

DENİZ İŞ KANUNU KAPSAMINDA OLANLAR

I-GİRİŞ

4857 sayılı İş Kanununun 1. maddesine göre, *bu Kanun 4. maddedeki istisnalar dışında kalan bütün işyerlerine, bu işyerlerinin işverenleri ile işveren vekillerine ve işçilerine faaliyet konularına bakılmaksızın uygulanır.* Dolayısıyla İş Kanunu, bu hükmüyle genel bir Kanun olduğunu belirtmektedir. Ancak, İş Kanununda kimlerin, hangi işlerin Deniz İş Kanunu kapsamına girdiği yer almamakta, bu sorunun cevabı 854 sayılı Deniz İş Kanununun 1. maddesinde bulunmaktadır.

Deniz İş Kanununun kapsamı belirten maddesine göre, *bu kanun denizlerde, göllerde ve akarsularda Türk Bayrağını taşıyan ve yüz ve daha yukarı grostonilatoluk gemilerde bir hizmet akti ile çalışan gemiadamları ve bunların işverenleri hakkında uygulanır. Aynı işverene ait gemilerin grostonilatoları toplamı yüz veya daha fazla olduğu veyahut işverenin çalıştırdığı gemiadamı sayısı 5 veya daha fazla bulunduğu takdirde birinci bent hükmü uygulanır. Bu kanunun uygulanmasında; sandal, mavna, şat, salapurya gibi olanlar da (gemi) sayılır.*

II- DENİZ İŞ KANUNUNUN KAPSAMINDA OLMA ŞARTLARI

A- Bir Geminin Varlığı

Bu Kanun, denizlerde, göllerde ve akarsulardaki Türk Bayrağını taşıyan gemilerde bir hizmet akdi ile çalışan gemiadamları ve bunların işverenleri hakkında uygulanır.

Bu yasal sınırlara göre, öncelikle neyin gemi olarak tanımlandığını bilmek gerekmektedir. Deniz İş Kanununda gemi tanımına yer verilmemiş, sandal, mavna, şat, salapurya[1] gibi olanlar da gemi sayılır şeklinde belirtilmiştir. Türk Ticaret Kanununda ise tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da, gemi sayılmıştır (TTK. m.931). Gemi, Gemiadamları Yönetmeliğinde biraz farklı tanımlanmıştır. Buna göre gemi, adı, tonilatosu ve kullanım amacı ne olursa olsun denizde ve iç sularda kürekten başka bir aygıtla yola çıkabilen araçtır (m.4/9). Kısaca suda kürekten başka bir araçla hareket edebilen şeye gemi denmektedir.

Bu arada kısaca da olsa gemiadamlarına değinmekte yarar vardır: Deniz İş Kanununun 2. maddesinde gemiadamı tanımlanarak, " bir hizmet akdine dayanarak gemide çalışan kaptan, zabıt ve tayfalarla diğer kimselere gemi adamı denir" diyerek, gemi adamını "bir hizmet akdine bağlı olarak çalışan" kimse olarak nitelendirmiştir. Bu yönü ile gemi adamının Kanununun 2. maddesinde tanımlanan işçi kavramından farklı olmadığı görülmektedir. Dolayısıyla gemi adamlarının diğer işçilerden farklı kılan yönü, işi bir gemide görmesidir[2]. Gemiadamları genelde seferin başından sonuna kadar gemide görev yaparken, bazen yükün niteliğine, geçilen yerin özelliğine, yapılacak işin niteliğine göre gemide çok az kalırlar. Örneğin boğazdan geçişe yardımcı olan kılavuz kaptanlar bu şekildedir. Bu kapsamda gemi adamı; kaptan, kılavuz kaptan, tayfa, aşçı, elektrik teknisyeni, makine mühendisi ... gibi unvanlı kişilerdir, stajyerler hizmet akdi ile çalışmadıkları için gemi adamı sayılmazlar.

Geminin hangi amaçla kullanıldığı önemli sayılmaz. Gemi, ticari bir gaye güdülmeksizin özel bir amaçla da kullanılabilir veya spora ya da eğitim ve öğretime tahsis edilmiş de olsa yasanın kapsamına girer. Buna karşın kişilerin iş akdi ile değil de fakat yasal bir zorunluluğa dayanarak çalıştırıldığı savaş gemilerine Deniz İş Kanunu uygulanmaz[3]. Savaş gemilerinde iş akdiyle örneğin temizlikçi, aşçı vs çalıştırılıyorsa, bu kişiler Deniz İş Kanunu kapsamında olacaktır.

Bu düzenleme çerçevesinde balıkçı teknelerinin Deniz İş Kanunu kapsamında oldukları görülecektir. Ancak mahkeme kararı[4] ile oluşan baskın görüşe göre balıkçılar İş Kanunu kapsamındadır. Esasında bu hususta gerekli açık düzenlemeler yapılarak balıkçı gemilerinin de gemi sayılıp Deniz İş Kanunu kapsamına alınması, uygulamadaki sıkıntıları ortadan kaldıracaktır[5].

B- Türk Bayrağı Taşınması

Her geminin bir milliyeti vardır ve bu nedenle de bir devletin bayrağını taşır. Gemiler denizde sefer emniyeti bakımından mensup oldukları devletin denetimine tabidir. Gemi ile ilgili olarak ortaya

çıkan hukuki uyumsuzlukların çözümünde geminin tabi olduğu, bayrağını taşıdığı devletin kanunları ve diğer mevzuatı dikkate alınacaktır[6].

İkinci şart, bu gemi Türk Bayrağını taşımalıdır ki Deniz İş Kanunu, gemiadamlarına uygulanabilsin. Hangi gemilerin ne şartla Türk Bayrağını taşıyacaklarına ilişkin düzenlemeler, Türk Ticaret Kanununda ayrıntılı olarak yer almaktadır.

Genel olarak ifade etmeye çalışırsak, bir gemi Türk gemisi ise Türk Bayrağı çeker. Hangi gemilerin Türk gemisi olduğu yine aynı Kanunda belirtilmektedir: Gemi Türk vatandaşının ise, geminin birden fazla sahibi var ise payların ya da maliklerin çoğunluğu Türk vatandaşı ise, gemi tüzel kişiliğe ait ise, tüzel kişilik Türk kanunlarınca kurulması şartıyla yönetim organını oluşturan kişilerin çoğunluğu ya da payların çoğunluğu Türk ortaklarda ise, Türk ticaret siciline tescil edilen donatma iştiraklerinin mülkiyetindeki gemiler, paylarının yarısından fazlası Türk vatandaşlarına ait ve iştiraki yönetmeye yetkili paydaş donatanların çoğunluğunun Türk vatandaşı ise, gemi Türk gemisi sayılır (TTK. m. 940). Ancak bu karmaşık ilişkileri her sefer belirlemek için uğraşmaya gerek yoktur. Zira bir gemi, gemi tasdiknamesi almadıkça –bazen bayrak şahadetnamesi almak yeterli sayılmaktadır-, Türk Bayrağını çekme hakkını kullanamaz. Geminin Türk Bayrağını çekme hakkı, gemi tasdiknamesi ile ispatlanır (TTK. m. 943).

18 groston dan küçük gemiler, yatlar, denizci yetiştirme gemileri, gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemiler gemi tasdiknamesinden muaftır.

C- 100 Groston ve Fazla

Deniz İş Kanununun 1.maddesine göre, bir geminin ticari tonajı yüz groston ve daha fazla ise bu Kanun hükümleri uygulanacaktır. Ayrıca aynı işverenin birden fazla gemisi varsa, gemilerinden her biri yüz grostonun altında ve gemilerin toplam tonajı da yüz groston ve daha fazla ise yine bu kanun hükümleri uygulanacaktır. Buna göre dolmuş motoru işleten bir işveren motorun tonilatosu 100 groston dan küçükse Deniz İş Kanunu hükümleri uygulanmayacaktır. Ancak aynı işverenin motorlarının sayısı birden fazla ve bunların tonajları toplamı da en az 100 grostonu buluyorsa, bu durumda Deniz İş Kanunu anlamında uygulama alanı içerisine girecektir[7].

Kanunda geçen groston ifadesi Gemiadamları Yönetmeliğinde[8] açıklanmıştır: Geminin güverte altı ve güverte üstü kapalı yerlerinin hacmini (2.83 m³=1 gros tonilato) ve gemi tasdiknamesi ile diğer resmi belgelerde GT olarak belirtilen hacmini (m. 4/55), ifade etmektedir. Diğer bir ifade ile geminin kapalı alan büyüklüğü hacimsel olarak 283 m³ ve daha büyük ise bu gemide Deniz İş Kanunu uygulanacaktır.

Deniz İş Kanunu, 100 grostonu bulmayan gemilerde eğer işverenin çalıştırdığı gemiadamı sayısı 5 veya daha fazla ise yine bu Kanununun uygulanacağını belirtmektedir (DİK m.1).

Bütün bu şartların varlığına rağmen eğer gemide çalışan gemiadamı yabancı ise, İş Kanununda olmayan bir hüküm karşımıza çıkmaktadır. Zira İş Kanununda yabancılar için ayrı/şarta bağlı bir düzenleme bulunmamaktadır. *Bu kanun hükümleri, mütekabiliyet esaslarına göre Türk gemiadamlarına aynı mahiyette haklar tanıyan devletlerin uyruğunda olup bu kanun kapsamına giren gemilerde çalışan gemiadamlarına bu uygulanır (DİK m.4)*. Hükme göre, yabancı gemiadamına Deniz İş Kanunundaki bu kuralları uygulayabilmek için, o yabancının ülkesine ait gemilerde çalışan Türk Vatandaşlarına o ülkenin benzer yasal kuralların uygulanması gerekmektedir.

D- Bakanlar Kurulu Kararı

Deniz İş Kanununun 1. maddesinin 4. fıkrasına göre, Bakanlar Kurulu, ekonomik ve sosyal gerekler bakımından bu kanun hükümlerini yukardaki bentlerin kapsamı dışında kalan gemilerle gemiadamlarına ve bunların işverenlerine kısmen veya tamamen teşmile yetkilidir.

Dolayısıyla Bakanlar Kurulu bu konuda yapacağı herhangi bir işlemle Deniz İş Kanununun kapsamını genişletebilecektir.

E- Kapsamla İlgili İtirazların Değerlendirilmesi

Deniz İş Kanunu 1. maddesinin son paragrafında "yukardaki bentlerde yazılı gemilerin bu kanun kapsamına alınmaları sebebiyle yapılabilecek itirazlar Çalışma Bakanlığı tarafından incelenerek karara bağlanır. Bu itirazlar kanunun uygulanmasını durduramaz."

Herhangi bir nedenle değil sadece 1. maddenin ilk dört paragrafındaki nedenlerden dolayı ortada bir geminin bulunmadığı, 100 grostonilonun aşılmadığı, Türk Bayrağının taşınmadığı, gemi adamı sayısının beşten az olduğu, bu nedenle Deniz İş Kanunu kapsamına girilmediği yönünde bir itiraz yapılacaksa bu Çalışma Bakanlığına yapılmalıdır. İtiraz sonuçlanıncaya kadar Deniz İş Kanunu uygulanmaya devam edecektir. Bakanlığın kararına karşı da idari yargıda iptal davası açılacaktır.

F- İş Kanunundaki Düzenlemeler

İş Kanununun 4. maddesinde "deniz taşıma" işlerinde İş Kanununun uygulanmayacağı belirtilmiştir.

Deniz taşıma işleri dışında kalan, lakin, "deniz işi" niteliğini taşıyan bir işin söz konusu olduğu bütün durumlarda, ilke olarak, bu işin Deniz İş Kanununun kapsamına girip girmediği araştırılmalıdır. Eğer bu iş, Deniz İş Kanununun kapsamına girmekteyse, özel hükmün önceliği ilkesi gereğince, genel kanun niteliğinde olan İş Kanunu değil, ona oranla özel Kanun olan Deniz İş Kanunu hükümleri; yok "iş" şayet Deniz İş Kanunu kapsamı dışında kalmaktaysa, bu halde, İş Kanunu hükümleri uygulanır[9].

Deniz taşıma işlerinin İş Kanununa alınmamasının nedeni, bu işlerin karada yapılan işlere göre kendine has örf ve adeti, kuralları, özellikleri olması ve bunlara İş Kanunundaki birçok hükmün uygulanma olanağının bulunmamasıdır. Kıyılarda veya liman ve iskelelerde gemilerden karaya ve karadan gemilere yapılan yükleme ve boşaltma işleri ile Deniz İş Kanunu kapsamına girmeyen ve tarım işlerinden sayılmayan, denizlerde çalışan su ürünleri üreticileri ile ilgili işler deniz taşıma işlerinden sayılmamış ve bunlar İş Kanunu kapsamına alınmıştır[10].

Yine İş Kanununun 4. maddesinin (a) ve (f) bentlerinde "*kıyılarda veya liman ve iskelelerde gemilerden karaya ve karadan gemilere yapılan yükleme ve boşaltma işleri*", "*f) Deniz İş Kanunu kapsamına girmeyen ve tarım işlerinden sayılmayan, denizlerde çalışan su ürünleri üreticileri ile ilgili işler*"ın İş Kanunu kapsamında olduğu düzenlenmiştir.

İş Kanunu, bu yükleme ve boşaltma işlerini kıyı, liman veya iskelelerle sınırlı tutmayıp gemilerden karaya ve karadan gemilere yapılanları da kapsamına almıştır. O halde, bu nevi yükleme ve boşaltma işleriyle, bu işlerde çalışan işçilerle bunların işveren ve işveren vekillerine İş Kanunu hükümleri tatbik edilecektir. Ancak İş K. m.4/a uyarınca, deniz taşıma işlerinin açıkça İş Kanunu'nun kapsamı dışında bırakılması karşısında, römorkaj, kurtarma-yardım, dalgıçlık gibi işler nitelikleri itibarıyla deniz taşıma işi niteliğinde olmadığından, bu işlere Deniz İş Kanunu uygulanmayıp, İş Kanunu'nun uygulanması yerinde olacaktır[11].

Kanun, su ürünleri işçisi niteliğini edinme yönünden, başlıca üç koşulu öngörmüştür: Bunlardan ikisi olumsuz niteliktedir ve su ürünleri mühtahsalları ile ilgili işlerin Deniz İş Kanunu kapsamına girmeyen ve tarım işlerinden sayılmayan işler olduğuna ilişkindir. Üçüncü şart ise, işin denizde görülmesiyle ilgilidir. İşçi niteliği bu şartların tümünün birlikte var olmaları sonucu kazanılır. Örneğin, denizde değil de göllerde çalışan su mühtahsalları ile ilgili işler, bendin kapsamı dışındadır ve bu işlerde çalışan işçiler İş Kanunundan yararlanamazlar. Son şartın öngörülmesi, güvenlik ve koruma ihtiyacının denizlerdeki çalışmalara daha belirgin olarak varsayılmasından ileri gelmiş olsa gerekir[12].

III- SONUÇ

Deniz İş Kanunu, deniz, göl ve (büyüklüğü vs. hakkında hiçbir sınırlama içermeyen) akarsularda belli koşulları taşıyan gemilerde çalışan işçileri kapsamına aldığı gibi, sandal, mavna, sat, salapurya gibi araçları da gemi olarak kabul etmiştir[13].

854 sayılı Deniz İş Kanununun 1. maddesine göre, denizlerde, göllerde ve akarsularda Türk Bayrağını taşıyan ve yüz ve daha yukarı grostonilatoluk gemilerde bir hizmet akdi ile çalışan gemiadamları ve bunların işverenleri hakkında bu Kanun uygulanır. Aynı işverene ait gemilerin

grostonilatoları toplamı yüz veya daha fazla olduğu veyahut işverenin çalıştırdığı gemiadamı sayısı 5 veya daha fazla bulunduğu takdirde yine bu Kanun uygulanır. Gemi yabancı ülke bayrağını taşıyor veya gemi Türk bayraklı olsa bile yüz grostonluk değil ise, bu gemide çalışanlar hakkında Deniz İş Kanunu uygulanmayacaktır. Keza taşıma işinde çalışan bu gemideki işçiler yine 4857 sayılı İş Kanunu kapsamına girmeyecek, haklarında Borçlar Kanunu'nun genel hükümleri uygulanacaktır[14].

[1] Sandal: İnsan veya eşya taşıyacak biçimde yapılmış, kürekle yürütülen deniz teknesidir. Mavna: Gemilere ve yakın kıyılara yük taşıyan, güvertesiz büyük teknelerdir. Şat: Sığ sularda ağır yükleri taşımak için kullanılan, altı düz bir çeşit teknedir. Salapurya: Ticaret eşyası taşımakta kullanılan, 10-15 tonluk, üçgen biçiminde yelkeni olan deniz taşıdır. Bektaş KAR, Deniz İş Hukuku, Ankara 2012, s.114.

[2] Hasan PEKDEMİR, Deniz İş Hukuku, Ankara 2011, s.17.

[3] Sarper SÜZEK, İş Hukuku, İstanbul 2011, s. 206.

[4] Yargıtay'ın, balık avcılığında imal, şekil değiştirme, ölçülü ve belirli bir değer kazandırma gibi para , emek ve teşebbüs unsurlarından ziyade arama ve bulma vardır. Tarımda esas unsur tabiattır. Topraktan elde edilen ile denizden veya havadan faydalanıp elde edilen ürünlerin tamamının tarımsal ürün olarak kabulü gerekir, şeklinde kararı vardır (Yargıtay CGK'nun 19.12.1972 tarihli ve 5-430/496 sayılı kararı).

[5] Hasan PEKDEMİR, Deniz İş Hukuku, Ankara 2011, s.42

[6] Bektaş KAR, Deniz İş Hukuku, Ankara 2012, s.110.

[7] Hasan PEKDEMİR, Deniz İş Hukuku, Ankara 2011, s.38.

[8] 31.07.2002 tarihli ve 24832 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanmıştır.

[9] Mustafa ÇENBERCİ, İş Kanunu Şerhi, Ankara 1986, s.177.

[10] Nuri Çelik, İş Hukuku Dersleri, İstanbul 2011, s.72.

[11] Sabahattin YÜREKLİ, "Deniz İş Kanunu'nun Yer İtibarıyla Kapsamı" AÜEHFD, C.IX, S.1-2, 2005, s.628.

[12] Mustafa ÇENBERCİ, İş Kanunu Şerhi, Ankara 1986, s.233.

[13] Ercan AKYİĞİT, İş Kanunu Şerhi, Ankara 2008, s. 257.

[14] Bektaş, s.114.