

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

DENİZ İŞ KONVANSİYONU KAPSAMINDA GEMİ
ADAMININ TERKİ VE SONUÇLARI

Yüksek Lisans Tezi

İZEL VARAN

Ankara 2019

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

DENİZ İŞ KONVANSİYONU KAPSAMINDA GEMİ
ADAMININ TERKİ VE SONUÇLARI

Yüksek Lisans Tezi

İZEL VARAN

16911950

Tez Danışmanı
Prof. Dr. Hakan KARAN

Ankara 2019

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK**

**DENİZ İŞ KONVANSİYONU KAPSAMINDA GEMİ
ADAMININ TERKİ VE SONUÇLARI**

YÜKSEK LİSANS

Tez Danışmanı
Prof. Dr. Hakan Karan

TEZ JÜRİSİ ÜYELERİ

Adı ve Soyadı

- 1- Prof. Dr. Hakan Karan
- 2- Prof. Dr. Erdi KAHYEDİ
- 3- Doc. Dr. İsmail DEMİR
- 4-
- 5-

İmzası

7
Kahyedi
JSD
İsmail

Tez Savunması Tarihi

02/12/2019

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü'ne,

Prof. Dr. Hakan KARAN danışmanlığında hazırladığım “Deniz İş Konvansiyonu Kapsamında Gemi Adamının Terki ve Sonuçları (Ankara 2019) ” adlı yüksek lisans ☒ - doktora/bütünleşik doktora ☐ tezimdaki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplanıp sunulduğunu, başka kaynaklardan aldığım bilgileri metinde ve kaynakçada eksiksiz olarak gösterdiğimi, çalışma sürecinde bilimsel araştırma ve etik kurallarına uygun olarak davrandığımı ve aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul edeceğimi beyan ederim.

Tarih:02/12/2019
İzel Varan



İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	I
KISALTMALAR.....	IV

GİRİŞ

I. KONU VE AMAÇ	1
II. KAPSAM VE PLAN	6
III. İNCELEME YÖNTEMİ.....	7

BİRİNCİ BÖLÜM TARİHSEL GELİŞİM

I. GENEL OLARAK	9
II. DÜZENLEME İHTİYACI DOĞURAN TERK OLAYLARI	13
A) ADRIATIC TANKERS.....	13
B) OBO BAŞAK	16
C) SINES	17
D) RADIANT STAR.....	18
E) AQUA SIERRA.....	18
III. MEVCUT DÜZENLEMELERİN YETERSİZLİĞİ	19
IV. ORTAK ÇALIŞMA GRUBU’NUN FAALİYETLERİ.....	21
A) GENEL OLARAK	21
B) KURULUŞU.....	22
C) ÇALIŞMALARI	23
1- İlk Toplantılarda Alınan Kararlar	23
2- IMO Genel Kurul Kararları	25
a) A.930 (22) Sayılı Genel Kurul Kararı.....	25
b) A.931 (22) Sayılı Genel Kurul Kararı	27
3- Deniz İş Konvansiyonunun Kabulüne Kadar Alınan Kararlar	30
4- Deniz İş Konvansiyonunun Kabulü.....	31
5- Deniz İş Konvansiyonunun Kabulünden Sonra Alınan Kararlar	34
a) Deniz İş Konvansiyonuna Değişiklik Önerileri	36

aa. Terk Hâline İlişkin Standart Önerisi.....	36
bb. Sözleşmeye Dayanan Alacaklara İlişkin Standart Önerisi.....	38
b) Değişiklik Önerilerinin Deniz İş Konvansiyonuna Eklenmesi ve Sonraki IMO Hukuk Komitesi Toplantıları	39

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZ İŞ KONVANSİYONU KAPSAMINDA TERK

I. GENEL OLARAK	43
II. TERKİN TARAFLARI VE GEMİ.....	44
A) TERKİN TARAFLARI	44
1- GEMİ ADAMI.....	44
2- DONATAN.....	47
B) GEMİ	49
III. TERKİN OLUŞUMUNA SEBEBİYET VEREN HALLER	52
A) GEMİ ADAMININ ÜLKESİNE GÖNDERİLME MASRAFLARININ KARŞILANILMASINDAN KAÇINILMASI	53
1- Genel Olarak.....	53
2- Gemi Adamının Ülkesine Gönderilmesini Gerektiren Haller	54
a) Gemi Adamı Hizmet Sözleşmesinin Süresinin Yurtdışındayken Sona Ermesi.....	55
b) Gemi Adamı Hizmet Sözleşmesinin Fesihle Sona Ermesi	56
c) Gemi Adamının Hizmet Sözleşmesindeki Yükümlülüklerini Yerine Getirmekten Acze Düşeceği veya Özel Durumlara Mahsus Olarak Görevlerini Yerine Getirmesinin Kendisinden Beklenilemeyeceği Haller	59
3- Gemi Adamının Ülkesine Gönderilmesi Esnasında Ödenmekten Kaçınılabilecek Masraflar	63
B) GEMİ ADAMININ GEREKLİ BAKIM VE DESTEKTEN YOKSUN BIRAKILMASI	64
C) DONATANIN TEK TARAFLI OLARAK GEMİ ADAMI İLE OLAN BAĞLANTISINI BAŞKA SURETLE KOPARTMASI	66

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
TERKE BAĞLANAN HUKUKİ SONUÇLAR

I. ÜLKESİNE GÖNDERİLMESİNİ TALEP HAKKI.....	69
II. GEMİ ADAMININ ÜLKESİNE GÖNDERİLMESİNİN ORGANİZE EDİLMESİ.....	71
III. HİZMET SÖZLEŞMESİNİN SONA ERMESİ	74
IV. GEMİ ALACAĞI MAHİYETİNDEKİ PARASAL ALACAKLARI TALEP HAKKI	76
V. PARASAL ALACAKLARIN MALİ GÜVENCEDEN KARŞILANMASINI TALEP HAKKI	80
A) GENEL OLARAK	80
B) MALİ GÜVENCE SİSTEMİ	82
1- Kapsamı	83
2- Yapısı.....	86
C) MALİ GÜVENCENİN DENETİMİ.....	89
1- Bayrak Devleti Denetimi.....	89
a) Genel Olarak	89
b) Deniz İş Konvansiyonu Kapsamında Bayrak Devletinin Yükümlülükleri.....	90
2- Liman Devleti Denetimi	99
a) Genel Olarak	99
b) Deniz İş Konvansiyonu Kapsamında Liman Devletinin Yükümlülükleri.....	101
KAYNAKÇA	112
TEZ ÖZETİ	120
ABSTRACT	121
EK-1: MODEL BELGELER.....	122

KISALTMALAR

aşa.	aşağıda
Austl. & N.Z. Mar. L. J.	Australian and New Zealand Maritime Law Journal
BIMCO/ISF	Baltık ve Uluslararası Denizcilik Komitesi/ Denizcilik Endüstrisi İstatistikleri
Bkz.	bakınız
BMDHS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu
CSR	Gemi Adamı Hakları Merkezi
DİK	Deniz İş Kanunu
dn.	dipnot
Eur. Lab. L. J.	European Labour Law Journal
Hofstra Lab. & Emp. L. J.	The Hofstra Labor & Employment Law Journal
ICJ	Uluslararası Adalet Divanı
ILO	Uluslararası Çalışma Örgütü
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü
Int'l Lab. Rev.	International Labour Review
ITF	Uluslararası Nakliye İşçileri Federasyonu
İK	İş Kanunu
LEG	Legal
m.	madde
Mar. L. & Com.	The Journal of Maritime Law and Commerce

MARPOL	Uluslararası Gemilerden Kirlenmenin Önlenmesi Konvansiyonu
MLC 2006	Deniz İş Konvansiyonu 2006
MOU	Memorandum of Understanding
Ocean & Coastal L.J.	Ocean & Coastal Law Journal
P&I	Protection&Indemnity
par.	paragraf
RG	Resmi Gazete
s.	sayfa
SOLAS	Denizde Can Güvenliği Uluslararası Konvansiyonsi
STCW	Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları
TBK	Türk Borçlar Kanunu
TTK	Türk Ticaret Kanunu
Tul. L. Rev.	Tulane Law Review
USCG	Amerikan Sahil Güvenliği Kontrolü
USF Mar. L.J.	University of San Francisco Maritime Law Journal
vd.	ve devamı
WGLCCS	Joint IMO/ILO ad hoc Expert Work Group on. Liability and Compensation Regarding Claims for Death, Personal Injury and Abandonment
yuk.	yukarıda

GİRİŞ

I. KONU VE AMAÇ

Gemi adamlarının küresel mahiyetteki denizcilik sektöründe politik, hukukî ve ekonomik açıdan diğer iş sektörlerindeki işçilere nazaran daha fazla güçlüklerle karşılaştıkları¹ ve bu güçlükleri bertaraf edebilmek maksadıyla korunmaya daha fazla ihtiyaç duydukları görülmektedir². Gemi adamlarının çalışma koşullarının ölüme sebebiyet verecek derecedeki ağırlığı, 1894 tarihinde İngiliz Ticaret Odası tarafından yürütülen bir araştırmada gözler önüne serilmiştir³. Araştırmada, gemi adamlarının yılda yaklaşık olarak %1,3'ünün gemide çalışırken öldüğü, bu oranın demiryolu işçilerinden 9, fabrika işçilerinden 147 kat fazla olduğu tespit edilmiştir. Gemi adamlarının konumlarındaki bu zayıflık, çok eski tarihlerden itibaren ortaya konulmuş olmasına rağmen, ancak 1920'li yıllardan sonra bunların haklarını ve çalışma koşullarını iyileştirmeye yönelik olarak, Uluslararası Çalışma Örgütü⁴ (ILO) bünyesinde uluslararası düzenlemeler için çaba harcanmaya başlanmıştır.

¹ *Brown v. Lull* davasında, Yargıç Joseph Story gemi adamlarını şu şekilde; "Genelde, kendi hak ve imtiyazlarının niteliği ve kapsamı hakkında bilgisiz olan ve çoğunlukla değerlerini gereği gibi takdir edemeyen, korunmaya muhtaç bir işçi sınıfı" olarak tanımlamıştır. Detaylı bilgi için bkz. Sumner, C.: *Reports of Cases Argued and Determined in the Circuit Court of the United States for the First Circuit*, C. II, Boston 1837, s. 443; Bueno-Hubilla, M. R. S.: *An Analytical Review of the Treatment of Seafarers under the Current Milieu of the International Law Relating to Maritime Labour and Human Rights*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, World Maritime University Dissertations, Malmö 2009, s. 1.

² Li, K. X. - Ng, J. M.: "International Maritime Conventions: Seafarers' Safety and Human Rights", *Mar. L. & Com.*, 2002, C. XXXIII, S. 3, s. 382.

³ Shergold, P. R.: *Working-Class Life, the "American Standard" in Comparative Perspective 1899-1913*, Pittsburg 1982, s. 22, gemi adamlarının ölümleriyle sonuçlanan kazalara ilişkin istatistikî çalışmalar için ayrıca bkz. Roberts, E, S.-Nielsen, D.-Kotlowski, A.-Jaremin, B.: "Fatal Accidents and Injuries Among Merchant Seafarers Worldwide", *Occupational Medicine* 2014, C. LXIV/IV, s.259.

⁴ Çalışma hayatını ilgilendiren konularda uluslararası bir örgüt kurma fikri 19. yüzyıla dayansa da, ILO, I. Dünya Savaşından sonra 1919 yılında Versay Antlaşması kapsamında kurulmuştur. ILO, Birleşmiş Milletlerin tek üçlü örgütüdür. Örgütün amacı, çalışma yaşamına uluslararası bir standart getirmek, işçilere insana yaraşır çalışma koşulları yaratmak ve çalışan herkes için sosyal adalet anlayışını genişletmek ve korumaktır. ILO'nun kuruluş amacı, teşkilat yapısı ve faaliyetleri hakkında detaylı bilgi için bkz. <<https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang--en/index.htm> > - et. 10/05/2019. Türkiye'nin

Gemi adamlarının temel haklarını ve çalışma koşullarını etkileyen olumsuzluklardan biri olan donatan tarafından terk edilmeleri, kolay bayrak devleti uygulamaları ve küreselleşen denizcilik endüstrisi ile beraber artış göstermiş, bu durum konunun uluslararası bağlamda ele alınması gereğini ortaya çıkarmıştır. Çalışmanın konusu, gemi adamlarının özel olarak korunmaları ihtiyacından hareketle oluşturulan ve terkleri halinde koruyucu hükümler getiren Deniz İş Konvansiyonunun⁵ (MLC 2006) incelenmesi ve Deniz İş Konvansiyonunun Gemi Adamlarının Ülkelerine Gönderilmesine İlişkin 2.5 Kuralına getirilen 2014 tarihli Değişiklikler⁶ (2014 tarihli Değişiklikler) ile getirilen mali güvence sisteminin yeterliliğinin araştırılmasıdır.

Donatanın gemisi ile birlikte veya tek başına gemi adamını yabancı bir limanda terk etmesi gemi adamının hizmet sözleşmesinden doğan haklarının ihlâlinin yanı sıra insan hakları ihlâli boyutuna varan sonuçların ortaya çıkmasına da sebebiyet vermektedir. Çoğu zaman terk edildikleri yerdeki yardım kuruluşları tarafından iâşe ve konaklama ihtiyaçları karşılanan gemi adamları, terkleri süresince temel gereksinimlerinden temiz içme suyu, yiyecek ve elektrikten dahi mahrum bırakılabilmektedirler⁷.

örgüt içindeki durumu için ayrıca bkz. Koç, Y.: *Türkiye - ILO İlişkileri*, C. XLIV, Türk - İş Eğitim Yayınları, Ankara 2000, s. 10 vd.

⁵ 6898 sayılı Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun için bkz. 25/03/2017 tarihli ve 30018 sayılı RG. 20/08/2013 tarihinde yürürlüğe giren MLC 2006'nın metni için bkz. <<https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--en/index.htm>> - et. 28/05/2019. Orijinal adı, *Maritime Labour Convention 2006* olan Konvansiyonun, resmi çevirisi "Denizcilik Çalışma Sözleşmesi" olarak yapılmıştır. Çalışmada, özel hukuk sözleşmeleriyle karıştırılmaması adına Deniz İş Konvansiyonu tercümesi tercih olunmuştur.

⁶ Değişiklik metni için bkz. <

⁷ Link, P.: "One Small Step for the United States, May Be One Giant Leap for Seafarers' Rights", Hofstra Lab. & Emp. L. J., 2015, C. XXXIII, S. 167, s. 75; Carey, L.: "The Maritime Labour Convention, 2006: The Seafarer and the Fisher", Austl. & N.Z. Mar. L. J., 2017, C. XXXI, s. 14; Santos, L. U. D.: *Law and Policy Perspectives of Seafarers' Claims*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, World Maritime University, Malmö 2008, s. 2.

Geminin liman devleti denetimi sırasında tutulması veya alacaklılar tarafından haczi genellikle karşılan terk nedenlerindendir. Tutulan veya haczedilen gemi işletilebilme imkânını kaybettiğinden kolaylıkla terkedilebilmektedir.

Gemi adamlarının zorunlu haller dışında⁸ terk edilen gemide kalmaya devam etmelerinin nedeni, terkten önce muaccel olduğu halde ödenmemiş ücretlerini gemiden indikleri takdirde alamama ve ülkelerine dönüş masraflarını karşılayamama endişesi taşımalarıdır. Bu hallerde, bayrak devletinin, liman devletinin ve gemi adamının vatandaşı olduğu devletin de meseleye kayıtsız kaldığı görülmektedir. Gemi adamlarının yabancı bir limanda gemiden indirildikten sonra çalışma haklarının bazılarında mahrum bırakılmak suretiyle dolaylı terkleri de söz konusu olabilmektedir. Deniz İş Konvansiyonunda, gemi adamlarının gemide terkiyle limanda terki arasında bir ayrım yapılmadan tek bir başlık altında ele alınmaktadır.

Deniz İş Konvansiyonuna kadar, başta deniz hukuku olmak üzere uluslararası hukuk, iş hukuku, sigorta hukuku ve insan hakları bakımından birçok sonucu olan terke ilişkin doğrudan bir düzenleme getirilmemiştir. Her ne kadar Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Konvansiyonu⁹ (1993 Cenevre Konvansiyonu) ödenmemiş ücretleri ve gemi adamlarının ülkelerine gönderilmesi masrafları bakımından gemi alacaklısı hakkı bahsetse de, teminat teşkil eden geminin alacakları karşılamaktan uzak değeri dolayısıyla gemi adamlarının alacakları için hızlı ve etkin bir koruma

⁸ Özellikle geminin haczi sonrasında, asgari elverişliliğin sağlanabilmesi ve devam ettirilebilmesi adına mürettebattan belirli sayıda kişinin gemide kalması söz konusu olabilmektedir. Bu durumda gemi adamları terk edilmiş sayılmamaktadır.

⁹ 6940 sayılı Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun için bkz. 25/03/2017 tarihli ve 30018 sayılı RG. 1993 Cenevre Konvansiyonunun metni için bkz. <https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/aconf162d7_en.pdf> - et. 28/05/2019.

getirmemektedir. Gemi Adamlarının Ülkelerine Gönderilmelerine İlişkin 23¹⁰ ve 166¹¹ Numaralı ILO Konvansiyonları ise devletler tarafından gerektiği kadar kabul görmemiştir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü¹² (IMO) ve ILO artan terk olaylarının bağlayıcı ve etkin bir sisteme dayanması konusunda çalışmalara başlamıştır. Bu amaçla “Gemi Adamlarının Ölüm, Cismani Zarar ve Terkedilmeleri Sebebiyle Doğan Taleplerine Dair Sorumluluk ve Tazminatına İlişkin IMO/ILO Ortak Çalışma Grubu” (Ortak Çalışma Grubu) oluşturulmuştur. Ortak Çalışma Grubunun yaklaşık on yıllık çalışma süreci sonunda, gemi adamlarının terk durumunda sahip olacağı mali güvenceye ilişkin kurallar, gemi adamlarına yönelik mevcut uluslararası sözleşmeleri birleştirme amacı taşıyan Deniz İş Konvansiyonuna eklenmiştir. 18 Ocak 2017’de yürürlüğe giren kuralların, gemi adamlarını koruyan bağlayıcı ve etkili bir yaptırım sistemi oluşturduğu düşünülmektedir¹³.

Tezde gemi adamlarının terkine yönelik olarak Deniz İş Konvansiyonu düzenlemeleri, kapsamı ve yeterliliği ile birlikte ele alınarak gemi adamlarına en üst

¹⁰ 23 Numaralı Konvansiyonun metni için bkz. <https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C023> - et. 28/05/2019.

¹¹ 4941 sayılı Gemi Adamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmelerine İlişkin 166 sayılı Konvansiyonun Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Kanun için bkz. 22/07/2003 tarih ve 25176 sayılı RG.

¹² 6 Mart 1948 tarihinde, Cenevre’de gerçekleşen Birleşmiş Milletler Denizcilik Konferansı’nda IMO’nun kurulmasına karar verilmiştir. “Hükümetlerarası Denizcilik İstişare Örgütü’nün Kurucu Sözleşmesi” ile kurulan Örgüt’ün adı, 1982 tarihinde, “Uluslararası Denizcilik Örgütü” olarak değiştirilmiştir. Kurulma amacı, denizcilikle alakalı teknik konulara ilişkin devletlerin yeknesak düzenlemeler ve uygulamalar oluşturmalarını sağlamaktır. Ayrıca, deniz güvenliği ve deniz emniyeti konuları ile deniz çevresinin korunması hususlarında tedbirleri almak ve devletlerce uygulanmasını teşvik etmektir. IMO’nun kuruluş amacı, teşkilat yapısı ve faaliyetleri için bkz. <<http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>> - et. 10/05/2019. Türkiye’nin örgüt içindeki durumu için ayrıca bkz. Ayan, M. - Baykal, T.: “Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Çevre: Türkiye’nin Örgüt İçindeki Durumu”, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 2010, C. VII, S.13, s. 275 vd.

¹³ Albertos, S. R. - Palacio, A. V.: “Adapting European Legislation to the Maritime Labour Convention 2006 Regulations in Relation to the State Responsibilities of Both the Flag State and the Control of Ships by Port State Control”, Beijing Law Review, 2013, C. IV, S. 4, s. 146.

seviyede temel hak koruması sağlanıp sağlanmadığı incelenmektedir. Gemicilik sektörünün refahı, istihdam edilen gemi adamlarının refahıyla doğru orantılıdır. Araştırmanın önemi bu refahın ne surette temin edilebileceği sorusunun cevabında saklıdır.

Tezin ana araştırma problemi ile bağlantılı olarak aşağıdaki sorular cevaplandırılmaya çalışılmaktadır:

- Gemi adamının terki hangi manaya gelmektedir ve hukuki niteliği nedir?
- Terk edilen gemi adamlarının, terk edildikleri yabancı ülkedeki hukuki statüleri nedir?
- Donatanın tek taraflı olarak gemi adamıyla ilişkisini kesmesi hangi manaya gelmektedir?
- Gemi adamının terki, hizmet sözleşmelerinin akıbetinde herhangi bir değişiklik meydana getirmekte midir?
- Gemi adamının terki durumunda, gemi alacağı hakkı veren ödenmemiş ücretler ve gemi adamının ülkesine geri gönderilmesine ilişkin masraflar kimin uhdesindedir?
- Liman ve bayrak devletlerinin terk dolayısıyla yükümlülükleri nelerdir?
- Deniz İş Konvansiyonu'nda öngörülen mali güvence sistemi nedir? Güvence kapsamında tazmin edilen zararın kapsamına hangi kalemler girmektedir?
- Liman devleti denetiminde, gemi adamlarının gemide yaşam ve çalışma koşullarının Deniz İş Konvansiyonu'na uygunluk denetimi nasıl yapılmaktadır?
- Türk Hukukunda terk düzenlenmekte midir?

II. KAPSAM VE PLAN

Çalışmada, gemi adamlarının terki ve sonuçları Deniz İş Konvansiyonu bağlamında incelenmektedir. Deniz İş Konvansiyonunun 2014 tarihli Değişiklikler ile getirilen terke karşı mali güvence zorunluluğunun yeterliliği ve kapsamı çalışmanın konusunu oluşturmaktadır.

Çalışmada terk, gemi adamlarının gemide ya da limanda terkleri bakımından ayrım yapılmadan incelenmektedir. Araştırmada, gerçekleşmiş terk olaylarından bazıları örneklenerek ortaya çıkan sorunlar saptanmaktadır. Gemi adamlarının terki konusunda oluşturulan Ortak Çalışma Grubunun toplantıları kronolojik olarak incelenmektedir.

Deniz İş Konvansiyonu bakımından terke sebebiyet veren haller ve bu hallerin hukuki sonuçları, Deniz İş Konvansiyonuna 2014 tarihli Değişiklikler ile eklenen mali güvence sistemi değerlendirildikten sonra taraf bayrak devleti ve liman devleti yükümlülükleri tespit edilmeye çalışılmaktadır.

Terk, gemi adamı hizmet sözleşmesi ve Deniz İş Konvansiyonu yanında insan haklarının ihlaline dahi yol açabilecek derecede önemlidir. Gemi adamlarının bu süreçte yaşadıkları elem, keder ve acı dâhil olmak üzere yaşadıkları mağduriyetlerin insan hakları ihlaline varan sonuçlarının değerlendirilmesi bu çalışmanın dışında bırakılmıştır¹⁴.

¹⁴ Belirtmek gerekir ki, MLC 2006, gemi adamlarının çalışma ve sosyal haklarına ilişkin temel belge niteliğine haiz olsa da, gemi adamlarının insan hakları ihlallerine karşı herhangi bir düzenleme getirmemektedir. Oysa gemi adamları terk süresince ciddi insan hakları ihlallerine maruz kalmaktadırlar. Durum böyle olmakla beraber, ayrı bir tartışma konusu olarak, gemi adamlarının da içerisinde yer aldıkları işçi sınıfının haklarının, insan hakları teşkil edip etmediği bile sorun teşkil etmektedir. İnsan haklarının tüm insanların temel haklarını güvence altına aldığı ve süresiz olma özelliği göstermesine karşın, işçi haklarının zamanla gelişen ihtiyaçlara cevap vermek üzere sadece belirli insanları korumaya yönelik bir statüde olduğu gerekçesine dayanan bu tartışmalar konusunda detaylı bilgi için bkz. Mantouvalou, V.: “Are Labour Rights Human Rights?”, European Labour Law Journal, 2012, C. III, S. 2, s. 151 vd.

III. İNCELEME YÖNTEMİ

Çalışmada Deniz İş Konvansiyonunun yetersiz kaldığı hususlarda tamamlayıcı düzenlemeler olarak 854 sayılı Deniz İş Kanunu¹⁵ (DİK) ve 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu¹⁶ (TBK) dikkate alınmaktadır.

Çalışmada, Deniz İş Konvansiyonu kapsamında gemi adamlarının terki kavramı ve sonuçları incelenmekte; mehzaz düzenlemeler başta olmak üzere konuya ilişkin uluslararası düzenlemeler, Türk hukuku ile doktrindeki tartışmalar dikkate alınmakta; gemi adamlarının terkine ilişkin getirilen mali güvence değişikliklerine temel teşkil eden IMO Genel Kurul Kararları [A. 930 (22) ve A. 931 (22) sayılı Rehber Kurallar] ayrıntılı olarak gözden geçirilmekte; gemi adamlarının ülkelerine gönderilmeleri, ücretlerinin korunması ve gemide barınmalarına ilişkin ILO Konvansiyonlarına¹⁷ değinilmektedir.

Tezde son olarak, Türkiye’deki mevcut hukuk ve uygulaması da karşılaştırılmalı olarak ele alınmakta ve bu kapsamda 4857 sayılı İş Kanunu¹⁸ (İK) ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu¹⁹ (TTK) dikkate alınmaktadır. Çalışmada, gemi adamının terki meselesi taşıdığı uluslararası karakter sebebiyle karşılaştırmalı olarak analiz edilmektedir. Bu

¹⁵ Bkz. 29/04/1967 tarihli ve 12586 sayılı RG. Yürürlüğe girdiği tarihten bu yana çok az değişikliğe uğrayan DİK, Türkiye’nin taraf olduğu ILO Konvansiyonlarıyla da uyumlu değildir. ILO Konvansiyonları ve Tavsiye Kararlarının Uygulanmasını Denetleyen Uzmanlar Komitesinin (*Committee of Experts on the Application of Conventions and Recommendations*) Türkiye’ye yönelttiği doğrudan taleplerde de bu durumun vurgulandığı görülmektedir. Türkiye’ye yöneltilen en güncel tarihli doğrudan talep metni için bkz. <https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID,P11110_COUNTRY_ID,P11110_COUNTRY_NAME,P11110_COMMENT_YEAR:3328837,102893,Turkey,2017> - et. 10/05/2019.

¹⁶ Bkz. 04/02/2011 tarihli ve 27836 sayılı RG.

¹⁷ Söz konusu Konvansiyonlar, 23/06/1926 tarihli ve 23 Numaralı Gemi Adamlarının Ülkelerine Gönderilmelerine İlişkin ILO Konvansiyonu; 09/10/1987 tarih ve 166 Numaralı Gemi Adamlarının Ülkelerine Gönderilmelerine İlişkin ILO Konvansiyonu; 08/06/1949 ve 92 Numaralı Mürettebatın Gemide Barınmasına İlişkin ILO Konvansiyonu ile 133 Numaralı Ek Hükümler; 08/06/1949 tarih ve 95 Numaralı Ücretlerin Korunması ILO Konvansiyonudur.

¹⁸ Bkz. 10/06/2003 tarihli ve 25134 sayılı RG.

¹⁹ Bkz. 14/02/2011 tarihli ve 27846 sayılı RG.

maksatla Ortak Çalışma Grubu'nun toplantı tutanakları ve raporlarından faydalanılmaktadır.

Çalışma esnasında asli kaynaklardan uluslararası anlaşmalar, kanunlar, yönetmelikler ile kitap, makale, tez gibi bilimsel kaynaklardan istifade edilmektedir. Konunun uygulamadaki yansımalarını görebilmek maksadıyla yargı kararları, raporlar ve istatistiki veriler değerlendirilmektedir.



BİRİNCİ BÖLÜM

TARİHSEL GELİŞİM

I. GENEL OLARAK

Deniz taşımacılığı, yakın sahiller arası deniz ticaretinin bir gereği olarak ortaya çıkmıştır. Mal sahipleri, kendi gemileri ya da kiraladıkları gemilerle mallarını taşımış ve satmışlardır²⁰. Sömürgecilik sürecinde ise önemli bir güç kazanan deniz taşımacılığı, alınıp satılan malların farklı devletlere taşınmasını içeren uluslararası bir faaliyet niteliğine bürünmüştür. Bu küresel faaliyet, özellikle 1860'lı yıllarda denizaltı telgraf sisteminin geliştirilmesiyle kolaylaşmıştır²¹. O dönemde dünya ticareti, Birleşik Krallık, Almanya ve Fransa gibi birkaç devlet tarafından kontrol edilmekteyken²²; gemi adamları çoğunlukla geminin bayrağındaki devletin tabiiyetinden seçilmişlerdir. Sömürgelerden işe alınan az sayıdaki gemi adamının farklı tabiiyetleri, deniz ticareti yapan geleneksel denizci devletlerde etkili bir bayrak devleti denetiminin mevcudiyetini engelleyememiştir²³.

Deniz ticareti ve gemicilik endüstrisi küreselleşene kadar, gemi adamlarının eğitimi, istihdamı, refahı, uyuşmazlıklarının çözümü gibi konular bütünleşmiş bir sisteme tâbi tutulmuştur²⁴. Bunun sonucu olarak ortaya çıkan sorunlar, bayrak devletinin yargı yetkisi içerisinde ve ulusal mevzuatları dâhilinde çözülebilmiştir.

²⁰ Karan. H.: *Elektronik Konişmento*, Ankara 2004, s.7.

²¹ Black, J.: *The British Seaborne Empire*, New Haven and London 2004, s. 232.

²² Rodger, N. A. M.: *The Command of the Ocean*, Newyork 2006, s. 545.

²³ Couper, A. - Walsh, C.: "Globalization and the Seafarer", *Ocean Year Book*, C. I, S. 15, s. 257.

²⁴ Abandoned Seafarers an Abdication of Responsibility – A Report by the International Transport Workers' Federation, Annex 2 to Circular No. 126/S. 46/ 1999, April 1999, s.3.

Deniz ticaretinin küreselleşmesi²⁵, serbest ticaretin gelişiminde büyük rol oynamıştır. Daha fazla gelir elde etme amacı güden donatanlar, maliyetlerini düşürmek ve yoğun uluslararası rekabetin sonucu olarak, kolay bayrak devletlerinin²⁶ sicillerine yönelmişlerdir. Bu durum, gemi adamlarının doğrudan bağları olmayan bir bayrak devletinin münhasır yetkisi içerisinde çalışmalarına sebebiyet vermiştir²⁷. Özellikle, 1973 yılındaki petrol fiyatlarındaki büyük artışla meydana gelen ekonomik kriz, dünya ticaretinde sert dalgalanmalara sebebiyet vermiş ve standart altında inşa edilen gemilerin üretiminin artmasıyla beraber millî sicillerden kolay bayrak devleti sicillerine geçiş hızlanmıştır.

Kolay bayrak devleti sicillerine kayıt olabilmek için, donatanlar genellikle sahip oldukları her bir gemi için o devlet ülkesinde ayrı bir fason şirket²⁸ (*one ship company*) kurma yoluna gitmişlerdir. Bu şekilde, gemilerin ipotek edilmesi, inşa edilmesi, tescil edilmesi, sigortalanması ve yönetilmesi kolaylaşmıştır. Bayraklarını bu şekilde kullanıma açan devletlerin öncelikli olarak ilgilendikleri konu tescilden elde edilen gelirdir. Her bir gemi için ayrı şirket kurulmasını mümkün kılan söz konusu sistem ile gemiler çapraz sorumluluktan korunmuştur.

²⁵ ILO Report 1(A), “Adoption of an Instrument to Consolidate Maritime Labour Standards, International Labour Conference”, 94. Session, Geneva 2006, s. 11.

²⁶ Gemi sicillerine kayıt için tabiiyet şartı aramayan devletlerdir. Yabancı personel istihdamı, gemi personeline verilen ücretlerin, gemilerin işletilmesi ve devrinin vergiden ve fondan muaf tutulması, tekne sigortalatma şartlarının farklı olması gibi birtakım kolaylıkları vardır. Geleneksel denizci devletlerdeki millî sicillerin “gerçek bağ”ının karşısında, açık gemi sicillerinde “ekonomik bağ” yer almaktadır. Detaylı bilgi için bkz. Ademuni - Odeke: “Evolution and Development of Ship Registration”, *Il Diritto Marittimo*, 1997, S. 3, s. 631; Ademuni - Odeke: “The National and International Legal Regime of Bareboat Charter Registrations”, *Ocean Development & International Law*, 1997, S. 28, s. 329.

²⁷ Coles, R. - Watt, E.: *Ship Registration: Law and Practice*, B. 2, Oxon 2014, s.23.

²⁸ *One ship company*: Ortak bir kaynak tarafından finanse edilen, yönetilen veya işletilen gemilerin her birinin sicile farklı bir şirkete ait olarak gösterilmesi sonucu ortaya çıkan şirketlerdir. Birçok durumda, şirketlerin, aynı adrese ve iletişim bilgilerine sahip olduğu görülmektedir.

Gemicilik endüstrisindeki teknolojik gelişmeler, taşınan eşyanın cinsine göre uzmanlığı değişen, nitelikli gemi adamına duyulan ihtiyacın artmasına yol açmıştır. Neticede, ortaya çıkan çok uluslu yapıda, gemi adamlarını ilgilendiren sorunlara uygulanacak uluslararası yeknesak düzenleme ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Gemi adamlarının eğitimleri, istihdamları, gemideki barınma ve iaşeleri²⁹ ile gemi adamlarının insan hakları evrensel olarak incelenerek, konu ile ilgili uluslararası kurallar getirilmeye çalışılmıştır. ILO tarafından, özellikle gemi adamlarının “insani çalışma koşullarında” (*decent work condition*)³⁰ çalışabilmeleri amacıyla, gemi adamları ile ilgili birçok konvansiyon kabul edilmiştir³¹.

²⁹ İaşe, gemide çalışmakta olan gemi adamlarının beslenme, yeme-içme, bakım gibi temel ihtiyaçlarının donatan tarafından karşılanması anlamına gelmektedir. DİK m. 3’e göre, bedelsiz olarak bu Kanunun uygulandığı gemilerde iaşe servisinin kurulması zorunludur. Ayrıca, Gemi Adamlarının İkamet Yerleri, Sağlık ve İaşelerine Dair Yönetmelik m. 7 uyarınca:

“Limanlar içinde şehir hatlarında, körfezlerde, göllerde ve akarsularda yolcu ve yük nakleden gemilerde, mavna, şat benzerlerinde ve Deniz İş Kanununa tabi diğer gemilerde iaşe servisi kurulamadığı takdirde gemi adamlarına işveren tarafından iaşe mükellefiyeti nakden ödenmek suretiyle yerine getirilir. Ödenecek bedele esas; bir gemi adamının yaptığı göreve göre alması mecburi normal günlük gıdasını sağlayacak para miktarıdır. Bu miktar, hizmet akitleriyle ve toplu iş sözleşmeleriyle tespit edilen ücretlerden ayrı olarak hesaplanır.

İaşe bedeli, en geç haftalık veya aylık olarak işlendikten sonra ve nakden ödenir. Ödenen iaşe bedelleri, 854 sayılı Deniz İş Kanununun 31 inci maddesine göre tutulmakta olan Ücret Defterlerinde ayrıca belirtilir.”

³⁰ *Decent* terimi, ILO’nun terminolojisinde kullanılan bir kelime olsa da, Denizcilik Çalışma Standartlarının görüşüldüğü bir toplantıda, donatan temsilcisinin *decent* teriminin öznel ve kesin olmayan bir anlama geldiğinden bahisle yerine *appropriate* (uygun) kelimesini önermesi hakkındaki değerlendirmeler için bkz. ILO High – Level Tripartite Working Group on Maritime Labour Standards, TWGMLS/2004/19, s. 6.

³¹ Türkiye Cumhuriyeti’nin de taraf olduğu gemi adamlarının yaşam ve çalışma koşullarına ilişkin ILO Konvansiyonları: 53 Numaralı Ticaret Gemilerinde Çalışan Kaptanlar ve Gemi Zabitlerinin Meslekî Yeterliliklerinin Asgari İcaplarına İlişkin Konvansiyon, 55 Numaralı Gemi Adamlarının Hastalanması, Yaralanması ya da Ölümü Halinde Armatörün Sorumluluğuna İlişkin Konvansiyon, 58 Numaralı Asgari Yaş (Deniz) Konvansiyonu (Revize), 68 Numaralı Gemilerde Mürettebat İçin İaşe ve Yemek Hizmetlerine İlişkin Konvansiyon, 69 Numaralı Gemi Aşçıları Mesleki Ehliyet Diplomalarına İlişkin Konvansiyon, 73 Numaralı Gemi Adamlarının Sağlık Muayenesine İlişkin Konvansiyon, 92 Numaralı Mürettebatın Gemide Barınmasına İlişkin Konvansiyon, 108 Numaralı Gemi Adamları Ulusal Kimlik Kartlarına İlişkin Konvansiyon, 133 Numaralı Mürettebatın Gemide Barındırılmasına İlişkin Konvansiyon (İlave Hükümler), 146 Numaralı Gemi Adamlarının Yıllık Ücretli İznine İlişkin Konvansiyon, 164 Numaralı Gemi Adamlarının Sağlığının Korunması ve Tıbbi Bakımına İlişkin Konvansiyon, 166 Numaralı Gemi Adamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmesine İlişkin Konvansiyon. Detaylı bilgi için bkz. <<https://www.ilo.org/ankara/conventions-ratified-by-turkey/lang-tr/index.htm>> - et. 06/02/2019.

Her ne kadar, donatanın gemisini yabancı bir limanda gemi adamlarıyla birlikte terk etmesinden kaynaklanan talepleri belirli yönlerden ilgilendiren düzenlemeler mevcut olsa da, doğrudan terke yönelik bir düzenleme 2017 yılına kadar yürürlüğe sokulamamıştır. Bunun sonucunda uzun yıllar, terk olaylarındaki taleplere ilişkin sorumluluğun kimin uhdesinde olduğu belirlenememiştir. Olayların birçoğunda, sicilde donatan olarak tek gemi sahibi bir şirket kayıtlı görünmüş, gemi ile gerçek sahibi kişi arasında bağ bile kurulamamıştır³². Bu yüzden, çoğu zaman gerçek malikin kimliği tespit edilememiştir³³. Diğer olaylarda ise terkten sonra donatana ulaşamadığı, bayrak devleti ve liman devletinin de sessiz kalmayı tercih ettiği görülmüştür. İstatistiki olarak incelendiğinde, terk olaylarının özellikle standart altı gemilerde gerçekleştiği ve denetim eksikliğinden kaynaklandığı anlaşılmıştır.

Özellikle, Sovyetler Birliği'nin çöküşünün ardından, 1990'lı yılların ortalarında büyük denizcilik şirketleri iflas etmiş ve terk olaylarında doğru orantılı bir artış gözlemlenmiştir. 1995-1996 yılları arasında *Adriatic Tankers*, 1996 yılında *Unimar*, 1995-1996 yılları arasında *Regancy Cruises*, 1995-1996 yılları arasında *Baltic Shipping*, 1996-1997 yılları arasında *Blasco*, 1997 yılında *Dragonix*, 1997-1998 yılları arasında *Navrom*, *Romline*, *Petromin* Şirketleri ve 2001 yılında *Renaissance* gemilerinin terki medyaya yansıyan tipik örneklerdendir³⁴.

³² Li - Ng., s. 384.

³³ Piniella, F. - Silos, J. M. - Bernal, F.: "Who Will Give Effect to the ILO's Maritime Labour Convention 2006", 2013, Int'l Lab. Rev., C. CLII, S. 1, s. 69.

³⁴ Alderton, T. - Bloor, M. - Kahveci, E. - Lane, T. - Sampson, H. - Thomas, M. - Winchester, N. - Wu, B. - Zhao, M.: *Global Seafarer, Living and Working Conditions in a Globalized Industry*, Cenevre 2004, s. 166.

2000’li yıllara kadar terk olaylarının verilerinin işlendiği bir kayıt oluşturulamamıştır. Ulaşılabilen kayıtlar, Uluslararası Nakliye İşçileri Federasyonu³⁵ (ITF), Gemi Adamı Hakları Merkezi³⁶ (CSR), Gemi Adamları Heyeti³⁷ (*Mission to Seafarers*), basın, işçi sendikaları ve gemi adamı örgütleri tarafından tutulan ve bütünlüğü olmayan bazı belgelere dayanmaktadır.

II. DÜZENLEME İHTİYACI DOĞURAN TERK OLAYLARI ³⁸

Ortak Çalışma Grubu’nca oluşturulan ve 2014 tarihli Değişiklikler’iyle eklenen gemi adamlarının terki dolayısıyla ortaya çıkan taleplere ilişkin mali güvence sisteminden önce meydana gelmiş bazı önemli terk olayları aşağıda incelenmektedir. Bu doğrultuda gemi adamlarının terk sebebiyle yaşadıkları zorluklar ve terke ilişkin düzenlemelere neden ihtiyaç duyulduğu ortaya konulmaktadır.

A) ADRIATIC TANKERS

Adriatic Tankers olayı, gemi adamlarının ve geleneksel denizci şirketlerin ailesel boyuttan, çok uluslu yapılanmaya evriminin en somut örneği olarak gösterilebilir. Geleneksel denizci devletlerden Yunanistan’da kurulu bir şirket olan *Adriatic Tankers*,

³⁵ ITF, 1896 yılında “Uluslararası Gemi, İskele ve Nehir İşçileri Federasyonu” olarak kurulmuştur. 1898’de kapsamı, denizcilik dışındaki sektörlerde taşımacılık işçilerini de kapsayacak şekilde genişletildiğinden mevcut adını benimsemiştir. Dünyanın önde gelen taşımacılık otoritesi olarak tanınan ITF, çalışma hayatını iyileştirmek, ülkelerdeki sendikaları birbirine bağlamak ve üyelerinin haklarını güvence altına almak amacı taşımaktadır. Detaylı bilgi için bkz. < <https://www.itfglobal.org/en/about-us/who-we-are> > - et. 10/05/2019.

³⁶ Hayır kuruluşu olarak çalışan CSR, ticaret şirketlerinde gemi adamı olarak çalışan kişiler için ücretsiz yasal danışmanlık vermektedir. Gemi adamlarının çalışma koşullarına, tazminatlarına ve diğer haklarına ilişkin çalışmalar sürdürmekte, ayrıca IMO ve ILO toplantılarına da etkin bir şekilde katılım sağlamaktadır. Bilgi için bkz. < <https://seamenschurch.org/csr> > - et. 10/05/219.

³⁷ Bir diğer hayır kuruluşu olarak, *Mission to Seafarers*, İngiliz Anglosakson kilisesine bağlı olarak çalışan personel ve gönüllülerle birlikte gemi ziyaretleri yaparak, denizciler için açılan merkezler ile çeşitli refah ve acil destek hizmetleri sağlamaktadır. Bilgi için bkz. <<https://www.missiontoseafarers.org/Pages/Category/about-us>> - et. 10/05/2019.

³⁸ Çalışmanın bu bölümü Sayın Prof. Dr. Erol Kahveci’nin yayımlanmamış notlarından hareketle oluşturulduğundan, incelenen terk vakıalarının kaynakları Erol Kahveci’nin not olarak tuttuğu Word dosyalarıdır.

tek bir gemi ile başlayıp hızla büyümüştür. 1978-1979 yıllarına kadar, Şirkette çalışan gemi adamlarının hepsi Yunan asıllı olmuştur. Bu yıllardan sonra, şirketin kimyasal madde taşıyan gemiler satın almasıyla, kimyasal taşıma konusunda eğitilmiş gemi adamı ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu amaçla Şirket, Koreli gemi adamlarını istihdam etmeye başlamıştır. Daha sonra, zaman içinde Vietnamlı, Burmalı, Yugoslav, Sri Lankalı, Filipin, Polonyalı ve diğer milletlerden olmak üzere enternasyonal bir yapıda gemi adamları istihdam edilmiştir.

Gemi adamlarının Şirketle ilgili ilk problemi, ödenmemiş ücretlere dair ortaya çıkmıştır. 1990'lı yılların başlarında, ITF ve çeşitli gemi adamı örgütlerine yapılan şikâyetlerden de ücretlerin ödenmemesinin yanı sıra, gemideki yemek kalitesinin düştüğü ve geminin güvenliği ile ilgili endişelerin arttığı anlaşılmıştır. 1994 yılında, *Adriatic Tankers*'ın tedarikçilerine ödeme yapmaktan kaçınması yüzünden ve uluslararası güvenlik düzenlemelerine uyulmamasından dolayı, gemilerinin liman devleti kontrolleri sırasında limanda tutuldukları görülmüştür. Amerika Birleşik Devletleri, Güney Afrika, İsviçre ve Birleşik Krallıktan aldığı borçlar, ancak şirketin iflasını belirli bir süre ertelemeye yetmiştir. Şirket, borçları sebebiyle itibarsızlaşarak zamanla Koruma ve Tazmin Sigortasını (*Protection and Indemnity Insurance*)³⁹ korumasını da kaybetmiştir. Aynı şekilde şirketin itibar kaybetmesi, finansman bulmasını zorlaştırmış, bu sebeple şirket borçlanma yoluna gitmiştir. Alacaklılar tarafından haczedilmeye başlanan Şirkete ait gemilerden bazılarının satışının sonunda, geminin değerinin ancak borçlarının %30'unu karşılayabildiği tespit edilmiştir. Şirkete ait gemilerin terki de büyük ölçüde bu

³⁹ Bkz. a.ş. s. 87.

borçlanmadan kaynaklanmıştır⁴⁰. Daha sonra, kolay bayrak devletinin tabiiyetine geçen Şirket, borçlanma yolu ile ticari hayatını biraz daha devam ettirebilmiştir.

Adriatic Tankers'in *Lourdass* isimli gemisinin terkiyle gemi adamların ülkelerine geri gönderilirken bekletilmeleri ve diğer kötüniet taşıyan uygulamalara maruz kaldıkları görülmektedir. *Lourdass*'ın mürettebatı, aralarından biri kaptan olmak üzere, üç Yunan, yirmi beş Rus ve dört Vietnamlıdan oluşmaktadır. 2 Ocak 1995 günü, *Lourdass* Birleşik Arap Emirliklerinin *Fujainah* Liman sınırına yaklaştıktan sonra demirlemiş ve gemi adamları ödenmemiş ücretleri dolayısıyla greve başlamışlardır. Demir alarak yola çıkmayı reddeden gemi adamları, daha sonra bir şekilde ikna edilmiş ve gemi yeni yük alıp, İran'a gitmek üzere yola çıkmıştır. İran'ın *Khar Fakkan* Limanı'na ulaşan gemi, alacaklılar tarafından haczedilmiştir.

Yaklaşık olarak on aydır ücretleri ödenmeyen gemi adamları, donatan tarafından kazanların kapatılma talimatı verilmesiyle klimalar çalışmadığından, otuz beş santigrat dereceye ulaşan sıcaklıklara maruz kalmışlardır. İçinde bulundukları bu zorlu süreçte, aileleriyle de iletişim kuramayan gemi adamları, manevi açıdan zarar görmüşlerdir. Bu arada gemi adamlarından ikisi ciddi şekilde hastalanmıştır. ITF'in çabasıyla donatanla iletişime geçilmiş, nihayetinde ülkelerine gönderilme masrafları ile kalan ücretlerinin bir kısmının ödeneceğine dair anlaşmaya varılmıştır. Ne var ki, Amsterdam'a uçak ile getirilen gemi adamlarından sadece ikisi ülkesine geri gönderilebilmiş, kalan gemi adamları yaklaşık olarak on beş gün boyunca Amsterdam'da bekletilmişlerdir. Yirmi sekizinci günün sonunda, gemi adamları hala Amsterdam'da, kalan ücretlerinin ödenmesini ve ülkelerine gönderilmelerini beklerken, ITF, donatandan bir görüşme daha

⁴⁰ Couper, A. D.: *Voyages of Abuses, Seafarers, Human Rights and International Shipping*, London 1999, s. 71.

talep etmiş ve gemi adamlarının otel masrafları ile ülkelerine gönderilme masrafları karşılanmadığı takdirde, şirketin iflas ettiği sonucunun çıkartılabileceğini ileri sürmüştür. Yaklaşık elli gün sonra, donatandan söz konusu gecikmenin iflastan kaynaklanmadığı cevabı alınmıştır. Amsterdam'a getirilmelerinden ancak altmış bir gün sonra, gemi adamları Şirket tarafından ülkelere ücretleri ödenmeksizin gönderilmeye başlanmıştır⁴¹. Amsterdam'da bekletilen Rus gemi adamlarının hukuki statüleri ve gemi adamlarının bekleme süresince yaşadıkları acı, elem, ıstıraptan kaynaklanan manevi tazminat taleplerinin, gemi alacağı teşkil edip etmeyeceği gibi pek çok sorun ortaya çıkmıştır.

B) OBO BAŞAK

1997 yılında Türk gemi adamlarının terk edildiği *Obo Başak* olayında terkle beraber özel hukuk ve kamu hukukunu ilgilendiren karmaşık sorunların ortaya çıktığı görülmüştür⁴². *Obo Başak* olayında Türk gemi adamları Dunkirk'te (Fransa), alacaklıların gemiyi haczetmesinden dolayı tutulmuşlardır⁴³. Donatan, belirli bir süre gemi adamlarının maaşlarını ödemekten ve ülkelere geri dönmelerine yönelik taleplerine cevap vermekten kaçınmıştır⁴⁴. Bu süreçte ITF, olaya müdahil olmuş, gemi adamlarının ödenmemiş ücretleri ve ülkelere gönderilme ile diğer masrafları bakımından Fransa'da hukuki süreç başlatmıştır⁴⁵. Olaya ITF'in dâhil olduğunu öğrenen

⁴¹ Couper, s. 119.

⁴² Kahveci, E.: "Neither at Sea Nor Ashore: The Abandoned Crew of the OBO Basak", *Annaire De Droit Maritime Et Oceanique*, Universite de Nantes, 2006, C. XXIV, S. 1, s. 282.

⁴³ Kahveci, Neither at Sea Nor Ashore, s. 290.

⁴⁴ Kahveci, E.: "Abandoned Seafarers: The Case of Obo Basak", *Proceedings of the Seafarers International Research Centre's Fourth International Symposium, Cardiff University*, 2005 s. 28.

⁴⁵ Kahveci, Abandoned, s. 40.

donatan, kendisi aleyhine hukuki süreç başlatmayan gemi adamlarını ülkelerine geri göndermeyi kabul etmiş, diğerlerine karşı ise pasif bir tutum takınmıştır.

Fransa'daki yerel mahkemece gemi adamları lehine karar verilmiş ise de, dava devam ederken alacaklarını alamamaktan korkan gemi adamları açlık ve hastalık tehdidine rağmen gemide beklemeyi sürdürmüşlerdir. Donatan tarafından istinafa gönderilen kararda, Fransa ve Türkiye arasında ikili anlaşma olduğundan bahisle yetkisizliğe hükmedilmiştir. Daha sonra ITF tarafından temyize götürülen karar, işçilerin özellikle deniz işçilerinin özel olarak korunmaya muhtaç oldukları gerekçesiyle bozulmuştur. Yargılamada yetkili hukuk bağlamında bir yanlışlık yapıldığı, yetkili hukukun Türk hukuku olduğu, Türk Deniz İş Kanununa göre, hizmet sözleşmesinin usulüne uygun sona erdirilmediği ve yargılamanın tekrar yapılması gerektiğine karar verilmiştir⁴⁶. İlk derece mahkemesi tekrar yargılama yapmış ve gemi adamları lehine hüküm kurulmuştur⁴⁷. Ayrıca karar kesinleşene kadar, gemi adamları yardım kuruluşları aracılığıyla temel ihtiyaçlarını karşılarken, gemi adamlarının aileleri tedirgin bir şekilde ülkelerinde yaşamak durumunda bırakılmışlardır.

C) SINES

2003 yılında, Slovenya'da, İtalyan bayraklı *Sines* gemisi terk edilmiştir. ITF, altısı Ukraynalı, üçü Romanyalı, dokuz gemi adamının ülkelerine gönderilme masraflarını ödemeyi teklif etse de, gemi adamları ödenmemiş ücretlerini almadan gemiden inmeyi reddetmişlerdir. Nihayetinde gemi adamları, Slovenya halkının ve medyanın dikkatini çekebilmek adına açlık grevine başlamışlardır. ITF, gemiyi sattırarak gemi adamlarının

⁴⁶ Kahveci, *Neither at Sea Nor Ashore*, s. 321.

⁴⁷ Kahveci, *Abandoned*, s. 42.

ödenmemiş ücretlerinin karşılanmasına yönelik olarak hukuki süreç başlatmak istemişse de, yargı masrafları ve ödenmemiş liman ücretleri öncelikli olarak tahsil edildiğinden geriye ödemeye yetecek bir miktar kalmamış ve bir çözüm yolu da bulunamamıştır. Gemi adamları, donatanın, bayrak devletinin, liman devletinin ve vatandaşı oldukları devletin inisiyatifinde belirsizliğe mahkûm edilmişlerdir.

D) RADIANT STAR

2003 yılında, Hindistan bayraklı *Radiant Star* isimli gemi Lagos, Nijerya’da liman masraflarını ödeyemediğinden bahisle yirmi bir gemi adamıyla birlikte terk edilmiştir. Gemide, temiz içme suyu kalmadığından gemi adamları su ihtiyaçlarını gemi acentesinin iki günde bir kova ile getirdiği su ile karşılayabilmişlerdir. Zor şartlar altında altı aylık ücretleri ödenmeksizin gemide bekleyen gemi adamları, bir yılın sonunda ödenmemiş ücretlerinden vazgeçerek sadece ülkelerine gönderilmeyi talep etmişlerdir. Bu zorlu süreçte psikolojileri bozulduğundan, birbirleriyle sürekli kavga etmenin yanı sıra, intihar girişimleri de yaşanmıştır. Hindistan Millî Gemi Adamları Sendikası (NUSI)’nın çabalarıyla gemi adamları ülkelere gönderilebilmiştir. Ne donatan, ne devlet gemi adamları için herhangi bir girişimde bulunmuştur.

E) AQUA SIERRA

2003 yılında, Kıbrıs bayraklı *Aqua Sierra*, Liberya’da terk edilmiştir. Burmalı gemi adamlarından biri, hepatit ve sıtma yüzünden gemide ölmüş, çalışma arkadaşları terk süresince tedarik edilen yiyeceklerden hastalık kapıldığını ileri sürmüşlerdir. Kaptan ve gemi adamları, ITF’ın ülkelere gönderilme yönündeki tavsiyelerine karşın, ödenmemiş ücretleri olduğunu, ücretleri almadan gemiden inmeyeceklerini söylemişlerdir. Donatan gemi adamlarının ücretlerini ödemek üzere para gönderdiğini

iddia etmiş ise de, gemi adamları paranın kendilerine ulaşmadığını savunmuşlardır. Bu süreçte, donatan iflas etmiş, gemi adamları da yaklaşık sekiz ay sonra ülkelerine gönderilebilmişlerdir.

III. MEVCUT DÜZENLEMELERİN YETERSİZLİĞİ

Gerçekleşmiş olaylardan görüldüğü üzere, terkten kaynaklanan talepler, ödenmemiş ücretler ve ülkelerine gönderilme masrafları dolayısıyla ortaya çıkmaktadır. Gemi Adamlarının Ülkelerine Gönderilmelerine İlişkin 23 Numaralı ILO Konvansiyonuna (23 Numaralı Konvansiyon), yürürlük tarihi olan 16/04/1928 tarihinden bu yana kırk sekiz devlet taraf iken, Deniz İş Konvansiyonunun yürürlüğe girmesi dolayısıyla taraf devlet sayısı on üçe düşmüştür⁴⁸. Türkiye bu Konvansiyonuna taraf değildir.

23 Numaralı Konvansiyonun yabancı tabiiyetli gemi adamı istihdamı, gemi adamının iade edileceği yer ve iade masraflarına ilişkin olarak yetersiz kaldığı gözetilerek yeniden ele alınmasına karar verilmiştir⁴⁹. Bunun üzerine, Gemi Adamlarının Ülkelerine Gönderilmesine İlişkin 166 Numaralı ILO Konvansiyonu (166 Numaralı Konvansiyon) kabul edilmiştir. 166 Numaralı Konvansiyon, gemi adamlarının ülkelerine gönderilme masrafları bakımından sorumluları belirlemektedir. Bayrak devletinin gönderilme hazırlığı ve masrafları bakımından öncelikle sorumlu olduğu, eğer bayrak devleti böyle bir hazırlık yapmıyor ise bu sorumluluğun sırasıyla liman devletine, ardından gemi adamının tabiiyetindeki devlete atfedileceği hükme bağlanmıştır. Geminin kayıtlı olduğu

⁴⁸ Bkz. <https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312168> - et. 23/05/2019.

⁴⁹ Süzel, C.: “Gemi Adamlarının Yurda İade Masraflarına İlişkin Deniz İş Kanunu ile Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmelerinin Hükümlerinin Karşılaştırılması”, (Ed. Doğan Yenisey, K. - Ergüneş Emrağ, S. İş Hukukunda Yeni Yaklaşımlar II), İstanbul 2018, s. 178.

devlete rücu etme imkânı getirilmektedir. 166 Numaralı Konvansiyon, gemi adamlarının ülkelerine gönderilme masraflarını oldukça ayrıntılı düzenlemekte olduğu gerekçesiyle⁵⁰ devletlerden gereken ilgiyi görememiştir. 3 Temmuz 1991 yılında yürürlüğe giren 166 Numaralı Konvansiyona 14 devlet taraf olmuştur. Deniz İş Konvansiyonunun yürürlüğe girmesiyle bu sayı beşe düşmüştür. Türkiye de bu beş devletten biridir⁵¹. Deniz İş Konvansiyonunun Türkiye bakımından yürürlüğe girmesiyle birlikte Türkiye kendiliğinden Konvansiyondan ayrılacaktır⁵².

1993 Cenevre Konvansiyonu ise doğrudan terk ile alakalı olmayıp, terk sonucunda ortaya çıkan ödenmemiş ücretler ve gemi adamlarının ülkelerine gönderilme masrafları bakımından koruyucu bir etkiye sahiptir. Konvansiyon, doğrudan hızlı ve etkili bir şekilde terkin önlenmesine yönelik değil, terk meydana geldikten sonra uygulanabilecek bir düzenleme getirmiştir.

Terkin çözümü, geminin haczedilmesi ve satışına zorlanması değildir. Bilakis birçok terk olayında geminin alacaklılar tarafından haczi terke sebebiyet vermiştir. İncelenen terk olaylarının birçoğunda görüldüğü üzere, gemi adamları ödenmemiş ücretlerini almadan gemiden inip ülkelerine dönmek istememektedirler. Bunun sebebi, zaten borç içerisinde olan donatanın gemisinin haczedilip satılacağı ve gemiden inen gemi adamlarının talepleri karşısında bir muhatap bulamayacakları düşüncesidir. Ayrıca, örneklerdeki gemilerin hepsinin yirmi yaşın üstünde, standart altı gemiler olduğu, satışları

⁵⁰ Bkz. McConnel, M. L. - Devlin, D. - Doumbia Henry, C.: *The Maritime Labour Convention*, Leiden 2011, s. 321; Süzel, s. 179, dn. 22.

⁵¹ 4941 sayılı Gemi Adamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmesine İlişkin 166 Sayılı Sözleşmenin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun için bkz. 22/07/2003 tarih ve 25176 sayılı RG.

⁵² Bkz. MLC 2006 m. 10.

durumunda, borcun ancak belirli bir kısmını karşılama kapasitesine sahip olduklarının da belirtilmesi gerekmektedir.

Artan terk olayları sonucunda uluslararası etkin bir mekanizmanın kurulması amacıyla IMO ve ILO bir araya gelerek çalışmalara başlamışlardır. Çalışmanın bundan sonraki bölümünde, oluşturulan Ortak Çalışma Grubu ve faaliyetleri incelenmektedir.

IV. ORTAK ÇALIŞMA GRUBU’NUN FAALİYETLERİ

A) GENEL OLARAK

Gemilerin teknik donanımlarının gelişmesi akabinde ehil gemi adamlarına duyulan ihtiyacın artmasıyla beraber⁵³ gemi adamlarının tâbi olacağı yeknesak düzenlemelere gereksinim duyulmuştur. Bu amaçla, IMO ve ILO gemi adamlarının ölüm, cismani zarar ve terkedilmelerine ilişkin çalışmalara başlamışlardır.

Çalışmanın konusunu teşkil eden gemi adamlarının terki, her iki örgütün de görev alanına girdiğinden, “Gemi Adamlarının Ölüm, Cismani Zarar ve Terkedilmeleri Sebebiyle Doğan Taleplerine Dair Sorumluluk ve Tazminatına İlişkin IMO/ILO Ortak Çalışma Grubu”nun (Ortak Çalışma Grubu) kurulmasına karar verilmiştir. IMO Genel Kurulu’nda kabul edilen, A. 930 (22) ve A. 931 (22) sayılı Rehber Kurallar, Ortak Çalışma Grubu tarafından kısa sürede oluşturulmuş, bağlayıcı olmayan ve tavsiye niteliği

⁵³ 2000’li yılların başında yapılan kapsamlı bir araştırmada yaklaşık olarak 404.000 gemi zabiti ile 823.000 makine personelinin istihdam edildiği saptanmıştır. Bkz. BIMCO/ISF: 2000 Manpower Update (University of Warwick, 2000). Aynı araştırma 2015 yılında tekrar yapılmış, 774.000 gemi zabiti ile 873.500 makine personelinin istihdam edildiği rapor edilmiştir. Bkz. BIMCO/ISF: Manpower Report the Global Supply and Demand for Seafarers in 2015. Bu artışa rağmen, mevcut gemi zabiti ihtiyacı tahmini olarak 16.500 kişi iken, 2025 yılına kadar bu sayının 150.000’e kadar çıkacağı düşünülmektedir.

taşıyan bu metinlerin devletlerce uygulanmasının takibi de Ortak Çalışma Grubuna bırakılmıştır.

Ortak Çalışma Grubu'nun faaliyetleri devam ederken, gemi adamlarının çalışma, refah ve istihdam koşullarını düzenleyen ILO Konvansiyonlarının, tek bir çatı altında toplanması uygun görülmüştür. Nihayetinde mevcut ILO Konvansiyonlarını birleştiren ve Deniz İş Konvansiyonu olarak adlandırılan çerçeve bir Konvansiyon oluşturulmuştur. Konvansiyon birçok ILO Konvansiyonunu birleştirse de Konvansiyonda gemi adamlarının ölüm, cismani zarar ve terkedilmelerine ilişkin olarak herhangi bir düzenleme getirilmemiştir. Bu yüzden, Ortak Çalışma Grubu çalışmalarına devam kararı almıştır.

Ortak Çalışma Grubu'nca, Deniz İş Konvansiyonundaki boşluklar ile oluşturulan Rehber Kurallar karşılaştırılmıştır. En nihayetinde, Rehber Kurallardaki düzenlemeler paralelinde Konvansiyonun 2.5 sayılı Düzenlemesi ile 4.2 sayılı Düzenlemesine ekleme yapılması suretiyle mali güvenceye ilişkin hükümler Deniz İş Konvansiyonuna aktarılmıştır. 2014 tarihli Değişiklikler olarak adlandırılan bu Değişiklikler, 18 Ocak 2017'de yürürlüğe girmiştir. Böylece, terk durumuna karşı bayrak devletine mali güvence getirme zorunluluğu yüklenmiştir.

B) KURULUŞU

IMO Genel Sekreterliği tarafından, Hukuk Komitesi'nin 77. Dönem Toplantısı'nda, ILO tarafından uygun görülmesi halinde, ortak bir uzman özel çalışma grubunun kurulması teklif edilmiştir⁵⁴. Çalışma Grubu kurulmasına yönelik bu teklif,

⁵⁴ LEG 77/11 par. 46.

gemi adamlarının ölüm, cismani zarar ve terkedilmelerine bağlı taleplerine yönelik hukuki sorumluluk ve tazminat rejimini düzenleme amacı taşımaktadır.

Hukuk Komitesi, kurulması teklif edilen Ortak Çalışma Grubu'na temelde iki görev bahsetmiştir. Bunlardan ilki, gemi adamlarının mali güvenliğinin ve buna bağlı olarak ölüm, cismani zarar ve terkedilmeleri sebebiyle doğan taleplerinin, mevcut IMO ve ILO Konvansiyonları göz önünde tutularak incelenmesidir. Diğeri ise, sorunun kapsamının belirlenmesi ile hâlihazırda mevcut uluslararası kuralların yeterliliğinin değerlendirilip, soruna uygun öneriler sunulmasıdır.

ILO Yönetim Kurulu'nun 9 Kasım 1998 tarihli 273. Oturumunda, Ortak Çalışma Grubu'nun kurulması karara bağlanmıştır. Beş iş günü içerisinde Ortak Çalışma Grubu'nun temsilcilerle beraber Londra'da toplanması üzerinde anlaşmaya varılmıştır⁵⁵. Çalışma Grubu'nun faaliyetleri sonucunda terke karşı mali güvenceyi düzenleyen hükümler Deniz İş Konvansiyonuna eklenmiştir.

C) ÇALIŞMALARI

1- İlk Toplantılarda Alınan Kararlar

Ortak Çalışma Grubu'nun ilk toplantısı, 11 Ekim 1999 tarihinde, IMO genel merkezinde gerçekleştirilmiştir⁵⁶. Toplantı gündemi, konuya ilişkin IMO ve ILO

⁵⁵ LEG 79/4, 22 January 1999.

⁵⁶ Ortak Çalışma Grubu'nun ilk toplantısında, başkan Fransa'nın temsilcisi Mr. J.-M. Schindler, başkan yardımcıları gemi adamlarını temsilen Kaptan K. Akatsuka, donatanları temsilen Mr. B. Orrel seçilmiştir. ILO'dan donatanları temsilen dört üye ve üç danışman, gemi adamlarını temsilen dört üye ve iki danışman; IMO'dan üye devletler olarak, Kıbrıs, Fransa, Gana, Yunanistan, Filipinler, Güney Kore, Birleşik Krallık ve Amerika Birleşik Devletleri Ortak Çalışma Grubu'nu oluşturmaktadır. Gözlemci statüsünde üye devletlerden Meksika, Norveç, Singapur, Güney Afrika Cumhuriyeti ve aday devlet statüsünde Çin Cumhuriyeti katılmıştır. Üye devletlerin dışında, toplantılarda hükümet dışı organizasyonlardan Uluslararası P&I Grupları Birliği, Uluslararası Hür İşçi Konfederasyonu, Uluslararası Hristiyan Denizciler Birliği, Uluslararası Gemi Adamı Refahı Komitesi, Uluslararası Deniz Mütteahhitleri Birliği yer almıştır.

düzenlemelerini saptamak, bu düzenlemelerin yeterliliğini ve etkinliğini değerlendirmek, uygun bulunan tavsiyeleri IMO Genel Kurulu ve ILO Yönetim Kurulu'na rapor etmektir. Ortak Çalışma Grubu'nun ilk toplantısının Raporu, ILO Yönetim Kurulu'nun 277. Oturumunda sunulmuştur. Ayrıca, IMO Hukuk Komitesi'nin 83. Dönem Toplantısında Raporun ekinde yer alan ölüm, cismani zarar ve terke ilişkin konuları düzenleyen rehber kurallar uygun görülmüş ve onaylanmıştır.

Raporda gemi adamlarının ölüm, cismani zarar ve terk edilmelerini doğrudan ele alan herhangi bir çalışmaya rastlanılmadığı, buna rağmen bazı dolaylı düzenlemelerin mevcut olduğu belirtilmektedir⁵⁷. Terke ilişkin olarak uluslararası bir düzenlemenin getirilmesi ile standart altı gemilerin de denetiminin sağlanmış olacağı vurgulanmıştır.

Raporda ayrıca, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonsi (UNCLOS) uyarınca bayrak devletinin, donatanın gemi adamlarını ülkelerine gönderme borcunu güvence altına alması gerektiği belirtilmiştir⁵⁸. Ortak Çalışma Grubu'nun görevi, terk durumuna karşı bayrak devleti tarafından güvence altına alınması gereken etkili bir sistem kurulmasına yardımcı olmak, gemi adamları terk edildiğinde ailelerinin bakımı, gemi adamlarının hukuki statüleri ve ödenmemiş ücretleri gibi terkten kaynaklanan diğer sorunların çözümünde etkin rol oynamaktır⁵⁹.

⁵⁷ Rapor'a EK-3 olarak liste halinde sunulan Konvansiyonlar: Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No: 23), Repatriation of Seafarers Convention, 1987 (No. 166), Seafarers' Identity Documents Convention, 1958 (No. 108), Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996 (No. 179), Seafarers' Welfare Convention, 1949 (No. 95), Protection of Workers' Claim (Employer's Insolvency) Convention, 1992 (No. 173), Seafarers' Wages, Hours of Work and the Manning of Ships Recommendation, 1966 (No. 187), Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (No. 55), Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147) and Protocol, 1996, Seafarers' Welfare Recommendation, 1987 (No. 173).

⁵⁸ Bkz. UNCLOS m. 94.

⁵⁹ GB. 277/ISTM/4, s. 3.

İnsan hakları boyutunun yanı sıra sosyal ilişkiler itibarıyla önem arz eden bu meselenin çözümüne ilişkin olarak iki aşamalı bir sistem getirme kararı alınmıştır. Bu aşamada sorunlara hızlıca çözüm bulabilmek adına kısa vadeli çözüm olarak bağlayıcı olmayan rehber kurallar oluşturulması düşünülmüştür. Uzun vadeli çözümün bağlayıcı kurallar getirilmek suretiyle düzenlenmesi üzerinde mutabık kalınmıştır.

Terk meselesiyle dolaylı bir şekilde de olsa ilişkili olan uluslararası düzenlemeler bakımından taraf devlet sayısının neden düşük olduğunun tespit edilmesinin önem arz ettiği saptanmıştır. Ayrıca ulusal bazda, terke ilişkin taleplerin nasıl çözümlendiğinin araştırılması gereği ortaya konmuştur. Kısa vadeli çözümler olarak cismani zarar, ölüm ve terk hallerine ilişkin taslak rehber ilkeler hazırlanmıştır. Sonraki altı toplantı ise taslak rehber ilkelere nihai halini vermek üzere çeşitli oturumlar gerçekleştirilmiştir.

2- IMO Genel Kurul Kararları

a) A.930 (22) Sayılı Genel Kurul Kararı

IMO Genel Kurulu'nun 22. Oturumunda, Ortak Çalışma Grubu'nun kısa vadeli çözüm olarak ele aldığı bağlayıcı olmayan "Gemi Adamlarının Terk Edilmeleri Halinde Mali Güvenceye Dair Rehber Kurallar"⁶⁰ onaylanmıştır. Bu Kurallar, giriş, tanımlar, uygulama alanı, donatanın sorumlulukları, mali güvencenin uygulama alanı, mali güvence sisteminin yapısı ve sertifika bölümlerinden oluşmaktadır.

Rehber Kuralların amacı, gemi adamlarının terki dolayısıyla ortaya çıkabilecek olumsuzlukları tanımlamak, mali güvence sistemi kurmakta devletlere yardımcı olmaktır.

⁶⁰ A 22/Res. 930, 17 December 2001, Guidelines on Provision of Financial Security in Case of Abandonment of Seafarers.

Rehber Kurallara göre, tavsiye edilen mali güvence sistemini uygulamakla yükümlü kişi donatandır. Rehber Kurallar, ana hatlarını ve mali güvence sisteminin tazminat sınırını belirleyerek, mali güvencenin bir sertifikaya bağlanmasını önermektedir. Açık deniz balıkçı gemilerine de söz konusu Rehber Kuralların uygulanması gerektiği vurgulanmaktadır.

Rehber Kurallarda terk, donatan ile gemi adamı arasındaki bağın kopması olarak tanımlanmaktadır. Donatanın, hizmet sözleşmesinden kaynaklanan gemi adamını ülkesine geri gönderme borcunu ifa etmemesi, doğmuş ücretlerini ödememesi, yaşamları için gereken yeme-içme, barınma ve tıbbi bakım sağlama gibi temel ihtiyaçlarını yerine getirmemesi hâllerinde terk oluşmaktadır. Bahsi geçen durumlardan herhangi birinin varlığı terk için yeterlidir. Ayrıca, kaptanın gemiyi işletilebilmesi için gerekli asgari finansal koşullar olmaksızın terk etmesi de gemi adamlarının terkine sebebiyet vermektedir. Rehber Kurallar, uluslararası seyrüseferde bulunan tüm ticaret gemilerine uygulanmaktadır. Fakat savaş gemileri ile ticarete özgülenmemiş devlet gemileri, uygulama alanı dışında bırakılmıştır.

Donatanın, Rehber Kurallar kapsamındaki taleplerle ilgilenen gerçek veya tüzel kişilerin iletişim bilgilerini gemide sergilemesi gerekmektedir. Donatan, Rehber Kurallarla uyumlu olarak gemi adamlarının ölüm, cismani zarar ve terkedilmeleri sonucunda ortaya çıkan taleplerini teminat altına alacak bir mali güvence sistemi oluşturmalıdır.

Mali güvence sistemi, gemi adamlarının ülkelerine gönderilme masraflarını, terk edilme anından ülkelerine gönderilme anına kadar doğan masrafları, ödenmemiş ücretleri ve sözleşmeden kaynaklanan talepleri kapsamaktadır. Gemi adamının ülkesine tercihen

havayolu ile gönderilmesi, gemiden ayrıldığı andan başlayıp ülkesine döndüğü ana kadar ortaya çıkan yeme-içme, barınma, tıbbi bakım, kişisel eşyalarının taşınması gibi makul giderlerin karşılanması gerekmektedir.

Mali güvence olarak sosyal güvenlik planı, sigorta, ulusal fon veya diğer mali güvence sistemlerinden herhangi biri tercih edilebilmektedir. Uyruklarına bakılmaksızın tüm gemi adamlarına sisteme doğrudan erişim hakkı verilmektedir.

Gemi adamlarının terkiine ilişkin mali güvencenin olduğunu gösteren sertifika, uluslararası sefer yapan gemilerde bulundurulmak zorundadır. Sertifika asgari olarak; geminin adını, bağlama limanını, çağrı işaretini, IMO numarasını, mali güvence sağlayıcısının ismini ve işyerini, donatanın adını, mali güvencenin geçerlilik tarihini içermelidir. Rehber Kurallara göre, sertifikanın bir örneği, gemi adamlarının terkten kaynaklanan masraflarının teminat altında olduğunun bilgilendirilmesi amacıyla göçmenlik bürosuna da verilmelidir.

b) A.931 (22) Sayılı Genel Kurul Kararı

IMO Genel Kurulu'nun 22. Oturumunda, Ortak Çalışma Grubu'nun kısa vadeli çözüm olarak ortaya koyduğu "Gemi Adamlarının Cismani Zarara Uğramaları veya Ölümleri Dolayısıyla Akdi Taleplere İlişkin Donatanın Sorumluluğuna Dair Rehber Kurallar"⁶¹ onaylanmıştır. Rehber Kurallar, giriş, tanımlar, uygulama alanı, donatanın sorumlulukları, taleplerin karşılanması, sigortanın kapsamı ve sertifika bölümlerinden oluşmaktadır.

⁶¹ A 22/Res. 931, 17 December 2001, Guidelines on Shipowners' Responsibilities in Respect of Contractual Claims for Personal Injury or Death of Seafarer.

Rehber Kuralların amacı, gemi adamlarının cismani zarar ve ölümleri halinde sözleşmeden kaynaklanan taleplerine ilişkin ortaya çıkabilecek durumları tanımlayarak, devletlere ulusal düzenlemelerinde yol göstermektir. Rehber Kurallara göre, etkili bir sigorta koruması veya mali güvence sistemi getirmekle yükümlü olan kişi donatandır. Korumanın, bir sertifikaya bağlanması önerilmektedir. Rehber Kurallar, açık deniz balıkçı gemilerine de uygulanabilmektedir. Rehber Kurallarda, donatanın, gemi adamının ve cismani zararın tanımlarına yer verilmiştir. Buna göre donatan, geminin maliki veya işleten, acentesi ya da kiracısı olan gerçek veya tüzel kişi olarak tanımlanırken, gemi adamı, gemide herhangi bir bağ ile çalışan kişi olarak tanımlanmaktadır. Son olarak cismani zarar, gemi adamının çalışması ile bağlantılı, fiziki veya akli dengesinde meydana gelen bozukluk veya hastalık olarak Rehber Kurallarda tanımlanmıştır.

Donatan, gemide güvenli ve insana yakışır bir çalışma ortamı hazırlamak dışında, cismani zararın varlığı veya ölüm halinde meydana gelen tazminat taleplerine ilişkin etkili tedbirler almakla yükümlüdür. Tazminat talebinin hızlıca ve tam karşılanmasını sağlamak üzere donatan sigorta himayesi sağlama borcu altına sokulmuştur. Eğer zararın tam tutarı mevcut koşullar altında belirlenemiyorsa, avans (*interim payment*) talep etme imkânı getirilmiştir.

Rehber Kurallar, uluslararası seyrüsefer yapan tüm gemilere uygulanmaktadır. Savaş gemileri dâhil ticarete özgülenmemiş tüm devlet gemileri, uygulama sahasının dışında tutulmuştur. Donatanın, Rehber Kurallar uyarınca ileri sürülecek taleplerle ilgilenen gerçek veya tüzel kişilerin iletişim bilgilerini gemide sergilemesi gerekmektedir.

Rehber Kurallara göre, hizmet sözleşmesinden kaynaklanan tazminat talepleri, diğer talepler saklı kalmak koşulu ile tam ve gecikmeksizin karşılanmalıdır. Aynı zararın

haksız fiil hükümleri çerçevesinde tazmini hâlinde, sözleşmeden kaynaklı tazminat hakkı kullanılamaz. Donatana iptal ettiği veya yenilemediği sigorta sözleşmesi hakkında gemi adamını derhal bilgilendirme mükellefiyeti getirilmektedir.

Geminin söz konusu rizikolara karşı sigortalandığına dair sertifikanın gemide bulundurulması zorunludur. Sertifika asgari olarak; geminin adını, bağlama limanını, çağrı işaretini, IMO numarasını, mali güvence sağlayıcısının kimliğini ve işyerini, donatanın adını, mali güvencenin geçerlilik tarihini içermelidir. Rehber Kurallara göre, sertifikanın bir örneği, gemi adamlarının terkten kaynaklanan masraflarının teminat altında olduğunun bilgilendirilmesi amacıyla göç idaresine de verilmelidir.

Ortak Çalışma Grubu'nun dördüncü oturumunda, Rehber Kuralların devletlerce uygulanmasının izlenmesi, ölüm, cismani zarar ve terk ile alakalı devletlere gönderilen anket sonuçlarının değerlendirilmesi, terk olaylarının bildiriminin belirli bir standarda bağlanması gerektiği üzerinde anlaşılmıştır. Ayrıca konu ile alakalı verilerin tutulduğu bir sistemin oluşturulması kararı alınmıştır. 1 Temmuz 1999 ilâ 31 Aralık 2001 tarihleri arasında ITF'e bildirilen 118 terk olayında toplamda 5.229 gemi adamının terk edildiği ortaya konmuştur⁶². Rehber Kuralların yürürlüğe girmesinden sonra 1 Ocak 2002 ilâ 30 Haziran 2002 tarihleri arasında ise ITF'ye bildirilen 89 terk olayında toplamda 1.780 gemi adamının terk edildiği belirtilmiştir⁶³. Rehber Kurallara rağmen terk olaylarının sayısının artması, konunun acilen bağlayıcı kurallar ile çözümlenmesi gerekliliğini ortaya koymuştur.

⁶² IMO/ILO/WGLCCS 4/2, 26/02/2002 Annex 1.

⁶³ IMO/ILO/WGLCCS 4/2, 26/02/2002 Annex 2.

3- Deniz İş Konvansiyonunun Kabulüne Kadar Alınan Kararlar

Ortak Çalışma Grubu, mali güvenceye ilişkin kısa vadeli çözümler getirdikten sonra ölüm, cismani zarar ve terke ilişkin uzun vadeli çözüm arayışlarına girişmiştir. Bu süreçte, kısa vadeli çözümler olarak getirilen Rehber Kuralların oluşturulma süreci gibi çabuk ve kolay kararların alınamadığı anlaşılmıştır. Özellikle gemi adamı ve donatan temsilcileri arasında ödenmemiş ücretlere ve terkin mali güvence altına alınmasının zorunlu tutulmasına ilişkin tartışmalar yaşanmıştır.

Donatan temsilcileri, Rehber Kuralların kabul edilişinden sonra, bildirilen terk olaylarında düşüş yaşandığı, dolayısıyla terke karşı yeterli ve etkin önlemlerin zaten alınmış olduğunu belirterek, başkaca zorunlu bir düzenlemeye gerek kalmadığını savunmuşlardır. Donatanların ve sigorta şirketlerinin terke dayanan taleplere ve ödenmemiş ücretlere ilişkin tutumları terkin bağlayıcı düzenlemelerle kabul edilmesini zorlaştırmıştır. Başlangıçta, P&I Kulüpleri, kendi müşterilerinin gemilerinin terk edilmediğini, dolayısıyla öngörülemeyen bir risk barındıran terki koruma altına almanın kendileri bakımından gereksiz olduğunu ileri sürmüşlerdir⁶⁴. Gemi adamı temsilcileri, terk olaylarının rapor edildiği daha sistematik ve düzenli bir veri tabanı oluşturulmasını teklif etmişlerdir.

Çalışma Grubu'nun 6. ve 7. Oturumları arasında iki yıldan fazla süre geçmiş, bu süre aralığında Şubat 2006'da 94. ILO Denizcilik Toplantısı'nda Deniz İş Konvansiyonu kabul edilmiştir. Donatan temsilcileri, Konvansiyonda konuya ilişkin rehber kurallara ve ilkelere atıf yapıldığı için bağlayıcı bir düzenlemeye gerek duyulmayacağını ve rehber

⁶⁴ IMO/ILO/WGLCCS 4/3.

kurallar ile ilkelerin kabulünden sonra rapor edilen terk olaylarının sayısının yüksek olmadığını savunmuşlardır⁶⁵.

4- Deniz İş Konvansiyonunun Kabulü

Çalışma Grubu'nun toplantıları devam ederken, 23 Şubat 2006 tarihinde 94. ILO Denizcilik Konferansı'nda⁶⁶ Deniz İş Konvansiyonu kabul edilmiştir⁶⁷. Konvansiyon, gemi adamlarına ilişkin ILO'nun diğer 36 konvansiyonunu ve 1 protokolünü birleştiren çatı mahiyetindedir⁶⁸. Konvansiyonu kabul eden devletlerin, eski ILO Konvansiyonlarından bazılarıyla bağılılığı da sona ermektedir⁶⁹.

Deniz İş Konvansiyonu, getirdiği denetim ve belgelendirme sistemiyle gemi adamlarının haklarının etkin bir şekilde korunmasına yardımcı olmakta, ayrıca deniz emniyetinin sağlanması ve deniz kirliliğinin kontrol altına alınması amacını taşıyan IMO konvansiyonlarını da tamamlamaktadır⁷⁰. Denizciliğin kalitesi ve standartlarına yönelik, IMO'nun 1974 tarihli Denizde Can Güvenliği Uluslararası Konvansiyonu⁷¹ (SOLAS), 1978 tarihli Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları Hakkında Konvansiyonu⁷² (STCW) ve 73/78 Uluslararası Gemilerden Kaynaklı

⁶⁵ GB. 295/STM/5 295th Session, s.4.

⁶⁶ Bkz. 7-23 Şubat 2006 tarihleri arasında Cenevre'de gerçekleştirilen Konferans için bkz. < <https://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc94/index.htm> > - et. 24/05/2019.

⁶⁷ ILO Mevzuatının birleştirilip yenilenmesine dair çalışmaların yürütülmesini sağlamak adına, *Working Party on Policy regarding the Revision of Standarts* isimli bir Çalışma Grubu kurulmuştur. Çalışma Grubunca, deniz iş mevzuatının uluslararası anlamda yeknesaklaştırılması gereği ortaya konulduğundan MLC 2006 oluşturulmuştur.

⁶⁸ Charbonneau, A. - Chaumette, P.: "The ILO Maritime Labour Convention 2006: An Example of Innovative Normative Consolidation in a Globalized Sector", Eur. Lab. L. J. , 2010, C. I, S.3, s. 340; Piniella - Silos - Bernal, s. 75.

⁶⁹ Manikum, V.: *The Potential Implications of the Maritime Labour Convention, 2006, for Policy and Management in the Maritime Sector : A Critical Analysis*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, World Maritime University Dissertations, Malmö 2007, s. 15.

⁷⁰ Carey, s. 19.

⁷¹ Bkz. SOLAS 74 - 25/05/1980 tarihli ve 16985 sayılı RG; 78 Protokolü - 31/01/2013 tarihli ve 28545 sayılı RG; 88 Protokolü - 29/05/2013 tarihli ve 28661 sayılı RG.

⁷² Bkz. 29/04/1989 tarihli ve 20152 sayılı RG.

Kirlenmenin Önlenmesi Konvansiyonu⁷³ (MARPOL) tamamlayan düzenlemelerin dördüncü ayağı olarak görülmektedir⁷⁴. Gemi adamlarının istihdam koşulları, barınma, dinlenme tesisleri, yeme-içme, tıbbi bakım ve sosyal güvenlik gibi konularına ilişkin düzenlemeler getirmekte olan Konvansiyon, gemi adamlarına toplu iş sözleşmesi yapma hakkı da vermektedir. Deniz İş Konvansiyonu ile beraber bayrak devletinin Konvansiyona taraf olup olmamalarına bakılmaksızın, Konvansiyon şartlarını taşımamaları hâlinde gemilerin Konvansiyona taraf liman devletleri tarafından tutulmaları söz konusu olabilmektedir.

Deniz İş Konvansiyonunun açıklama notunda, Konvansiyonun yapısına ve içeriğine ilişkin bilgiler yer almaktadır. Üç farklı bölümden meydana gelen Deniz İş Konvansiyonu, maddeler (*articles*), düzenlemeler (*regulations*) ve kodlardan (*codes*) oluşmaktadır. Konvansiyonun resmi Türkçe çevirisinde ise sırasıyla maddeler, kurallar ve kodlar olarak çevrilmektedir. Kodların zorunlu olan A kısmı “standart”, zorunlu olmayan B kısmı ise “yönerge” olarak ifade edilmektedir. Konvansiyona taraf olan devletlerin temel haklarını, ilkelerini ve esas yükümlülüklerini, maddeler ve düzenlemeler bölümü içermektedir. Madde ve düzenleme bölümleri sadece ILO Anayasası⁷⁵ 19. maddesi uyarınca değiştirilebilmektedir⁷⁶. Standart ve yönerge kısımlarından oluşan kodlar ise kuralların uygulamasını ayrıntılı göstermektedir⁷⁷.

⁷³ Bkz. 24/06/1990 tarihli ve 20558 sayılı RG.

⁷⁴ Bkz. Denizcilik Çalışma Sözleşmesi 2006’nın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/456) ve Dışişleri Komisyonu Raporu Gerekçesi s. 23.; Charbonneau - Chaumette, s. 333; Piniella - Silos - Bernal, s. 76.

⁷⁵ ILO’ya ilişkin temel belge niteliğinde olan Anayasa, ILO’nun kuruluşu, örgütün yapısı, organlarının işleyişi ve benzeri konularda düzenlemeler içermektedir. Detaylı bilgi için bkz. <https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---europe/---ro-geneva/---iloankara/documents/publication/wcms_412382.pdf> - et. 10/04/2019. ILO Anayasası m. 19, konvansiyon ve tavsiye kararları hakkındaki düzenlemeler içermekte ve üye devletlerin yükümlülüklerini belirtmektedir.

⁷⁶ MLC 2006 m. 14; Charbonneau - Chaumette, s. 339.

⁷⁷ MLC 2006 m. 6.

Kodlar, Deniz İş Konvansiyonunun 15. maddesinde düzenlenen basit usulle ve ancak Konvansiyonun kapsamına uygun olarak değiştirilebilir.

Kurallar ve Kodlar, beş temel başlıktan oluşmaktadır: Başlık 1, gemi adamlarının gemide çalışabilmesi için aranan asgari şartlar; Başlık 2, istihdam koşulları; Başlık 3, barınma, dinlenme tesisleri ve beslenme; Başlık 4, sağlığın korunması, tıbbi tedavi, refah ve sosyal güvenlik bakımından koruma; Başlık 5, hükümlerin uygunluğu ve uygulanmasıyla alakalıdır.

Deniz İş Konvansiyonu, ticaret gemilerine uygulanmaktadır. İç su gemileri, balıkçı gemileri, yelken gibi geleneksel şekilde inşa edilmiş gemiler ve savaş gemileri uygulama alanı dışındadır⁷⁸. Balıkçılığın ayrı bir sektör olması yüzünden balıkçı gemilerinde çalışan gemi adamlarına uygulanacak ayrı bir uluslararası düzenlemeye bırakılması gerektiği düşünülmüştür⁷⁹. Bunların dışında ticarete özgülenen taraf devletin bayrağını taşıyan her gemi Konvansiyonun uygulama alanı içinde yer almaktadır. 500 groston ve üzeri gemiler için sertifika taşıma zorunluluğu getirilmiştir⁸⁰.

Deniz İş Konvansiyonunun kabul edilmesi dışında 94. ILO Toplantısı'nda IMO ve ILO'nun ortak çalışma alanına giren kararlar da alınmıştır. Çalışma Grubu'nun gemi adamlarının ölüm, cismani zarar ve terke ilişkin taleplerine yönelik mali güvence sistemi oluşturma çalışmalarına devam etmesinin önemli olduğu vurgulanmıştır. Çalışma Grubu'nun gemi adamlarının ölüm, cismani zarar ve terkedilmelerine yönelik Rehber Kurallara paralel bir düzenleme oluşturmaları ve bu düzenlemenin Deniz İş

⁷⁸ Bkz. MLC m. 2(4).

⁷⁹ Manikum, s. 15.

⁸⁰ Taneri, E.: "Denizcilik İş Sözleşmesi (Maritime Labour Convention - "MLC 2006") Hakkında İnceleme ve Değerlendirme", Hukuk Bülteni, Ocak 2014, S.2, s. 42. Bülten için bkz. <http://www.egemenoglu.av.tr/Contents/publication/newsletter-n-2_131947131939181795.pdf> - et. 20/02/2019.

Konvansiyonuna ya da uluslararası başka bir düzenlemeye eklenmesi önerisinde bulunulmuştur⁸¹.

20 Ağustos 2013 tarihinde doksan devletin taraf olmasıyla Deniz İş Konvansiyonu yürürlüğe girmiştir⁸². Türkiye bakımından ise Deniz İş Konvansiyonunun onaylanmasını uygun bulan 6898 sayılı Kanun kabul edilmiştir⁸³. Konvansiyonun yürürlüğe girmesine dair süreç devam etmekte olup, onaylandığına dair belge tevdi otoritesine takdim edilmediğinden, Türkiye henüz Konvansiyona taraf devlet statüsü kazanamamıştır⁸⁴.

5- Deniz İş Konvansiyonunun Kabulünden Sonra Alınan Kararlar

Çalışma Grubunun 7. Oturumunda, donatan temsilcilerinin sorumluluğu salt devletlere bırakmak isteği eleştirilmiştir. Gemi adamı ile donatan arasında hizmet sözleşmesinin mevcudiyetine rağmen, gemi adamlarının ücretlerini ödemeyen donatanların keyfi olarak sorumluluğu taraf devletlere bırakıp sorumluluktan kurtulabilecekleri ileri sürülmüştür. Ayrıca, genellikle sorunun gemi adamlarının ödenmemiş ücretleri bakımından çıktığı, devletleri terk sonucu ödenmemiş ücretlerden dolayı sorumlu tutmanın, gemi adamlarının taleplerini mahkemede ileri sürmesine müdahale anlamı taşıyabileceği savunulmuştur.

Ortak Çalışma Grubunca hazırlanacak olan düzenlemelerin ne şekilde yapılacağı sonraki tartışmaların konusunu oluşturmaktadır. Bu tartışmalar, düzenlemelerin Deniz İş

⁸¹ Demir, İ.: “Gemi Adamlarının Ölüm, Cismani Zarar ve Terkedilmeleri Sebebiyle Doğan Taleplere Dair Hukuki Sorumluluk ve Tazminata İlişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü’nce Yürütülen Çalışmalar”, Sosyal Güvenlik Dünyası, 2011, S. 76, s. 72.

⁸² Bkz. <https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB::11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312331> - et. 20/02/2019.

⁸³ Bkz. 02/03/2017 tarih ve 30018 sayılı RG.

⁸⁴ Bkz. MLC 2006’yi onaylamayan devletlerin listesi, <https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11310:0::NO:11310:P11310_INSTRUMENT_ID:312331:NO> - et. 20/02/2019.

Konvansiyonuna eklenerek mi, yoksa bağımsız bir sözleşmede ele alınarak mı yapılacağı üzerinde yoğunlaşmıştır. Donatan temsilcileri, terke ilişkin Rehber Kuralların Deniz İş Konvansiyonuna eklenmesi taraftarı iken, mali güvenceye ilişkin getirilecek zorunlu düzenlemelerin, Konvansiyonun devletler tarafından kabul edilme sürecini zora sokacağını savunmuşlardır. Gemi adamı temsilcileri ise bağımsız ve zorunlu bir mekanizmanın kurulması gerektiğini ileri sürmüşlerdir.

P&I Sigorta Kulüpleri, Çalışma Grubu'nun 8. Oturumunda, gemi adamlarının ölüm, cismani zarar ve hastalıklara ilişkin taleplerinde “ilk önce ödeme (*pay to be paid*)⁸⁵” kuralının kalktığını, böylece zarar gören gemi adamlarının doğrudan sigortacıya başvurabileceğinin kabul edildiğini beyan etmişlerdir. Ayrıca, teminatın geriye dönük iptalinin 2009 yılından itibaren yasaklandığı belirtilmiştir⁸⁶. Söz konusu değişikliklerin uluslararası seyrüseferde bulunan gemi tonajının %90'ına uygulanacağı düşünüldüğünde denizcilikte çığır açtığı söylenebilir.

Çalışma Grubu'nun 9. Oturumunda, terke ilişkin somut öneriler getirilmiştir⁸⁷. Raporda, Çalışma Grubu'nun görev alanı tekrar görüşmeye açılmış, gemi adamlarının terkiye ilişkin sorunun izlenmesinin devamı, konuya ilişkin getirilecek mali güvence sistemiyle alakalı her türlü bilginin değerlendirilmesi, teknik çözümler getirilmesine yönelik çalışmaların sürdürülmesi hususlarında mutabakata varılmıştır. 9. Oturum

⁸⁵ P&I Kulüp sözleşmelerinde sıkça bulunan bir klostur. Kısaca, zarar gören üçüncü kişinin önce sigortalıya başvurması, doğrudan sigortacıya başvuramaması anlamına gelmektedir. Detaylı bilgi için bkz.: Ekşi, N.: “Milletlerarası Özel Hukuk Açısından Sigortacıya Doğrudan Başvuru Hakkını Kısıtlayan veya Ortadan Kaldıran Yabancı Yasaların Türk Mahkemelerince Dikkate Alınıp Alınmayacağı Sorunu”, Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi, 2015, C. IV, S. 2, s.76; Ronneberg, N. J.: “An Introduction to the Protection & Indemnity Clubs and the Marine Insurance They Provide”, USF Mar. L.J, 1990-1991, C. III, s. 14.

⁸⁶ ILO/IMO/WGPS/8/2008, s. 11.

⁸⁷ LEG 96/4/1, 31 July 2009; ILO/IMO/WGPS/9/2009/10.

Raporunun ekinde, Konvansiyonda yapılması tasarlanan değişiklik önerileri yer almaktadır.

a) Deniz İş Konvansiyonuna Değişiklik Önerileri

Bu önerilerde A.930 (22) ve A.931 (22) sayılı Rehber Kurallarından esinlenildiği anlaşılmaktadır. Konunun önemi bakımından hızlı bir yönetime başvurulması gerekliliği, başkaca bir ön hazırlık çalışmasına gerek olmadan Deniz İş Konvansiyonunun 15. maddesi uyarınca önerilerin doğrudan Üçlü Hazırlık Komitesine⁸⁸ (Komite) sunulmasına neden olmuştur.

aa. Terk Hâline İlişkin Standart Önerisi

Çalışma Grubunun 9. Oturumunda oluşturulan Raporun birinci ekinde yer alan terke ilişkin Standart, terk halinde gemi adamlarının mali güvencesine ilişkin hükümlerden oluşmaktadır. Standart ile hızlı ve etkin bir mali güvence sistemi oluşturulması amaçlanmıştır. Standart hükümleri, terkten doğan ve gemi adamının tazmin edilmesi gereken başkaca hak ve taleplerine hâlel getirmemektedir. Standart önerisi ile düzenlenen ve aynı zamanda ulusal hukuk düzenlerince ödenmiş bulunan diğer hak ve taleplere ilişkin tutarlar bakımından denkleştirme yoluna gidilmesi öngörülmektedir.

Standart'ın öngördüğü mali güvence sistemini teşkil etmek Taraf devletlere bırakılmaktadır. Gemi adamları ve donatan temsilcilerine danışılarak yapısı belirlenecek mali güvence sistemi; sosyal güvenlik planı, sigorta, ulusal fon veya benzerlerinden

⁸⁸ Üçlü Hazırlık Komitesi, MLC 2006 hükümlerinin uygulanmasını sürekli takip etmek amacıyla kurulmuştur. Konvansiyona taraf devletlerin donatan ve gemi adamları temsilcilerinden oluşturulan Komite, özel yetkilerle donatılmıştır, bkz. MLC 2006 m. 13.

oluşabilmektedir. Oluşturulan mali güvence sistemi gemi adamlarının doğrudan erişim sağladığı, hızlı ve etkili bir mali yardım sağlamalıdır.

Standart, doğrudan terki tanımlamamaktadır. Deniz İş Konvansiyonunun veya gemi adamı hizmet sözleşmesinin donatan tarafından ihlal edildiği şu durumlarda terk gerçekleşmiş sayılmaktadır: Donatanın, gemi adamının ülkesine gönderilme masraflarını ödemekten kaçınması, donatanın gemi adamının temel ihtiyaçlarını karşılamaya yetecek bakım ve destekten yoksun bırakması, donatanın en az iki aylık bir süre için gemi adamının hizmet sözleşmesinden kaynaklanan alacaklarını ödememesi de dahıl olmak üzere gemi adamı ile donatan arasındaki bağın kesildiği haller olarak düzenlenmektedir. Standart'ta, gerekli bakım ve desteğin ne olduğu örnek kabilinden sayılmaktadır. Bunlar, yeterli miktarda yiyecek, giyinme, konaklama, tıbbi bakım ve diğer makul giderlerdir.

Standart ile mali güvence sisteminin oluşturulduğunu kanıtlayacak bir belgelendirme sisteminin getirilmesi zorunlu kılınmaktadır. Bu belgenin, gemi adamlarının görebileceği yerlere asılması ve eğer mali güvence, birden fazla mali güvence sağlayıcısı tarafından oluşmaktaysa, belgenin her bir mali güvence sağlayıcısını ayrı ayrı göstermesi gerekmektedir. Söz konusu belge, geminin adını, bağlama limanını, çağrı işaretini, IMO numarasını, mali güvence sağlayıcısının adını ve adresini, gemi adamının yardım talepleriyle ilgilenen kişinin adını ve iletişim bilgilerini, donatanın adını, mali güvencenin geçerlilik tarihini ve mali güvencenin Standart'ın gerekliliklerine uyduğunu tasdik eden bir kaydı içermelidir.

Standart, terk halinde gemi adamlarına ödenecek tutar bakımından bir sınırlama getirmiştir. Mali güvence, hizmet sözleşmesi, toplu iş sözleşmesi veya bayrak devletinin ulusal hukuku uyarınca muacceliyet kazanmış olması şartıyla, ücretin dört aylık tutarını

ve sözleşmeden kaynaklı doğmuş olabilecek diğer alacakların dört aylık tutarını aşmamaktadır. Gemi adamı tarafından ödenmiş bulunan ülkesine dönme masrafı ile diğer makul giderler ve gemi adamının hayatını sürdürmesi için gerekli olan giderler güvence kapsamında tutulmuştur. Standarda göre, gemi adamı ülkesine tercihen havayolu ile uygun ve en hızlı şekilde gönderilmelidir. Mali güvence sağlayıcısına halefiyet ilkesi gereğince, yaptığı ödemeler için rücu imkânı getirilmektedir.

bb. Sözleşmeye Dayanan Alacaklara İlişkin Standart Önerisi

Standardın 1. maddesinde, söz konusu alacaklar, gemi adamının hizmet veya gemide çalışmasını gerektiren başka bir sözleşmesi devam ederken ortaya çıkan hastalık, cismani zarar ve ölüme bağlı talepler olarak tanımlanmaktadır. Taraf devletler, bu tip alacakların hızlı ve etkin bir şekilde tazminine yönelik olarak Standardın asgari koşullarını yerine getiren bir mali güvence sistemi oluşturmaktadırlar. Standart, gemi adamları bakımından sözleşmeden kaynaklanan nakdi taleplerin tam ve zamanında yerine getirilmesini temin ederken, sözleşmede öngörülen tutardan daha azını kabul etmeye zorlanmasını engellemektedir.

Standard uyarınca talepler, doğrudan ilgili gemi adamı, gemi adamının birinci dereceden akrabaları, gemi adamının temsilcisi veya ödemedi fayda sağlayacak kişiler tarafından ileri sürülmektedir. Mali güvencenin süresinin dolduğu veya yenilenmeyeceği, gemi adamına önceden bildirilmelidir. Mali güvencenin mevcut olduğunu kanıtlayacak bir belgelendirme sistemi oluşturulmalıdır. Bu belgenin, gemi adamlarının görebileceği yerlere asılması ve eğer mali güvence birden fazla mali güvence sağlayıcısı tarafından oluşturulmakta ise belgenin her bir mali güvence sağlayıcısını ayrı ayrı göstermesi gerekmektedir. Söz konusu belge, geminin adını, bağlama limanını, çağrı işaretini, IMO

numarasını, mali güvence sağlayıcısının adını ve adresini, gemi adamının yardım talepleriyle ilgilenen kişinin adını ve iletişim bilgilerini, donatanın adını ve mali güvencenin geçerlilik tarihini içermelidir. Mali güvence sistemi geçerlilik süresi içerisinde, sözleşmeden kaynaklanan tüm talepleri karşılamalıdır. Mali güvencenin olduğuna dair bir sertifika düzenlenmesi zorunludur.

9. Oturumda hazırlanan Rapor, IMO'nun 96. Hukuk Komitesi ve ILO Yönetim Kurulunun 306. Toplantısında gözden geçirilmiştir. Rapor doğrultusunda, getirilecek bağlayıcı düzenlemenin, Deniz İş Konvansiyonuna eklenmesinin en uygun yol olduğu belirtilmiştir. Böylece, Deniz İş Konvansiyonunun 2014 tarihli Değişikliklerle mali güvence sistemi getirilmiştir. Deniz İş Konvansiyonu ayrıca 2016 yılında da değişikliklere uğramıştır. Bu değişiklikler deniz kazalarının önlenmesi ile gemi adamlarının sağlık ve güvenliklerini korunması başlıklı Kural 4.3 ve bayrak devletinin yükümlülüklerine ilişkin Kural 5.1'den oluşmaktadır⁸⁹.

b) Değişiklik Önerilerinin Deniz İş Konvansiyonuna Eklenmesi ve Sonraki

IMO Hukuk Komitesi Toplantıları

ILO Genel Kurulu'nun 11 Haziran 2014 tarihinde Cenevre'de gerçekleştirilen 103. Oturumunda, söz konusu ilke önerilerinin, Deniz İş Konvansiyonuna eklenmesine karar verilmiştir. Değişiklikler, 18 Ocak 2017 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye, aynı oturumda, değişikliklere ilişkin ilkeleri uygun bulduğunu beyan etmiştir. Böylece,

⁸⁹ ILO'nun 105. Konferansında, MLC 2006'nın 4.3 sayılı Düzenlemesinin, iş kazaları, hastalıkları ve yaralanmalarına ilişkin B4.3.1 sayılı Yönergesi oluşturulmuş, ayrıca B4.3.6 sayılı Yönergesinin bazı ifadeleri değiştirilmiştir. Bundan başka, bayrak devleti yükümlülükleriyle ilgili olan 5.1 sayılı Düzenlemenin A5.1.3 sayılı Standardına eklemeler yapılarak, gemide taşınması zorunlu olan deniz iş sertifikasının geçerlilik süresinin son bulmasından itibaren beş ayı geçmeyecek şekilde uzatılabilmesi imkanı getirilmiştir. Deniz iş sertifikasına ilişkin model belge eklenmiştir. Detaylı bilgi için bkz. <https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/ed_norm/elconf/documents/meetingdocument/wcms_482033.pdf> - et. 24/05/2019.

Çalışma Grubu'nun çalışmaları süresince tartışılan, mali güvence sisteminin balıkçı gemilerine uygulanıp uygulanmayacağı, tonaj sınırlandırmasının olup olmadığı gibi hususlar, Konvansiyonun dâhilinde kendiliğinden çözüme kavuşmuştur.

IMO Hukuk Komitesi'nin, 28 Nisan 2017 tarihinde 104. Oturumunda, gemi adamlarının terk olaylarının bildirildiği veri tabanı analiz edilmiştir. Oluşturulan veri tabanını nasıl daha işlevsel hale getirilebileceği konusunda IMO ve ILO'nun çalışmalarını sürdürmesi gerektiğine karar verilmiştir. Son beş yılda, bildirilen 15 terk olayından yaklaşık olarak 1.015 gemi adamının etkilendiği tespit edilmiştir. Bu süre zarfında, 33 bayrak devletinin 75 olaya, 40 liman devletinin ise 77 olaya karıştığı belirlenmiştir.

2015 ve 2016 yıllarında terke ilişkin 5 olay bildirilmiş, 2017 yılında bu sayı 11'e yükselmiştir. 18 Ocak 2017 tarihinden sonra ise, terk olaylarında ani bir artış gözlemlenmiştir. Terk olaylarını bildirmenin yalnızca bayrak devletinin değil liman devleti olmak üzere, ilgili herkesin görevi olduğu hususunun altı çizilmiştir. Veri tabanının yayımlanmadan önce bayrak devletleri ile iletişime geçilerek istişare yapılması önerilmiştir. Konvansiyon değişikliklerinin yürürlüğe yeni girmesi ve devletler tarafından değişikliklerin daha hızlı ve etkili bir şekilde uygulanması gerektiği sonucuna varılmıştır.

IMO Hukuk Komitesi'nin 25 Nisan 2018 tarihindeki 105. Oturumunda, veri tabanına 2017 yılı boyunca ILO'ya 55 terk olayının rapor edildiği belirtilmiştir. IMO, bayrak devletlerinden, liman devletlerinden ve denizcilerden alınan bilgilerin, web sitesinde kamuya paylaşılmasından önce, doğrulama için yapılan işlemlerin ilgililerle paylaşılması ve terklerin güncel durumu, başlatılmış bulunan davalar ve aşamaları hakkındaki bilgilendirilmelere de devam edilmesi kararı alınmıştır.

IMO Hukuk Komitesi tarafından IMO ve ILO Sekretaryaları'na, terk olaylarının çözümünde yardımcı olabilecek yetkili makam ve kuruluşların bir listesinin oluşturulması ve veri tabanının iyileştirilmesine yönelik çalışmalara devam edilmesi önerilmiştir.

27 Mart 2019 tarihinde IMO 106. Hukuk Komitesi Toplantısında taraf devletler, limanlarında meydana gelen terk olayları ile ilgili mevcut durumları rapor etmişlerdir. Terke karşı aldıkları önemler, gerçekleşen terk olaylarının sayısı, kaç olayın çözüme ulaştığı ve liman devleti olarak sorunun çözümünde nasıl etkin rol aldıklarını açıklamışlardır. Bu bakımdan taraf devletler arasında terkin önemsendiği, fakat hâlâ üzerinde çalışılan bir konu olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca IMO/ILO ortak veri tabanına yansıyan terk olayları ile hâlihazırda hangilerinin çözüme ulaştığı da paylaşılmıştır. Bildirilen bir terk olayının ne zaman çözüme kavuşmuş (*resolved case*) olarak değerlendirileceği hususunda, ikili bir kıstas aranmaktadır⁹⁰. Bunlar, gemi adamının ülkesine başarılı bir şekilde gönderildiğinin ve ödenmemiş ücretleri ile sözleşmeden doğan haklarının terk edilen tüm gemi adamlarına ödendiğinin tespit edilmesidir. Bu yükümlülüklerin yerine getirilmiş olması şartıyla veri tabanına bildirilen terk olayı, çözülmüş olma statüsü kazanmaktadır.

Aynı toplantıda, terk olaylarının bayrak ve liman devletine en hızlı şekilde bildirimi için neler yapılabileceği tartışılmıştır. Terk bildiriminin genellikle ITF tarafından yapıldığı, diğer sivil toplum kuruluşlarının da bu konuda teşvik edilebileceği değerlendirilmiştir. Konvansiyon tarafından öngörülen mali güvencenin, ülkesine dönmesi gereken gemi adamları bakımından yetersiz olduğu saptanmış ve terk edilmiş balıkçıların, gemi adamlarından farklı bir kayıt sistemine sahip olmaları gerektiği

⁹⁰ Bkz. LEG 106/4, 27/03/2019, s. 1.

vurgulanmıştır. Bayrak devleti ve liman devleti arasındaki işbirliğini geliştirmeye yönelik IMO ve ILO ortaklığında rehber kurallar hazırlanması gerektiği belirtilmiştir.

Ayrıca bu toplantıda, P&I Kulüpleri, mali güvenceye ilişkin 2014 tarihli Değişikliklerinin yürürlüğe girdiği 18 Ocak 2017 tarihinden sonra 41 terk vakasının rapor edildiğini ve çoğu olayın ITF ile birlikte makul bir sürede çözümlendiği bilgisini aktarmıştır. Gemi mürettebatının değişimi ile ilgili masrafların sigortacı tarafından tazmin edilmesinin kabul görmediği, böylelikle de bu talebin P&I Kulüpleri kapsamına girmediği, bayrak devletinin gemi adamlarının ülkelerine gönderilmesi hususundaki birincil sorumluluğunun bazı konularda liman güvenliği ile çeliştiği vurgulanmıştır. Sigorta şirketlerinin değişikliklere ilişkin yükümlülüklerini bildirmesi ve mali güvence ile ilgili sorun ve hataların doğurabileceği etkileri değerlendirilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Görüldüğü üzere, yaklaşık 20 yıldır çalışmalarına devam eden Ortak Çalışma Grubu, nihayet terke karşı mali güvence sistemini konu alan bir bağlayıcı düzenleme getirmiştir. Ortak Çalışma Grubu, Deniz İş Konvansiyonunun ilgili hükümlerinin nasıl uygulandığına, veri tabanının nasıl geliştirilebileceğine ve son toplantıda bahsi geçen diğer hususlara dair çalışmalarına devam etmektedir.

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZ İŞ KONVANSİYONU KAPSAMINDA TERK

I. GENEL OLARAK

Gemi adamının terki meselesi, Deniz İş Konvansiyonunun gemi adamlarının ülkelerine gönderilmelerine ilişkin başlığı altında mali güvence sisteminin içinde düzenlenmektedir. Terke ilişkin maddeler, A. 930 (22) sayılı Rehber Kurallara paralel olarak kaleme alınmıştır.

Rehber Kuralların aksine, Deniz İş Konvansiyonunda terkin tanımının doğrudan yapılmadığı görülmektedir. Bunun sebebi, Konvansiyonun hazırlık çalışmalarında terk tanımıyla ilgili uzlaşma sağlanamamış olmasıdır⁹¹. Örneğin, savaş, deniz haydutluğu veya terör saldırılarından dolayı gasp edilmiş bir gemide çalışan gemi adamlarının maaşlarının ödenmemesinin de terke sebebiyet vereceğini savunan taraf devletler olmuştur⁹². Tartışmalar sonucunda, terk kavramını bu denli geniş tutmanın terkle ilgili olası tartışmaları arttıracığı ve sonuç odaklı olmayacağı anlaşıldığından kavramın tanımlanması yerine özelliklerinin açıklığa kavuşturulmasına öncelik verilmiştir⁹³.

İlk olarak belirtmek gerekir ki, Deniz İş Konvansiyonunda terk kavramı, terkin salt donatan tarafından kasıtlı olarak gerçekleştirilmesi haliyle sınırlı tutulmaktadır. Savaş, deniz haydutluğu, terör saldırıları veya gemi adamlarının kasti davranışları sonucunda gerçekleşen terk, Deniz İş Konvansiyonunun kapsamı dışında bırakılmıştır⁹⁴.

⁹¹ IMO/ILO/WGLCCS 9/1, par.14.

⁹² STCMLC / 2014/1, par. 24.

⁹³ IMO/ILO/WGLCCS 9/1, par.15.

⁹⁴ Detaylı bilgi için bkz. MLC m. 13 uyarınca oluşturulan Özel Üçlü Komite'nin ilk toplantı raporu - GB.322 / LILS / 3, 2014, par. 64.

Terk, donatanın iflası, aczi, gemisinin liman devleti tarafından çeşitli sebeplerle tutulması veya alacaklıların gemiyi haczi gibi nedenlerden dolayı oluşabilmektedir⁹⁵. Terke sebebiyet veren olayın, donatanın haksız fiili veya sözleşmeye aykırı davranışları sonucunda gerçekleşmiş olması mümkünse de, durumun hukuki mahiyetini tespit etmenin pratikte bir yarar sağlamayacağı düşünülmektedir. Keza, Ortak Çalışma Grubu'nun toplantılarında da terkin hukuki mahiyetinin tespit edilmesinin zaman kaybı olacağı sonucuna varılmıştır⁹⁶.

II. TERKİN TARAFLARI VE GEMİ

A) TERKİN TARAFLARI

Terke sebebiyet veren olayın hukuki mahiyetinden ziyade, donatanın hangi davranışlarının gemi adamının terki manasına geldiğinin tespiti önem arz etmektedir. Bu kapsamda donatan ve gemi adamı kavramlarının Deniz İş Konvansiyonunda ne şekilde tanımlandığına bakılması gerekmektedir.

1- GEMİ ADAMI

Terke maruz kalan kişi gemi adamıdır. Deniz İş Konvansiyonunun 2(f). maddesine göre “gemi adamı”⁹⁷, Konvansiyona tabi gemide herhangi bir kapasitede istihdam edilen, görevlendirilen ve çalışan kişi olarak tanımlanmaktadır. Kaptan, zabıtlar,

⁹⁵ Michel, C. D. - Ward, A. S.: “Abandonment of Seafarers”, The Coast Guard Journal of Safety & Security at Sea, 2009, C. LXVI, S. 2, s. 75; Bernal, F. - Piniella, F.: “A New International Law to Protect Abandoned Seafarers: Amendments to MLC, 2006”, *Safety of Marine Transport Marie Navigation and Safety of Sea Transportation*, (Ed. Weintrit, A. - Neumann, T.), 2015 London, s. 204.

⁹⁶ IMO/ILO/WGLCCS 4/2.

⁹⁷ MLC 2006’da gemi adamı terimi *seafarer* olarak ifade edilmektedir. *Seafarer*, esasen deniz yolu ile seyahat eden anlamına gelmektedir. MLC 2006’nın orijinal metninin aksine, Türkçe çevirisinde gemi adamı tabiri kullanılmıştır. Çalışmada da Türkçe’ye yerleşmiş bir ifade olarak gemi adamı terimi tercih olunmuştur.

yardımcı zabıtlar, stajyerler, tayfa ve yardımcı hizmet personeli yanında⁹⁸, varsa aşçı, garson, temizlik işçisi dahil olmak üzere her ne sıfatla olursa olsun gemide iş gören herkes gemi adamı sayılabilir.

Deniz İş Konvansiyonunun 2(4). maddesi uyarınca taraf devletin, kişinin gemi adamı tanımına girip girmediği hususunda bir tereddütün yaşanması halinde gemi adamları ve donatanların yetkili kuruluşlarıyla istişare ederek karar vermesi gerekmektedir. ILO tarafından Konvansiyonun uygulanmasını kolaylaştırmak adına alınan 7 Numaralı Karar'ın⁹⁹ Ekinde, üç kategori belirlenerek bu kategorideki kişilerin Deniz İş Konvansiyonu kapsamında gemi adamı sayılmasının önüne geçilmiştir. Bu kategorilerden ilki doğası gereği geminin mutlak işleri dışında iş gören bilim adamı, araştırmacı, dalgıç gibi kişilerden oluşmaktadır. İkincisi, denizcilik alanında eğitim almış olmalarına rağmen geminin mutlak işleyişi dışında uzmanlık gerektiren görevleri ifa eden kılavuz kaptan, sürveyör, denetçi gibi kişilerdir. Üçüncüsü ise, esas iş alanları karada olmasına rağmen işleri gereği gemide kısa süreli çalışan liman işçileri, tamir teknisyenleri gibi kişilerdir.

Buna karşılık, aynı Ek'e göre; yukarıdaki üç kategoriden birine dâhil iş gören bir kişinin gemi adamı olup olmadığı hakkında herhangi bir tereddüt hasıl olduğunda, nihai karar verilmeden önce söz konusu çalışanın gemideki kalış süresine, gemide çalışma sıklığına, öncelikli olarak iş gördüğü yere, gemide iş görme amacına, sosyal ve çalışma

⁹⁸ Can, M.: *Deniz Ticareti Hukuku Giriş - Gemi - Deniz Hukuku Kişileri*, C. I, B. 2, Ankara 2003, s. 231; Kula Değirmenci, N.: *Maritime Law in Turkey*, İstanbul 2017, s. 92; Günay, B.: *Türk ve Anglo Amerikan Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı*, Ankara 2009, s. 109; Acar, S.: *Gemi Adamı Talepleri*, İstanbul 2012, s. 14; Bedük, M. N.: *Deniz İş Sözleşmesi*, Bursa 2012, s. 8; ayrıca bkz. "Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği" m. 3(s), "180 Numaralı Gemi Adamlarının Çalışma Saatleri ve İstihdamı Konvansiyonu" m. 2(d).

⁹⁹ Bkz. <https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_088130.pdf> et. 27/09/2019.

şartlarına ilişkin olan güvenlik korumasının Konvansiyon kapsamında sağlanan güvencelerle karşılaştırılabilir olup olmadığına bakılmalıdır¹⁰⁰. Dolayısıyla Ek'te sayılan üç kategoriye dâhil bir iş görmek doğrudan gemi adamı sayılmamak için yeterli olmayıp, yukardaki kriterlerle desteklenmelidir.

Deniz İş Konvansiyonu kapsamında gemi adamının donatanla arasındaki ilişkinin ne şekilde nitelendirilmesi gerektiğine yönelik bir açıklık bulunmasa da gemi adamı sayılacak kişi donatanla bir sözleşmesel ilişki içinde hizmet ifa etmelidir¹⁰¹. Gemide staj yapan öğrencilerin bir staj sözleşmesi çerçevesinde hizmet verdikleri gözetildiğinde, gemi adamı sayılmaları uygun düşer.

Buna karşılık, kaptanın eşi, çocukları gibi zaman zaman gemide bulunabilecek diğer kişilerin¹⁰², gemi adamı sayılarak terke maruz kalıp kalmayacakları hususu tereddüt uyandırmaktadır. Söz konusu kişiler, gemide hizmet görmediklerinden gemi adamı olarak nitelendirilemezler¹⁰³. Buna karşılık, gemide terk edilen diğer gemi adamlarıyla birlikte bırakılan bu kişiler, şartları varsa donatana karşı haksız fiil talebinde bulunabilirler.

Ülkelerine gönderilmelerine ilişkin yapılan ilk düzenlemelerde “*distressed seamen*” kategorisinde yer alan¹⁰⁴ gemi adamlarının, terk edildikleri liman devletindeki

¹⁰⁰ 22 Feb 2006, Resolution VII; Bek, s. 71.

¹⁰¹ Süzel, Yurda İade, s. 197.

¹⁰² Seven, V.: *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu*, Ankara 2003, s. 108.

¹⁰³ Söz konusu kişiler gemide görevli olarak çalışmakta ise, elbette ki MLC 2006'daki mali güvenceye tabi olmaları gerekmektedir. Keza bazı durumlarda kaptanın veya diğer çalışanların eşlerinin kamarot belgesi olarak gemide bulunmaları söz konusu olmaktadır. Böyle bir durumda, bu kişilerle yapılmış bir hizmet sözleşmesinin gerçekten var olup olmamasına göre, donatanın bu kişileri ülkelere gönderme borcunun doğup doğmayacağı değerlendirilebilir. Ayrıca bkz. Ruozzi, E.: “Toward a Growing Protection of Social Rights of Seafarers: The Amendments to the Maritime Labour Convention, 2006 Concerning Financial Security for Abandoned Seafarers and for Death and Long-Term Disability”, *Riceratrice in Diritto Internazionale*, 2016, C. XLVII S. 33, s. 519.

¹⁰⁴ Hubila, s. 15.

hukuki statüleri azınlık¹⁰⁵ veya sığınmacı¹⁰⁶ tanımlarına dahi uymamakta¹⁰⁷, bu sebeple yabancı bir limanda kaldıkları süre zarfında bazı sorunlarla karşılaşılabilceği değerlendirilmektedir¹⁰⁸. Bu bağlamda, Deniz İş Konvansiyonunun terk edilen gemi adamlarının hukuki statülerinin tespiti noktasında yetersiz kaldığı görülmektedir.

2- DONATAN

Gemi adamını terk edebilecek ve ardından terkin sonuçlarına katlanacak olan kişi Deniz İş Konvansiyonunda donatan olarak gösterilmiştir. Konvansiyonun 2(j) maddesinde “donatan”¹⁰⁹, geminin maliki veya geminin işletme sorumluluğunu geminin malikinden alan ve bu üstlenme üzerine Konvansiyon çerçevesinde donatan üstündeki yükümlülükleri ve borçları, diğer bir teşkilat veya kişilerce donatanın hesabına ifa edilip edilmediklerine bakılmaksızın, üstlenmek üzere anlaşılan yönetici, temsilci veya gemi kiracısı¹¹⁰ gibi diğer bir teşkilat veya kişi olarak tanımlanmaktadır. Deniz İş Konvansiyonuna ilişkin Sıkça Sorulan Sorular kitabının 4. basısında bu karmaşık tanımın

¹⁰⁵ Azınlık kavramı, BM Azınlıkların Korunması ve Ayrımcılığın Önlenmesi Alt-Komisyonu tarafından şu şekilde ifade edilmektedir: “...sayısal olarak bir devletin nüfusunun geri kalanına göre az olan, egemen olmayan konumda bulunan, üyeleri etnik, dinsel ya da dilsel açıdan nüfusun geri kalanından ayrılan özellikler taşıyan ve kültürlerini, geleneklerini, dinlerini ya da dillerini korumak amacıyla üstü örtülü bir dayanışma duygusu gösteren bir gruptur.” Terk edildikleri devlette geçici olarak bulunan gemi adamları azınlık tanımına uymamaktadırlar. Detaylı bilgi için bkz. Pazarcı, H.: *Uluslararası Hukuk*, B. 14, Ankara 2015, s. 211.

¹⁰⁶ Sığınmacı ya da mülteci kavramı ise, kişilerin baskı ya da ayrımcı davranışlara maruz kalmalarından dolayı yaşadıkları devleti terk ederek yabancı bir devletin korumasına girmesi anlamına gelmektedir. Baskıcı rejimlerden kaçan insanların, devletlerin diplomasi temsilciliklerine, konsolosluklarına, savaş gemilerine ya da devlet uçaklarına sığınmaları da sığınmacı sıfatın kazandırır. Detaylı bilgi için bkz. Sur, M.: *Uluslararası Hukukun Esasları*, İstanbul 2018, s. 45.

¹⁰⁷ Ruozzi, s. 530.

¹⁰⁸ Ruozzi, s. 9.

¹⁰⁹ MLC 2006’nın Türkçe çevirisinde donatan “armatör” olarak çevrilmiştir. Çalışmada “donatan” terimi tercih olunmuştur.

¹¹⁰ MLC 2006 m. 2 (j)’de *bareboat charterer* ifadesi kullanılmaktadır. Çıplak gemi kiracısı olarak Türkçe’ye çevrilen gemi kira sözleşmesinin bu türünde, donatan mürettebatsız olarak gemisini bir başkasına kiralamaktadır. Kiracı, gemi adamlarıyla hizmet sözleşmesi akdedecek ve böylece işveren olup MLC 2006 kapsamında bazı yetki ve sorumluluklara sahip olacaktır. Geminin *demise charter* olarak, mürettebatla birlikte kiralanması ise TTK m. 1119 hükmü uyarınca sözleşmenin niteliğini değiştirmemektedir. *Bareboat charter* ifadesi daha genel bir ifade olup *demise charter* da kapsadığından MLC 2006’da bahsi geçen ifade her türlü kira sözleşmesini kapsamaktadır.

yapılma amacının geminin işletilmesine ilişkin özel ticari anlaşmalara bakılmaksızın, Konvansiyonun olası ihlalden sorumlu olan tek bir kişinin/kuruluşun belirlenmesi olduğu belirtilmektedir¹¹¹. Bu kişi de tanımdan anlaşıldığı kadarıyla gemi adamıyla herhangi bir sözleşmesel ilişki içerisinde bulunup bulunmadığına bakılmaksızın geminin terkine yönelik kararı alabilecek olan yani geminin işletme sorumluluğunu herhangi bir şekilde üstlenen kişidir.

Geminin işletme sorumluluğu ilk bakışta gemi malikinde olmasına rağmen, çeşitli maddi veya hukuki sebeplerle geminin işletimi üçüncü bir kişi tarafından kazanılmış olabilir. Bu çerçevede söz konusu tanımda ifade bulan donatan kavramının Türk Ticaret Kanununun 1061. maddesinde açıklanan donatan kavramıyla aynı manaya geldiği söylenebilir zira Türk Ticaret Kanununun 1061. maddesine göre de gemiyi işleten gemi maliki donatan sayılmış buna karşılık gemi maliki olmadığı halde gemiyi işleten kişiler de gemi adamı da dahil üçüncü kişilere karşı donatan addedilmiştir. Gemiye işletebilmek ve dolayısıyla bu işletimden sorumlu sayılabilmek için ana kıtas her ne olursa olsun geminin zilyedi olmaktır. Geminin zilyetliğini malikinden edinimi sağlayan en önemli sözleşmeler ise gemi kira sözleşmesi, gemi finansal kiralama sözleşmesi, intifa hakkı tesisi sözleşmesidir. Bununla birlikte herhangi bir sözleşmesel ilişki olmadan dahi geminin zilyetliği hukuka aykırı bir yolla edinilmiş olabilir; geminin zilyetliğini bu şekilde haksız olarak edinmiş, işletilme imkanını kazanmış ve nihayetinde bu gemiyi terk etmiş kişi de donatan sayılır.

Kaptan, geminin işletiminden sorumlu ve gemiye zilyet olan bir kişi olmayıp, istihdam ilişkisi içindeki donatanın emir ve talimatıyla görev yapan ve bu görevi

¹¹¹ International Labour Standards Department, *MLC 2006 Frequently Asked Questions*, B. 4, Cenevre 2015, s. 26.

esnasındaki fiilleriyle donatanı sorumlu kılan gemi adamı olduğundan, donatan olarak nitelendirilemez. Bu açıdan, Deniz İş Konvansiyonunda A. 930 (22) sayılı Rehber Kuralların aksine, kaptanın gemiyi işletilebilmesi için gerekli asgari finansal koşullar olmaksızın terk etmesinin gemi adamlarının terkine sebebiyet vereceğine ayrıca yer verilmemiştir. Zaten kaptanın geminin terkine sebebiyet verecek eylem ve faaliyetlerde bulunması donatana atfedilebilecek fiillerdendir.

Şu kadar ki, gemiyi zilyetliğinde bulundurarak işleten kişinin tespitinde güçlük yaşanabilir zira gemi adamları her ne kadar gemide fiilen iş görüyor olsalar da geminin maliki ile işleteni arasındaki sözleşmesel ilişkiye yabancı olduklarından bu ilişkinin hangi şartlar ve kapsamda kurulduğunu bilemeyebilirler. Bu takdirde geminin sicilde kayıtlı malikinin her halükarda aksi ispatlanıncaya kadar donatan olarak varsayılması gemi adamlarının ihtiyaç duyduğu muhatabın sağlanması bakımından önemlidir.

B) GEMİ

Deniz İş Konvansiyonu kapsamında terkin meydana gelmesi bakımından geminin gemi adamlarıyla birlikte terki zorunlu bir unsur olmasa da ILO'ya rapor edilmiş olayların birçoğunda gemi adamlarının gemilerle birlikte terk edildikleri tespit edilmiştir. Gemi, gemi adamının işyeri sayılmasının yanı sıra Deniz İş Konvansiyonunun uygulama alanını da belirlediğinden önem taşımaktadır.

Deniz İş Konvansiyonunun 2(i). maddesinde gemi, iç sularda veya korunaklı sular ile liman kurallarına tabi alanlar içindeki ya da bunlara bitişik sularda seyir edenler haricindeki herhangi bir gemi olarak tanımlanmaktadır. Buna rağmen Konvansiyonun 2 (4). maddesi göz önünde bulundurulduğunda Konvansiyonun tüm gemilere değil, genelde ticari faaliyetlere özgülenmiş gemileri uygulama alanı içine aldığı ve bunlardan

da balıkçı gemileri ile arap ve çin yelkenlisi¹¹² (*dhow* ve *junk*) gibi geleneksel tarzda inşa edilmiş gemileri uygulama alanı dışında bıraktığı görülmektedir. Yine aynı maddenin mefhumu muhalifinden ticari faaliyetlere özgülenmemiş hususi yatlar¹¹³ gibi tüm gemilerin Konvansiyonun uygulama alanı dışında kaldığı anlaşılmaya rağmen ilgili maddede bu kapsamda savaş ve donanma gemilerine Konvansiyonun uygulanmayacağı açıkça belirtilmiştir.

Deniz İş Konvansiyonunda, “korunaklı sular” (*sheltered waters*) ve bunlara “bitişik bulunan sular”dan ne anlaşılması gerektiğine dair bir düzenleme bulunmamaktadır. ILO Yönetim Kurulu’nun İşçi Temsilcileri, kavramların açıklığa kavuşturulması adına ILO’dan bir rapor yayımlamasını talep etmişlerdir¹¹⁴. Rapor’da görüş belirten taraf devletlerden bazıları, korunaklı sular tabirinin, esas hattın berisinde kalan sular olduğu bu bağlamda iç sular manasına geldiğini savunmuşlardır. Diğerleri ise, bu deniz alanına bir limandan üç millik yarıçap içinde kalan sular olarak tanımlamışlardır. Rapor, nihai olarak kavramların, 1969 tarihli Viyana Andlaşmalar Hukuku Konvansiyonunun¹¹⁵ 26 ve 31. maddeleri uyarınca ahde vefa ve iyiniyet ilkeleri çerçevesinde ulusal hukuklarca belirlenmesinin uygun düşeceği sonucuna varmıştır. Liman kurallarına tabi sular ifadesi, liman sahalarının iç sular olarak kabul edilmesi dolayısıyla ilgili maddenin anlamına herhangi bir tesiri bulunmamaktadır. Buna karşılık, korunaklı sulardan neyin anlaşılması gerektiğine ilişkin ilgili maddede herhangi bir

¹¹² Bu durumda, Türkiye’ye has bir tür olan Bodrum guletinin, geleneksel tarzda inşa edilmiş olduğu düşünüldüğünde, MLC 2006’nın uygulama alanı dışında kalması söz konusudur.

¹¹³ Ticari yatlar ise MLC 2006’nın uygulama alanı içindedir: Bek, M.: “Yatching and the Maritime Labour Convention 2006”, (Ed. Lavelle, J. *Maritime Labour Convention 2006, International Labour Law Redefined*, Oxon 2014, s. 69.

¹¹⁴ Bkz. <https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_360587.pdf> et. 29/09/2019.

¹¹⁵ Bkz. <<https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201155/volume-1155-i-18232-english.pdf>> et. 29/09/2019.

açıklığa da rastlanılmamaktadır. Söz konusu ifadelerin 1978 tarihli Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları Hakkında Konvansiyonundan alındığı görülmekte ise de ilgili Konvansiyonun hazırlık çalışmalarından da yardım alınamamaktadır. Söz konusu ifadenin getirilmesindeki amaç iç sular, liman suları gibi içinde seyrüseferin kıyı devletinin açık veya örtülü iznine tabi deniz alanları olabileceği düşünülmektedir.

Deniz İş Konvansiyonunda “genelde ticari faaliyetlere özgülenmiş” tabirinin ne manaya geldiğine ilişkin bir açıklığa da yer verilmemiştir. Deniz İş Konvansiyonuna ilişkin Sıkça Sorulan Sorular kitabının 4. basısında, “genelde ticari faaliyetlere özgülenen” teriminin anlamı taraf devletlerin iyiniyetli yorumuna bırakılmıştır. Bu konunun ayrıca Konvansiyonların ve Tavsiyelerin Uygulanmasını Denetleyen ILO Denetleme Sistemi¹¹⁶ içerisinde Uzmanlar Komitesinin¹¹⁷ (*Committee of Experts on the Application of Conventions and Recommendations*) yaptığı olağan gözetime tabi olduğu vurgulanmıştır¹¹⁸.

Her ne kadar Deniz İş Konvansiyonunun, gemilerin hacmine bakılmaksızın genelde ticari faaliyete özgülenmiş her gemiye uygulanması söz konusu olsa da, aynı Konvansiyonun 2(7). maddesine göre, taraf devlet 200 grostonun altındaki kabotaj taşıması yapan gemiler bakımından, gerekli görürse farklı düzenlemeler getirebilmekte

¹¹⁶ ILO Denetleme Sistemi için bkz. <www.ilo.org/normes> et. 18/09/2019.

¹¹⁷ ILO’nun uluslararası çalışma standartlarının denetlenmesi görevini yürüten ILO Uzmanlar Komitesi hakkında bilgi için bkz. <[https://www.ilo.org/global/standards/applying-and-promoting-international-labour-standards/committee-of-experts-on-the-application-of-conventions-and-recommendations /lang-en/index.htm](https://www.ilo.org/global/standards/applying-and-promoting-international-labour-standards/committee-of-experts-on-the-application-of-conventions-and-recommendations/lang-en/index.htm)> et. 18/09/2019.

¹¹⁸ FAQ, s. 23.

ve Konvansiyon kapsamı dışında tutabilmektedir. Bu halde, taraf devlet ilgili hususu ILO Genel Müdürlüğü'ne bildirmek zorundadır¹¹⁹.

Türk hukuku bakımından genelde ticari faaliyetlere özgülenen gemilerin, kime ait olup olmadıklarına bakılmaksızın Türk Ticaret Kanununun 931(2). maddesinde ismi geçen ticaret gemilerinden olduğu şüphesizdir. Zira ticari faaliyete özgülenmek ekonomik menfaat temin amacına tahsis edilmekle aynı anlama gelmektedir. Şu kadar ki, genelde ticari faaliyetlere özgülenmediği halde arızı olarak ticari faaliyetlere özgülenmiş bir devlet gemisinin ya da hususi bir geminin Konvansiyonun uygulama sahası içerisinde kalıp kalmayacağı hakkında tereddüt ortaya çıkabilir. Konvansiyondaki “genellikle” ifadesinden arızı ticari faaliyette kullanılan gemilerin Türk Ticaret Kanunu anlamında ticari gemi sayılsalar da Konvansiyonun uygulama alanı dışında bırakıldığı görülmektedir. Bu açıdan hususi bir yatın ya da devlete ait bir araştırma gemisinin geçici bir süre ticari bir maksatla kullanılması durumunda gemi adamları Konvansiyonun korumasından istifade edemeyeceklerdir.

III. TERKİN OLUŞUMUNA SEBEBİYET VEREN HALLER

Deniz İş Konvansiyonu Standart A.2.5.1'in 1. maddesinde, Konvansiyonun veya gemi adamı hizmet sözleşmesinin donatan tarafından ihlal edildiği aşağıdaki hallerden herhangi birinin gerçekleşmesi halinde gemi adamının terk edilmiş sayılacağı belirtilmiştir:

- a) Gemi adamının ülkesine gönderilme masraflarının karşılanılmasından kaçınılması,

¹¹⁹ Süzel, Yurda İade, s.191.

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

A) GEMİ ADAMININ ÜLKESİNE GÖNDERİLME MASRAFLARININ KARŞILANILMASINDAN KAÇINILMASI

1- Genel Olarak

Gemi adamının ülkesine gönderilme masraflarının karşılanması, hizmet sözleşmesi gereğince donatanın gemi adamını gözetme borcundan kaynaklanan bir yükümlülüktür¹²⁰. Deniz İş Konvansiyonunun A.2.5.2 sayılı Standardının 2(a). maddesi uyarınca, gemi adamının ülkesine gönderilme masraflarının donatan tarafından karşılanılmasından kaçınılması terke sebebiyet veren hallerden biri olarak sayılmaktadır.

Her ne kadar aynı Konvansiyonun A2.5.1 sayılı Standardının 5. maddesinde gemi adamının ülkesine gönderilmesi için gerekli organizasyonun yapılması da donatanın yükümlülüğü olarak gösterilse de, Konvansiyonda salt masrafların karşılanılmasından kaçınılmasının terk teşkil edeceği düzenlendiğinden, gerekli tutarın ödenip yolculuk planlamasının yapılmadığı hallerin Konvansiyon kapsamında terk olarak nitelendirilmesinde güçlük olduğunu ve Konvansiyonun tercihinin de bu yönde bulunduğunu kabul etmek gerekir. Nihayetinde donatanca yolculuk planlanması

¹²⁰ Bedük, s. 302; Kar, B.: *İçtihatları ve Mevzuatı ile Deniz İş Hukuku*, Ankara 2011, s. 158; Acar, Talepler, s. 48.

yapılmayan ancak gönderilme masrafları ödenen gemi adamından kendi yolculuk planlamasını kendisinin yapması beklenmektedir.

2- Gemi Adamının Ülkesine Gönderilmesini Gerektiren Haller

Gemi adamının ülkesine gönderilmesini gerektiren haller, Deniz İş Konvansiyonunun A.2.5.1 sayılı Standardının 1. maddesinde sayılmaktadır. Bu haller;

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

Ayrıca gemi adamlarının ülkesine gönderilmesine ilişkin olarak Deniz İş Konvansiyonunun on sekiz yaşından küçük gemi adamlarını korumaya yönelik özel düzenlemeler içerdiği görülmektedir¹²¹. On sekiz yaşından küçük gemi adamının ilk yurtdışı seferinde, gemide asgari dört ay çalışmış olması ve deniz yaşamının kendisi için uygun olmadığına anlaşılması üzerine, herhangi bir masraf yükletilmeksizin ülkesine gönderilmesi gerekmektedir¹²².

Deniz İş Konvansiyonu uyarınca hangi hallerde hizmet sözleşmesinin feshinin haklılık teşkil edeceği, gemi adamının hizmet sözleşmesindeki yükümlülüklerini yerine getirmekten acze düşeceği veya özel durumlara mahsus olarak görevlerini yerine

¹²¹ Bkz. MLC 2006 Yönerge B1.1, B.2.3.1, B.2.4.4, B.4.3.10.

¹²² Bkz. MLC 2006 Yönerge B2.5.2 (3), Süzel, Yurda İade, s. 198.

getirmesinin kendisinden beklenilemeyeceği hususları ulusal hukuklara bırakılmıştır¹²³. Keza, gemi adamının ülkesine gönderilme hakkına sahip olabilmesi için gereken asgari çalışma süresinin, gemi adamının ülkesine gönderilmesi sırasında ortaya çıkması muhtemel masraf kalemlerinin, gemi adamının iade olunacağı yerin ve donatanın yükümlülüklerinin belirlenmesi de taraf devletlerin ihtiyarına bırakılmıştır¹²⁴.

a) Gemi Adamı Hizmet Sözleşmesinin Süresinin Yurtdışındayken Sona Ermesi

Belirli süreli hizmet sözleşmesi ile belirli sefer üzerine yapılan hizmet sözleşmelerinde, belirlenen sürenin veya seferin bitiminde hizmet sözleşmesi kendiliğinden sonra ermektedir¹²⁵. Belirli süreli hizmet sözleşmesinin süresinin sona ermesi, gemi adamının ülkesine gönderilebilmesi için yeterlidir.

¹²³ Türk hukuku bakımından DİK' in "önelsiz fesih ve infisah" başlıklı 14. maddesi, hizmet sözleşmesinin gemi adamı ve donatan tarafından haklı sebeple derhal feshedileceği durumları ve sözleşmenin kendiliğinden sona ermiş sayılacağı halleri hükme bağladığından önem taşımaktadır. Söz konusu m. 14 şu şekildedir:

Önelsiz fesih ve infisah:

Süresi belirli olan veya olmıyan yahut da sefer üzerine yapılan hizmet akti:

I - İşveren veya işveren vekili tarafından:

a) Gemiadamının herhangi bir limanda geminin hareketinden önce gemiye dönerek hizmete girmemesi veya gemiye hiç dönmemesi,
b) Gemiadamının gemide hizmet görmesinin tutukluluk, hapis veya gemide çalışmaktan menolunması gibi sebeplerle imkansız bir hal alması,
c) Gemiadamının işveren veya işveren vekiline karşı, kanuna, hizmet akitlerine sair iş ve çalışma şartlarına aykırı hareket etmesi,
ç) Gemiadamının işveren veya işveren vekiline karşı denizcilik kural ve teamüllerine veya ahlak ve adaba aykırı hareket etmesi,

II - Gemiadamı tarafından:

a) Ücretin kanun hükümleri veya hizmet akti gereğince ödenmemesi,
b) İşveren veya işveren vekilinin gemiadamına karşı, kanuna, hizmet akitlerine veya sair iş şartlarına aykırı hareket etmesi,
c) İşveren veya işveren vekilinin gemiadamına karşı denizcilik kural ve teamüllerine veya ahlak ve adaba aykırı hareket etmesi,

III - İşveren, işveren vekili veya gemiadamı tarafından:

a) Geminin herhangi bir sebeple 30 günden fazla bir süre seferden kaldırılması,
b) Gemiadamının herhangi bir sebeple sürekli olarak gemide çalışmasına engel bir hastalığa yakalanması veya engelli hâle gelmesi,
(1) Hallerinde feshedilebilir.

IV - Geminin kayba uğraması, terk edilmesi veya harp ganimeti ilan edilmesi veyahut Türk Bayrağından ayrılması hallerinde ise hizmet akti kendiliğinden bozulur.

¹²⁴ Bkz. MLC 2006 Düzenleme A2.5.1 (2).

¹²⁵ Mollamahmutoğlu, H. - Astarlı, M. - Baysal, U.: *İş Hukuku Ders Kitabı*, C. I, B. 2, Ankara 2018, s. 217.

Deniz İş Konvansiyonunda gemi adamı hizmet sözleşmesinin sona erdiği taraf liman devletine konuyla ilgili birtakım bildirim yükümlülükleri getirilmiştir¹²⁶. Yabancı bir limanda hizmet sözleşmesi sona eren gemi adamının ülkesine gönderilmesi adına her türlü desteğin verilmesi ile ülkesine gönderilmede gecikmeler yaşanması halinde, taraf liman devletinin durumu, derhal bayrak devleti veya gemi adamının yerleşim yerinin veya tabiiyetinin bulunduğu devletin konsoloslughuna ya da herhangi bir temsilciliğine bildirmesi gerekir¹²⁷.

b) Gemi Adamı Hizmet Sözleşmesinin Fesihle Sona Ermesi

Deniz İş Konvansiyonu, hizmet sözleşmesinin donatan ya da gemi adamı tarafından feshedildiği halleri birbirinden ayırmaktadır. Konvansiyona göre, gemi adamının hizmet sözleşmesini feshettiği takdirde geri gönderilmeye dair bir talebinin olabilmesi için feshin haklı sebebe dayanması aranmakta, buna karşılık donatanın hizmet sözleşmesini feshettiği her halde söz konusu hak doğmaktadır. Bildirimli fesih kendiliğinden haklı fesih olarak nitelendirilemeyeceğinden gemi adamının bu tür bir feshinde geri gönderilmesi talebinde bulunma imkânı yoktur¹²⁸.

Deniz İş Konvansiyonu, hizmet sözleşmesinin feshinde haklı sebeplerin neler olduğunun takdirini ulusal hukuklara bırakmaktadır. Türk hukukunda, Deniz İş Kanununun 14(2). maddesi gemi adamı tarafından haklı sebep teşkil eden halleri saymaktadır. Buna göre, gemi adamının ücret alacağının ödenmemesi ile işveren veya işveren vekilince gemi adamına karşı kanuna, hizmet sözleşmesine veya sair hizmet

¹²⁶ Bkz. MLC 2006, Yönerge B2.5.2 (1).

¹²⁷ Bkz. MLC 2006, Yönerge B2.5.2 (1).

¹²⁸ Kar, Deniz İş, s. 158.

şartlarına, denizcilik kural ve teamüllerine veya ahlak ve adaba aykırı hareket edilmesi gemi adamı bakımından haklı sebep teşkil etmektedir.

Deniz İş Konvansiyonu uyarınca her ne kadar gemi adamını ülkesine gönderme borcunun ortaya çıkabilmesi için sözleşmenin feshinin haklı olup olmadığının önemi yoksa da aynı Konvansiyonun A2.5.1 (3). maddesi gereğince gemi adamının feshe sebebiyet veren davranışı ağır kusurlu olarak nitelendirilip fesih için haklı sebep olarak telakki edilebiliyorsa bu takdirde donatanın gemi adamını ülkesine gönderme borcu bulunmamaktadır.

Bu açıdan Türk hukukunda, Deniz İş Kanununun 14(1). maddesi uyarınca donatanın haklı sebeple hizmet sözleşmesini feshetmesine yol açan hallerin sadece gemi adamının ağır kusuru bakımından tespiti ihtiyacı doğmaktadır. Buna göre gemi adamı aşağıdaki davranışlarının ortaya çıkmasına ağır kusuruyla sebebiyet vermesi halinde¹²⁹ geri gönderilmesini donatandan talep edemez: Gemi adamının limandan gemiye dönerek hizmete girmekten kaçınması, gemi adamının gemide çalışmasına imkan vermeyecek derecede tutuklanması, hapse girmesi, gemide çalışmaktan menolunması ve gemi adamının işveren veya işveren vekiline karşı, kanuna, hizmet sözleşmelerine, sair iş ve çalışma şartlarına, işveren ve işveren vekiline karşı denizcilik kural ve teamüllerine veya ahlaka ve adaba aykırı davranışta bulunmasıdır. Bununla birlikte, Türkiye'nin de taraf olduğu Hizmet İlişkinine İşveren Tarafından Son Verilmesi Hakkındaki 158 Numaralı ILO Konvansiyonunun¹³⁰ 5. maddesinde sendika üyeliği, çalışma saatleri dışında sendikanın faaliyetlerine katılım, işçi temsilciliği, işverenin şikâyet edilmesi, işveren

¹²⁹ Bkz. MLC Düzenleme A2.5.1 (3).

¹³⁰ Bkz. 12/10/1994 tarihli ve 22079 sayılı RG. Konvansiyon metni için bkz. <https://www.ilo.org/ankara/conventions-ratified-by-turkey/WCMS_377301/lang--tr/index.htm> et. 23/09/2019.

aleyhine idari makamlara başvurulması, ırk, renk, cinsiyet, medeni hal, hamilelik, din, siyasi görüş, etnik ve sosyal köken, doğum izni gibi nedenlerin işçinin sözleşmesine son verilmesi için geçerli bir neden olarak telakki edilmediği dikkate alınmalıdır.

Hizmet sözleşmesinin donatanca feshi halinde gemi adamının ülkesine gönderilme borcunun donatana yüklenmesi bakımından Deniz İş Konvansiyonu ile Deniz İş Kanunu hükümleri karşılaştırıldığında, Deniz İş Kanununun da, Deniz İş Konvansiyonuyla benzer şekilde, gemi adamı hizmet sözleşmesinin yurtdışındayken donatanca feshinde, gemi adamının ülkesine gönderilmesi zorunluluğunu getirdiği görülmektedir. Ne var ki, Deniz İş Kanununa göre Konvansiyondan farklı olarak, hizmet sözleşmesinin feshini haklı sebeplere dayandıran donatan, gemi adamının ülkesine gönderilme masraflarını sonradan gemi adamından talep edebilmektedir¹³¹. Yine Konvansiyon ile Kanunun uygulama sahalarının ve maksatlarının farklılığı dikkate alındığında Deniz İş Kanunun 14(1). maddesinde, Konvansiyondan farklı olarak gemi adamının hizmet sözleşmesinin yurtiçinde de feshine imkan tanıdığı görülmekte ancak gemi adamının gönderilmesine dair bir borç donatana doğal olarak yüklenmemektedir¹³².

¹³¹ Kar, Deniz İş, s. 159. Ayrıca, DİK m. 21 (2) uyarınca, hizmet sözleşmesinin feshini Kanunda belirtilen haklı nedenlere dayandıran donatan, gemi adamının ülkesine gönderilme masraflarını, gemi adamından sonradan talep edebilir. Durum böyle olmakla birlikte, Kanunun ilgili maddesinde, 14 (II-a/b). maddeye de atıfta bulunulmasının maddi hata teşkil ettiği düşünülmektedir. Zira, 14 (II-a/b). madde gemi adamı tarafından haklı sebep teşkil eden halleri düzenlemektedir. Olması gerekenin atfın geminin 30 günden fazla seferden kaldırılması ve gemi adamının sürekli bir hastalığa veya sakatlığa yakalanması sonucunda hizmet sözleşmesinin feshedildiği durumları düzenleyen Kanunun 14 (III-a/b). maddesine olması gerektiği düşünülmektedir. Bu hususta detaylı bilgi için bkz. Ulucan, D.: *Deniz İş Hukukuna İlişkin Temel Bilgiler, Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Dizisi - 3*, İstanbul 1986, s. 51; Özbek, s. 106; Bedük, s. 310.

¹³² DİK m. 21 uyarınca, hizmet sözleşmesinin yurtdışında sona ermesi durumunda, aksine bir anlaşma olmadıkça gemi adamının bağlama limanına iade edilmesi zorunludur. Gemi adamı hizmet sözleşmesinin, donatan tarafından haklı sebeple yurtiçinde feshedilmesi halinde, gemi adamının sözleşmede kararlaştırılan yere veyahut bağlama limanına gönderilmesi borcunun donatana yükletilemeyeceğini düzenlemektedir.

*c) Gemi Adamının Hizmet Sözleşmesindeki Yükümlülüklerini Yerine
Getirmekten Acze Düşeceği veya Özel Durumlara Mahsus Olarak
Görevlerini Yerine Getirmesinin Kendisinden Beklenilemeyeceği Haller*

Deniz İş Konvansiyonunun B2.5.1 sayılı Yönergesinin 1(b) maddesinde, gemi adamının hizmet sözleşmesindeki yükümlülüklerini yerine getirmekten acze düşeceği veya özel durumlara mahsus olarak görevlerini yerine getirmesinin kendisinden beklenilemeyeceği haller sayılmaktadır:

- Gemi adamının, seyahat etmesini engelleyen herhangi sebep olmadıkça, hastalık, yaralanma veya benzer tıbbi sebeplerden dolayı ülkesine geri dönmesinin gerekmesi,
- Geminin enkaza dönüşmesi,
- Donatanın, kendisinden gemi adamının işvereni olarak yükümlülüklerini yerine getirmesinin beklenilemeyeceği şekilde iflas etmesi, acze düşmesi, gemisini satması, gemisinin sicilini değiştirmesi veya buna benzer sebeplerden birinin gerçekleşmesi,
- Geminin, gemi adamının rızası olmadan ulusal hukukta veya hizmet sözleşmesinde tanımlanmış bir savaş bölgesine sokulması veya
- İstihdamın toplu olarak kesilmesi.

Maddede söz konusu hallerin ulusal mevzuat veya toplu iş sözleşmeleriyle arttırılmasına müsaade edilmektedir.

Gemi adamlarının ülkelerine gönderilmelerine ilişkin 23 Numaralı ILO Konvansiyonun 4(c). maddesi, gemi adamının gemide çalıştığı süreçte kazanın gerçekleşmesi ve gemi adamının kendi ağır kusuru bulunmaksızın hastalığa yakalanması

halini ülkesine gönderilmesi için bir sebep olarak telakki ederken, bu anlayışın Deniz İş Konvansiyonunun ilgili maddesine daha farklı yansıtıldığı görülmektedir. Nitekim bu maddeye göre, herhangi bir seyahat engeli olmayan gemi adamının hastalık, yaralanma veya benzer tıbbi sebeplerin varlığı halinde, ağır kusurlu olup olmadığına bakılmaksızın ülkesine gönderilmesi gerekmektedir.

Deniz İş Konvansiyonunun B2.5.1 sayılı Yönergesinin 1(b). maddesinde gemi adamının ülkesine gönderilmesini gerektiren hastalık bakımından herhangi bir ayrıma gidilmemiş, meslek hastalığı, sonradan edinilen bir hastalık veya kalıtsal bir hastalık ayrımı yapılmamıştır¹³³. Bu bakımdan yaralanmanın gemide ya da karada gerçekleşip gerçekleşmediği de önem arz etmemektedir¹³⁴. Önemli olan gemi adamının gemide çalıştığı süre zarfında hastalanması, kazaya uğraması veya benzeri tıbbi durumların oluşmasıdır. Bu durumların doktor raporuyla belgelenmesi gerekmektedir¹³⁵. Türk hukukunda da benzer şekilde, Deniz İş Kanununun 14 (3). maddesinde, gemi adamının sebep fark etmeksizin, sürekli olarak gemide çalışmasını engelleyecek bir hastalığa yakalanması veya engelinin olması durumunu önelsiz fesih olarak saymaktadır. Bu durumda gemi adamının ülkesine gönderilmesi donatan tarafından sağlanmaktadır.

Gemiden kaynaklanan bir sebep olarak gemi adamının ülkesine gönderilmesi, geminin enkaz haline gelmesi sonucunda meydana gelebilir. Geminin enkazı, denizde seyrüsefer imkânını ortadan kaldırdığından, gemi vasfının da ortadan kalkmasına sebebiyet vermektedir¹³⁶. Deniz İş Kanununun 14. maddesi de benzer bir şekilde geminin kayba uğramasını gemi adamı hizmet sözleşmesini kendiliğinden sona erdiren

¹³³ Süzel, s. 224.

¹³⁴ Bedük, s. 288.

¹³⁵ Özbek, O.: *Yorumları ve Yargı Kararları ile Deniz İş Kanunu*, İstanbul 2003, s. 54.

¹³⁶ Süzel, s. 225.

nedenlerden biri olarak düzenlemektedir¹³⁷. Bu halde gemi adamı donatan tarafından ülkesine gönderilmektedir.

Deniz İş Konvansiyonunun B2.5.1 sayılı Yönergesinin 1(b). maddesi, geminin, gemi adamı hizmet sözleşmesinde tanımlanan savaş bölgesine sefere çıkması üzerine gemi adamının bu sefere gitmek istememesi de ülkesine gönderilmesi açısından geçerli bir sebep olarak telakki edilmektedir. Savaş bölgesinin ne olduğu hakkında açık bir ILO düzenlemesi bulunmamakta tanım taraf devletlere bırakılmaktadır¹³⁸. Bu durumda savaş ilanı olmayıp, silahlı çatışma içerisinde bulunan, terörün veya deniz haydutluğunun olduğu bir bölgeye gitmek üzere olan gemide çalışan gemi adamının ülkesine gönderilme hakkına sahip olup olmadığı tartışılabilir¹³⁹. Deniz İş Kanununda bu duruma karşılık gelen bir madde olmadığından, Deniz İş Konvansiyonunun yürürlüğünü sağlama gayesiyle Kanun revize edilirken savaş bölgesinin tanımının da yapılması uygun düşer.

Deniz İş Konvansiyonunun B2.5.1 sayılı Yönergesinin 1(b). maddesine göre donatanın, işletmesinde meydana gelen bazı durumlar sebebiyle hizmet sözleşmesinden kaynaklanan borçlarını yerine getirememesi, örneğin iflas, acz hali, geminin sicil

¹³⁷ MLC 2006'da belirtilen durumlarla benzer şekilde, DİK m. 14 (3), geminin, sebep fark etmeksizin 30 günden fazla bir süre seferden kaldırılması ve gemi adamının herhangi bir nedenle sürekli olarak gemide çalışılmasına engel bir hastalığa veya sakatlığa uğraması hallerinde her iki tarafa sözleşmeyi fesih yetkisi verilmektedir. Geminin herhangi bir sebeple tutuklanması, karantina altına alınması, tamirata gibi sebeplerin 30 günden fazla sürmesi halinde gemi adamı sözleşmesini feshedebilmektedir. 30 günlük süre, feshin yapıldığı tarihten geriye doğru 30 gün sayılarak hesaplanır. Bu süre boyunca gemi adamı hizmet sözleşmesi devam ettiği gibi, gemi adamının bu süreye ilişkin ücret talep hakkı da saklıdır. Süresinde kullanılmayan fesih hakkı neticesinde sözleşme askıda geçerli kalır. Geminin 30 günden fazla seferden kaldırılmasının, donatana hizmet sözleşmesini haklı nedenle fesih hakkı bahsetmesi yerinde görülmemektedir. Donatan, objektif haklı bir neden göstermeden geminin seferde olmamasından kaynaklanan sorumluluğundan bu şekilde kurtulmamalıdır.

¹³⁸ ILO Uzmanlar Komitesi'nin 166 Numaralı ILO Konvansiyonu ile ilgili olarak, savaş bölgesi tanımının ne olduğu ve bu durumda gemi adamının ülkesine gönderilme hakkının bulunup bulunmadığına yönelik Türkiye'ye yönelttiği talep için bkz. <https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:13100:0::NO:13100_COMMENT_ID,P11110_COUNTRY_ID,P11110_COUNTY_NAME,P11110_COMMENT_YEAR:2296450,102893,Turkey,2008> et. 12/05/2019.

¹³⁹ Süzel, s. 226; Lavelle, s. 142.

değiştirmesi gibi durumlarda gemi adamının ülkesine gönderilmesi gerekmektedir. Türk hukukunda, geminin sicil değiştirmesi hizmet sözleşmesinin kendiliğinden sona erme nedenlerinden biridir¹⁴⁰. Deniz İş Konvansiyonundan farklı olarak Deniz İş Kanununun 14. maddesine göre, salt geminin satışı değil, geminin bayrak değiştirmesi hizmet sözleşmesini kendiliğinden sona erdirmekte ve gemi adamı ülkesine gönderilme hakkını kazanmaktadır. Gemi malikinin iflası da Türk hukukunda tek başına hizmet sözleşmesini sona erdirme ve gemi adamının ülkesine gönderilmesi sebebi olarak sayılmamaktadır. Bu durumda gemi adamı ücretlerinin ödenmemesi sebebiyle hizmet sözleşmesini sona erdirebileceğinden ve dolayısıyla geri gönderilmesini talep hakkı kazanacağından her iki düzenleme arasında sonuç farkı bulunmamaktadır. Ayrıca, Deniz İş Kanununun 14 (3). maddesi uyarınca, gemi malikinin iflası, geminin başkaca bir ülkede alıkonulması veya ihtiyati haczi dolayısıyla geminin otuz günden fazla sefer yapamaması her iki taraf bakımından fesih sebebi olduğundan, gemi adamı hizmet sözleşmesini feshedebilmekte ve ülkesine gönderilmesini talep edebilmektedir.

Bu sebeplerin dışında, Deniz İş Konvansiyonunun A.2.5.1 sayılı Düzenlemesinin 2(b). maddesinde hizmet ilişkisi devam ederken gemi adamının ülkesine gönderilmesini gerektiren bir sebep daha düzenlenmektedir. Buna göre on iki aydan az olmamak üzere, gemi adamının ülkesine gönderilmesini gerektiren gemideki azami çalışma süresi taraf devletce belirlenmektedir. Maddeden gemi adamının gemide belirli süre aralıksız çalıştırılması durumunda ülkesine gönderilmesi ve yıllık izne çıkartılmasının zorunlu olduğu intibai uyanmaktadır¹⁴¹. Bu sürenin uzunluğunu belirleme yetkisi on iki aydan fazla olmamak kaydıyla taraf devletlere aittir¹⁴². Türk hukukunda her ne kadar böyle bir

¹⁴⁰ Bkz. DİK m. 14 (4).

¹⁴¹ Süzel, s. 228.

¹⁴² Bkz. MLC Düzenleme A.2.5.2 (b).

süre belirlenmemiş ise de, on iki ay, gemi adamının ülkesine gönderilmesinde aşılmayacak makul süre olarak yorumlanmaktadır¹⁴³.

Gemi adamının ülkesine gönderilmesine yönelik talep hakkını doğuran söz konusu haller Konvansiyonun Yönerge bölümünde düzenlendiğinden, yorumu taraf devletlerin takdirine bırakılmıştır. Bu açıdan mevcut haliyle anılan hallere sınırlı bir şekilde yer veren Deniz İş Kanununun 14. maddesinin yetersiz kaldığı ve revizesinde fayda olduğu söylenebilir¹⁴⁴.

3- Gemi Adamının Ülkesine Gönderilmesi Esnasında Ödenmekten

Kaçınılabilecek Masraflar

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

¹⁴³ Süzel, s. 228; Öktem-Songu, S.: “Deniz İş Hukukunda İş Sözleşmesinin Sona Ermesi ve Sonuçları”, Legal İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Dergisi, S.3 2004, s. 863; Kar, B.: *Deniz İş Hukuku (Ders Kitabı)*, Ankara 2014, s. 243.

¹⁴⁴ Deniz İş Kanununun 14. maddesi uyarınca, geminin kayba uğraması, terk edilmesi, savaş ganimeti ilan edilmesi ve Türk Bayrağından ayrılması hizmet sözleşmesini kendiliğinden sona erdiren nedenler arasında gösterilmektedir. Bu durumlarda, gemi adamlarının görevlerini yerini getirmeleri kendilerinden beklenilemeyeceğinden, ülkelerine gönderilmeleri gerekmektedir. Geminin kayba uğraması, Türk Ticaret Kanununun 1003. maddesine göre, sicile kayıtlı bulunan bir geminin zıyı ya da faydalanılabilecek enkaz bırakmaması halinde donatanın gemi üzerindeki mülkiyet hakkının son bulmasıdır. Geminin batması, harap olması, herhangi bir şekilde tahrip edilmesi veya patlaması sonucunda tamir edilemeyecek şekilde zarar görmesi bu hallere örnek olarak verilebilir. Bu durumda, gemi adamı hizmet sözleşmesi kendiliğinden sona ermektedir. MLC 2006’da, geminin batması veya kaybolması durumunda, gemi adamına bir miktar tazminat ödenmesi gerektiği belirtilmektedir. Her üye devlet, gemi adamlarının işsizlik durumunu telafi etmek amacıyla, ulusal hukuktaki diğer haklarına halel getirmeyecek şekilde, donatanın tazminat ödemesini garantileyecek kurallar getirmekle yükümlü kılınmaktadır. Geminin batması veya kaybolmasından doğacak tazminatın yanı sıra gemi adamlarının, şartları oluşmuşsa kıdem tazminatı ve hizmet sözleşmesinden kaynaklanan diğer alacaklarını da talep hakları mevcut olmaktadır. Deniz İş Kanununun 1. maddesi uyarınca Kanunun uygulama alanı, Türk bayraklı gemilerde çalışan gemi adamları olarak sınırlandırıldığından, geminin bayrak değiştirmesine neden olacak şekilde, mülkiyetin kısmen veya tamamen yabancı bir kişiye geçmesi, gemi adamı hizmet sözleşmesini kendiliğinden sonlandırmaktadır. Bu durumda da gemi adamlarının ülkelerine gönderilmeleri gerekmektedir.

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

Deniz İş Konvansiyonunun B.2.5.1 sayılı Yönergesinin 4. maddesine göre gemi adamının gerek gönderilmeyi beklerken, gerekse ülkeye gönderilmesi esnasında geçen süre, kullanmadığı ücretli izninden sayılarak yıllık ücretli izin alması engellenemez. Söz konusu Konvansiyonunun B2.5.1 sayılı Yönergesinin 6. maddesi uyarınca, seyahat hızlı ve en uygun şekilde eğer mümkünse hava yolu ile gerçekleştirilmelidir.

B) GEMİ ADAMININ GEREKLİ BAKIM VE DESTEKTEN YOKSUN

BIRAKILMASI

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

Donatanın hizmet sözleşmesinden kaynaklanan borçlarından olan gemi adamını gözetme borcu, onlara gerekli bakım ve desteğin verilmesini içermektedir. Hizmet sözleşmesinin yan edim yükümlülüğü olan bu borç donatana, gemi adamının yeme-içme, barınma, dinlenme, gibi temel ihtiyaçlarını¹⁴⁵ karşılama yükümlülüğü yanında, menfaatlerini koruma ve zararlarına olabilecek işlerden kaçınmayı gerektirmektedir¹⁴⁶. Deniz İş Konvansiyonunda sayılmamakla birlikte, gemi adamının vücut bütünlüğü başta olmak üzere gemideki sağlığını ve güvenliğini korumak, ayrıca kişilik haklarına saygı göstermek, psikolojik ve cinsel tacize uğramamaları için gerekli önlemleri almak da donatanın gözetim borcunun kapsamında yer almaktadır. Şu kadar ki, Konvansiyonda sayılanların dışındaki haller terk olarak nitelendirilemeyecek ancak gemi adamına gerektiğinde sözleşmeyi haklı sebeple feshetmek suretiyle ülkelerine gönderilebilmelerini talep hakkı bahşeden terk olarak kabul edilebilecektir.

Deniz İş Konvansiyonunda, gemi adamının gerekli destek ve bakımdan yoksun olarak bırakılması halinin ne zaman terke sebebiyet verdiği düzenlenmemiştir. Terkin gerçekleştiğine kanaat getiren gemi adamı, bu hakkını Konvansiyonda düzenlenen “makul süre” içerisinde talep edecektir. Makul sürenin tespiti taraf devletlerce yapılacaktır.

Türk hukukunda da işverenin, işçiyi gözetme ve koruma borcu özellikle işçinin sağlığı ve güvenliğiyle ilgili önlemleri alma borcunu kapsamaktadır ve emredici niteliktedir¹⁴⁷. Deniz İş Kanununun 33 ve 34. maddeleri, işveren hesabına iaşe ve ikamet yeri hakkında düzenlemeler içermektedir. Gemi adamlarının işe başladığı günden son iş

¹⁴⁵ Kar, Deniz İş, s. 115.

¹⁴⁶ Eyrenci, Ö. - Taşkent, S. - Ulucan, D.: *Bireysel İş Hukuku*, B.8, İstanbul 2017, s. 171.

¹⁴⁷ Çelik, N.: *İş Hukuku Dersleri*, B.6, İstanbul 1984, s. 137.

gününe kadar gemide ücretsiz olarak iâşe hizmetinden yararlanmaları gerekmektedir. Zorunlu bir sebepten ötürü iâşe sağlanamıyorsa, iâşe uygun başka bir yöntemle sağlanmalı ya da nakdi ödeme yapılmalıdır. Aksi takdirde gemi adamının sözleşmeyi haklı sebeple fesih hakkı bulunduğuna şüphe yoktur.

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

Deniz İş Konvansiyonu Standardının A2.5.2'nin 2(c). maddesi uyarınca, gemi adamının en az iki aylık ücretinin ödenmemesi de dâhil olmak üzere, donatanın tek taraflı olarak gemi adamı ile olan bağlantısını başka suretle kopartması terk sebeplerindendir. Konvansiyon, donatanın, gemi adamının ülkesine gönderme masraflarının karşılanmaması veya gemi adamını gerekli bakım ve destekten yoksun olarak bırakması dışında başkaca bir durum olarak düzenlenen bağın kopartılmasına örnek olarak en az iki aylık bir periyotta ücretlerin ödenmemesini göstermektedir. Hizmet sözleşmesinin işçinin özelliklerinin ön planda olduğu, kişisel ilişki doğuran bir sözleşme¹⁴⁸ olduğu göz önünde bulundurulduğunda donatana yer, zaman ve hiyerarşik olarak bağımlı olan gemi adamının kişisel bir ihtiyacına cevap verilmemesi; donatanın, emir-talimat vermekten imtina etmesi, hizmet sözleşmesinden kaynaklanan başkaca yükümlülüklerini yerine getirmemesi hallerinde bağın kopmasından bahsedilebilir. Yine de gemi adamı ile donatan arasındaki bağın mahiyeti ve hangi durumlarda donatan tarafından kopartılmış sayılacağının tespitinin ulusal hukuklarca belirlenmesi daha yerinde olacaktır.

Deniz İş Konvansiyonu uyarınca en az iki aylık ücretin ödenmemesi halinin, gemi adamı ile donatan arasındaki bağın kopartan bir hal olarak gösterilmesinin nedeni, ücretin

¹⁴⁸ Aydın, U.: *İş Hukukunda İşçinin Kişilik Hakları*, Eskişehir 2002, s. 48.

herhangi bir sözleşmeden doğan alacak hakkı olmasından öte, çoğu zaman işçinin ve ailesinin tek geçim kaynağı olması bakımından sosyal bir niteliğinin olmasıdır¹⁴⁹. Hizmet sözleşmesinin ana unsurlarından olan ücret, gemi adamının gemide iş görme borcunun ivazı olup, donatanın temel borcudur¹⁵⁰. Deniz İş Konvansiyonunun 2.2 sayılı Düzenlemesinin Amaç kısmında, gemi adamlarının gördükleri hizmetlerin karşılığını almalarını sağlamak maksadıyla Konvansiyonun ücret talep hakkını koruma altına aldığı belirtilmektedir.

Deniz İş Konvansiyonunun B2.2.2 sayılı Yönergesinin 4(f). maddesine göre ücret aksi gemi adamı tarafından yazılı beyan edilmiş olmadıkça, adına açılmış bir banka hesabına yatırılmak suretiyle ödenmektedir. Aynı Konvansiyonun A2.2 sayılı Standardının 4. maddesi uyarınca taraf devletler, gemi adamının talebi halinde, ücretlerinin bir kısmının banka aracılığı ile ailelerine gönderilmesini düzenleyen bir sistemin kurulmasını sağlayacaklardır. Deniz İş Konvansiyonu ile gemi adamlarının ailelerine para gönderebilmelerini güvence altına alan bir sistem getirilmesinin bağlayıcı kurallar ile öngörülmesi isabetli olmuştur. Bu durumda Konvansiyona göre ailelere yapılacak ödemelerin iki aylık bir süre zarfında yapılmaması da terk teşkil edebilecektir.

Donatanla gemi adamı arasında bağın, ücret ödenmemesi halinde ortaya çıktığı terk durumunda, terkin gerçekleşme anı tespit edilebilir fakat gemi adam ile olan bağlantısını başka surette kopartması halinin tespiti yine ulusal hukuklarca tayin

¹⁴⁹ Evren, Ö. K.: *İş Hukukunda Ücret ve Uygulaması*, Ankara 2007, s. 18.

¹⁵⁰ Ekonomi, M.: *İş Hukuku - Ferdi İş Hukuku*, C.I, B.3, 1987 İstanbul, s. 41; Mollamahmutoğlu - Astarlı - Baysal, s. 129; Çelik, N. - Caniklioğlu, N. - Canbolat, T.: *İş Hukuku Dersleri*, B. 30, İstanbul 2017, s. 129; Süzek, S.: *İş Hukuku*, B. 16, İstanbul 2018, s. 362.

olunacaktır. Bu andan sonra gemi adamı yine “makul süre” içerisinde ülkesine gönderilmeyi talep edecektir.



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TERKE BAĞLANAN HUKUKİ SONUÇLAR

Gemi adamına karşı asli sorumlu olan donatanın yükümlülüklerini yerine getirmemesi üzerine, Deniz İş Konvansiyonu uyarınca bayrak devletinin ve liman devletinin sorumluluğu gündeme gelmektedir. Bayrak devleti, mali güvence sistemi oluşturma ve terk masraflarının buradan karşılanmasını sağlama; liman devleti ise mali güvencenin olup olmadığı hususunu denetleme ile limanlarında terk edilen gemi adamlarının bayrak devletlerince ülkelerine gönderilmedikleri takdirde, ülkelerine gönderilmelerini sağlama yükümlülüğü altındadır. Terkin gemi adamı özelinde sonucu ise ülkesine gönderilmesini talep hakkının varlığı, hizmet sözleşmesinin sona ermesi, terk yüzünden ortaya çıkan masrafların talebi ve gemi alacaklısı hakkı mahiyetindeki bu talep dolayısıyla rehin hakkına sahip olmasıdır.

I. ÜLKESİNE GÖNDERİLMESİNİ TALEP HAKKI

Yukarıda izah edildiği üzere¹⁵¹ Deniz İş Konvansiyonunun A2.5.2 sayılı Standardının 2. maddesinde terke yol açan üç hal sayılmıştır. Bunlardan ilkinde gemi adamı ülkesine gönderilmeyi talep etmiş olmasına rağmen bu talebin yol açtığı masraflar kendisine ödenmediğinden terk vukua gelmiştir. Dolayısıyla söz konusu halde terk, talep hakkının bir sonucu olarak gerçekleşmektedir. Binaenaleyh, bu halde ülkesine gönderilmeyi talep hakkının doğabilmesi, hizmet sözleşmesinin süresinin sona ermesine, gemi adamı tarafından hizmet sözleşmesinin haklı sebeple, donatan bakımından ise herhangi bir sebeple feshedilmesine, gemi adamının hizmet sözleşmesindeki

¹⁵¹ Bkz. yuk. s. 52.

yükümlülüklerini yerine getirmekten acze veya özel durumlara mahsus olarak görevlerini yerine getirmesinin kendisinden beklenilemeyeceği bir hale düşmesine bağlıdır.

Buna karşılık terke sebebiyet veren diğer iki halde gemi adamının talep hakkı terkin bir neticesi olarak ortaya çıkmaktadır. Nitekim gemi adamının gerekli destek ve bakımdan yoksun bırakılması ve en az iki aylık ücretinin ödenmemesi de dâhil olmak üzere donatanın tek taraflı olarak gemi adamı ile olan bağlantısını başka surette kopartması sonucunda terk gerçekleşmekte ve sonucunda gemi adamının ülkesine gönderilmeyi talep hakkı doğmaktadır.

Deniz İş Konvansiyonunun B.2.5.1 sayılı Yönergesinin 8. maddesinde, gemi adamının terk olunduktan sonra ülkesine gönderilmeyi talep hakkını kullanacağı süre olarak “makul süre”ye yollamada bulunulmuştur. Aynı madde makul süre içerisinde kullanılmayan talebin düşebileceğinden de söz etmekte ve dolayısıyla bir yandan makul sürenin belirlenmesi, diğer yandan süresinde kullanılmayan talep hakkının düşüp düşmeyeceği bakımından ulusal hukuka yetki tanımaktadır. Türk hukukunda, bu süre hâlihazırda Deniz İş Kanununun 25(2). maddesinde bir hafta olarak belirlenmiş olup, süresinde kullanılmayan hakkın düşeceği açıklanmıştır¹⁵². Bu sürenin gemi adamının yurtdışında bulunması dolayısıyla yetersiz kalabileceği göz önünde bulundurularak sürenin ya uzatılması ya da hak düşürücü ağır sonucunun hafifletilmesi yerinde olacaktır. Kanunda talebin şekli bakımından herhangi bir hükme rastlanmamaktadır. İspat yükünün talep hakkını kullanan gemi adamında olması dolayısıyla talebin yazılı olarak donatana yöneltilmesi uygun düşer.

¹⁵² Bkz. DİK m. 25 (2).

II. GEMİ ADAMININ ÜLKESİNE GÖNDERİLMESİNİN ORGANİZE EDİLMESİ

Gemi adamının ülkesine gönderilmesini talep hakkını kullanması sonucu, donatanın bu talebi ifa etme yükümlülüğü başlar ve bu maksatla gemi adamının ülkesine gönderilmesini organize etme borcu altına girer. Donatandan ziyade devletlerin yükümlülüklerini düzenlemek üzere kaleme alınan Deniz İş Konvansiyonunda gönderilme talebinin muhatabı olarak açıkça donatana yer verilmemesi, bu talebin asıl muhatabının gemi adamı ile hizmet sözleşmesi akdeden ve gemi adamını yabancı bir ülkede terk eden donatan olacağı gerçeğini değiştirmez.

Ülkesine gönderilmesi talebinde olduğu gibi donatanın söz konusu borcunu ifa etmesinde de terk bu borcun ifasından önce veya sonra gerçekleşmiş veya gerçekleşecek olabilir. Deniz İş Konvansiyonun A2.5.2 sayılı Standardının 2. maddesi doğrultusunda donatanın bu borcu ifa etmemesi ve dolayısıyla gönderilme masraflarını ödememesi yüzünden terk gerçekleşebilecek olduğu gibi söz konusu maddede sayılan diğer iki halde, yani gemi adamının gerekli destek ve bakımdan yoksun bırakıldığı ve en az iki aylık ücretinin ödenmemesi de dâhil olmak üzere donatanın tek taraflı olarak gemi adamı ile olan bağlantısını başka surette koparttığı durumlarda donatanın borcu terk sonucuna bağlı olarak doğacaktır.

Söz konusu iki halde donatanın kendisine yapılan talebi gereği gibi karşılaması icap eder. Donatanın gemi adamının ülkesine gönderilmesine yönelik bu talebini ne kadar süre içerisinde karşılamasına dair bir açıklığa Deniz İş Konvansiyonunda rastlanmamaktadır. Hizmet sözleşmesinde aksi kararlaştırılmadıkça donatanın bu talebi makul süre içerisinde yanıt vererek gemi adamının ülkesine gönderilmesini organize etmesi icap eder. Makul sürenin belirlenmesinde, zamansal ve mekânsal değişkenler

dikkate alınır. Bu açıdan örneğin, talebin gemi adamı gemide iken mi yoksa karada iken mi yöneltildiğinin bilinmesi önem arz eder.

Donatanın söz konusu borcunu ifa ederken gemi adamını nereden nereye göndereceğinin tespiti de önemlidir. Terk, eğer denizde gerçekleşmiş ise, doğal olarak gemi adamının elverişli ilk uğrak limanında karaya çıkartılarak gönderilmesinin sağlanması gerekir. Deniz İş Konvansiyonunun B2.5.1 sayılı Yönergesinin 6. maddesi gemi adamının hangi ülkeye gönderileceğini düzenlemekte ve bu maksatlı maddi bağlantısının bulunduğu aşağıdaki ülkelere yollamada bulunmaktadır:

- (a) Gemi adamının iş taahhüdünde bulunduğu,
- (b) Toplu iş sözleşmesiyle belirlenen,
- (c) Gemi adamının ikamet ettiği veya
- (d) İş taahhüdünün verildiği esnada karşılıklı anlaşılan

yerin bulunduğu ülkeler.

Aynı Konvansiyonun B2.5.1 sayılı Yönergesinin 7. maddesi uyarınca gemi adamı söz konusu yerlerden dilediğine gönderilmeyi talep hakkına sahiptir¹⁵³; yeter ki gemi adamının söz konusu yer ile maddi bağlantısı bulunsun. Türk hukukunda, Deniz İş Kanununda bu bakımdan yabancı ve Türk gemi adamları arasında ayrıma gidilmiştir. Kanunun 22. maddesine göre, yabancı gemi adamlarının gönderilme yeri aksine bir anlaşma olmadıkça ikametgâhlarının bulunduğu yer limanıdır. Yabancı gemi adamlarının ülkelerine gönderilmeleri bakımından Konvansiyon hükümleri ile Kanun kısmen örtüşmektedir. Buna karşılık, Türk gemi adamları bakımından, Deniz İş Kanununun 23.

¹⁵³ Bkz. MLC Yönerge B2.5.1 (7).

maddesi gönderilme yeri olarak aksine anlaşma olmadıkça bağlama limanını referans almaktadır. Dolayısıyla, Deniz İş Konvansiyonu uyarınca yabancı bir limanda terk edilen Türk gemi adamının tercihinine bağlı olarak dört farklı yere gönderilmesi söz konusu iken, Deniz İş Kanununun 23. maddesinde bu yerin salt bağlama limanı ile sınırlandırıldığı anlaşılmaktadır. Bu açıdan, Deniz İş Kanununun söz konusu hükmünün Konvansiyonun yürürlüğü ile birlikte değiştirilmesi uygun düşecektir.

Dikkate alınması gereken bir diğer husus, gemi adamının hangi tür nakil vasıtasıyla ülkesine geri gönderileceğidir. Gemi adamlarının makul, en hızlı taşıma ortamında, mümkünse havayoluyla, ülkelerine gönderilmesi gerekir. Zira gemi adamlarının gemiye ilk sevklerinde tercih edilen yöntem de budur.

Organizasyon aşamasında, gemi adamının hangi şartlarla gemide bulunacağı, gemide hizmet verip vermeye devam edip etmeyeceği, gemi yerine karada geçici bir süre için dahi olsa konuşlandırılıp konuşlandırılmayacağı gibi pek çok meseleyle karşılaşılabilir. Bu meselelerin hallinde, gemi adamının gönderilme talebinde bulunma gerekçesinin ve gönderildiği takdirde daha önceden gemide görmekte olduğu işin aksayıp aksamayacağını, aksayacaksa gemi adamının başkasıyla hangi süre içerisinde ikame olunabileceğinin günün koşulları da dikkate alınmak suretiyle ayrı ayrı değerlendirilmesi icap eder¹⁵⁴.

¹⁵⁴ Bedük, s. 307.

III. HİZMET SÖZLEŞMESİNİN SONA ERMESİ

Deniz İş Konvansiyonunda terkin hizmet sözleşmesine etkisi doğrudan ele alınmamaktadır. Terkin oluşumuna sebebiyet veren hallerden ilki olan, gemi adamının ülkesine gönderilme masraflarının karşılanmaması halinde, terkin oluşabilmesi için zaten hizmet sözleşmesinin sona ermesi gerekmektedir. Nitekim Deniz İş Konvansiyonunun A2.5.2 sayılı Standardının 2. maddesine göre gemi adamının ülkesine gönderilmeyi talep hakkının doğması için hizmet sözleşmesinin süresinin bitmesi ve gemi adamınca haklı, donatan bakımından ise herhangi bir sebeple hizmet sözleşmesinin feshedilmesi sayılmaktadır. Deniz İş Konvansiyonunun aynı maddesinde, gemi adamının ülkesine gönderilmesini gerektiren son hal olarak, hizmet sözleşmesindeki yükümlülüklerini yerine getirmekten aciz kalması veya özel durumlara mahsus olarak görevlerini yerine getirmesinin kendisinden beklenilemeyeceği bir hale düşmesi sayılmaktadır. Maddenin yönergesinde bu son hale örnek olarak, hizmet sözleşmesi daha devam ederken gemi adamının ülkesine gönderilmesini gerektiren birçok durum gösterilmiştir¹⁵⁵. Bu hallerde, hizmet sözleşmesinin infisah olacağı veya haklı nedenle feshini gerektiren durumların söz konusu olacağı düşünülmektedir¹⁵⁶.

Gemi adamlarının terk edilmiş sayılacağı diğer iki hal olan, gemi adamının gerekli destek ve bakımdan yoksun bırakılması ve donatanın tek taraflı olarak gemi adamı ile olan bağlantısını başka suretle kopartması durumlarında hizmet sözleşmelerinin akıbetinin ne olacağını tartışmak yerinde olur. Bu hallerde hizmet sözleşmesinin devam edip etmeyeceğine yönelik bir açıklık ne Konvansiyonda, ne de Deniz İş Kanununda

¹⁵⁵ Bkz. yuk. s. 60.

¹⁵⁶ Nitekim söz konusu haller, DİK'in "Önelsiz Fesih ve İnfisah" başlıklı 14(3). maddesiyle kısmen örtüşmektedir. Bu hallerde hizmet sözleşmesinin kendiliğinden bozulacağı hüküm altına alınmaktadır.

bulunmaktadır. Konvansiyonun, gemi adamının gerekli destek ve bakımdan yoksun bırakılmasına verdiği örneklerden¹⁵⁷, söz konusu durumların gemi adamına haklı nedenle sözleşmeyi derhal fesih imkânı verebileceği anlaşılmaktadır. Konvansiyondaki bu örneklerin, ulusal hukuklarca dikkate alınması ve feshin haklı sebeplerinden sayılması yerinde olacaktır. Kendisine gerekli destek ve bakım sağlanmamış olan gemi adamı, hizmet sözleşmesini haklı nedenle derhal feshedebilir, ulusal hukuklarca tayin edilen makul süre içerisinde ülkesine gönderilmeyi talep edebilir. Şu kadar ki, ülkesine gönderilmeyi talep hakkının kullanımı hizmet sözleşmesinin feshi şartına bağlı değildir.

Deniz İş Konvansiyonu uyarınca en az iki aylık ücretin ödenmemesi halini de kapsayan, donatanın tek taraflı olarak gemi adamı ile olan bağlantısını başka suretle kopartması durumunda ise zaten ücretin ödenmemesi haklı sebep teşkil etmektedir. Ücret dışında, donatan ile gemi adamı arasındaki bağın kopmasından ne anlaşılmaması gerektiğinin tespiti ulusal hukuklara bırakıldığından, ancak bu tespit yapıldıktan sonra bağın kopmasına sebebiyet veren hallerin sözleşmenin feshine de imkan sağlayıp sağlamadığının araştırılması icap eder.

Türk hukukunda Deniz İş Kanununda söz konusu terke sebebiyet veren iki hali ve sonucunu düzenleyen bir hüküm bulunmadığından¹⁵⁸, İş Kanununda terk ile benzeri bir müessese olan işyerinin kapatılmasına yönelik düzenleme kıyasen uygulanabilir. Zira işyerinin kapatılması da, gemi adamının terkinde olduğu gibi hizmet sözleşmesini kendiliğinden ortadan kaldırmamaktadır¹⁵⁹. Bu durumda, terke maruz kalan gemi

¹⁵⁷ Bkz. yuk. s. 64.

¹⁵⁸ Ekonomi, M.: “İşyerinin Kapatılması”, İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Türk Millî Komitesi 30. Yıl Armağanı, Ankara 2006, s. 429; Türe, M. G.: *Türk İş Hukukunda İşverenin İflası*, Ankara 2017, s. 112.

¹⁵⁹ Zira işyeri, hizmet sözleşmesinin esaslı bir unsurunu oluşturmamaktadır. Detaylı bilgi için bkz: Süzek, s. 331; Bedük, s. 292.

adamlarının hizmet sözleşmelerinin devam edeceğinin kabulüyle, donatanın iş hukukuna egemen ilkelerden “son çare ilkesine” uygun olarak, gemi adamını benzeri şartlarda istihdam edip edemeyeceğine bakılabilir¹⁶⁰. Nitekim işyerinin kapatılmasında Yargıtay’ın kıstası da işyerinin kapatılmasının “gerçek, samimi ve sürekli” olmasıdır¹⁶¹. Eğer işyerinin kapatılması gerçek, samimi ve sürekli değilse, işyeri kapatılmamış sayılmakta ve hizmet sözleşmesi devam etmektedir. İş hukukunda işyerinin kapatılması işçilerin haklarını engellemeyi amaçladığında işyerinin kapatılmamış sayılması yönünde görüş hâkimdir¹⁶². Donatanın, gemi adamını terk etmesi salt gemi adamının işçilik haklarını engelleme amacı taşıyorsa, hizmet sözleşmesinin sona ermeyeceğinin kabulü daha yerinde olacaktır. Bu bakımdan, terk vuku bulduğundan gemi adamı, kendisini benzeri şartlar altında istihdam yeteneğini haiz donatandan ülkesine göndermesini talep hakkını kullanmış olsa bile sözleşme feshedilmediği sürece hizmet sözleşmesinin devamı sağlanmalıdır.

IV. GEMİ ALACAĞI MAHİYETİNDEKİ PARASAL ALACAKLARI TALEP HAKKI

Terkin yaratmış olduğu sonuçlardan bir diğeri, gemi adamının gemi alacağı mahiyetindeki parasal alacaklarını donatandan talep hakkıdır. Bu alacak kalemlerinden en önemlisi de yukarıda açıklandığı üzere¹⁶³, gemi adamının ülkesine gönderilmesi dolayısıyla ortaya çıkan masraflardır. Gemi adamının ülkesine gönderilmesinin organizasyonu tabiidir ki, bu organizasyonun masraflarının donatanca üstlenilmesini

¹⁶⁰ Ekonomi, İşyerinin Kapatılması, s. 450; Uysal İbat, E.: *Feshin Geçersizliği ve İşçilik Alacakları*, İstanbul 2018. Elbette bu durumda donatanın gemi adamını terk etmesinden artık söz edilemez. Uygulamada genellikle terk edilen gemilerin FOC olmaları ve donatanlarının *one ship company* şeklinde örgütlenmeleri sebebiyle bu ihtimale rastlanılması pek olası görünmemektedir.

¹⁶¹ Bkz. Yargıtay 9. HD, 20/03/2006, 2990/6997 E.; Süzek, s. 215.

¹⁶² Mollamahmutoğlu - Astarlı - Baysal, s. 61.

¹⁶³ Bkz. yuk. s. 64.

gerektirmektedir. Donatan hem organizasyonu üstlenip hem de söz konusu masraf kalemlerini karşılamaktadır. Salt organizasyonun üstlenilip masrafların gemi adamı uhdesine bırakılması ya da masrafın ödenmesine rağmen organizasyon işinin bu konuda uzmanlığı bulunmayan gemi adamına yıkılması organizasyon borcunun gereği gibi ifasını engeller. Bununla birlikte, bu masraflar gemi adamı tarafından yapıldığı takdirde donatandan istenebilir. Yine terke bağlı olarak, hizmet sözleşmesi çerçevesinde donatandan yerine göre muaccel ücretlerin, kıdem tazminatının, fazla mesai ücretinin, yıllık izin ücretinin, haksız yere işten çıkarma tazminatının ödenmesi talep olunabilir.

Bu alacaklar, Türk Ticaret Kanunun 1320 1(a). maddesi gereğince gemi adamına gemi alacaklısı hakkı bahşeder. Aynı Kanunun 1321. maddesinde bu alacağı temin etmek üzere alacağın doğumuna sebebiyet veren gemi üzerinde rehin hakkı tanınmıştır. Bu rehin hakkı, sahibi olan gemi adamına geminin cebri icra yoluyla satışı sonucunda elde edilen satış parasından alacağını, rehinle temine edilmiş olup olmadıklarına bakılmaksızın diğer tüm alacak sahiplerinden önce alabilme yetkisi verir ¹⁶⁴.

Deniz hukukuna özgü bir kurum olan gemi alacaklısı hakkının kökeni Roma hukukuna dayanmaktadır. Gemi alacağının ortaya çıkışına dair değişik teoriler mevcuttur¹⁶⁵. Temelinde, rehinli bir malı korumaya yönelik olarak ödünç veren kişinin alacağının öncelikli olması düşüncesi yatmaktadır. Söz konusu alacağın, daha sonra meydana gelmiş olması önem arz etmemektedir¹⁶⁶. Bunun sebebi, gemi alacağı teşkil eden alacağın doğumuna sebep olan faaliyetin diğer alacaklıların menfaatine de

¹⁶⁴ Kalpsüz, T.: “Milletlerarası Sözleşmelerde Kullanıldıkları Manada Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı Kavramları”, Prof. Dr. Tuğrul Ansay’a Armağan, Ankara 2006, s. 98.

¹⁶⁵ Bu teoriler, ipotek teorisi, kişiselleştirme teorisi, usul teorisi ve çatışma teorisi olarak dörde ayrılmaktadır: Bkz. Günay, s. 34; Toy, D. B.: “Introduction to the Law of Maritime Liens”, Tul. L. Rev., 1973, C. XLVII, s. 559.

¹⁶⁶ Sözer, B.: *Deniz Ticareti Hukuku*, C. II, İstanbul 2016, s. 610.

olduğunun düşünülmesidir¹⁶⁷. Gemi alacağı hakkı, zilyetliğe ve mülkiyete de dayanmadığından, gemi el değiştirse yahut gemiyi elinde bulunduran kişi, gemiye haksız bir sebeple zilyet olsa dahi, gemi alacağı hakkı sahibi alacak hakkını bu kişilere karşı ileri sürülebilir¹⁶⁸.

Yürürlükteki 1993 Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Uluslararası Konvansiyonun 4(1-a). maddesinde, (1993 Cenevre Konvansiyonu), sosyal devlet anlayışı gereği çalışanların haklarını korumaya yönelik olarak gemi adamlarının ödenmemiş ücretleri, ülkelerine gönderilme masrafları ve gemi adamları adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma payları gemi alacağı olarak düzenlenmektedir. Türk Ticaret Kanununun 1320. maddesi de, gemi alacaklısı hakkı veren alacakları 1993 Cenevre Konvansiyonu paralelinde düzenlenmiştir¹⁶⁹. Türk Ticaret Kanunun 1320 1(a).

¹⁶⁷ Süzel, C.: *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Konvansiyonsi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu*, İstanbul 2012, s. 153.

¹⁶⁸ Sözer, s. 603; Kula Değirmenci, N.: *Maritime Law in Turkey*, İstanbul 2017, s. 255; Atamer, K.: *Deniz Ticareti Hukuku - Gemilerin Eşya Hukuku*, C. II, İstanbul 2018, s. 146; Toy, s. 568.

¹⁶⁹ TTK m. 1320:

A) Gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar

(1) Geminin malikine, kiracısına, yöneticisine veya işletenine karşı doğmuş olan aşağıdaki alacaklar sahiplerine “gemi alacaklısı hakkı” verir:

a) Ülkelerine getirilme giderleri ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma payları da içinde olmak üzere, gemi adamlarına, gemide çalıştırılmakta olmaları dolayısıyla ödenecek ücretlere ve diğer tutarlara ilişkin istem hakları.

b) Geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak karada veya suda meydana gelen can kaybı veya diğer bedensel zararlardan doğan alacaklar.

c) Kurtarma ücreti.

d) Liman, kanal, diğer su yolları, karantina ve kılavuzluk için ödenecek resimler.

e) Gemide taşınan eşya, konteynerler ve yolcuların eşyalarına gelecek olan zıya veya hasar dışında, geminin işletilmesinin sebep olduğu maddi zıya veya hasardan doğan ve haksız fiile dayanan alacaklar.

f) Müsterek avarya garame payı alacakları.

(2) Birinci fıkranın (b) ve (e) bentlerinde yazılı alacaklar;

a) Deniz yolu ile petrol veya diğer tehlikeli ya da zararlı maddelerin taşınması ile bağlantılı olarak ortaya çıkıp da milletlerarası sözleşmelere yahut millî mevzuata göre kusursuz sorumluluk ve zorunlu sigorta ile ya da diğer yollardan teminat altına alınması öngörülen zararların,

b) Radyoaktif maddelerden veya radyoaktif maddelerin zehirli ya da patlayıcı maddeler veya nükleer yakıt yahut radyoaktif ürünler ya da atıklardan oluşan diğer tehlikeli maddeler ile bileşiminden kaynaklanan zararların,

sonucunu oluşturdukları veya bu zararlardan doğdukları takdirde, sahiplerine gemi alacaklısı hakkı vermezler.

(3) Türkiye’de yargı yoluyla ileri sürülen bir alacağın gemi alacaklısı hakkı verip vermediği, Türk hukuku uyarınca belirlenir.

maddesi uyarınca, ülkelerine gönderilme masrafları ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta primleri dahıl olmak üzere, gemide çalıştırılmalarından dolayı ortaya çıkan ücret ve diğer tutarlar gemi alacaklısı hakkı vermektedir. Deniz İş Kanununda, hizmet sözleşmesinden doğan alacaklar asıl ücret alacağının dışında, kıdem tazminatı, fazla mesai ücreti, yıllık izin ücreti olarak sayılmaktadır. Ayrıca Kanunda, evlenme veya kanunda sayılan kişilerin ölümü halinde izin verilen günler için ödenen izin ücreti, gemi adamlarının zorunluluk dolayısıyla gemi haricinde başka bir yerde ikâmet etmeleri sonucunda yapılan masraflar ve haksız yere işten çıkarma tazminatı ile gemi adamını ülkesine gönderme masrafları da hizmet sözleşmesinden kaynaklanan alacaklar olarak telakki edilmektedir¹⁷⁰.

Her iki düzenleme de gemi adamlarının ülkelerine gönderilme (geri getirilme) masraflarının gemi alacaklısı hakkı mahiyetinde olduğunu vurgulamaktadır. Dolayısıyla ülkelerine gönderilme masraflarının donatanca ödenmemiş olmasından dolayı terke maruz kalan ve bu masrafları kendileri ödemek zorunda kalan gemi adamları yapmış oldukları masrafları gemi alacağı hakkının kendileri bahsettiği rehin hakkı çerçevesinde gemi ve eklentisi üzerinden öncelikle tahsil edebilirler. Aynı düzenlemeler çerçevesinde, gemi adamlarının terkten önce doğmuş bulunan ücretleri ve buna bağlı istem hakları da gemi alacaklısı hakkı teşkil etmektedir. Söz konusu alacaklar ve diğer haklar, Deniz İş Konvansiyonunun A2.5.2 sayılı Standardının 9. maddesi uyarınca mali güvence sistemi ile de koruma altına alındıklarından, terk edilen gemi adamı ister mali güvenceden isterse de gemi alacaklısı hakkından istifade edebilir.

¹⁷⁰ Acar, Talepler, s. 32.

V. PARASAL ALACAKLARIN MALİ GÜVENCEDEN KARŞILANMASINI TALEP HAKKI

A) GENEL OLARAK

Yukarıda izah olunduğu üzere, gemi adamlarının ülkelerine gönderilme masrafları ve gemide çalıştırılmalarından dolayı ortaya çıkan ücret ile diğer alacaklar, kendilerine gemi alacaklısı hakkı bahsetse de, bu hakkın terk edilmiş gemi adamınca kullanımının beklenmesinin gerçekçi olmadığı aşikârdır. Yabancı bir ülkede terk olunmuş gemi adamının, burada hukuki süreç başlatıp, donatanın gemisinin icra marifetiyle satışını talep etmesi, ardından cebri icra yoluyla tahsil olunan satış parasından alacağına kavuşması, bu maksatla yabancı olduğu bir ülkede hukuk prosedürünü başlatabilmesi ve içinde bulunduğu ekonomik durum altında gerekli yargı masraflarını karşılayabilmesi zordur. İnsan hakları ihlallerine varan mağduriyetler yaşayan gemi adamını bir de bu nevi hukuki güçlükler içerisine itmek onun çalışma şevkini kırarak ve sosyal statüsünü zedeleyecektir.

İşte bu sebeple Deniz İş Konvansiyonu, terkedilmiş gemi adamlarının haklarını koruma noktasında farklı bir mekanizma getirmekte ve ülkesine gönderilme masraflarının, ödenmemiş ücretlerinin ve bu süreçte ortaya çıkan zorunlu fakat makul giderlerinin, bayrak devletince teşkil olunacak bir mali güvence sisteminden karşılanmasını sağlamaktadır. Getirilen mali güvence ile gemi adamlarının insan hakları dâhil olmak üzere hizmet sözleşmesinden kaynaklanan hakları belirli bir dereceye kadar teminat altına alınmış olmaktadır. Ayrıca, mali güvenceye derhal başvurulabileceğinden gemi adamları daha fazla mağdur edilmeden en azından doğmuş ücretlerinin belirli bir tutarını, ülkelere gönderilme masraflarını ve bu süreçte ortaya çıkan zorunlu masraflarını hızlıca mali güvenceden karşılayabileceklerdir. Mali güvenceye başvuru

hakkı gemi adamlarının terki halinde sahip oldukları diğer taleplerine halel getirmeyecektir.

Deniz İş Konvansiyonu, terk durumunda muhatap olarak donatanın bulunmamasından hareketle, terke karşı mali güvencenin yapısını teşkil etme ve oluşturulduğunu kontrol etme görevini öncelikli olarak taraf bayrak devletine vermektedir. Nitekim bayrak devletinin, bayrağını taşıdığı gemiler üzerindeki idari, teknik ve sosyal konularda sahip olduğu sorumluluk, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonunun 94(1). maddesinde de düzenlenmektedir¹⁷¹. Aynı

¹⁷¹ BMDHS m. 24 şu şekildedir:

“1- Her devlet, kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde, idari, teknik ve sosyal konulardaki yetki ve kontrolünü fiilen kullanacaktır.

2- Her devlet özellikle;

a) Küçük boyutlu olmaları dolayısıyla, genel kabul görmüş uluslararası kurallarda öngörülmeyenler hariç olmak üzere, kendi bayrağını taşıyan gemilerin isimlerini ve özelliklerini ihtiva eden bir denizcilik sicili tutacaktır;

b) Kendi bayrağını taşıyan bütün gemiler ile kaptan, gemi zabıtları ve mürettebat hakkında, gemiye ilişkin idari, teknik ve sosyal konularda, kendi iç hukukuna göre yetkisini kullanacaktır.

3- Her devlet kendi bayrağını taşıyan gemiler hakkında denizde güvenliği sağlamak amacıyla özellikle aşağıdaki hususlarda gerekli tedbirleri alacaktır:

a) Geminin inşası ve donatımı ile denize elverişliliği;

b) Uygulanabilir uluslararası metinleri göz önüne alarak, mürettebatın oluşumu, çalışma şartları ve yetiştirilmesi;

c) İşaretlerin kullanılması, haberleşmenin iyi bir şekilde ilerlemesi ve çatmaların önlenmesi;

4- Bu tedbirler, aşağıdaki hususları sağlamak için gerekli olanları içerecektir:

a) Her geminin sicile kaydolmadan ve daha sonra uygun aralıklarla yetkili bir gemi sörveyörü tarafından denetlenmesi ve gemide seyrüsefer güvenliği gerektirdiği seyrüsefer araç ve gereçlerinin bulunması;

b) Her geminin, özellikle manevra, seyrüsefer, haberleşme ve makinaların kullanılması konularında, istenen vasıflara sahip bir kaptana ve zabıtlara tevdi edilmiş olması ve mürettebatın istenen vasıflara sahip olması ve geminin tipine, büyüklüğüne makinalarına ve donanımına göre yeter sayıda bulunmaları;

c) Kaptanın, gemi zabıtlarının, gerekli olduğu ölçüde mürettebatın, denizde can kurtarmaya, çatmaların önlenmesine, kirliliğin önlenmesine, azaltılmasına ve kontrol altına alınmasına ve radyo-komünikasyon hizmetlerinin idamesine ilişkin uygulanabilir uluslararası kuralları tam bir şekilde bilmeleri ve bunlara riayet etmeleri.

5- 3. ve 4. paragraflarda öngörülen tedbirleri alırken, her devlet, genel kabul görmüş uluslararası kurallara, usullere ve uygulamalara uymak ve bunlara riayeti sağlamak için gerekli bütün düzenlemeleri yapmak durumundadır.

6- Bir gemi üzerinde uygun yetkilerin kullanılmadığı ve uygun kontrolün yapılmadığı konusunda ciddi gerekçeleri bulunan her devlet, olayları bayrak devletine rapor edebilir. Böyle bir rapor alan bayrak devleti konuyu soruşturacak ve gerekirse durumu düzeltmek için gerekli tedbirleri alacaktır.

7- Her devlet, açık denizde kendi bayrağını taşıyan bir geminin karıştığı ve başka bir devletin vatandaşlarının hayatına malolan veya ağır şekilde yaralanmalarına sebep olan veya başka bir devletin gemilerine veya tesislerine veyahut da deniz çevresine önemli zarar veren, her deniz kazası veya seyrüsefer olayı hakkında gereği şekilde yetkilendirilmiş kişi veya kişilerce veya onlar huzurunda

Konvansiyonun 94(3)(b). maddesi göre, bayrak devletinin gemisi üzerinde kontrol yükümlülüğü altında bulunduğu hallerden biri de gemi adamlarının çalışma şartlarıdır. Bayrak devleti, bayrağını taşıyan gemilerde çalışan gemi adamlarının yaşam ve çalışma şartları dâhil olmak üzere, gemi adamlarının eğitimi ve belgelendirilmeleri gibi konularda tam yetkili ve sorumludur. Bu sorumluluğunun gereği gibi yerine getirilip getirilmediği, liman devletlerinin denetimi esnasında ortaya çıkmaktadır.

Sonuç olarak, Deniz İş Konvansiyonu gereğince bayrak devletinin teşkil etmiş olduğu mali güvence sistemi, donatan tarafından finanse edilmekte ve liman devletince denetime tabi tutulmaktadır. Bu suretle, mali güvence sisteminin işlerliği bayrak devletinin koordinasyonunda, donatan ve liman devletince sağlanmaktadır.

B) MALİ GÜVENCE SİSTEMİ

Deniz İş Konvansiyonunun 5.1.1 sayılı Düzenlemesinin 2. maddesi uyarınca taraf bayrak devleti, kendi bayrağını taşıyan gemilerde çalışan gemi adamlarının, yaşam ve çalışma koşullarının Konvansiyon hükümleriyle uyumlu hale getirilmesini sağlama borcu altındadır. Bu borçlardan en önemlisi, Deniz İş Konvansiyonunun A.2.5.2 sayılı Standardının 3. maddesinde düzenlenmektedir. Nitekim bu madde uyarınca bayrak devleti, gemi adamlarının terk edilmeleri halinde ödenmemiş ücretlerinin, ülkelerine gönderilme masraflarının ve terk süresince meydana gelen masraflarının karşılanacağı bir mali güvence sisteminin oluşturulmasını sağlama yükümlülüğü altındadır. Deniz İş Konvansiyonuna 2014 tarihli Değişiklikler ile getirilen mali güvence sistemiyle, gemi

yürütülecek bir soruşturma açılmasını emredecektir. Bayrak devleti ve diğer devlet bu çeşit bir deniz kazası veya seyrişefe olayı hakkında, bu diğer devletin her soruşturmasının yürütülmesi konusunda işbirliğinde bulunacaklardır.”

adamlarının doğrudan erişim sağlayacağı, onlara yeterli güvence getiren, hızlı ve kolay bir mali yardım hedeflenmektedir.

Taraf bayrak devletinin gemisinde herhangi bir kapasitede iş gören gemi adamı, terke maruz kaldığı anda Deniz İş Konvansiyonunun A2.5.2 sayılı Standardının 1. maddesi uyarınca oluşturulması zorunlu olan mali güvence sistemine başvuruda bulunabilir. Aynı Standardın 9. maddesine göre, mali güvence gemi adamının veya gemi adamı tarafından yetkilendirilen temsilcisinin talebi üzerine “derhal” sağlanmalıdır; yeter ki gemi adamı Konvansiyonun A2.5.2 sayılı Standardının 2. maddesinde sayılan şartların oluştuğunu ispatlasın.

1- Kapsamı

Gemi adamının terk edilmiş sayılacağı hallerde ortaya çıkan masraf kalemleri, Deniz İş Konvansiyonunun A2.5.2 sayılı Standardının 9. maddesi uyarınca mali güvence sisteminden karşılanmaktadır. Konvansiyonun ücret ve gemi adamlarının ülkelerine gönderilmelerine ilişkin hükümleri göz önünde bulundurularak oluşturulması gereken mali güvence sistemi aşağıdaki kalemleri kapsamaktadır:

- (a) Dört aylık ücretleriyle sınırlı olmak üzere, gemi adamlarının hizmet sözleşmesi, toplu iş sözleşmesi veya ulusal hukuk uyarınca ortaya çıkan ödenmemiş ücretleri ile buna bağlı diğer alacak hakları,
- (b) Gemi adamı tarafından, Deniz İş Konvansiyonunun A2.5.2 sayılı Standardının 10. maddesinde sayılan gemi adamının ülkesine gönderilme masrafları da dâhil olmak üzere, yapılan tüm makul giderler ve

- (c) Terke sebebiyet veren fiilden, gemi adamının güvenli bir şekilde ülkesine gönderileceği ana kadar ortaya çıkan temel ihtiyaçların karşılanması dâhil olmak üzere, yapılan makul giderler ve harçlardır.

Terk süresince doğmuş olan ücretin dört aylık tutarının yanında hizmet sözleşmesine bağlı alacakların da dört aylık tutarı mali güvence sisteminde teminat altındadır. Deniz İş Konvansiyonunun B2.2.1 sayılı Yönergesinin 1(b). maddesi uyarınca, temel ücret, sadece çalışma saatleri esas alınarak yapılan ödeme; geniş anlamda ücret ise aynı Yönergenin 1(c). maddesi uyarınca temel ücret ve ücrete bağlı yardım ve ikramiyeleri kapsayan ücret olarak tanımlanmaktadır. Bu anlamda ücrete bağlı alacaklardan anlaşılması gereken geniş anlamda ücret, yani varsa fazla çalışma, hafta tatili, ulusal bayram ve genel tatil ücreti, prim, provizyon ve ikramiye gibi ödemelerdir¹⁷².

Deniz İş Konvansiyonunun A2.5.2 sayılı Standardının 10. maddesi, gemi adamının ulaşımı, gemiden ayrıldığı ve ülkesine gönderildiği ana kadar ortaya çıkan yeme-içme masrafları, bu süreçteki tıbbi bakım giderleri, kişisel eşyasının taşınması ile terkten kaynaklanan her türlü makul giderin ve harcın gemi adamının ülkesine gönderilme masraflarının içerisinde yer aldığını düzenlemektedir. Gemi adamının ulaşımı mümkünse havayoluyla, hızlı ve en uygun yöntemle gerçekleştirilmelidir. Gemi adamı terkten sonra ülkesine gönderilmek üzere beklerken yapılan makul her harcama, Konvansiyon uyarınca mali güvence sisteminin içerisinde yer almaktadır. Bu bağlamda gemi adamının ülkesine gönderilinceye kadar otelde kalması durumunda otel masrafları, hastalanması durumunda hastane masrafları ve bu süreçte ortaya çıkan giderler mali güvenceden talep edilebilecektir.

¹⁷² Kar, (Ders Kitabı), s. 153.

Deniz İş Konvansiyonunda, terke sebebiyet veren fiilden, gemi adamının güvenli bir şekilde ülkesine gönderileceği ana kadar ortaya çıkan temel ihtiyaçlara; yeme-içme, giyinme, gerekli olduğu takdirde barınma, içme suyu desteği, gemide asgari yaşam imkânına sahip olabilmek adına yeterli yakıt ve mecburi tıbbi bakım masrafları örnek gösterilmektedir. Bu bağlamda Konvansiyonun 9. maddesinin (b) ve (c) bentlerinin örtüşebileceği görülmektedir. Konvansiyon gemi adamlarının temel ihtiyaçlarının karşılanması noktasında zaman zaman tekrara düşse de, Konvansiyonun (c) bendindeki masrafların, gemi adamının terk olunmuş fakat henüz ülkesine gönderilme hazırlıklarına başlanmamış olduğu halde söz konusu olabileceği düşünülmektedir. Konvansiyonun, (a) bendinin aksine (b) ve (c) hallerinde meydana gelen masraflar, makul giderler ile sınırlı tutulmaktadır. Makul giderin ne olacağının takdiri ulusal hukuklarca belirlenecektir.

Deniz İş Konvansiyonunun A2.5.2 sayılı Standardının 11. maddesi uyarınca mali güvence koruması, geçerlilik süresinden önce sona eremez. Ancak, mali güvence sağlayıcısı, geçerlilik süresinin dolmasından en az otuz gün önce, bayrak devletinin yetkili idaresine ön bildirim yapmak suretiyle sözleşmeyi sona erdirebilir.

Deniz İş Konvansiyonunun A2.5.2 sayılı Standardının 12. maddesine göre, gemi adamının hakları, mali güvence sağlayıcısının Standard uyarınca gemi adamına yaptığı ödeme tutarında, mali güvence sağlayıcısına geçmektedir. Bu durum uygulanan hukukun elverdiği şekilde halefiyet, devir veya başka şekillerde gerçekleşebilmektedir. Öyle ki, Türk Hukukunda, Türk Ticaret Kanununun 1472. maddesine göre, sigorta tazminatını ödeyen sigortacının, sorumlulara karşı dava ve takip başlatılması halinde, mahkemenin

veya diğ er tarafın onayı gerekmeksizin, halefiyet kuralı gereğince, yaptığı ödemeyi ispat ederek, dava ve takibe kalınan yerden devam edilebileceğ i düzenlenmektedir¹⁷³.

2- Yapısı

Deniz İş Konvansiyonunun A2.5.2 sayılı Standardının 3. maddesi uyarınca mali güvence sistemi bayrak devletinin ihtiyarına bağı lı olarak, sosyal güvenlik planı, sigorta, ulusal fon veya benzeri bir yapıdan oluşabilecektir. Bayrak devletlerine bırakılan mali güvencenin yapısını belirleme yetkisi devletlerin kendi sistemlerine en uygun yöntemi seçmelerine imkân sağlamaktadır.

Her ne kadar Konvansiyon uyarınca bu yetki bayrak devletlerine bırakılmışsa da, uygulamada gemi adamı tedarikçisi olarak bilinen bazı ÷lkelerin tabiiyetini taşıyan gemi adamlarını korumaya yönelik olarak oluşturduğu bazı sistemlerle de karşılaşılmaktadır. Örneğ in Filipinlerde, donatanın gemi adamlarının ÷lkelerine gönderilme masraflarını karşılamaması durumunda gerekli masraflar, yabancı donatanlar ve gemi adamları tarafından finanse edilen devlet fonundan karşılanmaktadır¹⁷⁴. Denizciliğ e ve gemi adamlarına verilen önem çerçevesinde, salt bayrak devletlerinin değı l, gemi adamlarının tabiiyetinin bulunduğu devletlerin terke karşı önlem almaları pek tabiidir.

Deniz İş Konvansiyonunun 2014 tarihli Değı lşikliklerine taraf bulunan devletlerin genellikle mali güvence sistemini P&I Kulüpleri ve diğ er özel sigortalar aracılığ ıyla sağladıkları gör÷lmektedir¹⁷⁵. Birkaç devlette ise, örneğ in Danimarka'da, Çalış an

¹⁷³ Kayıhan, Ş. - Bağcı, Ö.: *Türk Özel Sigorta Hukuku Dersleri*, Kocaeli 2018, s. 89.

¹⁷⁴ IMO/ILO/WGLCCS 4/3 Annex 7. Bkz.<<https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/77696/82590/F577650201/PHL77696.pdf>> et. 05/09/2019.

¹⁷⁵ Vacotto, B.: "Introduction to the MLC, 2006: Main Elements and the Overview of Its Implementation Worldwide" Presetation, Ankara 30 July 2019, Denizcilik Çalış ma Sözleşmesi'nin (MLC, 2006) Onaylanması ve Uygulanmasına Yönelik Üç Taraflı Ulusal Çalış tay, ILO Türkiye Ofisi, 30 Temmuz 2019.

Teminat Fonu adı altında, sosyal güvenlik tedbirleri ve özel sigortaları içeren karma bir sistem mevcutken, İsveç'te sosyal sigorta kanunu kapsamında mali güvence sağlanmaktadır.

Mali güvence sisteminin özel sigortalar aracılığıyla sağlanması işlevseldir. Bu bağlamda, terke karşı oluşturulan özel sigortalardan biri de CrewSEACURE'dur¹⁷⁶. Söz konusu özel sigorta ile kaptan dahil olmak üzere gemi adamlarının terk dolayısıyla alacaklarına, Deniz İş Konvansiyonunun A2.5.2 sayılı Standardının 3. maddesinde öngörülen mali güvence koruması getirilmektedir¹⁷⁷. Konvansiyonla paralel düzenlemeler içeren bu sigortada, hükümlerin işerlik kazanabilmesi adına bir takım süreler getirilmektedir¹⁷⁸. Meydana gelen her terk olayı için ödenmemiş ücretler, ülkelerine gönderilme masrafları ile diğer giderler, ferdi kaza ve tıbbi giderler için yeterli miktarda üst limit getirilmektedir¹⁷⁹.

Devletlerin mali güvence sistemlerini oluştururken tercih ettikleri diğer bir yöntem, P&I Sigortası veya başka bir ifadeyle “kulüp sigortası”dır. Bu sigorta, taraf donatanın tekne sigortası kapsamına girmeyen üçüncü şahıslara karşı sorumluluk ve masraflarını karşılıklı sigorta ilkeleri gereğince sigortaladığı bir denizcilik sigortası

¹⁷⁶ Detaylı bilgi için bkz. <<https://crewseacure.com>> et. 24/09/2019.

¹⁷⁷ Nifontov, D.: “Seafarer Abandonment Insurance: A System of Financial Security for Seafarers”, (Ed. Lavelle, J. *Maritime Labour Convention 2006, International Labour Law Redefined*), Oxon 2014, s. 129.

¹⁷⁸ Örneğin, gemi adamlarının hizmet sözleşmesinde daha kısa bir süre belirlenmedikçe otuz gün içinde ülkesine gönderilmemesi hali terk sayılmakta, terk tarihinden itibaren doğmuş olan ve terk gerçekleştikten doksan gün sonrasına kadar devam eden süreçte meydana gelen sağlık giderleri, terkten sonraki otuz gün içerisinde oluşan ferdi kazalar, gemi adamlarının altı aya kadarki ödenmemiş ücretleri, ülkelerine gönderilme giderleri ve bu süreçteki geçim masrafları sigortadan karşılanmaktadır.

¹⁷⁹ Meydana gelen her terk olayı için 10.000.000 Dolar, ödenmemiş ücretler bakımından 75.000 Dolar, ülkelerine gönderilme masrafları ve diğer giderler bakımından 5.000 Dolar, ferdi kaza ve tıbbi giderler için ise 500.000 ile 1.000.000 Dolar'lık üst limitler getirilmiştir. Detaylı bilgi için bkz. Nifontov, s. 131.

türüdür¹⁸⁰. Söz konusu sigortayla donatanın denizcilik rizikoları sebebiyle üçüncü kişilere karşı sorumluluğunun ve yapacağı masrafların kulüp sigortası ile teminat altına alınmaktadır¹⁸¹. Hizmet sözleşmesi gereğince gemi adamlarına ücretleri dâhil yapılacak ödemeler bu sigortayla güvencelenilmektedir. Deniz İş Konvansiyonunun mali güvenceye ilişkin 2014 tarihli Değişiklikleriyle beraber, Uluslararası Grup Kurulu¹⁸², Deniz İş Konvansiyonu Genişletme Klozu (*MLC Extension Clause 2016*) olarak adlandırılan yöntem ile standart teminatın dışında kalan gemi adamlarının ülkelerine gönderilme masrafları ve terkten sonra ortaya çıkan masraflar ile sözleşmesel alacaklarının dört aylık tutarının güvence altına alındığını duyurmuştur¹⁸³. Böylelikle genişletme klozuyla, belirtilen şartlar için P&I Kulüpleri gerekli sertifikayı sağlamaktadırlar.

Türk hukukunda ise Deniz İş Konvansiyonunun yürürlüğe girmesi halinde tatbik olunacak mali güvence sistemi hakkında herhangi bir karar alınmış değildir. Halihazırda, iş hukukunda, işverenin iflası, konkordato ilan etmesi ve aciz vesikası alması hallerinde işçilerin ücretlerini mali güvence altına alan birtakım düzenlemeler mevcuttur. 4447

¹⁸⁰ Algantürk Light, D.: *Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası*, İstanbul 2006, s. 23. Kulüp sigortalarına ilişkin diğer açıklamalar için bkz. Acar, S.: *Kulüp Sigortası*, İstanbul 2008, s. 7 vd.; Tetley, W.: *Admiralty and Maritime Law*, Blaise 2002, s. 491.

¹⁸¹ Algantürk Light, s. 44 vd. Kulüp sigortası ile sağlanan teminatlar “koruma” (*protection*) ve “tazmin” (*indemnity*) olarak iki başlık altında sınırlandırılmaktadır. Ancak, günümüzde bu iki sınıf arasındaki ayırım azalmış ve kulüpler, kulüp sigortası kapsamında tüm rizikolar için teminat sağlamaya başlamışlardır. Detaylı bilgi için bkz. Acar, s. 95.

¹⁸² Uluslararası Grup, kulüp sigortası sağlayan kulüplerin bir araya gelip oluşturdukları bir birliktir. Günümüz itibarıyla Uluslararası Grup’a on üç kulüp üyedir bkz. <<https://www.igpandi.org/group-clubs>>. Uluslararası Grup, gemi adamlarının terkinin de gündemde olduğu uluslararası toplantılara etkin bir şekilde katılım sağlamak ve alınan kararlarda rol oynamaktadır. P&I Kulüplerinin *pay to be paid* kuralından vazgeçerek, terke durumunda ortaya çıkabilecek zararlara ilişkin tutum değiştirmesi belki de değişikliklerin hayata geçirilmesine olanak sağlayan durumlardan biridir.

¹⁸³ Bkz. <http://www.gard.no/Content/21366917/MemberCircular_11_2016.pdf> <http://www.gard.no/Content/21366917/MemberCircular_11_2016.pdf>, <[http://www.gard.no/Content/22164518/MemberCircular_16_2016%20\(002rev\).pdf](http://www.gard.no/Content/22164518/MemberCircular_16_2016%20(002rev).pdf)> et. 20/10/2019.

sayılı İşsizlik Sigortası Kanununun¹⁸⁴ ek 1. maddesinde, işverenlerin ödeme güçlüğüne düştükleri söz konusu hallerde işçilerin ücretlerinin son üç aylık kısmını teminat altına almak amacıyla bir “Ücret Garanti Fonu” oluşturulmuştur. Ek bir külfet getirmemesi amacıyla, ücret garanti fonunun bu fona yapılacak prim ödemelerinin Sosyal Sigortalar Kanununun 77 ve 78. maddelerinde belirlenen prime esas aylık brüt kazancının işverene düşen bölümünden kesinti yapılarak oluşturulması amaçlanmıştır. Benzeri bir fonun, gemi adamının terkten kaynaklı alacaklarını teminat altına alabilmek maksadıyla kurulabilmesi mümkün olduğu gibi, denizcilik uygulamasında, Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün getirmiş olduğu sorumluluk düzenlemeleri çerçevesinde aranan mali güvenceyi Kulüp Sigortalarının temin ettiği de gözetilerek, bu güvencenin Kulüp Sigortalarınca verilmesi de uygun görülebilir. Bu son halde, mali güvencenin tedarikinde sistemi ağırlaştıracak bürokratik engellerden de kaçınılmış olacak ve donatanın tedarik etmiş olduğu sigorta poliçesi çerçevesinde Türk devleti taraf olduğu Deniz İş Konvansiyonundan kaynaklı uluslararası yükümlülüğünü ifa ettiğini kolaylıkla dış dünyaya gösterebilecektir.

C) MALİ GÜVENCENİN DENETİMİ

1- Bayrak Devleti Denetimi

a) Genel Olarak

Geminin tabiiyetinde bulunup bayrağını çektiği devlet bayrak devletidir¹⁸⁵. Bayrak devleti, bayrağındaki gemiler üzerinde seyir ettiği deniz alanları da gözetilerek

¹⁸⁴ Bkz. 08/09/1999 tarihli ve 23810 sayılı RG.

¹⁸⁵ Andersen, M. - McDowall, A. - Fitzpatrick, D.: “International Compliance and Enforcement Mechanisms”, *Seafarer’ Rights*, (Ed. Fitzpatrick, D. - Andersen, M.), New York 2015, s. 133.

egemen yetkiler kullanan, beraberinde vaz ettiği düzenleyici kurallar sayesinde kontrol yükümlülüğünü gerçekleştiren otoritedir¹⁸⁶. Geminin sicile kayıtlı olması halinde bayrak devleti aynı zamanda sicil devletidir¹⁸⁷. Zira gemiler tabiiyetindeki devletin bayrağını çeker ve siciline kaydolunur.

Hangi gemilerin hangi şartlarla tabiiyetinde olacağını ve dolayısıyla bayrağını çekeceğini her devlet kendisi belirler. Bunun sınırı, söz konusu devlet ile gemi arasındaki bağın gerçekliği, doğallığıdır. Nitekim Türkiye'nin tarafı olmasa da uluslararası teamül kuralını tekrar eden 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonunun 91. maddesine göre, her halükârda geminin tabiiyetini taşıyacağı ve siciline kaydedileceği devlet ile gemi arasında gerçek (doğal) bağ (*genuine link*) olması gerekir. Maalesef gerçek bağın tanımı söz konusu düzenlemelerde yapılmadığından devlet ile tabiiyetinde bulunup bayrağını çekecek geminin hangi maddi şartlarla gerçek bağ içinde bulunacağı tartışmalı olup, bu tartışma beraberinde farklı devlet uygulamalarına yol açmaktadır¹⁸⁸. Günümüzde, gemi üzerindeki bayrak devleti kontrolünü gereği gibi yerine getirmesi kaydıyla bir devletin bir gemiyi tabiiyetinde sayabileceğine ilişkin bir görüş kabul edilmiştir.

b) Deniz İş Konvansiyonu Kapsamında Bayrak Devletin Yükümlülükleri

Deniz İş Konvansiyonunun 5.1.1 sayılı Düzenlemesinin 1. maddesi uyarınca, gemi adamlarının gemide yaşam ve çalışma koşullarının Konvansiyonla uyumlu olmasını

¹⁸⁶ Ercan, Ö.: *Avrupa Birliği Uyum Sürecinde Liman Devleti Kontrolü Kapsamında Türkiye'nin Durum Analizi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir 2010, s.4.

¹⁸⁷ Churchill, R.R. - Lowe, A.V.: *The Law of The Sea*, B. 3, Manchester 1999, s. 257; Rogers, R.: *Ship Registration: A Critical Analysis*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, World Maritime University Dissertations, Malmö 2010, s. 6; Atamer, K.: *Deniz Ticareti Hukuku*, C. I, İstanbul 2017, s. 723.

¹⁸⁸ Andersen - Fitzpatrick, s. 134.

sağlamak, bayrak devletinin yükümlülüğüdür. Bayrak devleti bu yükümlülüğü, bayrağını taşıyan gemileri, Konvansiyonunun gereklilikleri hususunda denetleyerek ve belgelendirerek yerine getirmektedir. Denetim sonrasında gemi, Konvansiyonun gerekliliklerine haizse, bayrak devleti, “Denizde Çalışma Sertifikası” ile “Denizde Çalışmaya Uygunluk Beyannamesi” düzenlemektedir.

Söz konusu belgeler dışında, gemi adamlarının terke karşı mali güvencesinin olduğunu gösteren ayrı bir belgenin veya sertifikanın da Konvansiyonun A2.5.2 sayılı Standardının 6. maddesine uyarınca, gemide taşınması zorunludur. Aynı Standardın 7. maddesine göre, söz konusu belge, Konvansiyonun A2-I numaralı Ek’inde yer alan bilgileri kapsamalıdır. Bu bilgiler, geminin adını, bağlama limanını, çağrı işaretini, IMO numarasını, mali güvence sağlayıcısının adını ve adresini, gemi adamlarının taleplerinden sorumlu olan kişilerin veya kurumların iletişim bilgilerini, donatanın adını, mali güvence süresini ve mali güvence sağlayıcısının, Konvansiyon hükümleriyle uygun olarak sağladığı mali güvenceyi tasdik ettiğinin beyanını içermelidir.

Deniz İş Konvansiyonunun 5.1.3 sayılı Düzenlemesinin 1. maddesi uyarınca oluşturulan denizde çalışma sertifikasının ve denizde çalışmaya uygunluk beyannamesinin, uluslararası seyrüsefer yapan 500 groston ve üstü gemiler ile taraf devletin bayrağını taşıyan, başka bir devletin liman veya limanları arasında işletilen 500 groston ve üstü gemilerde taşınması zorunludur. Buna karşın, Konvansiyonun aynı Düzenlemesinin 2. maddesinde, zorunlu belgelendirmeye tabi olmayan bir geminin donatanının talebi halinde, bu hükmün söz konusu gemiye de uygulanabileceği düzenlenmektedir. Dolayısıyla, 500 groston ve altındaki gemiler de talep edilmesi halinde belgelendirmeye tabi olabilmektedir.

Söz konusu belgeler, hukuki mahiyet itibariyle bir ispat (*prima facie evidence*) aracıdır. Ayrıca geminin geniş anlamda denize elverişli¹⁸⁹ olduğunu gösterdiğinden ilgili belgeler olmadan gemi, limandan çıkış izni alamayacaktır¹⁹⁰. Sertifikada yazan hususların aksini savunan bunu ispatla zorunludur.

Deniz İş Konvansiyonunun A5.13 sayılı Standardının 9. maddesine göre, deniz iş sertifikası ve denizde çalışmaya uygunluk beyannamesi Konvansiyona eklenen model belgeler üzerinden düzenlenmektedir¹⁹¹. Deniz iş sertifikasına, iki bölümden oluşan denizde çalışmaya uygunluk beyannamesi eklenmektedir. Denizde çalışmaya uygunluk beyannamesi, denetlenmesi gereken hususların listesini içerir I. Bölümle, donatan tarafından düzenlenen II. Bölümden oluşmaktadır. I. Bölüm, Konvansiyona uygun olarak denetlenecek hususların listesini, Konvansiyondaki denetlenecek hususların maddelerini, ulusal gereklilikler göz önünde bulundurularak ulusal mevzuata yapılan atıfları ve gerektiğinde ulusal mevzuat hakkında özet bilgileri, ayrıca denetlenen geminin tipine bağlı olarak değişen ulusal mevzuat hükümlerini, Konvansiyonun 6(3). maddesi gereğince genel olarak kabul görmüş önemli ölçüde eşdeğer hükümleri ve son olarak var ise yetkili makam tarafından belirlenen istisnaları içermektedir.

Denizde çalışmaya uygunluk beyannamesinin I. Bölümünde yer alan “ulusal gereksinimler” ifadesi, gemi adamlarının yaşam ve çalışma koşullarıyla ilgili olan ulusal mevzuata yapılan atıfları içermektedir. Ulusal mevzuat, Deniz İş Konvansiyonunda sözü

¹⁸⁹ Yola elverişliliğin aynı zamanda geniş anlamda denize elverişlilik anlamına geldiği hususundaki görüşü için bkz. Kalpsüz, T.: *Deniz Ticareti Hukuku, Giriş-Gemi*, C.I, Ankara 1971, s. 169.

¹⁹⁰ 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanununun 2. maddesi uyarınca, ticaret gemilerinin limandan çıkışları liman başkanlıklarınca verilen liman çıkış iznine bağlıdır. Bkz. 6333 sayılı ve 14/06/1946 tarihli RG. Her ne kadar MLC henüz Liman Devleti Denetim Yönetmeliğinin 4. maddesindeki tanımlar kısmında belirtilen uluslararası konvansiyonlardan sayılmasa da Konvansiyonun iç hukukta yürürlük kazanmasından sonra ilgili Yönetmelik’e ekleme yapılması gerekecektir.

¹⁹¹ Bkz. Ek - 2.

edilen gereksinimlere uyduğu müddetçe, ulusal mevzuattaki hükme atıf yapılması yeterlidir. Böylece, ulusal mevzuattaki hüküm Konvansiyonla önemli ölçüde eşdeğer ise bu hüküm tanımlanmalı ve kesin olarak açıklanmalıdır. Beyanname, ilgili herkesin anlayabileceğı açık bir dille kaleme alınmalıdır. I. Bölümün düzenlenmesi ve tasdiki, ilgili devlet veya bu amaçla yetkilendirilen kuruluş tarafından yapılmaktadır.

Donatan tarafından oluşturulan II. Bölüm ise, iki denetim arasında, Konvansiyonun gerekliliklerine uygunluk kapsamında alınan ve sürekli iyileşme sağlamaya yönelik önlemleri içermektedir. II. Bölümün yetkili makam veya yetkili kuruluş tarafından onaylanması halinde denizde çalışmaya uygunluk beyannamesi verilmektedir. Sertifikanın geçerlilik süresi beş yıldır ancak bayrak devleti veya yetkilendirdiğı kuruluş, daha kısa bir geçerlilik süresi öngörebilir. Ancak bayrak devleti, ara denetimler yaparak Deniz İş Konvansiyonunun uygulanıp uygulanmadığını denetleyebilir. Donatan tarafından düzenlenen, denizde çalışmaya uygunluk beyannamesinin II. Bölümünde, Deniz İş Konvansiyonuna uygunsuzluğun tespit edilmesi halinde ne olacağı, alınacak kayıtlar ve izlenecek usul belirtilmektedir. II. Bölümü düzenleme konusunda donatanı oldukça serbest bırakan Konvansiyon, örnek kabilinden Uluslararası Emniyet İdaresi Koduna¹⁹² (ISM) veya geminin devamlı gözlem kayıtlarıyla ilgili başkaca belgelere atıfta bulunulabileceğini öngörmektedir. Denizde çalışmaya uygunluk beyannamesi, geminin bayrağını taşıyan devletin müfettişleri, liman yetkilileri ve gemi adamları tarafından kolayca anlaşılabilir bir tarzda kaleme alınmalıdır.

¹⁹² *International Safety Management Code*, IMO'nun A.741 (18) sayılı Genel Kurul Kararıyla kabul edilmiştir. SOLAS 1974'ün 9. Bölümüne eklenen kod ile, gemilerin güvenli bir şekilde işletilmeleri ile deniz ve çevre kirliliğinin önlenmesi adına uluslararası denizcilik standartlarının iyileştirilmesi amaçlanmaktadır. Uluslararası seyrüseferde bulunan bütün gemilerin ISM Kodu taşıması zorunludur.

Bazı durumlarda sertifika geçici olarak da verilebilmektedir. Bu haller, Deniz İş Konvansiyonunun A5.1.3 sayılı Standardının 5. maddesinde, geçici sertifika, yeni gemilerin teslimatı, geminin bayrağını değiştirmesi ve donatanın ilk defa bir geminin işletimini kendi hesabına aldığı hallerde geçici olarak altı ayı geçmeyecek şekilde düzenlenebilir. Geçici sertifika verilebilmesi için Konvansiyonun A5 - I numaralı ekinde yer alan şartların sağlanması yanında, donatan ve gemi adamının Konvansiyon hükümlerini ihlal etmeyeceklerini taahhüt etmeleri gerekmektedir. Geçici sertifikadan sonra normal süreli denizde çalışma sertifikası verilmesi yapılacak tam denetime bağlıdır.

Deniz İş Konvansiyonunun A5.1.3 sayılı Standardının 14. maddesinde Deniz iş sertifikasının geçerliliğini kaybedeceği haller ayrıntılı olarak düzenlenmektedir. Zorunlu denetimler süresinde yapılmamışsa, sertifika aynı Standardın 2. maddesine uygun olarak vize edilmemişse, geminin bayrağını değiştirmişse, donatan geminin işletim sorumluluğunu bırakmışsa, Konvansiyonun 3. başlığında düzenlenen, barınma, dinlenme tesisleri ve yeme-içmeye ilişkin yapı ve ekipmanlarda değişiklikler haiz olmuşsa, sertifika geçerliliğini sona erdirmektedir. Geminin bayrak değiştirmesi halinde, Deniz İş Konvansiyonunu her iki devlet imzalamışsa, deniz iş sertifikası ve denizde çalışmaya uygunluk beyannamesini önceki bayrak devleti, yeni bayrak devletine göndermek zorundadır. Ayrıca, bayrak değişim tarihini izleyen ilk üç ay içinde, yetkili makam tarafından talep edilmesi halinde, denetim raporlarının bir örneğinin de yeni bayrak devletine iletilmesi gerekmektedir.

Deniz İş Konvansiyonunun 5.1.1 sayılı Düzenlemesinin 2. maddesine göre, bayrak devleti, gemideki yaşam ve çalışma koşullarının Konvansiyonun gerekliliklerine uyduğunun ve uymaya devam ettiğinin tespit edilebilmesi amacıyla etkili bir denetim ve

belgelendirme sistemi kurmalıdır. Bayrak devleti, Konvansiyonun A5.1.1 sayılı Standardının 1. maddesi uyarınca, gerçekleştireceği denetimin net hedeflerini ve standartlarını kendisi belirlemektedir. Deniz İş Konvansiyonunun A5.1.4 sayılı Standardının 2. maddesine göre, bayrak devleti, söz konusu denetimi yeterli sayıda nitelikli müfettiş aracılığıyla gerçekleştirmektedir. Aynı Standardın 3. maddesinde, bayrak devletinin, denetimi gerçekleştirecek müfettişlerin eğitimi, yetkinliği, statüsü ve bağımsızlığı hususlarında gerekli önlemleri alması gerektiği düzenlenmektedir. Müfettişler aracılığıyla yapılacak denetimler arasındaki süre üç yılı geçmemelidir.

Deniz İş Konvansiyonunun A5.1.4 sayılı Standardının 5. maddesinde, taraf devlet esaslı olabilecek bir şikayet aldığında, geminin Konvansiyon gerekliliklerini yerine getirmediği konusunda kanıtlar olduğunda veya gemide çalışmaya uygunluk beyannamesinin uygulanmasında ciddi eksiklerin olması halinde, söz konusu gemi hakkında soruşturma başlatmalı ve tespit edilen eksikliklerin giderilmesi için gerekli önlemleri almalıdır. Standardın 7. maddesi uyarınca, denetim yapan müfettişler, statü olarak, her türlü dış etkiden ve hükümet değişikliklerinden bağımsız ve ayrıca hizmet koşullarına ilişkin yeterli güvenceye sahip olmalıdırlar. Standardın 7. maddesine göre müfettişler, bayrak devletinin gemilerine çıkabilmekte ve Konvansiyonun gerekliliklerine uyulduğunun tespiti adına gereken tüm inceleme, kontrol ve soruşturmaları yapmaktadır. Denetimler sırasında gemi adamlarının haklarının ciddi ölçüde ihlal edildiğine veya gemi adamlarının güvenliğinin, sağlığının ve emniyetinin ciddi bir tehlikeye duçar olduğuna ilişkin bir kanaate varılması halinde geminin limanı terk etmesi yasaklanabilmektedir. Pek tabiidir ki, aynı Standardın 8. maddesine göre, geminin limanı terk etmemesi kararına karşı adli ve idari itiraz yolu açıktır. Standardın 9. maddesi uyarınca müfettişler, gemi adamlarının güvenliği, sağlığı ve emniyeti

hususlarındaki eksikliğin ciddi olmaması halinde, daha önce böyle bir durum yaşanmamış olmak şartıyla, sadece tavsiye verebilirler. Müfettişler sebebiyet veren şikayetin kaynağını donatana, donatanın temsilcisine veya geminin işletenine açıklamaktan kaçınır. Ayrıca müfettişler, görevlerini yerine getirirken tarafsızlıklarını engelleyecek her türlü işten kaçınmak zorundadırlar, denetim gerçekleştirirken her türlü menfaatten sakınmak ve görevleri bittikten sonra dahi ticari sır ve işletmenin gizli bilgilerini korumak durumundadırlar. Aksi halde kendilerine karşı, Standardın 11. maddesine göre cezai ve idari tedbirler uygulanabilir. Yapılan her denetimden sonra denetim raporu yetkili makama rapor verilmelidir. Raporun bir örneği gemide sergilenmek üzere kaptana verilmelidir. Denetim raporları belirli aralıklarla yayımlanır. Müfettişlerin yetkilerini usulsüz kullanmaları halinde ortaya çıkan her türlü zarar ulusal mevzuat uyarınca tazmin edilmektedir.

Bayrak devleti söz konusu denetim ve belgelendirmeyi bizzat yapabileceği gibi Deniz İş Konvansiyonunun 5.1.1 sayılı Düzenlemesinin 3. maddesi uyarınca yetkilendirdiği bir kamu kurumu veya başkaca bir kurum aracılığıyla da gerçekleştirebilir. “Yetkilendirilmiş Kuruluş”¹⁹³ olarak adlandırılan bu kurum, salt denetim veya belgelendirme yapabileceği gibi her iki işi de üstlenebilmektedir. Etkili bir denetim ve belgelendirme sistemi kurabilmek adına, yetkili kuruluş tayin edilse de, her halükarda gemi adamlarının gemideki yaşam ve çalışma koşullarının denetimi ve belgelendirilmesinden taraf devlet sorumlu tutulmaktadır. Bu anlamda yetkinin devri sorumluluğun devri anlamına gelmemektedir. Yetkilendirilmiş kuruluşun görevi gemi adamlarının gemide yaşam ve çalışma koşullarına ilişkin sertifika düzenlemek ve gerekli

¹⁹³ Liman Devleti Denetimi Yönetmeliğinin 4(k). maddesinde yetkilendirilmiş kuruluşun tanımı şu şekilde yapılmaktadır: “İdare adına, İdarenin belirleyeceği konularda, ulusal ve uluslararası kurallar ile yükümlülükler çerçevesinde, sörvey yapma ve sertifika düzenleme konusunda yetkilendirilen kuruluş”.

denetimleri gerçekleştirmektir. Yetkilendirilmiş kuruluş, Konvansiyonda belirtilen şekilde sertifika düzenlerken ve gemide denetim yaparken bağımsız ve tam yetki ile görevini sürdürmelidir.

Taraf devletler, yetkilendirilmiş kuruluşun, gemi adamlarının gemide yaşam ve çalışma koşulları hususunda yetkin olduğuna ve denetim hususunda bağımsız olacağına karar verirken birtakım kıstasları göz önünde bulundurmalıdır. Bu kıstaslar Deniz İş Konvansiyonunun 5.1.2 sayılı Düzenlemesinin 1(a). maddesinde, geminin işletiminde, gemi adamlarının yaşam ve çalışma koşulları bakımından bulunması gereken asgari şartlarda, gemide çalışma koşullarında, konaklama, dinlenme - eğlenme tesisleri, yeme - içme, kazaları önleme, sağlık koruması, tıbbi bakım ve sosyal güvenlik korumaları hususlarında kuruluşun gerekli uzmanlığının bulunmasıdır. Ayrıca, kuruluşun personelinin ilgili alanda yeterli uzmanlığının olması ve kendilerini bilgi bakımından yenileyecek potansiyellerinin olup olmadığı da dikkate alınmalıdır.

Deniz İş Konvansiyonunun A5.1.2 sayılı Standardı uyarınca yetkilendirilmiş kuruluş, gerek Deniz İş Konvansiyonu hükümleri, gerekse ulusal mevzuat ile uygulanacak konuyla ilgili diğer uluslararası sözleşmelere hâkim olmalıdır. Taraf devlet, yetkilendirilmiş kuruluşun büyüklüğü ve yapısını dikkate alarak bahsettiği yetkinin derecesini ona göre ayarlamalıdır. Konvansiyonun, yetkilendirilmiş kuruluşa ilişkin B5.1.2 sayılı Yönergesinde, tanınmış kuruluşun sahip olması gereken özellikler detaylıca anlatılmaktadır. Özellikle, yetkilendirilmiş kuruluşun gemi adamlarının gemide çalışma ve yaşam koşulları hususlarında bilgisinin, teknik ve idari yapısının sağlam olması ile yeterli sayıda donanımlı personelinin olması üzerinde fazlaca durulmaktadır. Ayrıca, işin zamanında ve kaliteli bir şekilde yapılması da konunun ehemmiyeti bakımından önem

arz etmektedir. Aynı Yönergede, yetkilendirilmiş kuruluş ile yazılı bir anlaşma yapılmasının daha uygun olduğu belirtilmektedir. Anlaşmada, yetkinin kapsamı ile uygulama alanı, amacı, genel hükümleri, yetkinin hukuki dayanağı, yetkinin yürütülme şekli ve yetkili idarenin düzenleyeceği rapor ve denetim hususları yer almalıdır. Taraf devlet, gözetim prosedürü kapsamında, IMO tarafından hazırlanan “Yetkilendirilmiş Kuruluşların İdare Adına İşlem Yapmalarına İlişkin Rehber Kuralı”¹⁹⁴’nı tatbik etmelidir¹⁹⁴.

Deniz İş Konvansiyonunun 5.1.2 sayılı Düzenlemesinin 4. maddesine göre, taraf devletlerin yetkilendirilmiş kuruluşlarını içeren bir listenin Uluslararası Çalışma Örgütüne bildirilmesi ve bu listeye erişimin herkese açık olması gerekmektedir. Deniz İş Konvansiyonunun A5 - I numaralı ekinde, yetkilendirilmiş kuruluş tarafından yapılacak denetimin içeriği belirlenmiştir. Gemideki yaşam ve çalışma koşullarının, Konvansiyona uygunluğu, deniz iş sertifikası ile ispatlanır. Denetimde, gemideki asgari çalışma yaşı, gemi adamlarının sağlık raporları, gemi adamlarının yeterlilikleri, gemi adamı hizmet sözleşmelerinin varlığı, gemi adamlarının işe alımında herhangi bir lisanslı, sertifikalı veya özel olarak düzenlenmiş işe alım ve yerleştirme hizmetinin kullanılması, çalışma ve dinlenme saatleri, geminin personel sayısı, konaklama, dinlenme, yeme - içme, gemi adamlarının sağlık ve emniyetleri ile kazaların önlenmesi, tıbbi bakım, gemide şikâyet prosedürü, ücretlerin ödenmesi, gemi adamlarının terkine karşı mali güvence ile donatanın sorumluluğuna ilişkin mali güvence sistemi hususları araştırılmaktadır.

Sonuç olarak, Deniz İş Konvansiyonunun 5.1.4 sayılı Yönergesinde de tekrar edildiği üzere, bayrak devletine yüklenen sorumluluk, Deniz İş Konvansiyonu hükümlerinin ulusal mevzuat ile uyumunu etkin bir sistem yoluyla gerçekleştirmek,

¹⁹⁴ Bkz. <[http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.739\(18\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.739(18).pdf)> et. 09/09/2019.

denetim, gözetim ve diğer kontrol yöntemlerini kullanarak Konvansiyon hükümlerinin uygulanmasında sürekliliği sağlamaktır. Konvansiyon uyarınca gemide taşınması zorunlu olan, mali güvence sağlayıcısının temin ettiği belgeler ile denizde çalışma sertifikası ve denizde çalışmaya uygunluk beyannamesini taşıyan bir gemi, karine olarak terke karşı mali güvenceye sahiptir. Bayrak devletinin sınırlarını aşan durumlarda, liman devleti denetimleri devreye girecektir.

2- Liman Devleti Denetimi

a) Genel Olarak

Gemilerde Deniz İş Konvansiyonunun getirdiği standartların yanında mali güvencenin olup olmadığını denetleyen son halka, liman devleti denetimidir. Deniz İş Konvansiyonunun 5(7). maddesinde getirilen, ayrıcalıklı muameleme görmeme (*no more favourable treatment*) ilkesi uyarınca, Konvansiyona taraf olsun olmasın herhangi bir devletin tabiiyetindeki gemiler, liman devleti denetimine tabi tutulmuşlardır¹⁹⁵. Gemi adamlarının gemideki yaşam ve çalışma koşullarının Konvansiyonun öngördüğü standartlara sahip olduğunu ve bunların ispatına ilişkin sertifikaların gemide bulunduğunu son denetim makamı sıfatıyla liman devleti denetleyecektir.

Bayrak devletinin yanında liman devleti denetimine ihtiyaç duyulmasının nedeni, devletlerin filolarındaki gemileri açık denizlerde izleyememeleri, gemilerinin belgelerini sürekli olarak denetleyememeleri ve müdahale yetkilerinin sınırlı olmasıdır. Yabancı gemilerin ulusal limanlarda denetimi, 1929 tarihli Denizde Can Emniyeti Uluslararası

¹⁹⁵ Albertos, S. R. - Palacio, A. V.: “Adapting European Legislation to the Maritime Labour Convention 2006 Regulations in Relation to the State Responsibilities of Both the Flag State and the Control of Ships by Port State Control”, Beijing L. Rev., 2013, C. IV, S.4, s.142.

Konvansiyonundan (SOLAS 29) beri var olan bir anlayış¹⁹⁶ olsa da devletlerin bölgesel anlaşmalar yoluyla liman devleti denetimlerini gerçekleştirdikleri görülmektedir. Söz konusu bölgesel anlaşmalardan ilki, ILO'nun 147 sayılı Ticari Gemi Taşımacılığı (Asgari Standartlar) Konvansiyonunun uygulanmasını takip etmek amacıyla oluşturulan 1978 tarihli Hague Mutabakatnamesi'dir. Sonrasında meydana gelen *Amoco Cadiz* Kazası¹⁹⁷, Avrupa'daki deniz güvenliği ve emniyetini sağlamaya yönelik alınan tedbirlerin yeterli olmadığını ortaya koymuştur. Bunun üzerine, IMO'nun Avrupa Toplulukları Komisyonu ve ILO temsilcileriyle birlikte on dört Avrupa ülkesinin deniz emniyeti ve güvenliğinden sorumlu bakanı, Aralık 1980'de bir araya gelerek, Paris Mutabakatnamesi'ni imzalamışlardır. Amaç, standart altı gemilerin tespit edilip, denizden uzaklaştırılmaları ve uluslararası sözleşmelerle getirilen koşulların sağlandığından emin olunmasıdır. Paris Liman Devleti Denetimi ile başlayan kontrol mekanizması, diğer bölgesel anlaşmalarla devam etmiştir. Günümüzde dokuz adet bölgesel anlaşma mevcuttur¹⁹⁸. Böylelikle, uluslararası konvansiyonlarla getirilen yeknesak kriterlerin, devletler tarafından karşılanıp karşılanmadığının tespiti bölgesel anlaşmalar aracılığıyla liman devleti denetimleri sayesinde gerçekleştirilmektedir.

¹⁹⁶ Ayrıca, 1966 tarihli Yükleme Sınırı Uluslararası Konvansiyonu, MARPOL 73/78 ve STCW'de liman devleti denetimini içeren hükümler ihtiva etmektedirler.

¹⁹⁷ Liberya bayraklı *Amoco Cadiz* isimli tanker gemisi, 1978'de dümen arızası ve kötü hava şartları sebebiyle karaya oturmuştur. Kurtarma başarısız olmuş, geminin taşıdığı ham petrolün neredeyse tamamı denize dökülmüş ve çok büyük bir çevre kirliliğine sebebiyet vermiştir. Bilgi için bkz. Demir, İ.: 1989 *Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma*, Ankara 2010, s. 16, dn. 42.

¹⁹⁸ Bu anlaşmalar, Avrupa ve Kuzey Atlantik (Paris MOU), Asya ve Pasifik (Tokyo MOU), Latin Amerika (Acuerdo de Vina del Mar), Karayipler (Caribbean MOU), Batı ve Orta Afrika (Abuja MOU), Karadeniz Bölgesi (Black Sea MOU), Akdeniz (Mediterranean MOU), Hint Okyanusu (Indian Ocean MOU) ve Arap Körfezi (Riyadh MOU) olarak dokuz tanedir. Ayrıca, Amerika Birleşik Devletleri, uluslararası düzenlemelere uygun bir şekilde Amerikan Sahil Güvenliği Kontrolü (USCG) olarak isimlendirilen liman devleti denetimini kendi bölgesinde uygulamaktadır.

b) Deniz İş Konvansiyonu Kapsamında Liman Devletinin Yükümlülükleri

Deniz İş Konvansiyonunun 5(4). maddesi, taraf liman devletine, limanına gelen bir yabancı gemiyi, Konvansiyonun gereklilikleri hususunda denetlemekte serbest kılmıştır. Hal böyle iken, Konvansiyonun 5.2 sayılı Düzenlemesi liman devletinin kontrol yükümlülüğünü düzenlemektedir. Dolayısıyla, liman devletince yürütülen kontrol, bir yandan onun için bir hak diğer yandan yükümlülüktür.

Deniz İş Konvansiyonunun 5.2.1 sayılı Düzenlemesinin 1. maddesine göre, her liman devleti, gemi adamlarının hakları da dahıl olmak üzere gemideki yaşam ve çalışma koşullarının, Konvansiyon hükümleriyle uyumlu olup olmadığını denetleme yetkisine haizdir. Söz konusu denetim, Konvansiyonun 5.2.1 sayılı Düzenlemesinin 2. maddesi uyarınca, ilgili Düzenlemenin Kodunda belirtilen haller hariç olmak üzere, karine teşkil eden deniz iş sertifikası ve denizde çalışmaya uygunluk beyannamesinin kontrollüğüyle sınırlıdır¹⁹⁹. Aynı Düzenlemenin 3. maddesi uyarınca denetim, Kod hükümlerine ve taraf devletin tabi olduğu liman devleti denetimi düzenlemelerine uygun olarak, yetkili idare tarafından gerçekleştirilmektedir. Denetim, Konvansiyonunun madde, düzenleme ve standart hükümleriyle sınırlı tutulmaktadır. Pek tabiidir ki, ihtiyari olan yönerge bölümü liman devleti denetimlerinden muaf sayılmıştır. Konvansiyonun aynı Düzenlemesinin 5. maddesine göre, liman devletinin, denetleme sistemi ve denetlemede kullanılan yöntem, ILO Anayasasının 22. maddesi uyarınca oluşturulan raporda yer almalıdır.

Şu kadar ki, liman devleti gerektiğinde Deniz İş Konvansiyonunun A5.2.1 sayılı Standardının 1. maddesini de gözeterek gemideki yaşam ve çalışma koşullarına yönelik

¹⁹⁹ Bkz. MLC 2006 Düzenleme 5.2.1/2. Ayrıca, Düzenleme 5.2.1/3, denetimin Konvansiyonun madde ve düzenlemeleri ile Kodun yalnızca zorunlu olan A bölümüne ilişkin olarak yapılacağını belirtmektedir.

denetimi salt evrakla sınırlamayabilir ve detaylı bir girişime girişebilir. Maddeye göre, liman devleti deniz iş sertifikası ve denizde çalışmaya uygunluk beyannamesinin ibrazını talep ettikten sonra aşağıdaki hallerde detaylı denetimde bulunma yetkisine haizdir:

- (a) Aranılan belgelerin üretilmemiş, düzenlenmemiş, sahte düzenlenmiş veya Konvansiyonda aranan bilgilerle donatılmamış veya başkaca bir sebeple geçersiz olması,
- (b) Gemideki yaşam ve çalışma koşullarının, Konvansiyon gerekliliklerini karşılamadığı hakkında açık bir gerekçenin var olması,
- (c) Geminin Konvansiyonun gerekliliklerinden kurtulmak amacıyla bayrak değiştirdiğine yönelik makul bir gerekçenin var olması veya
- (d) Gemideki yaşam ve çalışma koşullarından somut bir veya birkaçının Konvansiyon hükümleriyle uyumlu olmadığına yönelik bir şikâyetin var olması.

Söz konusu denetim, gemideki yaşam ve çalışma koşullarının gemi adamlarının güvenliği, sağlığı veya emniyeti için gerçek bir tehlike oluşturduğu ve Konvansiyon hükümlerinin ciddi şekilde ihlal edildiği konusunda görevli memurun inandırıcı gerekçelere sahip olması halinde bir zorunluluk teşkil etmektedir. Maddenin (a), (b) ve (c) bentlerinden kaynaklanan detaylı denetim, Konvansiyonun A5.2.1 sayılı Standardının 2. maddesi uyarınca, Konvansiyonun A5-II numaralı Eki'nde yer alan konular ve bilhassa gemi adamlarının ülkesine gönderilme masraflarının karşılandığı bir mali güvence sisteminin olup olmadığı hakkında yapılmaktadır²⁰⁰. Maddenin (d) bendinde ise denetim sadece şikâyet konusuna inhisar ettirilmektedir.

²⁰⁰ Detaylı denetimde ayrıca, asgari yaş, sağlık raporu, gemi adamlarının nitelikleri, hizmet sözleşmeleri, lisanslı, sertifikalı veya düzenlenmiş özel işe alım ve yerleştirme hizmetlerinin kullanımı, çalışma ve dinlenme saatleri, gemi mürettebatı, barınma, dinlenme tesisleri, beslenme, sağlık, emniyet ve kazaları

Deniz İş Konvansiyonunun A5.2.1 sayılı Standardının 4. maddesine göre, detaylı denetimde gemideki yaşam ve çalışma koşullarının Konvansiyon gereklilikleriyle uyuşmadığının tespiti halinde, görevli memur eksiklikleri ve eksikliklerin giderileceği son tarihi gemi kaptanına derhal bildirir. Görevli memur, eksikliklerin ve (d) bendine göre şikâyetin ciddi bulunması halinde, ayrıca söz konusu eksiklikleri liman devletinin gerekli donatan ve gemi adamı örgütlerinin bilgisine sunar. Gerektiğinde, bayrak devletinin temsilcisine konuyla ilgili bildirim yapabileceği gibi, bir sonraki limanın yetkili makamlarına da bilgi verilebilir.

Deniz İş Konvansiyonunun A5.2.1 sayılı Standardının 5. maddesi uyarınca, liman devleti, denetim raporunun bir örneğini, varsa bayrak devletinin yetkili makamının süresinde verdiği cevabı da ekleyerek, Uluslararası Çalışma Bürosunun Genel Müdürlüğüne gönderebilir. Buradaki amaç, rapordan diğer taraf devletlerin bilgi sahibi olmasını sağlamaktır. Konvansiyonun aynı Standardının 6. maddesine göre, yapılan detaylı denetimden sonra, gemideki yaşam ve çalışma koşullarının Deniz İş Konvansiyon gerekliliklerine uymadığının tespit edilmesi halinde, gemideki şartlar gemi adamlarının güvenliği, sağlığı ve emniyeti için açıkça tehlike oluşturuyorsa veya eksiklik, gemi adamlarının hakları da dahil olmak üzere Konvansiyon hükümlerinin ciddi veya tekrarlanan bir ihlali oluşturuyor ise, görevli memur geminin seyrini engellemek için gerekli tedbirleri almakla yükümlüdür. Bu tedbirler ancak ya söz konusu eksikliklerin giderilmemesi ya da eksiklikleri giderilmesi adına herhangi bir adım atılmaması yahut eksikliklerin giderilmesi için oluşturulan planın derhal uygulanacağı konusunda şüphelerin olması haliyle sınırlı olarak uygulanabilir. Geminin denize açılması

önleme, gemide tıbbi bakım, şikâyet prosedürünün işleyişi, ücretlerin ödenmesi, ve donatanın sorumluluğuna ilişkin mali güvence sistemi incelenmektedir.

yasaklanmışsa, görevli memur bayrak devletini derhal bilgilendirir ve belirli süre içerisinde cevap ister. Ayrıca, liman devletindeki gemi adamları ve donatan örgütleri de konu hakkında bilgilendirilir. Aynı Standardın 8. maddesi, gemiyi haksız yere tutan veya seferini geciktiren liman devletini bu haksızlık dolayısıyla ortaya çıkan zararı tazmin etmekle yükümlendirmiştir. Tazminat talep eden kişi, geminin haksız yere tutulduğunu veya seferinin geciktirildiğini ve bundan dolayı zarara maruz kaldığını ispatla mükelleftir. Bu tazminat yükümlülüğü, liman devletini gemiyi seferden men etmeden önce Deniz İş Konvansiyonu gereğince yetkilendirilmiş olduğu denetimi gereği gibi gerçekleştirmek ve sonucunda hukuka aykırılığı tespit etmek için gerekli dikkat ve özeni gösterme borcu altına sokmaktadır. Şu kadar ki, maddenin kaleme alınışı liman devletinin, kusurlu olsun ya da olmasın, gerekli dikkat ve özeni göstermiş olup olmadığına bakılmaksızın sorumlu tutulduğu izlenimi vermektedir²⁰¹.

Deniz İş Konvansiyonunun B2.5.2 sayılı Yönergesinin 1. maddesinde, yabancı bir limanda ülkesine gönderilmeyi bekleyen ve gönderilmesinde gecikme yaşanan gemi adamına, her türlü desteğin sağlanması gerektiği belirtilmektedir. Liman devletinin yetkili idaresince, bayrak devletinin konsolosluğu veya yerel temsilciliğine ve gemi adamının tabiiyetinin bulunduğu veya ikamet ettiği devlete uygun olduğu ölçüde derhal bilgi verilmelidir. Konvansiyonun B2.5.2 sayılı Yönergesinin 2. maddesi uyarınca, her taraf devlet, aşağıdaki maksatların erişimine yönelik olarak uygun tedbirlerin alınmasını sağlamalıdır:

²⁰¹ Karan, H.: “The Link Between Exercise of Control over Foreign Merchant Ships with Lawful Grounds and State Liability for Wrong Assessments”, *International Marine Economy Law and Policy*, (Ed. Nordquist, M. H. - Moore, J. N. - Long, R.), Leiden Boston 2017, s. 440.

- (a) Yabancı bayraklı bir gemide çalışıp kendi kusuru olmaksızın yabancı bir limanda bırakılan gemi adamının,
 - (i) bağlantısının bulunduğu limana,
 - (ii) tabiiyetinin veya ikametinin bulunduğu devletin limanına,
 - (iii) Yetkili makamın onayının veya diğer uygun güvenlik önlemlerinin alınması şartıyla, donatan veya kaptan ile kararlaştırdığı başka bir limana gönderilmesini sağlamak,
- (b) Kendi kastından kaynaklanmamış olmak şartıyla, hastalandığı veya gemide hizmet görürken kazaya uğradığı için yabancı bir limanda terk olunan, yabancı bayraklı gemi çalışanı gemi adamına, gerekli tıbbi bakım ve desteği sağlamak.

Görüldüğü üzere Deniz İş Konvansiyonu, donatan ve bayrak devletince talepleri karşılanmayan, terk edilmiş gemi adamını korumaya yönelik olarak liman devletine de yükümlülük getirmektedir. Bu durumda, terk edilmiş gemi adamının, yukarıda bahsi geçen yerlerden birine liman devleti tarafından gönderilmesi söz konusu olabilecektir. Liman devleti, terk olaylarının kaydedildiği veri tabanına durumu derhal bildirmek zorundadır²⁰².

Deniz İş Konvansiyonu 5.2.2 sayılı Düzenlemesiyle gemi adamlarına karada bulunduğu esnada liman devletine, terkine yönelik şikâyetle bulunabilme imkânı tanımıştır. Gemi adamı, liman devletinin görevli birimine, gemide Konvansiyon

²⁰² 2004 yılında kurulan veri tabanına, 15 Kasım 2019 tarihi itibarıyla 485 terk olayı ihbar edilmiştir. Yaklaşık 5.000 gemi adamını etkileyen terk olaylarının 181'i sonuçlanmış, 73'ü halen ihtilaflı, 50'si ise gayri faal durumdadır. Geri kalan 181 terk olayı ise henüz karara bağlanamamıştır. 2014 Değişikliklerinin yürürlüğe girmesiyle beraber, 2018 yılında 44, 2019 yılı itibarıyla ise 13 yeni terk olayı ihbar edilmiş olup, henüz hiçbirisi çözüme kavuşmamıştır.

hükümlerine uyulmadığına veya gemideki yaşam ve çalışma koşullarına ilişkin şikâyetle bulunabilir. Şikâyeti alan görevli memur, öncelikle şikâyetle konu olan eksikliğin sadece şikâyet eden gemi adamını mı, yoksa genelini mi ilgilendirdiğini tespit etmelidir. Şayet şikâyet genel bir nitelikte ise daha detaylı bir denetim zorunluluğu söz konusu olmaktadır. Şikâyet üzerine yapılan denetimde, görevli memur kaptana, donatana ve şikâyetle ilgisi bulunan diğer kişilere kendi görüşlerini bildirme imkânı vermelidir. Bayrak devleti, liman devleti tarafından gönderilen bildirime cevaben söz konusu eksikliğin giderilmesine yönelik kabul edilebilir bir plan sunarsa, görevli memur şikâyetle ilgili başkaca bir önlem almaktan kaçınabilir. Her taraf devlette yer alan işgücü tedarikçileri, donatanın tabiiyeti önem arz etmeksizin, tedarik ettiği gemi adamlarının hizmet sözleşmelerinde yer alan hususların yerine getirilmesinden sorumludur.

SONUÇ

Çok eski tarihlerden beri sorun teşkil eden, ancak son yirmi yıldır tartışılmaya başlanan gemi adamının donatan tarafından terki meselesi, nihayet uluslararası bağlayıcı bir düzenlemeye kavuşturulmuştur: 2006/2014 tarihli Deniz İş Konvansiyonu. Bu Konvansiyonla, terk süresince ortaya çıkmış giderler ile gemi adamlarının ülkelerine gönderilme masrafları mali güvence altına alınmıştır. Konvansiyonun A.2.5.2 sayılı Standardının 2. maddesinde, terkin tanımından ziyade terk teşkil edebilecek hallerin sayıldığı görülmektedir. Bunlar, gemi adamının ülkesine gönderilme masraflarının karşılanılmasından kaçınılması, gerekli destek ve bakımdan yoksun bırakılması veya en az iki aylık ücretinin ödenmemesi de dâhil olmak üzere, donatanın tek taraflı olarak gemi adamı ile olan bağlantısını başka surette kopartmasıdır. Konvansiyon, gemi adamının terki teşkil edebilecek durumları sayarken taraf devletlere olabildiğince hareket imkânı yaratmakta ve pek çok tanımı ulusal hukuklara bırakmaktadır.

Gemi adamı söz konusu hallerde terkedildiğinde, yaşamını sürdürebilmesi için hayati ihtiyaçlarının karşılanmasından, barınmasına ve hatta terkten sonra yabancı olduğu devletteki hukuki statüsüne kadar pek çok sorun ortaya çıkmaktadır. Deniz İş Konvansiyonunun A2.5.2 sayılı Düzenlemesinin 9. maddesi uyarınca oluşturulacak mali güvence sistemi, terkten sonra gemi adamının doğmuş ücretleri ile hizmet sözleşmesine bağlı alacaklarının dört aylık tutarını, ülkesine gönderilme masraflarını ve temel ihtiyaçları adına yapılan makul giderleri içermektedir. Durum böyle olmakla beraber, Konvansiyonda gemi adamlarının terkten kaynaklanan manevi tazminat talepleri mali güvence dışında tutulmakta, gemi adamlarının terkten sonraki hukuki statüleri de ele alınmamaktadır.

Deniz İş Konvansiyonu, terkin hizmet sözleşmesine etkisini düzenlememektedir. Bu bağlamda çalışmada, terk teşkil eden haller için hizmet sözleşmesinin sona erip ermediğinin tayini her bir durum için ayrı ayrı yapılmıştır. Gemi adamının ülkesine gönderilme masrafları dışında, hizmet sözleşmesinin sona erdiği olaylarda, sözleşmenin sona ermesinden kaynaklanan alacaklar da belirli bir oranda Deniz İş Konvansiyonu uyarınca oluşturulacak mali güvence sisteminden karşılanabilmektedir. Konvansiyonun, muhatap olarak donatana ulaşamaması ihtimalinden hareketle, terkten kaynaklı oluşabilecek masrafları ve giderleri olabildiğince geniş bir mali güvence kapsamına almaya çalıştığı görülmektedir. Terkten kaynaklanan gemi adamının ülkesine gönderilme masrafları ve doğmuş ücretleri, aynı zamanda gemi alacaklısı hakkı bahşetse de, söz konusu alacakların mali güvenceden talep edilmesinin daha kolay ve pratik olacağı düşünülmektedir; zira Konvansiyonun A2.5.2 sayılı Düzenlemesinin 8. maddesi uyarınca da mali güvence, gemi adamının veya temsilcisinin talebi üzerine derhal sağlanmaktadır.

Deniz İş Konvansiyonu, terke karşı mali güvence sisteminin yapısını belirleme yetkisini bayrak devletlerine bırakmaktadır. Uygulamada, özellikle P&I Kulüplerinin hüküm ve şartlarının Deniz İş Konvansiyonunu içine alacak şekilde genişletilmesinden sonra, taraf devletlerin P&I Kulüpleri veya özel sigortalar aracılığıyla mali güvence sistemini teşkil ettikleri görülmektedir.

Bayrağını taşıyan gemilerde terke karşı mali güvence oluşturma yükümlülüğü bayrak devletinde olduğundan, kendisi veya yetkilendirdiği kuruluşlar aracılığıyla, söz konusu gemileri denetleyerek, Konvansiyonun gerekliliklerini taşımaları halinde “Denizde Çalışma Sertifikası” ile “Denizde Çalışmaya Uygunluk Beyannamesi”ni bayrak devleti düzenlemektedir. Mali güvencenin olduğuna delalet eden söz konusu

belgeler, liman devleti denetimlerinin de temelini oluşturmaktadır. Liman devleti, gerekli gördüğü takdirde daha detaylı bir denetim de gerçekleştirebilmektedir. Konvansiyonca oluşturulan mali güvence sisteminin, bayrak devlet tarafından oluşturulması, donatan tarafından finanse edilmesi ve liman devleti tarafından denetlenmesi gerekmektedir. Mali güvencenin hiç veya gereği gibi olmaması durumunda, geminin eksiklikler giderilinceye kadar seferden men edilmesi söz konusu olabilmektedir. Taraf liman devleti, yaşanan terk olaylarını ILO'ya ihbar ederek, veri tabanına işlenmesini sağlamalıdır. Bu sayede terk olaylarının hangi aşamada olduklarının ve kaçının çözüme ulaştığının tespiti açık bir şekilde yapılabilecektir.

2014 tarihli Değişikliklerden sonra bildirilen terk olaylarında azalma gözlemlenmişse de olayların çözüme kavuşturulmaları konusunda istenilen ivme henüz kazanılamamıştır. Bu sebeple bazı üye devletler, IMO'nun 106. Hukuk Komitesi'nde, terke ilişkin bayrak ve liman devleti arasındaki işbirliğine yönelik rehber kurallar hazırlayıp, bir sonraki Hukuk Komitesi Oturumuna sunulması kararı almışlardır. Söz konusu rehber kuralların ihbar edilen terk olaylarının hızlı çözümü noktasında ne kadar işlevsel olacağı zaman içerisinde anlaşılacaktır.

Deniz İş Konvansiyonunun 2014 tarihli Değişikliklerini onaylayan 89 devlet bulunmaktadır. Bu devletlerin dünya tonajının %91'ini oluşturduğu düşünüldüğünde, söz konusu devletlerin bayrağını taşıyan gemilerde çalışan gemi adamlarının terke karşı güvence altında olmaları büyük bir ilerleme olarak görülebilir. Yine de, Konvansiyona taraf olmayan devletlerin bir an önce taraf olmaları hususunda teşvik edilmeleri gerekmektedir.

Deniz İş Konvansiyonunun, Uygun Bulma Kanunu yayımlanmış olsa da henüz iç hukuk süreci tamamlanmadığından, Konvansiyon Türkiye’de henüz yürürlük kazanmamıştır. Bir an önce gerekli teknik altyapının oluşturularak Konvansiyon hükümlerinin incelenmesi ve değerlendirilmesi önem taşımaktadır. Bu bağlamda, Türk hukukunda saptanan eksiklikler şu şekildedir:

1. maddesi uyarınca Deniz İş Kanunu, kapsama alanına gemileri almış olup, yüz ve daha yukarı grostonilatoluk Türk bayrağı taşıyan gemilerde hizmet akdi ile çalışan gemi adamlarına uygulanmaktadır. Bunun aksine Deniz İş Konvansiyonu, herhangi bir tonaj sınırlaması öngörmemekte, Konvansiyonun 2(4). maddesine göre genellikle ticarete özgülenmiş bulunan gemilere uygulanma imkanı yaratmaktadır. Bir diğer husus, gemi adamının ülkesine gönderilme hakkıyla alakalıdır. Deniz İş Kanununun 21. maddesinin lafzından, gemi adamının ülkesine gönderilme hakkını kazanabilmesi için hizmet sözleşmesinin sona ermesi gerektiği sonucu çıkartılmaktadır. Hâlbuki Deniz İş Konvansiyonu, gemi adamının ülkesine gönderilmesi hakkının doğumu bakımından böyle bir ayırım yapmamakta, hizmet sözleşmesi devam ederken dahi söz konusu hakkın doğabileceğini düzenlemektedir. Deniz İş Kanununun, Konvansiyondaki terk hükümleri göz önünde bulundurularak, gemi adamının ülkesine gönderilmesiyle ilgili düzenlemelerin bu şekilde revize edilmesi yerinde olacaktır. Ayrıca Deniz İş Kanununda yer alan, gemi adamının ülkesine gönderilmesi hakkı bakımından Türk/yabancı olma ayırımını ortadan kaldırması ve Türk bayraklı gemide çalışan tüm gemi adamlarına uygulanacak yeknesak düzenlemelerin getirilmesinde fayda görülmektedir.

Deniz İş Konvansiyonu çerçeve nitelikli bir Konvansiyon olduğundan, gemi adamının ülkesine gönderilme hakkının ortaya çıkmasına sebep olan hizmet

sözleşmesinin haklı nedenle feshi ile hizmet sözleşmesini kendiliğinden sona ermesi hususlarında ulusal hukuklara atıf yapmaktadır. Deniz İş Kanununun ilgili konuları düzenleyen “önelsiz fesih ve infisah” başlıklı 14. maddesine baktığımızda, söz konusu hallerin sınırlı bir şekilde sayıldığı ve terk müessesini içermediği görülmektedir. Bu bağlamda, Deniz İş Kanununun, Deniz İş Konvansiyonuna uygun hale getirilmesi gerekmektedir.

Türk hukukunda henüz terke karşı hangi mali güvencenin teşkil edileceği hususu düzenlenmemektedir. Ne var ki, Deniz İş Konvansiyonunun 5(7). maddesinde düzenlenen, taraf olmayan devletlerin ayrıcalıklı muameleme görmelerinin engellenmesi ilkesinin sonucu olarak, Türk bayraklı gemilerde çalışan gemi adamlarına, sigorta yoluyla mali güvence sağlandığı görülmektedir. 20 Ağustos 2013 ilâ 20 Ağustos 2017 tarihleri arasında, 293 Türk gemisinin Deniz İş Konvansiyonu kapsamında eksiklikler nedeniyle denetlendiği, 19 Türk gemisinin ise söz konusu eksiklikler sebebiyle tutulduğu görülmekteyken, yabancı gemilerin hiçbirinin Türkiye tarafından Deniz İş Konvansiyonu kapsamında denetlenmediği saptanmaktadır.

Sonuç olarak, 2014 tarihli Değişikliklerle getirilen mali güvence sistemi, terke karşı yeterli mali güvence sağlasa da, bunun istenilen ölçüde etkin ve hızlı olmadığı anlaşılmaktadır. Bu sebeple, Konvansiyona taraf olmayan devletlerin taraf olma hususunda teşvik edilmeleri ve ulusal altyapılarını Konvansiyon gerekliliklerine uygun hale getirmeleri gerekmektedir.

KAYNAKÇA

I. ASLİ KAYNAKLAR

A) KANUNLAR, TARAF OLUNAN ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER

6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu (Bkz. 04/02/2011 tarihli ve 27836 sayılı RG)

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (Bkz. 14/02/2011 tarihli ve 27846 sayılı RG)

4857 sayılı İş Kanunu (Bkz. 10/06/2003 tarihli ve 25134 sayılı RG)

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

68 Numaralı Gemilerde Mürettebat İçin İaşe ve Yemek Hizmetlerine İlişkin Konvansiyon (Bkz. 22.07.2003 tarihli ve 25176 sayılı RG)

95 Numaralı Ücretlerin Korunmasına İlişkin Konvansiyon (Bkz. 28.10.1960 tarih ve 10641 sayılı RG)

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

B) YÖNETMELİKLER, KARARLAR

Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik (Bkz. 10/11/2006 tarihli ve 26342 sayılı RG)

Gemi Adamlarının İkamet Yerleri, Sağlık ve İaşelerine Dair Yönetmelik (Bkz. 20/12/1989 tarihli ve 20378 sayılı RG)

Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği (Bkz. 10/02/2018 tarihli ve 30328 sayılı RG)

II. YARDIMCI KAYNAKLAR

A) MAHKEME KARARLARI

Yargıtay 9. HD, 20/03/2006, 2990/6997 E.

The Nottebohm Case, Liechtenstein v. Guatemala, 1958 ICJ Rep. 111.

B) ÖĞRETİ

1- Kitaplar

Acar, S.: *Gemi Adamı Talepleri*, İstanbul 2012 (Talepler).

- Acar, S.:** *Kulüp Sigortası*, İstanbul 2008 (Sigorta).
- Alderton, T. - Bloor, M. - Kahveci, E. - Lane, T. - Sampson, H. - Thomas, M. - Winchester, N. - Wu, B. - Zhao, M.:** *Global Seafarer, Living and Working Conditions in a Globalized Industry*, Cenevre 2004.
- Algantürk Light, S. D.:** *Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası*, B. 2, İstanbul 2006.
- Atamer, K.:** *Deniz Ticareti Hukuku - Gemilerin Eşya Hukuku*, C. II, İstanbul 2018 (Gemilerin Eşya Hukuku).
- Atamer, K.:** *Deniz Ticareti Hukuku*, C. I, İstanbul 2017 (Deniz Ticareti).
- Aydın, U.:** *İş Hukukunda İşçinin Kişilik Hakları*, Eskişehir 2002.
- Bedük, M. N.:** *Deniz İş Sözleşmesi*, Bursa 2012.
- Black, J.:** *The British Seaborne Empire*, New Haven and London 2004.
- Bozkurt Gümrükçuoğlu, Y.:** *Türk İş Hukukunda Belirli Süreli İş Sözleşmesi*, İstanbul 2012.
- Can, M.:** *Deniz Ticareti Hukuku Giriş - Gemi - Deniz Hukuku Kişileri*, C. I, B. 2, Ankara 2003.
- Churchill, R.R. - Lowe, A.V.:** *The Law of The Sea*, B. 3, Manchester 1999.
- Coles, R. - Watt, E.:** *Ship Registration: Law and Practice*, B. 2, Oxon 2014.
- Couper, A. D.:** *Voyages of Abuses, Seafarers, Human Rights and International Shipping*, London 1999.
- Çelik, N. - Caniklioğlu, N. - Canbolat, T.:** *İş Hukuku Dersleri*, B. 30, İstanbul 2017.
- Çelik, N.:** *İş Hukuku Dersleri*, B.6, İstanbul 1984.
- Demir, İ.:** *1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma*, Ankara 2010.
- Demircioğlu, C. - Centel, T.:** *İş Hukuku*, B. 13, İstanbul 2009.
- Ekonomi, M.:** *İş Hukuku - Ferdi İş Hukuku*, C.I, B.3, İstanbul 1987.
- Ekşi, N.:** *Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi*, B. 2, Beta Yayınları, İstanbul 2004.
- Evren, Ö. K.:** *İş Hukukunda Ücret ve Uygulaması*, Ankara 2007.
- Eyrenci, Ö. - Taşkent, S. - Ulucan, D.:** *Bireysel İş Hukuku*, B.8, İstanbul 2017.

- Günay, B.:** *Türk ve Anglo Amerikan Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı*, Ankara 2009.
- IMO:** *Procedures for Port State Control 2017*, IMO Publishing, 2018.
- Kalpsüz, T.:** *Deniz Ticareti Hukuku, Giriş-Gemi*, C.I, Ankara 1971.
- Kar, B.:** *Deniz İş Hukuku*, Ankara 2014 (Ders Kitabı).
- Kar, B.:** *İçtihatları ve Mevzuatı ile Deniz İş Hukuku*, Ankara 2011 (Deniz İş).
- Karan. H.:** *Elektronik Konişmento*, Ankara 2004.
- Kayıhan, Ş. - Bağcı, Ö.:** *Türk Özel Sigorta Hukuku Dersleri*, Kocaeli 2018.
- Koç, Y.:** *Türkiye - ILO İlişkileri*, C. XLIV, Türk - İş Eğitim Yayınları, Ankara 2000.
- Kula Değirmenci, N.:** *Maritime Law in Turkey*, İstanbul 2017.
- McDonnel, M. L. - Devlin, D. - Doumbia Henry, C.:** *The Maritime Labour Convention*, Leiden 2011.
- Mollamahmutoğlu, H. - Astarlı, M. - Baysal, U.:** *İş Hukuku Ders Kitabı*, C. I, B.2 Ankara 2018.
- Özbek, O.:** *Yorumları ve Yargı Kararları ile Deniz İş Kanunu*, İstanbul 2003.
- Pazarcı, H.:** *Uluslararası Hukuk*, B. 14, Ankara 2015.
- Rodger, N. A. M.:** *The Command of the Ocean*, Newyork 2006.
- Rose, F. D.:** *Marine Insurance Law and Practice*, B. 2, London 2012.
- Seven, V.:** *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu*, Ankara 2003.
- Shergold, P. R.:** *Working-Class Life, the "American Standart" in Comparative Perspective 1899-1913*, Pittsburg 1982.
- Sözer, B.:** *Deniz Ticareti Hukuku, C. II*, İstanbul 2016. (Deniz Ticareti II)
- Sumner, C.:** *Reports of Cases Argued and Determined in the Curcuit Court of the United States for the First Circuit*, C. II, Boston 1837.
- Sur, M.:** *Uluslararası Hukukun Esasları*, İstanbul 2018.
- Süzek, S.:** *İş Hukuku*, B. 16, İstanbul 2018.
- Süzel, C.:** *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu*, İstanbul 2012 (Gemi Alacaklısı).

Tetley, W.: *Admiralty and Maritime Law*, Blaise 2002.

Tunçomağ, K. - Centel, T.: *İş Hukukunun Esasları*, B. 5, İstanbul 2008.

Türe, M. G.: *Türk İş Hukukunda İşverenin İflası*, Ankara 2017.

Ulucan, D.: *Deniz İş Hukukuna İlişkin Temel Bilgiler*, Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Dizisi - 3, İstanbul 1986.

Uysal İbat, E.: *Feshin Geçersizliği ve İşçilik Alacakları*, İstanbul 2018.

2- Yayınlanmamış Tezler

Açıkgöz, R.: *Türkiye'nin Bayrak ve Liman Devleti Olarak Yükümlülükleri Yerine Getirmesi ve Etkinliğinin Sağlanması Modeli*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul 2007.

Bueno-Hubilla, M. R. S.: *An Analytical Review of the Treatemnt of Seafarers under the Currrent Milieu of the International Law Relating to Maritime Labour and Human Rights*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, World Maritime University Dissertations, Malmö 2009.

Ercan, Ö.: *Avrupa Birliği Uyum Sürecinde Liman Devleti Kontrolü Kapsamında Türkiye'nin Durum Analizi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir 2010.

Manikum, V.: *The Potential Implications of the Maritime Labour Convention, 2006, for Policy and Management in the Maritime Sector : A Critical Analysis*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, World Maritime University Dissertations, Malmö 2007.

Öztürk, O. B.: *Yabancı Bayraklı Gemilerin Denetim Kriterleri ve Liman Devleti Kontrolü Sorunları Üzerine Bir Çalışma*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı Denizcilikte Emniyet Güvenlik ve Çevre Yönetimi Programı, İzmir 2015.

Rogers, R.: *Ship Registration: A Critical Analysis*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, World Maritime University Dissertations, Malmö 2010.

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

3- Makaleler

Ademuni - Odeke: "Evolution and Development of Ship Registration", *Il Diritto Marittimo*, 1997, S. 3.

- Ademuni - Odeke:** “The National and International Legal Regime of Bareboat Charter Registrations”, *Ocean Development & International Law*, 1997, S. 28. (Bareboat Charter)
- Aksoy, S.:** “Gemi Adamının Manevi Tazminat Alacağı Gemi Alacaklısı Hakkı Bahşeder mi?”, Prof. Dr. Sabih Arkan’a Armağan, Ankara 2019.
- Albertos, S. R. - Palacio, A. V.:** “Adapting European Legislation to the Maritime Labour Convention 2006 Regulations in Relation to the State Responsibilities of Both the Flag State and the Control of Ships by Port State Control”, *Beijing Law Review*, 2013, C. IV, S. 4.
- Andersen, M. - McDowall, A. - Fitzpatrick, D.:** “International Compliance and Enforcement Mechanisms”, *Seafarer’ Rights*, (Ed. Fitzpatrick, D. - Andersen, M.), New York 2015.
- Ayan, M. - Baykal, T.:** “Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Çevre: Türkiye’nin Örgüt İçindeki Durumu”, *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2010, C. VII, S.13.
- Bek, M.:** “Yatching and the Maritime Labour Convention 2006”, (Ed. Lavelle, J. *Maritime Labour Convention 2006, International Labour Law Redefined*), Oxon 2014.
- Bernal, F. - Piniella, F.:** “A New International Law to Protect Abandoned Seafarers: Amendments to MLC, 2006”, *Safety of Marine Transport Marie Navigation and Safety of Sea Transportation*, (Ed. Weintrit, A. - Neumann, T.), London 2015.
- Carey, L.:** “The Maritime Labour Convention, 2006: The Seafarer and the Fisher”, *Austl. & N.Z. Mar. L. J.*, 2017, C. XXXI.
- Charbonneau, A. - Chaumette, P.:** “The ILO Maritime Labour Convention 2006: An Example of Innovative Normative Consolidation in a Globalized Sector”, *Eur. Lab. L. J.*, 2010, C. I, S.3.
- Couper, A. - Walsh, C.:** “Globalization and the Seafarer”, *Ocean Year Book*, C. I, S. 15.
- Demir, İ.:** “Gemi Adamlarının Ölüm, Cismani Zarar ve Terkedilmeleri Sebebiyle Doğan Taleplere Dair Hukuki Sorumluluk ve Tazminata İlişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü’nce Yürütülen Çalışmalar”, *Sosyal Güvenlik Dünyası*, 2011, S. 76.
- Ekonomi, M.:** “İşyerinin Kapatılması”, *İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Türk Millî Komitesi 30. Yıl Armağanı*, Ankara 2006.
- Ekşi, N.:** “Milletlerarası Özel Hukuk Açısından Sigortacıya Doğrudan Başvuru Hakkını Kısıtlayan veya Ortadan Kaldıran Yabancı Yasaların Türk Mahkemelerince Dikkate Alınıp Alınmayacağı Sorunu”, *Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi*, 2015, C. IV, S. 2.

- Kahveci, E.:** “Abandoned Seafarers: The Case of Obo Basak”, *Proceedings of the Seafarers International Research Centre’s Fourth International Symposium*, Cardiff University 2005 (Abandoned).
- Kahveci, E.:** “Neither at Sea Nor Ashore: The Abandoned Crew of the OBO Basak”, *Annaure De Droit Maritime Et Oceanique*, Universite de Nantes, 2006, C. XXIV, S. 1 (Neither at Sea Nor Ashore).
- Kalpsüz, T.:** “Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Mahiyeti”, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın’a 65. Yaş Armağanı”, Ankara 1988 (Gemi Alacaklısı).
- Kalpsüz, T.:** “Milletlerarası Sözleşmelerde Kullanıldıkları Manada Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı Kavramları”, Prof. Dr. Tuğrul Ansay’a Armağan, Ankara 2006 (Kavramlar).
- Karan, H.:** “The Link Between Exercise of Control over Foreign Merchant Ships with Lawful Grounds and State Liability for Wrong Assessments”, *International Marine Economy Law and Policy*, (Ed. Nordquist, M. H. - Moore, J. N. - Long, R.), Leiden Boston 2017.
- Li, K. X. - Ng, J. M.:** “International Maritime Conventions: Seafarers' Safety and Human Rights”, *Mar. L. & Com.*, 2002, C. XXXIII, S 3.
- Link, P.:** “One Small Step for the United States, May Be One Giant Leap for Seafarers’ Rights”, *Hofstra Lab. & Emp. L. J.*, 2015, C. XXXIII, S. 167.
- Mantouvalou, V.:** “Are Labour Rights Human Rights?”, *European Labour Law Journal*, 2012, C. III, S. 2.
- Michel, C. D. - Ward, A. S.:** “Abandonment of Seafarers”, *The Coast Guard Journal of Safety & Security at Sea*, 2009, C. LXVI, S. 2.
- Nifontov, D.:** “Seafarer Abandonment Insurance: A System of Financial Security for Seafarers”, (Ed. Lavelle, J. *Maritime Labour Convention 2006, International Labour Law Redefined*), Oxon 2014.
- Öktem -Songu, S.:** “Deniz İş Hukukunda İş Sözleşmesinin Sona Ermesi ve Sonuçları”, *Legal İş Hukuku Dergisi*, 2004, S.3.
- Özçayır, O. Z.:** “The Use of Port State Control in Maritime Industry and Application of the Paris Mou”, *Ocean & Coastal L.J.*, 2009, C. XIV, S. 2.
- Piniella, F. - Silos, J. M. - Bernal, F.:** “Who Will Give Effect to the ILO’s Maritime Labour Convention 2006”, 2013, *Int’l Lab. Rev.*, C. CLII, S. 1.
- Roberts, E, S.-Nielsen, D.-Kotlowski, A.-Jaremin, B.:** “Fatal Accidents and Injuries Among Merchant Seafarers Worldwide”, *Occupational Medicine* 2014, C. LXIV/IV.

Ruozzi, E.: “Toward a Growing Protection of Social Rights of Seafarers: The Amendments to the Maritime Labour Convention, 2006 Concerning Financial Security for Abandoned Seafarers and for Death and Long-Term Disability”, *Ricercatrice in Diritto Internazionale*, 2016, C. XLVII S. 33.

Sandstrom, J. M.: “Changing International Concept of the Maritime Lien As a Security Right”, *Tul. L. Rev.*, 1973, C. XLVII.

Süzel, C.: “Gemi Adamlarının Yurda İade Masraflarına İlişkin Deniz İş Kanunu ile Uluslararası Çalışma Örgütü Konvansiyonlarının Hükümlerinin Karşılaştırılması”, (*Ed. Doğan Yenisey, K. - Ergüneş Emrağ, S. İş Hukukunda Yeni Yaklaşımlar II*), İstanbul 2018 (Yurda İade).

Taneri, E.: “Denizcilik İş Konvansiyonsi (Maritime Labour Convention - “MLC 2006”) Hakkında İnceleme ve Değerlendirme”, *Hukuk Bülteni Newsletter*, Ocak 2014, S.2.

Toy, D. B.: “Introduction to the Law of Maritime Liens”, *Tul. L. Rev.*, 1973, C. XLVII.

4- Raporlar

Abandoned Seafarers an Abdication of Responsibility – A Report by the International Transport Workers’ Federation, Annex 2 to Circular No. 126/S. 46/ 1999, April 1999.

Adoption of an Instrument to Consolidate Maritime Labour Standards, International Labour Conference”, 94. Oturum, Cenevre 2006.

ILO High – Level Tripartite Working Group on Maritime Labour Standards, TWGMLS/2004/19.

BIMCO/ISF: 2000 Manpower Update (University of Warwick, 2000).

BIMCO/ISF: Manpower Report the Global Supply and Demand for Seafarers in 2015.

GB. 273/STM, Committee on Sectoral and Technical Meetings and Related Issues, Fifth Item on the Agenda.

LEG 79/4, 22 Ocak 1999.

LEG 96/4/1, 31 Temmuz 2009.

GB. 277/ISTM/4.

GB. 295/STM/5 295th Session.

A 22/Res. 930, 17 December 2001, Guidelines on Provision of Financial Security in Case of Abandonment of Seafarers.

A 22/Res. 931, 17 December 2001, Guidelines on Shipowners' Responsibilities in Respect of Contractual Claims for Personal Injury or Death of Seafarer.

ILO/IMO/WGPS/8/2008.

ILO/IMO/WGPS/9/2009/10.

IMO/ILO/WGLCCS 9/1.

IMO/ILO/WGLCCS 4/3.

STCMLC / 2014.

GB.322 / LILS / 3, 2014.

5- Diğer

Uluslararası Hukuk Komisyonu Yıllığı, 1951, C. II, (http://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/1949_1959.shtml).

International Labour Standards Department, MLC 2006 Frequently Asked Questions, B. 4, Cenevre 2015 (FAQ).

Vacotto, B.: "Introduction to the MLC, 2006: Main Elements and the Overview of Its Implementation Worldwide" Presetation, Ankara 30 July 2019, Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin (MLC, 2006) Onaylanması ve Uygulanmasına Yönelik Üç Taraflı Ulusal Çalıştay, ILO Türkiye Ofisi, 30 Temmuz 2019.

TEZ ÖZETİ

Uluslararası karakteri haiz denizcilik sektöründe, gemi adamlarının donatanları tarafından yabancı bir limanda terk edilmeleriyle sıklıkla karşılaşmaktadır. Terk olaylarının sorun teşkil etmesinin nedeni, gemi adamlarının, ülkelerinden uzakta yabancı bir devlette çoğu zaman temel ihtiyaçlarını dahi karşılamaktan aciz bir şekilde bırakılmaları karşısında muhatap bulamamalarıdır.

Çalışmanın ilk bölümünde, Deniz İş Konvansiyonunun 2014 tarihli Değişiklikleriyle teminat altına alınan terk olayları ve terkin hukuki sonucu genel olarak incelenmektedir. 2014 tarihli Değişikliklerinin oluşturulmasında görev alan IMO/ILO Ortak Çalışma Grubu'nun faaliyetleri kronolojik olarak ele alınarak, değişikliklere kadarki mevcut yapı irdelenmektedir.

Çalışmanın ikinci bölümünde, Deniz İş Konvansiyonunda terkin ne şekilde düzenlendiği anlatılmaktadır. Terkin oluşumuna sebebiyet veren haller ele alınmaktadır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde ise, terkin hukuki sonuçları değerlendirilmektedir. Terke karşı getirilen mali güvence sistemi ile bayrak ve liman devletinin bu kapsamdaki yükümlülükleri anlatılmaktadır.

ABSTRACT

In the maritime industry, which has an international character, it is frequently encountered that seafarers are abandoned by their shipowners in a foreign port. The reason why abandonment is a problem is that the seafarers are often left incapable of meeting even their basic needs in a foreign state far from their country.

In the first part of the study, the abandonment of seafarers regulated by the 2014 Amendments to Rule 2.5 of the Maritime Labor Convention, which is about ensuring the seafarers' return to their countries, and the legal consequences of the abandonment are examined in general. The activities of the IMO / ILO Joint Working Group, which took part in the establishment of the 2014 Amendments, are discussed in chronological order and the current structure until the changes are examined.

The second chapter of the study describes how the abandonment is regulated in the Maritime Labor Convention. The conditions that cause the abandonment are scrutinized.

In the third chapter of the study, the legal consequences of the abandonment are discussed and the financial assurance system introduced under the 2014 Amendments to the Maritime Labor Convention and the obligations of the flag and port state are taken into consideration.

EK:1 MODEL BELGELER

APPENDIX A5-II

Maritime Labour Certificate

(Note: This Certificate shall have a Declaration of Maritime Labour Compliance attached)

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the
Maritime Labour Convention, 2006
(referred to below as "the Convention")
under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)

by
(full designation and address of the competent authority or recognized organization
duly authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of the ship

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry

Date of registry

Gross tonnage¹

IMO number

Type of ship

Name and address of the shipowner²

.....

.....

¹ For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.

² *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

This is to certify:

1. That this ship has been inspected and verified to be in compliance with the requirements of the Convention, and the provisions of the attached Declaration of Maritime Labour Compliance.

2. That the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention. These national requirements are summarized in the Declaration of Maritime Labour Compliance, Part I.

This Certificate is valid until subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention.

This Certificate is valid only when the Declaration of Maritime Labour Compliance issued

at on is attached.

Completion date of the inspection on which this Certificate is based was

Issued at on

Signature of the duly authorized official issuing the Certificate

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

Endorsements for mandatory intermediate inspection and, if required, any additional inspection

This is to certify that the ship was inspected in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention and that the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention.

Intermediate inspection:
(to be completed between the second
and third anniversary dates)

Signed
(Signature of authorized official)

Place

Date
(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Additional endorsements (if required)

This is to certify that the ship was the subject of an additional inspection for the purpose of verifying that the ship continued to be in compliance with the national requirements implementing the Convention, as required by Standard A3.1, paragraph 3, of the Convention (re-registration or substantial alteration of accommodation) or for other reasons.

Additional inspection:
(if required)

Signed
(Signature of authorized official)
.....
Place.....
Date
(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Additional inspection:
(if required)

Signed
(Signature of authorized official)
.....
Place.....
Date
(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Additional inspection:
(if required)

Signed
(Signature of authorized official)
.....
Place.....
Date
(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)



Maritime Labour Convention, 2006

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I

*(Note: This Declaration must be attached
to the ship's Maritime Labour Certificate)*

Issued under the authority of: *(insert name of competent
authority as defined in Article II, paragraph 1(a), of the Convention)*

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the
following referenced ship:

Name of ship	IMO number	Gross tonnage

is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority,
that:

- (a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;
- (b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;
- (c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> *(strike out the statement which is not applicable)*;
- (d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and
- (e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

- 1. Minimum age (Regulation 1.1).....
- 2. Medical certification (Regulation 1.2)
- 3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3).....
- 4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1).....
- 5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4)
- 6. Hours of work or rest (Regulation 2.3).....
- 7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7).....
- 8. Accommodation (Regulation 3.1).....
- 9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1)).....
- 10. Food and catering (Regulation 3.2)
- 11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3)
- 12. On-board medical care (Regulation 4.1).....

13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5)
14. Payment of wages (Regulation 2.2)
15. Financial security for repatriation (Regulation 2.5)
16. Financial security relating to shipowners' liability (Regulation 4.2)

Name:.....

Title:.....

Signature:.....

Place:.....

Date:.....

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Substantial equivalencies

(Note: Strike out the statement which is not applicable)

The following substantial equivalencies, as provided under Article VI, paragraphs 3 and 4, of the Convention, except where stated above, are noted *(insert description if applicable)*:

.....

No equivalency has been granted.

Name:.....

Title:.....

Signature:.....

Place:.....

Date:.....

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Exemptions

(Note: Strike out the statement which is not applicable)

The following exemptions granted by the competent authority as provided in Title 3 of the Convention are noted:

.....

No exemption has been granted.

Name:.....

Title:.....