

# DENİZ KAZALARINDA GEMİADAMLARINA ADİL MUAMELE YAPILMASINA DAİR MİLLETLERARASI HUKUKTA GELİŐMELER\*

Yrd. Doç. Dr. İsmail DEMİR\*\*

---

\* Bu makale hakem incelemesinden geçmiştir.

\*\* Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı Başkanı ve Öğretim Üyesi.



## ÖZ

*Bu makalenin gayesi, deniz kazalarında gemiadamlarına adil muamele yapılmasına dair milletlerarası hukuktaki son gelişmeleri ortaya koymaktır. Çalışmada bir deniz kazasını müteakip gemiadamlarına adil muamele yapılmasına dair oluşturulan Rehber Kuralların çağdaş, dengeli ve uzlaşmaya dayalı önemli bir hukuki metin olduğu, bu kurallara titizlikle uyulması durumunda haksız muamele olaylarının asgari seviyeye düşeceği tespit edilmiştir. Rehber Kurallar, ihtiyari olmakla beraber milletlerarası düzeyde bağlayıcı nitelikte bir belgeye ulaşılması bakımından bir dönüm noktası teşkil etmektedir.*

**Anahtar Kelimeler:** *Gemiadamlarına adil muamele, deniz kazası, rehber kurallar, haksız tutma.*



## THE DEVELOPMENTS REGARDING THE FAIR TREATMENT OF SEAFARERS IN THE EVENTS OF MARITIME ACCIDENT IN INTERNATIONAL LAW

### ABSTRACT

*This article's purpose is to present the last developments regarding the fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident in international law. In this study, it is concluded that guidelines on the fair treatment of seafarers following the event of a maritime accident is an important legal text which are contemporary, balanced and based upon compromise, that the cases involving unfair treatment would reduce to minimum degree if this guidelines are punctiliously obeyed. The guidelines are a significant milestone from the point of achieving a compulsory instrument in international level in spite of the fact that they are voluntary.*

**Keywords:** *Fair treatment of seafarers, maritime accident, guidelines, unfair detention.*

## GİRİŞ

**D**eniz yoluyla seyahat, diğer ulaşım türlerine nazaran daha risklidir. Denizde yolculuğun emniyetle yapılması, her şeyden önce milletlerarası düzeyde belirlenen oldukça kapsamlı ve ayrıntılı kurallara uyulmasına bağlıdır. Deniz hukukunun başlıca aktörlerinden kaptan ve diğer gemiadamları, sevk ve idare ettikleri gemi ve deniz araçları sebebiyle, deniz emniyetine ilişkin kurallara uymaktan birinci derecede sorumludurlar. Bir kaptan, mesleki açıdan en profesyonel biçimde gemisini sevk ve idare etmek, deniz kazalarından korumak için özel dikkat ve itina göstermek zorundadır<sup>[1]</sup>.

Başta kaptan olmak üzere gemiadamları, deniz kazalarının yol açtığı birçok tehlikelerle karşı karşıyadırlar. Ayrıca, bu kişiler, bir deniz kazasına bağlı hukuki ve cezai sorumlulukların ilk muhatapları olarak, sadece çalışmış oldukları geminin işletilmesinden sebebiyle haklarında milli hukuk hükümlerine göre herhangi bir davanın kolaylıkla açılabilceği kişilerdir.

Buna rağmen, gemiadamlarının, mesleki görevlerini yerine getirirken, özellikle bir deniz kazasının yaşandığı tehlikeli anlarda verdikleri kararları sebebiyle korunmaları yönünde bir ihtiyacın bulunduğu genel olarak kabul edilmektedir. Esasen gemiadamlarının bir deniz kazasında kusurlu bulduklarında dahi milletlerarası hukuk çerçevesinde haklarında uygulanacak yaptırımların gözaltına alma veya tutuklama gibi tedbirleri içermemesi gerektiği yönünde genel bir eğilim mevcuttur<sup>[2]</sup>.

Bir deniz kazasının meydana gelmesinden sonra yürütülen bir kaza araştırmasının veya adli soruşturmanın temel insan haklarına ve milletlerarası hukukun genel prensiplerine uygun olması gerekir. Ne var ki, son yıllarda meydana gelen

[1] Kaptanın mesleki kararlarında bağımsızlığı, özellikle IMO A XI (443) Res. November 15, 1979 simgeli belge ve SOLAS Bölüm IX'da vurgulanmaktadır. Ayrıca SOLAS Bölüm V, Kural 10(1)'de de teyit edilmektedir. Burada, seyrüsefer emniyeti açısından şiddetli hava ve ağır denizlerde kaptanın mesleki kararlarını bağımsız bir şekilde yerine getireceği, kaptanın bu yetkisinin donatan, charterer veya bir başka kişi tarafından kısıtlanmayacağı belirtilmektedir.

[2] Nitekim, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (United Nations Convention on the Law of Sea, 1982) (UNCLOS) 230. maddesi, aslında deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması ve kirlenmenin kontrolüne dair milletlerarası kuralların ihlalden dolayı bir müeyyide olarak gemiadamlarının tutulmasını tamamiyle sınırlandırmaktadır. Bu Sözleşmenin Türkçe tercümesi için bkz. Özman, A.: Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, İstanbul 1984.

M/V TASMAN SPIRIT,<sup>[3]</sup> M/V PRESTIGE<sup>[4]</sup>, ERIKA<sup>[5]</sup>, CORAL SEA<sup>[6]</sup>, HEBEI SPIRIT<sup>[7]</sup> gibi birçok deniz kazasında gemi kaptanı ve diğer mürettebat üyelerinin henüz yargı makamları önüne çıkarılmadan dahi ilgili makamlarca

- [3] 27/7/2003 tarihinde Malta Sicilinde kayıtlı M/V TASMAN SPIRIT isimli geminin kılavuz altında olmasına rağmen Karaçi Limanının girişinde karaya oturması sonucunda denizde ve Karaçi'ye bitişik kıyı sahasında kirlenme meydana gelmiştir. Kazadan sonra dört Yunanlı ve üç Filipinli gemiadamı ile bir Yunanlı kurtarma kaptanının Pakistan'dan çıkışına izin verilmemiştir. Pakistan makamlarınca başlatılan araştırma prosedürü, daha ziyade kirlenme zararı için tazminatın elde edilmesi veya güvenceye bağlanması üzerinde yoğunlaşmış, gemiadamları herhangi bir cezai takibe maruz kalmamalarına rağmen dokuz ay süreyle bir otelde tutulmuşlardır. Bkz. LEG 97/INF.3, September 10, 2010, Annex page 18. Bu rapor, BIMCO tarafından hazırlanmış olup gemiadamlarına adil muamele yapılması meselesine ilişkin 1996 ilâ 2010 tarihleri arasında meydana gelen önemli hadiseleri özetlemektedir.
- [4] 13/11/2002 tarihinde meydana gelen bu olayda, Prestige isimli geminin barınma yerine ilişkin talebi İspanya makamlarınca reddedilmiş, bilahare geminin ağır fırtına koşullarında İspanya sahillerinin ötesine çekilmesi istenmiştir. Nihayetinde gemi, ikiye bölünerek büyük bir deniz kirliliğine yol açmış, olay sebebiyle kaptan 83 gün tutuklu kalmıştır. Bkz. LEG 97/INF.3, September 10, 2010, Annex page 18.
- [5] Aralık 1999'da Fransa'nın Akdeniz sahillerinde vuku bulan bu deniz kazasında, Malta Bayraklı 37.000 DWT'luk 24 yaşındaki ERIKA isimli tankerin batması sonucu denize sızan 20.000 ton petrol, büyük bir çevre felaketine sebep olmuştur. Olay sonrasında Fransız makamlarınca Hindistanlı kaptan tutuklanmış, ayrıca geminin chartereri, donatısı, denetimcisi ve klas kuruluşu bireysel cezalara ilaveten 192 Milyon Euro tazminat ödemeye mahkûm edilmişlerdir. Sekiz ay tutuklu kalmış olmasına rağmen kaptan hakkında herhangi bir suçlama yapılmamış ve mahkûmiyet kararı verilmemiştir. Bkz. LEG 97/INF.3, September 10, 2010, Annex page 17.
- [6] Temmuz 2007'de Yunanistan'da meydana gelen bu olayda CORAL SEA isimli gemide Ege Denizi'nde geminin acentesi tarafından gemide yüklü mızların kalite kontrolünün yapıldığı esnada kutulardan iki tanesinde 51,6 kg kokain bulunmuştur. Yunan makamlarınca Hırvat kaptan, birinci zabıt ve lostromo tutuklanmıştır. Şüphelilerin kaçma ihtimaline binaen kefalet karşılığı gemiadamlarının serbest bırakılması talepleri reddedilmiştir. Birinci zabıt ve lostromo bir yıl, kaptan ise 17 ay tutuklu kalmışlardır. Mahkemece birinci zabıt ve lostromonun beraatine, kaptanın 14 yıl hapis ve 200.000 Euro para cezasıyla cezalandırılmasına karar verilmiş, bilahare temyiz safhasında kaptan da beraat etmiştir. Birinci zabıt, tutuklanmasından sonra şiddetli bir psikolojik bunalıma girmiş ve Ocak 2009'da intihar etmiştir. Bkz. LEG 97/INF.3, September 10, 2010, Annex, page 19.
- [7] Aralık 2007'de Güney Kore'de meydana gelen bu olayda, demir yerinde demirli bir hâlde bulunmakta olan HEBEI SPIRIT isimli tankere yakınlarından geçmekte olan bir kreyn barcı tarafından vurulması sonucu tankerdeki petrol yükünün denize sızması sonucu deniz kirlenmesi meydana gelmiştir. Olayın hemen sonrasında HEBEI SPIRIT'in kaptan ve birinci zabiti gözaltına alınarak sorguya çekilmiş ve geminin ayrılmasına müsaade edilmemiştir. Gemiadamları, millî kirlenme kanunlarına aykırı davranışları oldukları iddiasıyla suçlanmışlar, ancak bölge mahkemesince beraat etmişlerdir. Bununla birlikte gemiadamları, temyiz talebinin sonuçlandığı Haziran 2009 tarihine kadar ev hapsinde tutulmuşlardır. Temyizde kaptan ve birinci zabitin Hindistan'a iade edilmelerine müsaade edilmesine rağmen cezai yönden ihmallerinin bulunduğu gerekçesiyle suçlu olduklarına karar verilmiştir. Kaptan 18 ay hapis ve 14.500 \$ para cezasına mahkûm edilmiştir. Birinci zabıt ise 8 ay hapis ve 7.250 \$ para cezasına mahkûm edilmiştir. Bkz. LEG 97/INF.3, September 10, 2010, Annex, page 20-21.

uzun sürelerle alıkonulmaları, gözaltına alınmaları veya devam etmekte olan ceza davalarında nihai kararın verilmesi ya da kesinleşmesine kadar tutuklu kalmaları, gemiadamlarını bir hayli mağdur etmiştir. Hatta, gemiadamları, kusurlarının mevcut olmadığı olaylarda bile özellikle çevrenin kirlenmesi veya diğer zararlardan sorumlu tutulmuşlardır. Kirlenme veya diğer zararların gündeme geldiği birçok olayda yoğun medya baskısının bunda bir faktör olduğu görülmektedir. Kuşkusuz, gemiadamlarının haksız tutulmaları<sup>[8]</sup>, temel insan haklarının açık bir ihlali niteliğindedir. Temel insan haklarına dair milletlerarası sözleşme veya diğer belgelerde yer alan yükümlülüklerin devletlerce ihlali, askıya alınması veya bu hakların zayıflatılması, kaptan ve diğer gemiadamları için son derece olumsuz sonuçlar doğurmaktadır.

Bu gelişmelerden etkilenen milletlerarası deniz topluluğunun endişeleri giderek artmıştır. Bu endişeler, özellikle aşağıda gösterilen noktalarda kümelenmektedir:

Gemiadamlarının uzun sürelerle tutulmalarının onların üzerinde yaratacağı fiziksel ve ruhsal etki.

Uzun süreli tutmalar sebebiyle, gemiadamlarının geçimlerini sürdürebilmeleri bakımından kendilerini güvencesiz hissetmeleri.

Gençlerin denizcilik mesleğine yöneltilebilmesi açısından uzun süreli tutmaların küresel rekabet üzerinde yaratacağı etki.

Milletlerarası Emniyetli Yönetim Kodu (ISM Code)<sup>[9]</sup> gibi bazı milletlerarası belgelerde bir deniz kazasını müteakip gemiadamlarına adil muamele yapılmasına dair hükümler mevcut ise de bunların meselenin bütün yönlerine temas etmemesi ve tam bir koruma sağlamaması sebebiyle meseleye dair kapsamlı ve müstakil bir çalışma yapılması gerekli görülmüştür. Brezilya delegasyonunca da vurgulandığı üzere mevcut belgelerin güçlendirilmesi temelinde milletlerarası düzeyde gemiadamlarına adil muamele yapılması meselesine temas eden rehber kurallar veya temel prensiplere dair bir belgenin oluşturulması önem arz etmektedir. Bu çerçevede terk edilmiş bir gemide çalışan gemiadamlarının durumunun da müzakere edilmesi gereği öne çıkmaktadır<sup>[10]</sup>. Uygulamada

[8] Gemiadamının tutulması, herhangi bir sebeple limandan ayrılmasına müsaade edilmemesi, alıkonulması, gözaltına alınması veya tutuklanması anlamında kullanılmıştır.

[9] International Safety Management Code, Bkz. A 18 (741) Res., November 4, 1993. Kod, amacını şu şekilde açıklamaktadır: “Denizde emniyeti sağlamak, insanların yaşam kaybı veya yaralanmasını önlemek ve çevre zararını, özellikle deniz çevresine ve eşyaya yönelik zararı önlemek”. Ayrıca, Kod’un önsözünde 2. paragrafta A XI (443) sayılı (Decisions of the Shipmaster with regard to Maritime Safety and Marine Environment Protection) karar metni hatırlatılarak devletler, deniz emniyeti ve deniz çevresinin korunmasıyla alakalı sorumluluklarını yerine getirmeleri konusunda gemi kaptanlarını korumak için gerekli tedbirleri almaya davet edilmektedir.

[10] LEG 89/9/2, September 21, 2004; BIMCO tarafından 1996 – 2009 dönemine ilişkin gemiadamlarının tutulduğu olaylara dair yapılan istatistiki bir çalışma için bkz. LEG 95/5,

özellikle çevre kirlenmesinin yanı sıra terk<sup>[11]</sup> hâllerinde de gemiadamlarına adil muamele yapılmadığı olaylarla sıkça karşılaşılmaktadır. Örneğin; demir yerinde terk edilmiş bir hâlde bulunan ve kötü hava koşulları veya akıntı gibi sebeplerle meydana gelen bir deniz kazası sonucunda gerek deniz çevresine, gerekse insan yaşamına ve eşyaya büyük miktarda zararlar verilebilir. Bu deniz kazaları, gemiadamlarının haksız tutulmalarıyla sonuçlanabilir.

Gemiadamlarının uzun sürelerle ve haksız tutulmalarının engellenmesi, genel olarak belirtilen endişelerin giderilerek kendilerine adil muamele yapılmasının sağlanması amacıyla konu, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)<sup>[12]</sup> Hukuk Komitesinin (bundan böyle Hukuk Komitesi olarak anılacaktır) gündemine alınmak suretiyle çalışmalar başlatılmıştır.

## I. IMO ÇALIŞMALARI VE REHBER KURALLARIN KABULÜ

### 1. Meselenin IMO'nun Gündemine Alınması

Bir deniz kazasını müteakip gemiadamlarına adil muamele yapılması meselesi, ilk olarak Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Yunanistan, Filipinler, Polonya, Milletlerarası Deniz Ticaret Odası (ICS)<sup>[13]</sup>, Milletlerarası Denizcilik Federasyonu

February 27, 2009. Bu çalışma sonuçlarına göre toplam 47 olaydan 14 adedinde herhangi bir kasıt veya kusurun bir mahkemede tespit edilmesinden önceki safhada gemiadamına karşı yaptırımların uygulandığı, 33 olayda ise gemiadamının kasıt veya kusurunun tespitinden sonra gerekli yaptırımların uygulandığı, bu sonuçların gemiadamlarının tutulması veya ceza hukuku anlamında cezalandırılmasının belirli ülkeler veya bölgelerle sınırlı olmayıp tüm dünya çapında bir problem olduğu belirtilmektedir. Diğer yandan BIMCO, sunmuş olduğu bu raporda gemiadamlarının cezalandırılması meselesinin artık kusur veya sorumluluk meselesini bir kenara iterek farklı yola doğru gittiğini, özellikle kusur veya sorumluluk sınırlarının daha katı bir sorumluluk rejimine doğru sürüklenmekte olduğu görüşünü ortaya koymaktadır.

[11] Terk, gemiadamları ve donatan arasındaki bağların kesilmesi olarak tanımlanmaktadır. Bir geminin terk edilmesi, genellikle terkine sebep olabilecek şartlar içinde genellikle kaptan ve diğer gemiadamlarının doğrudan herhangi bir müdahalesi olmadan gerçekleşmektedir. Bkz. The Guidelines on Provision of Financial Security in Case of Abandonment of Seafarers, paragraph 2.1.3, A 22 (930) Res. December 17, 2001. Gemiadamlarının ölüm, cismani zarar ve terk edilmeleri sebebiyle doğan hukuki sorumluluk ve tazminata dair bir çalışma için bkz. Demir, İ.: Gemiadamlarının Ölüm, Cismani Zarar ve Terkedilmeleri Sebebiyle Doğan Taleplere Dair Hukuki Sorumluluk ve Tazminata İlişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü'nce Yürütülen Çalışmalar, Sosyal Güvenlik Dünyası Kasım – Aralık 2011, Yıl: 14, S. 76, s. 68 – 75.

[12] International Maritime Organization

[13] International Chamber of Shipping

(ISF)<sup>[14]</sup>, Milletlerarası Serbest Sendikalar Konfederasyonu (ICFTU)<sup>[15]</sup>, Baltık ve Milletlerarası Denizcilik Konseyi (BIMCO)<sup>[16]</sup>, Milletlerarası Gemi kaptanları Dernekleri Federasyonu (ISFMA)<sup>[17]</sup> ile Milletlerarası Bağımsız Tanker Malikleri Birliği (INTERTANKO)<sup>[18]</sup> tarafından müşterek hazırlanan “*Gemiadamlarına Adil Muamele Yapılması*” (Fair Treatment of Seafarers) başlıklı raporun<sup>[19]</sup> Hukuk Komitesi’ne sunulmasıyla birlikte IMO’nun gündemine taşınmıştır.

Hukuk Komitesi’nin 88. Dönem Toplantısında mezkûr raporun sunumunu yapan Filipinler Delegasyonu özetle, gemiadamlarına adil muamele yapılması meselesine dair belirlenecek temel prensipler ve diğer uygun tedbirlerin milletlerarası deniz topluluğunun beklentilerini ortaya koyacağını, yapılacak çalışmada IMO’nun Milletlerarası Çalışma Teşkilatı (ILO)<sup>[20]</sup> ile işbirliği içinde UNCLOS’un yanı sıra ilgili IMO belgelerinin esas alınacağını vurgulamıştır<sup>[21]</sup>. Bu raporda yürütülecek çalışmanın esaslarının ortaya konulması açısından aşağıda belirtilen konulara dikkat çekilmiştir.

a) Kirlenmeye ilişkin milletlerarası sözleşme ve ilgili diğer belgelerin ihlalden kaynaklanan deniz kazaları veya olaylarında yürütülen hukuki prosedürlerin bütün safhalarında gemiadamlarının temel insan haklarının dikkate alınması.

b) Gemiadamlarının, haksız bir şekilde tutulmamaları; bir deniz kazasını müteakip hemen gözaltına alınmış veya tutuklanmışlarsa kasıt veya ağır kusurları bulunmadığı ya da ceza hukuku anlamında kusur veya kabahatleri esaslı olmadığı sürece derhal serbest bırakılmaları.

c) UNCLOS’un para cezalarına dair hükümlerinin yanı sıra kefalet veya senet gibi bir güvence gösterilmesi hâlinde gemiadamının serbest bırakılması meselesinin özel olarak değerlendirilmesi, ayrıca 1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Milletlerarası Sözleşme (MARPOL

[14] International Shipping Federation

[15] International Confederation of Free Trade Unions

[16] Baltic and International Maritime Council

[17] International Federation of Shipmasters’ Associations

[18] International Association of Independent Tanker Owners

[19] LEG 88/12, March 18, 2004.

[20] International Labour Organization

[21] Belirtilen belgelerin dışında gemiadamlarına adil muamele yapılması konusuna dayanak yapılabilecek en uygun metin, 1976 tarihinde yürürlüğe giren “*Milletlerarası Medeni ve Politik Haklara Dair Şart*”tır. Bu Şart’ın 11. maddesinde “*Hiçbir kimse, sadece akdi bir borcu ifa edememesi sebebiyle hapsedilemez.*” hükmü yer almaktadır. Akdi borç, bir özel hukuk sözleşmesine gönderimde bulunmaktadır. Şart’ın 4(2) maddesine göre bu hükümlere yönelik herhangi bir istisna veya eksiltmeye ya da aşındırmaya imkân verilmediği belirtilmektedir. Şart’ın 12. maddesine göre de herkes hukuka uygun bir şekilde bir devletin ülkesi içinde dolaşma ve ikametgâhını seçme özgürlüğüne sahiptir. Keza, herkes, kendi ülkesi dâhil herhangi bir ülkeyi terk etme özgürlüğüne sahiptir.



73/78)<sup>[22]</sup> ile muhtelif sorumluluk ve tazminat sözleşmeleri dâhil diğer IMO belgelerinin dikkate alınması.

Milletlerarası Deniz Hukuku Mahkemesi dâhil milletlerarası tahkim veya diğer uyumsuzlukları çözücü mekanizmalara başvurma imkânlarının düşünülmesi.

Hukuk Komitesinin 88. Dönem Toplantısında ILO temsilcisi sunmuş olduğu raporda<sup>[23]</sup>, meseleye dair ILO Müşterek Deniz Komisyonunun (ILO Joint Maritime Commission) almış olduğu karar ile ILO Deniz Çalışma Standartlarına Dair Üçlü Çalışma Grubu (ILO Tripartite Working Group on Maritime Labour Standards) bildirgesi hakkında açıklamalarda bulunarak konuya dair öncelikle milletlerarası düzeyde rehber kuralların yer alacağı bir belgenin oluşturulması bakımından müşterek bir IMO/ILO Çalışma Grubu (The Joint IMO/ILO Ad Hoc Expert Working Group) (bundan böyle Çalışma Grubu olarak anılacaktır) kurulmasının önemine değinmiştir. Müzakereler sonucunda Hukuk Komitesi, konunun müstakil bir gündem maddesi olarak görüşülmesine karar vermiştir. Ayrıca, gerekli çalışmaları yapmak üzere Çalışma Grubu kurulması önerisini kabul etmiştir<sup>[24]</sup>.

Bilahare, ILO Yönetim Kurulunun (ILO Governing Body) Haziran 2004 tarihindeki oturumunda Çalışma Grubu kurulması yönündeki önerinin kabul edilmesi üzerine Hukuk Komitesinin 89. Dönem Toplantısında Çalışma Grubunun<sup>[25]</sup> çalışma alanının sınırları (terms of reference) tespit edilmiştir<sup>[26]</sup>. Çalışma Grubunun temel görevi, bir deniz kazası olayında gemiadamlarına adil muamele yapılması meselesini incelemektir. Çalışma Grubu, meseleye dair rehber kurallar dâhil Hukuk Komitesi ve ILO Yönetim Kurulunun müzakerelerine sunulması amacıyla öneriler hazırlayacaktır. Ancak, Çalışma Grubunun çalışma alanının sınırları, bir suç işleme kastıyla meydana gelen deniz kazaları

[22] International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978.

[23] LEG 88/12/3, March 19, 2004.

[24] LEG 88/13, May 18, 2004, par. 192-193.

[25] Hukuk Komitesinin IMO/ILO Müşterek Çalışma Kurulması ve konunun müstakil bir gündem maddesi olarak görüşülmesi yönündeki kararı, daha sonra IMO Konseyinin C 92/D, par.6.3(viii) sayılı kararıyla onaylanmıştır.

[26] LEG 89/16, November 4, 2004, Annex 6. Çalışma Grubu, incelemelerinde aşağıda gösterilenler dâhil ilgili milletlerarası belgeleri dikkate alacaktır.

a) İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi, Milletlerarası Medeni ve Siyasi Haklar Şartı, Milletlerarası Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Haklar Şartı, ilgili milletlerarası kabul görmüş standart ve rehber kurallar.

b) UNCLOS

c) MARPOL 73/78 ve 1998 tarihli Çalışmada Temel Prensipler ve Haklara Dair ILO Deklarasyonu dâhil ilgili IMO ve ILO belgeleri.

d) Uyumsuzlukların çözümüne dair milletlerarası kabul görmüş standartlar ve rehber kurallar.

veya olaylarından sonra başlatılan hukuki prosedürlerde gemiadamlarına adil muamele yapılması meselesini kapsamamaktadır.

## 2. Çalışma Grubunun Birinci Raporu

Çalışma Grubu, ilk raporunu<sup>[27]</sup> Hukuk Komitesi'nin 90. Dönem Toplantısına sunmuştur. Zaman darlığı sebebiyle Çalışma Grubu rehber kuralları hazırlayamamakla beraber Raporun 5 numaralı ekinde yer alan bir IMO Genel Kurul karar tasarısı, Hukuk Komitesinde görüşülmüştür. Müzakerelerde delegelerin büyük bir çoğunluğu oluşturulacak rehber kuralların bir an evvel yürürlüğe konulması hususundaki acil ihtiyaca vurgu yapmışlardır. Sonuçta karar tasarısı aynen kabul edilmiştir<sup>[28]</sup>. Bilahare karar, IMO Genel Kurulunca da 1/12/2005 tarihinde A 24 (987) Res. sayılı karar olarak onaylanmıştır<sup>[29]</sup>.

## 3. A 24 (987) Res. Sayılı IMO Genel Kurul Kararı

A 24 (987) sayılı karar, gemiadamlarına adil muamele yapılması meselesini bütün yönleriyle düzenlemesi düşünülen rehber kuralların (Guidelines) hazırlanmasına zemin hazırlayan birinci aşamayı oluşturması bakımından önem taşımaktadır. Rehber kuralların konulmasında izlenecek yöntem ve temel esasların yer aldığı bu karar; IMO ve ILO'da üye veya gözlemci sıfatıyla bulunan devletler ile devlet dışındaki ilgili örgütlerle koordine içinde gemiadamlarına adil muamele yapılmadığı olayların bir kaydının tutularak elde edilecek bilgilerin IMO ve ILO'ya sunulmasını ve öncelikli bir mesele olması sebebiyle Çalışma Grubunun süratle çalışmalarını sona erdirmesini öngörmektedir. Bu kararda aşağıdaki hususların öne çıktığı dikkat çekmektedir:

a) Gemiadamlarının ilgili liman veya kıyı devletinin hukuk sistemlerini ve prosedürlerini bilmemeleri sebebiyle milli hukukların, gemiadamları üzerinde baskın bir etkiye sahip oldukları.

b) Mali bir ihtilafın çözümünün sonuçlanması beklenmeksizin, gemiadamlarının adeta rehine olarak tutulmamaları gerektiği.

c) Bazı olaylarda gemiadamlarının tutulma gerekçelerinin açık ve tatminkâr olmadığı, gemiadamlarının temel insan haklarına yeterince saygı gösterilmediği.

[27] LEG 90/7, February 9, 2005 simgeli Sekreterlik kâğıdı ekinde yer alan IMO/ILO/WGFTS 1/11, February 3, 2005 simgeli rapor.

[28] LEG 90/15, May 9, 2005, Annex 7. Komite, ayrıca oturumlar arasındaki süreçte çalışmalarda ilerleme kaydedilmesi amacıyla bir de yazışma grubu oluşturulmasına karar vermiştir.

[29] "Bir Deniz Kazası Olayında Gemiadamlarına Adil Muamele Yapılmasına İlişkin Rehber Kurallara Dair Karar" (Resolution on Guidelines on Fair Treatment of Seafarers in the Event of a Maritime Accident) Bkz. A 24(987), Res., February 9, 2006.

d) Gemiadamlarının haksız tutulmalarının, onların morali üzerinde son derece olumsuz etkiler yarattığı, ayrıca gemiadamları mesleğine gençlerin kabulü ve hâlen gemiadamı olarak çalışmakta olanların bu meslekte kalmaları bakımından da olumsuz etkilerin mevcut olduğu.

e) Gemiadamlarının haksız tutulmalarının, başta İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi olmak üzere Milletlerarası Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Haklar Bildirgesi'ne, 1998 tarihli ILO Bildirgesi'ne, genel olarak bütün çalışanlar için geçerli ve uygulanabilir nitelikteki milletlerarası insan hakları prensiplerine, UNCLOS'a, özellikle UNCLOS'un 292 ve 230. maddeleri hükümlerine aykırı olduğu.

f) MARPOL 73/78, Ek I, Kural II ve Ek II Kural IV'de gemi ve geminin donanımına verilen zararlardan kaynaklanan bazı boşaltmaların, bu Sözleşmenin ihlali olarak kabul edilmediği.

g) Gemiadamlarının ülkelerine iadeleri için uygulanabilir nitelikteki milletlerarası çalışma standartlarının, özellikle 1987 tarihli Gemiadamlarının İadesine Dair ILO Sözleşmesi'nin önem taşıdığı.

h) A 21 (884)<sup>[30]</sup> sayılı kararla tadil edildiği şekliyle Deniz Kazaları ve Olaylarının Araştırılmasına Dair A. 20 (849)<sup>[31]</sup> sayılı IMO kararı çerçevesinde devletlerin, deniz kazalarını araştırdıkları.

i) Devletlerin, suç teşkil eden eylemleri sebebiyle itham edilen kişileri milletlerarası hukuka göre iade etmek veya bu kişiler hakkında kamu davası açma haklarına sahip oldukları.

j) Gemiadamlarına adil muamele yapılması meselesinin, doğrudan liman veya kıyı devletleri ile gemiadamları, donatanlar ve gemiadamlarının tabiiyetinde buldukları devletlerin sorumluluğunda bulunduğu.

k) Bir deniz kazasını müteakip gemiadamlarına adil muamele yapılmasının sağlanmasına, dolayısıyla bu mesele üzerinde hukukî belirliliğin tesis edilmesine yönelik olarak bu safhada bağlayıcı olmasa da rehber kuralların oluşturulmasının uygun bir araç olarak gözüktüğü.

l) Denizciliğin, deniz ticaretinin küresel niteliğini nazara alarak gemiadamlarının özel olarak korunmalarını gerektirmekte olduğu.

m) Rehber Kuralların kabulü ile birlikte gemiadamlarının haksız muamelelere karşı korunmalarının, özellikle uzayan tutulmalar sebebiyle gemiadamları ve aileleri üzerindeki mali, fizikî ve hissi sıkıntıları ortadan kaldıracabileceği.

n) Bir deniz kazası olayında bütün devletlerin; gemiadamlarının temel insan haklarına saygı göstermelerinin yanı sıra haksız muamele olaylarının

[30] Amendments to the Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents, A 21(884) Res., February 4, 2000,

[31] Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents, Bkz. A 20(849) Res., December 1, 1997.

engellenmesi amacıyla, deniz kazalarını süratle soruşturmaları ve gemiadamlarının derhal ülkelerine iade edilmeleri veya gemilerine gönderilmelerine imkân veren usulleri kabul etmeleri konusunda teşvik edilmekte oldukları.

n) IMO ve ILO'daki üye devletler, danışman veya gözlemci statüsünde bulunan devlet dışındaki örgütlerin, deniz kazalarını müteakip gemiadamlarına haksız muamele yapıldığı olayları uygun bir şekilde kaydetmeleri ve istenildiğinde bu verileri IMO ve ILO'ya vermeye davet edildikleri<sup>[32]</sup>.

o) Öncelikli bir mesele olarak Rehber Kuralların kabulü amacıyla Çalışma Grubunun süratle çalışmalarını tamamlamasının elzem olduğu, çalışmanın tamamlanmasını müteakip Hukuk Komitesi ve ILO Yönetim Kurulunun Rehber Kuralları uygun araçlarla yayımlamasına yetki verilmesinin talep edildiği.

ö) Hukuk Komitesi ve ILO Yönetim Kurulunun konuyu sürekli olarak gündeminde tutması ve meselenin gidişatını periyodik olarak değerlendirmesinin önem arz ettiği.

p) Üye devletlerin, A 24 (987) sayılı bu kararı donatanlar, gemiadamları ve onların örgütleri ile gemiadamları hakkında muamele yapabilecek konumdaki ilgili kamu makamlarının dikkatlerine sunmaları gereği.

#### 4. Çalışma Grubunun İkinci Raporu

Çalışma Grubu, ikinci toplantısını 13 ilâ 17/3/2006 tarihleri arasında Londra'da IMO Merkezi'nde gerçekleştirmiştir. Çalışma Grubu, bu toplantı sonucunda hazırlamış olduğu bir karar tasarısı ile rehber kurallara ilişkin tasarımı müzakere etmesi amacıyla Hukuk Komitesinin 91. Dönem Toplantısına sunmuştur<sup>[33]</sup>. Çalışma Grubunun bu toplantısında gemiadamlarının, son zamanlarda meydana gelen KATERINA, CELINE ve SELENDANG AYU gibi olaylar sebebiyle ciddi endişe yaşadıkları dile getirilmiştir. Özellikle Filipinli gemiadamlarının haksız bir şekilde tutulduğu TASMAN SPIRIT ve KATERINA isimli olayların, bir deniz kazasında gemiadamlarına adil muamele yapılması meselesine temas eden bir milletlerarası belgenin ivedilikle oluşturulması gerektiğini ortaya koyduğu vurgulanmıştır.

[32] Nitekim, Hukuk Komitesi Sekreteryası, Komitenin 94. Dönem Toplantısına sunmuş olduğu raporda IMO/ILO Müşterek Sekreteryasının 7/11/2007 tarihli ve 2825 sayılı bir sirküler mektubu çıkarmış olduğundan Komiteyi bilgilendirmiştir. Bu sirküler, bir deniz kazası olayında gemiadamlarına haksız muamele yapıldığına dair verilerin, bilahare Çalışma Grubunun müzakeresine sunulması amacıyla IMO veya ILO'ya aktarılmasını öngörmekteydi. Bu sirkülere cevap veren 13 ülke, herhangi bir kötü muamele raporu almadıklarını bildirmişlerdir. Bkz. LEG 94/6, July 29, 2008.

[33] Sekreteryaya tarafından sunulan LEG 91/5, March 22, 2006 simgeli raporun eki IMO/ILO/WGFTS 2/6, March 24, 2006 simgeli belge.

Hukuk Komitesinin 91. Dönem müzakereleri sonucunda 27/4/2006 tarihinde LEG 3(91) sayılı karar (Resolution) <sup>[34]</sup> ile bu kararın ekinde yer alan Rehber Kurallar<sup>[35]</sup> kabul edilmiştir<sup>[36]</sup>. Bilahare, bu karar ILO Yönetim Kurulunca da 296. Dönem Toplantısında 12/6/2006 tarihinde teyit edilmiştir<sup>[37]</sup>. Daha sonra karara uygun olarak IMO tarafından 26/6/2006 tarihinde 2711 sayılı bir sirküler çıkarılarak üye devletler, 1/7/2006 tarihinden itibaren Rehber Kuralları uygulamaya davet edilmişlerdir<sup>[38]</sup>.

Hukuk Komitesi müzakereleri kolay geçmemiş, özellikle ABD delegasyonu Rehber Kurallarda kapsamlı bir değişikliği öngören iki rapor sunmuştur<sup>[39]</sup>. Bu delege, sunumunda deniz kazaları araştırmalarının gemilerde emniyetli bir çalışma ortamının tesis edilmesi, dolayısıyla gemiadamlarının yaşamlarının kurtarılmasındaki önemine vurgu yaparak Rehber Kuralların mümkün olduğunca çok sayıda devletlerce kabul edilmesi ve uygulanmalarının gerekli olduğunu, bununla beraber Rehber Kuralların mevcut hâliyle kabul edilmesinin yerinde olmayacağına dair endişelerini dile getirmiştir. Bu bağlamda ABD delegesi, aşağıdaki üç başlık altında meseleyi izah etmeye çalışmıştır.

a) Hukuk Komitesi tarafından 89. Dönem Toplantısında da karar verildiği üzere, Rehber Kurallar, suç kastı ile meydana gelen olayları müteakip gemiadamlarına adil muamele yapılması meselesine tatbik edilmek için tasarlanmadığından bu hususun Rehber Kurallarda açıkça belirtilmesi gerekir.

[34] Resolution LEG.3(91) (Adoption of Guidelines on Fair Treatment of Seafarers in the Event of a Maritime Accident).

[35] Guidelines on Fair Treatment of Seafarers in the Event of a Maritime Accident.

[36] LEG.3(91) sayılı karar ve eki Rehber Kurallar LEG 91/12, May 9, 2006 simgeli raporun 2 numaralı ekinde yer almaktadır. Hukuk Komitesi, LEG.3(91) sayılı karar ve eki Rehber Kuralları aynen kabul etmekle beraber müzakerelerde dile getirilen görüş ve endişelerin yanı sıra gelecek toplantısına kadar oluşacak muhtelif yorumları nazara alarak Rehber Kuralların tadil edilmesi meselesi üzerinde çalışmak üzere özel (ad hoc) bir çalışma grubu kurulmasına karar vermiştir.

[37] LEG 92/6/1, July 25, 2006.

[38] Circular Letter No.2711, June 26, 2006.

[39] LEG 91/5/2, March 24, 2006; LEG 91/WP.4, April 25, 2006. ABD Delegasyonu, Hukuk Komitesinin 92. Dönem Toplantısında da Rehber Kurallarda tadilat önerisini gündeme getirmiş, ancak öneri kabul görmemiştir. Bkz. LEG 92/6/2, August 11, 2006. Hukuk Komitesi, müzakerelerde Rehber Kurallarda tadilat yapıp yapılmaması meselesini ele almak üzere özel bir çalışma grubu kurulmasına karar vermiştir. Ancak Çalışma Grubunda yaşanan fikir ayrılığı dolayısıyla herhangi bir sonuca ulaşamadığından Hukuk Komitesi, zaman darlığını da dikkate alarak herhangi bir karara varamamıştır. Müzakerelerde özellikle gemiadamlarının ücretlerinin ödenmesi, kıyı devleti için rehber kurallar, iç hukukla ilişki, Rehber Kuralların devlet gemilerine uygulanması, deniz kazası tanımı, kendini suçlamama hakkı, susma hakkı, iletişim, yargılama yetkisi ve IMO enstrümanlarıyla ilişki konuları ön plana çıkmıştır. Bkz. LEG 92/WP.2, October 18, 2006; LEG 92/6/3, September 12, 2006; LEG 92/6/4, September 15, 2006.

b) Deniz kazası tanımı, gerçek veya muhtemel bir zarar ya da cismanî zarara herhangi bir gönderimde bulunmadığından yanlış yorumlamalara ve karışıklığa sebep olabilir.

c) Rehber Kurallar, bir devletin iç hukukuyla uyumlu bir şekilde yorumlanmalı ve uygulanmalıdır. Rehber Kuralların giriş kısmında her ne kadar bu kuralların iç hukuka müdahale etmesini engelleyen bir ifadeye yer verilmiş ise de bu ifade yeterli olmayabilir<sup>[40]</sup>.

Hukuk Komitesi'nde bazı delegeler, ABD Delegasyonunun bu endişelerinin bir kısmını paylaşarak Rehber Kuralların daha ayrıntılı ve kapsamlı bir biçimde Hukuk Komitesi gibi bir organ tarafından incelenmesinin uygun olacağını, bu çerçevede LEG 3(91) sayılı kararın 1/7/2006 tarihinde yürürlüğe gireceği nazara alındığında Rehber Kurallara tam ve güçlü bir etki kazandırılmasını teminen devletlerin mevzuatlarını değiştirmeye davet edilmelerinin gerçekçi olmadığını ileri sürmüşlerdir. Bu delegeler, ayrıca kendini suçlamama veya susma hakkının çoğu devletlerin ceza hukuku sistemlerinde kabul edilmesine rağmen deniz kazalarının gerçek sebeplerinin ortaya konulması açısından uygulanmaması gerektiğini, gemiadamlarının günlük işlerinin içinde ücretlerinin sayılmasının isabetli olmadığını, zira bu borcun nihayetinde donatan üzerinde kaldığını, Rehber Kuralların devlet gemilerine uygulanıp uygulanmayacağı yönünde bir açıklık bulunmadığını, çatma veya diğer olaylarda bayrak devletinin münhasır yargılama prensibi zikredilmesine karşılık diğer devletlerin milletlerarası sözleşmelerle tesis edilen yargılama yetkisi haklarının ihmal edildiğini belirtmişlerdir.

Buna karşılık müzakerelerde çoğu delegeler, yukarıda bahsedilen endişelerin tamamını veya bir kısmını paylaşmakla birlikte Rehber Kuralların kabul edilmesi yönünde ağır basan bir ihtiyacın söz konusu olduğunu, ancak daha sonraki bir safhada bu kuralların tadil edilmesi meselesinin ele alınmasının uygun olacağını belirtmişlerdir. Sonuçta Hukuk Komitesi, Rehber Kuralları aynen kabul etmiştir.

Rehber Kuralların Hukuk Komitesinin 91. Toplantısında aynen kabul edilerek tadil meselesinin ertelenmesi isabetli olmuştur. Komite müzakerelerinde de yansıtıldığı üzere öncelikle bir deniz kazasını müteakip gemiadamlarına adil muamele yapılması meselesinin ciddiyeti açıktır. Dolayısıyla IMO ve ILO'nun bu konudaki kararlılığının milletlerarası deniz topluluğuna gösterilmesi açısından Rehber Kuralların derhal sonuçlandırılarak yayımlanması zorunluluk arz etmektedir. A 24 (1987) sayılı IMO Genel Kurulu kararı da öncelikli bir mesele olarak Rehber Kuralların kabulü amacıyla Çalışma Grubunun süratle çalışmasını tamamlamasını ve sonuçlandırıldığında kabulü için ilgili idare organlarının onayını

[40] ABD Delegesi, Çalışma Grubu toplantılarında da aynı endişelerini dile getirmişti. Bkz. IMO/ILO/WGFTS 2/6, March 24, 2006.

beklemeksizin Hukuk Komitesi ve ILO Yönetim Kurulunun Rehber Kuralları yayımlamasına yetki vermektedir. Diğer yandan, Rehber Kuralların henüz uygulamaya geçirilmeden yeniden kapsamlı bir şekilde müzakere edilmesi, bu kuralların yürürlüğünü bir hayli geciktirebilirdi. Ayrıca, sağlanan ilerleme ve mevcut şartlar altında Rehber Kurallar, mükemmel olmasa da oluşturulan en iyi ve uygun belgedir. Çalışma Grubu müzakerelerinde de mevcut metin hemen hemen ittifakla kabul edilmiştir. Bu amaçla, ilgili sosyal taraflarca önemli tavizlerde bulunulmuş, yukarıda zikrolunan endişeler dile getirilerek tartışmalar yapılmıştır. Bu gerekçelere ilaveten öncelikle Rehber Kuralların bir an evvel hayata geçirilerek oluşacak tecrübe ışığında tadil edilmeleri gerekip gerekmediğinin değerlendirilmesinin daha mantıklı bir yaklaşım olacağı da belirtilmelidir<sup>[41]</sup>.

### 5. LEG 3(91) Sayılı Karar (Resolution)

Bir deniz kazasını müteakip gemiadamlarına adil muamele yapılmasına dair Rehber Kuralların kabul edildiği bu karar, bu kuralların uygulanmaları ve geliştirilmelerinde izlenecek stratejiler ile devletler, devlet dışındaki örgütler ve diğer kişilere yönelik teşvik edici mahiyette çok sayıda hükümler ihtiva etmektedir. Karar gereğince Rehber Kurallar, 1/7/2006 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Karar, öncelikle Rehber Kuralların IMO tarafından sürekli olarak gündemde tutulacağını belirtmektedir. Kararda, 26/9/2005 tarihli gemilerde bulundurulması gereken esas belgelere dair MSC/MEPC.4/Circ.1'e gönderimde bulunularak UNCLOS'un 97, 228, 230, 232 ve 292. maddelerine, 2006 tarihli Deniz Çalışma Sözleşmesi'ne (MLC 2006)<sup>[42]</sup> ve milletlerarası deniz örf ve adet kurallarının önemine vurgu yapılmakta, Rehber Kuralların halihazırda gemiadamlarına adil muamele yapılması meselesi bakımından en iyi bir uygulama kodu niteliğinde olduğu nazara alınarak bir an evvel yaşama geçirilmesi gereği hatırlatılmaktadır.

Kararda kabul edilen esaslar, ana hatları itibarıyla aşağıda gösterilmiştir:

- a) Üye devletler, 1/7/2006 tarihinden itibaren Rehber Kuralları yürürlüğe koymaya;
- b) Üye devletler ile IMO ve ILO'da danışman veya gözlemci statüsünde bulunan devlet dışındaki örgütler, Rehber Kuralların geniş bir alan içinde

[41] Nitekim, Hukuk Komitesinin 91. Dönem müzakerelerinde ICFTU delegesi, meselenin aciliyetiyle alakalı olarak ISPS Kodunun da aceleyle kaleme alındığını, bu belgenin ilk hâlinde düzenlenmeyen eğitim ve limandan ayrılış gibi konulara henüz temas edilmekte olduğunu, dolayısıyla benzer şekilde Rehber Kuralların bütün devletlerin endişelerini karşılamak amacıyla sürekli inceleme altında tutulmasının gerekli olduğunu belirtmiştir.

[42] Maritime Labour Convention, 2006. Hâlen 16 devlet tarafından onaylanan bu Sözleşme henüz yürürlüğe girmemiştir. Bkz.< <http://www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/ratific.p?C186>>.

yayımlanması ve uygulanmasını sağlamak için mümkün olduğu ölçüde büyük bir çevreye Rehber Kuralları sirküle etmeye;

c) Üye devletler, Rehber Kurallara tam ve güçlü bir etki kazandırmak için uygun görüldüğü takdirde, milli mevzuatlarının tadil edilmesi hususunu değerlendirmeye ve

d) Üye devletler, masum gemiadamlarının tutulabileceği hâllerde gemiadamlarına adil muamele yapılması meselesini ele alırken Rehber Kurallarda yer alan prensipleri dikkate almaya çağrılmaktadırlar.

## II. GEMİADAMLARINA ADİL MUAMELE YAPILMASINA DAİR REHBER KURALLAR

### 1. Genel olarak

Bir hayli kapsamlı olan Rehber Kurallar, Giriş, Tanımlar, Liman veya Kıyı Devleti İçin Rehber Kurallar, Bayrak Devleti İçin Rehber Kurallar, Gemiadamı Devleti İçin Rehber Kurallar, Donatanlar İçin Rehber Kurallar ve Gemiadamları İçin Rehber Kurallar başlığı altında toplam yedi bölümden oluşmaktadır. Giriş Bölümünün 1(2) paragrafında, Rehber Kuralların amacının, gemiadamlarının bir deniz kazasını müteakip başlatılan herhangi bir araştırma veya soruşturma esnasında ilgili kamu makamlarınca haksız ya da gereğinden fazla tutulmalarının yaşandığı olaylarda kendilerine adil bir şekilde muamele edilmesinin sağlanması olduğu belirtilmektedir.

Rehber Kurallar, isminden de anlaşılacağı üzere bağlayıcı nitelikte bir belge olmayıp başta devletler olmak üzere diğer örgütler ve kişilere gemiadamlarına adil muamele yapmaları hususunda kılavuzluk yapan kurallardır. Dolayısıyla, Rehber Kurallar, ne bir devletin içişlerine veya kanuni prosedürlerine ya da özel hukuk işlemlerine, ne de milletlerarası insan hakları belgeleriyle kabul edilenler dâhil olmak üzere gemiadamlarının temel haklarının tam olarak kullanılmasına müdahale etmeyi amaçlamamaktadır<sup>[43]</sup>.

Rehber Kurallar, ilgili taraflar arasındaki işbirliği ve iletişimin sağlanmasına özel önem vermektedir. Keza, gemiadamlarının araştırma veya soruşturmalara katılmaları sebebiyle kendilerine karşı hiçbir ayrımcı tedbirin ya da karşı tedbirlerin alınmamasına vurgu yapmaktadır<sup>[44]</sup>. Rehber Kurallara göre gemiadamları, bir deniz kazasının araştırılması sırasında veya daha sonra herhangi bir kişi veya

[43] Giriş, par. 1/4.

[44] Gold, E.: Commentary: The Fair Treatment of Seafarers: An Update on International Developments, Maritime Studies 2008, Vol. 160, s. 18.



makamdan gelen baskı, tehdit veya gözdağına karşı kendilerinin korunmasını talebe yetkilidirler<sup>[45]</sup>.

Rehber Kurallar, bir deniz kazası araştırmasının; gemiadamlarının ülkelerine iade edilmeleri, barınma yeri, iâşe, ücret ve diğer menfaatlerinin ödenmesi ile tıbbi bakımlarının sağlanması haklarına hâlel vermemesini öngörmektedir. Bu haklar, donatan, gemiadamlarını tutan devlet veya uygun olan bir diğer devlet tarafından gemiadamlarına hiçbir masraf yüklenmemek kaydıyla sağlanmalıdır.

Rehber Kuralların “*Tanımlar*” başlıklı II. Bölümünde gemiadamı, donatan, deniz kazası, deniz kazası araştırması ve gemiadamının tutulması tanımları dikkat çekmektedir. Gemiadamının tutulması, bir deniz kazasının sonucu olarak gemiadamının tabiiyetinde olduğu veya ikametgâhının bulunduğu devletten başka bir devletin ülkesinde iken ilgili kamu makamlarınca bu ülkeyi terk etmesinin engellenmesi dâhil olmak üzere onların hareketleri üzerindeki herhangi bir sınırlandırma anlamına gelmektedir.

## 2. Liman veya Kıyı Devletleri İçin Rehber Kurallar

Liman veya kıyı devletleri için belirlenen rehber kurallar, toplam 22 maddede ve ayrıntılı bir şekilde tespit edilmiş olup aşağıda özetlenmiştir. Buna göre liman veya kıyı devletleri;

a) Yargı yetkilerinin bulunduğu alanlarda meydana gelen deniz kazalarının adil ve süratli bir şekilde araştırılması, araştırma sonucu suç teşkil eden eylemlerin tespiti hâlinde zaman geçirilmeksizin şüpheli gemiadamı hakkında cezai soruşturmanın derhal başlatılarak kendisine kanuni haklarının verilmesi,

b) İlgili tüm devletler, donatanlar ve gemiadamlarıyla tam bir işbirliği yapılması ve iletişim kurulması; gemiadamlarının, ülkelerinde bulunan teşkilatlarıyla görüşmelerine imkân sağlanması,

c) Tutulan gemiadamlarının temel insan haklarının ve ekonomik haklarının her zaman korunması için yeterli tedbirlerin alınması,

d) Temel insan onurunu her zaman koruyacak bir tarzda gemiadamlarına muamele edilmesinin temini,

e) Tutulan gemiadamlarının iâşe, ücret, barınma yeri, yiyecek ve tıbbi bakım hizmetlerinin verilmesi,

f) Gemiadamlarına devam eden yargı süreci içinde her türlü kanuni haklarının sunulması, özellikle susma hakkı bulunduğunun hatırlatılması dâhil bağımsız hukuki yardım verilmesi,

g) Gemiadamlarının, tabiiyetinde buldukları devlet makamlarıyla iletişime geçmeleri veya bayrak devletlerinin konsolosluk görevlileriyle görüşmelerine müsaade edilmesi,

[45] Rehber Kurallar, m.1(5).

h) Gemiadamlarının, aile üyeleri, sosyal yardımlaşma teşkilatları, donatan, sendikalar vs. ile özel biçimde haberleşmelerine imkân hazırlanması,

i) Gemiadamının tutulması gereğini en aza indirmek amacıyla ilgili belge ve delillerin korunması, araştırma veya soruşturmalara katılmaları sebebiyle gemiadamlarına yönelik ayırıcı veya karşı tedbirlerden kaçınılması,

ii) MARPOL 73/78'e tabi alınan kararların Ek 1 Kural II hükümleriyle (petrolle kirlenmenin önlenmesi için kurallar) uyumlu olmasının temini,

iii) Bir deniz kazasını müteakip bu kaza sebebiyle gemiadamlarının mevcut fiziki ve ruhsal bütünlüğü dikkate alınarak derhal gemiadamlarıyla görüşme yapılması,

iv) Görüşmenin yapılmasını müteakip veya buna gerek olmadığına anlaşılması hâlinde gereksiz gecikmeye meydan verilmeden gemiadamlarının ülkelerine iade edilmeleri veya bu amaçla gemilerine bindirilmeleri,

v) Yargılama öncesi safhada mümkün mertebe tutma dışındaki alternatiflerin değerlendirilmesi,

vi) Donatan veya tutulan gemiadamının maruz kaldığı zarar, ziyan ve kayıpların tam ve zamanında tazmini hususunda gerekli hukuki düzenlemelerin oluşturulması,

vii) Herhangi bir deniz kazası araştırması veya adli takibatın sonucuna bağlı olarak tutulmakta olan gemiadamının ülkesine iade edilmesi veya serbest bırakılması için kefalet ya da başkaca bir güvenceye dair usullerin kabulü,

viii) Tutulan gemiadamlarına ilişkin davaların süratle sonuçlandırılması ile verilen kararların mümkün olduğu ölçüde genel olarak deniz hukukunun uygulanabilir hükümleriyle uyumlu olması,

ix) Milletlerarası deniz hukukunun genel olarak çatma veya diğer seyir olayları meselelerinde münhasır bayrak devleti yargılama yetkisi prensibine ilişkin hükümlerine saygı gösterilmesini temine yönelik adımlar atmaya teşvik edilmektedir.

### 3. Bayrak Devleti İçin Rehber Kurallar

Bayrak devletleri için belirlenen Rehber Kurallar toplam 12 madde hâlinde oldukça ayrıntılı bir şekilde ortaya konulmuş olup aşağıda özet olarak gösterilmiştir. Buna göre bayrak devletleri;

a) Deniz kazalarının makul, adil ve süratle araştırılması,

b) İlgili tüm devletler, donatanlar ve gemiadamlarıyla tam bir işbirliği yapılması ve iletişim kurulması; gemiadamlarının, ülkelerinde bulunan teşkilatlarıyla görüşmelerine imkân sağlanması,

c) Uygun olduğunda, Deniz Kazaları ve Olaylarının Soruşturulmasına Dair IMO Kodu<sup>[46]</sup> gereğince başlatılan deniz kazası araştırmalarına katılınması,

d) Donatanların, bir deniz kazasına karışan gemiadamlarıyla ilgili yükümlülüklerine uygun davranmalarını sağlamaya yardımcı olmaları,

e) Tutulan gemiadamlarının işe, ücret, barınma yeri, yiyecek ve tıbbi bakım hizmetlerinin yerine getirilmesi,

f) Donatanların bir deniz kazasını müteakip herhangi bir bayrak devleti, kıyı devleti veya liman devletiyle işbirliği yapmaları yükümlülüklerine uymaları,

g) Gemiadamlarının adil muamele görmelerine ve yürütülen deniz kazası araştırmalarında donatanlara yardımcı olunması,

h) Gerektiğinde, donatanların gemiadamlarının ülkelerine iade edilmesine yönelik borçlarını ifa etmemeleri durumunda, iadeye ilişkin mali destekte bulunulması,

i) Milli hukuklarda düzenlendiği şekilde, bir deniz kazasını müteakip herhangi bir yargılamada sadece tanık olarak ihtiyaç duyulan gemiadamlarının yargılama yetkisine tabi oldukları liman veya kıyı devletine iadeleri, dava evrakının tebliği ve gönderilmesinde yardımcı olunması,

j) Gemiadamlarının tabiiyetleri dikkate alınmaksızın ilgili konsolosluk memurlarının gemiadamlarıyla görüşmelerine müsaade edilmesi,

k) Bayrağını çeken bir gemide çalıştırılan gemiadamlarına adil muamele yapılmasını sağlamak için gerekli bütün tedbirlerin alınması (bu tedbirler milletlerarası uyuşmazlık çözüm mekanizmalarını, makul bir kefalet veya başkaca bir mali güvencenin gösterilmesi üzerine gemiadamlarının derhal bırakılmasını kapsayabilir),

l) Araştırma veya soruşturmalara katılmaları sebebiyle gemiadamlarına yönelik herhangi bir ayırımı veya karşı tedbirden kaçınılması için gerekli adımları atmaya teşvik edilmektedir.

#### 4. Gemiadamı Devleti İçin Rehber Kurallar

Bu Rehber Kurallara göre gemiadamı devleti;

a) İlgili devletler, donatanlar ve gemiadamlarıyla tam bir işbirliği yapılması ve iletişim kurulması,

b) Bir deniz kazası hadisesinde, bağlantılı araştırmalar dâhil olmak üzere bu deniz kazasına karışan tabiiyetindeki gemiadamlarına adil muamele yapılması ve gemiadamlarının fiziksel ve ruhsal sağlıklarının takip edilmesi,

c) Gerektiğinde, donatanların ve bayrak devletlerinin, gemiadamlarının ülkelerine iade edilmelerine yönelik borçlarını ifa etmemeleri durumunda, iadeye ilişkin mali destekte bulunulması,

[46] Bkz. dp. 51.

d) Milli hukuklarda gösterildiği şekilde, bir deniz kazasını müteakip herhangi bir yargılamada sadece şahit olarak ihtiyaç duyulan gemiadamlarının yargılama yetkisine tabi oldukları liman veya kıyı devletine iadesi, dava evrakının tebliği ve gönderilmesinde yardımcı olunması,

e) Konsolosluk memurlarının gemiadamlarıyla görüşmelerine müsaade edilmesi,

f) Vatandaşı olan gemiadamlarına adil muamele yapılması, araştırma veya soruşturmanın süratle yürütülmesinin kolaylaştırılması, gerekli desteğin verilmesi,

g) Donatanlar, gemiadamlarını tutan devlet veya tutulan gemiadamları için diğer bir devlet tarafından gönderilen bütün fonların ya da bu gemiadamlarının ailelerinin geçimi için gönderilen diğer fonların, düşünülen amaçlar için dağıtılması,

h) Araştırma veya soruşturmalara katılmaları sebebiyle gemiadamlarına yönelik herhangi bir ayırımçı veya karşı tedbirden kaçınılması için gerekli adımları atmaya teşvik edilmektedir.

## 5. Donatanlar İçin Rehber Kurallar

Gemiadamlarına adil muamele yapılması ve genel olarak gemiadamlarının korunmaları meselesinde donatanların yükümlülüklerinin yerine getirilmesi özel bir önem taşımaktadır. Yürütülmekte olan bir deniz kazası araştırmasıyla alakalı olarak özellikle gemiadamlarının kendilerini suçlamaktan kaçınma veya susma hakkı dâhil olmak üzere bütün haklarının korunması açısından donatanların atacakları adımlar, büyük öneme haizdir. Bu çerçevede Rehber Kurallarda benimsenen esaslar, aşağıda özet olarak gösterilmektedir. Buna göre donatanlar;

a) Araştırma veya soruşturmalara katılmaları sebebiyle gemiadamlarına yönelik herhangi bir ayırımçı veya karşı tedbirden kaçınılması,

b) İlgili devletler, diğer donatanlar ve uygun olduğunda diğer bütün gemiadamlarıyla tam bir işbirliği yapılması ve iletişim kurulması, gemiadamlarının donatanların temsilcisi konumundaki örgütlerle görüşmelerinin sağlanması,

c) Bir liman, kıyı veya bayrak devletinin araştırma veya soruşturma çabalarını hızlandırmak için harekete geçilmesi,

d) Gemiadamlarının ve istihdam ettikleri diğer kişilerin haklarına gereken saygıyı göstererek bir soruşturmada işbirliği yapmalarının cesaretlendirilmesi,

e) Gemiadamının tutulması gereğini en aza indirmek amacıyla ilgili belge ve delillerin korunması,

f) Gemiadamlarının ülkelerine iadeleri ile alakalı olarak borçlarını ifa etmeleri veya bu amaçla gemilerine bindirilmeleri,

g) Tutulan gemiadamlarının iâşe, ücret, barınma yeri, yiyecek ve tıbbi bakımlarının verilmesi

amacıyla uygun adımları atmaya teşvik edilmektedirler.

## 6. Gemiadamları İçin Rehber Kurallar

Gemiadamları için belirlenen Rehber Kurallar, aşağıda maddeler halinde özetlenmiştir. Buna göre gemiadamları;

a) Gerektiğinde, tercüme hizmetlerinden yararlanabilmelerine imkân sağlanması,

b) Kendilerini suçlamama veya sessiz kalma haklarını tam olarak anlamaları, bu çerçevede söz konusu haklarının özellikle liman, kıyı veya bayrak devleti araştırma veya soruşturmalarında ifade verirken kendilerine hatırlatılması,

c) Kendilerince gerekli görüldüğünde, liman devleti, kıyı devleti veya bayrak devleti yetkililerine ifade verip vermemeye karar vermeden önce hukuki yardım almaları konusunda gerekli düzenlemelerin oluşturulması,

d) Kendilerini suçlamama hakkına saygı gösterilmesi kaydıyla, bilgi ve kanaatlerinin en uygun ve güvenilir bir şekilde deniz kazası araştırmasını yürüten ilgili liman, kıyı veya bayrak devleti makamlarına sunulması bakımalarından korunmaktadırlar.

## 7. Değerlendirme

Milletlerarası deniz topluluğunun IMO ve ILO önderliğinde uzun çalışmaları sonucu ürettiği Rehber Kurallar, bağlayıcı nitelikte olmamakla beraber sorunun çözümü açısından büyük bir adım teşkil etmektedir. Muhtevası itibarıyla Rehber Kurallar, uygulandığında gemiadamlarına adil muamele yapılması meselesini çözecek nitelikte oldukça kapsamlı ve ileri hükümlere sahiptir. İlgili bütün taraflar için ayrı başlıklar hâlinde özel hükümlere yer veren Rehber Kurallar, uygulamada karşılaşılan belli başlı sorunlara somut çözümler sunmaktadır.

Bir deniz kazasını müteakip gemiadamlarına adil muamele yapılması meselesi, oldukça karmaşık ve hassas bir konudur. Deniz emniyetinin sağlanması ve çevre kirliliğinin önlenmesi açısından, deniz kazalarının gerçek sebeplerinin araştırılması ve elde edilen veriler ışığında mevcut kuralların geliştirilmesi veya yeni kuralların oluşturulması gereği ile temel insan hakları prensipleri çerçevesinde gemiadamlarına adil muamele yapılması gereği arasındaki denge uygulamada her zaman kolay sağlanamamaktadır. Meselenin deniz emniyeti, kirlenme ve adli soruşturmalar açısından öne çıkan teknik ve hukuki yönleri yarışmaktadır.

Özellikle ölüm, cismani zarar veya çevre zararına sebep olan deniz kazalarında milli hukuk kuralları çerçevesinde kirlenme mevzuatının yanı sıra ceza hukuku mevzuatı<sup>[47]</sup> da uygulama imkânı bulmaktadır. Bir deniz kazasına

[47] Petrol dökülmeleri sebebiyle gemiadamlarının cezalandırılması meselesine dair bir çalışma için bkz. Anthony, O.: Criminalization of Seafarers for Accidental Discharge of Oil: Is

karışan gemiadamının vereceği ifadeler ve diğer deliller, hem deniz kazalarının araştırılmasında, hem de adli soruşturmanın sağlıklı bir biçimde yürütülmesi ve sonuçlandırılmasında hayati rol oynamaktadır. Bu yönden büyük sorumlulukları bulunan gemiadamlarının tabiiyetleri dikkate alınmaksızın haklarında yürütülen kanuni prosedürün veya yargı sürecinin bütün safhasında kendilerine tarafsız ve adil davranılması gerekir.

Sorunun çözümü hususunda Rehber Kurallar, belirtilen dengeyi sağlanması amacıyla ciddi katkı sağlayan hükümler ihtiva etmektedir. Rehber Kurallar, gerek deniz kazalarının araştırılmasında, gerekse adli soruşturmalarda milletlerarası düzeyde kabul görmüş temel insan hakları prensipleri ile ceza hukuku prensiplerine özel dikkat göstermekte ve şüpheli konumundaki gemiadamlarını korumaktadır. Bu bağlamda delillerin elde edilmesi ve cezai takibatın sağlıklı yürütülmesini kolaylaştıran hükümler ihdas edilmiştir.

İlgili bütün tarafların katılımıyla oluşturulan Rehber Kurallar, belirli bir uzlaşmayı yansıtmaktadır. Rehber Kuralların başta UNCLOS ve İnsan Hakları Evrensel Bildirisi olmak üzere konuya ilişkin bütün milletlerarası sözleşme ve belgelere dayanılarak hazırlanmış olması, bu hassas dengeyi sağlanmasında gösterilen gayrete işaret etmektedir. Keza, Rehber Kurallar, milli hukuk hükümleriyle uyum arz etmekte olup bir devletin kendi kanunları çerçevesinde yürütmüş olduğu adli soruşturmalara veya kanuni prosedürlere ya da özel hukuk ilişkilerine müdahale etmeyi amaçlamamaktadır. Bununla beraber milli hukuklarda gemiadamlarına adil muamele yapılmasını engelleyen veya zorlaştıran düzenlemeler mevcutsa ilgili devletler, bu düzenlemelerin tadil edilmesini değerlendirmeye davet edilmektedir.

Gemiadamlarının tutulmaları, ekseriyetle deniz kazalarının ölüm ve çevre zararıyla sonuçlandığı olaylarda görülmektedir. Çevre zararının ilgili olaylarda devletlerin çevre mevzuatını çok katı uyguladıkları dikkat çekmektedir<sup>[48]</sup>. Çevrenin korunmasına dair mevzuatın bu kadar katı bir şekilde uygulanması, gemiadamlarına haksız muamele yapıldığı anlamına gelmemektedir. Bununla

There Justification in International Law for Criminal Sanction for Negligent or Accidental Pollution of the Sea, *Journal of Maritime Law & Commerce* Vol. 37/2, April 2006, s. 219–243.

[48] Gemiadamlarına adil muamele yapılmadığı birçok olayda bazı devletlerin Rehber Kurallara uymamasına ilaveten açık bir şekilde milletlerarası hukuka, özellikle UNCLOS'un 230. maddesi gibi bağlayıcı nitelikteki milletlerarası sözleşmelerde yer alan yükümlülükleri uymadıklarının gözlemlendiği belirtmektedir. Bkz. CMI, P&I Kulüpleri Birliği, BIMCO, ICS, ITF ve INTERTANKO tarafından müştereken hazırlanan LEG 97/6/1, October 1, 2010 simgeli rapor. Bu raporda UNCLOS'un 230. maddesinin, aslında deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması ve kirlenmenin kontrolüne dair milletlerarası kuralların ihlalinden dolayı gemiadamlarının tutulması şeklinde bir cezanın uygulanmasını kesin biçimde sınırlandırdığı, ancak uygulamada bu gibi hallerde suni olarak yaratılan suçlamalarla bu madde hükmünün uygulanmasından kaçınıldığı ileri sürülmektedir.

beraber haksız muamele olaylarının ağırlıklı olarak ağır çevre kirliliğinin meydana geldiği deniz kazalarında yaşanmakta olması ve çevrenin korunması mevzuatının hemen hemen bütün dünyada katı bir şekilde uygulanması, mevcut sorumluluk rejimlerini daha da katılaştırmaya itmektedir<sup>[49]</sup>.

### III. KAZA ARAŞTIRMASI KODU (CASUALTY INVESTIGATION CODE)

Gemiadamlarına adil muamele yapılması meselesiyle bağlantılı olarak IMO Deniz Güvenliği Komitesinin (MSC)<sup>[50]</sup> 84. Dönem Toplantısında 16/5/2008 tarihli ve MSC.255(84) sayılı kararla kabul edilen Kaza Araştırması Kodu<sup>[51]</sup> önemli bir hukuki metin olarak öne çıkmaktadır. Bu Kod'un uygulanmasını zorunlu hâle getiren SOLAS Bölüm XI'de tadilat yapılması önerisi de 16/5/2008 tarihli ve MSC.257(84) sayılı kararla kabul edilmiştir<sup>[52]</sup>. Kabul prosedürüne göre Kaza Araştırması Kodu ve SOLAS Bölüm XI-1'de yapılacak tadilatlar, 1/7/2009 tarihinde kabul edilmiş sayıldığından 1/1/2010 tarihinde yürürlüğe girmişlerdir. Bu gelişmelerden Hukuk Komitesi, 94. Dönem Toplantısında Sekreteryaya tarafından bilgilendirilmiştir<sup>[53]</sup>.

“*Gemiadamlarından Delil Elde Edilmesi*” (Obtaining Evidence From Seafarers) başlıklı Kaza Araştırma Kodu Bölüm 12, gemiadamlarına adil muamele yapılması meselesi bakımından özel bir öneme sahiptir. Kod'un bağlayıcı olan bu bölümünde yer alan 12.1 ve 12.2 nolu paragraflar, Kod'un bağlayıcı olmayan 24.1 ve 24.2 nolu paragraflarında da aynen yer almaktadır.

12.1 nolu paragrafta, yürütülmekte olan herhangi bir deniz emniyeti araştırmasında bir gemiadamının bu araştırma için delil sağlamanın söz konusu olduğu hâllerde delillerin zaman geçirilmeksizin ve en pratik şekilde elde edileceği, ayrıca gemiadamının gemisine mümkün olan ilk fırsatta iade edilmesine veya ülkesine gönderilmesine izin verileceği, gemiadamlarının insan haklarının her zaman gözetileceği belirtilmektedir.

12.2 nolu paragrafta ise kendisinden delil sunması istenilen bütün gemiadamlarının deniz emniyeti araştırmasının niteliği ve esası hakkında

[49] BIMCO tarafından sunulan rapor için bkz. LEG 97/6, September 10, 2010.

[50] Maritime Safety Committee.

[51] The Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code). Bkz. MSC 84/24, May 23, 2008, Annex 1. Kaza Araştırması Kodu'na dair ayrıntılı bilgi için bkz. IMO: Casualty Investigation Code (Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident), London 2008.

[52] MSC 84/24, May 23, 2008, Annex 3.

[53] LEG 94/6/1, July 29, 2008.

bilgilendirileceği, ayrıca aşağıdaki konularda hukuki yardımdan yararlanabilecekleri belirtilmektedir:

a) Bir deniz kazasını müteakip başlatılan herhangi bir adli soruşturmada gemiadamlarının kendilerini suçlama ihtimalinin bulunduğu riskler.

b) Kendini suçlamama hakkı veya sessiz kalma hakkının mevcudiyeti.

c) Gemiadamlarının deniz emniyetine yönelik araştırmalarda sunmuş oldukları delillerin kendilerine karşı kullanılmasını engellemek için uygun olan herhangi bir koruma tedbiri.

Kaza Araştırması Kodu ve Rehber Kuralların birlikte ve koordinasyon içinde uygulanmaları, gemiadamlarına adil muamele yapılmasının sağlanmasına ciddi katkı sağlamaktadır. Nitekim, Hukuk Komitesi de bu noktaya<sup>[54]</sup> vurgu yaparak Rehber Kuralların etkisiz bir şekilde uygulanmalarıyla beraber gemiadamlarına adil muamele yapılmadığı olayların devam etmesinin gemiadamları mesleğinin tercih edilmesi ve IMO'nun denize yönel kampanyası üzerinde olumsuz bir etkiye sahip olduğunu belirtmektedir. Dolayısıyla, her iki belgenin, deniz kazalarının kusursuz bir şekilde araştırılması gereği ile gemiadamlarının haklarının korunması arasındaki uygun dengenin sağlanabilmesi açısından devletlerce titizlikle uygulanması önem arz etmektedir<sup>[55]</sup>.

[54] Hukuk Komitesi müzakerelerinde IFSMA Delegesi tarafından gemiadamlarına adil muamele yapılması meselesinin; konunun bir tarafının Deniz Kazalarını Araştırma Kodu'nda önerildiği şekilde deniz kazalarının araştırılmasını ilgilendirmesi sebebiyle, deniz kazalarının araştırılması ve IMO tarafından bir devletin iç hukuk kurallarının ihlali hususuna da temas eden bağlayıcı nitelikte bir belgenin oluşturulması şeklinde ikiye ayrılarak ele alınması önerilmiştir. Ancak bu öneri kabul görmemiştir. Bkz. LEG 92/6/3, September 12, 2006; LEG 95/10, April 2009. Önerinin kabul edilmemesi isabetli olmuştur. Rehber Kuralların Hukuk Komitesinin bir önceki toplantısında ve kısa süre önce kabul edilmiş olmasının yanı sıra henüz uygulamaya ilişkin bir tecrübenin elde edilememesi, söz konusu önerinin kabul edilmemesinin temel sebeplerindendir. Ayrıca, gemiadamlarına adil muamele yapılması meselesi, çoğunlukla meydana gelen deniz kazaları sonucunda yürütülen araştırmalarla doğrudan bağlantılı olarak gündeme gelmektedir. Dolayısıyla, adil muamele meselesinin deniz kazalarının araştırılması ve IMO tarafından bağlayıcı bir belgenin oluşturulması konuları olarak ayrı ayrı ele alınmasının pratik bir faydası bulunmamaktadır.

[55] LEG 97/15, December 1, 2010. Hukuk Komitesi müzakerelerinde gözlemci ISFMA delegesi, isabetli bir biçimde Rehber Kuralların onaylanmasının öncelikli bir mesele olmasına karşılık bu kuralların normlar hiyerarşisi bakımından uygulama kodundan daha aşağıda olduğunu, beklentileri karşılamadığını, meseleye ilişkin bağlayıcı nitelikte bir belgenin oluşturulmasını arzu ettiklerini beyan etmiştir. Bkz. LEG 91/12, May 9, 2006.



#### IV. A 27 (1056) SAYILI GENEL KURUL KARAR TASARISI

Hukuk Komitesinin 98. Dönem Toplantısında gemiadamlarına adil muamele yapılmasına dair Rehber Kurallara ilişkin bir genel kurul karar tasarısı<sup>[56]</sup> görüşülerek kabul edilmiştir<sup>[57]</sup>. Karar tasarısı, sonradan IMO Genel Kurulunca bazı değişikliklerle 30/11/2011 tarihinde A 27 (1056) sayılı karar olarak kabul edilmiş ve yürürlüğe girmiştir<sup>[58]</sup>. Karardan önce gemiadamlarının haksız tutulmalarının önlenmesine yardımcı olacak nitelikte IMO Kolaylaştırma Komitesinin (FAL)<sup>[59]</sup> 38. Dönem Toplantısı ile MSC 78. Dönem Toplantısında bir Kod ile bir Rehber Kural kabul edilmiştir. Bu belgeler, gemilerin limana giriş ve çıkışlarını kolaylaştırmayı ve gereksiz sınırlandırmaları kaldırmayı hedeflemektedir<sup>[60]</sup>.

A 27 (1056) Res. sayılı Genel Kurul Kararı, öncelikle Rehber Kurallara dayanak önceki kararlar ve rehber kuralların içeriğine gönderimde bulunarak bu kuralların en geniş bir şekilde uygulanmasının desteklenmesini amaçlamaktadır. Bu çerçevede Karar, aşağıdaki konulara temas etmektedir:

- a) Rehber Kurallar, bir gemiadamının bir deniz kazasına karışmış olduğu her olayda dikkate alınmalarını ve uygulanmalarını sağlamak için henüz gerekli ölçekte sirküle edilmemiştir.
- b) Devletler, deniz kazalarını 1976 tarihli Ticaret Gemilerinde Uyulması Gerekli Asgari Normlara Dair Sözleşme<sup>[61]</sup> ve yürürlüğe girdiğinde MLC 2006 hükümleri çerçevesinde yürütmelidir.
- c) Rehber Kurallar, Kaza Araştırması Kodu'nun I ve II hükümlerine uygun olarak yürürlüğe konulmalıdır.
- d) Devletler, Rehber Kuralları mümkün olan en geniş kapsamda yürürlüğe koymaları hususunda teşvik edilmektedir.
- e) Rehber Kuralların kapsamlı ve yaygın biçimde uygulanmalarını sağlamak için üye devletler, IMO ve ILO'daki danışman veya gözlemci statüsünde

[56] Draft Resolution on Guidelines on Fair Treatment of Seafarers in the Event of a Maritime Accident, LEG 98/WP.3, April 5, 2011.

[57] LEG 98/14, April 18, 2011, Annex 2. Bilahare, karar sonradan Genel Kurulca onaylanmak amacıyla Konsey'in 106. Olağan Toplantısında uygun bulunmuştur. Bkz. C 106/D, July 4, 2011.

[58] Promotion As Widely As Possible of the Application of the 2006 Guidelines on Fair Treatment of Seafarers in the Event of a Maritime Accident. Bkz. A 27 (1056) Res. December 20, 2011.

[59] Facilitation Committee.

[60] Facilitating Shore Leave and Access to Ships, Removing Unnecessary Restrictions Imposed by Divergences in the Implementation of the ISPS Code, FAL.3/Circ.201, September 27, 2010; Reminder in Connection with Shore Leave and Access to Ships ve Ekinde yer alan Guidance on Shore Leave and Access to Ships, MSC.1/Circ. 1342, May 27, 2010.

[61] Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976. Türkiye, henüz bu Sözleşmeyi onaylamamıştır.

bulunan devlet dışındaki örgütler, Rehber Kuralları mümkün olan en geniş çevreye dağıtılmalıdır.

Üye devletler, uygun olduğunda, Rehber Kurallara tam ve güçlü bir etki vermek için millî mevzuatlarını tadil etmeye, kendi yargılama yetkileri içinde deniz kazası olaylarına karışan gemiadamlarıyla ilgili bütün adli prosedürleri hızla sonuçlandırmak için gerekli adımları atmaya ve gemiadamlarının tutulabileceği bütün koşullarda adil muamele yapılması meselesini değerlendirirken Rehber Kurallarda yer alan prensipleri dikkate almaya davet edilmektedir.

Hukuk Komitesi ve ILO Yönetim Kurulundan sorunun önem ve büyüklüğünü periyodik olarak gözden geçirmesi ve sürekli gündeminde tutması istenilmektedir.

Üye devletlerden öncelikli bir mesele olarak bu kararı bir deniz kazasına karışan gemiadamlarına muamele yapabilecek durumda bulunan ilgili kamu makamlarının dikkatlerine sunmaları, bilahare yapılan uygulamadan Hukuk Komitesine bilgi verilmesi talep edilmektedir.

## SONUÇ

**T**üm dünyada önemli bir sorun olarak gemiadamlarına adil muamele yapılması meselesinin çözümünde IMO tarafından oluşturulan Rehber Kurallar, gelinen aşama bakımından oldukça ileri ve önemli bir hukuki metin teşkil etmektedir. Rehber Kurallar, bütün ilgili sosyal tarafların mutabakatı ile ve tam bir uzlaşma ruhu anlayışıyla hazırlanmış olup meselenin hemen hemen bütün yönlerine temasta bulunmakta, uygulamada sıklıkla karşılaşılan sorunlara somut çözümler üretmektedir.

Hukukî etkisi bakımından her ne kadar bağlayıcı nitelikte değilse de Rehber Kurallara başta IMO ve ILO üyesi devletler ile ilgili diğer taraflarca titizlikle uyulduğunda gemiadamlarına haksız muamele yapıldığı olayların asgari seviyeye ineceği beklenmektedir. Bu bağlamda, Rehber Kuralların milletlerarası sözleşme gibi bağlayıcı nitelikte bir belgeye dönüştürülmesi, en ideal çözüm olmakla birlikte mevcut şartlar altında en azından bu safhada gerçekçi gözükmemektedir. Ancak Rehber Kurallar, bu amaca ulaşılmasında önemli bir dönüm noktası teşkil etmektedir. Bu kuralların uygulanmasında zaman içinde yaşanan tecrübeler, uygun bir şekilde değerlendirilmeli ve bağlayıcı nitelikte bir belgeye ulaşılmasına gayret edilmelidir.

Rehber Kurallar, Kaza Araştırması Kodu'yla birlikte ve koordinasyon içinde uygulanmalı, yaşanan tecrübeler ışığında sürekli gündemde tutularak geliştirilmelidir. Bu yapılırken gemiadamlarının ölüm, cismani zarar veya terk hâllerine ilişkin IMO ve ILO önderliğinde yürütülen çalışmalar da dikkate alınmalıdır.

Gemiadamlarına adil muamele meselesi, Türk Hukuku açısından da önem taşımaktadır. Ülkemiz, gerek Rehber Kuralları, gerekse Kaza Araştırması Kodu'nu titizlikle uygulamaya çaba harcamalıdır. Bu çerçevede öncelikle, ceza hukuku mevzuatıyla deniz emniyeti ve kirlenme mevzuatı kapsamlı bir şekilde taranarak gemiadamlarına adil muamele yapılmasını engelleyen veya zorlaştıran hükümlerin tadil edilmesi için çalışmalara başlanmalıdır.

Rehber Kurallar ve Kaza Araştırması Kodu, mümkün olduğu ölçüde bir düzenleyici işlem formatına dönüştürülerek uygulanmalıdır. Bu ilk etapta mümkün olmadığı takdirde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve ilgili diğer bakanlıklarca, ilgili bütün kamu makamları ile sosyal taraflar Rehber Kurallardan haberdar edilerek uygulama teşvik edilmelidir. Bu bağlamda mezkûr metinlerle birlikte IMO tarafından özellikle limanlardaki gereksiz beklemelelerin azaltılmasına ilişkin kabul edilen diğer Rehber Kurallar ve Kodların da aynen uygulanmaları amacıyla iç hukukumuzda aktarılması sağlanmalıdır.

Aynı zamanda dünyaya gemi adamı istihdam eden ve gemi işleten konumundaki Ülkemizce Türk gemiadamlarına veya Türk gemilerindeki yabancı gemi adamlarına yabancı liman devletlerince yapılan haksız muamelelerin birer kaydı tutularak veri bankası oluşturulmalı, sağlanan bilgiler IMO ve ILO'ya düzenli aralıklarla intikal ettirilmelidir. Diğer yandan, uygulamaya dair IMO ve ILO tarafından gönderilen sirkülerler, düzenli şekilde takip edilmeli, gerekli cevaplar zamanında ilgili örgütlere ulaştırılmalıdır.

## KAYNAKÇA

### I. KİTAP VE MAKALELER

Anthony, O.: Criminalization of Seafarers for Accidental Discharge of Oil: Is There Justification in International Law for Criminal Sanction for Negligent or Accidental Pollution of the Sea, *Journal of Maritime Law & Commerce* Vol. 37/2, April 2006, s. 219 vd.

Demir, İ.: Gemiadamlarının Ölüm, Cismani Zarar ve Terkedilmeleri Sebebiyle Doğan Taleplere Dair Hukuki Sorumluluk ve Tazminata İlişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü'nce Yürütülen Çalışmalar, *Sosyal Güvenlik Dünyası Kasım – Aralık 2011, Yıl: 14, S. 76, s. 68 vd.*

Gold, E.: Commentary: The Fair Treatment of Seafarers: An Update on International Developments, *Maritime Studies* 2008, Vol. 160, s. 15 vd.

IMO: Casualty Investigation Code (Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident), London 2008.

Özman, A.: Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, İstanbul 1984.

### II. RAPORLAR

IMO A XI (443) Res. November 15, 1979.

IMO A 18 (741) Res. November 4, 1993.

IMO A 20 (849) Res. December 1, 1997.

IMO A 21 (884) Res. February 4, 2000.

IMO A 22 (930) Res. December 17, 2001.

IMO A 24 (987) Res. February 9, 2006.

IMO A 27 (1056) Res. December 20, 2011.

IMO C 106/D, July 4, 2011.

IMO Circular Letter No.2711, June 26, 2006.

IMO FAL.3/Circ.201, September 27, 2010.

IMO/ILO/WGFTS 1/11, February 3, 2005.

IMO/ILO/WGFTS 2/6, March 24, 2006.

IMO LEG 88/12, March 18, 2004.

IMO LEG 88/12/3, March 19, 2004.

IMO LEG 88/13, May 18, 2004.

- IMO LEG 89/9/2, September 21, 2004.  
IMO LEG 89/16, November 4, 2004.  
IMO LEG 90/7, February 9, 2005  
IMO LEG 90/15, May 9, 2005.  
IMO LEG 91/5, March 22, 2006.  
IMO LEG 91/5/2, March 24, 2006.  
IMO LEG 91/12, May 9, 2006.  
IMO LEG 91/WP.4, April 25, 2006.  
IMO LEG 92/6/1, July 25, 2006.  
IMO LEG 92/6/2, August 11, 2006.  
IMO LEG 92/6/3, September 12, 2006.  
IMO LEG 92/6/4, September 15, 2006.  
IMO LEG 92/WP.2, October 18, 2006.  
IMO LEG 94/6, July 29, 2008.  
IMO LEG 94/6/1, July 29, 2008.  
IMO LEG 95/5, February 27, 2009.  
IMO LEG 95/10, April 22, 2009.  
IMO LEG 97/6, September 10, 2010.  
IMO LEG 97/6/1, October 1, 2010.  
IMO LEG 97/15, December 1, 2010.  
IMO LEG 97/INF.3, September 10, 2010.  
IMO LEG 98/14, April 18, 2011.  
IMO LEG 98/WP.3, April 5, 2011.  
IMO MSC.1/Circ. 1342, May 27, 2010.  
IMO MSC 84/24, May 23, 2008.

### III. İNTERNET KAYNAKLARI

- <<http://www.comitemaritime.org>>  
<<http://www.imo.org.conventions>>  
<<http://www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/ratifce.pl?C186>>

