

- Research Article -

**SEAFARER ABANDONMENT:
A HUMAN RIGHTS AT SEA PERSPECTIVE***

*GEMİ ADAMLARININ TERK EDİLMESİ:
DENİZCİLİK PERSPEKTİFİNDEN İNSAN HAKLARI*

Sayedeh Hajar HEJAZI**

ABSTRACT

Improper protection of human rights of seafarers is a problem that has arisen historically with the growth of the shipping industry. Data reveals that human rights violations related to seafarers and the shipping industry are increasing significantly.

The global maritime administrations and various legal systems that oversee maritime activities encounter a lack of regulations and proper enforcements of law in issues such as seafarer abandonment, illegal migration, human trafficking, maritime terrorism, floating armories and illegal

^H Hakem denetiminden geçmiştir.

* Bu makale, 03.06.2020 tarihinde Yayınevimize ulaşmış olup, 28.09.2020 tarihinde birinci hakem; 25.09.2020 tarihinde ikinci hakem onayından geçmiştir.

** Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law (DEHUKAM), Volunteer Researcher, LL.M. student at Ankara University Graduate School of Social Sciences, (mrthejazi@outlook.com) (ORCID ID: 0000-0001-8184-5053)
Bu makaleye atf için; HEJAZI, Sayedeh Hajar, "Seafarer Abandonment: A Human Rights at Sea Perspective", DEHUKAMDER - Cilt: 3 / Sayı: 1 / Yıl: 2020, s. 393 - 426.

weapon transactions on the high seas, these are also current problems where legal interventions have not been adequate. This study examines several case studies to which it was exposed during author's internships and researches at Human Rights at Sea charity a part of her work Within 2014 to 2019.

This paper observes the international legal systems' capacity to protect human rights at sea, as well as the advantages and disadvantages of enhancing the applicable administrative system to support victims of human rights abuses at seas considering abandonment of seafarers.

Abandonment of seafarers is a problem that has historically arisen with the growth of shipping industry¹. In most cases of abandonment, crews unexpectedly deserted by their marine operations. They find themselves stranded in a country where they do not speak the language, are facing difficulties of financial constraints due to unpaid wages and often lack of proper access to timely legal procedure and expert support. This paper also addresses the need for an effective enforcement system to prevent human rights violations specifically on seafarers in abandonment.

The aims of this research paper are therefore:

- a. To highlight an applicable path for recognition and potential further educational development of seafarers' rights relation to abandonment through awareness. The study examines past and

¹ Hejazi, S. H.: "Seafarer abandonment, Human Rights Perspective from Iran", Human Rights at Sea Charity, (2019).

present cases of seafarer abandonment and international law relating to maritime labour and seafarer abandonment;

- b. To determine whether current laws and their practice and enforcement are sufficient in protecting the human rights of abandoned seafarers, where laws are found to be insufficient, or ill enforced;
- c. Provide possible solutions and alternatives that may lead to increased welfare support for the vulnerable population of abandoned seafarers, as well as increased awareness of human rights at sea, in general.

Keywords: Human Rights, Seafarers Rights, Abandonment of Seafarers, Maritime Law.

ÖZ

Gemi adamlarının insan haklarının düzgün bir şekilde korunmaması, denizcilik sektörünün gelişmesiyle birlikte tarihsel olarak ortaya çıkan bir sorundur. Verilere göre, gemi adamlarına ve denizcilik sektörüne ilişkin insan hakları ihlalleri önemli ölçüde artmaktadır.

Denizcilik faaliyetlerini denetleyen küresel denizcilik yönetimleri ve çeşitli hukuk sistemleri, gemi adamlarının terk edilmesi, yasa dışı göç, insan kaçakçılığı, deniz terörizmi, açık denizlerde yüzen cephanelik ve yasa dışı silah işlemleri gibi konularda mevzuat ve düzgün kanun uygulamalarının eksikliğiyle karşılaşmaktadır, bu durumlar aynı zamanda yasal müdahalelerin yeterli olmadığı güncel sorunlardır. Bu çalışmada,

yazarın stajlarında ve 2014 - 2019 yılları arasında Denizde İnsan Hakları hayır kuruluşundaki işinin bir parçası olarak yaptığı araştırmaları esnasında karşılaştığı bir dizi örnek olay incelenmektedir.

Bu çalışma, uluslararası hukuk sistemlerinin denizde insan haklarını koruyabilme kapasitesinin yanı sıra denizcilerin terk edilmesi de göz önünde bulundurularak denizlerdeki insan hakları ihlali mağdurlarını desteklemek için mevcut idari sistemleri geliştirmenin avantajlarını ve dezavantajlarını incelemektedir.

Gemi adamlarının terk edilmesi, tarihsel olarak denizcilik endüstrisinin büyümesiyle ortaya çıkan bir sorundur². Çoğu terk olayında mürettebat, deniz operasyonları esnasında beklenmedik bir şekilde terk edilmiştir. Dillerini bilmedikleri bir ülkede mahsur kalırlar, ödenmeyen maaşlardan dolayı finansal sıkıntılarla karşı karşıya kalırlar ve çoğunlukla zamanında düzgün adli sürece ve uzman desteğine erişim sağlayamazlar. Bu çalışmada aynı zamanda, özellikle terk edilmiş denizcilere yönelik insan hakları ihlallerini önlemek için etkili bir yaptırım sistemine olan ihtiyaca değinilmektedir.

Bu nedenle araştırmanın amaçları aşağıdaki gibidir:

- a. Farkındalık yolu ile gemi adamlarının terk edilmeye ilişkin hakları üzerine daha ileri eğitimsel gelişim için uygulanabilir bir yola dikkat çekmek ve bu hakların tanınması. Çalışma, gemi adamının terk edilmesine ilişkin geçmiş ve mevcut olayları ile

² Hejazi, S. H.: “Seafarer abandonment, Human Rights Perspective from Iran”, Human Rights at Sea Charity, (2019).

denizcilik çalışma ve gemi adamının terk edilmesiyle ilgili uluslararası hukuku incelemektedir;

- b. Yasaların yetersiz kaldığı veya kötü uygulandığı durumlarda mevcut yasaların, uygulamalarının ve yaptırımlarının terk edilen gemi adamlarının insan haklarını korumada yeterli olup olmadığını belirlemek;
- c. Genel olarak denizde insan haklarına yönelik farkındalığın artırılmasının yanı sıra savunmasız terk edilmiş gemi adamlarının refahını arttırabilecek çözümler ve alternatifler üretmek.

Anahtar Kelimeler: İnsan Hakları, Gemi Adamlarının Hakları, Gemi Adamlarının Terk Edilmesi, Deniz Hukuku.

INTRODUCTION

Protection for seafarers' rights have been a long - standing issue that has arisen with the development of the shipping industry. But, the legal framework of protecting those rights either at sea or on land is still not adequately protected. The vast expanse of the sea also adds to seafarers feeling of isolation, often making them feel that they are away from and outside the protection of competent legal systems that change at the border of every coastal state they pass by or through. This apparent legal isolation occurs because laws or regulations governing seafarers aboard a ship may change or be updated within the shipping community while they are away on the high seas without their knowledge. "What then

takes place is the ‘custom of the sea’³ that evolved and transferred from one ship to another through word of mouth’⁴. This informal and unregulated system has led to misunderstandings in several areas of human rights protections at sea.

Seafaring is a risk, isolation and restriction carrier where protection of the legal system is not easily accessible⁵. Seafarers involve in abandonment are often members of the lowest classes in shipping communities, which increases their vulnerability in the face of unscrupulous shipping companies and shipowners who do not always have their workers’ best interests in mind, or see the seafarer as an expendable asset. This is where seafarers’ rights and their welfare support become vulnerable to exploitation in the face of legal complexities, poor individual awareness of their rights, and inability to challenge their employers. In cases of seafarer abandonment, in which shipowners deliberately abandon their crews (usually for prioritized financial reasons), the legal protections for the abandoned seafarers often appear inadequate.

Life at sea for many seafarers can also involve a degree of abuse, including physical abuse such as beatings, sexual assault, inadequate medical treatment, substandard accommodation, inadequate nourishment and mental health conditions that arise from isolation, cultural insensitivity and lack of amenities for social interaction on board. Social isolation is

³ Fitzpatrick, D. - Anderson, M.: *Seafarers’ Rights*, Oxford University Press, England 2005, s. 3.

⁴ Hubilla, M. R. S. B.: “An Analytical Review of the Treatment of Seafarers under the Current Milieu of the International Law relating to Maritime Labour and Human Rights”, World Maritime University Dissertations, 2009, s. 1.

⁵ Fitzpatrick - Anderson, 3.

also increasingly assisted by technology as seafarers interact in the isolation of their cabins, and not in communal messing areas as they historically did.

Non - payment of wages and delays in paying entitlements to families, especially in the case of seafarer abandonment, are additional emotional abuses that directly contribute to this suffering. Seafarers may face abandonment for many months, sometimes years, without pay, and little hope of repatriation. The flag States' judicial and administrative systems may also lack the legal experience and will to successfully address the struggles these maritime workers face.

In most cases of abandonment, the crew are unexpectedly deserted by their employer who has become incapable of generating required funds to continue with daily marine operations. The abandoned seafarers often also find themselves stranded in a country where they do not speak the language, and where they face the difficulties of financial constraints due to unpaid wages. When combined with the dangers of the elements of the sea, and the possible abuse by unscrupulous owners, this puts an unacceptable pressure on the seafarers.

Due to the vastness of the maritime domain, helping these abandoned seafarers becomes problematic for many reasons. In abandonment cases, it is often difficult for seafarers to contact supporting agencies, or other authorities to obtain support if vessel communications are not available or working, or there is a lack of funds to top up individual phones. There is often a lack of monitoring of maritime working conditions depending

on the owner, unless the vessel comes into a port and is inspected by Port State authorities; and there is a lack of enforcement of international laws by the flag States with whom the vessels are registered. There appears to be a lack of remedy which can be implemented quickly and effectively, especially if seafarers have poor or no contracts.

In response to the rampant violation of seafarers' rights and the rising trend of criminalization of seafarers involved in abandonment cases, various international Conventions and legal instruments have been formulated and instituted by international bodies to address the above stated problems.

Accordingly, legal references purposely for seafarers have been established in Conventions such as the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS 1974), the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 (UNCLOS), the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation and its Protocols (SUA Convention), the Maritime Labour Convention of 2006 (MLC 2006) and Resolution 930(22) of IMO.

In analyzing past and present abandonment cases, it is evident that not each abandonment circumstance was met with adequate legal action or support. Consequently, a comprehensive and fundamental international human rights' code at sea does not exist, yet. Although existing Conventions have come into force, or have been ratified by many shipping nations, often the enforcement and effective practice of the laws is still lacking, and human rights at sea are still not as adequately protected as

they are on land. Some of the most significant challenges in protecting human rights at sea include the lack of reporting and maritime enforcement. Reporting and investigating human rights' abuses while at sea is challenging. As a result, human rights' violations often go unreported and unpunished. In addition, while UNCLOS, provides a legal basis for stop and search and inspections of vessels for various criminal activities at sea, maritime enforcement operations for human rights' abuses on board vessels are not permitted. To address these gaps, flag states, coastal states and the shipping industry have to work together towards improving the human and labour standards on board vessels as well as making available reporting mechanisms and remedies for victims of human rights violations at sea.

This paper identifies areas of concern that may be addressed with the changes alongside with examination of these past cases, as well as in my interactions with three case of abandoned seafarers. It, therefore, proposes the implementation of independent investigations into the alleged human rights' abuses of abandoned seafarers, addressing any discovered problems through proper legislative procedure by flag states, supported by human rights at sea authorities, ship inspectors, lawyers or consultants directly supported by supportive agencies or competent and credible non - governmental organizations.

A) BACKGROUND

In this paper, a shipowner is defined as the owner of the ship, or any other organization, person, manager, agent or bareboat charterer who has

assumed the responsibility for the operation of the ship from shipowner, and who, assuming such responsibility, has agreed to take over all the attendant duties.

Further, a seafarer is defined as any person who is employed in any capacity on board a seagoing vessel. Seafarers abandonment means the voluntary relinquishment of all rights, titles, claims and possessions, with the intention of not reclaiming them.

In relation to seafaring, abandonment occurs when the shipowner fails to cover the cost of the seafarers' repatriation and has left the seafarer without the necessary maintenance and support; or when the shipowner has otherwise unilaterally severed ties with the seafarer, including failure to pay contractual wages for a period of at least two months. The reasons why abandonment of seafarers occurs vary depending on the circumstances prevailing at the time. However, the usual reasons are financial. In many cases, the shipowner becomes incapable of generating required funds and continuing with daily maritime operations, and, as a result, seafarers are left to fend for themselves without adequate support.

Seafarers are classified as abandoned when a shipowner withdraws all responsibility by failing to meet their obligations regarding seafarers' financial and social security, extradition, and other related costs. In such cases, the shipowner fails to provide basic necessities of life, such as residential facilities, medical attention, and foodstuffs. Seafarers are, nonetheless, entitled to human rights, including the right to life, the right to family life, the right to wages, the right to reasonable working hours

and holidays, the right to medical treatment for sickness and injury, the right to receive social security, and the right of repatriation.

B) OBJECTIVE

The objective of this paper is to present and identify the most common forms of violation of seafarers' rights in terms of their work and living conditions on board, by making a thorough discussion of the prevalent issues relating to the treatment of seafarers in abandonment circumstances in both past and present cases. It undertakes a comparative analysis of how seafarers are treated by the shipping industry, and the maritime sector as a whole, and to determine if the measures and remedies that are currently being undertaken, or additional sanctions proposed to be undertaken, will ultimately address any human rights violations.

C) METHODS

This paper focuses on the identification of different issues relating to the treatment of seafarers. Further, it analyses pertinent sections and provisions of the labour, maritime, and human rights law, both within the purview of domestic and international areas of jurisdiction, including but not limited to, relevant international conventions and applicable treaties and other international instruments as well as case laws and jurisprudence. Primary sources used include interviews with seafarers⁶.

Secondary sources included various reference case studies that deal with this topic or have relevance thereto, as well as a compilation of journals,

⁶ Hejazi, 10-23. These cases had conducted by the charity Human Rights at Sea (HRAS), <www.humanrightsatsea.org>.

articles, editorials, dissertations, and written communications from relevant national and international organisations and universities. Internet research was also undertaken, particularly utilizing the official websites of the United Nation Organisation, International Labour Organisation, International Maritime Organisation, charities and seafarer's welfare organizations.

I. SEAFARERS' ABANDONMENT

Enactments on the repatriation of seafarers provide that at the end of every contract, the seafarer will be repatriated⁷. Therefore, when seafarers are abandoned by their employers, they expect to be repatriated. However, in reality this is not always the case because normally contracts between seafarer and employer are in favour the employer or may not even exist at the first instance. This often means that the seafarer ends up shouldering their own repatriation costs and may not be repatriated by their employer for many stated reasons, such as being in an "inconvenient port"⁸.

Problems with repatriation of seafarers may arise when shipowners fail to fulfil their duties to abandoned seafarers. The responsibility of shouldering repatriation costs and arrangements falls upon the shipowner. In real - life cases of abandonment, however, the shipowners, finding themselves in financial crisis or otherwise motivated by economic pressures, often disappear, leaving their crew to fend for themselves. Further, when the shipowner fails to fulfil their responsibilities of repatriation, the re-

⁷ Hubilla, 15.

⁸ Hubilla, 16.

sponsibility then falls upon the flag State of the ship. If the flag State fails in this responsibility, then it is the country of origin of the seafarers or the country in which they are stranded who must shoulder the repatriation arrangements.

The problem is that, in actual cases of abandonment where the legally expected avenues of support for repatriation fail, there is still no clear mechanism for determining when the employer or the flag States have failed in their duties⁹. This leaves many cases unresolved.

Abandoned seafarers are often illegally detained and not allowed to repatriate to their home countries. Additional difficulties can arise in the event of shipwreck. There have been cases in which the shipowners wrongly attribute the destruction of the ship to the fault of the crew, therefore refusing to repatriate or assist them. In such cases, shipowners have repeatedly left abandoned crew without food and water aboard an unsafe vessel with insufficient personal safety equipment and medical services and have failed to provide payment of wages for many months.

II. SEAFARERS' RIGHTS FROM HUMAN RIGHTS ASPECT

Human rights can be considered as part of international customary law, with the result that the correspondent obligation to protect them binds states. Nonetheless, it is still useful to determine the scope of human rights' obligations. Even in the case of customary human rights, it is still necessary to indicate the state or states that have the obligations to protect right of a specific person in a specific case. Furthermore, agreements

⁹ Hejazi, 10.

on the customary nature of rights often do not extend to all of their rights and it may therefore be necessary or advisable to apply relevant treaties. With regard to establishing the scope of human rights' obligations, it is important to determine the applicability of the separate enforcement mechanism provided by each treaty.

Determining the scope of human rights is, therefore, key to knowing the exact content of the right, the state or states that have the obligation to protect it, and eventually whether there is access to enforcement procedures. Under human rights' treaties, states are obliged to "respect and protect" the rights listed therein with regard to all individuals subject to their jurisdiction. This reflects the vertical structure of ILO treaties, being composed of articles, enunciating the general principle as well as containing the final provisions, binding regulations that set out the substantive regime, a code that contains mandatory standards and considering non - mandatory guidelines for the implementation of these rights. The result is a comprehensive regulation setting out in detail the positive obligation of states, such as the MLC2006, which provides seafarers' rights¹⁰. The content provides obligations not only for flag states, but indeed develops the concept of port state control, attributing extensive duties to the port states. The MLC has already been ratified by many states, which has resulted into more than 91% of the world's shipping

¹⁰ Art IV MLC mentioned the rights to a safe and secure workplace, the rights to fair terms of employment, the rights decent working and living condition, and the right to health protection, medical care, welfare measures, and other forms of social protection.

fleet being regulated¹¹. With regard to seafarers' rights, according to Article 94 of UNCLOS, all states must comply with this article which complete the MLC in another hand. Moreover, Articles 98 and 146 of UNCLOS oblige all states to protect the right to life of seafarers.

Moreover, SUA Convention is one of the first law of the sea treaties to contain a non - prejudice clause concerning human rights' guarantees in general. A part from provisions aimed at ensuring contact with national authorities (Article 7(3), the safety of life at sea (Article 8 bis(10)(a)(i), and the protection of human dignity (8bis(10)(a)(ii), it also obliges States to provide for effective remedies against unlawful action by state authorities (Article 8 bis(10)(b)), fair treatment of persons taken into custody (Article 10(2), and prior informed consent for the transfer of a person's taken into serving a sentence from one state to another for the purposes of providing evidence (Article 12bis(1)(a)).

Hence, the provisions of Art.2 bis1, SUA Convention, that "Nothing in this Convention shall effect other rights, obligations and responsibilities of states and individuals under international law, in particularly the purpose and principle of the charter of the United Nation and international human rights, refuges and humanitarian law".

These provisions can be considered as specific applications of the general right to consular information, notification and assistance, which all

¹¹ As of January 2019, a total of 90 countries had ratified the MLC 2006 www.seafarersrights.org.

foreign individuals enjoy under article 36(1) The Vienna Convention on Consular Relations¹².

However, as will be demonstrated in the case studies below, despite the implementation of several international Conventions and laws, the actual effective enforcement and practice of these laws does not always occur in real - world abandonment situations, and legitimate concerns about related human rights violations persist.

III. SEAFARERS' ABANDONMENT UNDER THE INTERNATIONAL MARITIME REGULATIONS AND CONVENTIONS

As already highlighted, international Conventions formulated by the above - mentioned organizations cover various seafaring issues. This article considers MLC 2006 which came into force since 18 August 2017, because MLC as a legal resource performs international standards in order to insure decent work for the estimated more than 1.5 million seafarers around the world. It covers almost every aspect of seafarers' work and life on board including: minimum wage, seafarers' employment agreements, hours of work and rest, payment of wages, paid annual leave, repatriation at the end of contract, onboard medical care, the use of licensed private recruitment and placement services, accommodation, food and catering, health and safety protection and accident prevention, seafarers' complaint handling.

¹² ICJ: LA GARAND (Germany v. United State of America), Judgment of 27 June 2001, para 77.

Furthermore, MLC as a financial security system and fair terms of employment for seafarers to demonstrate conditions of employment and accommodation, welfare and social protection, recreational facilities, maintenance and complaint procedure. Additionally, this system demands payments of all outstanding remuneration, accrued wages, and other entitlements which stand on the contract of employment between the seafarers and the shipowners.

In cases of abandonment, the financial security system stands to cover seafarers for up to four months of outstanding wages and entitlements. It was intended to cover the expenses of repatriation costs, food, clothing, medical treatments, and any other necessities related to the abandonment situation.

IV. CASE STUDIES

The following case studies consider of seafarers' abandonment:

A) CASE NO. I: THE MT IBA

Vessel Location: United Arab Emirates (UAE)

Years: 2017 - present

Vessel: MT IBA

IMO No.: 9438200

Port State: UAE

Shipowner: Alco Shipping Services LLC

Flag: UAE

Crew's nationalities: Indian, Pakistani, Sri Lankan, Myanmarian

The crew were abandoned in the Hamriyah Free Zone, off the coast of the UAE. They repeatedly attempted to contact their employer regarding their wages and access to food, water, and medical treatment; further, all of their correspondences were ignored. At the time the case study was published (2017), their request for unpaid wages had gone unanswered for six months. They were left on board an unsafe ship with insufficient personal safety equipment, they were suffering from undiagnosed skin conditions, and were denied access to medical treatment for five months, further aggravating their suffering.

The basic human rights of the crew were violated in this case, as they were denied liberty, protection of their health and bodily integrity, protection of their right to life, and lack of family life due to being detained in the port, unable to return to their home countries.

The shipowner, Alco Shipping Services LLC Alco, appeared to be in violation of several international documents and Conventions established by the ILO, IMO, MLC 2006, the UN's Universal Declaration of Human Rights (UNDHR), and the International Covenant on Civil and Political Rights (ICCPR)¹³. One violation is that the Alco did not have

¹³ The International Covenant on Civil and Political Rights or ICCPR was created in 1966. It entered into force on 23 March 1976.

an effective financial security system in place, nor had the related authorities implemented the financial security system provided by the ILO and the IMO Amendments. They also appear to have failed to provide necessary medical treatments, adequate food and water, accommodation or repatriation, and they have been illegally detaining the crew, holding them on board a ship that cannot safely function.

According to the UAE's Constitution, the UAE have exclusive legislative and executive jurisdiction in foreign affairs, and in health and medical services. According to Article 121, the UAE "shall have exclusive legislative jurisdiction on labour relations and social security in territorial waters". Article 125 provides an obligation for the UAE Government to take steps to implement international agreements, therefore, it is incumbent upon the UAE to ratify relevant documents and treaties particularly for the benefits of seafarers. At the time of this writing, the UAE has not yet ratified the Amendments or Resolutions of the MLC 2006, IMO, or ILO Convention¹⁴, nor have they fulfilled their other obligations in cases of labour and foreign affairs, as outlined in their own constitution.

Furthermore, according to IMO 930(22) Resolution¹⁵, because the shipowner failed to meet its obligations to its crewmembers and the State of port and flag, as well as the home State of Alco Shipping is required to assume the responsibilities of protecting and helping the abandoned seafarers, which they appeared to have failed to do. But the UAE has own

¹⁴ ILO, Information system on international labour system.

¹⁵ IMO Resolution 930(22): In cases where the shipowner fails to meet its obligations, the flag State may be called upon, and in some cases the State of which the seafarer is a national or the port State may be called upon to intervene.

national jurisdiction and implementation related to seafarer's abandonment which is notable and significant.

In conclusion, the case of the MT IBA demonstrated clearly that, although both national and international maritime provisions may be in place, but these are still not always enforced or practiced effectively, leading to the continued suffering of abandoned seafarers. At the time of first writing in 2018, the crew of the MT IBA were still on board the ship. This case exposes the complications that can arise in cases of seafarers' abandonment when communications between parties fail. When the employer, or other parties responsible for the welfare of the workers, fail or refuse to respond to the worker's pleas for help, this case shows that often there are not enough effective alternative avenues for seeking aid or finding a solution to the problems faced.

B) CASE NO. II: THE MV SUTTON TIDE

Location: Soyo, Zaire Province, Angola

Years: 2017 - present

Vessel: MV Sutton Tide

IMO No: 9389461

Owner: Sonatide (a joint venture between Sonangol [Angola's national oil company] and Tidewater, Inc. [USA])

Flag: Vanuatu

Crew's nationalities: Croatian, Filipino, Russian, Ukrainian

Allegation: Illegally sold around 104 cubic meters of diesel without consent of the owner

Plaintiff: Sonatide

Defendants: The crewmembers of the ship p

Port state of jurisdiction: Soyo, Angola

The vessel as a platform supply vessel owned by Sonatide, were accused by their employer of illegally selling 140 cubic meters of diesel. This allegation was reported to Sonatide by one of the crewmembers, and the Sonatide office in Angola reported the alleged illegal activity to the local authorities in Soyo.

On 5 March 2017, the local authorities detained the crew and confiscated their passports. After the detention, the local magistrate signed a document confirming that they were not formally under arrest and authorised the release of their passports. The local police, however, did not pass this order to the crewmembers and instead held them without access to legal procedure and representation for almost three months. Moreover, the crew had not been paid since March, and they were facing increasing legal and accommodation expenses, which were approximately US \$15,000 at that time; the majority of which has been paid by the seafarers' families. The local authorities also, failed to inform the crew about the nature of the allegations against them, as well as detaining the crew without providing them proper legal due process.

This case is subject to violation of the Angolan Constitution of Law (ACL)¹⁶. According to Article 26, section 2 of the ALC, that everyone shall possess the rights of legal information and advice, to legal counsel and to be accompanied by a lawyer before any authority. This article provides constitutional and legal precepts in relation to fundamental rights must be interpreted in accordance with the United Declaration of Human Rights. With regard to assisting detained and abandoned seafarers, The Ukrainian Embassy provided evidence to the local prosecutor that exonerated the crew which was included the engine logbooks and the reports signed by a third party showed that while the ship was working in Angola for 44 days, all of the fuel was accounted for. Subsequently, the local magistrate's order to return their passports. The authorities denied the protections and rights of arrested person which was guaranteed by Article 29 of the ALC. From a human rights point of view, the crew had faced a lack of liberty, proper access to justice and the ability to leave freely, as well as a lack of family life, protection and rights of an arrested person¹⁷. As a case of seafarer's abandonment, the MLC 2006

¹⁶ According to the Angolan Constitution, Article 26, sections 1, 2, and 3: a) The fundamental rights enshrined in the Constitution shall not exclude others contained in the laws and applicable rules of international law. b) Constitutional and legal precepts relating to fundamental rights must be interpreted and incorporated in accordance with the Universal Declaration of Human Rights and the African Charter on the Rights of Man and Peoples and international treaties on the subject ratified by the Republic of Angola. c) In any consideration by the Angolan courts of disputes concerning fundamental rights, the international instruments referred to in the previous point shall be applied, even if not invoked by the parties concerned.

¹⁷ According to According to Article 2, section 1 of Law N6: 21/92 of Angola, the coastal State can exercise its authority within territorial waters. Accordingly, Angola has jurisdiction to handle this case.

and the IMO Resolution 930 (22) applies on this case¹⁸. Accordingly, in the case of abandonment which is characterized by the severance of ties between the shipowner and the seafarer, when the shipowner fails to fulfill their responsibilities, the financial security system should provide repatriation of the seafarers by appropriate and expeditious means, normally by air. Further, it should include providing food, medical treatments, accommodation for the seafarer from the time of leaving the ship until arrival at the place of repatriation.

The court authorized the crew to leave Angola if Sonatide provided the necessary supporting documents.

Abandonment in this case occurred when the shipowner failed to fulfill certain fundamental obligations to the seafarers with regard to timely repatriation and payment of outstanding remuneration, and the provision of the basic necessities of life, adequate food, accommodation and medical care.

This is important to consider the emotional distress on the crews as the victims of this lawlessness attempted suicide due to the mental torture they were forced to suffer. The indeterminate nature of their detention

¹⁸ The financial security system outlined in IMO Resolution 930 (22) includes: The expenses of the repatriation of the seafarers, which are to be met without cost to the seafarers; The maintenance of the seafarers from the time of abandonment to the time of arrival at the place of repatriation; Payment to the seafarer of all outstanding remuneration and contractual entitlements; Payment to the seafarer of other expenses incurred during the period of abandonment arising from the abandonment; The maintenance of seafarers while abandoned should include adequate food, clothing, accommodation, medical care, and other basic necessities of life. Payment to the seafarers of all outstanding remuneration should include accrued wages and other entitlements as provided for in the contract of employment and/or under national law.

drove the Russian crewmember to attempt suicide and other crewmembers engaged in a hunger strike. Moreover, being far from home and family, unpaid wages led to undue financial stress for the seafarers' dependents, one of whom was in hospital, crewmembers had concerns about their legal rights and status with immigration and other authorities, which led to uncertainties about their fate in this case.

This circumstance demonstrates the violation of seafarer's rights at sea as well as on land. Further, the importance of monitoring and intervention in such cases where national legal jurisdiction becomes uncertain, and the existing legal international regulations is not always enforced.

C) CASE NO. III: KISH ISLAND CASE:

Year: 2018

Vessels: Various

Port State: Islamic Republic of Iran (IRA)

Shipowners: Baltic Marine Services (BMS), Al Matab Shipping

Crew's nationalities: Indian, Ethiopian, Filipino

Case Statement: Seventeen seafarers were abandoned by various marine companies on Kish Island, Iran, of which it was alleged that none have been paid for over two years.

In May 2018, seventeen seafarers had been abandoned on Kish Island, off the coast of Iran, among them were twelve Indian nationals, three Ethiopian Nationals, and two Filipino nationals. All seventeen seafarers worked on different ships run by various companies, including Baltic Marine Service (BMS) and Al Matab Shipping.

The stranded seafarers claimed that they had been suffering from food poisoning due to contaminated food, as well as other health issues. They claimed some of them had been in Kish for over a year, waiting to be paid their outstanding salaries, which they contended had not been paid for up to two years. Their respective employment contracts had all expired and they were left waiting for the return of their identity papers so that they could repatriate to their home countries. All supporting documents had been retained by the shipping companies they were employed by, without justification, and their employers were failing to respond to their pleas for assistance. The employees refrained from providing full details of the companies that they worked for, fearing reprisals from their employers.

In September 2018, we contacted the crew manager and operation officer of BMS. He negated the claims of the human rights violations of the company by providing the following evidence and stating:

"The crew, after completing their contract, will be transferred to the company's temporary dormitory. BMS will arrange their salary statements and will forward to their accounting department with bank account details for arranging payment. The employees will receive their salaries and oth-

er entitlements within four days to 45 days, depending on the amount of wages.”

“While they are waiting for salary in the dormitory, they have clean rooms with bed accessories, air conditioning in all cabins, and access to laundry, bath, and meals. They are free to go to the city for shopping or leisure. If they should need medical assistance or check - ups, this will be provided by company staff for free. Finally, after they receive their salaries, BMS will provide flight tickets for their return home, according to their contract.”

“While the crew stays in the dormitory, Iranian Immigration Officers perform random checks to monitor the number of crew waiting, and the standard of living there. If the crew have any complaints, the Immigration Office will contact BMS to ensure that the seafarers’ circumstances and standard of living are satisfactory. Port State Control in Kish is also monitoring the company to ensure that it pays the crew on time.”

HRAS also attempted to contact Al Matab Shipping, but at the time of this writing (2019), They have not responded. Due to the strategic location of Kish Island in the Persian Gulf, authorities of the Islamic Republic of Iran, including the Coast Guard and Immigration Department, take special care to ensure the safety and security of any transportation and transaction in this area. Any seafarers who come to Kish, regardless of nationality or employer, receive support from Iranian authorities. For example, seafarers are not permitted to stay on board their ship after arriving in the territorial waters of Kish and must be transferred to a safe place on land by their marine companies. It is the customary law of this area for seafarers to have sufficient accommodation and funds during their stay on land in Iran. According, it had found that seafarers em-

ployed by BMS have standard accommodation and food, and every seafarer receive good treatment by their BMS employers as well as the Iranian authorities and Coast Guard. According to the seafarers' affidavit and transit forms provided by BMS, despite the economic crisis in Iran, all seafarers will receive their salaries and tickets back to their home countries in fewer than three months. The safety, health, and entitlement circumstances of the seafarers is checked regularly by the State Port Guard, as well as the Immigration Department and other authorities who are involved with international seafarers on the coast of Kish.

To conclude, the MLC 2006 and other international Conventions have already provided legal measures that are intended to manage seafarers' abandonment cases. When it comes to implementation of the legal regimes set forth by the various national and international bodies involved in seafarers' abandonment cases, shipowners and flag States are urged to resolve cases of seafarers' abandonment. In practice, the IMO usually makes the first contact with the flag State and / or port State concerned. The ILO may, if necessary, also send official letters to flag and / or port States in order to remind them of their obligations under the MLC 2006 and its amendments. However, as demonstrated in the seafarers' abandonment case studies discussed above, in practice, these laws and regulatory bodies are not always leading to satisfactory human rights protections at sea, often due to jurisdiction complications and confusions, as well as the seafarers' lack of access to support groups. We need ongoing legal support for abandoned seafarers that is globally available, as well as the continued and increased involvement of non - profit organizations

and charities that continue to raise awareness of human rights issues where they are occurring.

The implementation of the Amendments to the MLC 2006 is an historic event in the history of international labour standards, but the preventative work is not finished. Effective implementation of policies protecting the human rights of seafarers is critical to ensuring that law translates into practice. The ILO is closely working with governments, seafarers, shipowners, and other key actors in the maritime industry to help ensure that the goals of the MLC 2006 are achieved.

While it is true that efforts to address the human rights issues of abandoned seafarers are continually being undertaken through the adoption or enactment of different laws, legal instruments, and other policy measures, both domestic and international, the rampant violation of seafarers' human rights have not yet been fully addressed even up to now. When marine abandonment occurs and seafarers encounter financial difficulties, employers do not hesitate to abandon their ships' crew despite noticing they are in a foreign port away from their home countries, without sufficient food, water, fuel, money, or means of communication. Shipowners sometimes realize that the value of the ship is less than the cost of paying their creditors and the crew's wages. Therefore, the decision to abandon the ship becomes the most practical way of cost avoidance. This may be expected in a commercial world such as the shipping industry, where every facet of the business is dictated by the global economic condition, but this is no excuse for the violation of human rights that we have seen on the seas.

Despite the establishment of regulations and provisions, seafarers are still subjected to different forms of abandonment, including physical and mental abuse, sexual assault, torture, inadequate medical treatment, sub-standard quality of life, lack of liberty, and lack of access to proper fair trial or any other legislation, especially when they are abandoned in foreign port States. Moreover, seafarers meet complex issues of immigration status and repatriation while they are suffering from abandonment. Therefore, more needs to be done in order to effectuate policies that translate into actual change in how abandonment cases are handled by international bodies. Perhaps the first step in this process would be to include the terms ‘human rights’ within laws such as the MLC 2006, that they may no longer be overlooked.

Presently, a number of treaties and Conventions are adopted, but such measures will be in vain if they are not fully implemented by all the member States. In reality, even UN treaties and similar international agreements issued by other international bodies, which aim at protecting the rights of seafarers, have been ignored by flag State entities in favor of the commercial interests of their registry and the business income obtained from the shipping sector.

We need more legal representation and action from governments, non-governmental organizations, and charities which aid abandoned seafarers. We also need more associations that monitor seafarers’ circumstances at port States to receive, render, and report information to representatives of international bodies and legal advisors at port States which host seafarers. Seafarers demand more drop-in centers that they can contact

easily for receiving timely support. It is necessary to clarify the responsibilities of the port State, flag State, and the States of the seafarers and shipowners in cases of abandonment and there needs to be independent oversight to assure their application. The term human rights, therefore, need to be embraced and promoted in the maritime community. Abandonment needs to be identified as a crime by the shipowner, and not the seafarers. Maritime recruitment agents also need to be regulated and monitored. All of these actions should contribute to easing the unnecessary and unjust suffering of abandoned seafarers, and to ending the human rights' abuses that are still occurring at sea.

The Kish abandonment case provides some examples of how to positively handle abandonment cases. Port State authorities on the Kish never allow shipowners to leave the seafarers on board abandoned ships due to its strategic location in the Persian Gulf. For this reason, marine companies established workplaces on Kish Island, or they accommodate seafarers at hotels. Seafarers have support from the Immigration Department on Kish who helps them to push ship owners to arrange their wages and repatriation. Practically, this system works, and we can consider it in some respects as a global model.

CONCLUSION

The first abandonment is always accompanied by the “second abandonment” and this is the indirect and sometimes invisible abandonment of seafarer’s families, both old and young, their loss of income, home and possessions. This fact appears in the case of “MV HALANI” off Namib-

ia, belonging to 8 Indian seafarers who were on board the ship for almost two years due to port state restrictions.

The *Enrica Lexi* Case in 2012 addressed violation on seafarers' rights when small arms were fired at fishermen within Indian territorial waters and high seas. These cases address the stark lack of law and the lack of law enforcement, implementational and monitoring on the high seas. As mentioned above, in the case of abandonment of the MV IMB and the case of abandonment in Angola, seafarers are victims of lawlessness and lack of monitoring and implementation

From the international legal perspective, one key issue that must be addressed is that UNCLOS, which is one of the most comprehensive international convention, is woefully absent of human rights at sea and makes no explicit reference to human rights at sea. With reference to abandonment, the MLC 2006 as a financial system provided by the IMO and ILO has been effective in curtailing abandonment cases, but the key issue with the MLC is still the lack of monitoring and enforcement, and what it says, is a lack of effective remedy.

On most other documents and regulations that establish jurisdiction, it faces a lack of monitoring and reporting of human rights abuses, and that means the aggressors go unpunished and the victims suffer the consequences, exacerbating this real lack of awareness. The second ley legal issue is that states are not able to have jurisdictions beyond 12 nautical mails from the coast. The lack of law and insufficient law enforcement on the high seas causes seafarers to suffer the consequences of improper

systems of governing and illegal procedures aboard vessels. The concept that “out of sight is out of mind” must be strongly challenged. If we are to succeed on the high seas in the modern era, we must support abandoned, injured or otherwise compromised seafarers, fishermen, as well as migrants and refugees, and do so legally and ethically. Furthermore, we need systems of maritime administration and better legal enforcement which can be applied on the high seas, as well as within territorial waters and contiguous zone, with enough flag state capacities and naval vessels to uphold the rule of law at sea. We need to bring two legal areas: international law and human rights into the modern era, as they have never before existed, as a combined and explicit body of law. The modern - day law of the sea and international human rights law combined, come under the title of human rights at sea. They must coexist and be bound together to be of any value to individual human rights, for better ocean governance and the world at large in terms of security, safety and freedom of navigation.

Seafarers should always be aware of their human rights, whether on land or on the earth's vast oceans and seas. The rights of personal liberty and freedom must not be ignored but protected and with vigilance. Seafarers' rights and their fundamental freedoms are inalienable and cannot be taken away by shipowners or any states or any organizations. It is, therefore, our opportunity and our obligation to our future and ourselves to establish, enforce and protect the right to be free from torture and abuse at the hands of any hostile force.

BIBLIOGRAPHY**A) BOOKS**

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

B) ARTICLES

Hubilla, M. R. S. B.: 'An analytical review of the treatment of seafarers under the current milieu of the international law relating to maritime labour and human rights' (2009), World Maritime University Dissertations.

Hejazi, S. H.: 'Seafarer Abandonment, Human Rights Perspective from Iran', (2019), Human Rights at Sea Charity.

C) CASE STUDIES

"Breach of Seafarers' Human Rights & Their Abandonment", HRAS, s. 13. July 2017, <www.humanrightsatsea.org/wp-content/uploads/2017/07/20170713-MT-IBA-Investigative-Case-Study-FINAL-REDACTED-SECURED.pdf>.

"Breach of Seafarers Human Rights While Under Criminal Investigation in Angola.", HRAS, 15 June 2017, <<https://www.humanrightsatsea.org/wp-content/uploads/2017/06/20170614-CASE-STUDY-MV-Sutton-Tide-Angola-FINAL-SECURED.pdf>>.

"Seafarers Abandonment on Kish Island, Iran: A Practice of Human Rights Abuses", HRAS, July 2018, <<https://www.humanrightsatsea.org/wp-content/uploads/2018/07/HRAS-Case-Study-Seafarers-Abandonment-on-Kish-Isalnd-Iran-1.pdf>>.

“Seafarers Abandonment on Kish Island, Iran, Part 2: A Practice of Human Rights Abuses: Some Positive Actions”, HRAS, November 2018, <<https://www.humanrightsatsea.org/wp-content/uploads/2018/11/HRAS-Case-Study-2-Kish-Island-Iran-.pdf>>.

D) INTERNATIONAL CONVENTIONS

IMO Assembly Resolution A.930(22), “Guidelines on provisions of financial security in case of abandonment of seafarers.”, 29 Nov. 2001.

International Ship and Port Facility Security Code (ISPS).

Maritime Labour Convention, 2006 (MLC 2006).

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 1982.

E) INTERNET SOURCES

ILO website, *International Labour Standards on Seafarers*, <www.ilo.org>.

ILO website, *Summary of the database of reported incidents of abandonment of seafarers*, June 24, 2009, <<http://www.ilo.org>>.

ISF/ITF Historic Agreement’ on Abandonment of Seafarers, <wartsila.com>, 12 March 2009.

Gold, E.: CMI International Working Group on the Fair Treatment of Seafarers, First Working Group Report, January 2006, <www.imo.org>.

- Çeviri / *Translation** -

GEMİ ADAMLARININ TERK EDİLMESİ: DENİZCİLİK PERSPEKTİFİNDEN İNSAN HAKLARI

Sayedeh Hajar HEJAZI**

ÖZ

Gemi adamlarının insan haklarının düzgün bir şekilde korunmaması, denizcilik sektörünün gelişmesiyle birlikte tarihsel olarak ortaya çıkan bir sorundur. Verilere göre, gemi adamlarına ve denizcilik sektörüne ilişkin insan hakları ihlalleri önemli ölçüde artmaktadır.

Denizcilik faaliyetlerini denetleyen küresel denizcilik yönetimleri ve çeşitli hukuk sistemleri, gemi adamlarının terk edilmesi, yasa dışı göç, insan kaçakçılığı, deniz terörizmi, açık denizlerde yüzen cephanelik ve yasa dışı silah işlemleri gibi konularda mevzuat ve düzgün kanun uygulamalarının eksikliğiyle karşılaşmaktadır, bu durumlar aynı zamanda yasal müdahalelerin yeterli olmadığı güncel sorunlardır. Bu çalışmada, yazarın stajlarında ve 2014 - 2019 yılları arasında Denizde İnsan Hakları hayır kuruluşundaki işinin bir parçası olarak yaptığı araştırmaları esnasında karşılaştığı bir dizi örnek olay incelenmektedir.

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

** Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM), Gönüllü Araştırmacı, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Hukuk Yüksek Lisans öğrencisi, (mrthejazi@outlook.com) (ORCID NO: 0000-0001-8184-5053)

Bu çalışma, uluslararası hukuk sistemlerinin denizde insan haklarını koruyabilme kapasitesinin yanı sıra denizcilerin terk edilmesi de göz önünde bulundurularak denizlerdeki insan hakları ihlali mağdurlarını desteklemek için mevcut idari sistemleri geliştirmenin avantajlarını ve dezavantajlarını incelemektedir.

Gemi adamlarının terk edilmesi, tarihsel olarak denizcilik endüstrisinin büyümesiyle ortaya çıkan bir sorundur¹. Çoğu terk olayında mürettebat, deniz operasyonları esnasında beklenmedik bir şekilde terk edilmiştir. Dillerini bilmedikleri bir ülkede mahsur kalırlar, ödenmeyen maaşlardan dolayı finansal sıkıntılarla karşı karşıya kalırlar ve çoğunlukla zamanında düzgün adli sürece ve uzman desteğine erişim sağlayamazlar. Bu çalışmada aynı zamanda, özellikle terk edilmiş denizcilere yönelik insan hakları ihlallerini önlemek için etkili bir yaptırım sistemine olan ihtiyaca değinilmektedir.

Bu nedenle araştırmanın amaçları aşağıdaki gibidir:

- a. Farkındalık yolu ile gemi adamlarının terk edilmeye ilişkin hakları üzerine daha ileri eğitimsel gelişim için uygulanabilir bir yola dikkat çekmek ve bu hakların tanınması. Çalışma, gemi adamının terk edilmesine ilişkin geçmiş ve mevcut olayları ile denizcilik çalışma ve gemi adamının terk edilmesiyle ilgili uluslararası hukuku incelemektedir;

¹ Hejazi, S. H.: “Seafarer abandonment, Human Rights Perspective from Iran”, Human Rights at Sea Charity, (2019).

- b. Yasaların yetersiz kaldığı veya kötü uygulandığı durumlarda mevcut yasaların, uygulamalarının ve yaptırımlarının terk edilen gemi adamlarının insan haklarını korumada yeterli olup olmadığını belirlemek;
- c. Genel olarak denizde insan haklarına yönelik farkındalığın artırılmasının yanı sıra savunmasız terk edilmiş gemi adamlarının refahını arttırabilecek çözümler ve alternatifler üretmek.

Anahtar Kelimeler: İnsan Hakları, Gemi Adamlarının Hakları, Gemi Adamlarının Terk Edilmesi, Deniz Hukuku.

GİRİŞ

Gemi adamları haklarının korunması, denizcilik sektörünün gelişmesiyle ortaya çıkan ve uzun süredir devam eden bir sorun olmuştur. Ancak, bu hakların denizde veya karada korunmasına ilişkin yasal çerçeve hala yeterince korunmamaktadır. Denizün uçsuz bucaksız olması gemi adamlarına, uğradıkları veya geçtikleri her kıyı devletinde değişen yetkili hukuk sistemlerinin korumasından uzakta ve bu korumanın dışında olduklarını düşündürdüğü için kendilerini izole hissetmelerine sebep olmaktadır. Bu görünürdeki yasal izolasyon, bir gemide bulunan gemi adamlarını yöneten ve denizcilik camiası içinde bulunan yasa veya yönetmeliklerin, kendileri açık denizdeyken bilgileri olmadan değişebileceği veya güncellenebileceği için ortaya çıkar. "Sonrasında yerine geçen ise ağızdan ağıza,

gemiden gemiye geçen ve gelişen 'deniz geleneği'² olmuştur"³. Bu gayri resmi ve düzenlenmemiş sistem, denizde insan hakları korumasının çeşitli alanlarında yanlış anlaşılmalara yol açmıştır.

Denizcilik, hukuk sisteminin korumasına kolayca erişilemeyen bir risk, tecrit ve kısıtlama taşıyıcısıdır⁴. Gemi adamları genellikle denizcilik camialarının en alt sınıflarının üyeleridir ve bu, işçilerinin çıkarlarını her zaman en iyi şekilde düşünmeyen ya da gemi adamını gözden çıkarılabili bir varlık olarak gören vicdansız denizcilik şirketleri ve donatanlar karşısında savunmasızlıklarını artırmaktadır. Bu noktada gemi adamlarının hakları ve refah desteği; yasal karmaşıklıklar, haklarına ilişkin yeterli farkındalığın olmaması ve işverenlerine meydan okumadaki yetersizlikler karşısında sömürüye açık hale gelmektedir. Donatanların kasten mürettebatlarını terk ettikleri (genellikle finansal sebeplerden dolayı) gemi adamının terk edilmesi durumlarında, terk edilen gemi adamlarına yönelik yasal korumalar yetersiz kalmaktadır.

Birçok gemi adamı için denizde yaşam; dayak, cinsel istismar gibi fiziksel istismarı da içeren istismarlar, yetersiz tıbbi tedavi, standartların altında konaklama, yetersiz beslenme ve izolasyondan kaynaklanan akıl sağlığı durumları, kültürel duyarsızlık ve gemide sosyal etkileşime yönelik nezaket kurallarının eksikliği gibi durumları içermektedir. Gemi adamları, tarihsel olarak yaptıkları gibi ortak alanlarında değil, kamara-

² Fitzpatrick, D. - Anderson, M.: *Seafarers' Rights*, Oxford University Press, England 2005, s. 3.

³ Hubilla, M. R. S. B.: "An Analytical Review of the Treatment of Seafarers under the Current Milieu of the International Law relating to Maritime Labour and Human Rights", World Maritime University Dissertations, 2009, s. 1.

⁴ Fitzpatrick - Anderson, 3.

larında tecrit halinde etkileşimde buldukları için, teknoloji de sosyal izolasyonu giderek daha fazla arttırmaktadır.

Özellikle, gemi adamlarının terk edilmesi durumlarında maaşlarının ödenmemesi ve ailelere hakedişlerin geç ödemesi, doğrudan sıkıntılarını arttıran duygusal istismarlardır. Gemi adamları aylarca, bazen yıllarca ücret almadan ve ülkelerine geri dönme umudu çok az bir şekilde terk edilmeye karşı karşıya kalabilirler. Gemilerin bayrağını taşıdığı devletlerin adli ve idari sistemleri de hukuki deneyime ve bu denizcilik çalışanlarının karşılaştığı sorunları başarılı bir şekilde ele alma iradesine sahip olmayabilir.

Çoğu terk edilme olayında mürettebat, günlük deniz operasyonlarına devam etmek için gerekli fonları üretemeyen işverenleri tarafından beklenmedik bir şekilde terk edilmektedir. Terk edilen gemi adamları genellikle kendilerini, dilini bilmedikleri ve ödenmemiş ücretler nedeniyle mali kısıtlamaların getirdiği güçlüklerle karşılaştıkları bir ülkede mahsur bulmaktadırlar. Deniz unsurlarının tehlikeleri ve vicdansız donatanın olası istismarı ile birleştiğinde bu durum gemi adamları üzerinde kabul edilemez bir baskı oluşturmaktadır.

Denizcilik alanının genişliğinden dolayı, terk edilmiş bu gemi adamlarına yardım etmek birçok açıdan sorunlu hale gelmektedir. Terk edilme durumlarında, eğer gemi haberleşme sistemi yoksa veya çalışmıyorsa ya da kişisel telefonlara kontör yüklemek için fon yoksa gemi adamlarının destek kurumlarıyla veya diğer yetkililerle iletişime geçmeleri mümkün olmayabilir. Gemi bir limana girmezse ve liman devleti yetkilileri tara-

findan teftiş edilmezse, sahibine bağılı olarak denizcilik çalışma koşullarını kontrol etmek genelde mümkün değildir, ayrıca gemilerin kayıtlı oldukları ve bayrağını taşıdıkları Devletler tarafından uluslararası yasaların uygulanmadığı gözlemlenmektedir. Özellikle gemi adamlarının sözleşmeleri kötüyse veya hiç yoksa, hızlı ve etkili bir şekilde uygulanabilecek bir çözüm yokmuş gibi görünüyor.

Artan gemi adamları hak ihlalleri ve terk edilme vakalarına dahil olan gemi adamlarının suçlanması eğilimindeki artışı karşılık olarak yukarıda bahsi geçen bu sorunlara değinmek için uluslararası kurumlar tarafından çeşitli uluslararası Sözleşmeler ve yasal belgeler düzenlenip tayin edilmiştir.

Bu bağlamda gemi adamları için yasal referanslar, Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS 1974), Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS 1982), Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme ve Protokolleri (SUA Sözleşmesi), 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC 2006) ve IMO'nun 930(22) Önergesi gibi Sözleşmelerde oluşturulmuştur.

Geçmiş ve mevcut terk edilme vakalarını analiz ederken, her terk edilme durumunun yeterli yasal işlem veya destekle karşılanmadığı açıktır. Sonuç olarak, denizde kapsamlı ve temel bir uluslararası insan hakları yasası henüz mevcut değildir. Mevcut Sözleşmeler yürürlüğe girmiş veya birçok denizcilik ülkesi tarafından onaylanmış olsa da, çoğu zaman yasaların yaptırımı ve etkili bir şekilde uygulanması hala yetersizdir ve denizdeki insan hakları hala karada olduğu kadar yeterince korunmamak-

tadır. Denizde insan haklarının korunmasındaki en önemli zorluklardan bazıları raporlama ve denizcilik uygulamalarının olmamasıdır. Denizdeyken insan hakları ihlallerini bildirmek ve soruşturmak zorlu bir iştir. Sonuç olarak, insan hakları ihlalleri genellikle bildirilmez ve cezasız kalır. Ayrıca BMDHS denizde gerçekleşen çeşitli suç faaliyetlerini durdurmak, araştırmak ve incelemek için yasal dayanak sağlarken, gemilerde insan hakları ihlallerine yönelik yaptırım çalışmalarına izin verilmemektedir. Bu eksikliğe değinmek için geminin bayrağını taşıdığı devletler, kıyı devletler ve gemicilik sektörü; gemilerde insan ve çalışma standartlarını geliştirmenin yanı sıra denizde insan hakları ihlalleri mağdurları için raporlama mekanizmaları ve çözümleri yaratmak üzere birlikte çalışmak zorundadır.

Bu çalışmada, değişikliklerin ve bu geçmiş olayların incelenmesinin yanı sıra terk edilen gemi adamlarına yönelik üç örnek olayla olan etkileşimim ile ortaya konulabilecek endişeler belirtilmektedir. Bu nedenle çalışma; terk edilen gemi adamlarının iddia edilen insan hakları ihlallerine yönelik, geminin bayrağını taşıdığı devletlerin uygun yasama usulleri aracılığıyla keşfedilen her soruna değinen, denizde insan hakları yetkilileri, gemi müfettişleri, doğrudan destekleyici kurumlar veya yetkin ve güvenilir sivil toplum kuruluşları tarafından desteklenen danışmanlar veya avukatlar tarafından desteklenen bağımsız soruşturmaların uygulanmasını ileri sürmektedir.

A) ARKA PLAN

Bu çalışmada donatan, geminin sahibi veya geminin işletilmesinin sorumluluğunu donatandan almış olan ve gerekli tüm görevleri üstlenmeyi kabul eden herhangi bir kuruluş, kişi, yönetici, acente veya gemi işletme müteahhidi olarak tanımlanmaktadır.

Ayrıca gemi adamı, açık deniz gemisinde herhangi bir sıfatla istihdam edilen herhangi bir kişi olarak tanımlanmaktadır. Gemi adamlarının terk edilmesi ise, tüm hakların, unvanların, hak iddialarının ve mülkiyetlerinin, onları geri almama niyetiyle gönüllü olarak terk edilmesi anlamına gelmektedir.

Denizcilikle bağlantılı olarak terk edilme, donatanın, gemi adamlarının ülkelerine dönme masraflarını karşılayamadığı ve gemi adamlarını gerekli idame ve destek olmadan bıraktığı durumlarda veya en az iki aylık akdi ücreti ödeyememesiyle birlikte donatanın gemi adamıyla yollarını tek taraflı ayırdığı durumlarda gerçekleşmektedir. Gemi adamlarının terk edilmesinin nedenleri, o sırada geçerli olan koşullara bağlı olarak değişmektedir. Ancak sebep genellikle finansaldır. Birçok durumda donatan, gerekli fonu sağlayamamakta ve günlük denizcilik çalışmalarına devam edemez duruma gelmektedir ve bunun sonucunda gemi adamlarının, yeterli destek olmadan kendi başlarının çaresine bakması beklenir.

Gemi adamları, donatanın mali ve sosyal güvenlikleri, suçluların iadesi ve diğer ilgili masraflarla ilgili yükümlülüklerini yerine getiremeyerek tüm sorumluluğundan feragat etmesiyle terk edilmiş olarak sınıflandırılır. Bu gibi durumlarda donatan, yaşam alanları, tıbbi müdahale ve gıda maddeleri gibi temel ihtiyaçları karşılayamaz. Diğer yandan gemi adamlarının yaşama hakkı, aile hayatı hakkı, maaş hakkı, makul çalışma saat-

leri ve tatil hakkı, hastalık ve yaralanma durumlarında tıbbi tedavi hakkı, sosyal güvenlik hakkı ve ülkelerine dönme hakkı gibi insan hakları vardır.

B) HEDEF

Bu çalışmanın amacı, hem geçmiş hem de mevcut olaylarda terk edilen gemi adamlarına yapılan muameleyle ilgili yaygın konular hakkında kapsamlı bir tartışma yaparak, gemideki çalışma ve yaşam şartları bakımından gemi adamlarının hak ihlallerinin en yaygın formlarını sunup tanımlamaktır. Çalışma, deniz taşımacılığı ve tüm denizcilik sektörü tarafından gemi adamlarına nasıl davranıldığına yönelik karşılaştırmalı bir analiz yapmayı ve halihazırda uygulanan önlemler ve çözümler veya uygulanmak üzere sunulan ek yaptırımların herhangi bir insan hakları ihlaline değinip değinmeyeceğini saptamayı amaçlamaktadır.

C) YÖNTEMLER

Bu çalışma, gemi adamlarına yönelik muameleyle ilgili farklı konuların tanımlanmasına odaklanmaktadır. Ayrıca, ilgili uluslararası sözleşmeler ve geçerli antlaşmalar ve diğer uluslararası belgelerin yanı sıra içtihat hukuku ve hukuk bilimi dahil ancak bununla sınırlı olmamak üzere hem iç yargı hem de uluslararası yargı yetki alanları dahilinde iş, denizcilik ve insan hakları yasalarının ilgili bölümlerini analiz etmektedir. Kullanılan birincil kaynaklar arasında denizcilerle yapılan görüşmeler yer almaktadır⁵.

⁵ Hejazi, 10-23. These cases had conducted by the charity Human Rights at Sea (HRAS), <www.humanrightsatsea.org>.

İkincil kaynaklar ise bu konuyla ilgili olan çeşitli referans örnek olay çalışmalarının yanı sıra dergi, makale, baş makale, tezler ve ilgili ulusal ve uluslararası kuruluşlar ve üniversitelerden gelen yazılı iletişimlerden oluşan bir derlemeyi içermektedir. Özellikle Birleşmiş Milletler, Uluslararası Çalışma Örgütü, Uluslararası Denizcilik Örgütü, yardım kuruluşları ve denizci refahı kuruluşlarının resmi internet sitelerini kullanarak internet araştırması da gerçekleştirilmiştir.

I. GEMİ ADAMLARININ TERK EDİLMESİ

Gemi adamlarının ülkelerine geri gönderilmelerine ilişkin kararlar, her sözleşmenin sonunda gemi adamının ülkesine geri gönderilmesini öngörmektedir⁶. Bu nedenle, gemi adamları işverenleri tarafından terk edildiklerinde ülkelerine geri gönderilmeyi beklemektedirler. Ancak durum her zaman böyle değildir çünkü normalde gemi adamı ve işveren arasındaki sözleşmeler işverenin lehinedir veya ilk aşamada ortada bir sözleşme olmayabilir. Bu genellikle, gemi adamının kendi ülkesine dönme masraflarını üstlendiği ve işverenleri tarafından "elverişsiz bir limanda" bulunmaları gibi belirtilen birçok nedenden dolayı ülkelerine gönderilemeyebileceği anlamına gelir⁷.

Donatanlar, terk edilmiş gemi adamlarına karşı sorumluluklarını yerine getirmediğinde gemi adamlarının ülkelerine geri gönderilmesiyle ilgili sorunlar ortaya çıkabilir. Ülkeye geri gönderilme masraflarını ve düzenlemelerini üstlenme sorumluluğu donatana aittir. Ancak gerçek terk edilme vakalarında kendilerini finansal kriz içerisinde bulan veya eko-

⁶ Hubilla, 15.

⁷ Hubilla, 16.

nomik baskı altında olan donatanlar, mürettebatını kendi başlarının çaresine bakmaya terk edip ortadan kaybolmaktadır. Ayrıca donatanlar, gemi adamlarını ülkelerine geri gönderme sorumluluğunu yerine getiremediğinde bu sorumluluk geminin bayrağını taşıdığı devlete kalmaktadır. Eğer bayrak devleti de bu sorumluluğu yerine getiremezse ülkeye geri dönme işlemlerini üstlenmesi gereken, gemi adamının kendi ülkesi veya limanında buldukları ülkedir.

Geri dönüş için yasal olarak beklenen destek yollarının başarısız olduğu terk vakalarında, işveren veya bayrak devletlerinin görevlerinde ne zaman başarısız olduklarını belirlemek için hala net bir mekanizmanın olmaması sorun teşkil etmektedir⁸. Bu durum birçok vakayı çözümsüz bırakmaktadır.

Terk edilen gemi adamları genelde yasa dışı alıkonulur ve ana vatanlarına geri dönmelerine izin verilmez. Gemi kazası durumunda ek zorluklar ortaya çıkabilir. Donatanların, gemi tahribatını haksız yere mürettebatın hatasına bağladığı ve bu nedenle onlara yardım edip ülkelerine geri göndermeyi reddettikleri olaylar gerçekleşmiştir. Bu durumlarda donatanlar defalarca mürettebatı, yetersiz kişisel koruyucu ekipman ve tıbbi hizmet ile güvenli olmayan bir gemide yemek ve su olmadan terk etmiş ve aylarca maaş ödemelerini yapmamışlardır.

II. İNSAN HAKLARI AÇISINDAN GEMİ ADAMI HAKLARI

İnsan hakları ve bu hakları korumanın devletler için bağlayıcı olduğu karşılıklı yükümlülükle birlikte uluslararası teamül hukukunun bir parçası olarak düşünülebilir. Bununla birlikte, insan hakları yükümlülükleri-

⁸ Hejazi, 10.

nin kapsamını belirlemek yine de yararlıdır. Geleneksel insan hakları söz konusu olduğunda bile, belirli bir durumda belirli bir kişinin hakkını koruma yükümlülüğü olan devlet veya devletleri belirtmek gerekmektedir. Ayrıca, hakların geleneksel niteliğine ilişkin anlaşmalar çoğu kez haklarının tamamını kapsamaz ve bu nedenle ilgili antlaşmaların uygulanması gerekli olabilir veya tavsiye edilebilir. İnsan hakları yükümlülüklerinin kapsamının belirlenmesi ile ilgili olarak, her bir antlaşma tarafından sağlanan ayrı uygulama mekanizmasının uygulanabilirliğini belirlemek önemlidir.

Bu nedenle insan haklarının kapsamını belirlemek, hakkın tam içeriğini, bu hakkı korumakla yükümlü devlet veya devletleri, ve son olarak icra usullerine erişim olup olmadığını bilmek için kilit bir noktadır. İnsan hakları antlaşmaları kapsamında devletler, yargı yetkisine tabi olan tüm bireylerle ilgili olarak bu antlaşmalarda listenen haklara "saygı duymakla ve korumakla" yükümlüdür. Bu durum, maddelerden oluşan, genel ilkeler ileri süren, nihai hükümleri, asli rejimi belirleyen bağlayıcı mevzuatları, zorunlu standartları içeren ve bu hakların uygulanması için zorunlu olmayan kılavuz ilkelerini belirleyen bir yasayı içeren ILO antlaşmalarının katmanlı yapısını yansıtmaktadır. Sonuç, gemi adamlarına hak sağlayan MLC 2006 gibi devletlerin pozitif yükümlülüğünü ayrıntılı olarak ortaya koyan kapsamlı bir düzenlemedir⁹. İçerik yalnızca bayrak devletleri için yükümlülükler sağlamakla kalmaz, aynı zamanda liman devletlerine kapsamlı görevler atfederek liman devleti kontrolü kavramını geliştirir. MLC 2006 birçok devlet tarafından onaylanmıştır ve bu sayede dünyadaki deniz taşımacılığı filolarının %91'den fazlası düzenlenmiş-

⁹ MLC 2006 Madde IV, güvenli iş yeri hakkı, adil istihdam şartları hakkı, düzgün çalışma ve yaşama koşulları hakkı ve sağlık korunması, tıbbi bakım, refah önlemleri ve diğer sosyal korunma şekillerine yönelik haklara değinmektedir.

tir¹⁰. BMDHS'nin 94. Maddesine göre tüm devletler gemi adamlarının haklarıyla ilgili olarak, MLC 2006'yi bir başka açıdan tamamlayan bu maddeye uymalıdır. Ayrıca BMDHS Madde 98 ve 146, tüm devletleri gemi adamlarının yaşama hakkını korumaya zorunlu kılmaktadır.

Buna ek olarak SUA Sözleşmesi, genel olarak insan haklarının garantilerine ilişkin önyargısızlık maddesi içeren ilk deniz antlaşmalarından biridir. Ulusal yetkililerle iletişimi (Madde 7(3)), denizde can güvenliğini (Madde 8 bis(10)(a)(i), insan haysiyetinin korunmasını (8bis(10)(a)(ii) sağlamayı amaçlayan hükümlerin yanı sıra Devletlerin, devlet yetkililerinin hukuka aykırı eylemlerine (Madde 8 bis(10)(b)), göz altına alınan kişilere adil muameleye (Madde 10(2) ve kanıt sunma amacıyla bir ülkeden diğerine cezasını çekmek için alınan kişinin transferine dair önceden bilgilendirilmiş rızaya (Madde 12 bis(1)(a)) yönelik etkili çözümler ortaya koymasını zorunlu kılmaktadır.

Bu nedenle SUA Sözleşmesi Madde 2 bis1 hükümlerinde "Bu Sözleşmedeki hiçbir şey, devletlerin ve bireylerin uluslararası hukuk kapsamındaki diğer haklarını, yükümlülüklerini ve sorumluluklarını, özellikle Birleşmiş Milletler anlaşmasının amaç ve ilkesini ve uluslararası insan hakları, mülteci ve insancıl hukukunu etkilemez." ifadesi bulunmaktadır.

Bu hükümler, Konsolosluk İlişkileri Hakkında Viyana Sözleşmesi'nin 36 (1) maddesi uyarınca tüm yabancı şahısların yararlandığı genel konsolosluk bilgi, bildirim ve yardım hakkının özel uygulamaları olarak kabul edilebilir¹¹.

¹⁰ Ocak 2019 itibariyle toplamda 90 ülke MLC 2006'yi onaylamıştır www.seafarersrights.org.

¹¹ ICJ: LA GARAND (Germany v. United State of America), Judgment of 27 June 2001, para 77.

Ancak aşaşıdaki örnek olay çalışmalarında da gösterileceği üzere birçok uluslararası Sözleşme ve yasanın uygulanmasına rağmen, gerçek dünyada yaşanan terk edilme durumlarında bu yasaların etkili bir yaptırım olduğu ve uygulandığı her zaman görülmemekte ve ilgili insan hakları ihlallerine dair haklı endişeler devam etmektedir.

III. ULUSLARARASI DENİZCİLİK MEVZUATLARI VE SÖZLEŞMELERİ KAPSAMINDA GEMİ ADAMLARININ TERK EDİLMESİ

Daha önce de belirtildiği üzere, yukarıda belirtilen kuruluşlar tarafından oluşturulan uluslararası Sözleşmeler çeşitli denizcilik konularını kapsamaktadır. Bu makale 18 Ağustos 2017 tarihinde yürürlüğe girmiş olan MLC 2006'yı dikkate almaktadır nk yasal bir kaynak olarak MLC 2006, dünya üzerinde yaklaşık 1.5 milyondan fazla gemi adamı için düzgün çalışma şartlarını garantilemek amacıyla uluslararası standartları uygulamaktadır. Asgari cret, gemi adamlarının istihdam anlaşmaları, çalışma ve mola saatleri, maaş ödemeleri, yıllık ücretli izin, sözleşme sonunda ülkelerine dönmeleri, gemide tıbbi bakım, lisanslı özel işe alım ve yerleştirme hizmetlerinin kullanımı, konaklama, yemek hizmetleri, sağlık ve emniyet koruma ve kaza nleme, gemi adamlarının şikayetleriyle ilgilenme gibi gemi adamlarının gemide çalışma ve yaşam şartlarına yönelik neredeyse her konuyu kapsamaktadır.

Ayrıca finansal güvenlik sistemi olarak MLC 2006, gemi adamlarına istihdam ve konaklama, refah ve sosyal koruma, eğlence tesisleri, bakım ve şikayet prosedürü koşullarını göstermeleri için adil istihdam şartları sunmaktadır. Ek olarak bu sistem, tüm ödenmemiş ücretlerin, tahakkuk

eden ücretlerin ve gemi adamları ile donatanlar arasındaki iş sözleşmesinde yer alan diğer hakların ödenmesini talep eder.

Terk edilme durumlarında finansal güvenlik sistemi gemi adamlarının, dört aylık ödenmemiş ücretlerini ve haklarını karşılamaktadır. Geri dönüş masrafları, yiyecek, giyecek, tıbbi tedavi ve terk edilme durumuyla ilgili diğer tüm ihtiyaçların karşılanması amaçlanmıştır.

IV. ÖRNEK OLAY ÇALIŞMALARI

Aşağıdaki örnek olay çalışmaları gemi adamlarının terk edildiği durumları ele almaktadır:

A) ÖRNEK OLAY NO. I: MT IBA

Geminin Konumu: Birleşik Arap Emirlikleri (BAE)

Yıllar: 2017 - günümüz

Gemi: MT IBA

IMO No.: 9438200

Liman Devleti: BAE

Donatan: Alco Shipping Services LLC

Bayrak: BAE

Mürettebatın uyrukları: Hint, Pakistanlı, Sri Lankalı, Myanmarlı

Mürettebat, BAE açıklarındaki Hamriyah Serbest Bölgesi'nde terk edilmişti. İşverenleriyle maaşları ve yiyecek, su ve tıbbi tedaviye erişim konusunda defalarca iletişime geçmeye çalışmışlardı; dahası, tüm yazışmaları da göz ardı edilmişti. Örnek olay çalışmasının yayınlandığı tarihte (2017), ödenmemiş ücret talepleri altı aydır cevapsız kalmıştı. Yetersiz kişisel güvenlik ekipmanı ile güvensiz bir gemide bırakılmışlardı, tanısı koyulmamış cilt rahatsızlıklarından muzdariplerdi ve beş ay boyunca tıbbi tedaviye erişimlerinin engellenmesi acılarını daha da kötüleştirmişti.

Bu örnekte mürettebatın temel insan hakları, limanda alıkonulmaları ve kendi ülkelerine dönememeleri nedeniyle özgürlüklerinden, sağlık ve vücut bütünlüklerinin korunmasından, yaşam haklarının korunmasından ve aile hayatından mahrum bırakıldıkları için ihlal edilmiştir.

Donatan, Alco Shipping Services LLC Alco, ILO, IMO, MLC 2006, BM'nin İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi (UNDHR) ve Kişisel ve Siyasi Haklar Uluslararası Sözleşmesi (ICCPR)¹² tarafından belirlenen birkaç uluslararası belge ve Sözleşmeyi ihlal ediyor gibi görünüyordu. İhlallerden biri, Alco'nun etkili bir mali güvenlik sistemine sahip olmaması ve ilgili makamlara ILO ve IMO Değişiklikleri tarafından sağlanan mali güvenlik sistemini uygulatmamış olmalarıydı. Ayrıca, gerekli tıbbi tedavileri, yeterli yiyecek ve suyu, barınma veya mürettebatın ülkelerine geri gönderilmelerini sağlayamamış ve mürettebatı yasa dışı bir şekilde alıkoyarak onları güvenli bir şekilde çalışmayan bir gemide tutuyormuş gibi görünüyorlardı.

¹² Kişisel ve Siyasi Haklar Uluslararası Sözleşmesi 1966 yılında oluşturulmuştur. 23 Mart 1976 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

BAE Anayasasına göre, dış ilişkilerde ve sağlık ve tıp hizmetlerinde BAE'nin münhasır yasama ve yürütme yetkisi bulunmaktadır. Madde 121'e göre BAE, "karasularında çalışma ilişkileri ve sosyal güvenlik konusunda münhasır yasama yetkisine sahiptir". Madde 125, BAE Hükümetine uluslararası anlaşmaları uygulamak için adım atma yükümlülüğü yüklemektedir bu nedenle özellikle gemi adamlarının yararına olmak üzere ilgili belgeleri ve antlaşmaları onaylamak BAE'nin görevidir. Bu çalışmanın yapıldığı zamanda BAE, MLC 2006, IMO veya ILO Sözleşmesi¹³ Değişikliklerini veya Kararlarını henüz onaylamamış ya da kendi anayasasında belirtilen çalışma ve dış ilişkilerine dair diğer yükümlülüklerini yerine getirmemiştir.

Ayrıca IMO 930(22) Kararına¹⁴ göre, donatan mürettebatına ve liman ve bayrak devletine olan yükümlülüklerini yerine getirmediği için Alco Shipping'in ana vatanının da terk edilen gemi adamlarını koruma ve onlara yardım etme sorumluluklarını üstlenmesi gerekmektedir fakat bu görevi yeri getirememişlerdir. Ancak BAE, denizcilerin terk edilmesiyle ilgili kayda değer kendi ulusal yargı yetkisine ve uygulamasına sahiptir.

Sonuç olarak MT IBA olayı, hem ulusal hem de uluslararası denizcilik hükümleri mevcut olsa da eğer bunlar her zaman etkili bir şekilde uygulanmıyorsa terk edilen gemi adamlarının sorunlarının devam etmesine sebep olduklarını göstermiştir. 2018'de çalışma ilk yapıldığında MT IBA mürettebatı hala gemide bulunmaktaydı. Bu olay, taraflar arasındaki

¹³ ILO, Uluslararası çalışma sistemi hakkında bilişim sistemi

¹⁴ IMO 930(22) Kararı: Armatörün yükümlülüklerini yerine getiremediği durumlarda, bayrak Devleti çağrılabilir ve bazı durumlarda, denizcinin vatandaşı olduğu Devlet veya liman Devleti müdahale etmesi üzere çağrılabilir.

iletişimin kötü olması durumunda gemi adamlarının terk edilmesi olaylarında ortaya çıkabilecek sorunları göstermektedir. İşveren veya işçilerin refahından sorumlu diğer taraflar, işçinin yardım isteğine cevap veremediğinde veya bu isteği reddettiğinde, çoğunlukla yardım aramak veya karşılaşılan sorunlara çözüm bulmak için yeterli etkili alternatif yolların olmadığı görünmektedir.

B) ÖRNEK OLAY NO. II: MV SUTTON TIDE

Konum: Soyo, Zaire Bölgesi, Angola

Yıllar: 2017 - günümüz

Gemi: MV Sutton Tide

IMO No: 9389461

Donatan: Sonatide (Sonangol [Angola'nın ulusal petrol şirketi] ve Tidewater, Inc. [ABD] arasında ortak girişim)

Bayrak: Vanuatu

Mürettebatın Uyrukları: Hırvat, Filipinli, Rus, Ukraynalı

İddia: Sahibinin izni olmadan yasa dışı olarak 104 metreküp mazot sattı

Davacı: Sonatide

Davalılar: Geminin mürettebatı

Yetki alanındaki liman devleti: Soyo, Angola

Sonatide'ye ait bir platform tedarik gemisi olan gemi, işverenleri tarafından yasa dışı 140 metreküp dizel yakıt satmakla suçlandı. Bu iddia, mürettebat üyelerinden biri tarafından Sonatide'ye bildirildi ve Angola'daki Sonatide ofisi, iddia edilen yasa dışı faaliyetleri Soyo'daki yerel makamlara bildirdi.

5 Mart 2017'de yerel yetkililer mürettebatı gözaltına aldı ve pasaportlarına el koydu. Gözaltına alındıktan sonra yerel sulh hakimi, resmi olarak tutuklanmadıklarını onaylayan bir belge imzaladı ve pasaportlarının iadesine izin verdi. Ancak yerel polis, bu emri mürettebata iletmedi ve bunun yerine onları neredeyse üç ay boyunca yasal prosedür ve temsile erişimleri olmadan tuttu. Dahası, mürettebata Mart ayından bu yana ödeme yapılmamıştı ve o sırada çoğunu gemi adamlarının ailelerinin ödemiş olduğu yaklaşık 15.000 ABD doları olan ve giderek artan yasal masraflar ve konaklama masraflarıyla karşı karşıya kalmışlardı. Yerel makamlar ayrıca, mürettebata kendilerine yöneltilen iddiaların niteliği hakkında bilgi vermemiş ve mürettebatı kendilerine uygun yasal süreç sağlamadan alıkoymuştur.

Bu olay Angola Anayasa Hukukuna (ACL) aykırıdır¹⁵. ALC'nin 26. Maddesinin 2. bölümüne göre, herkes yasal bilgi, tavsiye ve hukuki da-

¹⁵ Angola Anayasasının 26. maddesinin 1., 2. ve 3. fıkralarına göre: a) Anayasa'da yer alan temel haklar, yasalarda ve uluslararası hukukun uygulanabilir kurallarında yer alan diğer hakları hariç tutmaz. b) Temel haklara ilişkin anayasal ve yasal hükümler; İnsan Hakları Evrensel Beyanname ve Afrika İnsan ve Halkların Hakları Sözleşmesi ve Angola Cumhuriyeti tarafından onaylanan ilgili uluslararası anlaşmalara göre yorumlanmalı ve kapsama alınmalıdır. c) Angola mahkemeleri tarafından temel haklara ilişkin herhangi bir ihtilafın değerlendirilmesinde, ilgili taraflarca ileri sürülmemiş olsa bile, önceki maddede atıfta bulunulan uluslararası belgeler uygulanacaktır.

nışmanlık alma ve herhangi bir makam önünde bir avukat eşliğinde bulunma haklarına sahiptir. Bu madde, temel haklarla ilgili anayasal ve yasal hükümlerin İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi uyarınca yorumlanması gerektiğini ileri sürmektedir. Alıkonulan ve terk edilen gemi adamlarına yardım etme hususunda Ukrayna Elçiliği, makine dairesi jurnalinde olan mürettebatı aklama amacıyla yerel savcıya kanıt sunmuştur ve üçüncü taraflarca imzalanan raporlar, gemi Angola'da 44 gündür çalışırken tüm yakıtın hesaba katıldığını göstermiştir. Daha sonra, yerel sulh hakimi gemi adamlarına pasaportlarının geri verilmesi talimatını vermiştir. Yetkililer, ALC'nin 26. Maddesi ile garanti altına alınan tutuklanan kişinin korunmasını ve haklarını reddetmiştir. İnsan hakları açısından, mürettebat, özgürlük, adalete uygun erişim ve serbestçe ayrılma imkanlarının yanı sıra, tutuklanan bir kişinin aile hayatı, korunma ve haklarından yoksun bırakılmıştır¹⁶. Gemi adamı terk edilmesi olayı olduğu için bu örnek olayda MLC 2006 ve IMO Karar 930 (22) uygulanmaktadır¹⁷. Dolayısıyla donatan ve gemi adamı arasındaki ilişkinin kesilmesiyle gerçekleşen terk edilme durumunda, donatan sorumluluklarını yerine getiremediğinde finansal güvence sistemi, çoğunlukla hava yoluyla olmak

¹⁶ Angola N6: 21/92 sayılı Kanununun 2. maddesinin 1. fıkrasına göre sahilgar Devlet, yetkisini karasuları içinde kullanabilir. Buna göre, Angola bu davaya bakma yetkisine sahiptir.

¹⁷ IMO 930(22) Kararında belirtilen finansal güvence sistemi şunları içermektedir: Denizcilere herhangi bir masraf çıkartmayacak şekilde karşılanacak olan, denizcilerin ülkelerine dönmeleri için gerekli masraflar; Denizcilerin terk edildikleri andan ülkelerine geri gönderildikleri yere varış zamanına kadar bakımı; Tüm ödenmemiş ücretlerin ve sözleşmeden doğan hakların denizciye ödenmesi; Terk edilmeden kaynaklanan ve terk edilme süresi boyunca yapılan diğer masrafların denizciye ödenmesi; Terk edildiklerinde denizcilerin yeterli yiyecek, giyecek, barınma, tıbbi bakım ve diğer temel yaşam ihtiyaçları karşılanmalıdır. Tüm ödenmemiş ücretlerin denizcilere ödenmesi; İş sözleşmesinde ve/veya ulusal yasalarda öngörüldüğü üzere tahakkuk eden ücretleri ve diğer hakları içermelidir.

üzere uygun ve hızlı bir şekilde gemi adamlarının ülkelerine geri dönmesini sağlamalıdır. Ayrıca bu güvence gemiden ayrıldığı andan geri dönüş yerine varıncaya kadar gemi adamı için yiyecek, tıbbi tedavi ve konaklama sağlanmasını içermelidir.

Mahkeme, Sonatide'nin gerekli destekleyici belgeleri sunması halinde mürettebatın Angola'dan ayrılmasına izin vermiştir.

Bu örnek olayda terk edilme, donatanın, zamanında ülkelere geri gönderilmeleri, ödenmemiş ücretin ödenmesi ve temel yaşam, yeterli yiyecek, barınma ve tıbbi bakımın sağlanmasıyla ilgili olarak gemi adamlarına karşı bazı temel yükümlülüklerini yerine getirmemesi durumunda meydana gelmiştir.

Bu kanunsuzluğun kurbanları, maruz kaldıkları zihinsel işkence nedeniyle intihara teşebbüs ettikleri için mürettebatın yaşadığı duygusal sıkıntıyı dikkate almak önemlidir. Gözaltına alınmalarının yarattığı belirsiz durum, Rus mürettebatını intihara teşebbüs etmeye ve diğer mürettebatı da açlık grevi yapmaya itmiştir. Ayrıca evden ve aileden uzakta olmak, içlerinden biri hastanede olan denizcinin bakmakla yükümlü olduğu kişiler üzerinde ödenmemiş ücretler çok fazla maddi sıkıntıya sebep olmuştur, mürettebat üyelerinin yasal hakları ve göçmenlik bürosu ve diğer makamlardaki statüleri konusunda endişeleri vardı ve bu durumlar mürettebatta gelecekleriyle ilgili belirsizliklere yol açmıştır.

Bu durum, gemi adamının karada olduğu kadar denizde de haklarının ihlal edildiğini göstermektedir. Ayrıca bu durum, ulusal yasal yargı yetkisinin belirsiz hale geldiği ve mevcut uluslararası yasal mevzuatın her

zaman uygulanmadığı bu tür durumlarda izleme ve müdahalenin önemini vurgulamıştır.

C) ÖRNEK OLAY NO. III: KİŞ ADASI ÖRNEK OLAYI:

Yıl: 2018

Gemiler: Birden çok

Liman Devleti: İran İslam Cumhuriyeti (IRA)

Donatanlar: Baltic Marine Services (BMS), Al Matab Shipping

Mürettebatın uyrukları: Hint, Etiyopyalı, Filipinli

Örnek Olay Açıklaması: İki yıldan uzun bir süredir ücret alamadıklarını iddia eden on yedi denizci Kiş Adası, İran'da çeşitli denizcilik şirketleri tarafından terk edilmiştir.

Mayıs 2018'de, İran açıklarındaki Kiş Adası'nda on iki Hint vatandaşı, üç Etiyopya vatandaşı ve iki Filipinler vatandaşı olmak üzere on yedi denizci terk edilmişti. Baltic Marine Service (BMS) ve Al Matab Shipping dahil olmak üzere on yedi gemi adamının tamamı çeşitli şirketler tarafından işletilen farklı gemilerde çalışıyordu.

Mahsur kalan gemi adamları, kontamine gıda nedeniyle gıda zehirlenmesi yaşadıklarını ve diğer sağlık sorunlarının da olduğunu iddia ettiler. Bazılarının bir yıldan fazla bir süredir Kiş'te bulunduğunu ve iki yıla kadar ödenmediğini belirttikleri ödenmemiş maaşlarının taraflarına

ödenmesini beklediklerini iddia ettiler. İlgili iş sözleşmelerinin süresi dolmuştu ve kendi ülkelerine dönebilmek için kimlik belgelerinin iadesini bekliyorlardı. Tüm destekleyici belgeler, işe alındıkları nakliye şirketleri tarafından gerekçe gösterilmeksizin saklanmıştı ve işverenleri, yardım taleplerine yanıt vermiyordu. Çalışanlar, işverenlerinin misillemelerinden korktukları için çalıştıkları şirketlerin tüm ayrıntılarını vermekten sakındılar.

Eylül 2018'de BMS'deki mürettebattan sorumlu kişi ve operasyon sorumlusu ile iletişime geçtik. Aşağıdaki kanıtları ve beyanları sunarak şirketin yaptığı insan hakları ihlali iddialarını anlatmıştır:

"Sözleşmelerini tamamladıktan sonra mürettebat şirketin geçici yurtlarına transfer edilecektir. BMS maaş beyanlarını düzenleyip ödemelerin yapılması için banka hesabı bilgileriyle birlikte muhasebe departmanlarına iletilecektir. Çalışanlar, ücret miktarına bağlı olarak maaşlarını ve diğer haklarını dört gün ile 45 gün arasında alacaklardır."

"Yurtta maaş beklerken, yatak aksesuarlı temiz odaları, tüm kabinlerinde klima, çamaşırhane, banyo ve yemeklere erişimleri olacaktır. Alışveriş veya vakit geçirmek için şehre gitmekte özgürlerdir. Tıbbi yardıma veya muayeneye ihtiyaçları varsa, bu şirket personeli tarafından ücretsiz olarak sağlanacaktır. Son olarak sözleşmelerine göre, maaşlarını aldıktan sonra evlerine dönüş biletleri BMS tarafından karşılanacaktır."

"Mürettebat yurttan kalırken İran Göçmen Bürosu Memurları, bekleyen mürettebatın sayısını ve oradaki yaşam standardını izlemek için rastgele kontroller yapmaktadır. Mürettebatın herhangi bir şikayeti varsa Göçmenlik Bürosu, denizcilerin koşullarının ve yaşam standartlarının tatmin edici olmasını sağlamak için BMS ile iletişime geçecektir. Kiş Liman Dev-

leti Kontrol Noktası da, mürettebata zamanında ödeme yapılmasını sağlamak için şirketi gözlemleyecektir."

HRAS aynı zamanda Al Matab Shipping ile iletişime geçmeye çalıştı ancak bu çalışma yazıldığı esnada (2019) henüz cevap vermemişlerdi. Kiş Adası'nın Basra Körfezi'ndeki stratejik konumu nedeniyle, Sahil Güvenlik ve Göçmenlik Dairesi de dahil olmak üzere İran İslam Cumhuriyeti yetkilileri, bu bölgedeki herhangi bir ulaşım ve işlemin güvenliğini sağlamak konusuna özellikle dikkat etmektedir. Uyuşu veya işvereni ne olursa olsun Kiş'e gelen tüm denizciler, İran yetkililerinden destek almaktadır. Örneğin, gemi adamlarının Kiş karasularına geldikten sonra gemilerinde kalmalarına izin verilmemekte ve deniz şirketleri tarafından karada güvenli bir yere nakledilmeleri gerekmektedir. İran'da karada geçirdikleri sürede gemi adamlarının yeterli konaklama ve fona sahip olması bu alanın teamül hukukunda yer almaktadır. Buna göre BMS tarafından işe alınan gemi adamlarının standart konaklama ve yiyeceğe sahip olduğunu, BMS işverenlerinin yanı sıra İran yetkilileri ve Sahil Güvenliğin her gemi adamına iyi davrandığını gözlemlemiştir. BMS tarafından sağlanan gemi adamı beyan ve transit formlarına göre, İran'daki ekonomik krize rağmen, tüm gemi adamlarının maaşlarını ve ana vatanlarına dönüş biletlerini üç aydan kısa bir süre içerisinde alacaklardır. Gemi adamlarının güvenlik, sağlık ve hak kazanma koşulları, Devlet Liman Güvenliği, Göçmenlik Dairesi ve Kiş sahilindeki uluslararası denizcilikle ilgili diğer yetkililer tarafından düzenli olarak kontrol edilmektedir.

Sonuç olarak, MLC 2006 ve diğer uluslararası Sözleşmeler halihazırda gemi adamlarının terk edilme durumlarıyla ilgilenmek amaçlı yasal tedbirler almıştır. Gemi adamlarının terk edilmesi olaylarına dahil olmuş çeşitli ulusal ve uluslararası kuruluşlar tarafından belirlenen yasal rejimlerin uygulanması söz konusu olduğunda donatanlar ve bayrak devletleri, gemi adamlarının terk edilmesi olaylarını çözmek için teşvik edilmektedir. Uygulamada, IMO genellikle ilgili bayrak Devleti ve / veya ilgili liman Devleti ile ilk teması gerçekleştirir. ILO, gerekirse MLC 2006 ve değişiklikleri kapsamındaki yükümlülüklerini hatırlatmak için bayrak ve / veya liman devletlerine resmi mektuplar da gönderebilir. Ancak yukarıda tartışılan denizcilerin terk edilmesi örnek olaylarında da gösterildiği üzere bu yasalar ve düzenleyici kuruluşlar, genellikle yetki alanı karışıklıklarından ve denizcilerin destek gruplarına erişiminin olmamasından dolayı denizdeki insan haklarının tatmin edici olmasını her zaman sağlayamamaktadır. Şu anda mevcut olan terk edilmiş gemi adamları için dünya çapında ve sürekli hukuki desteğe ve terk edilmenin meydana geldiği yerlerde insan hakları sorunları konusunda farkındalık yaratmaya devam eden kar amacı gütmeyen kuruluşların ve yardım kuruluşlarının sürekli ve artan desteğine ihtiyacımız var.

MLC 2006'ya yapılan Değişikliklerin uygulanması, uluslararası çalışma standartları konusunda tarihi bir olaydır, ancak önleyici çalışmalar bitmemiştir. Gemi adamlarının insan haklarını koruyan politikaların etkili bir şekilde uygulanması, hukukun uygulamaya dönüştürülmesini sağlamak için kritik öneme sahiptir. ILO, MLC 2006'nın hedeflerine ulaşıl-

masına yardımcı olmak için hükümetler, gemi adamları, donatanlar ve denizcilik sektöründeki diğer kilit aktörlerle yakın bir şekilde çalışmaktadır.

Terk edilmiş gemi adamlarının insan hakları sorunlarını ele alma çabalarının, hem yerel hem de uluslararası olmak üzere farklı yasaların, yasal araçların ve diğer politika önlemlerinin kabulü veya yasalaşması aracılığıyla üstlenildiği doğru olsa da, gemi adamlarının insan haklarının yaygın ihlali şimdiye kadar tam olarak ele alınmamıştır. Denizde terk durumu olduğunda ve gemi adamları mali zorluklarla karşılaştığında, işverenler, yeterli yiyecek, su, yakıt, para veya iletişim araçları olmadan, kendi ülkelerinden uzakta yabancı bir limanda olduklarını bilmelerine rağmen, gemilerinin mürettebatını terk etmekte tereddüt etmemektedirler. Donatanlar, bazen geminin değerinin alacaklılarına ödeme maliyetinden ve mürettebatın ücretlerinden daha az olduğunun farkına varırlar. Bu nedenle, gemiyi terk etme kararı, maliyetten kaçınmanın en pratik yolu haline gelir. Bu durumun gerçekleşmesi denizcilik endüstrisi gibi işin her yönünün küresel ekonomik koşullara göre belirlendiği ticari bir dünyada beklenebilir ancak bu durum, denizlerde gördüğümüz insan hakları ihlalleri için bir mazeret değildir.

Yönetmelikler ve hükümlerin oluşturulmasına rağmen gemi adamları, özellikle yabancı liman devletlerinde terk edildiklerinde hala fiziksel ve zihinsel taciz, cinsel saldırı, işkence, yetersiz tıbbi tedavi, standartların altında yaşam kalitesi, özgürlüklerinin kısıtlanması ve uygun adil yargılamaya veya başka herhangi bir mevzuata erişim eksikliği gibi farklı terk etme biçimlerine maruz kalmaktadırlar. Bunların yanı sıra, gemi adamları terk edilme sıkıntısı çekerken karmaşık göçmenlik statüsü ve ülkeleri-

ne geri gönderilme sorunlarıyla da karşılaşmaktadırlar. Bu nedenle, terk edilme davalarının uluslararası kuruluşlar tarafından ele alınış biçimini gerçek anlamda değiştirecek politikaları hayata geçirmek için daha çok şey yapılması gerekmektedir. Belki de bu süreçteki ilk adım, "insan hakları" terimini MLC 2006 gibi yasalara koyarak artık göz ardı edilmemelerini sağlamak olabilir.

Hali hazırda bir dizi antlaşma ve Sözleşme kabul edilmiştir ancak bu tür önlemler, tüm üye Devletler tarafından tam olarak uygulanmazsa boşuna olacaktır. Aslında BM antlaşmaları ve denizcilerin haklarını korumayı amaçlayan diğer uluslararası kuruluşlar tarafından hazırlanan benzer uluslararası anlaşmalar bile bayrak devletleri tarafından sicillerinin ticari çıkarları ve denizcilik sektöründen elde edilen ticari gelir için göz ardı edilebilmektedir.

Hükümetlerden, sivil toplum kuruluşlarından ve terk edilmiş gemi adamlarına yardım eden hayır kurumlarından daha fazla yasal temsil ve eyleme ihtiyacımız var. Ayrıca gemi adamlarına ev sahipliği yapan liman devletlerindeki uluslararası kuruluşların temsilcilerinden ve hukuk danışmanlarından bilgi almak, onlara bilgi sunmak ve bu bilgileri rapor etmek için liman devletlerindeki gemi adamlarının koşullarını izleyen daha fazla derneğe ihtiyacımız var. Gemi adamları, zamanında destek almak için kolayca iletişime geçebilecekleri daha fazla merkez talep etmektedirler. Terk edilme durumlarında liman devletinin, bayrak devletinin ve gemi adamının ve donatanın sorumluluklarını açıklamak önemlidir ve bu sorumlulukların yerine getirilmesini sağlamak için bağımsız bir idareye ihtiyaç vardır. Bu nedenle insan hakları teriminin denizcilik

camiasında benimsenmesi ve tanıtılması gerekmektedir. Terk edilme gemi adamlarının değil donatanların suçu olarak tanımlanmalıdır. Gemi adamlarının işe alım acentelerinin de düzenlenmesi ve izlenmesi gerekmektedir. Tüm bu eylemler, terk edilmiş gemi adamlarının gereksiz ve haksız acılarını hafifletmeye ve denizde hala devam eden insan hakları ihlallerine son vermeye katkıda bulunmalıdır.

Kiş terk edilme örnek olayı, bu durumların olumlu bir şekilde nasıl ele alınması gerektiğine dair örnek sunmaktadır. Kiş Adası Liman Devleti yetkilileri, Basra Körfezindeki stratejik konumundan dolayı donatanların, gemi adamlarını terk edilmiş gemilerde bırakmasına asla izin vermemektedir. Bu nedenle denizcilik şirketleri Kiş Adası'nda işyerleri kurmakta veya gemi adamlarını otellerde ağırlamaktadırlar. Gemi adamları, ücretlerini ve ülkelerine geri gönderilmelerini ayarlamak için donatanları zorlamalarına yardımcı olan Kiş Adasındaki Göç İdaresinden destek almaktadırlar. Bu sistem işe yaramaktadır ve bazı açılardan küresel bir model olarak değerlendirilebilir.

SONUÇ

İlk terk edilme her zaman beraberinde "ikinci terk edilmeyi" getirmektedir ve bu ikinci terk edilme de dolaylı ve bazen sessiz sedasız gerçekleşerek gemi adamlarının genci yaşlısı demeden aileleri tarafından terk edilmeleridir, gelir kaybı yaşamalarıdır, evlerini ve eşyalarını kaybetmeleridir. Bu durum, liman devleti kısıtlamaları yüzünden neredeyse iki yıl gemide kalan 8 Hint gemi adamı hakkında olan Namibia açıklarındaki "MV HALANI" olayında da görülmektedir.

2012 yılındaki *Enrica Lexi* Olayı'nda, Hint karasuları ve açık denizlerdeki balıkçılara hafif silahlarla ateş edilmesi suretiyle gemi adamı hak ihlalleri yaşanmıştır. Bu olaylar, açık denizlerde kanuni yaptırım, uygulama ve izleme eksikliğine ve kesin kanun eksikliğine değinmektedir. Yukarıda belirtildiği gibi, MV IMB'nin terk edilmesi ve Angola'daki terk edilme durumunda, gemi adamlarının kanunsuzluğun ve izleme ve uygulamanın eksikliğinin kurbanı olmuşlardır.

Uluslararası yasal çerçevede önemli noktalardan biri de, en kapsamlı uluslararası sözleşmelerden biri olan BMDHS'nin ne yazık ki denizdeki insan haklarını kapsamadığına ve denizde insan haklarına hiçbir özel atıfta bulunmadığına dikkat çekilmesi gerektiğidir. Terk edilmeye ilgili olarak IMO ve ILO tarafından sunulan bir finansal sistem olarak MLC 2006, terk edilme vakalarını azaltmada etkili olmuştur ancak MLC 2006 ile ilgili asıl sorun izleme ve uygulama eksikliği, yani etkili bir çözüm eksikliğidir.

Yargı yetkisi oluşturan diğer belge ve mevzuatların çoğunda insan hakları ihlallerini izlemeye ve rapor etmeye yönelik eksiklikler vardır ve bu da, ihlali yapan kişilerin cezasız kaldığı ve mağdurların sonuçlara katlandığı, farkındalık eksikliğinin de kötüleştirdikleri anlamına gelmektedir. İkinci kilit yasal sorun ise devletlerin, sahilden 12 deniz mili ötesinde yargı yetkisine sahip olmamalarıdır. Açık denizlerde hukukun olmaması ve yetersiz kanun yaptırımı, denizcilerin gemilerdeki uygunsuz yönetim sistemleri ve yasa dışı prosedürlerin sonuçlarına maruz kalmasına neden olmaktadır. "Gözden ırak, gönülden ırak" bakış açısına şiddetle karşı çıkılmalıdır. Eğer modern çağda açık denizlerde başarılı ola-

caksak, terk edilen, yaralanan veya tehlike altındaki denizcilerin, balıkçıların yanı sıra göçmen ve mültecileri desteklemeli ve bunu yasal ve etik yollarla yapmalıyız. Ayrıca açık denizlerde, karasuları içerisinde ve bitişik bölgede uygulanabilecek olan, denizde hukukun üstünlüğünü savunacak yeterli bayrak devleti kapasitesi ve donanma gemisi ile denizcilik idare sistemlerine ve daha iyi yasal yaptırımlara ihtiyacımız vardır. Daha önce yapılmamış bir şekilde, birleşik ve açık kanunlar bütünü olarak modern çağa uluslararası hukuk ve insan hakları olmak üzere iki hukuki alan getirmeliyiz. Günümüz deniz hukuku ile uluslararası insan hakları hukukunun birleşimi, denizde insan hakları adı altında bir araya gelmektedir. Bu kavramlar, bireysel insan hakları, daha iyi okyanus yönetişi ve genel olarak güvenlik, emniyet ve seyir özgürlüğü açısından dünya için bir değer ifade edebilmeleri adına bir arada bulunmalı ve birbirine bağlı olmalıdır.

Denizciler, ister karada ister dünyanın engin okyanus ve denizlerinde, sahip oldukları insan haklarının her zaman farkında olmalıdır. Kişisel özgürlük hakları göz ardı edilmemeli, dikkatle korunmalıdır. Gemi adamlarının hakları ve temel özgürlükleri vazgeçilemezdir ve donatanlar veya herhangi bir devlet veya herhangi bir kuruluş tarafından elinden alınamaz. Bu nedenle, herhangi bir düşman gücün elinde işkence ve tacize uğramama hakkını tesis etmek, uygulamak ve korumak bizim fırsatımız ve geleceğimize ve kendimize karşı yükümlülüğümüzdür.

KAYNAKÇA**A) KİTAPLAR**

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

B) MAKALELER

Hubilla, M. R. S. B.: “An analytical review of the treatment of seafarers under the current milieu of the international law relating to maritime labour and human rights” (2009), World Maritime University Dissertations.

Hejazi, S. H.: “Seafarer Abandonment, Human Rights Perspective from Iran”, (2019), Human Rights at Sea Charity.

C) ÖRNEK OLAY ÇALIŞMALARI

“Breach of Seafarers' Human Rights & Their Abandonment”, HRAS, s. 13. July 2017, <[www.humanrightsatsea.org/wp-content/uploads/2017/07/20170713 - MT - IBA - Investigative - Case - Study - FINAL - REDACTED - SECURED.pdf](http://www.humanrightsatsea.org/wp-content/uploads/2017/07/20170713-MT-IBA-Investigative-Case-Study-FINAL-REDACTED-SECURED.pdf)>.

“Breach of Seafarers Human Rights While Under Criminal Investigation in Angola.”, HRAS, 15 June 2017, <[https://www.humanrightsatsea.org/wp-content/uploads/2017/06/20170614 - CASE - STUDY - MV - Sutton - Tide - Angola - FINAL - SECURED.pdf](https://www.humanrightsatsea.org/wp-content/uploads/2017/06/20170614-CASE-STUDY-MV-Sutton-Tide-Angola-FINAL-SECURED.pdf)>.

“Seafarers Abandonment on Kish Island, Iran: A Practice of Human Rights Abuses”, HRAS, July 2018, <<https://www.humanrightsatsea.org/wp-content/uploads/2018/07/20180718-Kish-Island-Iran-FINAL-SECURED.pdf>>.

sea.org/wp - content/uploads/2018/07/HRAS - Case - Study - Seafarers - Abandonment - on - Kish - Island - Iran - 1.pdf>.

“Seafarers Abandonment on Kish Island, Iran, Part 2: A Practice of Human Rights Abuses: Some Positive Actions”, HRAS, November 2018, <<https://www.humanrightsatsea.org/wp - content/uploads/2018/11/HRAS - Case - Study - 2 - Kish - Island - Iran - .pdf>>.

D) ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER

IMO Assembly Resolution A.930(22), “Guidelines on provisions of financial security in case of abandonment of seafarers.”, 29 Nov. 2001.

International Ship and Port Facility Security Code (ISPS).

Maritime Labour Convention, 2006 (MLC 2006).

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 1982.

E) İNTERNET KAYNAKLARI

ILO website, *International Labour Standards on Seafarers*, <www.ilo.org>.

ILO website, *Summary of the database of reported incidents of abandonment of seafarers*, June 24, 2009, <<http://www.ilo.org>>.

ISF/ITF Historic Agreement’ on Abandonment of Seafarers, <warsi-la.com>, 12 March 2009.

Gold, E.; “CMI International Working Group on the Fair Treatment of Seafarers, First Working Group Report”, January 2006, <www.imo.org>.