

# ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ HUKUK KOMİTESİNİN 104. DÖNEM TOPLANTISININ DEĞERLENDİRİLMESİ

(EVALUATION OF THE 104TH SESSION COMMITTEE OF THE LEGAL  
COMMITTEE OF THE INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION)

Doç. Dr./Assoc. Prof. Dr. İsmail DEMİR\*

## I. GİRİŞ

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO: International Maritime Organization) Hukuk Komitesi'nin (Komite) 104. Dönem Olağan Toplantısı, 26.4.2017 ilâ 29.4.2017 tarihleri arasında Londra'daki IMO Merkezinde Ganalı Dr. Kofi Mbiah başkanlığında gerçekleştirilmiştir. Toplantıya Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı Başkanı Prof. Dr. Hakan KARAN ile aynı anabilim dalı öğretim üyesi Doç. Dr. İsmail DEMİR birlikte katılmışlardır.

## II. GÜNDEM KONULARI

- A) 2010 TARİHLİ TEHLİKELİ VE ZARARLI MADDELERİN DENİZ YOLUYLA TAŞINMASINA İLİŞKİN ZARARLARDAN SORUMLULUK VE TAZMİNATA DAİR MİLLETLERARASI SÖZLEŞME'NİN (2010 HNS) YÜRÜRLÜĞE GİRMESİNİN KOLAYLAŞTIRILMASI VE UYUMLU ŞEKİLDE YORUMLANMASI

2010 HNS Yazışma Grubunun faaliyetleriyle ilgili olarak Yazışma Grubu Koordinatörü Kanadalı Mr. François Marier tarafından Komite'ye

---

\* Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi ve Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi Müdür Yardımcısı (isocukdemir@hotmail.com).

LEG 104/3 simgeli bir rapor sunulmuştur. Raporda HNS olaylarına dair bazı senaryoların yer aldığı bir sunum taslağı, 2010 HNS'nin yürürlüğü ve uygulanmasına yönelik bir karar taslağı ile seminer programına yer verilmiştir.

Komite'ye 2010 HNS'ne Avrupa Konseyi üyesi devletlerin taraf olma süreçlerine ilişkin olarak alınan son kararlardan bilgi verilmiştir.

Komite, bu gündem maddesinde yer alan konularla ilgili olarak kurulan Yazım Komitesi'nin sunmuş olduğu LEG 104/WP.3 simgeli raporu genel olarak uygun görmüş, müzakerelerin sonucunda aşağıdaki kararları almıştır:

- (1) HNS olaylarına ilişkin senaryolara dair sunum onaylanmıştır.
- (2) 2010 HNS'nin yürürlüğe girmesini kolaylaştırmak amacıyla hazırlanan karar taslağı kabul edilmiştir. Karar taslağı, IMO Konseyi'nin 118. ve Genel Kurul'un 30. Dönem Olağan Toplantısına sunulacaktır.
- (3) HNS Yazışma Grubunun çalışmalarına, 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğuna İlişkin Sözleşme'ye (1992 CLC) veya 2010 HNS kapsamında sigorta sertifikalarının çıkartılması hususunda yetki devri yapılmasına referans yapılmasına gerek yoktur.
- (4) HNS 2010 Karar Taslağında, Komite'nin Genel Kurula bildirimde bulunurken HNS 2010'un kabulü ve uygulanmasını kolaylaştırma hususunda uygulamada karşılaşılan sorunlar ve gerçekleştirilen ilerlemelere değinen bir hüküm yer almalıdır.

- (5) Komite'nin 105. Dönem Toplantısı ile Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonlarının (IOPC: International Oil Pollution Fund) toplantılarıyla bağlantılı şekilde iki günlük bir seminer düzenlenmesi ile bölgesel ve diğer seviyedeki toplantıların teknik işbirliği açısından içerikleri itibarıyla önceliklerinin değerlendirilmesi uygun görülmüştür.
- (6) HNS Yazışma Grubunun yetkisinin uzatılması uygun görülmemiştir.
- (7) Üye devletler, 2010 HNS'yi mümkün olduğunca kısa sürede onaylamaları ve yürürlüğe koymaları hususunda teşvik edilmelidir.

**B) 2006 DENİZ İŞ SÖZLEŞMESİ'NDE (2006 MLC) YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN HAYATA GEÇİRİLMESİ ÇERÇEVESİNDE GEMİ ADAMLARININ TERK EDİLMELERİ HÂLİNDE MALİ GÜVENCE HÜKMÜ İLE GEMİ ADAMLARININ CİSMANİ ZARARA UĞRAMALARI VEYA ÖLÜMLERİ DOLAYISIYLA AKDİ TALEPLERLE İLGİLİ OLARAK DONATANLARIN SORUMLULUKLARI**

Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (ILO: *International Labour Organization*) Haziran 2014 ayında gerçekleştirilen 103. dönem yıllık toplantısında, gemi adamlarının terk edilmeleri durumunda daha güçlü şekilde korunmaları ile ölümleri veya uzun süreli sakatlık hâllerinde kendilerine ve ailelerine tazminat ödenmesi için mali güvence sağlanmasına dair Deniz İş Sözleşmesi'nde (MLC 2006: *Maritime Labour Convention*)

bazı değişikliklerin yapılmasına karar verilmiştir. Bu değişiklikler, 18.01.2017 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

ILO Sekretaryası tarafından Komite'ye aşağıdaki hususlarda bilgi verilmiştir:

- (1) MLC 2006'ya taraf devletlerin sayısı 82'ye ulaşmıştır. Diğer üye devletlerin de Sözleşme'yi imzalamaları teşvik edilmektedir.
- (2) MLC 2014 değişikliklerine göre, mali güvence sertifikasının veya mali güvence veren kişiler tarafından düzenlenen ve mali güncenin mevcudiyetini ispatlayan diğer belgelerin Taraf Devletlerin bayrağını çeken gemilerde taşınması zorunludur.
- (3) MLC 2014 ile ihdas edilen yeni şartların terkedilmiş gemilerin sayısını azaltma konusunda önemli bir etkiye sahip olacağı hususunda yüksek beklenti vardır. Bu yılın sonundan itibaren ILO denetim mekanizmaları işlemeye başlayacaktır.
- (4) MLC 2014 değişikliklerinin yürürlüğe girmesinden itibaren on bir yeni terk olayı meydana gelmiştir. Bu değişikliklerinin yürürlüğe girdiği 18.01.2017 tarihinden itibaren bildirilen olayların birçoğunun oldukça karmaşık ve çözümünün zor olduğu anlaşılmaktadır. On bir olayın altısında donatan, MLC 2014 değişikliklerinin getirmiş olduğu sigorta zorunluluğuna uymamıştır.

Ocak 2017 itibarıyla, gemi adamlarının terk edilmelerine ilişkin güncellenmiş IMO/ILO Müşterek Veri Tabanı Komite'ye sunulmuştur. Veri tabanında 248 adet terkedilmiş ticaret gemisi ile 2006'ya kadar uzanan dönem için, hâlâ çözümlenmemiş bazı olaylara yer verilmiştir.

Müzakereler sonucunda Komite, aşağıdaki sonuçlara varmıştır:

- (1) Komite, gemi adamlarının terk edilmelerine ilişkin IMO/ILO Müşterek Veri Tabanının güncellenmesine ilişkin bilgileri not almış, gemi adamlarının terk edilmeleri veya ölümleri ya da cismani zararlara maruz kalmaları dolayısıyla mali güvence hükmüne ilişkin MLC tadilatlarının faydalarına vurgu yapmıştır.
- (2) Komite, terk olaylarında gemi adamlarının haklarının korunmasına yönelik güçlü kararlılığını ve IMO/ILO Müşterek Veri Tabanına gerekli bilgilerin tam olarak yüklenmesini sağlamanın sadece bayrak devletlerinin değil, fakat aynı zamanda liman devletleri ve ilgili diğer tarafların da sorumluluğunda olduğunu ifade etmiştir. Gerekli bilgilerin veri tabanında yayımlanmasından önce bayrak devleti ile iletişime geçilmeli ve istişareler yapılmalıdır.
- (3) ILO veri tabanında gösterilen aktif olmayan olaylarla ilgili olarak, herhangi bir zaman sınırı getirilmemeli, hatta daha fazla bir güncelleme yapılamayacak olsa bile bu olaylar veri tabanında resmî olarak kapatılmamalıdır. Ayrıca, meseleye ilişkin uyuşmazlık devam etmekte ise, ihtilafli olaylar (*disputed*) kısmen çözümlenmiş (*partly resolved*) olaylar olarak değiştirilmemelidir.
- (4) IMO, ILO ile birlikte IMO/ILO Müşterek Veri Tabanının fonksiyonel hâle getirilmesini sağlamak için daha fazla çalışma yapılmalıdır.

### C) DENİZ KAZASI OLAYLARINDA GEMİ ADAMLARINA ADİL MUAMELE YAPILMASI

Komite'ye Uluslararası Taşıma İşçileri Federasyonu (ITF: *International Transport Workers' Federation*) tarafından LEG 104/5 simgeli bir rapor sunularak "2006 Tarihli Bir Deniz Kazası Olayında Gemi Adamlarına Adil Muamele Yapılmasına Dair Rehber Kurallar"ın (Rehber Kurallar) uygulanmasına ilişkin 23.06.2017 tarihinde Londra'da kendilerince düzenlenen bir günlük seminer hakkında bilgi verilmiştir.

Çok sayıda devlet, seminerin yapılmasına yönelik desteklerini ifade ederek, seminerde Rehber Kurallar'ın ulusal mahkemelerce kendi yargı sistemlerine göre bir esas olarak uygulanması ve yorumlanması hususunun tartışılması gerektiğini belirtmişlerdir. Bazı delegeler ise Rehber Kurallar'ın kendi ulusal mevzuatları çerçevesinde uygulandığını bildirmişlerdir.

### D) IMO BELGELERİNİN UYGULANMASIYLA BAĞLANTILI TAVSİYE VE REHBERLİK

#### **1- 1992 CLC ve 2010 HNS'ye Göre Sigorta Sertifikalarının Düzenlenmesinde Yetki Devri**

Komite'nin bir önceki toplantısında, 1992 CLC ve 2010 HNS kapsamında sigorta sertifikalarının düzenlenmesi için yetki devrine imkân veren bir Genel Kurul Kararının hazırlanmasına yönelik olarak Fransa'dan Mr. Fabien Joret koordinatörlüğünde bir Oturumlar Arası Yazışma Grubu kurulmasına karar verilmiştir. Bu bağlamda Yazışma Grubu Kararı ve

ekinde yer alan Genel Kurul Taslak Kararına ilişkin olarak LEG 104/6/1 simgeli rapor görüşülmüştür.

Yazışma Grubu, yetki devri durumunda, diğer konuların yanı sıra ilgili devletin sorumluluğunu da tartışmış, sonuçta yetki devrinin yetki devrinde bulunan devletin potansiyel sorumluluğu üzerinde herhangi bir etkiye sahip olmaması gerektiğine karar vermiştir. Yazışma Grubu, ayrıca, yetki devrinin gerçekleştirilmesinde Tanınmış Kuruluşlar Kodu'nun (Code for Recognized Organizations: RO Kodu) rehberlik sağlayabileceği görüşünü dile getirmiş, bu çerçevede RO Kodunun yetki devri meselesinde yeterli olup olmayacağı hakkında Deniz Güvenliği Komitesi'nden (MSC) görüş alınmasını önermiştir.

RO Kodunun kapsamıyla ilgili olarak ve Komite'nin isteği üzerine Sekreteryaya, birçok devletin Kodun emredici hale getirilebilmesi için ilgili uluslararası sözleşmelerde değişiklik yapılmasının gerekli olduğu yönündeki görüşlerinde haklı olduklarına işaret etmiştir. Bununla birlikte Sekreteryaya, RO Kodu'nda kullanılan dilin 1992 CLC ve 2010 HNS söz konusu olduğunda emredici nitelikte değilken, tanınmış kuruluşlara yetki devri yapılmasına ilişkin olarak yeterince esnek ve geniş olduğunu belirtilmiştir.

Komite, müzakerelerin sonucunda RO Kodu'nun yetki devrine ilişkin hükümlerinin uygulanması açısından MSC'den görüş alınmasının gerekli olmadığına ve Taslak Genel Kurul kararında bazı yazım sorunlarının mevcut olması sebebiyle bir Yazım Grubu kurulmasına karar vermiştir.

Bilahare sunulan Yazım Grubu Raporu, Komite tarafından uygun görülmüştür.

## **2- Fal Sözleşmesi Eklerinin Statüsüne Dair Hukuki Mütalaa**

Uluslararası Deniz Trafikinin Kolaylaştırılmasına Dair Sözleşme (FAL: *Convention on Facilitation of International Maritime Traffic*) eklerinin hukuki statüsüne ilişkin olarak Sekretarya tarafından Komite'ye 104/6/2 simgeli bir rapor sunulmuştur. Komite, söz konusu eklerin statüsündeki karışıklığın esas olarak 2016 yılında FAL.12(40) sayılı kararla kabul edilen FAL Sözleşmesi'nin konsolide edilmiş versiyonunun, sadece 1 numaralı eki ihtiva etmesinden kaynaklandığını belirtmiştir.

Meseleye ilişkin çeşitli delegelerce ayrıntılı yorumlar yapılmıştır. Müzakerelerin sonucunda Komite, meseleyi çözmek için en uygun yöntemin, Fal Komitesi'nin nihai olarak ekleri değiştirmek yerine, onların konsolide edilmiş bir yorumunu yayımlamak olduğuna karar vermiştir. Ancak Komite, çalışmanın FAL Komitesi'nin 42. Dönem Toplantısına sunulması amacıyla Komite'nin 105. Dönem Toplantısına kadar bitirilmesini istemiştir. Bu bağlamda, resmî bir yazışma grubu kurulmasına gerek kalmaksızın, üye devletlerin resmî olarak ve oturumlar arasında istişare yapmaları ile Komite'nin bir sonraki toplantısına eklerin statüsü hakkında gerekli bilgileri sunmaları teşvik edilmiştir. Bununla birlikte Komite, ihtiyaç ortaya çıktığı takdirde meselenin daha kapsamlı ve derin şekilde tartışılmasını sağlamak için gelecek toplantısında yazışma grubu kurulabileceğini vurgulamıştır.

## E) DENİZ HAYDUTLUĞU

Komite'ye Sekreterlik tarafından "Somali Kıyılarındaki Deniz Haydutluğuna İlişkin İletişim Grubunun" çalışmalarına dair LEG 104/7 simgeli bir rapor sunulmuştur. Ayrıca, Sekretarya Komite'yi Aden Körfezi ve Somali kıyılarındaki deniz haydutluğu olaylarında yaşanan artışlarla ilgili ITF'in endişeleri hususunda bilgilendirmiştir.

İran, LEG 104/7 simgeli raporla ilgili olarak, bazı konuların açıklığa kavuşturulması gerektiğini ortaya koyan bir beyanatta bulunmuştur. İran'ın, beyanatında aşağıdaki hususlara yer vermiştir:

- (1) Cibuti Kodu, öncelikle deniz haydutluğu konusu için kaleme alınmıştır. Bu Kod, Somali kıyılarının ötesinde gerçekleştirilen deniz haydutluğu faaliyetleriyle mücadele eden devletler ve örgütler arasındaki eylemlerin koordinasyonu ve tartışılmasını kolaylaştırmak için 2008 tarihli ve 1851 sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi kararından doğmuştur.
- (2) Cibuti Kodu'nun kapsamının genişletilmesine dair Birleşmiş Milletlerce yeni bir zorunluluk getirilmemiştir. Aksi söz konusu ise, bu genişlemenin gerekçesinin ne olacağının bilinmesi gerekir.
- (3) Meseleye ilişkin olarak herhangi bir şekilde ilgili diğer uluslararası düzenlemelerle düplikasyon olmamalı, Cibuti Kodu'nun kapsamının genişletilmesi, uluslararası düzenlemeleri etkilememelidir.

- (4) Cibuti Kodu'nda "denizde diğer yasa dışı faaliyetler" gibi belirsiz kelime ve deyimler kullanılmamalıdır.

Hindistan delegesi, deniz haydutluğundan mağdur olanların kurtarılması, sıkıntılarının giderilmesi ve rehabilitasyonuna temas eden LEG 104/7/1 simgeli bir rapor sunarak, aşağıdaki iki meseleyi gündeme getirmiştir:

- (1) Gemi adamlarının serbest bırakılmaları, kurtarılmaları, refahları, tıbbi destek almaları ve ücretlerinin ödenmesi için ilgili makamlar tarafından yapılan çabalara ilişkin olarak yetersiz ve güncellenmemiş bilgilerin mevcudiyeti.
- (2) Gemi adamlarının hizmet sözleşmelerinin genellikle üç ile altı ay arasında değişmesi sebebiyle, onların tutuklu kaldığı sürede çoğunlukla hizmet sözleşmelerinin dolacak olmasının, ücretlerin elde edilmesi önünde engel oluşturması.

Komite, birinci konuya esasen Somali Kıyılarının Ötesindeki Sulardaki Gemilere Karşı deniz Haydutluğu ve Silahlı Soyguna İlişkin A.1044(27) sayılı Genel Kurul Kararının 8(1) numaralı paragrafında temas edildiğinden yeni bir sirküler çıkartılmasına gerek görmemiştir.

İkinci konuyla ilgili olarak MLC 2006'ya göre kurulan ILO Özel Üçlü Komite Çalışma Grubu'nun hâlen mesele üzerinde çalışmalarını yürüttüğü ve çalışma sonuçlarını bir sonraki toplantıya kadar Komite'ye sunacağı tespit edilmiştir. Dolayısıyla, Komite, bu aşamada yapılacak bir şey bulunmadığına karar vermiştir.

## F) IMO BELGELERİNDEKİ İDARİ YÜKLERİN AZALTILMASINA YÖNELİK ÖNERİLER

Bu gündem maddesiyle ilgili olarak Sekretarya tarafımdan Komite'ye LEG 104/9 simgeli bir rapor sunulmuştur. Sekretarya, Komite'nin önceki oturumunda idari şartların azaltılması amacıyla kurulan Özel Yürütme Kurulu'nun idari açıdan yük teşkil eden her bir şartla ilgili önerilerini Sekretarya'nın analizine sunduğunu hatırlatmıştır. Bir önceki toplantısında Komite'nin Sekretarya'dan Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesinin 2002 Protokolü (2002 Atina Protokolü), 2007 tarihli Enkaz Kaldırmaya İlişkin Nairobi Sözleşmesi (2007 Nairobi Sözleşmesi) ve 2010 HNS'ye göre gemilerde taşınması gerekli olan sigorta sertifikalarını listeye dâhil etmesini istediği bildirilmiştir.

Komite, gemilerde taşınması gereken belgeler ve sertifikaların listesine dair FAL.2-MEPC.1-MSA.1-LEG.1 simgeli konsolide edilmiş Sirküler Taslağının, Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC: *Marine Environment Protection Committee*) ve FAL Komitesi tarafından onaylandığını, ancak 2010 HNS'nin yürürlüğe girmemesi sebebiyle HNS sertifikasının söz konusu listeden çıkartıldığını bildirmiştir. Komite, bu şekilde listeyi revize ederek Sirküler Taslağını onaylamıştır.

## G) SÖZLEŞMELERİN VE HUKUK KOMİTESİ ÇALIŞMALARI SONUCU KABUL EDİLEN DİĞER ANLAŞMA BELGELERİNİN STATÜLERİ

Komite, milletlerarası sözleşmeler ile kendi çalışmaları sonucu kabul edilen diğer belgelerin statüleriyle ilgili olarak LEG 104/11 simgeli ra-

poru görüşmüştür. Kanada, Avustralya, Yeni Zelanda, Kore, Finlandiya, Güney Kıbrıs, Yunanistan, Tayland, Nijerya, Birleşik Arap Emirlikleri, Bruni ve Endonezya delegeleri, ülkelerinde IMO belgelerinin yürürlüğe girmesi ve onaylanmasına ilişkin gelişmeler hakkında bilgi vermişlerdir.

Komite, Norveç'in 21.04.2017 tarihinde 2010 HNS'ne taraf olmak için onay belgesini toplam katkı sağlayıcı yüklerin miktarına dair verilerle birlikte IMO'ya tevdi ettiğini, böylece henüz sadece bir devletin taraf sıfatını kazandığını belirtmiştir. Komite, üyeleri 2010 HNS'nin yanı sıra 2002 Atina Protokolü, 2007 Nairobi Sözleşmesi, Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşmeye Ait 2005 Protokolü ile Kıta Sahanelğinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokole Ait 2005 Protokolü'ne daha fazla katılım sağlamaları hususunda teşvik etmiştir.

Komite, gerek kendi çalışmalarıyla ilgili, gerekse FAL Komitesi'nin çalışmalarıyla ilgili kodlar, tavsiyeler, rehber kurallar ve diğer bağlayıcı olmayan belgelerin listesinin Küresel Birleşik Denizcilik Bilgi Sistemi (GISIS: *Global Integrated Shipping Information System*) modülüne geçirildiğini bildirmiştir.

#### H) SINIR AŞAN KİRLENME ZARARLARI

Endonezya delegesi tarafından LEG 104/14/2 simgeli bir rapor sunulmuştur. Raporda, kıyı ötesi araştırma ve işletme faaliyetlerinden kaynaklanan sınır aşan kirlenme zararlarıyla bağlantılı hukuki sorumluluk ve

tazminata ilişkin karşılıklı/bölgesel anlaşma veya sözleşmeler için hazırlanan rehber kurallar yer almaktadır.

Uluslararası Deniz Müteahhitleri Birliği, Komite'ye 104/4/1 simgeli bir rapor sunarak önerilerinin rehber kurallara dâhil edilmesi sebebiyle memnuniyetini ifade etmiştir.

Müzakerelerin sonucunda Komite, rehber kuralların rapora eklenmesine karar vermiş, Rehber Kuralların IMO'un web sitesinde IMODOCS'un kamuya açık kısmında yer alacağını bildirmiştir. Komite, üye devletleri ve gözlemci delegeleri konuya ilişkin karşılıklı veya bölgesel düzenleme ya da sözleşmeleri müzakere ederken Rehber Kuralları dikkate almaya teşvik etmiştir.

### **III. SONUÇ**

1– Komite, 2010 HNS'nin yürürlüğe girmesi hususunda yoğun gayret sarf etmektedir. Sözleşme'ye taraf olmak için 104. Dönem Komite toplantısına kadar sadece Norveç'in tevdi belgesini sunmuş olması, tam bir hayal kırıklığı yaratmıştır. Sözleşme'nin yürürlüğe girmesini kolaylaştırmak amacıyla kabul edilen Genel Kurul Karar Taslağı, üye devletleri taraf olmaları hususunda teşvik etmektedir.

Onaylanan HNS senaryolarına ilişkin sunum, devletlere ve sektöre 2010 HNS'yi tanıma ve taraf olduğunda uygulamaları konusunda önemli katkılar sağlayacaktır.

Türkiye, Komite çalışmasının sona ermesini müteakip 2010 HNS'ye taraf olmak amacıyla 23.04.2018 tarihinde katkı sağlayıcı yüklerin mik-

tarına ilişkin verileri ihtiva eden tevdi belgesini IMO Sekreterliği'ne sunmuştur. Türkiye'nin Taraf Devlet sıfatını kazanması ve Sözleşme'nin bir an evvel yürürlüğe girmesini sağlama konusundaki bu girişimi, ülkemize büyük bir prestij kazandırmıştır.

2- Gemi adamlarının terk edilmeleri meselesiyle ilgili olarak Komite, terk olaylarına ilişkin IMO/ILO Müşterek Veri Tabanı'nın daha fonksiyonel hâle getirilmesi ve güncellenerek doğru bilgilerin veri tabanına aktarılmasına yönelik kararlar almıştır. Türkiye, desteklemiş olduğu bu kararlar çerçevesinde konuya ilişkin istatistiki bilgilerin doğruluğu ve güncelliği hususunda alt yapı çalışmalarını güçlendirmelidir.

3- Gemi adamlarına adil muamele yapılması konusunda kabul edilen "2006 tarihli Bir Deniz Kazası Olayında Gemi Adamlarına Adil Muamele Yapılmasına Dair Rehber Kurallar" (Rehber Kurallar) önemli bir milletlerarası belgedir. Rehber Kurallar'ın tanıtımı ve uygulanmasına yönelik seminer ve benzeri faaliyetlere Türkiye aktif biçimde katılmalı, bu kuralları titizlikle uygulamaya çalışmalıdır. Bu çerçevede ceza hukuku mevzuatıyla deniz emniyeti ve kirlenme mevzuatı kapsamlı şekilde taranmalı, gemi adamlarına adil muamele yapılmasını engelleyen veya zorlaştıran hükümlerin tadil edilmesi için çalışmalar yürütülmelidir.

4- 1992 CLC ve 2010 HNS kapsamında sigorta sertifikalarının düzenlenmesinde yetki devrine ilişkin kabul edilen Genel Kurul Karar Taslağı, yetki devri yapmak isteyen Taraf Devletlere yol gösterici olması bakımından oldukça değerli hükümler ihtiva etmektedir. Taslağın Genel Kurul Kararına dönüşmesini müteakip Türkiye, yetki devri meselesinin özel

olarak düzenlenmesine yönelik ilgili yönetmeliklerde gerekli değişikliklere gitme ihtiyacını değerlendirmelidir.

5- Komite, deniz haydutluğu konusunda önemli herhangi bir karar almamıştır. Bununla birlikte konuya ilişkin olarak yürütülen çalışmaların yakından takibinde fayda bulunmaktadır.

6- IMO belgelerindeki idari yüklerin azaltılmasına yönelik hazırlanan Sirküler Taslağı, gemilerde taşınması zorunlu belgelere yönelik bürokratik yük ve engelleri azaltacağından deniz trafiğinin kolaylaştırılmasına önemli katkılar sağlayacaktır.

7- Türkiye, son yıllarda IMO koordinasyonunda kabul edilen uluslararası sözleşmeleri iç hukukuna intikal ettirmede önemli bir başarı yakalamış durumdadır. Komite tarafından taraf olunması teşvik edilen sözleşmelere ya taraf olmuştur ya da taraf olma süreci tamamlanmak üzeredir.

8- Kıyı ötesi ünitelerin deniz yatağı mineral kaynaklarının araştırılması faaliyetleri sonucu sebep oldukları sınır aşan zararlar konusunda ilgili olarak bölgesel/karşılıklı bir sözleşme veya anlaşma modelinin oluşturulması hususunda hazırlanan Rehber Kurallar'ın kabulü ve IMO Web Sitesinde yayımlanacak olması, önemli bir ilerleme olarak değerlendirilmektedir. Rehber Kurallar, sadece ilgili devletler arasında veya bölgesel seviyede akdedilecek sözleşme veya anlaşmalar bakımından değil, aynı zamanda devletlerin iç hukuklarında yapacakları düzenlemeler bakımından da bir hayli ışık tutacak niteliktedir.

9- Komite çalışmalarında Türkiye'nin daha aktif ve öncü rol oynaması, ilgili kurum ve kuruluşlar arasında sürekli ve yakın işbirliğine bağlıdır.

Bu bağlamda Komite toplantısından makul bir süre önce başta Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı olmak üzere Üniversitemiz Deniz Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi ile, ilgili diğer kurum ve kuruluşlar arasında düzenli şekilde koordinasyon toplantıları gerçekleştirilmeli, her bir gündem maddesiyle ilgili Ülkemiz görüşleri somutlaştırılmalıdır.

# **EVALUATION OF THE 104TH SESSION COMMITTEE OF THE LEGAL COMMITTEE OF THE INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION**

Assoc. Prof. Dr. İsmail DEMİR\*

## **I. INTRODUCTION**

The 104th regular session of the Legal Committee (the Committee) of the International Maritime Organization (IMO) was held under the chairmanship of Dr. Kofi Mbiah of Ghana at the IMO headquarters located in London between 26 and 29 April 2017. Prof. Hakan KARAN, Ankara University, Faculty of Law, Head of the Department of Maritime Law and Assoc. Prof. İsmail DEMİR, faculty member in the same department, attended the session.

## **II. AGENDA TOPICS**

- A) FACILITATION OF ENTRY INTO FORCE OF INTERNATIONAL CONVENTION ON LIABILITY AND COMPENSATION FOR DAMAGE IN CONNECTION WITH THE CARRIAGE OF HAZARDOUS AND NOXIOUS SUBSTANCES BY SEA DATED 2010 (2010 HNS) AND ITS HARMONIZED INTERPRETATION

Mr. François Marier of Canada, the coordinator to the 2010 HNS Correspondence Group, presented the report about the activities of the group

---

\* Faculty member, Ankara University Faculty of Law, Department of Maritime Law, and Vice-Director to the Ankara University Research Center for the Sea and Maritime Law (isocukdemir@hotmail.com).

contained in document LEG 104/3. The report comprised of a presentation draft including some scenarios about HNS incidents, a draft conclusion on the implementation and entry into force of the 2010 HNS protocol, and a program for a seminar.

The committee was informed about the recent decisions about the accession processes of the European Council member states to the HNS 2010 protocol.

The Committee approved, in general, the report contained in the document LEG 104/WP.3 by the Drafting Group, established with regard to the topics in the agenda, and made the following decisions after the discussions:

- (1) The presentation on the scenarios about the HNS incidents was approved.
- (2) The draft resolution prepared to facilitate the entry into force of the 2010 HNS was approved. The draft resolution will be presented in the 118th session of the IMO Council and the 30th regular session of the Assembly.
- (3) It was not required to include a reference to the work of the HNS Correspondence Group or to the delegation of authority to issue insurance certificates required under the 1992 Civil Liability Convention and 2010 HNS Convention.
- (4) A provision addressing the issues encountered and the progress made in facilitating the acceptance and the implementation of

the 2010 HNS should be included in the draft resolution when reporting to the Assembly by the committee.

- (5) It was deemed appropriate to organize a two-day seminar in association with the 105th session of the Committee and the International Oil Pollution Fund (IOPC) meetings and to consider the priorities, with regard to their themes, of further regional and other meetings in terms of technical cooperation.
- (6) It was agreed not to extend the mandate of the HNS Correspondence Group.
- (7) The member states should be encouraged to adopt and put 2010 HNS into force in the shortest time possible.

**B) FINANCIAL SECURITY PROVISION IN CASE OF ABANDONMENT OF SEAFARERS, AND SHIPOWNERS' RESPONSIBILITIES IN RESPECT OF CONTRACTUAL CLAIMS FOR PERSONAL INJURY TO OR DEATH OF SEAFARERS PURSUANT TO THE ACTUALIZATION OF AMENDMENTS TO THE 2006 MARITIME LABOR CONVENTION (2006 MLC)**

At the 103rd regular session of the International Labour Organisation (ILO) held in June 2014, amendments to the MLC 2006 (MLC: *Maritime Labour Convention*) were resolved upon to better protect the abandoned seafarers and to provide financial security for compensation to seafarers and their families in cases of seafarers' death or long-term disability. These amendments had entered into force on 18.01.2017.

The Committee was informed about the following by the ILO secretariat:

- (1) The number of the States Parties ratifying the MLC 2006 had reached 82. Other member states were being encouraged to sign the Convention.
- (2) Pursuant to the MLC 2014 amendments, it is mandatory for a financial security certificate or other documents proving financial security issued by the financial security provider to be carried on board ships flying the flag of States Parties.
- (3) There was a high expectation that the new requirements brought by the MLC 2014 would have a significant impact on reducing the number of abandoned ships. The ILO supervisory mechanisms would be operative starting from the end of this year.
- (4) 11 new abandonment incidents had occurred since the entry into force of the MLC 2014 amendments. It is understood that most of the incidents, reported since the entry into force on 18 January 2017, are quite complex and difficult to resolve. In six of the 11 incidents, the shipowners had not abode by the insurance responsibilities brought by the MLC 2014 amendments.

As of January 2017, the updated IMO/ILO Joint Database of abandonment of seafarers was presented to the Committee. The database included 248 abandoned merchant ships and some unresolved incidents dating back to 2006.

After the discussions the Committee agreed on the following:

- (1) The committee noted the information on the updated of the IMO/ILO Joint Database of the abandonment of seafarers and emphasized the benefits of the amendments to the MLC relating to the financial security provision for the abandonment of, personal injury to and deaths of seafarers.
- (2) The Committee expressed its strong commitment to protecting the rights of the seafarers in the abandonment incidents, and providing the required information to be fully entered into the IMO/ILO Joint Database was not only the responsibility of the flag states but at the same time of the port states and other parties. Before the publication of the required information on the database, the flag state should be contacted and consultations should be made.
- (3) As for the incidents listed as inactive in the ILO database, any deadlines should not be set for them, even more, these incidents should not be closed formally on the database even if they could not be updated further. In addition, if the dispute related to the incident remains unsolved the *disputed* incidents should not be changed to *partly resolved*.
- (4) IMO should work further on the database to render the IMO/ILO Joint Database functional.

### C) FAIR TREATMENT OF SEAFARERS IN THE EVENTS OF MARITIME ACCIDENTS

The Committee was presented a report contained in the document LEG 104/5 by the International Transport Workers' Federation (ITF) about the application of the "2006 Guidelines on Fair Treatment of Seafarer in the event of a maritime accident" (the Guidelines) and informed about a one day seminar organized by the ITF on 23 June 2017 in London.

Numerous states expressed their support for the organization of this seminar, and stated that the implementation and interpretation of the Guidelines by the national courts as a basis to their own judiciary system should be discussed in the seminar. Some delegates stated that the Guidelines were being implemented within their national legislation.

### D) ADVICE AND GUIDANCE IN CONNECTION WITH THE IMPLEMENTATION OF IMO DOCUMENTS

#### **1- Delegation of Authority to Issue Insurance Certificates Under the 1992 CLC and the 2010 HNS**

In the previous session of the Committee, it was decided to establish an Intersessional Correspondence Group under the coordination of Mr. Fabien Joret (France) to prepare an Assembly resolution that allows for the delegation of authority to issue insurance certificates under the 1992 CLC and 2010 HNS. In this context, the report contained in the document LEG 104/6/1 included in the Correspondence Group resolution and the Draft Assembly Resolution as its annex was addressed.

The Correspondence Group discussed the liability of the related state in the case of a delegation of authority, among other topics, and concluded that delegation of authority should not have any impact on the potential liabilities of the state who is appealing the delegation of authority. The Correspondence group also expressed the view that the Code for Recognized Organizations (RO Code) could provide guidance in realizing the delegation of authority, and suggested, in this context, that the opinions of the Maritime Security Committee (MSC) should be sought whether the RO code is adequate for the delegation of authority.

With reference to the scope of the RO code and upon the request of the committee, the Secretariat pointed out that many states were correct in their views that amendments should be made to the international conventions to render the Code mandatory. In addition, the Secretariat indicated that while the language of the RO Code was not mandatory in the case of 1992 CLC and 2010 HNS, but it is flexible and broad enough for the delegation of authority to a recognized organization.

The Committee concluded that it is not necessary to seek the views of the MSC with regard to the implementation of the delegation of authority provisions of the RO Code, and a Drafting Group should be established since the Draft Assembly Resolution had some drafting issues. The Drafting Group Report, presented subsequently, was approved by the Committee.

## **2- Legal Advice on the Status of the Appendices of the FAL Convention**

A report contained in the document LEG 104/6/2 on the legal status of the Convention on the Facilitation of International Maritime Traffic (FAL) and its appendices was presented to the Committee by the Secretariat. The Committee indicated that the confusion about the status of the relevant appendices mainly originated from the fact that the consolidated version of the FAL Convention, adopted with the resolution FAL.12(40) in 2016, only contained appendix 1.

Detailed comments were made about the issue by several delegates. At the end of the discussions, the Committee decided that the best method to resolve the issue was to publish a consolidated interpretation of the appendices instead of amending the appendices. However, the Committee demanded the work be completed until the 105th session of the Committee for presenting in the 42nd session of the FAL committee. In this context, without establishing an official correspondence group, the member states were encouraged to consult with each other between the sessions and present the information required for the status of the appendices in the next session of the Committee. In addition, the Committee emphasized that a correspondence group could be established in the next session to ensure a more comprehensive and in-depth discussion of the issue.

### **E) PIRACY**

A report contained in the document LEG 104/7 about works of the "Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia" was presented to the

Committee by the Secretariat. In addition, the Secretariat briefed the Committee about the concerns of ITF about the increase in the piracy incidents in the Gulf of Aden and off the coasts of Somalia.

Iran made a statement expressing that some point should be made clear about the LEG 104/7 report. Iran included the following issues in her statement:

- (1) The Djibouti Code was primarily written for piracy. This Code emanated from the UN Security Council Resolution 1851 of 2008 to facilitate the coordination and discussion of actions among states and organizations fighting piracy off the coast of Somalia.
- (2) A new mandate to expand the scope of the Djibouti Code was not brought by the UN. If not so, the justification of this expansion should be known.
- (3) There should not be any duplications of other related international regulations with regard to the issue, and the expansion of the Djibouti Code should not affect the international regulations.
- (4) Ambiguous words and expressions, such as "other illegal activities at sea", should not be used in the Djibouti Code.

The Indian delegate presented a report contained in the document LEG 104/7/1 about the rescue, relief and rehabilitation of the victims of piracy, and raised two issues below:

- (1) The absence of adequate and updated information about the release, rescue, relief well-being, medical support of the seafarers and payment of their wages.
- (2) Due to the short duration of the seafarers' contracts, generally between three and six months, their contracts would run out during their captivity periods and this poses an obstacle before the payment of their wages.

The Committee did not see a need for a new circular since the issue was addressed in paragraph 8(1) of Assembly resolution A.1044(27) on Piracy and Armed Robbery against Ships in Waters off the Coast of Somalia.

It was decided the ILO Special Tripartite Committee established under the MLC 2006 was currently working on the issue and would submit its results to the Committee until the next session. Therefore, the Committee decided that there is nothing to decide at this stage.

#### F) RECOMMENDATIONS TO REDUCE THE ADMINISTRATIVE BURDEN IN THE IMO DOCUMENTS

A report contained in the document LEG 104/9 was presented to the committee by the Secretariat about this agenda topic. The Secretariat recalled that in its previous session the Committee presented, to the analysis of the Secretariat, the recommendations about each requirement

identified as an administrative burden by the Ad Hoc Steering Group established to reduce the administrative requirements. It is stated that in the previous session, the Committee was requested by the Secretariat to include the insurance certificates in the list of certificates and documents required to be carried on board ships under the Athens Convention 2002 Protocol (2002 Athens Protocol), the 2007 Nairobi Wreck Removal Convention (2007 Nairobi Convention) and the 2010 HNS.

The Committee stated that the consolidated circular draft FAL.2-MEPC.1-MSC.1-LEG.1 related to the list of certificates and documents required to be carried on board ships was approved by the Marine Environment Protection Committee (MEPC) and the FAL committee but the HNS certificate was excluded from the list since the 2010 HNS did not enter into force. The Committee approved the Draft Circular updating the list as such.

#### G) THE STATUS OF CONVENTIONS AND OTHER TREATY DOCUMENTS EMANATING FROM THE LEGAL COMMITTEE'S WORK

The committee noted the report contained in the document LEG 104/11 about the status of the international conventions and other documents approved as a result of the committee's work. The delegates of Canada, Australia, New Zealand, Republic of Korea, Finland, Southern Cyprus, Greece Thailand, Nigeria, United Arab Emirates, Brunei, and Indonesia informed the Committee about the entry into force and adoption of the IMO documents in their countries.

The Committee stated that Norway deposited IMO a document of ratification of the 2010 HNS, together with the data on the total quantities of contributing cargo as of 21 April 2017, and there was currently one contracting state to the HNS. The Committee encouraged the member states to further participate in the 2002 Athens Protocol, 2007 Nairobi Convention, the 2005 protocol of the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation and the 2005 Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, as well as the 2010 HNS Protocol.

The Committee stated that the list of the codes, recommendations, guidelines and other non-mandatory instruments related to both the work of the Committee and the work of the FAL Committee had been migrated to the Global Integrated Shipping Information System (GISIS).

#### H) TRANSBOUNDARY POLLUTION DAMAGE

The delegate of Indonesia presented a report contained in the document LEG 104/14/2. The report contained the guidance prepared for bilateral/regional arrangements or agreements on liability and compensation issues connected with transboundary oil pollution damage resulting from offshore exploration and exploitation activities.

The International Marine Contractors Association presented a report contained in the document 104/4/1 to the committee and expressed their satisfaction for including their recommendations in the guidance.

At the end of the discussions, the Committee concluded to include the guidelines in the report and stated that the guidance would be available on the public side of the IMODOCS on IMO's website. The Committee encouraged member states and observer delegates to take the guidance into consideration when negotiating bilateral or regional arrangements or agreements.

## **CONCLUSION**

**1-** The Committee makes a great effort for the 2010 HNS to enter into force. It is a complete disappointment that only Norway submitted the ratification document to become a contracting state until the 104th session. The Draft Assembly Resolution, approved to facilitate the entry into force of the Convention, encourages the member states to become States Parties.

The presentation on the approved HNS scenarios would provide significant benefits for the states and the sector for familiarize with the HNS and its implementation in the event of becoming a States Parties.

Turkey, following the termination of the Committee's work, submitted the ratification document containing the data on the total quantities of contributing cargo to the IMO Secretariat as of 23 April 2018 to become a contracting state to 2010 HNS. Turkey's becoming a States Party and this initiative to provide the immediate entry into force of the Convention has brought great prestige to our country.

**2-** About the abandonment of seafarers, the Committee concluded that the ILO/IMO Joint Database be rendered more functional, and be updat-

ed by transferring accurate information to the database. Turkey should reinforce her infrastructure works with regard to the accuracy and actuality of the statistical information with regard to these decisions which she supported.

**3-** The "2006 Guidelines on Fair Treatment of Seafarer in the event of a maritime accident" (the Guidelines) related to the fair treatment of seafarers is an important international document. Turkey should actively participate in the seminars and similar activities for the introduction and implementation of the Guidelines and should endeavour to studiously implement these Guidelines. In this context, the penal law legislation and the maritime safety and pollution legislation should be studied comprehensively, and studies should be conducted to amend the provisions that hinder or make difficult the fair treatment of seafarers.

**4-** The Draft Assembly Resolution about the delegation of authority to issue insurance certificates under the 1992 CLC and 2010 HNS contains provisions instructive for the States Parties who need delegation of authority. Following the transformation of the Draft into an Assembly Resolution, Turkey should consider the need for the amendments in the legislation regulating the delegation of authority issue.

**5-** The Committee did not conclude on any significant issue about piracy. However, it is favorable to closely follow the works conducted on this topic.

**6-** The Draft Circular prepared to reduce the administrative burden in the IMO documents would make significant contributions to the facilitation

of maritime traffic since it would reduce the bureaucratic burden and obstacles related to the documents mandatorily carried on board ships.

**7-** Turkey has embraced a significant success in projecting the international conventions approved under IMO's coordination to her national law. Turkey either has become a State Party to the conventions encouraged by the Committee or the process of becoming a State Party is to be completed.

**8-** The approval of the guidance about establishing a bilateral/regional arrangement or agreement on liability and compensation issues connected with transboundary damages resulting from seabed mineral resources exploration and exploitation activities of the offshore facilities, and its publication on the IMO's website are considered as important improvements. The guidance is enlightening not only with regard to the bilateral or regional arrangements or agreements but also with regard to the regulations to be made by the states in their national law.

**9-** Turkey's more active and leading role in the works of the Committee depends on her continuous and close cooperation with the related organizations and institutions. In this respect, coordination meetings between the Ministry of Transportation, Maritime Affairs and Communications, Ankara University Research Center for the Sea and Maritime Law and other related organizations should be held at a reasonable time prior to each session, and Turkey's views on each agenda topic should be materialized.