖZLEŞME'NİN AMACI

Deniz İş Sözleşmesi 2006'nın temel amacı, uluslararası alanda deniz işkolunda hazırlanmış olan önceki tüm düzenlemeleri bünyesinde bulundurmak suretiyle geniş bir uygulama alanı sağlayarak denizde çalışanların haklarını temel bir çatı sözleşme altında birleştirmektir. Sözleşme, deniz işkolunda 1920–1996 yılları arasında hazırlanan önceki 68 adet Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmelerinin tamamını kapsayan ve bunları yenileyen niteliğe sahiptir. Bu sebeple, “*Birleştirilmiş Deniz İş Sözleşmesi 2006*” olarak da adlandırılmaktadır. Ancak Sözleşme'nin düzenlenme amacı sadece uluslararası alanda denizde çalışma standartlarının birleştirilmesi değildir. Sözleşme, bunun yanı sıra, teknolojik gelişmeler karşısında mevcut çalışma sözleşmelerinin⁵ bir kısmının uygulama alanını kaybetmesi, bir kısmının denizcilik sektöründe hiç bir şekilde kabul görmemiş olması, özellikle sözleşmelerde ve diğer düzenlemelerde yer alan bazı kavramların (örneğin, donatan veya gemi) farklı şekillerde tanımlanması veya bu tanımların bayrak devletinin tabi olduğu milli hukuka bırakılması nedeniyle ortaya çıkan farklılıkların giderilmesi ve nihayet uluslararası alanda etkili olabilecek yeni standartların bir çatı altında toplanması amacıyla hazırlanmıştır⁶.

Deniz İş Sözleşmesi 2006, 100'den fazla ülkenin gemi adamları birlikleri, donatan birlikleri ve devlet temsilcilerinin katıldığı Uluslararası Çalışma Örgütü'nün 94. Konferansı'nda hiç bir itiraz görmeksizin toplam 314 delegeden tarafından kabul edilmiştir. Bu Sözleşme'nin yürürlüğe girmesi ile birlikte denizciliğin kalitesine ve standartlarına ilişkin hazırlanan ve uluslararası rejimi düzenleyen teknik IMO⁷ sözleşmelerinden SOLAS⁸, STCW⁹ ve

⁵ Temel prensiplerde değişiklik yapılması öngörülen uluslararası çalışma sözleşmeleri şunlardır; Zorla Çalıştırma Sözleşmesi 1930, Sendika Özgürlüğü ve Sendikalaşma Hakkının Korunması Sözleşmesi 1948, Örgütlenme ve Toplu Pazarlık Hakkı Sözleşmesi 1949, Eşit Ücret Sözleşmesi 1951, Zorla Çalıştırmanın Kaldırılması Sözleşmesi 1957, Ayırımcılık (İş ve Meslek) Sözleşmesi 1958, Asgari Yaş Sözleşmesi 1973, En Kötü Biçimlerdeki Çocuk İşçiliğinin Yasaklanması Sözleşmesi. Türkiye, bu sözleşmelerinin tümüne taraftır; www.ilo.org/public/turkish/region/eurpro/ankara/sozlesme/onaylanan.-htm, 15.10.2006.

⁶ DOUMBIA, C./DEVLIN, D./ MCCONNELL, M.L.: “The Maritime Labour Convention, 2006 Consolides”, The American Society Of International Law, Vol.10, Issue.23, 13 Sep.2006, www.asil.org/insights/-2006/09-insights060913.html, 26.10.2006.

⁷ Uluslararası Denizcilik Örgütü-International Maritime Organisation: Birleşmiş Milletler Örgütü'nün 1948'de Cenova'da toplanan bir konferansında, münhasıran denizcilik meselelerine tahsis edilmiş bir uluslararası organ olarak kurulmasına ilişkin sözleşme 1958 yılında yürürlüğe girmiştir. IMO, deniz güvenliği, uluslararası sularda seyir güvenliği, deniz çevresinin korunması ile uluslararası sularda sefer yapan gemilerin inşası, donatımı, trafiği etkileyen tüm teknik ve hukuki konularda hükümetler arasında işbirliği yaparak

MARPOL¹⁰ı tamamlayan dördüncü temel sözleşme olması hedeflenmektedir.

Deniz İş Sözleşmesi 2006'nın, denizcilik sektörüne getireceği faydalar, Uluslararası Çalışma Örgütü tarafından özetle şu şekilde tespit edilmektedir¹¹;

Devletler açısından;

— birden çok sözleşme yerine, tek sözleşmeden doğan raporlama kolaylığının sağlanması.

— bu Sözleşme ile devletlerin tüm gemiler üzerinde daha geniş yetki sağlayabilmesi.

— denizcilik sektöründe hizmet kalitesinin artması.

— deniz çevresini korumanın geliştirilmesi.

— üye devletlere ait gemilere avantajların sağlanması.

— üye olmayan devletlerin bayrağını taşıyan alt standartlardaki gemilerin de denetime tabi tutularak, haksız rekabete karşı koruma sağlanması.

Gemi sahipleri açısından;

— adil bir rekabet alanı sağlayarak belli standartlarda hareket etme ve buna hedeflenme.

belirli standartların uluslararası düzeyde kabul edilmesi için faaliyet göstermektedir. www.imo.org, 2.1.2007; T.C Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Uluslararası Denizcilik İlişkileri ve Deniz Hukuku, 2. Ulusal Denizcilik Şurası, 2000 İstanbul, sh. 4–5.

8 Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi (SOLAS 1974)- Safety of Life at Sea : Gemilerin yapısına, can kurtarma araçlarına, seyir güvenliğine ve tehlikeli eşya taşınmasına ilişkin kurallar içermektedir. Türkiye, bu Sözleşme'ye 31.10.1980 tarihinde taraf olmuştur. Sözleşme hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. www.imo.org, 2.1.2007; ÇEVİK, Ü.:Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri, İstanbul 2004, sh.25-49.

9 Gemiadamlarının Eğitimi, Sertifikalandırılması ve Vardiya Tutma Esasları İle İlgili Uluslararası Sözleşme- [Standards of Training, Certification and Watchkeeping](http://www.imo.org) (STCW 1978) : Gemilerde uygun nitelikte gemi adamlarının istihdamının sağlanmasına ilişkin kurallar içermektedir. Türkiye, bu Sözleşme'ye 20.4.1989 tarihinde taraf olmuştur. Sözleşme hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. www.imo.org , 2.1.2007; ÇEVİK, sh.65-82.

10 Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Hakkında. Sözleşme - International Convention for the Prevention of Pollution from Ships. (MARPOL 73/78): Denizlerin gemilerden kirlenmesini önlemeye ilişkin kurallar içermektedir. Türkiye, bu Sözleşme'ye 24.6.1990 tarihinde taraf olmuştur. Sözleşme hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. www.imo.org, 2.1.2007; ÇEVİK, 96-228.

11 www.oit.org/public/english/standards/norm/mlc2006/advantages.htm, 15.10.2006; www.ilo.org/public/-english/bureau/inf/pr/2006/7.htm, 15.10.2006.

— belgeleme sisteminden faydalanma, özellikle 500 gross tonilatodan küçük olan gemilerin donatanlarının talebi halinde dahi bu sistemden yararlanma imkânı.

— sosyal anlamda daha sorumlu bir denizcilik sektörünün oluşumu.

— daha etkili ve korumacı bir çalışma gücünün yaratılması.

— gemilerin daha kaliteli ve güvenli işletilerek, limanlarda daha az problemlerin doğması ve buna bağlı olarak ortaya çıkan gecikmenin azalması.

— birçok gemi sahibi tarafından kolayca kabul edilebilecek minimum standartlar sayesinde denizcilik sektöründe çalışma koşulları açısından ortak bir uyum ve yeknesak bir hukuk düzeninin sağlanabilmesi.

Gemi adamları açısından ;

— genel anlamda denizde çalışma prensiplerinin ve haklarının düzenlenmesi.

— gemi adamlarının istihdamı ile ilgili hakların düzenlenmesi.

— gemi adamlarının minimum düzeyde çalışma ve yaşama koşullarına ilişkin yeknesak kuralların getirilmesi.

— gemi adamlarının karada ve denizde şikayet hakkının düzenlenmesi.

III. SÖZLEŞME'NİN YÜRÜRLÜĞE GİRİŞİ

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi 2006'nın 4. maddesi gereğince, bu Sözleşme dünya gemi tonajının %33'üne sahip olan en az 30 devlet tarafından kabul edildikten 12 ay sonra yürürlüğe girer. Bir başka ifade ile, Sözleşmenin yürürlüğe girebilmesi için iki şartın bir arada bulunması gerekir. Bunlardan birincisi, en az 30 devletin bu Sözleşme'ye taraf olması diğeri ise, taraf olan devletlerin dünya gemi tonajının % 33 'üne sahip olmasıdır.

IV. SÖZLEŞME'NİN YAPISI VE İÇERİĞİ

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi 2006, bir çatı sözleşme olması nedeniyle önceki sözleşmelerden farklı olarak detaylı ve sistematik bir özelliğe sahiptir. Sözleşme, temel yapısını belirten bir giriş bölümü, 16 madde ve "Tüzükler ve Kodlar" (Regulations and Codes) bölümünden meydana gelmektedir. *Maddelerinde*, genel olarak temel haklar, prensipler ve tanımlar; *tüzüklerde*, prensipler ve yükümlülükler; *kodlarda* ise, kaideleri tamamlayıcı düzenlemelere yer verilmektedir. Kodlar, A ve B bölümleri olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. "A" bölümünde zorunlu standartlar, "B" bölümünde, zorunlu olmayan ancak uygulayıcılar için rehber niteliğinde prensipler ve standartlar yer almaktadır. "B" bölümünde yer alan rehber niteliğindeki standartlar özel-

likle tüzüklerin ve A bölümündeki zorunlu standartların anlaşılabilmesi için gereklidir.

"Tüzükler ve Kodlar" (Regulations and Codes), gemi adamlarının gemide minimum çalışma koşulları, istihdam şartları, yerleşim, eğlence imkanları, gıda ve yiyecek temini, sağlık ve tedavi şartları, sosyal yardım ve sosyal güvenlik hizmetleri, şartlara uyma ve uygulama konularına yer verilmiştir. Bu bölümde yer alan konular, genellikle deniz işkolunda hazırlanmış önceki mevcut belgelerde de bulunmakta olduğundan Sözleşme ile bu şartlar güncellenmektedir. Bunun yanı sıra, özellikle ses ve titreşimin sebep olduğu veya çalışma ortamında doğan riskler nedeniyle ortaya çıkabilecek meslek hastalıkları konusunda yeni bir düzenleme getirilmektedir. Ayrıca, gemi güvenliği ve emniyeti ve deniz çevre koruması ile ilgili standartlarda ele alınmaktadır.

Sözleşme maddelerinde yer alan teknik şartlar, sektördeki değişimlere bağlı olarak hızlı bir şekilde güncelleştirilebilme imkanına sahiptir. Böylelikle, karada ve denizde teknik şartlardaki değişiklikler nedeniyle ortaya çıkan problemler, gecikme olmaksızın çözüme kavuşturulabilecektir¹².

Sözleşme'nin önemli hususlarından biri de, gemi adamlarının iyi çalışma koşullarına ilişkin temel haklarının açıkça düzenlenmesidir. Bunlar,¹³ ;

1. gemi adamlarına güvenlik standartlara uygun emniyetli ve güvenli bir çalışma ortamının sağlanması hakkı,
2. gemi adamlarının adil çalışma şartlarına sahip olma hakkı,
3. gemi adamlarının gemide iyi çalışma ve yaşama şartlarına sahip olma hakkı,
4. gemi adamlarının sağlık, tıbbi tedavi, sosyal yardım ve sosyal güvenlik imkanlarına sahip olma hakkı şeklinde belirlenmiştir. Üye devletler, Sözleşme'de aksi öngörülmedikçe, gemi adamlarına temel hakları sağlayan ve Sözleşme'de belirtilen standartlara uygun milli mevzuatı kendileri düzenler.

V. SÖZLEŞME'NİN UYGULAMA ALANI VE BELGELEME (SERTİFİKASYON)

a. Uygulama Alanı

Deniz İş Sözleşmesi, herhangi bir kapasite ile gemide istihdam edilen veya çalışan gemi adamlarına uygulanır¹⁴. Dünya denizcilik sektöründe

¹² Madde XIV–XV.

¹³ Madde IV.

çalışan tüm gemi adamlarına¹⁵ uygulanması hedefiyle hazırlanan Sözleşme'de, gemi adamının mutlaka geminin işletilmesi veya teknik sevk ve idaresinde yer alması şartı aranmamaktadır. Teknik sevk ve idare dışında gemi de istihdam edilen örneğin yolcu gemilerinde çalışan gemi adamları kamorot, ahçı, silici, ütücü, sağlık ekibi de gemi adamı olarak kabul edilir ve bu Sözleşme'ye tabidir. Ancak ister özel ister devlet gemisi olsun ticari faaliyette bulunan ve uluslararası sularda sefer yapmayan 200 gross ton ve altındaki gemilerde çalışan gemi adamları bu Sözleşme'ye tabi değildir.

200 gross ton üzerinde ve ticari faaliyette bulunan bütün gemiler bu Sözleşme'ye tabidir. Ancak liman yönetmeliğinin uygulandığı münhasıran iç su ve barınma sularında veya alanlarında kullanılan gemiler, balıkçılık veya benzeri amaçlar ile kullanılan gemiler, savaş gemileri, askeri ve yardımcı gemiler bu sözleşmenin uygulama alanı dışındadır¹⁶.

Sözleşme'nin uygulanması açısından donatan, geminin tüzel veya gerçek kişi maliki veya geminin işletilmesinden sorumlu olan ve gemi malikinin Sözleşme'den doğan yükümlüklerini ve sorumluluklarını üzerine alan işleyen, acente veya bareboat chartereri olarak tanımlanmaktadır¹⁷. Donatan kavramının acenteyi ve bareboat chartereri de kapsayacak şekilde tanımlanmasının sebebi, gemi adamlarına karşı Sözleşme'den doğan sorumlu şahsı tespit etmektir.

Bu sözleşmenin üye bayrak devletinin bir gemisine veya belli bir kategorideki gemilerine uygulanıp uygulanmayacağı hakkında bir tereddüt doğması halinde, üye devletin yetkili makamları ancak gemi adamları birlikleri ve donatan birliklerine danıştıktan sonra bu konuda karar vermeye yetkili hale gelir¹⁸.

b. Belgeleme (Sertifikasyon)

Sözleşme ile getirilen düzenlemelerden ilki, gemi hakkında verilen "**denizcilik çalışma belgesi**"dir. Denizcilik çalışma belgesi,¹⁹ üye bayrak devleti veya bu amaçla tam yetkili tanınmış bir organizasyon/makam tarafından verilen ve çalışma şartlarının milli mevzuata uygun olduğunu tasdik eden bir

14 Mad: II/ 1 (f).

15 Dünya Çalışma Örgütü, dünya denizcilik sektöründe tahmini olarak 1.2 milyon gemi adamının çalıştığını belirtmektedir.

16 Mad: II/4.

17 Mad: II/1 (j).

18 Mad: II/6.

19 Mad:II, Tüzük: 5.1.3.

belgedir. Bu belgenin geçerlilik süresi 5 yıldır ve bu süre içerisinde de geminin şartlara uygunluğu periyodik olarak incelenmektedir. Belge, özellikle Konvansiyon yükümlülüklerini yerine getirmekten sorumlu olan donatanın hüviyetini tespit eder.

Denizde çalışma sertifikasının geçerlilik süresince üye bayrak devletinin milli kanunları ve üye devletin bayrağını taşıyan geminin donatanı, Sözleşme gereğince belirlenen konularda ilgili standartları yerine getirmeyi ve bunlara uymaya taahhüt eder²⁰. Bu taahhüte "**denizde çalışmaya uygunluk beyanı**"denir. Bu beyan gereğince;

- 1 gemide çalışan veya istihdam edilen gemi adamının minimum yaş standartlarına ve şartlarına uygunluk,
- 2 gemi adamlarının denizde görevlerini ifa ederken sağlıklı olduğuna ilişkin tıbbi sertifikaların alınması ve bunlara uygunluk,
- 3 gemi adamlarının ehliyetlerinin yeterliliğine ilişkin şartlara uygunluk,
- 4 gemi adamları hizmet sözleşmelerinin adil şartlar altında düzenlenmesine ilişkin şartlara uygunluk,
- 5 gemi adamları eksikliklerinin tamamlanması ve yerleştirme hizmetinin etkili ve organize edilmiş bir şekilde verilme şartlarına uygunluk,
- 6 gemi adamlarının hizmetleri karşılığı ödenen ücretlere ilişkin şartlar,
- 7 gemi adamlarının çalışma ve dinlenme saatlerinin düzenlenmesine ilişkin şartlara uygunluk,
- 8 gemi adamlarının gemiden yıllık izinli olarak ayrılmasını gerektiren haller ve buna ilişkin şartlara uygunluk,
- 9 gemi adamlarının evlerine dönme şartlarına uygunluk,
- 10 geminin kaybolması veya batması halinde gemi adamlarının cismani zarar veya maddi bir zarar veya işsiz kalması nedeniyle doğan zararın tazminine ilişkin şartlara uygunluk,
- 11 gemi adamlarının yeterli sayıda bulundurarak, geminin emniyeti, yeterli ve güvenli idaresinin sağlanması,
- 12 gemi adamlarına kariyer ve yeteneklerini geliştirme imkanlarının tanınması.
- 13 gemi adamlarına gemide temiz yerleşim ve eğlence imkanlarının sağlanması,

²⁰ Tüzük: 1, 2.

14 gemi adamlarına hijyenik şartlara uygun iyi kalitede yiyecek ve içecek sağlanması,

15 gemi adamlarının sağlığının koruma, denizde ve karada tedavinin hızlı bir şekilde sağlanması için gerekli imkanların sağlanması,

16 donatanın gemi adamları ücretlerinin ödenmesinden doğan sorumluluğu hakkında düzenleme,

17 gemi adamlarının sosyal güvencelerinin sağlanması,

gereklidir. **Sözleşme**, teknik IMO sözleşmelerine benzer şekilde geminin bayrağını taşıdığı üye devletin yetkili makamları tarafından gemi adamlarının çalışma ve sosyal şartlarının denetlenmesi ve belgelenmesi esasına dayanmaktadır. Üye bayrak devleti veya üye devletinin yetkili makamları, donatanın standartlara uyma yolunda hazırladığı planlarını inceler ve bu standartların sözleşmeye uygun olduğunu tasdik etmesi halinde donatana bir **“uygunluk belgesi”** verir. Özellikle gemi kaptanın, donatanın uymayı beyan ettiği bu standartları yerine getirmesinden ve sözleşmeye uygun olduğunu gösteren kayıtların tutulmasından donatana karşı sorumluluğu doğar.

200 gross ton ve altındaki ticari gemilerin gemi maliklerinin de, üye bayrak devletinden yabancı limanlarda karşılaşılabileceği standartlara ilişkin ortaya çıkabilecek problemleri önceden engellemek amacıyla bu denetleme ve belgeleme sisteminden yararlanmasını talep etmesi mümkündür.

VI. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

IMO teknik sözleşmeleri formatında hazırlanan Deniz İş Sözleşmesi 2006, Denizcilik Çalışma Örgütü üyeleri tarafından desteklenmiş bir uluslararası sözleşmedir. Üye devletlerin Sözleşme’de yer alan bu standartları tamamlaması uzun bir süreç olacaktır. Ancak Sözleşme’nin yürürlüğe girmesi ile birlikte uluslararası alanda uyum ve yeknesak bir hukuk düzeni sağlanarak, denizde çalışanların yaşam ve yaşam şartlarının düzeltilecek ve bu da denizcilik sektörünün kalite ve güvenli bir şekilde gelişmesine neden olacaktır.

Denizcilik sektörü için hazırlanan kalite, güvenlik, denizde istihdam koşullarına ilişkin hazırlanan uluslararası sözleşmelere taraf olunması, sözleşmelerin şartlarının yerin getirilmesi globalleşen denizcilik sektöründe başarılı olmanın en önemli yoludur. Ülkemiz açısından, deniz işkolundaki Denizcilik Çalışma Örgütü sözleşmelerinin bir kısmı güncelliklerini yitirmiş bulun-

makta²¹ bir kısmı ise, henüz onaylanmamıştır²². Bu nedenle özellikle bir çatı sözleşme niteliğinde olan ve önceki Denizcilik Çalışma Örgütü sözleşmelerini içine alan Deniz İş Sözleşmesi 2006, Türkiye açısından deniz işkolu mevzuatının uluslararası gelişmelerle uyumlu bir hale getirilmesi için büyük bir fırsattır. Bu sebeple, teknik alt yapının oluşturularak Sözleşme hükümlerinin incelenmesi ve değerlendirilmesi için detaylı bir çalışmanın yapılması gerektiği kanaatindeyiz.

21 Örneğin, 15 sayılı Tirmci ve Ateşçiler İçin Asgari Yaş Sözleşmesi, 58 sayılı Deniz İşçileri Asgari Yaş Sözleşmesi, 138 sayılı “İşe Alınmada Asgari Yaş Sözleşmesi”; **T.C Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı 2. Ulusal Denizcilik Şurası Çalışma Grubu Raporları**, 2000 İstanbul, sh. 221–227.

22 Türkiye’nin deniz işkolunda taraf olduğu Denizcilik Çalışma Örgütü Sözleşmeleri için bkz. www.denizcilik.gov.tr/mevzuat, 1.2.2007.

KAYNAKÇA:

ÇEVİK , Ü.:Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri, İstanbul 2004.

DOUMBIA, C/DEVLIN, D./ MCCONNELL, M.L.: “The Maritime Labour Convention , 2006 Consolidates”, The American Society Of International, Vol.10, Issue.23, 13. Sep.2006, www.asil.org/insights/2006/09/-insights060913.html, 26.10.2006.

GOLD, E./CHIRCOP, A./KINDRED, H.:Essential of Canadian Law,Maritime Law, 2003.

T.C Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Uluslararası Denizcilik İlişkileri ve Deniz Hukuku, 2. Ulusal Denizcilik Şurası, 2000 İstanbul.

T.C Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2. Ulusal Denizcilik Şurası Çalışma Grubu Raporları, 2000 İstanbul

WISSKIRCHEN, A.: “Uluslararası Çalışma Örgütü’nün Norm Oluşturma ve Denetim Faaliyetleri: Sorunlar ve Deneyimler”TİSK Akademi, C.I, S.2, 2006,

<http://www.denizcilik.gov.tr/mevzuat>, 1.2.2007

<http://www.ilo.org/public/turkish/region/eurpro/ankara/sozlesme/olaylan.htm>, 15.10.2006.

<http://www.ilo.org/ilolex/english/convdsp1.htm>, 15.10.2006.

<http://www.ilo.org/public/english/bureau/inf/pr/2006/7.htm>, 15.10.2006.

www.imo.org. 2.1.2007.

<http://www.oit.org./public/english/standards/norm/mlc2006/advantages.htm>,15.10.2006.