

- Araştırma Makalesi -

**⚓ DENİZDE İNSAN HAKLARI BAĞLAMINDA GEMİ  
ADAMININ TERKİ\***

*ABANDONMENT OF SEAFARERS WITH REGARD TO HUMAN  
RIGHTS AT SEA*

Arş. Gör. / Res. Asst. İzel VARAN\*\*

**ÖZ**

Gemi adamlarının donatanları tarafından terk edilmeleriyle çok sık karşılaşılmaktadır. Terk, gemi adamlarının donatanları tarafından ülkelerine gönderilme masrafları karşılanmadan, ücretleri ödenmeden, gerekli bakım ve destekten yoksun bir şekilde bırakılmalarıdır. Terkin sorun teşkil etmesinin nedeni, çoğu zaman temel ihtiyaçları dahi karşılanmadan bırakılan gemi adamlarının karşılarında muhatap olarak donatanı bulamamalarının yanında, bu süreçte yaşanan insan hakları ihlalleridir.

2006 tarihli Deniz İş Konvansiyonu'nun (MLC 2006) 2014 tarihli Değişiklikleri ile gemi adamının terki bağlayıcı olarak ele alınmışsa da konu

---

<sup>H</sup> Hakem denetiminden geçmiştir.

\* Bu makale, 07.06.2020 tarihinde Editörler Kuruluna ulaşılmış olup, 25.09.2020 tarihinde birinci hakem; 25.09.2020 tarihinde ikinci hakem onayından geçmiştir.

\*\* Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM), Araştırmacı-Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı, Araştırma Görevlisi, (ORCID ID: [orcid.org/0000-0003-4062-0215](https://orcid.org/0000-0003-4062-0215)). Bu makaleye atıf için; VARAN, İzel, "Denizde İnsan Hakları Bağlamında Gemi Adamının Terki", DEHUKAMDER - Cilt: 3 / Sayı: 1 / Yıl: 2020, s. 311 - 352.

sadece donatan tarafından ödenmeyen ücretlerin, gemi adamının ülkesine gönderilme masraflarının ve bu süreçte ortaya çıkabilecek giderlerin belirli bir tutarının mali güvence sisteminden karşılanması noktasında ele alınmaktadır. Terkin salt ekonomik sonuçları, söz konusu mali güvence sistemiyle sınırlı olsa da düzenlenmiştir. Ancak gemi adamlarının terk süresi uzadıkça ortaya çıkan beslenme hakkı, sağlık hakkı, ücret hakkı, çalışma hakkı ve hatta yaşam hakkı ihlalleri ile gemi adamlarının terk süresindeki manevi kayıpları gibi bazı temel ve insani noktalarda bir düzenleme ve uygulama eksikliğinin olduğu görülmektedir. Bu durumun sebebi denizde insan hakları kavramının gelişmemiş olmasıdır. Bu çalışma ile denizde insan hakları kavramı gemi adamının terki özelinde ele alınmış olup yaşanan ihlallere yönelik en azından bir farkındalık yaratılması amaçlanmaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** Deniz Hukuku, Deniz İş Hukuku, Gemi Adamının Terki, İnsan Hakları, İhlaller.

## **ABSTRACT**

It is very common for seafarers to be abandoned by their shipowners. The abandonment occurs when the seafarers are to be left without paying their repatriation expenses, wages, and expenses of the the necessary maintenance and support by the shipowner. The reason why the abandonment is a problem is that the shipowner could not be reached as respondent during the abandonment, and the seafarers are left without even their basic needs thus the human rights violations happen.

Although, 2014 Amendments to the Maritime Labor Convention 2006 (MLC 2006) regulates the abandonment of the seafarers, it is only the context of providing financial security that is covered unpaid wages, repatriation costs and expenses which may be occurred during the process to those seafarers who are abandoned. The economic consequences of the abandonment of the seafarers has been regulated even though it covers very limited expenses. However, as the abandonment period expended the human rights violations such as right to right to food, right to health, right to wage, right to work and even the right to life and the non - pecuniary damages occur and there seems to be a lack of regulation and implementation in basic and human aspects. The reason for this is that the concept of human rights at sea has not developed yet. With this paper, the concept of human rights at sea is examined in the scope of the abandonment of the seafarers and it is aimed to raise an awareness of the human rights violations in the abandonment cases.

**Keywords:** Maritime Law, Maritime Labour Law, Abandonment of the Seafarers, Human Rights, Violations.

\*\*\*

## GİRİŞ

Terk<sup>1</sup> geniş anlamda donatan ile gemi adamı arasındaki bağın kopması olarak tanımlanmaktadır<sup>2</sup>. Donatan ile gemi adamı arasındaki bağın

---

<sup>1</sup> Birleşmiş Milletler (BM), Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Uluslararası Nakliye İşçileri Federasyonu (ITF), Deniz İş Konvansiyonu 2006 (MLC 2006), Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları (STCW).

kopmasına gemi adamının ülkesine gönderilme masraflarının karşılanmaması, ücretlerinin ödenmemesi, gerekli tıbbi bakım ve desteğin sağlanmaması örnek verilebilir. 2006 tarihli Deniz İş Konvansiyonu'nun<sup>3</sup> 2.5. Düzenlemesi'ne göre, bu durumlardan herhangi birinin varlığında terk gerçekleşmiş sayılmakta iken, uygulamada karşılaşılan terk olaylarının birçoğunda sayılan tüm hallerin bir arada gerçekleştiği, ayrıca gemi adamının çalıştığı gemiyle birlikte bırakıldığı görülmektedir. Gemi adamının hem yaşamı alanı hem de çalışma alanı olan gemiyle birlikte terk edilmesi durumunda, donatan tarafından temel gereksinimlerin karşılanmaması yanında bir de geminin yakıtsız, elektriksiz, bakımsız, ekipmansız kalması gemi adamının durumunu daha da ağırlaştırmaktadır.

18 Ocak 2017'de yürürlüğe giren, 2006 tarihli Deniz İş Konvansiyonu'nun (MLC 2006) 2.5. Düzenlemesi'nin 2014 tarihli Değişiklikleri ile terk düzenlenmiş olsa da konu oldukça sınırlı bir şekilde ele alınmıştır. İlgili düzenleme ile bayrak devletine, terke karşı mali güvence getirme zorunluluğu yüklenmiştir. Bayrak devleti, bayrağını taşıyan gemilerde

<sup>2</sup> Bkz. IMO A.930(22) sayılı Rehber Kuralları 2(1)(3). maddesi < [https://s.eafarersrights.org/wp-content/uploads/2014/11/INTERNATIONAL\\_TREATY\\_IMO-ILO-RESOLUTION-A.930.22\\_2001\\_ENG.pdf](https://s.eafarersrights.org/wp-content/uploads/2014/11/INTERNATIONAL_TREATY_IMO-ILO-RESOLUTION-A.930.22_2001_ENG.pdf)> et. 15/10/2020.

<sup>3</sup> 6898 sayılı Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun için bkz. 25/03/2017 tarihli ve 30018 sayılı RG. 20/08/2013 tarihinde yürürlüğe giren MLC 2006'nın metni için bkz. <[https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/ed\\_norm/normes/documents/normativeinstrument/wcms\\_554767.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/ed_norm/normes/documents/normativeinstrument/wcms_554767.pdf)>-et. 16/04/2020. Orijinal adı, *Maritime Labour Convention 2006* olan Konvansiyonun, resmi çevirisi “Denizcilik Çalışma Sözleşmesi” olarak yapılmıştır. Çalışmada, özel hukuk sözleşmeleriyle karıştırılmaması adına Deniz İş Konvansiyonu tercümesi tercih olunmuştur. Türkiye, henüz iç hukuk sürecini tamamlamayıp, onay belgelerini tevdi etmediğinden Konvansiyon'a taraf değildir. Bununla beraber, Konvansiyon'un “*no favourable treatment*” ilkesi gereğince, Türk Bayrağı taşıyan ve uluslararası ticarete kullanılan gemiler, Konvansiyon'un gerekliliklerini gösteren sertifikaları taşımak zorundadır. Aksi takdirde, Konvansiyon'a taraf liman devleti denetimleri sırasında tutulmaları söz konusu olabilir.

istihdam edilen gemi adamlarının, ödenmemiş ücretlerinin, ülkelerine geri gönderilme masraflarının ve bu süreçte ortaya çıkabilecek giderlerinin<sup>4</sup>; sigorta, fon, sosyal güvenlik planı veya başkaca bir yöntemle donatan tarafından güvence altına alınmasını sağlamakla yükümlüdür<sup>5</sup>. Ancak, terk edilen bir gemi adamı, terk edildiği süre zarfında gemi tedarikçileri tedarigi kestiğinden dolayı neredeyse aç, temiz içme suyu ve normal suya erişimi sınırlı bir şekilde, gemide kelimenin tam anlamıyla hapis kalmaktadır<sup>6</sup>.

Olayın yabancı bir limanda gerçekleşmesi ve denizciliğin uluslararası karakteri sebebiyle çoğu zaman gemi adamının ve donatanın da farklı tabiiyetlerde bulunması ortaya çok uluslu ilişkiler çıkarmakta ve 2006

---

<sup>4</sup> Terk dolayısıyla ortaya çıkabilecek zarar kalemleri, gemi adamının terk süresince oluşan yiyecek ve barınma masrafları; ulusal mevzuat veya toplu sözleşmelerle düzenlenmesi halinde, gemi adamına ülkesine gönderilinceye kadar yapılan ödemeler, gemi adamının kişisel eşyalarının gönderilmesi masrafları; gemi adamının ülkesine varıncaya kadar sağlığıyla alakalı yapılan giderler ile ödenmemiş ücretlerinden oluşmaktadır. Mali güvence sistemi, ödenmemiş ücretler ile yapılan diğer harcamalar bakımından dört aylık ücret tutarı ile sınırlı bir şekilde oluşturulmaktadır.

<sup>5</sup> MLC 2006 uyarınca, mali güvence sisteminin yapısını belirleme yetkisi taraf devlete bırakılmakla beraber, söz konusu terk rizikosuna karşı sigorta ile alacakların temin edilmesinin daha etkili olacağı düşünülmektedir. Hâlihazırda birçok devlet tarafından da bu yöntem tercih edilmektedir.

<sup>6</sup> Link, P.: “One Small Step for the United States, May Be One Giant Leap for Seafarers’ Rights”, Hofstra Lab. & Emp. L. J., 2015, C. XXXIII, S. 167, s. 75; Carey, L.: “The Maritime Labour Convention, 2006: The Seafarer and the Fisher”, Austl. & N.Z. Mar. L. J., 2017, C. XXXI, s. 14; Santos, L. U. D.: Law and Policy Perspectives of Seafarers’ Claims,, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, World Maritime University, Malmö 2008, s. 2. Terk edilen gemi adamı ülkesine gönderilmeyi beklerken, genellikle gemide kalmaya devam etmektedir. Bunun nedeni, çoğu zaman terk edildiği liman devletinde iâşesinin sağlanamaması ve pasaportlarına el konulduğundan seyahatlerinin mümkün olmamasıdır. Gemi adamı adeta gemide tutsak olmakta, ülkesine gitme masraflarını da kendisi karşılamadığından gemide mahsur kalmaktadır. Gemi adamının başka bir seçim hakkı olmadığından, bu anlamda hürriyetinden yoksun kaldığı ve seyahat etme özgürlüğünün elinden alındığı dahi söylenebilir.

tarhli Deniz İş Konvansiyonu'nun öngördüğü şekilde terkin olumsuz mali sonuçları ivedilikle çözülememektedir. Bu sebeple aylarını gemide terk edilmiş bir şekilde geçiren gemi adamı, insan hakları ihlallerine varacak durumlarla karşılaşmaktadır. Dünya'da konuyu insan hakları bağlamında ele alan çalışmalara çok yeni başlanmıştır. Türkiye'de ise henüz yapılan bir çalışmaya rastlanmamıştır. Konuya ilişkin herhangi bir mahkeme kararı da mevcut değildir.

02 / 06 / 2020 tarihi itibariyle, Uluslararası Çalışma Örgütü'nün<sup>7</sup> (ILO) veri tabanına ihbar olunmuş, 434 terk olayı gerçekleşmiştir<sup>8</sup>. Söz konusu 434 terk olayında, 5.548 gemi adamı farklı limanlarda terk edilmiştir. Dünya genelinde ticaret gemilerinde çalışan yaklaşık 1.647.500<sup>9</sup> gemi adamı olduğu düşünüldüğünde, terk edilen gemi adamı sayısının bir hayli fazla olduğu söylenebilir. Artan gemi adamı terkleri, artan insan hakları ihlalleri anlamına gelmektedir. Ne yazık ki, insan hakları terimi, ne deniz hukuku anayasası olarak kabul edilen Birleşmiş Milletler (BM) Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde<sup>10</sup> ne de deniz iş sözleşmelerinin temel

<sup>7</sup> Çalışma hayatını ilgilendiren konularda uluslararası bir örgüt kurma fikri 19. yüzyılla dayansa da, ILO, I. Dünya Savaşından sonra 1919 yılında Versay Antlaşması kapsamında kurulmuştur. ILO, Birleşmiş Milletlerin tek üçlü örgütüdür. Örgütün amacı, çalışma yaşamına uluslararası bir standart getirmek, işçilere insana yaraşır çalışma koşulları yaratmak ve çalışan herkes için sosyal adalet anlayışını genişletmek ve korumaktır. ILO'nun kuruluş amacı, teşkilat yapısı ve faaliyetleri hakkında detaylı bilgi için bkz. <<https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang--en/index.htm>>-et. 16/04/2020. Türkiye'nin örgüt içindeki durumu için ayrıca bkz. Koç, Y.: *Türkiye-ILO İlişkileri*, C. XLIV, Türk-İş Eğitim Yayınları, Ankara 2000, s. 10 vd.

<sup>8</sup> <[https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.list?p\\_lang=en](https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.list?p_lang=en)> et. 02/06/2020.

<sup>9</sup> <<http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade/global-supply-and-demand-for-seafarers>> et. 10/10/2020.

<sup>10</sup> Genel olarak, Dünya üzerinde deniz yetki alanları, denizlerin kullanımı, çevre ve doğal kaynaklarının yönetimine ilişkin devletlerin, hak ve sorumluluklarını düzenleyen uluslararası bir sözleşmedir. Sözleşme, 10/05/1982 tarihinde Jamaika'nın

belgesi olarak görülen 2006 tarihli Deniz İş Konvansiyonu'nda doğrudan düzenlenmiştir. Bu durumun sebebi denizde insan hakları kavramının gelişmemiş olmasıdır. Çalışmanın esas amacı, gemi adamının terki öze- linde denizde insan hakları kavramını ele alarak, insan hakları ihlali ya- ratabilecek durumları somut örneklerle açıklayıp yaşanan insan hakları ihlallerine farkındalık yaratmaktır.

## I. DENİZDE İNSAN HAKLARI KAVRAMI

İnsan hakları, insanca muamele görülmesine, insanca muamelede bulu- nulmasına, insanın haksız davranışlara ve ayrımcılığa maruz kalmaması- na yönelik temel ilkelerdir<sup>11</sup>. İnsan hakları hiçbir ayrıma tabi tutulma- dan, tüm insanların doğuştan sahip olduğu ve yararlanabileceği haklar<sup>12</sup> olarak tanımlandığından<sup>13</sup>, “denizde insan hakları” kavramının kullanılı- şı hukuki olarak yerinde görünmeyebilir. Zira insan hakları yer, zaman, mekân, kişi fark etmeksizin eşit şekilde uygulanması gereken haklardan-

---

Montego Bay kentinde imzalanmış olup, 16/11/1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Sözleşmenin İngilizce metni için bkz. <[https://www.un.org/depts/los/ convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)> et. 02/06/2020. Türkiye bu Sözleş- me'ye taraf olmamakla birlikte, Türkiye'nin menfaatlerine aykırı olan maddeleri dı- şında, Sözleşme'nin uluslararası örf ve âdet kuralı haline gelmiş olan kuralları Tür- kiye bakımından uygulanabilirlik göstermektedir.

<sup>11</sup> Sunay, R.: “İnsan Haklarının Yatay Etkisi ve Devletin Sorumluluğu”, Selçuk Üni- versitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2015, C. XXIII, S. 1, s. 10.

<sup>12</sup> Gözler, K.: *İnsan Hakları Hukuku*, B. 2, Bursa 2018, s. 84: Yazar, insan haklarını, insanların sahip olduğu hürriyetler olarak tanımlamaktadır. Hakların, hukuk düze- ninde tanınan ve korunan hürriyetler olduğunu vurgulamakta, insan haklarının ise, hukuktan değil doğuştan geldiğini vurgulamak üzere hürriyetler terimini kullan- maktadır.

<sup>13</sup> Tezcan, D. - Sancakdar, S. - Erdem, M. R. - Önok, R. M.: *İnsan Hakları El Kitabı*, B. 8, Ankara 2019, s. 27.

dır<sup>14</sup>. İnsan haklarının öznesi, sınıflar, topluluklar, cemaatler, etnik, dinsel, dilsel veya mesleki gruplar değil, sadece insanlardır. Bundan dolayı, çalışmada her ne kadar gemide çalışan gemi adamlarının hakları ele alınsa da gemi adamlarına özgü mesleki haklar bakımından insan hakları vurgusu yapılmamakta, gemi adamlarının maruz kaldıkları insan hakları ihlallerine yönelik farkındalık oluşturulmaya çalışılmaktadır. Nitekim, denizde insan hakları kavramını kullanmaktaki amaç da gemi adamlarının denizde yaşadıkları insan hakları ihlallerine dikkat çekmektir.

Her ne kadar insan hakları hareketlerinin kökenleri çok eskilere dayansa da<sup>15</sup> karaların uzantıları olan denizlerde meydana gelen insan hakları ihlallerine karşı ancak günümüzde bir farkındalığın oluşmaya başladığı söylenebilir. Gemi adamlarının, çalışma ortamlarının deniz olması sebebiyle neredeyse tecrit edilmiş olmaları<sup>16</sup> ve gerçekleşen ihlallerden sonra haklarını arama noktasında adalet erişimlerinin daha sınırlı olması, denizde yaşanan ihlallere karşı kamuoyu oluşturulmasını güçleştirmiştir ve denizde insan hakları kavramı günümüze kadar pek gelişmemiştir. Ayrıca, denizde meydana gelen eylemlerin bayrak devletinin münhasır

<sup>14</sup> İnsan hakları hukukuna özgü bir yaklaşım olan “insan haklarının bölünmezliği” hakkında bkz.: Marguenaud, J., P.: “İnsan Hakları Avrupa Mahkemesinde Sosyal Hakların Korunması ve Sözleşme’nin Geniş Yorumu”, (Ed.) Kaboğlu, İ.: *Anayasal Sosyal Haklar*, İstanbul 2012, s. 223.

<sup>15</sup> İnsan hakları tarihine baktığımızdan, 1215 yılında imzalanan Magna Carta Libertatum ardından, 1679 yılında çıkarılan Habeas Corpus, 1689’da İngiliz Haklar Bildirgesi ve 1789 yılında Fransız İnsan ve Vatandaş Hakları Bildirgesi ile sistematik olarak getirilen düzenlemelerin mevcut olduğunu görmekteyiz.

<sup>16</sup> *Brown v. Lull* davasında, Yargıç Joseph Story gemi adamlarını şu şekilde; “Genelde, kendi hak ve imtiyazlarının niteliği ve kapsamı hakkında bilgisiz olan ve çoğunlukla değerlerini gereği gibi takdir edemeyen, korunmaya muhtaç bir işçi sınıfı” olarak tanımlamıştır. Detaylı bilgi için bkz. Sumner, C.: *Reports of Cases Argued and Determined in the Circuit Court of the United States for the First Circuit*, C. II, Boston 1837, s. 443.



yetkisi içerisinde çoğu zaman cezasız kalması, şeffaflık ve hesap verilebilirlik bakımından daha sınırlı olunması, denizde yaşanan insan hakları ihlallerini ulusal düzeyde tutmuştur. Son yıllarda, teknolojinin de gelişmesiyle beraber, insan hakları ihlallerine ilişkin durumların sürekli raporlanması sonucunda ise denizde insan hakları korumasını sağlamak adına birtakım gelişmelerin yaşandığı görülmektedir<sup>17</sup>. Denizde insana ilişkin faaliyetler, gemi adamlarının yaşam ve çalışma haklarına sirayet eden tüm durumlar başta olmak üzere, düzensiz göçmenlik ve denizde yaşanan diğer yasadışı faaliyetlerden oluşsa da bu çalışmada, sadece gemi adamlarının donatanları tarafından terk edilmeleri halinde ortaya çıkan durumlar, insan hakları ihlalleri bakımından değerlendirilmektedir.

## II. TERKİN TANIMI

Terki ele alan tek bağlayıcı uluslararası düzenleme 2006 tarihli Deniz İş Konvansiyonu'dur<sup>18</sup>. Konvansiyon'un Standart A.2.5.1'inin 1. maddesinde, Konvansiyon'un veya gemi adamı hizmet sözleşmesinin donatan

---

<sup>17</sup> ILO tarafından tutulan terk olaylarının kaydını içeren veri tabanı bu anlamda önemli bir gelişmedir. Bkz. <[https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.list?p\\_lang=en](https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.list?p_lang=en)> et. 20/05/2020. Bunun dışında, denizde insan hakları çalışmalarıyla Londra'da bulunan *Human Rights at Sea* isimli kuruluş dikkat çekmektedir. İlgili kuruluş, Denizde İnsan Haklarına İlişkin Cenevre Deklarasyonu'nu oluşturmuş olup denizde meydana gelen terk olaylarını tespit edip, engellemek adına yaptığı çalışmalar için bkz. <<https://www.humanrightsatsea.org/who-are-we/>>et. 16/04/2020.

<sup>18</sup> Konuyu ele alan fakat bağlayıcı olmayan IMO'nun A.930(22) sayılı Rehber Kuralları'nın tanımlar bölümünde ise terk, gemi adamı ve donatan arasındaki bağın kopması olarak nitelendirilmektedir. İlgili Rehber Kurallar'a göre terk, donatan tarafından, gemi adamının zamanında ülkesine geri gönderilmemesi ve gemi adamına ödeme yapılmamasıyla alakalı temel yükümlülüklerin yerine getirilmemesi ve temel gereksinimlere ilişkin hükümlerin ihlal edilmesiyle oluşmaktadır. Temel gereksinimlerden kasıt, yeterli miktarda yiyecek, barınma ve tıbbi bakım ihtiyaçlarıdır.

tarafından ihlal edildiği aşağıdaki hallerden herhangi birinin gerçekleşmesi durumunda, gemi adamının terk edilmiş sayılacağı belirtilmiştir:

- (a) Gemi adamının ülkesine gönderilme masraflarının karşılanmasından kaçınılması,
- (b) Gemi adamının gerekli destek ve bakımdan yoksun bırakılması veya
- (c) Gemi adamının en az iki aylık ücretinin ödenmemesi de dâhil olmak üzere, donatanın tek taraflı olarak gemi adamı ile olan bağlantısını başka surette kopartması.

Terk olayında gemi adamı, çalıştığı gemiyle birlikte veya tek başına yabancı bir limanda bırakılmaktadır. Terkten sonra donatan muhatap olarak bulunamadığından, hizmet sözleşmesinden kaynaklanan yükümlülükler de yerine getirilememektedir. Donatanın gemi adamını terk etmesindeki sebep çoğu zaman ekonomiktir. Örneğin, donatan iflas etmiş, acze düşmüş, gemisi liman devleti denetimi sırasında tutulmuş veya gemi alacaklılar tarafından haczedilmiş olabilir. Tutulan veya haczedilen gemi işletilebilme imkânını kaybettiğinden, donatanı tarafından kolaylıkla terk edilebilmektedir. İşte bu durumlarda, terk edilen gemi adamı, hem ülkesine geri gönderilme masraflarını kendisinin karşılayamaması hem de ödenmemiş ücretlerini ancak gemide kalmaya devam ederse alabileceği düşüncesiyle, terk edilen gemide kalmaya devam etmektedir. Bunun yanı sıra, gemi adamının yabancı olduğu devletteki hukuki statüsü, kendisine çoğu zaman karaya serbestçe çıkma ve seyahat etme özgürlüğü de vermemektedir. Bu süreçte gemi tedarikçileri, gemiye hizmet sağlamayı

bıraktığından, gemi adamının günlük ihtiyaçları ve iaşesi, genellikle bırakıldığı liman devletindeki yardım kuruluşları tarafından sağlanmaktadır.

## A) GEMİ ADAMININ ÜLKESİNE GÖNDERİLME MASRAFLARININ KARŞILANMASINDAN KAÇINILMASI

### 1 - Genel Olarak

Gemi adamının ülkesine gönderilme masraflarının karşılanması, hizmet sözleşmesi gereğince donatanın gemi adamını gözetme borcundan kaynaklanan bir yükümlülüktür<sup>19</sup>. Deniz İş Konvansiyonu'nun A2.5.1 sayılı Standardı'nın 5. maddesinde gemi adamının ülkesine gönderilmesi için gerekli organizasyonun yapılması da donatanın yükümlülüğü olarak gösterilmiştir. Ancak Konvansiyon'da salt masrafların karşılanmasından kaçınılmasının terk teşkil edeceği düzenlendiğinden, gerekli tutarın ödenip yolculuk planlamasının yapılmadığı hallerin Konvansiyon kapsamında terk olarak nitelendirilmesinde güçlük olduğunu ve Konvansiyon'un tercihinin de bu yönde bulunduğunu kabul etmek gerekir. Nihayetinde donatanca yolculuk planlanması yapılmayan ancak gönderilme masrafları ödenen gemi adamından kendi yolculuk planlamasını kendisinin yapması beklenmektedir.

Terk edilen gemi adamları, çoğunlukla gemide çalışan işçi sınıfıdır. Çoğu terk olayında, geminin süvarisinin, zabitanın veya mühendisinin değil, kendi dönüş masraflarını karşılayamayan ve genellikle ailesindeki tek çalışan olan gemi işçilerinin terk edilmesi dikkat çekicidir. Böyle bir

<sup>19</sup> Bedük, M. N: *Deniz İş Sözleşmesi*, Bursa 2012, s. 302; Kar, B.: *İçtihatları ve Mevzuatı ile Deniz İş Hukuku*, Ankara 2011, s. 158; Acar, S.: *Gemi Adamı Talepleri*, İstanbul 2012, s. 48.

durumda ailesinden de ekonomik destek göremeyen terk edilmiş gemi adamı, gemi alacaklısı hakkını kullanabilmek adına, yabancısı olduğu devlette, çoğu zaman hayır kuruluşlarının yardımıyla yasal süreç başlatmakta ve dışardan yardımlarla hayatını sürdürmektedir.

## **2 - Gemi Adamının Ülkesine Gönderilmesini Gerektiren Haller**

Gemi adamının ülkesine gönderilmesini gerektiren haller, Deniz İş Konvansiyonu'nun A.2.5.1 sayılı Standardının 1. maddesinde sayılmaktadır.

Bu haller;

- (a) Gemi adamı hizmet sözleşmesinin süresinin yurtdışındayken sona ermesi,
- (b) Hizmet sözleşmesinin gemi adamı tarafından haklı sebeple veya donatan tarafından feshedilmesi veya,
- (c) Gemi adamının hizmet sözleşmesindeki yükümlülüklerini yerine getirmekten aciz kalması veya özel durumlara mahsus olarak görevlerini yerine getirmesinin kendisinden beklenilemeyeceği bir hale düşmesidir.

Deniz İş Konvansiyonu uyarınca hangi hallerde hizmet sözleşmesinin feshinin haklılık teşkil edeceği, gemi adamının hizmet sözleşmesindeki yükümlülüklerini yerine getirmekten acze düşeceği veya özel durumlara mahsus olarak görevlerini yerine getirmesinin kendisinden beklenilemeyeceği hususları ulusal hukuklara bırakılmıştır. Keza, gemi adamının ülkesine gönderilme hakkına sahip olabilmesi için gereken asgari çalışma süresinin, gemi adamının ülkesine gönderilmesi sırasında ortaya

çıkması muhtemel masraf kalemlerinin, gemi adamının iade olunacağı yerin ve donatanın yükümlülüklerinin belirlenmesi de taraf devletlerin ihtiyarına bırakılmıştır<sup>20</sup>.

### **3 - Gemi Adamının Ülkesine Gönderilmesi Esnasında Ödenmekten Kaçınılabilecek Masraflar**

Deniz İş Konvansiyonu'nun B.2.5.1 sayılı Yönergesinin 3. maddesine göre gemi adamının ülkesine gönderilme masrafları aşağıdaki gibidir:

- (a) Gemi adamının, Deniz İş Konvansiyonunun B2.5.1 sayılı Yönergesinin 6. maddesine göre tercih etmiş olduğu ülkeye gönderilme masrafları,
- (b) Gemi adamının gemiden ayrıldığı andan varış noktasına kadar geçen sürede yiyecek ve barınma giderleri de dâhil olmak üzere ortaya çıkan masraflar,
- (c) Gemi adamının, ulusal mevzuat veya toplu sözleşmelerde öngörülmesi şartıyla, gemiden ayrıldığı andan gönderilme noktasına kadar geçen sürede doğmuş alacakları,
- (d) Gemi adamının otuz kilogram özel eşyasının gönderilme noktasına taşınması masrafları veya
- (e) Gemi adamının gönderilme noktasına ulaşıncaya kadar seyahatini engelleyen sağlık sorunlarının giderimi için gerekli olan tıbbi bakım masraflarıdır.

<sup>20</sup> Bkz. MLC 2006 Düzenleme A2.5.1 (2).

## B) GEMİ ADAMININ GEREKLİ BAKIM VE DESTEKTEN YOKSUN BIRAKILMASI

Deniz İş Konvansiyonu'nun A2.5.2 sayılı Standardının 5. maddesi gereğince gemi adamına sağlanacak bakım ve destekten anlaşılması gereken, gemide gemi adamları için yemek ve su ihtiyaçlarının karşılanması, barınmaları ve tedavileri için uygun ortamın sağlanması, gemide yaşamlarını mümkün kılacak miktarda yakıt bulundurulmasıdır. Donatan, gemi adamlarına bu imkânlardan herhangi birini sağlamadığı takdirde terk etmiş sayılmaktadır.

Donatanın hizmet sözleşmesinden kaynaklanan borçlarından olan gemi adamını gözetme borcu, onlara gerekli bakım ve desteği sağlaması anlamına gelmektedir<sup>21</sup>. Hizmet sözleşmesinin yan edim yükümlülüğü olan bu borç donatana, gemi adamının yeme - içme, barınma, dinlenme, gibi temel ihtiyaçlarını karşılama yükümlülüğü yanında, menfaatlerini koruma ve zararlarına olabilecek işlerden kaçınmayı gerektirmektedir<sup>22</sup>. Deniz İş Konvansiyonu'nda sayılmamakla birlikte, gemi adamının vücut bütünlüğü başta olmak üzere gemideki sağlığını ve güvenliğini korumak, ayrıca kişilik haklarına saygı göstermek, psikolojik ve cinsel tacize uğramamaları için gerekli önlemleri almak da donatanın gözetim borcunun kapsamında yer almaktadır. Şu kadar ki, Konvansiyonda sayılanların dışındaki haller terk olarak nitelendirilemeyecek ancak gemi adamına gerektiğinde sözleşmeyi haklı sebeple feshetmek suretiyle ülkelerine gönderilebilmelerini talep hakkı bahşeden terk olarak kabul edilebilecektir.

<sup>21</sup> Kar, 115.

<sup>22</sup> Eyrenci, Ö. - Taşkent, S. - Ulucan, D.: *Bireysel İş Hukuku*, B. 8, İstanbul 2017, s. 171.

Deniz İş Konvansiyonu'nda, gemi adamının gerekli destek ve bakımdan yoksun olarak bırakılması halinin ne zaman terke sebebiyet verdiği düzenlenmemiştir. Terkin gerçekleştiğine kanaat getiren gemi adamı, bu hakkını Konvansiyon'da düzenlenen "makul süre" içerisinde talep edecektir. Makul sürenin tespiti taraf devletlerce yapılacaktır.

### C) DONATANIN TEK TARAFLI OLARAK GEMİ ADAMI İLE OLAN BAĞLANTISINI BAŞKA SURETLE KOPARTMASI

Deniz İş Konvansiyonu Standardının A2.5.2'nin 2(c). maddesi uyarınca, gemi adamının en az iki aylık ücretinin ödenmemesi de dâhil olmak üzere, donatanın tek taraflı olarak gemi adamı ile olan bağlantısını başka suretle kopartması terk sebeplerindendir. Hizmet sözleşmesinin işçinin özelliklerinin ön planda yer aldığı, kişisel ilişki doğuran bir sözleşme<sup>23</sup> olduğu göz önünde bulundurulduğunda, donatana yer, zaman ve hiyerarşik olarak bağımlı olan gemi adamının kişisel bir ihtiyacına cevap verilmemesi; donatanın, emir - talimat vermekten imtina etmesi, hizmet sözleşmesinden kaynaklanan başkaca yükümlülüklerini yerine getirmemesi hallerinde bağın kopmasından bahsedilebilir. Yine de gemi adamı ile donatan arasındaki bağın mahiyeti ve hangi durumlarda donatan tarafından kopartılmış sayılacağına tespitinin ulusal hukuklarca belirlenmesi daha yerinde olacaktır.

Deniz İş Konvansiyonu uyarınca en az iki aylık ücretin ödenmemesi halinin, gemi adamı ile donatan arasındaki bağı kopartan bir hal olarak gösterilmesinin nedeni, ücretin herhangi bir sözleşmeden doğan alacak

<sup>23</sup> Aydın, U.: *İş Hukukunda İşçinin Kişilik Hakları*, Eskişehir 2002, s. 48.

hakkı olmasından öte, çoğu zaman işçinin ve ailesinin tek geçim kaynağı olması bakımından sosyal bir niteliğinin olmasıdır<sup>24</sup>. Hizmet sözleşmesinin ana unsurlarından olan ücret, gemi adamının gemide iş görme borcunun ivazı olup, donatanın temel borcudur<sup>25</sup>. Deniz İş Konvansiyonu'nun 2.2 sayılı Düzenlemesinin Amaç kısmında, gemi adamlarının gördükleri hizmetlerin karşılığını almalarını sağlamak amacıyla Konvansiyonun ücret talep hakkını koruma altına aldığı belirtilmektedir.

Donatanla gemi adamı arasında bağın, ücret ödenmemesi halinde ortaya çıktığı terk durumunda, terkin gerçekleşme anı tespit edilebilir fakat gemi adam ile olan bağlantısını başka surette kopartması halinin tespiti yine ulusal hukuklarca tayin olunacaktır. Bu andan sonra gemi adamı yine “makul süre” içerisinde ülkesine gönderilmeyi talep edecektir.

Söz konusu hallerden biri ile bırakılan gemi adamı, Deniz İş Konvansiyonu uyarınca terk edilmiş sayılmaktadır. Terkten sonra gemi adamı, ödenmemiş ücretlerini talep edip, ülkesine gönderilmeyi beklemektedir. Bu süreçte, barınma, beslenme ile gerekli tıbbi bakım ve destek ihtiyacı ortaya çıkmaktadır. Deniz İş Konvansiyonu ile söz konusu masrafları karşılayacak bir mali güvence sistemi zorunlu hale getirilmiştir. Böylelikle, Konvansiyon taraf devletlere, bayrağını taşıyan gemilerde ilgili mali güvencenin mecburi olmasını sağlama yükümlülüğü getirmektedir.

---

<sup>24</sup> Evren, Ö. K.: *İş Hukukunda Ücret ve Uygulaması*, Ankara 2007, s. 18.

<sup>25</sup> Ekonomi, M.: *İş Hukuku - Ferdi İş Hukuku*, C. I, B. 3, 1987 İstanbul, s. 41; Mollamahmutoğlu - Astarlı - Baysal, 129; Çelik, N. - Caniklioğlu, N. - Canbolat, T.: *İş Hukuku Dersleri*, B. 30, İstanbul 2017, s. 129; Süzek, S.: *İş Hukuku*, B. 16, İstanbul 2018, s. 362.



### III. TERKTEN KAYNAKLANAN İNSAN HAKLARI İHLALLERİ

#### A) İHLALLER

Yukarıda ifade edildiği üzere, terke sebebiyet veren özel hukuk ilişkileri, 2006 tarihli Deniz İş Konvansiyonu'nda ele alınmış olup, terkten kaynaklanan ekonomik sorunlar, mali güvence sistemi getirilerek giderilmeye çalışılmıştır. Ancak, terkten kaynaklanan sorunlar salt özel hukuk ilişkisinde, donatanın yükümlülüklerini yerine getirmemesinden ibaret değildir.

Terk söz konusu olduğunda aşağıda incelendiği üzere gemi adamının beslenme hakkı, sağlık hakkı, çalışma hakkı ve ücret hakkı gibi farklı türden insan haklarının ihlal edildiği görülmektedir. Hatta, terkin gemi ile beraber gerçekleştiği örneklerde hem denizin kendine has tehlikeleri hem de terk edilen geminin insan yaşamı için oluşturabileceği olumsuzluklar göz önünde bulundurulduğunda, yaşama hakkının dahi ihlal edilebileceğini söylemek abartı olmaz. Konu insan hakları hukukunda çok güçlü bir şekilde korunan yaşama hakkı olduğunda ise, devletlerin sorumluluk bilinciyle ve ivedilikle hareket etmesi beklenir<sup>26</sup>. Nitekim, BM Medeni ve Siyasi Haklara İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin<sup>27</sup> 6. maddesinde maddi haklar başlığı altında düzenlenen yaşam hakkı, her insanın doğuştan sahip olduğu ve yasalarla korunan bir hak olduğu belirtilmektedir. Ne yazık ki denizcilik sektörünün uluslararası karakteri sebebiyle terkten kaynaklanan insan hakları ihlallerinde devletlerin sorumlulukları

<sup>26</sup> Uslu, F. - Özdemir, A.: "Yaşama Hakkı Bağlamında Denizlerde Geri Gönderilme (Non-Refoulement) İlkesi", Ombudsman Akademik, 2017, S. 6, s. 49.

<sup>27</sup> 21/07/2003 tarihli ve 25175 sayılı RG.

ivedi bir şekilde ayrıştırılamamaktadır. Bir terk olayında, geminin terk edildiği liman devleti, gemi adamının çalıştığı bayrak devleti ve gemi adamının kendi tabiiyetinde bulunduğu devlet söz konusu olabilir. Yabancı bir limanda terk edilen gemi adamının, öncelikle hangi devletten olumlu bir davranış, hizmet bekleyeceği veya yardım isteyeceği hususunda bir düzenleme eksikliği olduğundan, sorumlulukların ivedilikle ayrıştırılamamasıyla süreç uzamakta ve gemi adamı daha da mağdur olmaktadır.

### 1 - Beslenme Hakkı

Beslenme hakkı, herkesin yeterli miktarda, güvenli gıdaya kolaylıkla ve sürdürülebilir bir şekilde ulaşabilmesidir<sup>28</sup>. Tarihsel süreç içerisinde, insanların kazandıkları ilk haklardan olan beslenme hakkı, birincil kuşak haklardandır<sup>29</sup>. Sosyal bir hak olan sağlık hakkıyla ilişkili olan beslenme hakkı ilk kez 1924 tarihli Cenevre Çocuk Hakları Bildirgesi<sup>30</sup> ile karşımıza çıkmaktadır. 1948 tarihli İnsan Hakları Evrensel Beyanname-si'nin<sup>31</sup> 25. maddesinde ise herkesin kendisinin ve ailesinin sağlığı ve iyiliği için beslenme hakkını da içeren bir yaşam standardı hakkına sahip

<sup>28</sup> Güzeloğlu, T.: "Küresel Gıda Krizi ve Beslenme Hakkı", TBB Dergisi, 2009, S. 80, s. 305.

<sup>29</sup> Güzeloğlu, 307.

<sup>30</sup> Çocuk haklarına yönelik bir bildirge, Türkiye tarafından da onaylanmıştır. Detaylı bilgi için bkz. < <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/227835> > et. 20/10/2020.

<sup>31</sup> Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nun 10 Aralık 1948 tarih ve 217 A(III) sayılı Kararıyla ilan edilen, 6 Nisan 1949 tarih ve 9119 Sayılı Bakanlar Kurulu ile "İnsan Hakları Evrensel Beyanname-si'nin Resmi Gazete ile yayımlanması yayımdan sonra okullarda ve diğer eğitim müesseselerinde okutulması ve yorumlanması ve bu Beyanname hakkında radyo ve gazetelerde münasip neşriyatta bulunulması" kararlaştırılmıştır. Bakanlar Kurulu Kararı 27/05/1949 tarih ve 7217 sayılı RG'de yayımlanmıştır.

olduğu düzenlenmektedir. Beslenme Hakkı, BM Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Haklara İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin<sup>32</sup> 11(1). maddesiyle, aynı şekilde herkesin yeterli beslenme dahil olmak üzere kendisi ve ailesi için yeterli bir yaşam standardı hakkına sahip olması şeklinde ele alınmış olup, bağlayıcılık kazanmıştır.

Terk edilen gemi adamı, terk süresince ücretini alamamaktadır. Bu sebeple, donatan tarafından karşılanmayan besin ihtiyacı, gemi adamları tarafından da karşılanamamaktadır. Geminin tedarikçileri içme suyu ve besin tedarikini kesmekte ve gemi adamı gerekli besin ve temiz içme suyu ihtiyacından dahi mahrum kalabilmektedir. Terk edildikleri limanlardaki hayır kuruluşlarının yardımlarıyla besin ihtiyaçlarını kısıtlı bir şekilde gideren gemi adamlarının bu süre zarfında, en temel haklarından biri olan beslenme hakları ihlal olunmaktadır. Nitekim, *Aqua Sierra*<sup>33</sup> olayında terk edilmiş gemi adamı hepatit ve sıtma yüzünden gemide ölmüş, diğer çalışma arkadaşları da terk süresince tedarik edilen yiyeceklerden hastalık kapıldığını ileri sürmüşlerdir. Bir başka örnek olan *Radiant Star*<sup>34</sup> olayında, gemide temiz içme suyu kalmadığından, gemi adamları su ihtiyaçlarını gemi acentesinin iki günde bir kova ile getirdiği

---

<sup>32</sup> Türkiye Sözleşme'yi 15/08/2000 tarihinde imzalamıştır. Sözleşme'nin onaylanması 04/06/2003 tarihli ve 4867 sayılı Kanunla uygun bulunmuş ve Bakanlar Kurulu 10/07/2003 tarih ve 2003/5923 sayılı kararıyla Sözleşme'yi onaylamıştır. Bakanlar Kurulu Kararı ve Sözleşme'nin resmi Türkçe çevirisi 11/08/2003 tarih ve 25196 sayılı RG'de yayımlanmıştır. Türkiye, onay belgelerini 23/09/2003 tarihinde Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği'ne tevdi etmiş ve 27. madde uyarınca, Sözleşme Türkiye bakımından 23/12/2003 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir.

<sup>33</sup> Söz konusu olay, Sayın Prof. Dr. Erol Kahveci'nin yayımlanmamış notlarından alınmıştır.

<sup>34</sup> Söz konusu olay, Sayın Prof. Dr. Erol Kahveci'nin yayımlanmamış notlarından alınmıştır.

su ile karşılayabilmişlerdir. *Azraqmoiah*<sup>35</sup> olayında ise gemi adamları 75 gün temiz suya erişimleri olmadan gemide kalmışlardır. Örneklerden görüldüğü üzere, terk edilen gemi adamlarının bu süre zarfında yaşamaları için gereken besini ne şekilde tedarik ettiklerine yönelik bir kontrol mekanizması da olmadığından, beslenme hakkının ihlalinin ölümle dahi neticelenmesi söz konusu olmuştur.

Beslenme hakkı kapsamında BM Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Haklara İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin 11(2). maddesi uyarınca devletlere işbirliğine gitme yükümlülüğü getirilmiştir. Limanında terk gerçekleşmiş bir liman devletinin, ivedi şekilde ilgili diğer devletlere gerekli bildirimini sağlama yükümlülüğünün yanı sıra terk süresince kendi ülkesinde adeta mahsur kalan gemi adamına yeterli besini sağlaması da yükümlülüklerinin gereğidir.

## 2 - Sağlık Hakkı

Sağlık hakkı, herkesin kendisinin ve ailesinin sağlığı ile refahı için mümkün olabilecek en yüksek bedensel ve ruhsal sağlık standardına sahip olma hakkıdır<sup>36</sup>. Sağlık hakkı, olası hastalık, sakatlık vb. durumlara düşülmesi halinde güvenlik hakkını da kapsamaktadır<sup>37</sup>. Sosyal bir hak olan sağlık hakkı, 1948 tarihli İnsan Hakları Evrensel Beyanname-si'nin 25. maddesinde herkesin kendisinin ve ailesinin sağlığı ve iyiliği için tıbbi bakımı içeren bir yaşam standardı hakkına sahip olduğu şek-

<sup>35</sup> <<https://www.theguardian.com/global-development/2019/apr/12/abandoned-at-sea-the-crews-cast-adrift-without-food-fuel-or-pay>> et. 27/05/2020.

<sup>36</sup> Zengin, N.: "Sağlık Hakkı ve Sağlık Hizmetlerinin Sunumu", Sağlıkta Performans ve Kalite Dergisi, 2010, C. I, S. 1, s. 44.

<sup>37</sup> Metin, B.: "Sağlık Hakkı", Sağlık Akademisyenleri Dergisi, 2017, C. IV, S.1, s. 46.

linde düzenlenmektedir. Sağlık hakkı, BM Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Haklara İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin 12. maddesinde ise benzer şekilde herkesin ulaşılabilecek en yüksek fiziksel ve zihinsel sağlık standardına sahip olması şeklinde ele alınmıştır. BM Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Haklara İlişkin Uluslararası Sözleşme'sini izlemekle görevli Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Haklar Komitesi sağlık hakkına ilişkin 14 nolu Genel Yorumu kabul etmiştir<sup>38</sup>. Buna göre sağlık hakkı sadece zamanında ve uygun sağlık hizmeti alma hakkı olarak değil, güvenli suya ve yeterli sanitasyona ulaşma, yeterli gıda, beslenme ve barınak sağlanması, sağlıklı çalışma ortamları ve çevre şartlarını içeren kapsamlı bir hak olarak ele alınmaktadır<sup>39</sup>. Dolayısıyla, sağlık hakkının koruduğu değer salt sağlığın bozulması halinde tedavi ve iyileştirme değil, kişinin beden ve ruh sağlığına zararlı faaliyetlerde bulunulmasının da önlenmesidir.

Donatanın 2006 tarihli Deniz İş Konvansiyonu uyarınca yükümlü olduğu, gemi adamına gerekli olduğunda tıbbi bakım ve desteği sağlamaması terk olarak tanımlanmaktadır<sup>40</sup>. Terk süresince, gemideki sağlıksız yaşam koşullarının mevcudiyeti, gemi adamının vücut bütünlüğü ve sağlı-

---

<sup>38</sup> Zengin, 47.

<sup>39</sup> Zengin, 47.

<sup>40</sup> 20/05/2020 gibi çok yakın bir tarihte, dümeni olmayan İspanyol Bayraklı bir gemi, on beş gemi adamıyla birlikte Filipinler açıklarında terk edilmiştir. Gemi adamları, karadan on üç mil uzakta, yakıt, gıda ve içme suyu seviyeleri oldukça azalmış bir halde beklemektedirler. Her ne kadar Filipin yetkilileri tarafından, gemi MLC 2006 gerekliliklerine uymadığından bahisle alıkonulmuşsa da limana giriş izni verilmesi için Yetkililer, mürettebatın römorkör masraflarını karşılaması şartını getirmiştir. Filipinler'in MLC 2006'ya taraf olduğu düşünüldüğünde, ilgili Konvansiyon'dan kaynaklanan yükümlülüklerini bir an evvel yerine getirmesi, terk edilen gemiye liman giriş izni vermesi, bayrak devletine ve geminin sigortacısına bildirim yapması gerekmektedir. Olayla ilgili detaylı bilgi için bkz. <<https://www.maritime-executive.com/article/fifteen-seafarers-abandoned-on-ship-without-rudder>> et. 02/06/2020.

ğının korunmasını ciddi şekilde engellemektedir. Zira terk, beraberinde fiziksel hastalıklar getirdiği kadar, zihinsel hastalıklar da getirmektedir. Örneğin, *Aqua Sierra* olayında terk edilmiş gemi adamı, hepatit ve sıtma yüzünden gemide ölmüş, *M / V Sharjah OPL*<sup>41</sup> gemisindeki terk edilmiş gemi adamları ise uzun süre zihinsel hastalıklarla baş etmek zorunda kalmışlardır. Başka bir örnek olarak, İran’da gerçekleşen *M / V Halani I*<sup>42</sup> olayında, gemi adamları terkin manevi sonuçlarına daha fazla dayanamayıp, intihara kalkışmışlardır. Zorlu süreçte ortaya çıkan zihinsel bulanıklıklar, gemi adamlarının salt kendilerine değil birbirlerine de zarar vermesine neden olmuştur. Nitekim, *Radiant Star* olayında gemi adamlarının ettikleri kavgalar sonucunda intihara kalkıştıkları da görülmektedir. Kapalı bir alan olan gemide aylarını çaresizlik içerisinde geçiren gemi adamlarının sağlık haklarının ihlal edildiği ortadadır. Ne yazık ki salt fiziksel hastalıklar değil zihinsel hastalıklar, acı, elem, keder de terk sonucu oluşmaktadır. Terkten kaynaklanan insan hakları ihlallerinin önlenmesini sağlayacak uluslararası bir mekanizma olmadığı gibi, gemi adamlarının terkten kaynaklanabilecek manevi tazminat alacakları da 2006 tarihli Deniz İş Konvansiyonu’nca ne teminat altına alınmamıştır<sup>43</sup>.

<sup>41</sup> <[https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.list?p\\_lang=en](https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.list?p_lang=en)> et. 02/06/2020.

<sup>42</sup> <<https://www.offshore-energy.biz/hras-8-seafarers-abandoned-off-namibia-suffering-from-serious-mental-health-issues/>> et. 27/05/2020.

<sup>43</sup> MLC 2006’da manevi tazminat alacakları mali güvence sistemi içerisinde teminat altına alınmadığından, gemi adamlarının manevi tazminat alacaklarının gemi alacaklısı hakkı teşkil edip etmediğine yönelik değerlendirmeler önem taşımaktadır. Bu yönde detaylı bilgi için bkz. Aksoy, S.: “Gemi Adamının Manevi Tazminat Alacağı Gemi Alacaklısı Hakkı Bahşeder Mi?”, *Prof. Dr. Sabih Arkan’a Armağan*, İstanbul 2019, s. 115-129.

Sağlık hakkı kapsamında BM Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Haklara İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin 12(2 - d). maddesi uyarınca taraf devletlerin, hastalık durumunda herkese tıbbi hizmet ve tıbbi bakım sağlayacak koşulları yaratması öngörülmektedir. Benzer şekilde, Avrupa Sosyal Şartı'nın<sup>44</sup> 11. maddesinde, sağlığın korunması adına devletlerin yükümlülükleri düzenlenmektedir. Sağlık hakkı da yaşam hakkı gibi vazgeçilmez ve devredilmez olduğundan, devletlerin hareketsiz kalması beklenemez<sup>45</sup>. Buna göre devletler sağlığın korunması için doğrudan, kamusal veya özel örgütlerle işbirliğinde olmak zorundadır. Bu bağlamda, limanında terk gerçekleşmiş bir liman devleti, ivedi şekilde ilgili diğer devletlere gerekli bildirimini sağlamakla yükümlü olduğu kadar, terk süresince gerekli olması halinde gerekli tıbbi bakım ve hizmeti sağlamakla da yükümlüdür.

---

<sup>44</sup> Avrupa Sosyal Şartı, 1961 yılında, Avrupa Konseyi'ne üye devletlerin ve bu "şartnameyi" imzalayan devletlerin uymayı kabul ve taahhüt ettikleri, temel sosyal ve ekonomik hakları koruyan, medeni ve politik hakları garanti eden Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'ni takviye eden bir Avrupa Sözleşmesi'dir. Avrupa Konseyi'nin bağlayıcı bir sözleşmesi olarak Avrupa Sosyal Şartı, Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'nin, ekonomik ve sosyal haklar alanındaki karşılığı olarak görülebilir. Bu sözleşme 1996 yılında revize edilmiş, 1999 yılından bu yana kademeli olarak eskisinin yerini almıştır. Bu sözleşmeyle insan hakları ve özgürlüklerle ilgili konular ve sözleşmeye taraf olan ülkelerin bu konulardaki uygulamalarını denetleyecek mekanizmalar ele alınmıştır. Türkiye, Gözden Geçirilmiş Avrupa Sosyal Şartı'nı 06/10/2004 tarihinde imzalamıştır. 27/09/2006 tarihli ve 5547 sayılı Uygun Bulma Kanunu, 03/10/2006 tarihli ve 26308 sayılı RG'de yayımlanmıştır. 22/03/007 tarihli ve 2007/11907 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Şart'ın resmi Türkçe çevirisi, 09/04/2007 tarihli ve 26488 sayılı RG'de yayımlanmıştır. Onay belgeleri 27/06/2007 tarihinde tevdi edilmiş ve Gözden Geçirilmiş Avrupa Sosyal Şartı, Türkiye'de 01/08/2007 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye, Şart'ın dört hafta ücretli izin, insana yakışır yaşam için uygun ücret, örgütlenme hakkı ve toplu pazarlık hakkı ile ilgili maddelerine çekince koymuştur.

<sup>45</sup> Metin, 50.

### 3 - Çalışma Hakkı

Çalışma hakkı, herkesin, devlet tarafından asgari şartları belirlenen ve insan onuruna yakışır gelir sağlayan faaliyetleri yürütebilme hakkı olarak tanımlanabilir<sup>46</sup>. İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi'nin 23. maddesinde çalışma hakkı, herkesin çalışmaya, adil ve elverişli çalışma şartlarına sahip olma, kendisi ve ailesi için insan onuruna yaraşır bir yaşam sağlayacak adil ve elverişli bir ücrete hakkı olması şeklinde düzenlenmiştir. BM Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Haklara İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin 7. maddesinde ise benzer şekilde, herkesin adil ve elverişli çalışma koşullarından yararlanma hakkına sahip olması şeklinde ele alınmıştır. İlgili Sözleşme'nin 7(b). maddesiyle güvenli ve sağlıklı çalışma koşulları, 7(i). maddesiyle ücret hakkı, 7(d). maddesiyle dinlenme, çalışma saatlerinin makul ölçülerde sınırlanması da çalışma hakkı kapsamında güvence altına alınmaktadır. Çalışma hakkı, Uluslararası Çalışma Örgütü'nün Anayasası'na eklenmiş, "Uluslararası Çalışma Örgütü'nün Amaç ve Ereklere İlişkin Bildiri"de, yine ILO'nun 29 sayılı Cebri veya Mecburi Çalıştırma Yasası Hakkında Çalışma Sözleşmesi'nde<sup>47</sup>, Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'nde<sup>48</sup> ve Avrupa Sosyal Şartı'nda yer almaktadır.

<sup>46</sup> Şen, M.: "İnsan Hakları Bağlamında Çalışma Hakkı", *Prof. Dr. Ali Rıza Okur'a Armağan*, İstanbul 2014, s. 148

<sup>47</sup> 23/06/1998 tarihli ve 23381 sayılı RG.

<sup>48</sup> 19/03/1954 tarihli ve 8662 sayılı RG.



Çalıştığı gemiyle birlikte terk edilmiş bir gemi adamı, ücretini alamadan aylarını gemide geçirebilmektedir<sup>49</sup>. Gemi adamının, ödenmemiş ücretleri ve ülkesine geri gönderilme masraflarının asıl sorumlusu olan donatanın muhatap olarak bulunamaması, gemi adamının terkinin oluşturmakta ve bu durum gemi adamının çalışma hakkını doğrudan ihlal etmektedir. Ayrıca, gemi, gemi adamının yaşama alanı olmasının dışında çalışma alanı da olduğundan, gemiyle terk edilen bir gemide kalan gemi adamının çalışması da dolaylı olarak engellenmektedir.

Donatanın gemi adamına güvenli ve sağlıklı çalışma koşullarını sağlaması da çalışma hakkı kapsamında ele alınabilir. Bu bağlamda, gemi ekipmanlarının çalışabilir durumda olması gerekmektedir. Terkedilen gemilerin birçoğunda, gemideki yangın söndürücülerin ve cankurtaran teknelerinin arızalı olduklarına rastlanmıştır<sup>50</sup>. Terkedilen gemi adamlarının adeta gemide hapis oldukları düşünüldüğünde, acil bir durumda gemi ekipmanlarının kullanılamaması ciddi problemleri beraberinde getirebilir. Terk süresi boyunca gemide yakıt bittiğinden, geminin elektriksiz kalması dahi söz konusudur. Örneğin, *Azraqmoiah*<sup>51</sup> isimli geminin terkinde, gemi adamları tükenmiş yakıt sebebiyle elektriksiz bir şekilde gemide yaşam mücadelesi vermişlerdir.

---

<sup>49</sup> Bazı terk olaylarında gemi adamlarının otuz iki aya varan ücretlerinin ödenmediği vurgulanmaktadır: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Pages/Seafarer-abandonment.aspx>> et. 02/06/2020.

<sup>50</sup> <<https://www.marineinsight.com/shipping-news/human-rights-sea-reveals-case-seafarer-abuse-uae-flagged-vessel/>> et. 20/05/2020.

<sup>51</sup> <<https://www.theguardian.com/global-development/2019/apr/12/abandoned-at-sea-the-crews-cast-adrift-without-food-fuel-or-pay>> et. 27/05/2020.

Çalışma hakkının tam olarak gerçekleştirilebilmesi adına ayrıca BM Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Haklara İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin<sup>52</sup> 6. maddesiyle taraf devletlere çalışma hakkını koruma yükümlülüğü getirilmiştir. Bu bağlamda özellikle terkten sonra, devletlere büyük yükümlülükler düşmektedir. Devletlerin terki önlemesi imkân dahilinde gözükme de terkin olumsuz sonuçlarının bertaraf edilebilmesi ve terk edilen gemi adamının ivedilikle takip edilebilmesi adına gerekli adımların atılması devletlerin sorumluluğundadır.

#### 4 - Ücret Hakkı

Ücret hakkı, işçinin gördüğü işin karşılığı olarak, kendisine ve ailesine ödenmesi gereken para ve para ile ölçülebilen yararları talep etme hakkı olarak tanımlanabilir<sup>53</sup>. İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi'nin 23. maddesinde çalışma hakkı, herkesin çalışmaya, adil ve elverişli çalışma şartlarına sahip olma, kendisi ve ailesi için insan onuruna yaraşır bir yaşam sağlayacak adil ve elverişli bir ücrete hakkı olması şeklinde düzenlenmiştir. BM Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Haklar Sözleşmesi'nin 7. maddesinde ise, tüm çalışanlara asgari gelir sağlayacak, eşit ve adil ücret ile çalışanın kendisi ve ailesi için nezih bir yaşam sunulması, benzer şekilde, Avrupa Sosyal Şartı'nın 4. maddesinde de tüm çalışanların kendilerine ve ailelerine iyi bir yaşam sağlayacak adil bir ücret hakkına sa-

<sup>52</sup> Türkiye Sözleşme'yi 15/08/2000 tarihinde imzalamıştır. Sözleşme'nin onaylanması 04/06/2003 tarihli ve 4867 sayılı Kanunla uygun bulunmuş ve Bakanlar Kurulu 10/07/2003 tarih ve 2003/5923 sayılı kararıyla Sözleşme'yi onaylamıştır. Bakanlar Kurulu Kararı ve Sözleşme'nin resmi Türkçe çevirisi 11/08/2003 tarih ve 25196 sayılı RG'de yayımlanmıştır. Türkiye, onay belgelerini 23/09/2003 tarihinde Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği'ne tevdi etmiş ve 27. madde uyarınca, Sözleşme Türkiye bakımından 23/12/2003 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir.

<sup>53</sup> Arda, F.: "Ücret Hakkının Korunması", Ankara Barosu Dergisi, 1975, S. 3, s. 370.

hip olması gerektiği vurgulanmaktadır. Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'nin 4. maddesinde kölelik ve zorla çalıştırma yasağı, 1944 tarihli ILO'nun Philadelphia Bildirgesi'nin ilk cümlesinde ise “emek bir mal değildir” denilerek, tüm insanların maddi ve manevi gelişmelerinin ekonomik olarak güvence altına alınması ve yaşam seviyesinin yükseltilmesi ile ücretlerden eşit şekilde yararlanması hükme bağlanmıştır. ILO'nun 95 sayılı Ücretin Korunması Hakkında Sözleşmesi<sup>54</sup>, 26 sayılı Asgari Ücret Tespit Usulleri İhdasına İlişkin Sözleşmesi<sup>55</sup> ve 85 sayılı Ücretin Korunması Hakkında Tavsiye Kararı<sup>56</sup> da ücret tanımları yapan, ücretin ödeme yeri ve zamanına, ücret kesintilerini sınırlandıran ayrıntılı düzenlemelerdir.

Terkte, tahayyül dahi edilemeyecek kadar uzun süre boyunca gemi adamlarının ücretlerini alamadıkları görülmektedir. Örneğin, gemi adamları *Aqua Sierra* olayında 8 ay, *M / V Halani 1* olayında 9 ay, *Radiant Star* olayında 12 ay, *M / V Sharjah OPL* olayında 18 ay ve *Azraqmoiah* olayında 30 ay ücretlerini alamamışlardır. Her ne kadar ödenmemiş ücretleri gemi adamlarına gemi alacaklısı hakkı verebilse de terk edilen bir gemi adamının, yabancı olduğu bir ülkede gerekli yasal süreci başlatmasını beklemek hem ekonomik olarak zordur hem de süreci uzatabilme ihtimali söz konusudur. Nitekim, *Sines*<sup>57</sup> olayında, ödenmemiş ücretlerini ve ülkelerine geri gönderilmeyi talep eden gemi adamları,

<sup>54</sup> 20/10/1960 tarihli ve 10641 sayılı RG.

<sup>55</sup> 02/09/1974 tarihli ve 14994 sayılı RG.

<sup>56</sup> <[https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100\\_ILO\\_CODE:R085](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:R085)> et. 20/10/2020.

<sup>57</sup> Söz konusu olay, Sayın Prof. Dr. Erol Kahveci'nin yayımlanmamış notlarından alınmıştır.

uzun açlık grevleri sonucunda halkın ve medyanın dikkatini çekerek, hukuki süreç başlatmış iseler de yargı masrafları ve ödenmemiş liman ücretleri öncelikli olarak tahsil edildiğinden, geriye gemi adamlarına ödemeye yetecek miktar kalmamıştır. Gemi adamları, donatanın, bayrak devletinin, liman devletinin ve vatandaşları oldukları devletin inisiyatifinde belirsizliğe mahkûm edilmişlerdir.

Her ne kadar, 2006 tarihli Deniz İş Konvansiyonu'nun A.2.5.2 sayılı Standardı'nın 9. maddesiyle gemi adamlarının dört aylık ücretleriyle sınırlı olmak üzere, hizmet sözleşmesi, toplu iş sözleşmesi veya ulusal hukuk uyarınca ortaya çıkan ödenmemiş ücretleri ile buna bağlı diğer alacak hakları mali güvence sistemi ile güvence altına alınmış olsa da somut örneklerdeki terkedilme süreleri dikkate alındığında, korumanın yeterliliği ayrıca tartışılabilir.

Gemi adamlarının, yaşamak için emeği karşılığında hak kazandığı ücret dışında çoğunlukla başkaca bir gelirleri yoktur. Bu durum, terk edilen gemi adamının bir gün ödeneceği umuduyla, ücretlerini alabilmek için gemide kalmaya devam etmesine neden olmaktadır. Ülkesine geri gönderilme masraflarının da karşılanmaması sebebiyle, bu umuda tutunan gemi adamları, aylarını gemide geçirmektedirler. Terkin bu anlamda olumsuz sonuçlarının bertaraf edilebilmesi adına devletlerin sosyal hi-maye prensibi ışığında çalışma ilişkilerine doğrudan müdahale ederek, ücreti salt borç ve alacak hakkı olmaktan öte ekonomik ve sosyal bir hak olarak ele alması önem arz etmektedir<sup>58</sup>.

---

<sup>58</sup> Acu, C.: “Ücret Hakkı ve Ücretin Korunması”, s. 27, < [https://www.academia.edu/9464033/ÜCRET\\_HAKKI\\_VE\\_ÜCRETİN\\_KORUNMASI](https://www.academia.edu/9464033/ÜCRET_HAKKI_VE_ÜCRETİN_KORUNMASI)>, et. 20/10/2020.

## B) DEVLETLERİN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

Deniz hukukunun ve gemi adamlarının en temel düzenlemeleri, deniz hukukunun Anayasası olarak görülen 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesi, gemi adamlarının gemideki yaşam ve çalışma koşullarını düzenleyen en temel belge olan 2006 tarihli Deniz İş Konvansiyonu ve Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme<sup>59</sup> (STCW)'dir. Ancak, daha önce ifade edildiği üzere, Deniz İş Konvansiyonu dışında terk konusunu düzenleyen başka bir uluslararası metin yoktur. İlgili Konvansiyon ise, daha önce de ifade edildiği üzere, terke karşı mali güvence getirerek, sınırlı bir koruma mekanizması sağlamaktadır.

Gemi adamlarının insan haklarına ilişkin, genel insan hakları düzenlemeleri dışında, başvurulabilecek salt deniz hukuku metni söz konusu değildir. Bu sebeple terkten kaynaklanan insan hakları, İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi, BM Şartı, BM Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Haklara İlişkin Uluslararası Sözleşme, Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi gibi bölgesel ve ulusal bazda arttırılabilecek örnek metinler üzerinden değerlendirilmiştir.

İnsan hakları hukukunda devletlerin insan haklarına saygı duyma, koruma ve gerçekleştirme yükümlülükleri söz konusu olsa da<sup>60</sup> terkin asıl olarak özel hukuk ilişkisinden kaynaklanan bir ihlal olması sebebiyle, ilgili durumda devletlerin sorumluluğunun nasıl gündeme geleceği akla

<sup>59</sup> Bkz. 29/04/1989 tarihli ve 20152 sayılı RG.

<sup>60</sup> Megret, F.: "Nature of Obligations", *International Human Rights Law* (Ed. Moeckli, D. - Shah, S. - Sivakumaran, S. - Harris, D. J.), 2018, 3rd ed., s. 97.

gelebilir. Bu sorunun aşılabilmesi için insan haklarının dikey ve yatay boyutunun ortaya konması gerekmektedir.

İnsan haklarının dikey boyutu denilen ve kural olarak insan hakları hukukunu birey ve devlet ilişkisi üzerine kuran anlayışın yanında, özellikle Alman anayasa hukuku doktrininin (*Drittwirkung Doktrini*) etkisiyle, insan hakları sözleşmelerinin yatay boyutunun olduğu da ileri sürülmektedir<sup>61</sup>. Zira, insan haklarını ihlal eden tehdit, baskı, haksızlık devletten gelebileceği gibi diğer kişi ve kurumlardan da gelebilir. İnsan haklarının işlevi, bireyleri; baskıdan, sömürüden, ayrımcı davranışlardan, haksızlıklardan ve insan onurunu zedeleyen eylemlerden korumak olduğundan, yatay etki, devletlerin bireyin sömürülmesine ve haksızlığa uğramasına seyirci kalmaması olarak devreye girmektedir<sup>62</sup>. Yatay etki dolayısıyla, devletlerin, insan haklarını koruma görevlerinden dolayı, önleyici ve düzeltici tedbirleri almaması, devletlerin koruma yükümlülüğünü ihlal ettiği anlamına gelmektedir<sup>63</sup>. Devletlerin koruma yükümlülüğüne, güçsüz tarafın korunması, haksızlığı giderecek mekanizmaların kurulması, işçi - işveren ilişkilerinin düzenlenmesi örnek verilebilir<sup>64</sup>. Ayrıca koruma yükümlülüğü, ihlalleri önlemek, ihlal gerçekleştiğinde soruşturma yapmak, yargılamak, tazminat ve telafiyi içeren korumayı sağlamayı içerir<sup>65</sup>. Devletler, insan haklarının etkili korunması ve ihlallerin önlen-

---

<sup>61</sup> Gemalmaz, M. S.: *Ulusalüstü İnsan Hakları Hukukunun Genel Teorisine Giriş*, İstanbul 2005, s. 94.

<sup>62</sup> Sunay, 16.

<sup>63</sup> Sunay, 31.

<sup>64</sup> Tezcan - Sancakdar - Erdem - Önok, 56.

<sup>65</sup> Sunay, 27.

mesi adına hukuki tedbirler alabileceği gibi pratik veya operasyonel tedbirler de alabilir<sup>66</sup>.

Daha önce de ifade edildiği üzere, terkten sonra yaşanabilecek ihlaller bakımından birkaç devletin sorumluluğu meydana gelebilir. Bunlar, gemi adamının bırakıldığı yabancı devlet (liman devleti), gemi adamının çalıştığı geminin tabiiyetinde olduğu devlet (bayrak devleti) ve gemi adamının tabiiyetinin bulunduğu devlettir<sup>67</sup>.

Genel olarak bayrak devletinin yükümlülüğü, BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 94. maddesinde düzenlenmektedir. Sözleşme'nin 94(1). maddesi uyarınca, her devlet, bayrağını taşıyan gemiler üzerindeki idari, teknik ve sosyal meselelere ilişkin yargı yetkisini ve kontrolünü etkin bir şekilde kullanır. İlgili madde uyarınca, terkte bayrak devletinin öncelikli olarak sorumluluğunun ortaya çıktığı söylenebilir. Bununla birlikte, Sözleşmenin 94(3 - b). maddesine göre bayrak devleti, deniz emniyetini sağlamaya yönelik olarak, geminin donanımı ve gemi adamlarının çalışma koşulları ve eğitimleri hususunda gerekli tedbirleri almak zorundadır. Bayrak devletinin terk özelinde atabileceği en doğru adım, terk edilen gemilerini takip edebileceği bir veri tabanı oluşturmaktır. Böylelikle terk edilen gemiler sistematik bir şekilde takip edileceğinden ivedilikle müdahale söz konusu olabilir ve olası insan hakları ihlalleri azaltılabilir. Terk edilen gemi adamları bayrak devletinden farklı bir vatandaşlığa

---

<sup>66</sup> Kocabaş, S.: “Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'nin Taraf Devletlere Yüklediği Pozitif Yükümlülükler”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Yönetimi Anabilim Dalı, Isparta 2009, s. 25

<sup>67</sup> Söz konusu devletlerin yanında, Bunların dışında, ITF, diğer örgütler ve yardımsever kuruluşların da terk edilen gemi adamları için çalışmalar yaptığı görülmektedir.

sahip ise ilgili devletlerle koordinasyonlu çalışmak da insan hakları ihlallerini en aza indirme noktasında işe yarar görünmektedir.

Liman devleti, halihazırda Deniz İş Konvansiyonu uyarınca, limanında gerçekleşen terk olaylarını veri tabanına bildirmekle yükümlüdür. Ayrıca terki bayrak devletine ve gerektiğinde terk edilen gemi adamlarının tabiiyetinin bulunduğu devlete de bildirmelidir. İlgili devletler işbirliğinin yanı sıra, ülkesinde kurulmuş merkezleri, kurumları ve terk edilen gemi adamları için gönüllü faaliyetlerde bulunan yerel organizasyonları destekledikleri takdirde, gemi adamlarının terk edilme sürelerinin uzaması ve olası insan hakları ihlallerinin önüne geçilebilmesi mümkün görünmektedir. Gemi adamının tabiiyetinin bulunduğu devlet ise, öncelikli diplomatik kanallarla gemi adamının terk edildiği devlete ulaşmalı, vatandaşı olan gemi adamının yurda sağlıklı bir şekilde dönebilmesi adına gerekli eylem planlarını oluşturmalıdır.

Son olarak belirtmek gerekir ki, güncel bir durum olan Covid - 19 pandemisi süresince gemilerin mürettebat değişimi ve gemi adamlarının seyahatlerinin güvence altına alınması ve kolaylaştırılması adına IMO tarafından 05 / 05 / 2020 tarihli ve No.4204 / Add.14 sayılı Genelgesi<sup>68</sup>

<sup>68</sup> IMO'nun 05/05/2020 tarihli ve No.4204/Add.14 sayılı Genelgesi için bkz. <[http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/COVID%20CL%204204%20adds/Circular%20LetteL%20No.4204-Add.14%20-%20Coronavirus%20\(Covid-19\)%20-20Recommended%20Framework%20Of%20Protocols.pdf](http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/COVID%20CL%204204%20adds/Circular%20LetteL%20No.4204-Add.14%20-%20Coronavirus%20(Covid-19)%20-20Recommended%20Framework%20Of%20Protocols.pdf)> et. 20/05/2020. İlgili Genelge'de, gemi adamlarının gemiye katılmalarına ve gemiden ayrılmalarına ilişkin düzenlemeler yer almaktadır. Bu süreçte, deniz taşımacılığının ve havayollarının Covid-19 Virüsü salgını boyunca, operasyonlarını güvenilir bir şekilde devam ettirebilmeleri adına, hükümetlerin işbirliği yapması gerektiği vurgulanmaktadır. Genelge'de uçuşların durdurulmasının ve gemi mürettebatının seyahatini ve hareketini etkileyen diğer kısıtlamalar nedeniyle, görevi biten mürettebatın yerine, yeni mürettebatın gemiye katılamayışının, ticareti durdurma



yayımlanmıştır. Genelge’de gemi adamlarının “*key workers*”, kilit işçi statüsünde oldukları ve devletlere, özellikle gemi adamlarının gemiden ayrılma ve gemiye katılma sırasında karşılaşılabilecekleri seyahat engelleri ve kısıtlamalarından muaf tutulmaları tavsiye edilmektedir. Dünya’yı etkileyen böylesi bir küresel tehlikenin varlığında, gemi adamlarının insanoğlunun ihtiyaçlarının tedarikinde rol oynayan sessiz kahramanlar oldukları düşünüldüğünde, karşılaşılabilecekleri hak ihlallerini tespit edip, engellemek noktasında devletlere büyük sorumluluklar düştüğü bir kere daha ortaya çıkmıştır.

## SONUÇ

2006 tarihli Deniz İş Konvansiyonu’nda terk teşkil eden haller sayılmaktadır. Bu haller, gemi adamının ülkesine gönderilme masraflarının karşılanmasından kaçınılması, gemi adamının gerekli destek ve bakımdan yoksun bırakılması veya gemi adamının en az iki aylık ücretinin ödenmemesi de dâhil olmak üzere, donatanın tek taraflı olarak gemi adamı ile olan bağlantısını başka surette kopartmasıdır. Söz konusu hallerde gemi adamı, donatana ulaşamadığından ve yabancısı olduğu bir devlette terk edildiğinden, insan onuruna yakışmayacak davranışlara maruz kalmaktadır. Bu davranışlar çoğu zaman devletlerin fiili bir hareketinden kaynaklanmasa da koruma yükümlülükleri karşısında pasif kalmaları neticesinde de gerçekleşebilmektedir.

---

noktasına getirebileceği, taşımacılık şirketlerinin uluslararası düzenlemelere ve sözleşme yükümlülüklerine uymaları ihtiyacının yanı sıra, gemi mürettebatının refahı ve güvenli gemi operasyonları için gemi adamlarının gemideki hizmet sürelerinin, süresiz olarak uzatılmayacağı, ve bu kritik zamanda uluslararası deniz taşımacılığının küresel ekonomideki önemi göz önünde bulundurularak, hükümetlerin bu konuya ilişkin acil önlemler almaları gerektiği vurgulanmaktadır.

Terk, ortaya çok uluslu bir sorun çıkartmaktadır. Bunun sebebi denizcilik endüstrisinin çok uluslu yapısıdır. Bir terk olayında işçi gemi adamının, işvereni donatanın, çalışma yeri olan geminin ve terk edilen yerin farklı devletlerin bünyesinde olması olasıdır. Terke doğrudan veya dolaylı olarak karışan devletlerin sorumlulukları ivedi bir şekilde ayırt edilemediğinden; terk süresi uzamakta ve insan hakları ihlali yaratan boyutlara ulaşmaktadır. Bu süreçte devletlerden gereken aksiyonun hızlıca alınamaması, yaşanan insan hakları ihlallerinin hem türünü hem de süresini uzatmaktadır.

Terk edilmiş bir gemi adamı, donatan tarafından gıda tedariki kesildiğinden besinsiz, temiz içme suyu olmadan, ücret alamadığından ülkesine geri dönme masraflarını karşılayamadan, gerektiğinde tıbbi bakım ve destekten yoksun bir şekilde aylarını geçirmektedir. Karşılaşılan çoğu örnekte gemiyle birlikte terk gerçekleştiğinden, geminin yakıtının bitmesi neticesinde elektriksiz kalınması dahi söz konusudur. Bu durumda gemi adamının besin hakkı, sağlık hakkı, çalışma hakkı, ücret hakkı ve hatta yaşam hakkının dahi ihlal edildiğini söylemek yerinde olur. Devletlerin bu muamelelere seyirci kalması, doğrudan insan hakkı ihlali anlamına gelmektedir. Zira, insan haklarının temelinde bireyleri baskıdan, sömürden, ayrımcı davranışlardan, haksızlıklardan ve insan onurunu zedeleyen eylemlerden korumak yatmaktadır. Devletlerin bireyin sömürülmesine ve haksızlığa uğramasına seyirci kalması beklenemez.

Terk, ilk defa uluslararası bağlayıcı bir metin olarak 2006 tarihli Deniz İş Konvansiyonu ile düzenlenmiştir. İlgili düzenleme, bayrak devletine, gemi adamlarının ülkelerine gönderilme masrafları, ödenmemiş ücretleri

ve gerekli tıbbi destek ve bakım masraflarını karşılayan bir mali güvence sistemi getirilmesi zorunluluğu getirmiştir. Söz konusu zorunluluk, terkin olumsuz sonuçlarını belirli bir miktarda bertaraf etmiş olsa da terkten kaynaklanan insan hakları ihlallerini azaltma noktasında hala yerinde sayıldığı söylenebilir. Zira, Konvansiyon'un öngördüğü şekilde ivedi hareket edebilme fiiliyatta söz konusu olmadığından, gemi adamlarının terk edilme süreleri uzamaktadır. Belirli süre limitleri dahilinde (üç ay) koruma sağlayan mali güvencenin de, örneklerdeki terk süreleri göz önünde bulundurulduğunda, ekonomik olarak yeterli korumayı sağlayamayacağı açıktır.

Mali güvence sistemiyle gemi adamının terkinin ekonomik sonuçları bir miktar bertaraf edilse de bu süreçte insan haklarının gözetilmesi gerektiğini vurgulayan herhangi bir düzenleme mevcut değildir. Esas olarak denizcilik sözleşmelerine, insan hakları vurgusu yapmak alışlagelmiş bir durum değildir. Nitekim, deniz hukukuna ve gemi adamlarına ilişkin başka herhangi bir düzenlemenin ne amaç kısmında ne de metin kısmında insan hakları vurgusunun yapıldığı görülmektedir. Denizde insan hakları kavramının farkındalığının artırılması adına, en azından deniz hukuku metinlerinin amaç kısmına, denizde insan haklarının korunmasının gözetileceği gibi bir kavramın eklenmesi yerinde olabilir. Böylelikle gemi adamlarının gemideki yaşam ve çalışma koşullarını ilgilendiren her meselenin hallinde, insan hakları kriterleri asgari bir düstur olarak gözetilebilir.

Son olarak belirtmek gerekir ki, terkten dolayı insan hakları ihlallerine maruz kalan bir gemi adamının, yargısal mekanizmaları kullanmasının

önünde herhangi bir engel yoktur. Zira, terkten kaynaklı yaşanan ihlaller doğrudan insan hakları ihlalleridir. Anayasa'da güvence altına alınmış temel hak ve özgürlüklerden ve Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi ve buna ek taraf olunan protokoller kapsamındaki hakların, kamu gücü tarafından ihlal edilmesine yönelik Anayasa Mahkemesi'ne bireysel başvuruda bulunulabilir. Terkten kaynaklı olarak insan haklarının ihlal edildiğini ileri süren bir kişi, iç hukuk yollarının tüketilmesi şartıyla Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi'ne veya başkaca bölgesel veya uluslararası yargısal mekanizmalara, insan haklarının ihlali bahsiyle başvurabilir. Henüz doğrudan terkten kaynaklı yapılmış bir başvuruya rastlanmamıştır.

## **KAYNAKÇA**

### **A) TEMEL KAYNAKLAR**

#### **1- Uluslararası Sözleşmeler**

1978 Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları Hakkında Sözleşme (Bkz. 29/04/1989 tarihli ve 20152 sayılı RG).

ILO'nun 29 sayılı Cebri veya Mecburi Çalıştırma Yasağı Hakkında Çalışma Sözleşmesi (23/06/1998 tarihli ve 23381 sayılı RG).

BM Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Haklara İlişkin Uluslararası Sözleşme (11/08/2003 tarihli ve 25196 sayılı RG).

BM Deniz Hukuku Sözleşmesi <[https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)> et. 10/10/2020.

BM Medeni ve Siyasi Haklara İlişkin Uluslararası Sözleşme (21/07/2003 tarihli ve 25175 sayılı RG).

ILO'nun 95 sayılı Ücretin Korunması Hakkında Sözleşmesi (28/10/1960 tarihli ve 10641 sayılı RG).

ILO'nun 26 sayılı Asgari Ücret Tespit Usulleri İhdasına İlişkin Sözleşmesi (02/09/1974 tarihli ve 14994 sayılı RG).

BM İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi (11/08/2003 tarih ve 25196 sayılı RG).

Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi (19/03/1954 tarihli ve 8662 sayılı RG).

Avrupa Sosyal Şartı (09/04/2007 tarihli ve 26488 sayılı RG).

2006 tarihli Deniz İş Konvansiyonu (25/03/2017 tarihli ve 30018 sayılı RG).

## **2- Kanunlar**

854 sayılı Deniz İş Kanunu (Bkz. 29/04/1967 tarihli ve 12586 sayılı RG)

## **3- Yönetmelik ve Diğerleri**

<[https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.list?p\\_lang=en](https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.list?p_lang=en)> et. 02/06/2020.

<[https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::N0::P12100\\_ILO\\_CODE:R085](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::N0::P12100_ILO_CODE:R085)>> et. 20/10/2020

<<https://www.maritime-executive.com/article/fifteen-seafarers-abandoned-on-ship-without-rudder>> et. 02/06/2020.

<<https://www.marineinsight.com/shipping-news/human-rights-sea-reveals-case-seafarer-abuse-uae-flagged-vessel/>> et. 20/05/2020

<<https://www.offshore-energy.biz/hras-8-seafarers-abandoned-off-namibia-suffering-from-serious-mental-health-issues/>> et. 27/05/2020.

<<http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade/global-supply-and-demand-for-seafarers>> et. 02/06/2020.

<<https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang--en/index.htm>> et. 16/04/2020.

<<https://www.theguardian.com/global-development/2019/apr/12/abandoned-at-sea-the-crews-cast-adrift-without-food-fuel-or-pay>> et. 27/05/2020.

ILO'nun 85 sayılı Ücretin Korunması Hakkında Tavsiye Kararı

IMO A.930(22) sayılı Rehber Kuralları, <[https://seafarersrights.org/wp-content/uploads/2014/11/INTERNATIONAL\\_TREATY\\_IMO-ILO-RESOLUTION\\_A.930.22\\_2001\\_EN.pdf](https://seafarersrights.org/wp-content/uploads/2014/11/INTERNATIONAL_TREATY_IMO-ILO-RESOLUTION_A.930.22_2001_EN.pdf)> et. 15/10/2020.

## B) YARDIMCI KAYNAKLAR

### 1- Kitaplar

Acar, S.: *Gemi Adamı Talepleri*, İstanbul 2012.

Aydın, U.: *İş Hukukunda İşçinin Kişilik Hakları*, Eskişehir 2002.

Bedük, M. N.: *Deniz İş Sözleşmesi*, Bursa 2012.

Çelik, N. - Caniklioğlu, N. - Canbolat, T.: *İş Hukuku Dersleri*, B. 30, İstanbul 2017.

Ekonomi, M.: *İş Hukuku-Ferdi İş Hukuku*, C.I, B.3, 1987 İstanbul.

Evren, Ö. K.: *İş Hukukunda Ücret ve Uygulaması*, Ankara 2007.

Eyrenci, Ö. - Taşkent, S. - Ulucan, D.: *Bireysel İş Hukuku*, B. 8, İstanbul 2017.

Gemalmaz, M. S.: *Ulusalüstü İnsan Hakları Hukukunun Genel Teorisine Giriş*, İstanbul 2005.

Gözler, K.: *İnsan Hakları Hukuku*, B.2, Bursa 2018.

Kar, B.: *İçtihatları ve Mevzuatı ile Deniz İş Hukuku*, Ankara 2011.

Koç, Y.: *Türkiye-ILO İlişkileri*, C. XLIV, Türk-İş Eğitim Yayınları, Ankara 2000.

Mollamahmutoğlu, H.-Astarlı, M.-Baysal, U.: *İş Hukuku Ders Kitabı*, C. I, B. 2, Ankara 2018.

Sumner, C.: *Reports of Cases Argued and Determined in the Circuit Court of the United States for the First Circuit*, C. II, Boston 1837.

Süzek, S.: *İş Hukuku*, B. 16, İstanbul 2018.

Tezcan, D. - Sancakdar, S. - Erdem, M. R. - Önok, R. M.: *İnsan Hakları El Kitabı*, B.8, Ankara 2019.

## 2- Yayınlanmamış Tezler

Kocabaş, S.: Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'nin Taraf Devletlere Yüklediği Pozitif Yükümlülükler, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Yönetimi Anabilim Dalı, Isparta 2009.

Santos, L. U. D.: *Law and Policy Perspectives of Seafarers' Claims*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, World Maritime University Dissertations, Malmö 2008.

## 3- Makaleler

Acu, C.: “Ücret Hakkı ve Ücretin Korunması”, s. 3-35, <[https://www.academia.edu/9464033/ÜCRET\\_ \\_ HAKKI\\_ \\_ VE\\_ ÜCRETİN\\_ KORUNMASI](https://www.academia.edu/9464033/ÜCRET_ _ HAKKI_ _ VE_ ÜCRETİN_ KORUNMASI)>, et. 20/10/2020.

Aksoy, S.: “Gemi Adamının Manevi Tazminat Alacağı Gemi Alacaklısı Hakkı Bahşeder Mi?”, *Prof. Dr. Sabih Arkan'a Armağan*, İstanbul 2019, s. 115-129.

Arda, F: “Ücret Hakkının Korunması”, *Ankara Barosu Dergisi*, 1975, S. 3, s. 368-386.

Carey, L.: “The Maritime Labour Convention, 2006: The Seafarer and the Fisher”, *Austl. & N.Z. Mar. L. J.*, 2017, C. XXXI, s. 14-36.

Güzeloğlu, T.: “Küresel Gıda Krizi ve Beslenme Hakkı, *TBB Dergisi*, 2009, S. 80, s. 299-314.



- Link, P.: “One Small Step for the United States, May Be One Giant Leap for Seafarers’ Rights”, *Hofstra Lab. & Emp. L. J.*, 2015, C. XXXIII, S. 1, s. 167-205.
- Marguenaud, J. P.: “İnsan Hakları Avrupa Mahkemesinde Sosyal Hakların Korunması ve Sözleşme’nin Geniş Yorumu”, (Ed.) Kaboğlu, İ.: *Anayasal Sosyal Haklar*, İstanbul 2012.
- Megret, F.: “Nature of Obligations”, *International Human Rights Law* (Ed. Moeckli, D.-Shah, S.-Sivakumaran, S.-Harris, D. J.), 2018, B.3, s. 96-138.
- Metin, B.: “Sağlık Hakkı”, *Sağlık Akademisyenleri Dergisi*, 2017, C. IV, S.1, s. 46-50.
- Sunay, R.: “İnsan Haklarının Yatay Etkisi ve Devletin Sorumluluğu”, *Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2015, C. XXIII, S. 1, s. 9-52.
- Şen, M.: “İnsan Hakları Bağlamında Çalışma Hakkı”, *Prof. Dr. Ali Rıza Okur’a Armağan*, İstanbul 2014, s. 143-162.
- Uslu, F.-Özdemir, A.: “Yaşama Hakkı Bağlamında Denizlerde Geri Gönderilmeme (Non-Refoulement) İlkesi”, *Ombudsman Akademik*, 2017, S. 6, s. 49-78.
- Zengin, N.: “Sağlık Hakkı ve Sağlık Hizmetlerinin Sunumu”, *Sağlıkta Performans ve Kalite Dergisi*, 2010, C. I, S. 1, s. 44-52.



- Çeviri / Translation\* -

**ABANDONMENT OF SEAFARERS WITH REGARD TO  
HUMAN RIGHTS AT SEA**

Res. Asst. İzel VARAN\*\*

**ABSTRACT**

It is very common for seafarers to be abandoned by their shipowners. The abandonment occurs when the seafarers are to be left without paying their repatriation expenses, wages, and expenses of the necessary maintenance and support by the shipowner. The reason why the abandonment is a problem is that the shipowner could not be reached as respondent during the abandonment, and the seafarers are left without even their basic needs thus the human rights violations happen.

Although, 2014 Amendments to the Maritime Labor Convention 2006 (MLC 2006) regulates the abandonment of the seafarers, it is only the context of providing financial security that is covered unpaid wages, repatriation costs and expenses which may be occurred during the process to those seafarers who are abandoned. The economic consequences of the abandonment of the seafarers has been regulated even though it covers very limited expenses. However, as the abandonment period

---

\* Dergide yer alan tüm çeviriler bir tercüme bürosundan alınmış olup, çevirilerden yazarlar sorumlu değildir.

\*\* Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law (DEHUKAM), Researcher, Ankara University Faculty of Law, Research Assistant, (ORCID ID: [orcid.org/0000-0003-4062-0215](https://orcid.org/0000-0003-4062-0215)).

expanded the human rights violations such as right to food, right to health, right to wage, right to work and even the right to life and the non-pecuniary damages occur and there seems to be a lack of regulation and implementation in basic and human aspects. The reason for this is that the concept of human rights at sea has not developed yet. With this paper, the concept of human rights at sea is examined in the scope of the abandonment of the seafarers and it is aimed to raise an awareness of the human rights violations in the abandonment cases.

**Keywords:** Maritime Law, Maritime Labour Law, Abandonment of the Seafarers, Human Rights, Violations.

\*\*\*

## INTRODUCTION

Abandonment, in broad sense, is defined as unilaterally severed of the ties between<sup>1</sup> the shipowner and the seafarer<sup>2</sup>. The severe of the tie between the shipowner and the seafarer could be exemplified by not covering the expenses for the repatriation of the seafarer, and not providing the necessary medical care and support. While abandonment is considered actual in the presence of any of these circumstances, according

---

<sup>1</sup> United Nations (UN), International Labour Organization (ILO), International Maritime Organization (IMO), International Transport Workers' Federation (ITF), Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006), Standards of Training Certification and Watchkeeping (STCW).

<sup>2</sup> See IMO Resolution A.930(22) Article 2(1)(3). <[https://seafarersrights.org/wp-content/uploads/2014/11/INTERNATIONAL\\_TREATY\\_IMO-ILO-RESOLUTION-A.930.22\\_2001\\_ENG.pdf](https://seafarersrights.org/wp-content/uploads/2014/11/INTERNATIONAL_TREATY_IMO-ILO-RESOLUTION-A.930.22_2001_ENG.pdf)> accessed 15/10/2020.

to Regulation 2.5 of the 2006 Maritime Labour Convention<sup>3</sup>, in most of the abandonment cases, it is seen that all the said circumstances are actualized at once, and also the seafarer is abandoned with the ship he works onboard. In case the seafarer is abandoned together with the ship, which is both his living space and workplace, the ship remaining without fuel, electricity, maintenance and equipment, in addition to the negligence of essential needs by the shipowner aggravates the situation.

Although abandonment is regulated by the 2014 amendments to the Regulation 2.5 of the 2006 Maritime Labour Convention (MLC 2006), which had entered into force on 18 January 2017, the issue was addressed in a rather limited manner. The relevant regulation imposes the flag state the obligation to establish a financial security system against abandonment. The flag state is liable to ensure the financial security system may be in form of insurance, national fund, social security scheme or other similar arrangements<sup>4</sup>, to cover the unpaid wages of the seafarers

---

<sup>3</sup> For Law No. 6898 on the Adoption of Maritime Labour Convention see OG no. 30018 dated 25/03/2017. For the full text of the MLC entered into force on 20/08/2013 see <[https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/ed\\_norm/normes/documents/normativeinstrument/wcms\\_554767.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/ed_norm/normes/documents/normativeinstrument/wcms_554767.pdf)> accessed 16/04/2020. The official translation of the convention with the original title, *Maritime Labour Convention 2006* was made as “Denizcilik Çalışma Sözleşmesi”. In this study the translation “Deniz İş Konvansiyonu” was preferred in order to avoid confusion with private law contracts. Turkey is not a party to the convention yet, since she has not completed domestic law process and executed and delivered the instruments of ratifications. However, as per the “*no favourable treatment*” principle of the Convention, vessels sailing under Turkish flag, used in international trade have to carry the certificates showing the requirements of the Convention. Otherwise, detention of the vessel by the port states which are states parties of the convention could be at question.

<sup>4</sup> As MLC 2006, the authority of determining the type of the financial security system is vested in the states parties, although it is believed that warrant of debt owned via

employed onboard vessels flying its flag, the repatriation expenses, and any other expense that may arise in this period<sup>5</sup>. However, an abandoned seafarer, is left literally imprisoned onboard the vessel, almost hungry, with limited access to clean drinking water and fresh water since the supplier cut off his supplies in the period he is abandoned<sup>6</sup>.

Due to the actualisation of the incident in a foreign port and the international nature of maritime, and different nationalities of the seafarer and the shipowner, in general, yield multinational relations and the adverse outcomes of abandonment could not be resolved immediately as provided by 2006 Maritime Labour Convention. Therefore, the seafarer, who spends months onboard the vessel, abandoned, encounters situations that get up to human rights violation. Research addressing the issue regarding human rights has started just recently in the international literature.

---

insurance would be more efficient against the risk of abandonment. At present, many states prefer this method.

- <sup>5</sup> Other expenses that might arise due to abandonment are comprised of the expenses for food and accommodation for the seafarer during the period of abandonment; in case of regulation by domestic laws and collective bargaining contract, payment done to the seafarer until repatriation; the expenses for the transportation of the seafarer's personal belongings; medical expenses until repatriation and unpaid salaries. Financial security system is established with a limit of four months' salary regarding unpaid salaries and other expenses.
- <sup>6</sup> Link, P.: "One Small Step for the United States, May Be One Giant Leap for Seafarers' Rights", *Hofstra Lab. & Emp. L. J.*, 2015, C. XXXIII, S. 167, s. 75; Carey, L.: "The Maritime Labour Convention, 2006: The Seafarer and the Fisher", *Austl. & N.Z. Mar. L. J.*, 2017, C. XXXI, s. 14; Santos, L. U. D.: *Law and Policy Perspectives of Seafarers' Claims*, Unpublished Master's Thesis, World Maritime University, Malmö 2008, p. 2. The abandoned seafarer generally stays onboard the ship while waiting for repatriation. The reason for this is that in the port state where they were mostly abandoned, their accommodation was not provided and their travel was not possible because their passports were confiscated. The seafarer is almost imprisoned onboard the vessel and stranded onboard since he could not cover the expenses for repatriation. Since the seafarer had no other choice, it could be argued that he is deprived of his freedom and his freedom to travel is taken away.

However, no such study could be found in Turkey. No court decision is present on the issue also. As of 2 June 2020, 434 abandonment has been actualised<sup>7</sup>, registered in the International Labour Organization (ILO)<sup>8</sup> database. In these 434 abandonment cases, 5.548 seafarers were abandoned in different ports. When considered that there are approximately 1.647.500<sup>9</sup> seafarers working onboard merchant vessels in the world, it can be argued that the number of the abandoned seafarers is significant. Increasing seafarer abandonment cases mean increasing human rights violations. Unfortunately, the concept of human rights is regulated directly in neither the United Nations Convention on the Law of the Sea<sup>10</sup>, considered as the constitution of the seas, nor 2006 Maritime Labour Convention, considered as the basic document for maritime labour contracts. This is because the concept of human rights at sea is rudimental.

---

<sup>7</sup> <[https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.list?p\\_lang=en](https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.list?p_lang=en)> accessed 02/06/2020.

<sup>8</sup> Although the idea of establishing an international organization on issues related to labour dates back to 19<sup>th</sup> century, ILO was established in 1919 under the Treaty of Versailles after World War I. ILO is the only trilateral organization of the UN. The aim of the organization is to bring an international standard to labour life, to create decent working conditions for the workers, and the expand and maintain the social justice concept for every working person. For detailed information on the founding purpose, organization structure and activities of ILO see <<https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang--en/index.htm>> accessed 16/04/2020. Also see Koç, Y.: *Türkiye-ILO İlişkileri*, C. XLIV, Türk-İş Eğitim Yayınları, Ankara 2000, s. 10 ff. for Turkey's status in the organization.

<sup>9</sup> <<http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade/global-supply-and-demand-for-seafarers>> et. 10/10/2020.

<sup>10</sup> In general, it is an international convention regulating rights and responsibilities of states for maritime jurisdiction zones, the usage of the sea and the management of environmental and natural resources. The convention was signed at Montego Bay, Jamaica on 10/05/1982 and entered into force 16/11/1994. For the English text of the Convention see <[https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)> accessed 02/06/2020. Despite not being a state party to the Convention, the rules of the Convention, which had become international common law was applied by Turkey, except for the articles against its interests.

The essential objective of the study, after addressing the concept of human rights at sea with special emphasis on seafarer abandonment, is to explain the situations that would create human rights with concrete examples, and to raise awareness in human rights violations experienced.

## **I. THE CONCEPT OF HUMAN RIGHTS AT SEA**

Human rights are the basic principles concerning to treat and be treated humanely, and to be free of unjust treatment and discrimination<sup>11</sup>. As human rights are defined<sup>12</sup> as rights all humans have and could benefit from birth without discrimination<sup>13</sup>, the use of “human rights at sea” could be considered inappropriate legally. Because human rights are the rights that should be applied equally regardless of place, time and person<sup>14</sup>. The subject of human rights are not classes, communities, communions, ethnic, religious, linguistic or occupational groups but just humans. Therefore, although the study addresses seafarers working onboard a vessel, an emphasis on the human rights regarding occupational rights particular to seafarers is not made, but an attempt is being made to raise awareness in the human rights violations seafarers are exposed to.

---

<sup>11</sup> Sunay, R.: “İnsan Haklarının Yatay Etkisi ve Devletin Sorumluluğu”, Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2015, V. XXIII, N. 1, p. 10.

<sup>12</sup> Tezcan, D. - Sancakdar, S. - Erdem, M. R. - Önok, R. M.: *İnsan Hakları El Kitabı*, B.8, Ankara 2019, p. 27.

<sup>13</sup> Gözler, K.: *İnsan Hakları Hukuku*, B.2, Bursa 2018, p. 84: The author defines human rights as the freedoms people have. He emphasizes that the rights are recognized and protected by the legal order, and the usage the term freedoms to emphasize that human rights originate from birth not legal order/law.

<sup>14</sup> See Marguenaud, J. P.: “İnsan Hakları Avrupa Mahkemesinde Sosyal Hakların Korunması ve Sözleşme’nin Geniş Yorumu”, (Ed.) Kaboğlu, İ.: *Anayasal Sosyal Haklar*, İstanbul 2012, p. 223. for “indivisibility of human rights”, a concept peculiar to human rights law.



Thusly, the purpose of using the concept of human rights at sea is to attract attention to the human right violations seafarers experience at sea. Even though the origins of human rights movements date back to older times<sup>15</sup>, it can be argued that an awareness about human rights violations at seas, which are the extensions of the land, has recently started to raise. The isolation conditions of seafarers since their work environment is the seas<sup>16</sup>, and their limited access to justice for claiming their rights after violations complicated the creation of public opinion about violations at sea; and the concept of human rights at sea has not been developed until recently. In addition, since the actions at sea go unpunished under exclusive authority of the flag state, and the flag state has limited transparency and accountability, the human rights violations at sea have remained at the national level. It is seen that some developments have been encountered to ensure the protection of human rights at sea, by virtue of constant reporting of cases involving human rights violation, with the development of technology<sup>17</sup>. Although, human related activities at sea are

---

<sup>15</sup> Considering the history of human rights, it is seen that there were systematic regulations following Magna Carta Libertatum signed in 1215, such as Habeas Corpus published in 1679, Bill of Rights in 1689, and the the Declaratio of the Rights of Man and of the Citizen signed in 1789.

<sup>16</sup> In *Brown v. Lull*, Judge Joseph Story defined seafarers such as "a working class, in general, which is ignorant of the quality and extent of their own rights and privileges, and mostly could not appraise their value as required". For detailed information see Sumner, C.: *Reports of Cases Argued and Determined in the Circuit Court of the United States for the First Circuit*, C. II, Boston 1837, p. 443.

<sup>17</sup> The database containing the records of the abandonment cases kept by ILO is a substantial development. See <[https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.list?p\\_lang=en](https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.list?p_lang=en)> accessed 20/05/2020. In addition to this, the Institution titled *Human Rights at Sea* in London stands out with its studies on human rights. For the studies of this Institution, which constituted the Geneva Declaration on Human Rights at Sea, to identify and prevent the cases of abandonment at sea, see <<https://www.humanrightsatsea.org/who-are-we/>>-accessed 16/04/2020.

comprised of especially all situations that act upon the life and labour rights of seafarers, and irregular migration and other illegal activities at sea, in this study only the situations arising in the event of seafarers' abandonment by shipowners are discussed regarding human rights violations.

## **II. DEFINING ABANDONMENT**

The only binding international regulation addressing abandonment is the 2006 Maritime Labour Convention<sup>18</sup>. In the Paragraph 1 of the Standard A.2.5.1 of the Convention, it is stated that the seafarer shall be deemed to have been abandoned in the event of the cases listed below, in which the shipowner violates the requirements of the Convention or the terms of the seafarers' employment agreement, the shipowner:

- (a) Fails to cover the cost of the seafarer's repatriation, or
- (b) has left the seafarer without the necessary maintenance and support, or
- (c) Has otherwise unilaterally severed their ties with the seafarer including failure to pay contractual wages for a period of at least two months.

In the case of abandonment, the seafarer is abandoned with his vessel or alone at some foreign ports. Since the shipowner could not be found as

---

<sup>18</sup> In the definitions section of the IMO Regulation A.930(22), which addresses the issue but is not binding, abandonment is defined as the severance of ties between the seafarer and the ship owner. According to the relevant Regulation Abandonment occurs when the shipowner fails to fulfil certain fundamental obligations to the seafarer relating to timely repatriation and payment of outstanding remuneration and to provision of the basic necessities of life, inter alia, adequate food, accommodation and medical care. Abandonment will have occurred when the master of the ship has been left without any financial means in respect of ship operation. The basic rights include sufficient food and medical care.

respondent after the abandonment, the liabilities arising from the employment agreement could not be fulfilled. The reason for the abandonment of the seafarer by the shipowner is mostly economic. For instance, the shipowner might go bankrupt, be default on, its vessel might be detained during port state survey or the vessel might be confiscated by the creditors. Since a detained or confiscated vessel loses its operability, it can easily be abandoned. In such cases, the abandoned seafarer continues to remain onboard the abandoned vessel since he cannot cover the cost of his repatriation and since he thinks that he could obtained his unpaid wages if he stays onboard the vessel. In addition, the legal status of the seafarer in the country, of which he is a foreigner, does not allow the seafarer freedom of disembarking and travelling. Since the suppliers cease to provide services to the vessel in this period, the daily needs and food of the seafarer are covered by the relief agencies in the port state he is abandoned.

## A) FAILING TO COVER THE COST OF SEAFARER'S REPATRIATION

### 1 - In General

Covering the costs of seafarer's repatriation is a liability arising from the responsibility of the shipowner to protect the seafarer as per the employment agreement<sup>19</sup>. In Paragraph 5 of the Standard A2.5.1. of the Maritime Labour Convention, the necessary arrangements for the seafarer's

---

<sup>19</sup> Bedük, M. N: *Deniz İş Sözleşmesi*, Bursa 2012, p. 302; Kar, B.: *İçtihatları ve Mevzuatı ile Deniz İş Hukuku*, Ankara 2011, p. 158; Acar, S.: *Gemi Adamı Talepleri*, İstanbul 2012, p. 48.

repatriation is regulated as the liability of the shipowner. However, it should be acknowledged that there is some difficulty in claiming situations, in which the costs are covered but the voyage planning is not made, as abandonment since it is regulated in the Convention that only failure to cover the costs shall be considered as abandonment; and the Convention prefers such an interpretation. Eventually, the seafarer, whose costs of repatriation are covered by the shipowner without any voyage planning, is expected to do his own voyage planning.

The abandoned seafarers are mostly of the roustabout working onboard vessels. It is remarkable that it is not the master, officers or engineers of the vessel, but the roustabouts, who cannot cover the cost of their repatriation and generally the only working person in their family, are abandoned in most cases. In such a case, the seafarer, who cannot be economically supported by their families, starts the legal procedure in a state, to which he is a foreigner, mostly with the help from relief organizations and maintains his life with outside help for the sake of using his right as ship's creditor.

## **2 - Circumstances Requiring Seafarer's Repatriation**

The circumstances requiring seafarer's repatriation are listed in Paragraph 1 of Standard A.2.5.1 in the Maritime Labour Convention. These circumstances are;

- (a) If the seafarers' employment agreement expires while they are abroad,
- (b) When the seafarers' employment agreement is terminated by the shipowner, or by the seafarer for justified reasons, or

- (c) When the seafarers are no longer able to carry out their duties under the employment agreement or cannot be expected to carry them out in the specific circumstances.

As per the Maritime Labour Convention, in what situations the termination of the employment agreement would be justifiable, when the seafarer would be unable to carry out his duties under the employment agreement or it would be impossible to expect him to carry them out in the specific circumstances are left to national legislations. Likewise, the determination of the minimum working period for the seafarer to have a claim for repatriation, the items of expense possible to occur during repatriation, the destination to which the seafarer would be delivered, and the responsibilities of the shipowner is left to the will of the States Parties<sup>20</sup>.

### **3 - Cost that could be Avoided during Seafarer's Repatriation**

According to the Paragraph 3 of the Guideline B.2.5.1. of the Maritime Labour Convention, the costs for the seafarer's repatriation are as below:

- a) passage to the destination selected for repatriation in accordance with paragraph 6 of Guideline B.2.5.1. of the Maritime Labour Convention,
- b) accommodation and food costs from the moment the seafarer leaves the ship until he reaches the repatriation destination,
- c) pay and allowances from the moment the seafarer leaves the ship until he reaches the repatriation destination, if provided for by national laws or regulations or collective agreements,

---

<sup>20</sup> See MLC 2006 Regulation A2.5.1 (2).

- d) transportation of 30 kg of the seafarer's personal luggage to the repatriation destination, or
- e) medical treatment costs necessary for overcoming medical problems of the seafarer that prevent him from travelling to the repatriation destination.

## B) LEAVING THE SEAFARER WITHOUT NECESSARY MAINTENANCE AND SUPPORT

As per Paragraph 5 of the Standard A.2.5.2 of Maritime Labour Convention, what should be understood from maintenance and support to be provided to the seafarer is providing food and drinking water supplies, provide appropriate environment for accommodation and medical care, and essential fuel for survival onboard. If case the shipowner does not provide any of these facilities, it would be deemed to have abandoned.

The protection of the seafarer, a liability arising from the responsibility of the shipowner as per the employment agreement means that the shipowner shall provide essential maintenance and support<sup>21</sup>. This liability, which is a secondary performance liability of the employment agreements, requires, in addition to the responsibility of the shipowner in providing essential needs such as food - water, shelter, rest, etc., protection of the seafarer's interests and avoiding affairs that would to the seafarer's disadvantage<sup>22</sup>. Despite being not considered in the Maritime Labour Convention, the protection of the seafarer's health and physical integrity onboard the vessel, showing respect to their personal rights, and

---

<sup>21</sup> Kar, 115.

<sup>22</sup> Eyrenci, Ö. - Taşkent, S. - Ulucan, D.: *Bireysel İş Hukuku*, B. 8, İstanbul 2017, p. 171.

taking the precautions to prevent them from being abused psychologically and sexually are within the scope of the shipowner's liability. Insofar, the situations other than the ones listed in the Convention shall not be considered abandonment, however, they shall be considered abandonment that bestow the seafarers the right to demand repatriation via terminating the agreement with valid reasons if required.

It is not regulated in Maritime Labour Convention that when leaving the seafarer without necessary maintenance and support would cause abandonment. The seafarer, convinced that abandonment has been actualized, shall demand this right in the "reasonable time" regulated in the Convention. The reasonable time shall be determined by the States Parties.

#### C) SHIPOWNER'S UNILATERAL SEVERANCE OF THE TIES OTHERWISE WITH THE SEAFARER

As per Paragraph 2(c) of the Standard A2.5.2 in Maritime Labour Convention, shipowner's unilateral severance of the ties otherwise with the seafarer including failure to pay contractual wages for a period of at least two months are of the abandonment reasons.

When it is considered that the employment agreement is a contract, which creates a personal relationship, and in which the characteristics of the worker is prominent<sup>23</sup> in cases of failure in satisfying a personal need of the seafarer, who is dependent on the shipowner by virtue of place, time and hierarchy; shipowner's abstinence from giving orders or instructions, and failure in fulfilling the liabilities otherwise, arising from

---

<sup>23</sup> Aydın, U.: *İş Hukukunda İşçinin Kişilik Hakları*, Eskişehir 2002, p. 48.

the employment agreement, the rupture of the connection could be mentioned. Still, it would be appropriate that the nature of the connection between the seafarer and the shipowner, and in what conditions it would be deemed ruptured be determined by national laws. The reason for considering shipowner's failure to pay contractual wages for a period of at least two months as a condition that ruptures the connection between the shipowner and seafarer as per the Convention is that the wage has a social characteristic as it is the only source of income for the seafarer's family, beyond being a claim arising from any agreement<sup>24</sup>. Wage, which is one of the main elements of the employment agreement, is the consideration of the seafarer's transaction duty onboard, and it is the primary duty of the shipowner<sup>25</sup>. In the purpose section of Regulation 2.2 of Maritime Labour Convention, it is stated that the Convention reserves seafarers' right to claim wages to ensure that seafarers are paid for their services.

It is possible to determine the time, at which the connection between the shipowner and the seafarer is ruptured, in case the abandonment arises due to failure to pay wages; however, determining the rupture of the connection otherwise shall be done by national laws. After this time, the seafarer shall claim repatriation in "reasonable time".

---

<sup>24</sup> Evren, Ö. K.: *İş Hukukunda Ücret ve Uygulaması*, Ankara 2007, p. 18.

<sup>25</sup> Ekonomi, M.: *İş Hukuku-Ferdi İş Hukuku*, C.I, B.3, 1987 İstanbul, p. 41; Mollamahmutoğlu - Astarlı - Baysal, 129; Çelik, N. - Caniklioğlu, N. - Canbolat, T.: *İş Hukuku Dersleri*, B. 30, İstanbul 2017, p. 129; Süzek, S.: *İş Hukuku*, B. 16, İstanbul 2018, p. 362.



The seafarer, who was left through one of the cases mentioned above, is considered as abandoned as per Maritime Labour Convention. After the abandonment, the seafarer claims the unpaid wages and waits for repatriation. In this period, the need for accommodation, food and necessary medical maintenance and support arises. With Maritime Labour Convention, a financial security system to cover such expenses has been made obligatory. Thus, the Convention obliges the States Parties to ensure the financial security system be compulsory for the ships flying their flag.

### **III. HUMAN RIGHTS VIOLATIONS ARISING FROM THE ABANDONMENT**

#### **A) VIOLATIONS**

As mentioned above, private law relations that cause abandonment are addressed in 2006 Maritime Labour Convention, and the economic problems due to abandonment are tried to be eliminated by obliging a financial security system. However, the problems caused by abandonment are not made up of only shipowner's failure in fulfilling its obligations in a private law relation.

When abandonment is at stake, it is seen, as it will be examined below, that different human rights of the seafarer, such as right to food, right to health, right to work, and right to a fair wage, are violated. Even more, when it is considered, in examples in which abandonment is actualised with the abandonment of the vessel, that both perils of the sea and the problems the abandoned vessel could cause for human life, it would not be exaggerating to argue that even right to life is violated. When it co-

mes to the right to life, which is strongly protected in human rights law, the states are expected to act in an expeditious manner with the sense of responsibility<sup>26</sup>. Hence, the right to life regulated in Article 6 of the UN International Covenant on Civil and Political Rights<sup>27</sup>, under material rights title, is stated as an inherent right, protected by law. Unfortunately, due to the international characteristics of the Maritime Sector, the responsibilities of the states could not be distinguished in an expeditious manner in abandonment inflicted human rights violations. In an abandonment case, the port state in which the vessel is abandoned, could be the flag state in which the seafarer works, and it can be the state to which the seafarer could be a citizen. Since there is lack of regulations about from which state the seafarer, abandoned in a foreign port, would expect a positive behaviour and service or demand help, the procedure takes longer and the seafarer could further be suffered due to failure in distinguishing the responsibilities in and expeditious manner.

### **1 - Right to Food**

Right to food is the right to have easy and sustainable access to adequate and safe food by everyone<sup>28</sup>. Right to food, one of the first rights to which the people are entitled in the course of history, is a primary level right<sup>29</sup>. Right to food that is related to the right to health, which is a social right, appeared for the first time in the 1924 Geneva Declaration of

---

<sup>26</sup> Uslu, F. - Özdemir, A.: “Yaşama Hakkı Bağlamında Denizlerde Geri Gönderilmeme (Non-Refoulement) İlkesi”, Ombudsman Akademik, 2017, N. 6, p. 49.

<sup>27</sup> OG No. 25175 dated 21/07/2003.

<sup>28</sup> Güzeloğlu, T.: “Küresel Gıda Krizi ve Beslenme Hakkı”, TBB Dergisi, 2009, N. 80, p. 305.

<sup>29</sup> Güzeloğlu, 307.

the Rights of the Child<sup>30</sup>. It is regulated in Article 25 of the 1948 Universal Declaration of Human Rights, that everyone has the right to standard of living adequate for the health and well - being of himself and of his family, including food. Right to food is addressed in the same phrasing as everyone having the right to standard of living adequate for the health and well - being of himself and of his family, including adequate food in Article 11(1) of the UN International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights<sup>31</sup>, and it became binding.

The abandoned seafarer cannot have his wage during the abandonment. Therefore, the food requirement, which is not fulfilled by the shipowner, cannot be fulfilled by the seafarer either. The suppliers of the vessel cease to supply the drinking water and food supply, and the seafarer can become deprived of necessary food and clean drinking water. The right to food, one of the basic rights, of the seafarers' is violated, whose food requirements are fulfilled partially by the charity organizations at the ports, in which they are abandoned. Hence, in the *Aqua Sierra*<sup>32</sup> case, the abandoned seafarer had died onboard the vessel due to Hepatitis B and malaria, and other fellow workers claimed that he had picked up the ill-

---

<sup>30</sup> It is a declaration regarding children's rights. It is ratified by Turkey. For detailed information see <<https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/227835>> accessed 20/10/2020.

<sup>31</sup> Turkey signed the convention on 15/08/2000. The ratification of the Convention was approved by the Law No. 4867 dated 04/06/2003 and the Council of Ministers ratified the Convention with Decree No. 2003/5923 dated 10/07/2003. The Council of Ministers Decree and the official Turkish translation of the Convention was published in the OG No. 25196 dated 11/08/2003. Turkey executed and delivered the instruments of ratification on 23/09/2003 to the UN Secretary General and the Convention entered into force for Turkey as of 23/12/2003 as per Article 27.

<sup>32</sup> The case is taken from unpublished notes by respected Professor Erol Kahveci.

ness from the food supplied in the course of abandonment. In another example, the *Radiant Star*<sup>33</sup> case, the seafarers could fulfil their water requirement with waters carried in buckets every other day by the ship broker, since there was no more clean drinking water left onboard. In the *Azraqmoiah*<sup>34</sup> case, on the other hand, the seafarers had stayed onboard the vessel without access to clean water for 75 days. As can be seen from the examples, the violation of right to food had event resulted in death, since there is no control mechanism for how the abandoned seafarer's provided the food required to live in the abandonment period.

As part of right to food, and as per Article 11(2) of the UN International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights, the states are obliged to cooperate. In addition to the liability of a port state, in a port of which an abandonment has been actualised, to provide the required notice to other related states, it is the liability of that port state to provide adequate food during abandonment to the seafarer, who is virtually is confined in its country.

## **2 - Right to Health**

Right to health is the right for everybody to the highest physical and psychological health standard possible for the health and well - being of himself and his family<sup>35</sup>. Right to health covers the right to safety in case

---

<sup>33</sup> The case is taken from unpublished notes by respected Professor Erol Kahveci.

<sup>34</sup> <<https://www.theguardian.com/global-development/2019/apr/12/abandoned-at-sea-the-crews-cast-adrift-without-food-fuel-or-pay>> accessed 27/05/2020.

<sup>35</sup> Zengin, N.: "Sağlık Hakkı ve Sağlık Hizmetlerinin Sunumu", Sağlıkta Performans ve Kalite Dergisi, 2010, V. I, N. 1, p. 44.

of possible disease, injury, etc<sup>36</sup>. Right to health, which is a social right, is regulated as, everyone having the right to standard of living adequate for the health and well - being of himself and of his family, including medical care. Right to health is addressed in a similar phrasing as everyone having the right to standard of living adequate for the physical and mental health in Article 12 of the UN International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights<sup>37</sup>. The UN Committee on Economic, Social and Cultural Rights in charge of monitoring the International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights, acknowledges the General Comment 14 regarding the right to health<sup>38</sup>. Accordingly, right to health is not considered as an comprehensive right not only as to receive timely and appropriate health services, but as to have access to potable water and adequate sanitation, provision of adequate food, nourishment and accommodation, including healthy work environments and environmental conditions<sup>39</sup>. Therefore, the virtue protected by right to health is not only treatment and amelioration in case of an impairment of health but preventing actions harmful for the physical and psychological health.

Failure of the shipowner to provide medical care and support to the seafarer when necessary, to which he is liable as per 2006 Maritime Labour

---

<sup>36</sup> Metin, B.: "Sağlık Hakkı", Sağlık Akademisyenleri Dergisi, 2017, C. IV, S.1, s. 46.

<sup>37</sup> Turkey signed the convention on 15/08/2000. The ratification of the Convention was approved by the Law No. 4867 dated 04/06/2003 and the Council of Ministers ratified the Convention with Decree No. 2003/5923 dated 10/07/2003. The Council of Ministers Decree and the official Turkish translation of the Convention was published in the OG No. 25196 dated 11/08/2003. Turkey executed and delivered the instruments of ratification on 23/09/2003 to the UN Secretary General and the Convention entered into force for Turkey as of 23/12/2003 as per Article 27.

<sup>38</sup> Zengin, 47.

<sup>39</sup> Zengin, 47.

Convention, is considered as abandonment<sup>40</sup>. During abandonment, the presence of unhealthy living conditions onboard the vessel significantly obstruct the protection of the seafarer's physical integrity or health. Because, abandonment brings about serious mental illnesses as well as physical illnesses. For instance, the abandoned seafarer in the *Aqua Sierra* case, the seafarer had died due to hepatitis and malaria, and the seafarers abandoned on board the vessel *M / V Sharjah OPL*<sup>41</sup> had to cope with mental illnesses for a long time. As another example, in the *M / V Halani I*<sup>42</sup> case in Iran, the seafarers had committed suicide growing impatient to the incorporeal outcomes of abandonment. The mental confusion that emerged in this difficult process cause seafarers to inflict damage not only on themselves but on others. Thus, in the *Radiant Star* case, it is seen that the seafarers committed suicide after the fights they had.

It is obvious that the right to health of the seafarers is violated, who spend their months onboard the vessel, which is a confined space in despair. Unfortunately, not only the physical diseases but mental illnesses,

---

<sup>40</sup> On a very recent date such as 20/05/2020 a rudderless vessel flying the Spanish flag was abandoned off the Philippines with fifteen seafarers onboard. The seafarers are waiting thirteen miles off the shore with decreased levels of fuel, food and drinking water. Although the vessel was detained by the Philippines authorities for not conforming the MLC 2006 requirements, the authorities set condition for the seafarers of covering the expenses of the tugboat to grant clearance for port entry. Considering Philippines is a state party to MLC 2006, is obliged to fulfill responsibilities originating from the relevant Convention, grant clearance to the vessel for port entry, and inform the flag state and the insurer of the vessel. For detailed information about the incident see <<https://www.maritime-executive.com/article/fifteen-seafarers-abandoned-on-ship-without-rudder>> accessed 02/06/2020.

<sup>41</sup> <[https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.list?p\\_lang=en](https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.list?p_lang=en)> accessed 02/06/2020.

<sup>42</sup> <<https://www.offshore-energy.biz/hras-8-seafarers-abandoned-off-namibia-suffering-from-serious-mental-health-issues/>> accessed 27/05/2020.

pain, sorrow, and desolation emerge because of abandonment. As there is no international mechanism that would prevent abandonment inflicted human rights violations, the moral indemnity liens too are not secured under 2006 Maritime Labour Convention<sup>43</sup>.

As per Articles 12(2 - d) of the UN International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights, the States Parties are envisaged to provide the conditions that should ensure sanitary service and medical care for everyone in case of a disease. Similarly, Article 11 of the European Social Charter<sup>44</sup> regulates the responsibilities of the states in protection of health. Since right to health is an inalienable right as right to living, the states are not expected to fail to act<sup>45</sup>. Accordingly, states must be in

---

<sup>43</sup> Since the non-pecuniary damages are not covered under the financial security system, the considerations about non-pecuniary damages whether constitute a maritime lien is important. For detailed information see: "Gemi Adamının Manevi Tazminat Alacağı Gemi Alacaklısı Hakkı Bahşeder Mi?", *Prof. Dr. Sabih Arkan'a Armağan*, İstanbul 2019, p. 115-129.

<sup>44</sup> European Social Charter, under which the European Council members and the states which signed this "charter" acknowledged and undertook, is a European convention that reinforces the European Convention on Human Rights that protects the basic social and economic rights and guarantees civil and political rights. The European Social Charter, a binding convention of the European Council, could be considered as an economic and social rights equivalent of the European Convention and Human Rights. This convention was revised in 1996 and substituted the previous one gradually. With this convention, issues on human rights and freedoms and mechanism that would inspect the practices of states parties in these issues. Turkey signed the Revised European Social Charter on 06/10/2004. The approbation the Law No. 5547 dated 27/09/2006 was published in the Official Gazette No. 26308 dated 03/10/2006. The Council of Ministers Decree No. 2007/11907 dated 22/03/2007 and the official Turkish translation of the Charter was published in the OG No. 26488 dated 09/04/2007. The instrument of ratification were delivered on 27/06/2007 and the Revised European Social Charted entered into force on 01/08/2007 in Turkey. Turkey had made a reservation to the articles of the Charter regarding four weeks paid leave, salary for decent living, right of organization, and right of collective bargaining.

<sup>45</sup> Metin, 50.

direct co - operation with public or private organizations for the protection of health. In this context, a port state, at a port of which abandonment is actualized, is obliged to immediately inform other related states as well as to provide necessary medical care and sanitary service when needed during abandonment.

### **3 - Right to Work**

Right to work is the right for everyone to conduct remunerating activities, minimum requirements of which are defined by the state, and that are worthy of human dignity<sup>46</sup>. Article 23 of the Universal Declaration of Human Rights, right to work is regulated as everyone having the right to work, to just and favourable conditions of work, to just and favourable remuneration ensuring for himself and his family an existence worthy of human dignity. Similarly in Article 7 of the UN International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights, right to work is addressed as the right of everyone to the enjoyment of just and favourable conditions of work. In Article 7(b) of the said Covenant safe and healthy working conditions are regulated, whereas right to wage is regulated in Article 7(i), and rest, leisure and reasonable limitation of working hours are secured in Article 7(d) under right to work. Right to work is also annexed to the Constitution of the International Labour Organization, and it is also included in “Declaration Concerning the Aims and Purposes of the International Labour Organization”, again in ILO’s “Forced Labour

---

<sup>46</sup> Şen, M.: “İnsan Hakları Bağlamında Çalışma Hakkı”, *Prof. Dr. Ali Rıza Okur’a Armağan*, İstanbul 2014, p. 148



Convention”<sup>47</sup> No. 29, and in the European Convention on Human Rights<sup>48</sup> and European Social Charter.

A seafarer abandoned with the vessel he has worked onboard could spend months onboard the vessel without being paid<sup>49</sup>. Failure in accessing the shipowner, who is liable for the unpaid wages and the costs of repatriation of the seafarer constitutes the abandonment of the seafarer, and this situation is a direct violation of the right to work of the seafarer. In addition, since the vessel is the working space of the seafarer in addition to being his living space, a seafarer abandoned with his vessel is indirectly deprived of working.

Shipowner’s provision of secure and healthy working conditions to the seafarer can be addressed under right to work. In this respect, the ship’s equipment should be in working conditions. In most of the abandoned vessels, it is found that the fire extinguishers and lifeboats are faulty<sup>50</sup>. When considered that the abandoned seafarers are almost confined onboard the vessel, the failure in using the ship’s equipment in an emergency would cause serious problems. Since the fuel is fully consumed during abandonment it is possible that the ship remains without power. For instance, in the abandonment of the vessel called *Azraqmoiah*<sup>51</sup>, the

---

<sup>47</sup> OG No. 23381 dated 23/06/1998.

<sup>48</sup> OG No. 8662 dated 19/03/1954.

<sup>49</sup> It is stated that in some abandonment cases, seafarers’ salaries were not paid up to 32 month: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Pages/Seafarer-abandonment.aspx>> accessed 02/06/2020.

<sup>50</sup> <<https://www.marineinsight.com/shipping-news/human-rights-sea-reveals-case-seafarer-abuse-uae-flagged-vessel/>> accessed 20/05/2020.

<sup>51</sup> <<https://www.theguardian.com/global-development/2019/apr/12/abandoned-at-sea-the-crews-cast-adrift-without-food-fuel-or-pay>> accessed 27/05/2020.

seafarers struggled for their lives onboard the vessel without any power due to fully consumed fuel.

To fully realize the right to work, Article 6 of the UN International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights<sup>52</sup> obliges the States Party to protect the right to work. In this context, the states bear a tremendous responsibility, especially after the abandonment. Although, it does not seem possible for the states to prevent abandonment, but it is the states' responsibility to take the necessary steps to eliminate the negative outcomes of abandonment and to monitor the abandoned seafarer immediately.

#### **4- Right to Wage**

Right to wage can be defined as the right to demand, in return the service rendered, money or benefits that can be measured with money to be paid to himself and his family<sup>53</sup>. In Article 23 of Universal Declaration of Human Rights, right to work is regulated as everyone having the right to work, to just and favourable conditions of work, to just and favourable remuneration ensuring for himself and his family an existence worthy of human dignity. In Article 7 of the UN International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights, it is addressed as the right of just and

---

<sup>52</sup> Turkey signed the Convention on 15/08/2000. The ratification of the Convention was approved by the Law No. 4867 dated 04/06/2003 and the Council of Ministers ratified the Convention with Decree No. 2003/5923 dated 10/07/2003. The Council of Ministers Decree and the official Turkish translation of the Convention was published in the Official Gazette No. 25196 dated 11/08/2003. Turkey executed and delivered the instruments of ratification on 23/09/2003 to the UN Secretary General and the Convention entered into force for Turkey as of 23/12/2003 as per Article 27.

<sup>53</sup> Arda, F: "Ücret Hakkının Korunması", Ankara Barosu Dergisi, 1975, N. 3, p. 370.

favourable wages that would provide equal minimum wages to all workers, and a decent living for themselves and their families; similarly in Article 4 of the European Social Charter it is emphasized that all workers have the right to a fair remuneration sufficient for a decent standard of living for themselves and their families. It is decided to economically secure the material and moral development, to increase the living standards and to equally avail of wages of all people in Article 4 of the European Convention of Human Rights on the prohibition of slavery and forced labour and in the first sentence of the 1944 Declaration of Philadelphia of ILO, stating “labour is not a commodity. ILO Protection of Wages Convention No. 95<sup>54</sup>, Minimum Wage - Fixing Machinery Convention No. 26<sup>55</sup>, and Protection of Wages Recommendation No. 85<sup>56</sup> are detailed regulations that define wages, refer to the payment place and time, and limit assignment of wage.

It is seen that seafarers do not get their wages for an unimaginably long time in abandonment. For instance, the seafarers in the *Aqua Sierra* event did not get their wages for 8 months, and 9 months in the *M / V Halani 1*, 12 months in the *Radiant Star* event, 18 months in the *M / V Sharjah OPL* event and 30 months in the *Azraqmoiah* event. Even though the unpaid wages could give the seafarer the right to become ship’s creditor, it is difficult, economically, to expect the seafarer to commence the legal process in a country, to which he is a stranger, and it is possible

---

<sup>54</sup> OG No. 10641 dated 20/10/1960.

<sup>55</sup> OG No. 14994 dated 02/09/1974.

<sup>56</sup> <[https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P1210\\_0\\_ILO\\_CODE:R085](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P1210_0_ILO_CODE:R085)> accessed 20/10/2020.

to prolong the process. Indeed, although the seafarers, in the *Sines*<sup>57</sup> case, who had demanded their unpaid wages and repatriation, started the legal process after drawing the attention of the public with long hunger strikes, were left with insufficient funds since the litigation costs and expenses and unpaid port charges were paid primarily. The seafarers were sentenced to ambiguity under the initiatives of the shipowner, the flag state, the port state, and the state, of which they were a citizen.

Although, Article 9 of Standard A.2.5.2. of 2006 Maritime Labour Convention covers with the financial security system the outstanding wages and other entitlements due from the shipowner to the seafarer under their employment agreement, the relevant collective bargaining agreement or the national law of the flag State, limited to four months of any such outstanding wages and four months of any such outstanding entitlements, the sufficiency of the protection could be argued considering the abandonment durations in the real cases.

Seafarers mostly does not have any income other than the wages they earn the right in return of their labour. This situation causes the abandoned seafarer to remain onboard the vessel to get their wages, with the hope that the wages would be paid one day. Since the costs of their repatriation is not paid also, the seafarers clinging to this hope spend their months onboard the vessel. To eliminate the relative negative effects of abandonment, it is important that the states consider wage as an econo-

---

<sup>57</sup> The case is taken from unpublished notes by respected Professor Erol Kahveci.

mic and social right, beyond right to debit and credit, and directly intervene the labour relations within social protection principle<sup>58</sup>.

## B) RESPONSIBILITIES OF THE STATES

The fundamental regulations of maritime law and seafarers are the 1982 UN Convention on the Law of the Sea, which is considered as the Constitution of maritime law; 2006 Maritime Labour Convention, the most basic document that regulates the living and working conditions of the seafarers onboard a vessel; and the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers<sup>59</sup> (STCW). However, as mentioned before, there is no other document that regulates the abandonment issue than Maritime Labour Convention. The said Convention, as mentioned above, provides a limited protection mechanism by giving financial security for abandonment.

There is no maritime law document that can be referred to regarding the human rights of seafarers, other than general human rights regulations. Therefore, abandonment inflicted human rights violations were evaluated over documents such as Universal Declaration of Human Rights, the UN Charter, the UN International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights, European Convention of Human Rights, which can be increased in number regionally and nationally.

---

<sup>58</sup> Acu, C.: “Ücret Hakkı ve Ücretin Korunması”, p. 27, < [https://www.academia.edu/9464033/ÜCRET\\_HAKKI\\_VE\\_ÜCRETİN\\_KORUNMASI](https://www.academia.edu/9464033/ÜCRET_HAKKI_VE_ÜCRETİN_KORUNMASI)>, accessed 20/10/2020.

<sup>59</sup> See OG No. 20152 dated 29/04/1989.

Although states have responsibilities for respecting, protecting, and realizing human rights in the human rights law<sup>60</sup>, since abandonment is a violation resulting from a private law relation, it may come to mind how the states' responsibilities be brought to the agenda. To overcome this problem, the vertical and horizontal dimensions of human rights should be revealed.

In addition to the understanding that is called the vertical dimension of human rights and that constitutes human rights law on the relation between the individual and the state, it is argued, especially with the effect of the German constitutional law doctrine (*Drittwirkung*), there is a horizontal dimension to the human rights conventions<sup>61</sup>. Indeed, threat, oppression and injustice that violate human rights may come from the state as well as from other individuals and institutions. As the function of human rights is to protect the individual from oppression, exploitation, segregation, injustice, and acts damaging human dignity, the horizontal effect steps in when states cease to stand by to the individuals being exploited and subjected to injustice<sup>62</sup>. Due to this horizontal effect, failure of the states to take preventive and corrective measures, based on their duty to protect human rights, means that the states violated the responsibility of protection<sup>63</sup>. The protection responsibility of the states can be exemplified by the protection of the powerless party, establishment of

---

<sup>60</sup> Megret, F.: "Nature of Obligations", *International Human Rights Law* (Ed. Moeckli, D. - Shah, S. - Sivakumaran, S. - Harris, D. J.), 2018, B.3, p. 97.

<sup>61</sup> Gemalmaz, M. S.: *Ulusaliüstü İnsan Hakları Hukukunun Genel Teorisine Giriş*, İstanbul 2005, p. 94.

<sup>62</sup> Sunay, 16.

<sup>63</sup> Sunay, 31.

mechanism to eliminate injustice, and regulation of employer - employee relations<sup>64</sup>. In addition, the protection responsibility involves preventing violations, and providing protection that comprises of making investigation, trial, indemnity and compensation when a violation occurs<sup>65</sup>. The states can take legal measures for the efficient protection of human rights and prevention of violations or take practical or operational measures<sup>66</sup>.

As mentioned before, several states may be incumbent on violations that may occur after abandonment. These are the foreign state (port state), to which the seafarer is abandoned, the state, flag of which is flown by the vessel the seafarer worked (flag state) and the state, of which the seafarer is a citizen<sup>67</sup>.

In general, the flag state's responsibility is regulated in Article 94 of the UN Convention on the Law of the Sea. According to Article 94(1) of the Convention, every state shall effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical, and social matters over ships flying its flag. As per the relevant article, it can be argued that the flag state bears the responsibility primarily. In addition, according to Article 94(3 - b) of the Convention, the flag state shall take measures to ensure safety at sea regarding the equipment of the ship, and the labour conditions and training of seafarers. The most correct step a flag state can take regar-

---

<sup>64</sup> Tezcan - Sancakdar - Erdem - Önok, 56.

<sup>65</sup> Sunay, 27.

<sup>66</sup> Kocabaş, S.: *Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'nin Taraf Devletlere Yüklediği Pozitif Yükümlülükler*, Unpublished Master's thesis, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Yönetimi Anabilim Dalı, Isparta 2009, p. 25

<sup>67</sup> It is seen that ITF, other organizations and charity organizations conduct studies for abandoned seafarers in addition to the relevant country.

ding abandonment is to create a database, enabling it to track its abandoned vessels. Thus, as the abandoned vessels could be monitored systematically, immediate intervention may be possible, and potential human right violations can be minimized. If the abandoned seafarers are nationals of a state other than the flag state, it is considered useful to work in cooperation with related states in minimizing human rights violations.

The port state is already liable to declare the abandonment cases occurring in its ports to the database as per Maritime Labour Convention. In addition, it should inform the flag state about the abandonment, and if required, to the states, of which the abandoned seafarers are nationals. It seems possible that the abandonment durations not be prolonged for the seafarers, and potential human rights violations be prevented if the relevant states, besides cooperation, support centres, institutions and local organizations established in their countries, that provide voluntary services for abandoned seafarers. The state, of which the seafarer is a citizen, should get into contact, through diplomatic channels, with the state in which the seafarer is abandoned, and prepare action plans required for the safe repatriation of the seafarer.

Lastly, it should be stated that IMO published the Circular Letter No. 4204 / Add.14 dated 05.05.2020, for ensuring safe ship crew changes and travel during Covid - 19 Pandemic<sup>68</sup>, which is recent situation. In the

---

<sup>68</sup> For IMO Circular No.4204/Add.14 dated 05/05/2020. see <[http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/COVID%20CL%204204%20adds/Circular%20LetteL%20No.4204-Add.14%20-%20Coronavirus%20\(Covid-19\)%20-20Recommended%20Framework%20Of%20Protocols.pdf](http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/COVID%20CL%204204%20adds/Circular%20LetteL%20No.4204-Add.14%20-%20Coronavirus%20(Covid-19)%20-20Recommended%20Framework%20Of%20Protocols.pdf)> accessed 20/05/2020. The relevant circular contains regulations about the boarding and disembarking the



circular letter, it is stated that the seafarers have the “key workers” status and the states are recommended to keep seafarers exempt from travel restrictions and limitations they may encounter in joining or leaving their ships. When considered that seafarers are the unseen heroes in the supply of the needs of humanity in the presence of such a global threat that affects the whole world, it appears one more time that the states bear tremendous responsibilities to detect and prevent human rights violation the seafarers might encounter.

## CONCLUSION

2006 Maritime Labour Convention lists the situations which are deemed to have been abandonment occurred. These are failing to cover the cost of seafarer’s repatriation, leaving the seafarer without the necessary maintenance and support, and unilaterally severing the ties otherwise with the seafarer including failure to pay contractual wages for a period of at least two months. In such cases, the seafarer is exposed to acts not worthy of human dignity since he cannot reach the shipowner and is abandoned in a state, to which he is a foreigner. Although these acts do not originate from the actions of the states, they can occur due to their passivity in fulfilling their protection responsibilities.

---

vessel. It is emphasized that it is necessary for the governments to cooperate for the maritime transportation and airways to conduct their operations safely during the Covid-19 pandemic. With regard to the importance of the maritime transportation in the global economy, the circular emphasizes that the governments should take urgent precautions considering to failure of the new crew accessing the vessel in lieu the crew completed their duties, due to travel restrictions limiting the voyage of the ship’s crew, would bring maritime transportation to a halt; due to the impossibility of extending the duty of the seafarers for an indefinite period of time considering the wellness of the seafarers and safety of the ship operations, in addition to the requirements of international regulations and convention provisions.

Abandonment results in a multinational issue. The reason for this is the multinational structure of the maritime industry. In an abandonment case, it is possible that the seafarer as worker, the shipowner as employer, the vessel as the workplace and the place of abandonment are dependents of a different state. Since the liabilities of the states that are directly or indirectly involved in abandonment cannot be immediately distinguished, the duration of abandonment is prolonged, and it reaches to a dimension that create human right violations. In this period, failure in expeditious action from states increases the type and duration of the human rights violations experienced.

An abandoned seafarer spends months without food and drinking water since the food supply is cut by the shipowner, he cannot get wages and cover the cost of his repatriation, deprived of necessary medical care and support. Since abandonment with the ship occurs in most of the examples encountered, it is possible to be left without power since the fuel is consumed fully. In this case, it is possible to argue that the seafarer's right to food, right to health, right to work, right to wage and event right to living are violated. The states' acting as mere spectators to these treatment means the violation of human rights. Since, human rights are based on the protection of the individuals from oppression, segregation, injustice, and actions harming human dignity. The states cannot be expected to stand by individuals to be exploited and be subjected to injustice.

Abandonment is regulated by a binding text, for the first time, by 2006 Maritime Labour Convention. The relevant regulation obliged the flag

state to ensure the financial security system be compulsory for the ships flying their flag covering the repatriation costs, unpaid wages, and costs for necessary medical care and support. Although this obligation eliminated, to some extent, the negative effects of abandonment, it can be argued that no progress is made in reducing abandonment inflicted human rights violations. Since the ability to act fast, as envisaged in the Convention, is not possible in practice, the abandonment periods of the seafarers could be prolonged. It is obvious that the financial security, providing protection within certain limits of time (three months), will not ensure sufficient financial protection considering the abandonment durations in the examples.

Although the economic results of the seafarer's abandonment are eliminated to some extent with the financial security system, there is no regulation that emphasize that the human rights should be paid regard in this period. Essentially, it is not usual to make emphasis on human rights in maritime conventions. Indeed, it is seen that in neither the purpose section nor the text section of any convention related to maritime law and seafarers, a reference is made to human rights. To raise awareness about the concept of human rights at sea, it may be appropriate to add a concept, to pay regard to human rights at sea, to the purpose section of maritime law texts. Thusly, human rights criteria can be paid regard as a minimum principle in the solution of every issue related to the living and working conditions of seafarers onboard the vessel.

Lastly, it should be stated that there is not any obstacle before a seafarer, subjected to abandonment inflicted human rights violations, to use the

legal mechanisms. Since the abandonment inflicted violations are direct human rights violations. Based on the violation of basic rights and liberties guaranteed in the constitution, and rights covered by the European Convention of Human Rights and the additional protocols to this document by the public force, an individual application can be made to the Constitutional Courts. An individual, claiming that he is subjected to abandonment inflicted human rights violations, can apply to the European Court of Human Rights or any other regional or international legal bodies with reference to human rights violations provided that domestic remedies are exhausted. However, no application is found yet, resulting directly from abandonment.

## **REFERENCES**

### **A) PRIMARY SOURCES**

#### **1- International Conventions**

1978 Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları Hakkında Sözleşme (29/04/1989 dated and 20152 no. OG).

ILO'nun 29 sayılı Cebri veya Mecburi Çalıştırma Yasağı Hakkında Çalışma Sözleşmesi (23/06/1998 dated and 23381 no OG).

BM Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Haklara İlişkin Uluslararası Sözleşme (11/08/2003 dated and 25196 no OG).

BM Deniz Hukuku Sözleşmesi <[https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)> et. 10/10/2020.

BM Medeni ve Siyasi Haklara İlişkin Uluslararası Sözleşme (21/07/2003 dated and 25175 no OG).

ILO'nun 95 sayılı Ücretin Korunması Hakkında Sözleşmesi (28/10/1960 dated and 10641 no OG).

ILO'nun 26 sayılı Asgari Ücret Tespit Usulleri İhdasına İlişkin Sözleşmesi (02/09/1974 dated and 14994 no OG).

BM İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi (11/08/2003 dated and 25196 no OG).

Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi (19/03/1954 dated and 8662 no OG).

Avrupa Sosyal Şartı (09/04/2007 dated and 26488 no OG).

2006 tarihli Deniz İş Konvansiyonu (25/03/2017 dated and 30018 no OG).

## **2- Statutes**

854 sayılı Deniz İş Kanunu (Bkz. 29/04/1967 dated and 12586 no OG)

## **3- Regulations and Others**

<[https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.list?p\\_](https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.list?p_) lang=en>  
accessed 02/06/2020.

<[https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100\\_ILO\\_CODE:R085](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:R085)> accessed 20/10/2020

<<https://www.maritime-executive.com/article/fifteen-seafarers-abandoned-on-ship-without-rudder>> accessed 02/06/2020.

<<https://www.marineinsight.com/shipping-news/human-rights-sea-reveals-case-seafarer-abuse-uae-flagged-vessel/>> accessed 20/05/2020

<<https://www.offshore-energy.biz/hras-8-seafarers-abandoned-off-namibia-suffering-from-serious-mental-health-issues/>> accessed 27/05/2020.

<<http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade/global-supply-and-demand-for-seafarers>> accessed 02/06/2020.

<<https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang--en/index.htm> > accessed 16/04/2020.

<<https://www.theguardian.com/global-development/2019/apr/12/abandoned-at-sea-the-crews-cast-adrift-without-food-fuel-or-pay>> accessed 27/05/2020.

ILO'nun 85 sayılı Ücretin Korunması Hakkında Tavsiye Kararı

IMO A.930(22) sayılı Rehber Kuralları, <[https://seafarersrights.org/wp-content/uploads/2014/11/INTERNATIONAL\\_TREATY\\_IMO-ILO-RESOLUTION\\_A.930.22\\_2001\\_EN.pdf](https://seafarersrights.org/wp-content/uploads/2014/11/INTERNATIONAL_TREATY_IMO-ILO-RESOLUTION_A.930.22_2001_EN.pdf)> accessed 15/10/2020.

## B) SUBSIDIARY SOURCES

### 1- Books

Acar, S.: *Gemi Adamı Talepleri*, İstanbul 2012.

Aydın, U.: *İş Hukukunda İşçinin Kişilik Hakları*, Eskişehir 2002.

Bedük, M. N.: *Deniz İş Sözleşmesi*, Bursa 2012.

Çelik, N. - Caniklioğlu, N. - Canbolat, T.: *İş Hukuku Dersleri*, B. 30, İstanbul 2017.

Ekonomi, M.: *İş Hukuku-Ferdi İş Hukuku*, C.I, B.3, 1987 İstanbul.

Evren, Ö. K.: *İş Hukukunda Ücret ve Uygulaması*, Ankara 2007.

Eyrenci, Ö. - Taşkent, S. - Ulucan, D.: *Bireysel İş Hukuku*, B. 8, İstanbul 2017.

Gemalmaz, M. S.: *Ulusalüstü İnsan Hakları Hukukunun Genel Teorisine Giriş*, İstanbul 2005.

Gözler, K.: *İnsan Hakları Hukuku*, B.2, Bursa 2018.

Kar, B.: *İçtihatları ve Mevzuatı ile Deniz İş Hukuku*, Ankara 2011.

Koç, Y.: *Türkiye-ILO İlişkileri*, C. XLIV, Türk-İş Eğitim Yayınları, Ankara 2000.

Mollamahmutoğlu, H.-Astarlı, M.-Baysal, U.: *İş Hukuku Ders Kitabı*, C. I, B. 2, Ankara 2018.

Sumner, C.: *Reports of Cases Argued and Determined in the Circuit Court of the United States for the First Circuit*, C. II, Boston 1837.

Süzek, S.: *İş Hukuku*, B. 16, İstanbul 2018.

Tezcan, D. - Sancakdar, S. - Erdem, M. R. - Önok, R. M.: *İnsan Hakları El Kitabı*, B.8, Ankara 2019.

## **2- Unpublished Dissertations**

Kocabaş, S.: Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'nin Taraf Devletlere Yüklediği Pozitif Yükümlülükler, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Yönetimi Anabilim Dalı, Isparta 2009.

Santos, L. U. D.: *Law and Policy Perspectives of Seafarers' Claims*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, World Maritime University Dissertations, Malmö 2008.

## **3- Articles**

Acu, C.: “Ücret Hakkı ve Ücretin Korunması”, s. 3-35, <[https://www.academia.edu/9464033/ÜCRET\\_HAKKI\\_VE\\_ÜCRETİN\\_KORUNMASI](https://www.academia.edu/9464033/ÜCRET_HAKKI_VE_ÜCRETİN_KORUNMASI)>, et. 20/10/2020.

Aksoy, S.: “Gemi Adamının Manevi Tazminat Alacağı Gemi Alacaklısı Hakkı Bahşeder Mi?”, *Prof. Dr. Sabih Arkan'a Armağan*, İstanbul 2019, s. 115-129.

Arda, F.: “Ücret Hakkının Korunması”, *Ankara Barosu Dergisi*, 1975, S. 3, s. 368-386.

Carey, L.: “The Maritime Labour Convention, 2006: The Seafarer and the Fisher”, *Austl. & N.Z. Mar. L. J.*, 2017, C. XXXI, s. 14-36.

Güzeloğlu, T.: “Küresel Gıda Krizi ve Beslenme Hakkı”, *TBB Dergisi*, 2009, S. 80, s. 299-314.



- Link, P.: “One Small Step for the United States, May Be One Giant Leap for Seafarers’ Rights”, *Hofstra Lab. & Emp. L. J.*, 2015, C. XXXIII, S. 1, s. 167-205.
- Marguenaud, J. P.: “İnsan Hakları Avrupa Mahkemesinde Sosyal Hakların Korunması ve Sözleşme’nin Geniş Yorumu”, (Ed.) Kaboğlu, İ.: *Anayasal Sosyal Haklar*, İstanbul 2012.
- Megret, F.: “Nature of Obligations”, *International Human Rights Law* (Ed. Moeckli, D.-Shah, S.-Sivakumaran, S.-Harris, D. J.), 2018, B.3, s. 96-138.
- Metin, B.: “Sağlık Hakkı”, *Sağlık Akademisyenleri Dergisi*, 2017, C. IV, S.1, s. 46-50.
- Sunay, R.: “İnsan Haklarının Yatay Etkisi ve Devletin Sorumluluğu”, *Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2015, C. XXIII, S. 1, s. 9-52.
- Şen, M.: “İnsan Hakları Bağlamında Çalışma Hakkı”, *Prof. Dr. Ali Rıza Okur’a Armağan*, İstanbul 2014, s. 143-162.
- Uslu, F. - Özdemir, A.: “Yaşama Hakkı Bağlamında Denizlerde Geri Gönderilmeme (Non-Refoulement) İlkesi”, *Ombudsman Akademik*, 2017, S. 6, s. 49-78.
- Zengin, N.: “Sağlık Hakkı ve Sağlık Hizmetlerinin Sunumu”, *Sağlıkta Performans ve Kalite Dergisi*, 2010, C. I, S. 1, s. 44-52.