

- Research Article -

✠ **FAIR TREATMENT OF SEAFARERS IN THE EVENT OF A  
MARITIME ACCIDENT\***

*DENİZ KAZALARINDA GEMİADAMLARINA ADİL MUAMELE  
YAPILMASI*

Assoc. Prof. Dr. / *Doç. Dr.* İsmail DEMİR\*\* &  
Res. Asst. / *Arş. Gör.* Mustafa BAŞKARA\*\*\*

**ABSTRACT**

The purpose of this paper is to evaluate the criminalisation of seafarers in the event of a maritime accident under the rules of international maritime law. There are many cases where seafarers suffer from unfair treatment; such as detention of seafarers due to pollution of the sea and arrest of seafarers as witnesses in criminal prosecutions. Additionally, in many cases, seafarers are put into prison as scapegoats. This situation is an apparent breach of fair trial principle of law. International Maritime Organisation has amended the Guidelines on Fair Treatment of Seafarers

---

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

\* Bu makale, 12.05.2020 tarihinde Editörler Kuruluna ulaşılmış olup, 10.09.2020 tarihinde birinci hakem; 28.09.2020 tarihinde ikinci hakem onayından geçmiştir.

\*\* Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law (DEHUKAM), Member of the Board of Directors, Senior Researcher, Associate Professor Dr., Ankara University Law Faculty, (idemir@ankara.edu.tr), (ORCID ID: 0000 0002 5065 8850).

\*\*\* Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law (DEHUKAM), CEO, (mustafa.baskara@asbu.edu.tr) (ORCID ID: 0000-0003-0312-065X).

Bu makaleye atıf için; DEMİR, İsmail, BAŞKARA, Mustafa, “Fair Treatment of Seafarers in the Event of a Maritime Accident”, DEHUKAMDER - Cilt: 3 / Sayı: 1 / Yıl: 2020, s. 19 - 44.

in the event of Maritime Accident which is examined extensively. This paper has analysed critically many cases including "The Prestige" and "The Tasman Spirit" cases.

**Keywords:** Seafarers, Fair Treatment, International Maritime Organisation, Guidelines, Maritime Accident.

## **ÖZ**

Bu çalışmanın amacı bir deniz kazası durumunda gemiadamlarının uluslararası deniz hukuku mevzuatı kapsamında suçlu sayılıp sayılmadıklarını incelemektir. Gemiadamlarının, deniz kirlenmesi durumunda gözetilmesine alınmaları ve cezai kovuşturmalarda tanık olarak tutuklanmaları gibi adil olmayan uygulamalara maruz kaldığı birçok dava bulunmaktadır. Buna ek olarak birçok davada gemiadamları günah keçisi olarak hapse atılmaktadır. Bu durum hukukta adil yargılama ilkesini açıkça ihlal etmektedir. Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından düzenlenen Deniz Kazalarında Gemiadamlarına Adil Muamele Yapılmasına Dair Rehber Kurallar kapsamlı bir şekilde incelenmiştir. Bu çalışmada "Prestige" ve "Tasman Spirit" davaları dahil olmak üzere birçok dava analiz edilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Gemiadamları, Adil Muamele, Uluslararası Denizcilik Örgütü, Rehber Kurallar, Deniz Kazaları.

\*\*\*

## INTRODUCTION

Shipping is inevitable for international commerce and the global economy. Currently, around 80 per cent of international trade is carried by sea<sup>1</sup>. It is apparent that the global economy relies fundamentally on a strong and dynamic shipping industry. Moreover, Dimitrova suggests that every country should involve shipping in the process of selling what it produces and acquiring what it needs. Therefore, no single country can be dependent only on its own domestic resources<sup>2</sup>. Therefore, the global economy and international commerce depend utterly on the services of seafarers. However, there is a huge gap today between how little seafarers are recognized and appreciated for the role they play in society - and how much they are relied upon. Shipping is essential to the world - but there would be no shipping without seafarers. Consequently, the significance of the maritime sector should not be underestimated and the human element of the industry should be respected and given priority<sup>3</sup>.

Nowadays, it quite common to see crew members of a ship from different countries and different cultural backgrounds. However, until the mid - twentieth century, seafarers often originated from the same country or even the same city. Because of this shipping tradition, the vessel was often run under national laws which were enforced on an international

---

<sup>1</sup> United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Review of Maritime Transport, 2015.

<sup>2</sup> Dimitrova, D. - Blanpain, R.: *Seafarers' Rights in the Globalized Maritime Industry*, 2010, p. 16.

<sup>3</sup> Balbaa, A.: "Protecting Seafarers' Rights-The Need to Review the Implementation of the ISPS Code", College of Maritime Transport and Technology Arab Academy for Science, 2005, p. 6.

level<sup>4</sup>. Subsequently, the tradition evolved with the start of containerization and technological developments in the industry. Individual ship owners have been replaced by multinational companies. Accordingly, those companies started to recruit seafarers from different countries and backgrounds on the same ship. While national laws were the primary source of shipping, the demand for international standards has increased in the industry. Consequently, this process is accompanied by the internationalization and deregulation of maritime law, and the modification of seafarers' rights internationally. The complexity of the situation is described by Fitzpatrick and Anderson:

“It is not unusual for a seafarer to work on a vessel registered in a foreign country, sailing on the high seas and calling at ports in countries other than that of her flag, owned by citizens of yet other countries, insured in other countries, perhaps chartered by interests in other countries, managed by a company in another country, and carrying cargo owned by citizens of other countries<sup>5</sup>.”

It is evident that seafarers come under the jurisdiction of many different states, each with their own laws and legal regulations, as they transport goods from port to port. Thus, an international framework is required to regulate all the issues related to international seafarers in order to ensure consistency, considering the different legal systems. As a result, a number of international conventions, covering a range of issues in shipping, and particularly on seafarers, have been adopted by, among others, the

---

<sup>4</sup> Couper, A.: “Implications of Maritime Globalization for the Crews of Merchant Ships”, *Journal for Maritime Research*, 2000, Vol. II, Iss. I, p. 4.

<sup>5</sup> Fitzpatrick, D. - Anderson, M.: *Seafarers' Rights*, 2005, p. 3.

International Labour Organisation (ILO) and the International Maritime Organisation (IMO).

## I. INTERNATIONAL LEGAL FRAMEWORK

The IMO, a specialized agency of the United Nations (UN), sets international standards through numerous conventions and guidelines which have a direct impact on seafarers' living and working conditions. The ILO also regulates employment issues and the working conditions of seafarers. More than fifty conventions regarding the protection and welfare of seafarers have been adopted by the ILO since its establishment<sup>6</sup>. The last, but possibly the most important, main convention in this area is the Maritime Labour Convention (MLC - 2006) which is also known as the fourth pillar<sup>7</sup> of international maritime law.

The unfair treatment of seafarers and their subsequent criminalization without sufficient supporting evidence is against several international conventions which recognise "human rights". First of all, the detention of seafarers or crew members, due to not fulfilling their contractual duties, is assessed by the International Covenant on Civil and Political Rights (entered into force 1976 - the Covenant has 147 state parties).

---

<sup>6</sup> These ILO conventions cover a wide range of issues, such as; forced labour, freedom of association and protection of the right to organize, right to organise and collective bargaining, equal remuneration, abolition of forced labour, discrimination, minimum age, elimination of the worst forms of child labour, etc. Available at: <<https://www.ilo.org/global/standards/subjects-covered-by-international-labour-standards/seafarers/lang--en/index.htm>>, (accessed on: 3 July 2016).

<sup>7</sup> The other pillars are the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS-1974), Standards of Training, Certification and Watchkeeping Convention (STCW), and International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 1973/78).

According to article 11 of this Covenant, “No one shall be imprisoned merely on the ground of inability to fulfil a contractual obligation”. Secondly, the Universal Declaration of Human Rights (1948) sets a general benchmark for all “human beings” around the world, which further provides workers with particular rights, such as being equal, being treated with dignity and having fair judicial proceedings. Thirdly, International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 1973 / 78) was adopted by the International Maritime Organisation in order to reduce the pollution of the oceans. The MARPOL regulation distinguishes between the accidental discharge of oil and the intentional discharge of oil. According to article 11(d) (i), seafarers are protected from criminal prosecution so long as they do not intend to cause damage and take all reasonable precautions to prevent or minimize the discharge of oil. Nevertheless, if seafarers do not act with due diligence, and they are found to be at fault, they would be liable for the potential consequences of a discharge. Furthermore, according to MARPOL, a custodial sentence is not possible for pollution which occurs outside of the territorial sea. Last but not least, “*prompt release of vessels and crews*” regulated by article 292 of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS - 1982). Additionally, there has been some modification in the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS - 1974). The Maritime Safety Committee (MSC) has adopted the Causality Investigation Code (the Code) in 2008 in order to clarify more precisely maritime causalities. The Code includes a specific chapter on the treatment of seafarers called as “Obtaining Evidence from Seafarers”.

This article stipulates an inspection mechanism for situations where the state party practices the convention incorrectly.

Available conventions have theoretically addressed many problems. However, since the implementation rate is too low for the majority of those conventions, seafarers remain unprotected by law<sup>8</sup>. Consequently, a lack of internationally applicable standards causes the unfair treatment of seafarers. For instance, seafarers are treated fairly in a country which has adopted fifteen international conventions related to seafarers, whereas others, in a country which has adopted only three conventions, are treated unfairly. Furthermore, the greatest difficulty faced by seafarers is the fact that their legal rights are often hard to discern, as are the jurisdictions in which these rights can be enforced. Even though non-governmental organizations such as International Chamber of Shipping (ICS), International Transport Workers Federation (ITF) and Seafarers' Right International (SRI) make an effort to protect the rights of seafarers, individual nations have mostly not adhered to these conventions which affect the fair treatment of the crew members. Thus, seafarers' rights and interests are frequently ignored or infringed upon<sup>9</sup>.

As the nature of shipping bears danger and risks, seafarers have to undertake their work diligently so as not to take part in a maritime acci-

---

<sup>8</sup> The implementation rate among ILO members is generally 15 per cent. Bauer, P. J.: "The Maritime Labour Convention: An Adequate Guarantee of Seafarer Rights, or an Impediment to True Reforms?", *Chicago Journal of International Law*, 2008, Vol. 8, Iss. 2, p. 9.

<sup>9</sup> Li, K. X. - Ng, J. M.: "International Maritime Conventions: Seafarers' Safety and Human Rights", *Journal of Maritime Law and Commerce*, 2002, Vol. 33, Iss. 3, p. 385.

dent. In the case of an accident, claims will most likely be made against them. In the process of a prosecution, seafarers should be treated fairly. However, there is a growing trend of injustice in the treatment of seafarers globally, especially after a maritime accident causes an environmental disaster. Additionally, there is a trend in the maritime community to criminalize seafarers unfairly in high profile causalities, especially those resulting in environmental disasters<sup>10</sup>. The main objective of the criminalization of seafarers is suggested to be the prevention of further maritime accidents. However, seafarers' welfare organisations are concerned about how the detention of crew members, who mostly do not contribute to an accident, can aid in the protection of the world oceans?

## **II. CRIMINALIZATION OF SEAFARERS**

Seafarers are very particular type of maritime workers. According to many scholars and practitioners, they are the most valuable, but, at the same time, the most vulnerable resources of the maritime industry. Owing to the global nature of shipping, seafarers are defined by the IMO as a special category of workers. Therefore, seafarers are in need of special protection when facing criminal prosecution in order to have access to fair trials<sup>11</sup>.

The term "criminalization of seafarers" is often used as a blanket term to describe the denial of procedural rights and human rights of seafarers in

---

<sup>10</sup> Murray, O.: "Fair Treatment of Seafarers-International Law and Practice", *The Journal of International Maritime Law*, 2012, Vol. 18, p. 152.

<sup>11</sup> LEG 106/15, Jan 22, 2019.



the investigation and prosecution of maritime incidents<sup>12</sup>. Criminalization of seafarers can be divided into two categories; the first and most common is treating pollution incidents as criminal acts, significantly in cases involving pollution of the sea. The second is the denial of procedural rights to seafarers, which causes unfair treatment. Seafarers generally are not informed about their rights of access to legal advice, availability of interpretation services and fair treatment during criminal prosecution.

#### A) DETENTION OF SEAFARERS DUE TO POLLUTION OF THE SEA

It is widely accepted that criminal liability is a proper punishment for intentional and reckless acts of pollution. Nevertheless, the shifting of responsibility onto the individual crew members who just happen to be on the ship during the accident is unfair and improper. Although international law guarantees that seafarers ought not to be detained, even in the case of accidents caused by negligence<sup>13</sup>, national laws of many states do not comply with those regulations. Consequently, there are many examples of high - profile cases where seafarers are treated unfairly. Two of the most well - known incidents of mistreatment of seafarers are the oil pollution cases of “The Prestige” off the coast of Spain in 2002 and “The Tasman Spirit” off the coast of Pakistan in 2003 will be explained to illustrate the issue clearly. Those two cases, although surely not

---

<sup>12</sup> Kirby, S. M.: "The Criminalization of Seafarers Involved in Marine Pollution Incidents", Company of Master Mariners of Canada International Conference, 2011, p. 22.

<sup>13</sup> Article 230 of the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982.

the first of their kind, are prime examples of the problem in the last two decades.

### **1- The Prestige Accident<sup>14</sup>, 2002, off the coast of Spain**

The Prestige was built in 1976 as a single - hull oil tanker. The captain of the Prestige had managed to evacuate the seafarers before it sank and he worked very hard to save the ship as well. Even though the captain requested permission to anchor the ship in order to transfer its cargo of oil to another ship from the Port Authority, he was refused repeatedly. Consequently, the vessel split in two, due to the heavy weather, when it was located in the middle of the sea 140 miles off Spain's coast, in November 2002. This caused environmental disaster and economic damage. Almost all Spanish coasts were affected by the disaster. Moreover, thousands of birds and sea animals died, as a result. The professionals claimed that, if the Spanish authorities had allowed the vessel to be towed to the port, the environmental damage would not have been as widespread as it was.

After the accident and pollution of the sea, very strong public and media pressure was put on the judicial system. Accordingly, criminal prosecution started immediately after the accident occurred in Spain, under Spanish law. The captain was interrogated and imprisoned immediately. He was jailed for three months. After three months, he was released on bail

---

<sup>14</sup> EWCA 2792 Civ. 333, [2015], Court of Appeal (Civil Division) on appeal from the High Court of Justice Queen's Bench Division (Commercial Court), Mr. Justice Hamblen [2013] EWHC 3188 (Comm).

for the amount of 3,000,000 Euros, which was paid by the P&I Clubs<sup>15</sup>. However, he was not permitted to leave the country until March 2005, since he was under an obligation to pay daily visits to the Spanish police. Finally, he returned to his country, two years after the incident. Nevertheless, he had to report bi - weekly to Greek authorities for a long time.

## **2- The Tasman Spirit<sup>16</sup>, 2003, off the coast of Pakistan**

The vessel ran aground, near to the coasts of Karachi, Pakistan with a cargo of 67,000 tons of oil on 28 July 2003. Although there had been many attempts to save the vessel, the vessel split into two. Eight seafarers, including the captain and the master of the salvage vessel, called as “Karachi Eight”, were detained in Pakistan. Although, according to the Director - General of Ports and Shipping of Pakistan, the Karachi Eight were not at fault, they faced criminal charges<sup>17</sup>. In this case, the Karachi Eight were detained for two reasons; as “material witnesses” and for “security” (hostages) to secure the expected compensation from the insurer. There had been a negotiation period between Pakistan and the P&I Club of the ship. Finally, the seafarers were released after nine months of being detained.

### **B) SEAFARERS AS SCAPEGOATS**

The Prestige had been a major example of “scapegoating” the master for the environmental pollution. In the case of huge environmental pollution

---

<sup>15</sup> International Group of Protection and Indemnity (IGP&I).

<sup>16</sup> LEG 89/9, August 20, 2004.

<sup>17</sup> “The Criminalization of Seafarers-From master mariner to master criminal”, Gard News - Insight, Feb 1, 2005, S. 177, (accessed on 14 Dec 2019).

due to a maritime accident, it can be expected that political pressure will often be put on state authorities to find the person(s) who are responsible for the accident. States tend to announce the seafarers as “scapegoats”, in order to direct the attention of media. As Kyriaki states

“[...] seafarers might easily become scapegoats as they are the ones who tend to be readily identified and primarily exposed to media and public criticism.”<sup>18</sup>

Consequently, there are many victims of coastal states since they easily arrest or detain the seafarers for a long time as scapegoats, and most of the time without clear evidence<sup>19</sup>.

As can be seen in the above two cases, detention of seafarers in the event of maritime accidents is quite immediate, according to the national law of the countries where the accident occurred. However, the restriction of someone’s freedom is not that easy under the international conventions. Fundamental provisions to detain or compensate the shipmaster and seafarers are included in the UNCLOS and MARPOL. Moreover, in the 89th Legal Committee Meeting of the IMO<sup>20</sup>, it was emphasised that unwarranted detention is a violation of basic human rights. Derogation from certain obligations of the Universal Declaration of Human Rights is likely to have severe consequences for seafarers<sup>21</sup>. On the other hand, the aftermath of a detention, arrest, or imprisonment is regulated by the Guidelines. Therefore, the domestic law of countries should consider both

---

<sup>18</sup> Kyriaki, M.: "Employment of Seafarers in the EU Context: Challenges and Opportunities", *Marine Policy*, 2008, Vol. 32, Iss. 6, p. 1045.

<sup>19</sup> Gold, E.: “The Fair Treatment of Seafarers”, *WMU Journal Maritime Affairs*, 2005, Vol. 2, Iss. 4, p. 129.

<sup>20</sup> LEG 89/9, August 20, 2004.

<sup>21</sup> LEG 89/9, August 20, 2004.

internationally agreed principles and the guidelines for the treatment of seafarers while conducting investigations after a maritime accident.

### C) SEAFARERS AS WITNESSES IN CRIMINAL PROSECUTIONS

Although witness statements would be very important for a fair trial, this evidence should not prevent seafarers from conducting their work. However, in many major maritime accidents, witnesses have experienced being held for several weeks, sometimes even more than a month, in order to give oral testimony to the courts. When crew members are not found to be guilty or at fault, then they are often held as “material witnesses” under the domestic law of the country<sup>22</sup>. The survey conducted by Seafarers’ Rights International (SRI) has some important illustrations on the issue<sup>23</sup>.

According to the results of the survey, seafarers who had been witnesses in criminal prosecutions demonstrated that some 57% of them were obliged to stay in the country where the prosecution was held just because they were witnesses<sup>24</sup>. There is also a huge concern about the treatment of seafarers, when they are stopped from sailing to appear as witnesses in a court. 42% of crew members who had been witnesses in criminal prosecution stated that they had been treated fairly; however, 58% of crew members were not happy with the treatment by the legal authorities. In other words, if a crew member had been taken from a group of

---

<sup>22</sup> Gold, 130.

<sup>23</sup> Seafarers’ Rights International, SRI Survey on Fair Treatment of Seafarers, 2018, p. 26 (accessed on Dec 26, 2019).

<sup>24</sup> Survey, 28.

crew members who had been held as witnesses, the likelihood of being treated unfairly would have been 1.3 times higher than being treated fairly.

#### D) OTHER ISSUES

The detention of seafarers may be motivated by different reasons. For instance, seafarers may be detained as “material witnesses”, “scapegoats” or; for “security” to ensure the compensation from the ship - owner or insurer<sup>25</sup>. The coastal states are likely to detain crew members for financial reasons. As an example, in the case of the *Tasman Spirit*, one of the reasons for the detention of the *Karachi Eight* was to secure future compensation. Even though article 11 of the International Covenant on Civil and Political Rights suggests that “no one shall be imprisoned merely on the grounds of inability to fulfil a contractual obligation”<sup>26</sup> it is not unusual to come across detained seafarers who have not committed any crime directly attributable to them. As an illustration, the survey demonstrates that one third of seafarers (32.77%) who answered the questionnaire knew that their colleagues had faced criminal charges. This figure evidences the increasing trend of seafarers’ criminalization.

Obtaining evidence from seafarers illegally have been an important concern for those who had been included in this process. The survey demonstrates that some 43 percent of seafarers who had been blamed for incidents reported that they were bodily researched. 75 percent of those

---

<sup>25</sup> Kirby, 24.

<sup>26</sup> LEG 89/9/2, September 21, 2004.

seafarers reported that their cabin was also searched. It seems then, the officers who are in charge of investigation mostly did not respect seafarers' private life. Moreover, according to the survey, handling evidences followed by incrimination of seafarers in many cases.

#### E) CONSEQUENCES OF CRIMINALIZATION

The detention of seafarers does not only restrict the freedom of seafarers, but it often leads to numerous problems such as the cessation of payment of wages while they are under detention. Consequently, their family suffers from that loss of income<sup>27</sup>. In addition, the seafarers' morale is negatively affected due to prolonged detention periods. Although general principles of law accept that whoever is under investigation is accepted as innocent until his or her crime is proved, when it comes to seafarers, they are often treated as if they are guilty even during the process of an investigation. Salvage operations have a crucial importance in minimizing or preventing damage. Nonetheless, criminalization also affects this area negatively. The salvors often fear being detained if their attempts conclude unsuccessfully. For instance, in the case of the *Tasman Spirit*, the captain of the salvage vessel was detained.

### III. GUIDELINES ON FAIR TREATMENT OF SEAFARERS IN THE EVENT OF A MARITIME ACCIDENT

The responsibility of the captain and crew members is to operate the vessel vigilantly and to make special effort to avoid maritime accidents.

---

<sup>27</sup> Annex of the LEG 90/7, February 9, 2005 circular note, named as: IMO/ILO/WGFTS 1/11, February 3, 2005.

When the shipmasters do not act in accordance with his or her responsibility and cause maritime accidents with intending or reckless act, they will oblige to bear the consequences. However, in many cases such as; The Prestige, Tasman Spirit, Erika<sup>28</sup>, Coral Sea<sup>29</sup>, Hebei Spirit<sup>30</sup>, although seafarers did not intend to cause an accident and worked tirelessly to avoid from the accident, they have been detained or imprisoned.

Although they are various provisions with respect to the situation of seafarers following maritime accidents in many international conventions, such as International Safety Management Code (ISM Code)<sup>31</sup>, MARPOL and SOLAS, a convention or guideline is needed for particular in-

---

<sup>28</sup> The accident took place in the Mediterranean Coasts of France, in December 1999. The 24 years old Erika sank and lead to an environmental disaster. Following the accident, the shipmaster was detained and imprisoned for eight months. However, French authorities could not prove any offense on the side of the imprisoned seafarers. See also; C-188/07 Commune de Mesquer v Total, judgment of June 24, 2008.

<sup>29</sup> The captain, a bosun and the chief officer of the Coral Sea was detained since 51.6 kilogramme cocaine was found in the vessel in July 2007. The chief officer and bosun was imprisoned for one year and the captain stayed in prison for 17 months. However, all of them had been acquitted by the Court. The chief officer had experienced severe physiological depression, and subsequently, committed suicide. See also; LEG 97/INF/3, September 10, 2010, Annex page 19.

<sup>30</sup> The Hebei Spirit, an oil tanker, was hit by a crane in South Korea, in December 2007. As a result of oil leakage to the sea from the Hebei Spirit, the sea was polluted. The captain and the first chief officer were interrogated as material witnesses after the incident by reason of breach of the Korean Oil Pollution Act. They were not allowed to leave the country until June 2009. According to the decision of South Korean Court of Appeal, they were repatriated. However, the captain and the chief officer found guilty for the breach of criminal law and were subject to a sentence of being imprisoned for 14 months and 8 months, respectively. See also; LEG 97/INF/3, September 10, 2010, Annex page 20.

<sup>31</sup> International Safety Management Code, November 23, 1995, Resolution A.788(19) (2016) ISM.



ternational standard which regulates different aspects of the issue<sup>32</sup>. In the aftermath of the Prestige and Tasman Spirit oil pollution disasters, many non - governmental international organizations have established specialized working groups in order to work on the fair treatment of seafarers. Consequently, many NGOs (including the International Chamber of Shipping (ICS), International Transport Workers Federation (ITF) and Seafarers' Right International (SRI)) lobbied to encourage the IMO to create a Guidelines or any other convenient measures<sup>33</sup>. The main demand of the NGOs was to protect seafarers human rights human rights and prevention of criminalization of seafarers in the event of a maritime accident.

The IMO responded the demand of international maritime community by establishment of a special Joint IMO / ILO Ad Hoc Expert Working Group on Fair Treatment of Seafarers (The Working Group) in 2004<sup>34</sup>. Additionally, besides IMO and ILO, a number of representatives from seafarers and shipowners took part in the preparation of the draft guidelines<sup>35</sup>. As a result, the Guidelines were originally produced on a tripartite basis. The main problem of the issue is increasing trend of treating marine pollution incidents as criminal acts which affect not only the shipping industry, but it also has detrimental effects on individuals (seafarers and their family). In the first session of the IMO / ILO Ad Hoc

---

<sup>32</sup> Demir, I.: "The Developments Regarding The Fair Treatment of Seafarers in The Events of Maritime Accident in International Law", Ankara Barosu Dergisi, 2012, Iss. 3, p. 130.

<sup>33</sup> LEG 88/12, March 18, 2004.

<sup>34</sup> LEG 88/12/3, March 19, 2004.

<sup>35</sup> LEG 92/6/4, September 15, 2006.

Expert Working Group on Fair Treatment of Seafarers in 2005 the delegate of Greece recalled bitter experiences of the *Prestige* and the *Tasman Spirit* cases, which had involved seafarers of Greek nationality<sup>36</sup>. Moreover, other delegates also criticized that although the shipping industry was regulated by a wide range of international conventions, regulations and resolutions, any of those instruments did not directly address the fair treatment of seafarers involved in a maritime accident. Finally, the Working Group created the draft version of the Guidelines on Fair Treatment of Seafarers in the event of a Maritime Accident in 2005.

In 2006, IMO adopted the Guidelines on Fair Treatment of Seafarers in the event of a Maritime Accident (the Guidelines), which was developed with the International Labour Organization. The Guidelines came into force on 1 July 2006. The Guidelines apply to all instances where seafarers may be detained by public authorities in the event of a maritime accident. The guidelines cover "any unforeseen occurrence or physical event connected to the navigation, operations, manoeuvring or handling of ships, which may result in the detention of seafarers." The Guidelines include special articles for port and coastal States, flag States, seafarer States, shipowners, and seafarers. Thanks to the Guidelines, all those parties would know what to do when there is a maritime accident, which may result in the detention of seafarers.

The objective of the Guidelines is to ensure that seafarers are treated fairly following a maritime accident and during any investigation and detention by public authorities and that detention is for no longer than

---

<sup>36</sup> IMO/ILO/WGFTS 1/11, February 3, 2005.

necessary. An accompanying resolution to the Guidelines, adopted in the same year to invite Member Governments to implement the Guidelines. NGOs of the maritime community have also developed a guidance on how to implement these Guidelines. Since then a number of countries have incorporated the Guidelines into their national legislation.

Loss of life, damage to property and marine pollution has often occurred as a consequence of maritime accidents. The shipmaster and other crew - members are invariably treated by Criminal Law or Code of the Coastal States according to their legal interpretations<sup>37</sup>. Many seafarers involved in maritime accidents have been detained for prolonged periods in a State other than their State of citizenship or the flag State of the ship<sup>38</sup>. There is a rather uncertainty on the treatment of seafarers, especially following a maritime accident. Therefore, seafarers feel in danger of unfair treatment. Acceptance of the Guidelines is considered as a considerable step for the solution of the problem of unfair treatment of seafarers. Even though the Guidelines is an important legal instrument to ensure that seafarers are treated fairly, the reflection of this regulation is not that significant. From a practical perspective, it seems that the problem is far from being resolved<sup>39</sup>. Because many States did not implement the Guidelines. Countries did not give force the Guidelines into their domestic legal, administrative and law enforcement process.

---

<sup>37</sup> LEG 92/6/1, July 25, 2006.

<sup>38</sup> IMO/ILO/WGFTS 1/11, February 3, 2005.

<sup>39</sup> LEG 92/6/1, July 25, 2006.

NGOs of the maritime community conducted a survey among Member States of the IMO in order to observe the implementation status of the Guidelines<sup>40</sup>. 45 Member States have responded the questionnaire, which corresponds to one third of the number of Member States. According to the responds, the countries can be divided into three categories: First group constitutes the Member States which claimed that their existent legislations protect adequately the seafarers and their legal system, covering a range of area from criminal law to marine causality and marine incident investigation law, contains the rights of seafarers included in the Guidelines and also seafarers' other legal rights. The proportion of this group constitutes to 29% of the respondent Member States<sup>41</sup>.

The second group of the Member States, which constitutes 38% of the respondents, stated that they have given the Guidelines the force of law either in wholly or in part. The extent of the force of law is observed to be changeable. Likewise, while the Guidelines accepted to be mandatory in some jurisdiction, other States stated that the Guidelines "should" or "must" be taken "into account" or "consideration". Finally, one third of the respondent States answered that they did not implement the Guidelines. This group requested technical assistance in order to pass the Guidelines into their legal system properly.

The Guidelines is on the agenda of the IMO Legal Committee. Additionally, maritime community NGOs and Member States bring the issue on the IMO General Assembly Meetings. States often do contribute to those

---

<sup>40</sup> LEG 101/4/1, March 14, 2014.

<sup>41</sup> LEG 102/4, March 2, 2015.

discussions with recommendations and criticism. Nevertheless, when it comes to taking action by implementation of the Guidelines, performance is rather weak. Graham criticizes the situation by stating that

“ships are important, the environment is important, security is important and the people are not important”<sup>42</sup>.

The IMO regulated the issue of the fair treatment of seafarers by the Guidelines, which is not mandatory international legal instrument. Therefore, the problem of unfair treatment of seafarers especially after a maritime accident is not completely resolved. Actually, the problem is still ongoing. It seems then the Guidelines is not a proper way of resolving the issue since it is a voluntarily accepted instrument. Therefore, a question of adaptation of an international convention may come into thoughts. Criminalization of seafarers is related to the domestic laws of the States. This issue is regulated under a range of area from criminal law to marine causality law and marine incident investigation law of States. Adaptation of an international convention may be perceived as an interference to States domestic law. For this reason, it may not be appropriate to adopt an international convention.

International Transport Workers Federation decided to organize regional and national workshops to promote the Guidelines. ITF aims to discuss and refine the guidance, which prepared for effective implementation of the Guidelines. On 23 June 2017, ITF and Seafarers' Rights International (SRI) organized a one - day workshop, on the implementation of the

---

<sup>42</sup> Graham, C. A.: “Maritime Security and Seafarers’ Welfare: Towards Harmonization”, WMU Journal of Maritime Affairs, 2009, Vol. 8, Iss. 1, p. 75.

2006 Guidelines on fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident. Some 175 participants attended the workshop, which was held at IMO Headquarters. The reflection of the participants was very attractive. Afterwards, A regional meeting of Asia's leading seafaring nations is organised by the ITF in November 2018 in Manila, Philippine. Speakers encouraged participant delegates of the countries to implement the Guidelines into their domestic laws. ITF suggested that the Guidelines, which are voluntary, do not seek to interfere with any State's domestic, criminal or civil law. Alternatively, the Guidelines balance the rights and obligations of stakeholders, namely port and coastal states, flag states, the seafarers' states, shipowners and seafarers.

## **CONCLUSION**

In the solution of the issue of fair treatment of seafarers, the Guidelines constitute a very advanced and important legal text. The Guidelines have been prepared with the consensus of all interested social partners and with a full understanding of reconciliation. The Guidelines covers all aspects of the issue and provides concrete solutions to problems that are often encountered in practice. Although it is not binding in terms of its legal impact, it is expected that the unjust treatment of seafarers will be reduced to a minimum when the Guidelines are meticulously followed. In this context, the transformation of the Guidelines into a binding document, such as an international convention, is the ideal solution, but does not seem realistic at least at this stage under the present circumstances. Guidelines constitute an important milestone in achieving fair treatment of seafarers.

The issue of fair treatment of seafarers is also important for Turkish Law. Turkey should make an effort to implement the Guidelines carefully. Within this framework, the provisions of criminal law legislation and maritime safety and pollution legislation should be comprehensively scanned and provisions that ensure fair treatment of seafarers should be incorporated. To the extent possible, the Guidelines should be implemented by converting them into a regulatory transaction format. If this is not possible in the first instance, the Ministry of Transport and Infrastructure and other relevant ministries should inform all relevant public authorities and social partners of the Guidelines and encourage their implementation. At the same time, Turkey should keep a record of the unfair treatment of the Turkish seafarers and foreign seafarers on Turkish ships. The data provided should be transferred to the IMO and ILO at regular intervals. On the other hand, the circulars sent by the IMO and ILO regarding the implementation should be followed regularly and the necessary answers should be delivered to the relevant organizations in a timely manner.

## **BIBLIOGRAPHY**

### **A) BOOKS / ARTICLES**

Balbaa, A.: "Protecting Seafarers' Rights - The Need to Review the Implementation of the ISPS Code", College of Maritime Transport and Technology Arab Academy for Science, 2005, 6<sup>th</sup> Conference, p. 1 - 10.

Bauer, P. J.: "The Maritime Labour Convention: An Adequate Guarantee of Seafarer Rights, or an Impediment to True Reforms?" Chicago Journal of International Law, 2008, Vol. 8: No. 2, Article 12.

Couper, A.: "Implications of Maritime Globalization for the Crews of Merchant Ships", *Journal for Maritime Research*, 2000, C. II, S. I, 1 - 8.

Demir, İ.: "The Developments Regarding The Fair Treatment of Seafarers in The Events of Maritime Accident in International Law", *Ankara Barosu Dergisi*, 2012, S.3, 123 - 151.

Dimitrova, D. N. - Blanpain, R.: *Seafarers' Rights in the Globalized Maritime Industry*, Kluwer Law International, 2010.

Fitzpatrick, D. - Anderson, M.: *Seafarers' Rights*, Oxford University Press, 2005, p. 3.

Gold, E.: "The Fair Treatment of Seafarers", *WMU Journal Maritime Affairs*, 2005, Vol. 2, Iss. 4, 129 - 130.

Graham, C. A.: "Maritime Security and Seafarers' Welfare: Towards Harmonization", *WMU Journal of Maritime Affairs*, 2009, Vol. 8, Iss. 1, 71 - 87.

Kirby, S. M.: "The Criminalization of Seafarers Involved in Marine Pollution Incidents", *Company of Master Mariners of Canada International Conference*, Halifax, Nova Scotia, 2011.

Kyriaki, M.: "Employment of Seafarers in the EU Context: Challenges and Opportunities.", *Marine Policy*, 2008, Vol. 32, Iss. 6, 1043 - 1049.

Murray, O.: "Fair Treatment of Seafarers - International Law and Practice", *The Journal of International Maritime Law*, 2012, Vol. 18, p. 150 - 164.



Xingang, L. K - Ng, J. M.: "International Maritime Conventions: Seafarers' Safety and Human Rights", *Journal of Maritime Law and Commerce*, 2002, Vol. 33, Iss. 3, 381 - 404.

## B) REPORTS/CASES

C - 188/07 Commune de Mesquer v Total, June 24, 2008.

EWCA, 2792 Civ., 333, [2015].

EWHC, 3188 (Comm), [2013].

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

IMO LEG 88/12, March 18, 2004.

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

IMO LEG 89/9/2, September 21, 2004.

IMO LEG 89/9, August 20, 2004.

IMO LEG 90/7, February 9, 2005.

IMO LEG 92/6/1, July 25, 2006.

IMO LEG 92/6/4, September 15, 2006.

IMO LEG 97/INF/3, September 10, 2010.

IMO LEG 101/4/1, March 14, 2014.

IMO LEG 102/4, March 2, 2015.

IMO LEG 106/15, Jan 22, 2019.

Resolution A.788(19) (2016) ISM.

### C) ONLINE SOURCES

<<https://www.ilo.org/global/standards/subjects-covered-by-international-labour-standards/seafarers/lang-en/index.htm>>, (accessed on: 3 July 2016).

International Group of Protection and Indemnity 'IGP&I' (Igpandi.org, 2016), <<http://www.igpandi.org>> (accessed on Dec 21, 2019).

Seafarers' Rights International, SRI Survey on Fair Treatment of Seafarers, December 2018 (accessed on Dec 19, 2019), <<http://ftp.elabor8.co.uk/sri/pdf/SRI-Survey-web.pdf>>.

“The Criminalization of Seafarers - From master mariner to master criminal”, Gard News - Insight, Feb 1, 2005, S. 177, <<http://www.gard.no/web/updates/content/53568/the-criminalisation-of-seafarers-from-master-mariner-to-master-criminal>> (accessed on 14 Dec, 2019).

United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, Article 230 (2016). <[http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)> (accessed on Dec 9, 2019).

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Review of Maritime Transport, 2015. <<http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1374>> (accessed on Dec 13, 2019).

- Çeviri / Translation\* -

## DENİZ KAZALARINDA GEMİADAMLARINA ADİL MUAMELE YAPILMASI

Doç. Dr. İsmail DEMİR\*\* & Arş. Gör. Mustafa BAŞKARA\*\*\*

### ÖZ

Bu çalışmanın amacı bir deniz kazası durumunda gemiadamlarının uluslararası deniz hukuku mevzuatı kapsamında suçlu sayılıp sayılmadıklarını incelemektir. Gemiadamlarının, deniz kirlenmesi durumunda gözetilmesine alınmaları ve cezai kovuşturmalarda tanık olarak tutuklanmaları gibi adil olmayan uygulamalara maruz kaldığı birçok dava bulunmaktadır. Buna ek olarak birçok davada gemiadamları günah keçisi olarak hapse atılmaktadır. Bu durum hukukta adil yargılama ilkesini açıkça ihlal etmektedir. Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından düzenlenen Deniz Kazalarında Gemiadamlarına Adil Muamele Yapılmasına Dair Rehber Kurallar kapsamlı bir şekilde incelenmiştir. Bu çalışmada "Prestige" ve "Tasman Spirit" davaları dahil olmak üzere birçok dava analiz edilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Gemiadamları, Adil Muamele, Uluslararası Denizcilik Örgütü, Rehber Kurallar, Deniz Kazaları.

\*\*\*

---

\* Dergide yer alan tüm çeviriler bir tercüme bürosu tarafından yapılmış olup, çevirilerden yazarlar sorumlu değildir.

\*\* Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM), Yönetim Kurulu Üyesi, Uzman Araştırmacı, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, (idemir@ankara.edu.tr), (ORCID ID: orcid.org/0000 0002 5065 8850).

\*\*\* Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM), Müdür, mustafa.baskara@asbu.edu.tr, ORCID ID: orcid.org/0000-0003-0312-065X).

## GİRİŞ

Uluslararası ticaret ve küresel ekonomi için deniz taşımacılığı kaçınılmazdır. Günümüzde uluslararası ticaretin yaklaşık yüzde 80'i deniz yoluyla yürütülmektedir<sup>1</sup>. Küresel ekonominin temelde güçlü ve dinamik bir deniz taşımacılığı endüstrisine dayandığı açıktır. Dimitrova, ürettikleri ürünü satma ve ihtiyacı olanları elde etme sürecinde her ülkenin deniz taşımacılığına başvurması gerektiğini savunmaktadır. Bu nedenle hiçbir ülke yalnızca kendi yerel kaynaklarına bağlı kalamamaktadır<sup>2</sup>. Yani küresel ekonomi ve uluslararası ticaret tamamen gemiadamlarının hizmetlerine bağlıdır. Ancak günümüzde gemiadamlarının toplumda oynadıkları rolün ne kadar az farkına varıldığı ve bu role ne kadar az değer verildiği ile ne kadar güvenildikleri arasında büyük bir fark vardır. Deniz taşımacılığı dünya için temel bir gereksinimdir ancak gemiadamları olmadan deniz taşımacılığı mümkün değildir. Sonuç olarak denizcilik sektörünün önemi küçümsenmemeli ve endüstrideki insan faktörüne saygı duyulup öncelik verilmelidir<sup>3</sup>.

Günümüzde bir gemide farklı ülkelerden ve farklı kültürel geçmişe sahip mürettebat üyelerinin bulunması olağan bir durumdur. Ancak yirminci yüzyılın ortalarına kadar gemiadamları genellikle aynı ülke ve hatta aynı şehirden gelmekteydi. Bu denizcilik geleneğinden dolayı gemi, uluslara-

---

<sup>1</sup> United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Review of Maritime Transport, 2015.

<sup>2</sup> Dimitrova, D. - Blanpain, R.: *Seafarers' Rights in the Globalized Maritime Industry*, 2010, s. 16.

<sup>3</sup> Balbaa, A.: "Protecting Seafarers' Rights-The Need to Review the Implementation of the ISPS Code", College of Maritime Transport and Technology Arab Academy for Science, 2005, s. 6.

rası düzeyde uygulanan ulusal yasalar altında yönetilmekteydi<sup>4</sup>. Daha sonra bu gelenek endüstrideki konteyner taşımacılığının başlangıcı ve teknolojik gelişmelerle birlikte evrim geçirdi. Bireysel gemi sahipleri yerini çok uluslu şirketlere bıraktı. Bu doğrultuda şirketler farklı ülkelerden ve geçmişlerden gelen gemiadamlarını aynı gemide işe almaya başladı. Deniz taşımacılığının temel kaynağı ulusal yasalar iken, endüstride uluslararası standartlara olan talep arttı. Sonuç olarak da bu süreç, deniz hukukunun uluslararasılaşması ve liberalleşmesi ve gemiadamlarının haklarının uluslararası boyuta dönüşmesiyle devam etmiştir. Durumun karmaşıklığı Fitzpatrick ve Anderson tarafından açıklanmıştır:

“Bir gemiadamının, yabancı bir ülkeye kayıtlı, açık denizlere açılan ve bayrağı harici ülkelerin limanlarına uğrayan, yine başka ülkelerin vatandaşlarının sahip olduğu, başka ülkelerde sigortalanmış, başka ülkelerin menfaatlerinde kiralanmış, başka bir ülkede bulunan bir şirket tarafından yönetilen ve başka ülke vatandaşlarının sahip olduğu yükleri taşıyan gemilerde çalışması olağan bir durumdur<sup>5</sup>.”

Gemiadamlarının limandan limana mal taşırken her birinin kendi yasaları ve yasal mevzuatları bulunan farklı ülkelerin yetki alanlarına girdikleri bilinmektedir. Bu nedenle farklı adli sistemleri de göz önünde bulundurarak devamlılığı sağlamak için uluslararası gemiadamları ilgili tüm konuları düzenleyen bir uluslararası çerçeve gerekmektedir. Sonuç olarak başkalarının yanı sıra Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından özellikle gemiadamları ile ilgili ol-

<sup>4</sup> Couper, A.: “Implications of Maritime Globalization for the Crews of Merchant Ships”, *Journal for Maritime Research*, 2000, Vol. II, Iss. I, s. 4.

<sup>5</sup> Fitzpatrick, D. - Anderson, M.: *Seafarers' Rights*, 2005, s. 3.

mak üzere denizcilik sorunlarını kapsayan bir dizi uluslararası sözleşme kabul edilmiştir.

## I. ULUSLARARASI YASAL ÇERÇEVE

Birleşmiş Milletler'in (BM) uzman kuruluşu olan IMO, gemiadamlarının yaşam ve çalışma koşullarına doğrudan etkisi olan sayısız sözleşme ve rehber kurallar aracılığıyla uluslararası standartlar belirlemektedir. ILO da gemiadamlarının istihdam sorunlarını ve çalışma koşullarını düzenlemektedir. Kuruluşundan bu yana ILO tarafından gemiadamlarının korunmasını ve refahını ilgilendiren elliden fazla sözleşme kabul edilmiştir<sup>6</sup>. Bu alandaki son fakat muhtemelen en önemli ana sözleşme, aynı zamanda uluslararası deniz hukukunun dördüncü bileşeni<sup>7</sup> olarak da bilinen Denizcilik Çalışma Sözleşmesidir (MLC - 2006).

Gemiadamlarına adil olmayan muamele ve ardından gemiadamlarının yeterli destekleyici kanıt olmaksızın suçlu sayılmaları, “insan haklarını” tanıyan birçok uluslararası sözleşmeye aykırıdır. Öncelikle, sözleşmeden kaynaklı görevlerini yerine getirmeyen gemiadamlarının veya mürettebatın göz altına alınması Uluslararası Medeni ve Siyasi Haklar Sözleşmesi (1976 yılında yürürlüğe girmiştir - Sözleşmenin 147 taraf ülkesi

<sup>6</sup> Bahsi geçen ILO sözleşmeleri zorla çalıştırma, örgütlenme özgürlüğü ve örgütlenme hakkının korunması, örgütlenme ve toplu pazarlık hakkı, eşit ücret, zorla çalıştırmanın kaldırılması, ayrımcılık, asgari yaş, çocuk işçiliğinin en kötü biçimlerinin ortadan kaldırılması vb. gibi geniş çapta birçok konuyu kapsamaktadır. Bakınız: <<https://www.ilo.org/global/standards/subjects-covered-by-international-labour-standards/seafarers/lang--en/index.htm>>, (erişim tarihi: 3 Temmuz 2016).

<sup>7</sup> Diğer bileşenler ise Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS-1974), Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları (STCW) ve Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlemesine Ait Uluslararası Sözleşmesidir (MARPOL 1973/78).

bulunmaktadır) kapsamında değerlendirilmiştir. Bu Sözleşmenin 11. maddesine göre, "Sadece sözleşmeden doğan yükümlülüklerini yerine getiremediği gerekçesiyle hiç kimse tutuklanamaz". İkinci olarak, İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi (1948) tüm "insanlara" eşit olma, saygı çerçevesinde eşit davranılma ve adil muamele görme gibi belirli haklar tanıyan genel bir ölçüt belirlemiştir. Üçüncü olarak ise, okyanuslardaki kirliliği azaltmak için Uluslararası Denizcilik Örgütü, Denizlerin Gemi-ler Tarafından Kirletilmesinin Önlemesine Ait Uluslararası Sözleşmesini (MARPOL 1973 / 78) kabul etmiştir. MARPOL düzenlemesi, petrolün kazara akması ile kasten tahliye edilmesini birbirinden ayırmaktadır. Madde 11(d) (i) uyarınca, zarar verme niyetinde olmadıkları ve petrol sızıntılarını önleyecek veya azaltacak tüm makul önlemleri aldıkları sürece gemiadamları cezai kovuşturmadan mahfuz kalacaktır. Ancak gemiadamları gerekli özeni göstermez ve hatalı bulunurlarsa, bir sızıntının olası sonuçlarından sorumlu olacaklardır. Dahası, MARPOL'a göre, karasuları dışında gerçekleşen kirlenme için hürriyeti bağlayıcı ceza söz konusu değildir. Son olarak, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (BMDHS - 1982) 292. maddesi ile "*gemilerin ve mürettebatın derhal serbest bırakılması*" düzenlenmiştir. Buna ilaveten, Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi'nde (SOLAS - 1974) bazı değişiklikler yapılmıştır. Deniz Güvenliği Komitesi (MSC), deniz kazalarını daha kesin bir şekilde açıklığa kavuşturmak için 2008 yılında Kaza İnceleme Kodu'nu (Kod) kabul etmiştir. Kod'da, "Gemiadamlarından Kanıt Toplama" olarak adlandırılan gemiadamlarına yapılan muamele hakkında özel bir bölüm bulunmaktadır. Taraf ülkenin sözleşmeyi yanlış uyguladığı durumlar için bu madde bir araştırma mekanizması şartı koşmaktadır.

Mevcut sözleşmeler teorik olarak birçok soruna değinmektedir. Ancak bu sözleşmelerin çoğunda uygulanma oranı çok az olduğu için gemiadamları halen hukuk tarafından korunmamaktadır<sup>8</sup>. Sonuç olarak uluslararası çapta uygulanabilecek standartların olmaması gemiadamlarının adil olmayan şekilde muamele görmesine sebep olmaktadır. Örneğin, gemiadamlarıyla ilgili on beş uluslararası sözleşmeyi kabul etmiş bir ülkede gemiadamları adil muamele görürken yalnızca üç sözleşmeyi kabul eden bir ülkede bulunanlara ise adil davranılmamaktadır. Ayrıca karşılaşılan en büyük sorun, gemiadamlarının yasal haklarının uygulanacağı yargı çevrelerini ve buna göre haklarını ayırt etmenin oldukça zor olmasıdır. Milletlerarası Deniz Ticaret Odası (ICS), Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF) ve Uluslararası Gemiadamları Hakları (SRI) gibi sivil toplum kuruluşları gemiadamlarının haklarını korumak için çaba gösterse de, ülkeler kendi içlerinde mürettebata adil muameleyi etkileyen bu sözleşmelere çoğunlukla bağlı kalmamışlardır. Bu yüzden gemiadamlarının hakları ve çıkarları çoğunlukla göz ardı edilmekte veya ihlal edilmektedir<sup>9</sup>.

Deniz taşımacılığının doğasında tehlike ve risk bulunduğu için deniz kazalarına mahal vermemek amacıyla gemiadamları işlerini özenle yerine getirmektedir. Bir kaza durumunda ise, iddialar genellikle onların aleyhine yapılmaktadır. Dava sürecinde, gemiadamlarına adil muamele

---

<sup>8</sup> ILO üyeleri arasında uygulama oranı ortalama yüzde 15'dir. Bauer, P. J.: "The Maritime Labour Convention: An Adequate Guarantee of Seafarer Rights, or an Impediment to True Reforms?," Chicago Journal of International Law, 2008, C. 8, Iss. 2, s. 9.

<sup>9</sup> Li, K. X. - Ng, J. M.: "International Maritime Conventions: Seafarers' Safety and Human Rights", Journal of Maritime Law and Commerce, 2002, Vol. 33, Iss. 3, s. 385.



yapılmalıdır. Ancak özellikle deniz kazasının çevre felaketine yol açtığı durumlarda gemiadamlarına adaletli davranılmaması küresel çapta git-tikçe yaygınlaşmaktadır. Buna ek olarak, çevre felaketlerine yol açan ve çok fazla kaybın olduğu olaylarda deniz camiasında gemiadamlarını haksız bir şekilde suçlama eğilimi bulunmaktadır<sup>10</sup>. Gemiadamlarını suçlamanın asıl amacının, olası başka deniz kazalarını önlemek olduğu söylenmektedir. Ancak gemiadamları yardımlaşma kuruluşları, çoğu olayda kazada etkisi olmayan mürettebat üyelerinin hapse atılmasının dünya okyanuslarının korunmasına nasıl yardımcı olabileceğini merak etmektedir.

## II. GEMİADAMLARININ SUÇLANMASI

Gemiadamları çok özel bir çalışan türüdür. Birçok bilim insanı ve bu alanda çalışanlara göre, denizcilik endüstrisinin en değerli ancak aynı zamanda en korunmasız kaynaklarıdır. Deniz taşımacılığının küresel doğasından dolayı gemiadamları IMO tarafından, özel bir çalışan grubu olarak tanımlanmıştır. Bu nedenle gemiadamları, adil yargılamaya erişebilmek için cezai kovuşturma durumlarında özel korunmaya ihtiyaç duymaktadır<sup>11</sup>.

"Gemiadamlarının suçlanması" terimi genellikle, deniz kazalarının araştırılmasında ve kovuşturma sürecinde gemiadamlarının usul hakları ve insan haklarının tanınmaması durumunu açıklamak için bir genel terim

---

<sup>10</sup> Murray, O.: "Fair Treatment of Seafarers-International Law and Practice", The Journal of International Maritime Law, 2012, Vol. 18, s. 152.

<sup>11</sup> LEG 106/15, Jan 22, 2019.

olarak kullanılmaktadır<sup>12</sup>. Gemiadamlarının suçlanması iki kategoriye ayrılabilir; ilki ve en yaygın olanı denizin kirlendiği durumları içeren kazalarda cezai suç olarak işlem yapmaktadır. İkincisi ise, gemiadamlarının usul haklarının tanınmayarak adil olmayan bir muameleye tabii tutulmasıdır. Cezai kovuşturma sırasında gemiadamlarına genellikle hukuki danışmanlığa erişim, tercüme hizmetlerinden yararlanma ve adil muamele gibi hakları hakkında bilgi verilmemektedir.

#### A) DENİZ KİRLİLİĞİ NEDENİYLE GEMİADAMLARININ TUTUKLANMASI

Cezai sorumluluğun, kasıtlı ve dikkatsiz kirlilik eylemleri için uygun bir ceza olduğu yaygın olarak kabul edilmektedir. Ancak sorumluluğu, kaza sırasında sadece gemide bulunan tek bir mürettebat üyesine yüklemek adil değildir ve usulsüzdür. Uluslararası hukuk, ihmalden<sup>13</sup> kaynaklanan kazalarda bile gemiadamlarının tutuklanmaması gerektiğini belirtse de birçok devletin ulusal yasaları bu düzenlemelere uymamaktadır. Bu nedenle gemiadamlarının adil muamele görmediği birçok sansasyonel olay örneği bulunmaktadır. Gemiadamlarına adil davranılmamış en bilindik olaylardan ikisi, 2002 yılında İspanya açıklarında gerçekleşen "Prestige" ve 2003 yılında Pakistan açıklarında gerçekleşen "Tasman Spirit" petrol kirliliği olayları, sorunu daha net açıklamak için incelenecektir. Türünün ilk örnekleri olmasa da bu iki olay, bu sorunu tam yansıtan son yirmi yılda gerçekleşmiş örneklerdir.

---

<sup>12</sup> Kirby, S. M.: "The Criminalization of Seafarers Involved in Marine Pollution Incidents", Company of Master Mariners of Canada International Conference, 2011, s. 22.

<sup>13</sup> Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi 1982 Madde 230.

## 1 - Prestige Kazası<sup>14</sup>, 2002, İspanya açıkları

Prestige 1976 yılında tek cidarlı petrol gemisi olarak inşa edilmiştir. Prestige'in kaptanı, gemi batmadan önce tüm gemiadamlarını tahliye etmeyi başarmış ve gemiyi kurtarmak için de çok uğraşmıştır. Kaptan, petrol yükünü başka gemiye aktarmak için Liman İdaresi'nden demir atma izni istemesine rağmen, defalarca reddedilmiştir. Sonuç olarak Kasım 2002'de İspanya'nın 140 mil açığındaki gemi kötü hava koşullarından dolayı ikiye ayrılmıştır. Bu hem çevre faciasına hem de ekonomik zarara sebep olmuştur. Neredeyse tüm İspanya sahilleri felaketten etkilenmiştir. Dahası, olay yüzünden binlerce kuş ve deniz canlısı ölmüştür. Profesyonellere göre, eğer İspanya yetkilileri geminin limana demir atmasına izin verseydi çevresel zarar şimdiki kadar büyük çaplı olmayacaktı.

Kazadan ve denizin kirlenmesinden sonra, adalet sisteminin üzerinde yoğun bir kamuoyu ve medya baskısı oluşmuştur. Dolayısıyla, İspanya'da gerçekleşen olayın hemen ardından İspanya yasalarına göre cezai kovuşturma başlatılmıştır. Kaptan soruşturmaya alınmış ve hemen hapse atılmıştır. Üç ay hapis yatmıştır. Üç ayın sonunda, P&I Kulüpleri tarafından ödenen 3.000.000 Euro tutarında kefaletle serbest bırakılmıştır<sup>15</sup>. Ancak her gün İspanyol polisini ziyaret etme zorunluluğu olduğu için Mart 2005'e kadar ülkeden ayrılma izni verilmemiştir. Ülkesine kazadan iki yıl sonra dönebilmiştir. Ancak uzun bir süre boyunca iki haftada bir Yunan yetkililerine rapor vermesi gerekmiştir.

<sup>14</sup> EWCA 2792 Civ. 333, [2015], Court of Appeal (Civil Division) on appeal from the High Court of Justice Queen's Bench Division (Commercial Court), Mr. Justice Hamblen [2013] EWHC 3188 (Comm).

<sup>15</sup> International Group of Protection and Indemnity (IGP&I).

## 2 - Tasman Spirit<sup>16</sup>, 2003, Pakistan açıkları

28 Temmuz 2003 tarihinde Karachi, Pakistan sahillerine yakın bir yerde 67.000 tonluk petrol yüklü gemi karaya oturmuştur. Gemiye kurtarmak için birçok kez çaba sarf edilmesine rağmen, gemi ikiye ayrılmıştır. "Karachi Sekizlisi" olarak adlandırılan kaptan ve kurtarma gemisi kaptanı dahil olmak üzere sekiz gemiadamı Pakistan'da gözüaltına alınmıştır. Pakistan Limanlar ve Taşımacılık Genel Müdürü'ne göre Karachi Sekizlisi suçlu olmamasına rağmen cezai kovuşturmayla karşı karşıya kalmıştır<sup>17</sup>. Bu davada Karachi Sekizlisi "davanın gidişatını etkileyecek bilgilere sahip tanık" olmaları ve sigorta şirketinden beklenen tazminatı garanti altına almak için "güvence" (rehine) olması amaçlarıyla göz altına alınmıştır . Pakistan ve P&I Club arasında gemi hakkında bir müzakere süreci gerçekleşmiştir. Dokuz aylık hapis sürecinden sonra gemiadamları serbest bırakılmıştır.

### B) GÜNAH KEÇİSİ OLARAK GEMİADAMLARI

Prestige davası, çevre kirliliği için kaptanı günah keçisi yapmanın önemli bir örneği olmuştur. Deniz kazası nedeniyle gerçekleşen büyük çevre kirliliği durumlarında, kazadan sorumlu kişi veya kişileri bulmak için devlet yetkilileri üzerinde politik baskı olması tahmin edilebilir bir durumdur. Medyanın ilgisini yönlendirmek için devletler, gemiadamlarını "günah keçisi" olarak göstermeye meyillidir. Kyriaki'nin de belirttiği üzere,

<sup>16</sup> LEG 89/9, August 20, 2004.

<sup>17</sup> "The Criminalization of Seafarers-From Master Mariner to Master Criminal", Gard News - Insight, Feb 1, 2005, S. 177, (erişim tarihi 14 Aralık 2019).

"[...] gemiadamları ön yargıya, medya ve kamu eleştirilerine maruz kalan taraf oldukları için, kolayca günah keçisi olarak kullanılabilirler."<sup>18</sup>

Bu nedenle, sahil devletlerin uzun süre boyunca ve genellikle kesin kanıt olmadan gemiadamlarını günah keçisi olarak göz altında veya hapse tuttıkları birçok mağdur bulunmaktadır<sup>19</sup>.

Yukarıdaki iki olayda da görüldüğü üzere deniz kazalarında, kazanın gerçekleştiği ülkelerin ulusal yasalarına göre gemiadamlarının tutuklanması oldukça ani gerçekleşmektedir. Ancak uluslararası sözleşmeler kapsamında, birinin özgürlüğünü kısıtlamak o kadar kolay değildir. Gemi kaptanlarını ve mürettebatı alıkoymanın veya zararlarını karşılamının temel hükümleri BMDHS ve MARPOL'da düzenlenmiştir. Ayrıca IMO'nun 89. Hukuk Komitesi Toplantısında<sup>20</sup>, nedensiz alıkoymanın temel insan hakları ihlali olduğu vurgulanmıştır. Evrensel İnsan Hakları Beyannamesi'nin belirli yükümlülüklerini ihlal etmenin sonuçları gemiadamları için ağır olabilmektedir<sup>21</sup>. Diğer yandan, göz altına alınan, tutuklamanın veya hapse atmanın sonuçları Rehber Kurallar tarafından düzenlenmektedir. Bu nedenle, ülkelerin iç hukuku, bir deniz kazası ardından soruşturma yürütülürken gemiadamlarına yönelik işlemlerde uluslararası kabul görmüş ilkeleri ve rehber kuralları göz önünde bulundurmalıdır.

<sup>18</sup> Kyriaki, M.: "Employment of Seafarers in the EU Context: Challenges and Opportunities", *Marine Policy*, 2008, Vol. 32, Iss. 6, s. 1045.

<sup>19</sup> Gold, E.: "The Fair Treatment of Seafarers", *WMU Journal Maritime Affairs*, 2005, Vol. 2, Iss. 4, s. 129.

<sup>20</sup> LEG 89/9, August 20, 2004.

<sup>21</sup> LEG 89/9, August 20, 2004.

### C) CEZAI KOVUŞTURMALARDA TANIK KONUMUNDAKİ GEMİADAMLARI

Adil bir yargılama için tanık beyanları çok önemli olsa da, bu tanıklık gemiadamlarının işlerini yapmalarını engellememelidir. Ancak büyük çaplı birçok deniz kazasında mahkemelere sözlü ifade vermeleri için tanıklar haftalarca ve bazen bir aydan fazla bir süre tutulmaktadır. Mürettebat üyeleri suçlu veya hatalı bulunmadığında, ülkenin iç hukukuna göre genellikle "esas tanık" olarak tutulmaktadırlar<sup>22</sup>. Uluslararası Gemiadamları Hakları (SRI) tarafından yürütülen anket araştırması bu konuya önemli bir ışık tutmuştur<sup>23</sup>.

Araştırmanın sonuçlarına göre cezai kovuşturmalarda tanık olan gemiadamlarının %57'sinin, tanık oldukları için davanın yürütüldüğü ülkede kalmaya zorlandıkları ortaya konmuştur<sup>24</sup>. Mahkemeye tanık olarak çıkmak için denize açılmaktan alıkonulan gemiadamlarına yapılan muamele konusunda ciddi endişeler de bulunmaktadır. Cezai kovuşturmalarda tanık olan mürettebat üyelerinin %42'si adil muamele gördüklerini belirtmiştir ancak mürettebat üyelerinin %58'si adli yetkililerin davranışlarından memnun olmadıklarını belirtmiştir. Bir diğer deyişle eğer bir mürettebat üyesi daha önce tanık olarak tutulmuş mürettebat üyeleri arasından alındıysa, o kişiye adaletsiz davranılma ihtimali, adil davranılma ihtimalinden 1.3 kat daha fazladır.

---

<sup>22</sup> Gold, 130.

<sup>23</sup> Seafarers' Rights International, SRI Survey on Fair Treatment of Seafarers, 2018, s. 26 (erişim tarihi: 26 Aralık, 2019).

<sup>24</sup> Survey, 28.

## D) DİĞER SORUNLAR

Gemiadamlarının göz altına alınmasının başka sebepleri de vardır. Örneğin gemiadamları "esas tanık", "günah keçisi" olarak veya gemi sahibinden ya da sigorta şirketinden alınacak parayı "güvence altına almak" için göz altında tutulabilmektedirler<sup>25</sup>. Sahildar devletlerin mürettebat üyelerini finansal sebeplerle tutmaları da olasıdır. Mesela Tasman Spirit olayında, Karachi Sekizlisinin tutulma sebeplerinden biri gelecekte alacakları sigorta parasını güvence altına almaktır. Uluslararası Medeni ve Siyasi Haklar Sözleşmesi'nin 11. maddesinde "hiç kimse sadece sözleşmeden doğan yükümlülüğünü yerine getiremediği için hapis cezasına çarptırılmaz"<sup>26</sup> beyanı bulunmasına rağmen, doğrudan kendilerine atılı olan bir suç işlememiş ancak alıkonulmuş gemiadamlarıyla karşılaşmak mümkündür. Araştırma, anketi yanıtlayan gemiadamlarının üçte birinin (%32.77) meslektaşlarının cezai suçlamalarla karşı karşıya kaldığını bildiklerini örnek olarak sunmuştur. Bu rakam gemiadamlarını suçlama eğiliminin artmakta olduğunu göstermektedir.

Gemiadamlarından kanunsuz bir şekilde kanıt toplamak, bu sürece dahil olanlar için ciddi bir endişe haline gelmiştir. Araştırmaya göre kazalarda suçlanan gemiadamlarının yüzde 43'ü üstlerinin arandığını belirtmişlerdir. Bu gemiadamlarının yüzde 75'i ise kamaralarının da arandığını belirtmiştir. Bu durumda, soruşturmadan sorumlu olan yetkililerin gemiadamlarının özel hayatına saygı duymadığı görünmektedir. Ayrıca araş-

---

<sup>25</sup> Kirby, 24.

<sup>26</sup> LEG 89/9/2, September 21, 2004.

tırmaya göre, kanıtların ele alınması süreci birçok durumda gemiadamlarının suçlanmasını da beraberinde getirmiştir.

### E) SUÇLANMANIN SONUÇLARI

Gemiadamlarının göz altına alınması sadece onların özgürlüğünü kısıtlamamakta aynı zamanda göz altında oldukları süre boyunca maaş ödemelerinin kesilmesi gibi çeşitli sorunlara yol açmaktadır. Dolayısıyla bu gelir kaybından aileleri de muzdarip olmaktadır<sup>27</sup>. İlaveten uzayan göz altı sürelerinden dolayı gemiadamlarının moralleri de negatif olarak etkilenmektedir. Genel hukuk ilkeleri soruşturma kapsamında bulunan kişinin suçu ispatlanana kadar masum olduğunu kabul etse de, gemiadamları söz konusu olduğunda soruşturma esnasında bile sık sık suçlu gibi muamele görmektedirler. Kurtarma operasyonlarının zararı azaltmada veya önlemede hayati bir önemi vardır. Ancak suçlamalar bu alanı da olumsuz etkilemektedir. Kurtarma ekipleri, çalışmaları başarısız olursa göz altına alınırlar diye korkmaktadır. Örneğin Tasman Spirit davasında, kurtarma gemisi kaptanı göz altına alınmıştır.

## III. DENİZ KAZALARINDA GEMİADAMLARINA ADİL MUA-MELE YAPILMASINA DAİR REHBER KURALLAR

Kaptanın ve mürettebatın sorumluluğu gemiyi dikkatli bir şekilde yönetmek ve deniz kazalarını önlemek için özel çaba sarf etmektir. Gemi kaptanları sorumlulukları doğrultusunda hareket etmeyip kasten veya dikkatsizce bir deniz kazasına sebep olduklarında, sonuçlarına katlan-

<sup>27</sup> Annex of the LEG 90/7, February 9, 2005 circular note, named as: IMO/ILO/WGFTS 1/11, February 3, 2005.



mak zorundadır. Ancak Prestige, Tasman Spirit, Erika<sup>28</sup>, Coral Sea<sup>29</sup>, Hebei Spirit<sup>30</sup> gibi birçok olayda gemiadamları kazaya sebebiyet verdikleri ve kazadan kaçınmak için ellerinden geleni yaptıkları halde göz altına alınmış ya da hapse atılmışlardır.

Milletlerarası Emniyetli Yönetim Kodu (ISM Kod)<sup>31</sup>, MARPOL ve SOLAS gibi birçok uluslararası sözleşmede deniz kazası sonrasında gemiadamlarının durumuyla ilgili birçok hüküm bulunmasına rağmen, konunun farklı açılarını ele alan uluslararası bir standart için bir sözleşmeye veya rehber kurala ihtiyaç vardır<sup>32</sup>. Prestige ve Tasman Spirit petrol kirliliği felaketlerinin sonrasında birçok sivil toplum kuruluşu gemiadamlarına adil muamele yapılması için uzman çalışma grupları kurmuştur.

---

<sup>28</sup> Kaza, Aralık 1999'da Fransa'nın Akdeniz kıyılarında meydana gelmiştir. 24 yaşındaki Erika gemisi batarak çevre felaketine sebep olmuştur. Kazadan sonra gemi kaptanı göz altına alınmış ve sekiz ay boyunca hapsedilmiştir. Ancak Fransız yetkililer, tutuklu gemiadamları açısından herhangi bir suç ispatlayamamıştır. Ayrıca bkz; C-188/07 Commune de Mesquer v Total, judgment of June 24, 2008.

<sup>29</sup> Kaptan, tayfa başı ve Coral Sea gemisinin birinci zabiti, Temmuz 2017'de gemide 51,6 kilogram kokain ele geçirildiği için gözaltına alınmıştır. Birinci zabıt ve tayfa başı bir yıl hapse atılmış, kaptan ise 17 ay hapiste kalmıştır. Ancak hepsi Mahkeme tarafından aklanmıştır. Birinci zabıt ağır psikolojik depresyon yaşamış ve ardından intihar etmiştir. Ayrıca bkz; LEG 97/INF/3, September 10, 2010, Annex page 19.

<sup>30</sup> Aralık 2007'de Güney Kore'de bir petrol tankeri olan Hebei Spirit'e bir vinç çarpmıştır. Hebei Spirit'ten denize petrol sızıntısı sonucunda deniz kirlenmiştir. Kaptan ve birinci zabıt, olaydan sonra Kore Petrol Kirliliği Yasası'nın ihlali nedeniyle esas tanık olarak sorguya çekilmiştir. Haziran 2009'a kadar ülkeden ayrılmalarına izin verilmemiştir. Güney Kore Temyiz Mahkemesi'nin kararına göre ülkelerine geri gönderilmişlerdir. Ancak kaptan ve birinci zabıt ceza hukukunu ihlal etmekten suçlu bulunmuş ve sırasıyla 14 ay ve 8 ay hapis cezasına çarptırılmıştır. Ayrıca bkz; LEG 97/INF/3, September 10, 2010, Annex page 20.

<sup>31</sup> International Safety Management Code, November 23, 1995, Resolution A.788(19) (2016) ISM.

<sup>32</sup> Demir, I.: "The Developments Regarding The Fair Treatment of Seafarers in The Events of Maritime Accident in International Law", Ankara Barosu Dergisi, 2012, S.3, s. 130.

Sonuçlar birçok STK (Milletlerarası Deniz Ticaret Odası (ICS), Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF) ve Uluslararası Gemiadamları Hakları (SRI) dahil olmak üzere), IMO'yu Rehber Kurallar oluşturması veya başka uygun önlemler alması üzere teşvik etmek için lobi oluşturmuşlardır<sup>33</sup>. STK'ların asıl talebi gemiadamlarının insan haklarını korumak ve deniz kazaları durumunda gemiadamlarının suçlanmasını engellemektir. IMO, uluslararası denizcilik camiasının bu talebini 2004 yılında ILO ile birlikte Gemiadamlarına Adil Muamele Yapılması konusunda özel bir Uzman Çalışma Grubu oluşturarak yerine getirmiştir.

IMO, uluslararası denizcilik camiasının talebini 2004 yılında IMO / ILO işbirliği ile Gemiadamlarına Adil Muamele Yapılmasına Yönelik Uzman Çalışma Grubu (Çalışma Grubu) oluşturarak cevaplamıştır<sup>34</sup>. IMO ve ILO'nun yanı sıra gemiadamlarından ve gemi sahiplerinden oluşan bir grup temsilci, kılavuz taslaklarının hazırlanmasında rol almıştır<sup>35</sup>. Sonuç olarak, Rehber Kurallar başlangıçta üç taraflı zeminde oluşturulmuştur. Başlıca sorun, yalnızca denizcilik sektörünü değil bireyleri (gemiadamlarını ve ailelerini) de kötü etkileyerek deniz kirliliği kazalarına cezai eylem olarak işlem yapılmasının gittikçe artmasıdır. IMO / ILO Gemiadamlarına Adil Muamele Yapılmasına Dair Uzman Çalışma Grubu'nun 2005 yılındaki ilk oturumunda Yunan delegesi, Yunan gemiadamlarını de içeren Prestige ve Tasman Spirit olaylarının acı tecrübelerini hatırlatmıştır<sup>36</sup>. Ayrıca diğer delegeler de denizcilik sektörünün birçok ulus-

---

<sup>33</sup> LEG 88/12, March 18, 2004.

<sup>34</sup> LEG 88/12/3, March 19, 2004.

<sup>35</sup> LEG 92/6/4, September 15, 2006.

<sup>36</sup> IMO/ILO/WGFTS 1/11, February 3, 2005.

lararası sözleşme, rehber kurallar ve kararlar doğrultusunda yönetilmesine rağmen bu araçların hiçbirinin doğrudan, deniz kazalarına dahil olan gemiadamlarına adil davranılmasını ele almamasını eleştirmişlerdir. Son olarak 2005 yılında Çalışma Grubu, Deniz Kazalarında Gemiadamlarına Adil Muamele Yapılmasına Dair Rehber Kurallar'ın taslak halini oluşturmuştur.

2006 yılında IMO, Uluslararası Çalışma Örgütü ile hazırlanan Deniz Kazalarında Gemiadamlarına Adil Muamele Yapılmasına Dair Rehber Kurallar'ı (Rehber Kurallar) kabul etmiştir. Rehber Kurallar 1 Temmuz 2006 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Rehber Kurallar, gemiadamlarının bir deniz kazası durumunda kamu makamları tarafından gözaltına alınabileceği tüm durumlar için uygulanabilir. Rehber Kurallar, "gemilerin seyri, operasyonu, manevrası veya yönetimi ile bağlantılı olan ve gemiadamlarının alıkonulmasına neden olabilecek herhangi bir öngörülemez durum veya fiziksel olayı" kapsamaktadır. Rehber Kuralların, limanlar ve sahildevletleri, geminin bayrağını taşıdığı ülkeler, gemiadamlarının ülkeleri, gemi sahipleri ve gemiadamları için özel maddeleri vardır. Rehber Kurallar tüm bu tarafların, gemiadamlarının göz altına alınmasıyla sonuçlanabilecek deniz kazaları durumunda ne yapmaları gerektiğini bilmesini sağlar.

Rehber Kuralların amacı, bir deniz kazası ardından ve herhangi bir soruşturma esnasında ve kamu yetkililerince göz altına alınmaları durumunda gemiadamlarına adil davranılmasını sağlamaktır. Rehber Kurallarla birlikte aynı yıl kabul edilen bir kararla üye devletlerin bu Kuralları yürürlüğe koymaları davet edilmiştir. Denizcilik camiasında bulunan

STK'lar da bu Rehber Kuralların nasıl uygulanacağına yönelik bir kılavuz hazırlamıştır. Bu zamandan itibaren birçok ülke Rehber Kuralları kendi ulusal mevzuatlarına dahil etmişlerdir.

Deniz kazalarının bir sonucu olarak can kaybı, mülke zarar ve deniz kirliliği sıklıkla meydana gelmektedir. Gemi kaptanı ve diğer mürettebat üyeleri, her zaman Ceza Hukuku veya Sahildar Devlet Kanunları tarafından onların hukuki yorumlarına göre muamele görürler<sup>37</sup>. Deniz kazalarına karışan birçok gemiadamı, vatandaşı oldukları devlet veya geminin bayrağını taşıdığı devlet dışında bir devlette uzun süreler boyunca alıkonulmuştur<sup>38</sup>. Özellikle bir deniz kazasının ardından, gemiadamlarına yönelik muamele konusunda oldukça belirsizlik vardır. Bu nedenle gemiadamları haksız muamele görme tehlikesi içinde hissetmektedirler. Rehber Kuralların kabul edilmesi, gemiadamlarına adaletsiz davranılması sorununu çözmeye yönelik büyük bir adım olarak görülmektedir. Rehber Kuralların, gemiadamlarına adil davranılmasını sağlayan önemli hukuki belge olmasına rağmen bu düzenlemenin uygulamaya yansımaları o kadar kayda değer değildir. Gerçekçi bir bakış açısıyla bakıldığında, sorunun çözülmekten çok uzakta olduğunu görebiliriz<sup>39</sup>. Çünkü birçok devlet, Rehber Kuralları uygulamamaktadır. Ülkeler Rehber Kuralları, kendi iç hukuk, idari ve yürürlüğe koyma süreçlerine entegre etmemişlerdir.

---

<sup>37</sup> LEG 92/6/1, July 25, 2006.

<sup>38</sup> IMO/ILO/WGFTS 1/11, February 3, 2005.

<sup>39</sup> LEG 92/6/1, July 25, 2006.

Denizcilik camiasındaki STK'lar Rehber Kuralların uygulanma durumunu incelemek için IMO üye devletleri arasında bir anket yapmıştır<sup>40</sup>. 45 üye devlet, yani tüm üye devletlerin üçte biri, anketi yanıtlamıştır. Yanıtlara göre, ülkeler üç kategoriye ayrılabilir: İlk grup, kendi mevcut mevzuatlarının gemiadamlarını yeteri kadar koruduğunu, ceza hukukundan deniz kazaları ve deniz kazası soruşturma kanunlarına kadar bir dizi konuyu kapsayan kendi hukuk sistemlerinin Kurallara dahil edilen gemiadamları haklarını ve gemiadamlarının başka yasal haklarını da içerdiğini iddia eden üye devletlerden oluşmaktadır. Bu grup, anketi yanıtlayan üye devletlerin %29'unu oluşturmaktadır<sup>41</sup>.

Anketi yanıtlayanların %38'ini oluşturan ikinci üye devlet grubu ise, Rehber Kuralları tamamen veya kısmen kendi hukuk sistemlerine entegre ettiklerini belirtmiştir. Kuralların uygulama kapsamının değişken olduğu gözlemlenmiştir. Benzer şekilde, Rehber Kurallar bazı ülkelerde uygulanması zorunlu iken, diğer devletler Rehber Kuralların "dikkate alınması" veya "değerlendirilmesi" gerektiğini belirtmiştir. Son olarak, anketi yanıtlayan devletlerin üçte biri Rehber Kuralları uygulamadıklarını belirtmiştir. Bu grup, Rehber Kuralları kendi hukuk sistemlerine düzgün bir şekilde entegre edebilmek için teknik yardım talep etmiştir.

Rehber Kurallar IMO Hukuk Komitesi'nin gündemindedir. Ayrıca denizcilik camiası STK'ları ve üye devletler konuyu, IMO Genel Kurul Toplantılarına da taşımıştır. Devletler bu tartışmalara genellikle tavsiye ve eleştirilerle katkıda bulunmaktadır. Ancak Rehber Kuralları uygu-

---

<sup>40</sup> LEG 101/4/1, March 14, 2014.

<sup>41</sup> LEG 102/4, March 2, 2015.

layıp eyleme geçme söz konusu olduğunda, performansları oldukça zayıftır. Graham durumu "gemiler önemlidir, çevre önemlidir, güvenlik önemlidir ama insanlar önemli değildir" diyerek eleştirmektedir<sup>42</sup>.

IMO gemi adamlarına adil muamele konusunu, zorunlu bir uluslararası yasal belge olmayan Rehber Kurallarla düzenlemiştir. Bu nedenle, özellikle bir deniz kazasından sonra gemi adamlarına karşı haksız muamele sorunu tam olarak çözülememiştir. Aksine sorun hala devam etmektedir. Rehber Kurallar gönüllü olarak kabul edilen bir düzenleme olduğu için sorunu çözmek için uygun bir yol değil gibi görünmektedir. Bu nedenle, bir uluslararası sözleşmenin uyarlanması meselesi akla gelebilir. Gemiadamlarının suçlanması devletlerin iç hukuklarıyla ilgilidir. Bu konu, ceza hukukundan deniz kazaları hukukuna ve devletlerin deniz kazaları soruşturma hukukuna kadar bir dizi alanda düzenlenmektedir. Uluslararası bir sözleşmenin uyarlanması, devletlerin iç hukukuna bir müdahale gibi algılanabilir. Bu nedenle uluslararası bir sözleşmeyi kabul etmek uygun olmayabilir.

Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu, Rehber Kuralları tanıtmak için bölgesel ve ulusal çalıştaylar düzenlemeye karar vermiştir. ITF, Rehber Kuralların etkili bir şekilde uygulanması için hazırlanan kılavuzu tartışmayı ve geliştirmeyi amaçlamaktadır. 23 Haziran 2017 tarihinde ITF ve Uluslararası Gemiadamları Hakları (SRI), bir deniz kazası durumunda gemiadamlarına adil muamelede bulunulmasına yönelik 2006 Rehber Kurallarının uygulanmasına dair bir günlük Çalıştay düzenlemiştir.

---

<sup>42</sup> Graham, C. A.: "Maritime Security and Seafarers' Welfare: Towards Harmonization", WMU Journal of Maritime Affairs, 2009, Vol. 8, Iss. 1, s. 75.

tir. IMO Merkez Ofisinde düzenlenen Çalıştaya 175 kişi katılmıştır. Katılımcıların tepkisi oldukça olumlu olmuştur. Daha sonra Kasım 2018'de Manila, Filipinler'de ITF tarafından Asya'nın önde gelen denizci uluslarıyla bölgesel bir toplantı düzenlenmiştir. Konuşmacılar, ülkelerin katılımcı delegelerini Rehber Kuralları kendi iç hukuklarında uygulamaya teşvik etmiştir. ITF, isteğe bağlı olan Rehber Kuralların hiçbir ülkenin iç hukuku, cezai veya medeni hukukuna müdahale etmeyi amaçlamadığını vurgulamıştır. Bunun yerine Rehber Kurallar, liman ve sahildevletleri, geminin bayrağını taşıdığı devletler, gemiadamlarının devletleri, gemi sahipleri ve gemiadamlarından oluşan paydaşların haklarını ve yükümlülüklerini dengelemektedir.

## SONUÇ

Gemiadamlarına adil muamele konusunun çözümünde, Rehber Kurallar çok gelişmiş ve önemli bir yasal metin oluşturmaktadır. Rehber Kurallar, ilgili tüm sosyal tarafların mutabakatıyla ve tam bir uzlaşma anlayışı içerisinde hazırlanmıştır. Rehber Kurallar, konunun tüm yönlerini kapsamakta ve pratikte sıklıkla karşılaşılan sorunlara somut çözümler sunmaktadır. Yasal etkisi açısından bağlayıcı olmasa da, Rehber Kurallara titizlikle uyulduğunda gemiadamlarına yönelik haksız muamelenin en aza indirilmesi beklenmektedir. Bu bağlamda Rehber Kuralları, uluslararası sözleşme gibi bağlayıcı bir belge haline getirmek en uygun çözümdür ancak en azından mevcut koşullar altında pek gerçekçi görünmemektedir. Rehber Kurallar, gemiadamlarına adil muameleyi sağlama açısından önemli bir dönüm noktası teşkil etmektedir.

Gemiadamlarına adil muamele konusu Türk Hukuku için de önemlidir. Türkiye, Rehber Kuralları dikkatli bir şekilde uygulamak için çaba göstermelidir. Bu çerçevede, ceza hukuku mevzuatı ile deniz güvenliği ve kirliliği mevzuatının hükümleri kapsamlı bir şekilde taranmalı ve gemiadamlarına adil muameleyi sağlayan hükümler mevzuata dahil edilmelidir. Mümkün olduğu ölçüde, Rehber Kurallar bir düzenleyici işlem formatına dönüştürülerek uygulanmalıdır. İlk aşamada bu mümkün değilse, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve diğer ilgili bakanlıklar, ilgili tüm kamu kurumlarını ve sosyal ortakları Rehber Kurallar hakkında bilgilendirmeli ve bunların uygulanmasını teşvik etmelidir. Aynı zamanda Türkiye, Türk gemiadamlarına ve Türk gemilerindeki yabancı gemiadamlarına yönelik haksız muamelenin kaydını tutmalıdır. Sağlanan veriler düzenli aralıklarla IMO ve ILO'ya aktarılmalıdır. Öte yandan uygulama ile ilgili olarak IMO ve ILO tarafından gönderilen genelgeler düzenli olarak takip edilmeli ve gerekli cevapların zamanında ilgili kuruluşlara ulaştırılması gerekmektedir.

## **KAYNAKÇA**

### **A) KİTAPLAR / MAKALELER**

Balbaa, A.: "Protecting Seafarers' Rights - The Need to Review the Implementation of the ISPS Code", College of Maritime Transport and Technology Arab Academy for Science, 2005, 6<sup>th</sup> Conference, s. 1 - 10.

Bauer, P. J.: "The Maritime Labour Convention: An Adequate Guarantee of Seafarer Rights, or an Impediment to True Reforms?" Chicago Journal of International Law, 2008, C. 8: No. 2, Article 12.



- Couper, A.: "Implications of Maritime Globalization for the Crews of Merchant Ships", *Journal for Maritime Research*, 2000, Vol. II, Iss. I, 1 - 8.
- Demir, İ.: "The Developments Regarding The Fair Treatment of Seafarers in The Events of Maritime Accident in International Law", *Ankara Barosu Dergisi*, 2012, S.3, 123 - 151.
- Dimitrova, D. N. - Blanpain, R.: *Seafarers' Rights in the Globalized Maritime Industry*, Kluwer Law International, 2010.
- Fitzpatrick, D. - Anderson, M.: *Seafarers' Rights*, Oxford University Press, 2005, s. 3.
- Gold, E.: "The Fair Treatment of Seafarers", *WMU Journal Maritime Affairs*, 2005, Vol. 2, Iss. 4, 129 - 130.
- Graham, C. A.: "Maritime Security and Seafarers' Welfare: Towards Harmonization", *WMU Journal of Maritime Affairs*, 2009, Vol. 8, Iss. 1, 71 - 87.
- Kirby, S. M.: "The Criminalization of Seafarers Involved in Marine Pollution Incidents", *Company of Master Mariners of Canada International Conference*, Halifax, Nova Scotia, 2011.
- Kyriaki, M.: "Employment of Seafarers in the EU Context: Challenges and Opportunities.", *Marine Policy*, 2008, Vol. 32, Iss. 6, 1043 - 1049.
- Murray, O.: "Fair Treatment of Seafarers - International Law and Practice", *The Journal of International Maritime Law*, 2012, Vol. 18, Iss. 150 - 164.

Xingang, L. K. - Ng, J. M.: "International Maritime Conventions: Seafarers' Safety and Human Rights", *Journal of Maritime Law and Commerce*, 2002, C. 33, S. 3, 381 - 404.

## B) RAPORLAR/DAVALAR

C - 188/07 Commune de Mesquer v Total, June 24, 2008.

EWCA, 2792 Civ., 333, [2015].

EWHC, 3188 (Comm), [2013].

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

IMO LEG 88/12, March 18, 2004.

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

IMO LEG 89/9/2, September 21, 2004.

IMO LEG 89/9, August 20, 2004.

IMO LEG 90/7, February 9, 2005.

IMO LEG 92/6/1, July 25, 2006.

IMO LEG 92/6/4, September 15, 2006.

IMO LEG 97/INF/3, September 10, 2010.

IMO LEG 101/4/1, March 14, 2014.

IMO LEG 102/4, March 2, 2015.

IMO LEG 106/15, Jan 22, 2019.

Resolution A.788(19) (2016) ISM.

### C) ÇEVİRİMİÇİ KAYNAKLAR

<<https://www.ilo.org/global/standards/subjects-covered-by-international-labour-standards/seafarers/lang-en/index.htm>>, (erişim tarihi: 3 Temmuz 2016).

International Group of Protection and Indemnity 'IGP&I' (Igpandi.org, 2016), <<http://www.igpandi.org>> (erişim tarihi: 21 Aralık 2019).

Seafarers' Rights International, SRI Survey on Fair Treatment of Seafarers, December 2018 (erişim tarihi: 19 Aralık 2019), <<http://ftp.elabor8.co.uk/sri/pdf/SRI-Survey-web.pdf>>.

“The Criminalization of Seafarers - From master mariner to master criminal”, Gard News - Insight, Feb 1, 2005, S. 177, <<http://www.gard.no/web/updates/content/53568/the-criminalisation-of-seafarers-from-master-mariner-to-master-criminal>> (erişim tarihi: 14 Aralık 2019).

United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, Article 230 (2016). <[http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)> (erişim tarihi: 9 Aralık 2019).

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Review of Maritime Transport, 2015. <<http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1374>> (erişim tarihi: 13 Aralık 2019).