

Ücret Alacaklarından Gemi Tutulmasına

Mürettebat Refahı Neden Temel Bir Operasyonel Risk Haline Geldi?

Uzun yıllar boyunca ücret ödemeleri, gemiadamı sözleşmeleri ve repatriasyon düzenlemeleri, esas olarak armatörler ile gemiadamları arasındaki ilişki kapsamında değerlendirilen istihdam konuları olarak görülmüştür. Her ne kadar önemli yükümlülükler olsa da, bunlar nadiren bir geminin ticari performansını veya düzenleyici statüsünü doğrudan etkileyebilecek riskler olarak değerlendirilmiştir.



Ancak son gelişmeler bu algının değişmekte olduğunu göstermektedir. Liman Devleti Kontrolü (PSC) otoriteleri, işçi örgütleri ve düzenleyici kurumlar, özellikle mürettebat refahı, ücret ödemeleri ve repatriasyon düzenlemeleri bakımından Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne (MLC) uyuma giderek daha fazla önem vermektedir. Aynı zamanda dünya genelinde rapor edilen terk edilmiş gemi vakalarının sayısı artmaktadır. Bu nedenle mürettebat refahı artık yalnızca bir iş gücü meselesi olarak görülmemekte; yönetim etkinliği, operasyonel dayanıklılık ve mali istikrarın bir göstergesi olarak değerlendirilmektedir.

Türk P&I Hasar Departmanı perspektifinden bakıldığında, bu eğilim yalnızca uzaktan gözlemlenen bir düzenleyici gelişme değildir. Son yıllarda Kulüp, mürettebat kaynaklı talep, şikâyet ve hasar bildirimlerinde belirgin bir artış gözlemlenmiştir. Bu başvurular kimi zaman doğrudan gemiadamları tarafından, kimi zaman ise Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF) ve bağlı sendikalar aracılığıyla yapılmaktadır. Bu vakalar çoğunlukla ücret alacakları, geciken personel değişimleri, repatriasyon sorunları ve terk edilmiş gemi iddialarıyla ilgilidir.



Furkan KUYU

Hasar Yönetmeni

+90 850 420 81 36 (D.1204)

furkan.kuyu@turkpandi.com

2016 yılında Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü'nden mezun olmuştur. Denizcilik kariyerine Deniz Nakliyatı T.A.Ş.'ye bağlı kuru yük gemilerinde başlamış, ardından çeşitli şirketlerde güverte zabiti ve 2. kaptan olarak görev yapmıştır. 2022 yılında denizdeki aktif görevlerinden ayrılarak Gemak Tersanesi'nde havuz kaptanı olarak çalışmaya başlamış, burada edindiği bir yıllık deneyimin ardından Kalimbassieris Maritime bünyesinde P&I Marine Surveyor olarak üç yıl görev yapmıştır. Bu görev süresince Uluslararası Grup (IG) kulüpleri adına yürütülen P&I hasarları başta olmak üzere çatma, yük hasarı, kirlilik, şahıs yaralanması, liman ve ekipman hasarları ile çeşitli denizcilik uyumsuzluklarına ilişkin survey, inceleme ve hasar yönetimi süreçlerinde aktif rol almış; armatörler, kulüpler, avukatlar ve yerel otoriteler arasında koordinasyon sağlayarak kapsamlı saha ve teknik tecrübe edinmiştir. Nisan 2026 itibarıyla Türk P&I Sigorta bünyesine Hasar Yönetmeni olarak katılmış olup, denizcilik sektöründe edindiği operasyonel ve teknik tecrübelerini hasar yönetimi alanında sürdürmektedir.



TURKP&I

Tecrübelerimiz, mürettebat refahına ilişkin sorunların çoğu zaman resmi düzenleyici müdahalelerden önce ortaya çıktığını ve daha geniş operasyonel sorunların en erken göstergelerinden biri olabildiğini göstermektedir.

PSC Denetimlerinin Değişen Odak Noktası

Geçmişte PSC denetimleri ağırlıklı olarak teknik uygunluğa odaklanmaktaydı. Seyir ekipmanları, yangın güvenliği sistemleri, can kurtarma araçları ve kirliliğin önlenmesine yönelik düzenlemeler denetim faaliyetlerinin temel alanlarını oluşturmaktaydı. Bu unsurlar önemini korumakla birlikte, denetçiler artık gemi güvenliğinin gemiyi işleten personelin refah ve çalışma koşullarından ayrı değerlendirilemeyeceğini kabul etmektedir.

Bu nedenle MLC kapsamındaki hususlar denetimlerde çok daha fazla önem kazanmıştır. Ücret kayıtları, iş sözleşmeleri, repatriasyon düzenlemeleri ve mali güvence belgeleri artık teknik gerekliliklerle birlikte incelenmektedir. Daha da önemlisi, denetçiler yalnızca belgelerin mevcut olup olmadığıyla değil, bu belgelerin dayandığı yükümlülüklerin filen yerine getirilip getirilmediğiyle de ilgilenmektedir.

Bir gemi gerekli tüm sertifika ve belgeleri taşıyor olabilir. Ancak mürettebat tarafından ödenmemiş ücretler, geciken personel değişimleri veya çözülmemiş refah sorunları bildirilirse, denetçiler şirketin gemi üzerindeki etkin kontrolünü sorgulamaya başlayabilmektedir.

Ücret Gecikmeleri: Bordro Sorununun Ötesinde

Mürettebat refahına ilişkin konular arasında ücret alacakları en önemli erken uyarı göstergelerinden biri olmaya devam etmektedir. Tekrarlayan veya uzun süreli ücret gecikmeleri, mali sıkıntılar, yönetsel zafiyetler veya artan terk edilmiş gemi riski gibi daha geniş sorunlara işaret edebilmektedir.

Hasar tecrübeleri, mürettebat refahına ilişkin birçok vakanın benzer bir gelişim süreci izlediğini göstermektedir. Ücret gecikmeleri veya geciken personel değişimlerine ilişkin ilk şikâyetler sıklıkla sendikaların, refah kuruluşlarının veya ITF temsilcilerinin devreye girmesine yol açmaktadır. Üçüncü tarafların sürece dahil olmasıyla birlikte PSC incelemesi ve daha geniş düzenleyici denetim ihtimali önemli ölçüde artmaktadır.



Sorunların Tırmanış Sürecini Anlamak

Son dönemde yaşanan vakalardan çıkarılabilecek en önemli derslerden biri, gemi tutulmasının çoğu zaman tek bir eksiklikten kaynaklanmadığıdır. Aksine yaptırım süreçleri genellikle aşamalı bir tırmanış sonucunda ortaya çıkmaktadır. Mali baskılar ücret gecikmelerine yol açar, bu durum mürettebat endişelerini artırır, şikâyetler ortaya çıkar, repatriasyon ve refah koşulları sorgulanır, PSC incelemeleri genişler ve yönetime duyulan güven azalır.

Bu süreç önemli bir gerçeği ortaya koymaktadır: Mürettebat refahına bağlı tutulmalar çoğu zaman sorunun başlangıcı değil, uzun süredir devam eden bir sürecin son aşamasıdır.

Mürettebat Refahı Eksikliklerinin Gizli Maliyeti

Mürettebat refahına ilişkin olayların mali sonuçları çoğu zaman ilk yükümlülüğün çok ötesine geçmektedir. Düzenleyici müdahalenin başlamasıyla birlikte gemi tutulması, operasyonel gecikmeler, charter party uyuşmazlıkları, hukuki masraflar, repatriasyon giderleri ve itibar kaybı gibi ilave riskler ortaya çıkabilmektedir.

Ağır vakalarda bu tür uyuşmazlıklar gemi haczi süreçlerine ve uzun süreli ticari aksamalara yol açabilmektedir. Ayrıca terk edilmiş gemi vakalarında MLC mali güvence rejimi kapsamında ödenen tutarlar sorumlu armatöre rücu edilebilmekte ve ilave mali yük yaratabilmektedir.

MLC Mali Güvence Sisteminin Rolü

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi yalnızca armatörlere yükümlülükler getirmekle kalmamakta, aynı zamanda repatriasyon ve terk edilmiş gemi vakalarını kapsayan mali güvence mekanizmalarını da zorunlu kılmaktadır.

Türk P&I, Kulüp Kuralları kapsamında sunulan MLC teminatları ve ek güvenceler aracılığıyla Sözleşmenin amaçlarını desteklemektedir. Kulüp ayrıca girişli gemiler için gerekli MLC mali güvence sertifikalarını düzenlemekte ve gemiadamlarının korunmasına katkı sağlamaktadır.

Önleme Hâlâ En Etkili Stratejidir

Tecrübeler göstermektedir ki mürettebat refahına ilişkin olaylar nadiren herhangi bir ön belirti olmaksızın ortaya çıkmaktadır. Tekrarlayan ücret gecikmeleri, geciken personel değişimleri, artan şikâyetler, tedarikçi baskıları ve bozulan personel morali yönetimin dikkat etmesi gereken önemli göstergelerdir.

Öne Çıkan Hususlar

- Ücret alacakları çoğu zaman daha geniş operasyonel sorunların erken işaretidir.
- Mürettebat refahına ilişkin konular giderek daha fazla PSC incelemesine konu olmaktadır.
- Gemi tutulmaları çoğunlukla tek bir eksikliğin değil, birikmiş sorunların sonucudur.
- MLC uyumu ve mali güvence mekanizmaları risk yönetiminde önemli rol oynamaktadır.
- Erken müdahale, kriz yönetimine kıyasla çok daha düşük maliyetlidir.

Sonuç olarak mürettebat refahı artık yalnızca insan kaynakları veya gemi adamı yönetimi konusu olarak değerlendirilmemelidir. Günümüzde düzenleyici sonuçları, ticari performansı ve kurumsal itibarı doğrudan etkileyebilen temel bir operasyonel risk niteliği taşımaktadır.