



**İSTANBUL BAROSU DENİZ
HUKUKU KOMİSYONU
VE
DENİZ TİCARET ODASI**

SEMPOZYUM III

“DENİZ KAZALARI”

**11 Haziran 2014, Deniz Ticaret
Odası**

Toplantı Notları

DENİZ HUKUKU KOMİSYONU
&
DENİZ TİCARET ODASI
SEMPOZYUM III
“DENİZ KAZALARI”
11 Haziran 2014, Deniz Ticaret Odası

Av. TUĞBA KARAKUZU- Saygıdeğer hocalarımız, konuşmacılarımız, İstanbul Barosu Deniz Hukuku Komisyonu Başkan ve üyeleri, değerli konuklar; Deniz Ticaret Odası adına sizleri saygıyla selamlıyorum. İstanbul Barosu ve Deniz Ticaret Odası tarafından gerçekleştirilen sempozyumumuza hoş geldiniz. Odamız üstlendiği misyon ve vizyonu aracılığıyla ürettiği hizmetin kalitesinin kamuya, diğer kurum ve kuruluşlara örnek teşkil etmeyi, tüm bunların sürekliliğini, çalışanları ve üyeleriyle beraber gerçekleştirebilen bir hizmet kurumu anlayışıyla sağlamayı taahhüt eder. Odamız faaliyetleriyle misyon ve vizyonun en önemli unsuru olan eğitimin gerçekleştirilmesi için burada pek çok seminere ev sahipliği yapmıştır. Bu sempozyumun da faydalı geçeceğini düşünüyor, beni dinlediğiniz ve değerli katılımlarınız için çok teşekkür ediyor, saygılarımı sunuyorum. Kürsüye diğer açılış konuşmasını yapması için Sayın Arzu Tuncer’i davet ediyorum, buyurun Arzu Hanım.

Av. Yrd. Doç. Dr. ARZU TUNCER- Sevgili Tuğba Hanıma çok teşekkür ediyoruz. Deniz Ticaret Odasına yabancı değiliz, burası uğurlu bir yerimiz bizim, burada sempozyum düzenlemekten her zaman mutluluk duyuyoruz. Biz İstanbul Barosu Denizcilik ve Deniz Ticaret Hukuku Komisyonu olarak şimdiye kadar düzenlediğimiz sempozyumlarla yine hep beraberiz. Katılımınız, özellikle konuşmacılarımızın çok değerli olması, konularımızın çok spesifik ve seçkin olmasından dolayı çok ilgi görmüş durumda, dolayısıyla ona göre hazırlıklarımızı yaptık. Öyle ki sadece İstanbul değil, İstanbul’da biliyorsunuz çok büyük, şehir olarak da büyük, İstanbul’un dört bir yanından diyelim, Ankara’dan, Antep’ten gördüğünüz gibi ülkemizin nadide yerlerinden konuşmacılarımız, uzmanlarımız, hocalarımız bizlerle beraber olacaklar, birlikteler. İlk sempozyumumuzu yine Deniz Ticaret Odasında düzenlemiştik. “*Yeni Türk Ticaret Kanunu Kapsamında P&I Sigortası ve Deniz Sigorta Hukuku*” üzerine bir sempozyum düzenlemiştik. Sonraki sempozyumumuzu dedik ki tahkim çok önemli biliyorsunuz, evet, mahkemeler var, ama arbitration da çok önemli olduğu için bu konuyu de ele alalım özellikle diyerekten uluslararası uyuşmazlıklar ve tahkim konusunda Beykent Üniversitesinde ikinci sempozyumumuzu düzenlemiştik. Orada da gerçekten ilgi duyulan bir ekiple çalıştık; tahkim konusunu sadece deniz ticaret hukuku ile sınırlamakla kalmayıp geniş perspektiften ele aldık. Deniz ticaret hukukunun yanısıra, ticaret hukuku ve usul hukuku ile birlikte geniş bir yelpazede, hatta Beykent Üniversitesi televizyonun da ilgi duyduğu ve çekim yapmış olduğumuz bir sempozyum düzenlemiş olduk. Dolayısıyla şimdi son hız devam ediyoruz.

Deniz kazaları diyoruz hız verirken, kaza olmasın tabii, ama deniz kazaları güzel, eh boğazlarımız var, dolayısıyla bunu da bir gündeme almakta fayda var diyoruz. Onun için çok değerli konuşmacılarımız bugün bizlerle. Sizlere onlardan biraz bahsetmek isterim. Uzman ve avukat olan Av. Atilla Piralioğlu sayın meslektaşımız, aynı zamanda aziz hemşerim, kendisi Ulaştırma Bakanlığından Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulunda görev yapmakta, yani bu konuda kompetan, dolayısıyla uluslararası platformda da, yurtdışında da bizi temsil ettiği için kendisinin değerli konuşmasından faydalanacağınızı ümit ediyorum. Deniz kaza ve olaylarının emniyet yönünden incelenmesi hususunu bize anlatacak kendisi, daha sonra Yrd. Doç. Dr. İsmail Demir Hocamızı, Ankara Üniversitesinden davet ettik, kendisi de geldiler. “Milletlerarası Deniz Kirliliği Tazmin Rejimi içinde Türkiye’nin Yeri”nden bahsedecek bizlere. Daha sonra Sevgili Hocamız Yrd. Doç. Dr. Deniz Güner Özbek “Gemilerin Sebep Olduğu Kirlenme Zararlarından Hukuki Sorumluluğa ilişkin Uluslar arası Sözleşmelerde Zorunlu Sigortanın Rolü” nedir, bunları öğreneceğiz kendisinden; daha sonra Piri Reis Üniversitesinden sevgili hocalarımız Yrd. Doç. Dr. Ergün Demirel ve Dr. Dinçer Bayer de bize birlikte bir sunum yapacaklar ve sunumları ‘case’(olay

anlatımı) şeklinde olacak, "Bir Deniz Kazasının Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü Açısından İncelenmesine Bir Örnek" gösterecekler. İlk oturumda moderatör olarak ben başkanlık yapacağım, 2. Oturumumuzda İstanbul Baromuzun Yönetim Kurulu üyelerimizden, aynı zamanda Deniz Hukuku Koordinatörümüz olan Av. İsmail Altay bizlerle birlikte olacak ve bu oturumda Sevgili Kaptanımız Kaptan Cahit İstikbal, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünden bize katılmakta. İstanbul Limanı Baş Kılavuz Kaptanı olarak görev yapmakta, bu çok önemli, uzmanlarımıza da özellikle çok değer veriyoruz, bu konularda kendisi uluslar arası çalışmalarda bulunmakta; yeni Yunanistan'dan geldiniz zannederseniz, bize katkıları kesinlikle ve mutlak bir şekilde olacaktır. "Kılavuz Kaptan Alınmasının Türk Boğazlarında Kazaların Azaltılmasındaki Rolü", bu her zaman zaten tartışmalı bir husus, bilmiyorum aklınızdan ne geçiyor ? ilk olarak Montrö Sözleşmesi geçiyordur sanırım, onunla ilgili bir anım var: Uluslararası Deniz Ticaret Hukuku hususunda mastır yapmış olduğumuz IMO'ya bağlı IMLI Enstitüsü vardır. IMO'yu biliyorsunuz sanırım, Türkçe ifadesi Uluslararası Denizcilik Örgütüdür ve Birleşmiş Milletlere bağlı özel bir örgüttür. Bu örgütün kurmuş olduğu IMLI enstitüsü: IMO International Maritime Law Institute adıyla anılmaktadır. İşte bu yarı diplomatik ve Birleşmiş Milletlere bağlı olan Enstitünün ilk ve burslu öğrencisiyim. Daha sonraki dönemlerde, Ulaştırma Bakanlığımızdan Sevgili Av. Atilla Piralioğlu da IMLI'den mezun olarak aramıza katıldı. IMLI yarı diplomatik bir enstitü olduğundan her hafta çeşitli ülkelerden diplomatlar, büyükelçiler, başbakanlar ve deniz hukuku ile ilişkin uzman kişiler mutlaka Enstitümüzü ziyaret ederlerdi. Özellikle çok önemli uluslararası çapta çalışan değerli hocalarımız Tulane Üniversitesi, Cambridge Üniversitesi ve benzer akreditasyonu yüksek ve bilinen üniversitelerden Enstitümüze katılmak suretiyle IMLI öğrencilerine hem ders verirler hem de bir resepsiyonla bizi onurlandırırlandı. Böyle bir günde, İtalyan General finallerin yaklaştığı bir dönemde ders vermek üzere Malta'ya geldi. Sınıfta ben de varım. Sınıfta aklınıza hangi ülke geliyorsa o ülkenin deniz hukukçuları ve diplomatları var, hepsi kendi konusunda uzman ve ülkelerinde belli statüde kişiler, IMLI'ye master yapmaya gelmişler. Konu tam da İstanbul Anlaşması'na geldi. General, İstanbul Anlaşması yerine Konstantinopolis Anlaşması olarak bahsetti. Ben Anlaşmanın tarihini görünce itiraz ettim ve 'Konstantinopolis değil ve fakat İstanbul Anlaşması' olarak isimlendirildiğinde ısrarcı oldum. Zira tarih itibarıyla Osmanlı Dönemine rastlayan bir anlaşmaydı. Generalle bu yüzden karşı karşıya geldik. Hayır dedi general, 'Konstantinopolis' denir. Hayır dedim, nasıl sizin isminiz Alexandro ise size sadece Alexandro diye seslenilir ve başka şekilde çağrılmaz, dolayısıyla bahsettiğiniz sözleşme, İstanbul Anlaşması. Bu arada emin olmak için ders oldu ve hemen internetten kontrol ettim; İngilizce kaynaklarda da İstanbul Anlaşması olarak geçiyordu. O zaman tam emin olabildim. Ancak haklı olsam dahi generale karşı hoş olmayan bir çıkışta bulundum. Bir de çok sevdiğimiz bir İtalyan kaptan sınıf arkadaşımız vardı, beyefendiliği ile örnek gösterilen ve çok sevilen. Meğer O arkadaşımızın Komutanıymış, daha da çıkmaza girdi durum. İkinci derste konu Montrö Anlaşmasına geldi. Montrö Anlaşmasını anlatacağımız zaman General dedi ki: *"Madem itirazda bulunuyorsunuz, buyurun gelin siz anlatın"*. Bunun üzerine 'Hayır Sir, siz bu hususta kompetansınız, lütfen siz buyurun'. Birkaç ısrardan sonra kendisini ikna ettim derse devam etmeye. Ancak, Montrö Anlaşmasını anlatırken her bir cümlesini bitirdikten sonra bana onaylattı. İçimden dedim : 'Bunun herhalde hıncını alır General'. Ders arası oldu, hemen kaçayım dedim ortamdan ancak nafile, beni çağırttılar ve dediler ki: General sizi bekliyor! Bu arada, IMLI'de hangi ülkeden öğrenci var ise, diplomatik statüden dolayı o ülke tanınıyor ve bayrak merasimi yapılıyor. Ben de bir seremoniyle Türk bayrağını diğer bayrakların yanına dikmişim. Bilmiyorum öyle bir tören yaptılar mı Sayın Atilla Piralioğlu sizin döneminizde ?..Bu şekilde her yeni gelen öğrenci ile seremoni devam ediyor, çok gurur verici bir şey, bir sürü bayrak var ve Türk bayrağını ülkeyi temsilen dikiyorsunuz. Bunun yanısıra, çok büyük bir dünya haritası var. Haritanın üzerinde IMLI'nin rozetleri var. Hangi ülke o zamana kadar eğitim almış ise o kadar rozet mevcut. Ben de rozeti bir başka törende İstanbul'a yerleştirmişim. Generale dönecek olursak, beni çağırdı ve dedi ki: *"Ben sizin bu hareketinizden dolayı çok gururlandım ve çok beğendim; sizi çok tebrik ederim. Ben aslında İzmir'den gelen Levanten bir ailenin çocuğuyum, sonra İtalya'da okudum ve general oldum. Dolayısıyla ben İzmirli de sayılırım ve dolayısıyla Türkiye'yi de görünce çok gururlanıyorum. Sizinle Türk bayrağınızın önünde bir resim çektirebilir miyiz"* Herhalde Türkiye'de olsa bambaşka bir tepki alırdım, ama orada bu duruşumdan ve kararlı tavırdan dolayı generalden tebrik aldım. Dolayısıyla, Montrö Sözleşmesi denilince aklıma hep o generalin benimle gururlanması ve bana yapmış olduğu iltifatları gelir. Yurtdışında sadece öğrenci

olmuyorsunuz, işte böyle temsil ediyorsunuz ülkenizi diplomatik yerlerde, bu çok önemli. Dolayısıyla her zaman gurur verici bir olay, eminim bunu hep uluslararası bir platformda ve kendi aramızda da bir yerlere taşıyacağız.

Evet, biraz uzattım, ama torpili var IMLI'nin, o yüzden Atilla'yla da bunu paylaşmak istedim. Eminim onun da bir sürü anıları vardır. Şimdi devam ediyorum program akışına. Cahit kaptanımız bahsettiğim gibi, Yunanistan'dan geldi, bir de Medeniyet Üniversitesinden Yrd. Doç. Dr. Barış Günay hocamız var, "1989 tarihli Kurtarma Sözleşmesinde Kurtarma Faaliyeti" kavramı üzerinde duracak ve bizleri bilgilendirecek. Sonrasında Yrd. Doç. Dr. Fevzi Topsoy Hocamız, Zirve Üniversitesinden Antep'ten geldi kendisi, "Deniz Kazalarında VTS Otoritesi ve Operatörlerinin Hukuki Sorumluluğunun Değerlendirilmesi" hususunu ele alacak. Ben de daha sonra "İngiliz Hukuku Uyarınca Deniz Kazaları"ndan bahsedeceğim. Şimdi birinci oturumu açmak üzere sırasıyla bütün konuşmacılarımızı davet etmek isterim. Av. Atilla Piralioğlu, Yrd. Doç. Dr. İsmail Demir, Yrd. Doç. Dr. Deniz Güner Özbek, Yrd. Doç. Dr. Ergün Demirel ve Dr. Dinçer Bayer. Konuşmaya ilk olarak Av. Atilla Piralioğlu'yla başlamak isteriz. Teşekkür ediyorum dinlediğiniz için.

Av. ATILLA PİRALIOĞLU- Değerli katılımcılar, hepinizi Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Kaza Araştırma İnceleme Kurulu adına saygıyla selamlıyorum. Bizim esas konumuz kaza incelemeleri, burada da deniz kazalarıyla ilgili bir sempozyum olunca tabii burada olmamız gerekiyordu. Arzu Hanım da sağ olsunlar davet ettiler, böyle bir fırsat verdiler, kendimizi de tanıtmaya fırsatı bulmuş olduk bu anlamda. Sunum içeriğinde kurulumuzdan kısaca bahsedeceğim, daha sonra ulusal ve uluslararası mevzuattan ve taslak yönetmeliğimiz şu anda Başbakanlığa gitme aşamasında ve deniz kazalarını incelemesine ilişkin yöntem ve uygulamalardan bahsedeceğim. Arzu Hanım bahsetti, ben hukuk mezunuyum, yüksek lisansımı da deniz hukuku üzerine yaptım, ama ilk lisansım benim yüksek denizcilik okulu güverte bölümü mezunuyum, aynı zamanda kaptanım. Bu bakımdan konunun her iki tarafına da yakıным.

Kurulumuzdan kısaca bahsedeyim. Kaza Araştırma İnceleme Kurulu 655 sayılı KHK 2011 tarihli 29. maddesi uyarınca Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Kuruluş Esas Usullerini düzenleyen KHK, bunun 29. maddesiyle kurulmuş durumdadır. Kurul bütün ulaştırma türlerindeki kazalar konusunda incelemeler yapmaktadır. Bunlar demiryolu, denizcilik, hava araçları ve karayolu olmak üzere. Bu KHK'ye dayanarak da 6 Mayıs 2013 tarihinde geçen yıl bir Resmi Gazetede yayınlanan yönetmelikle kurul faaliyetlerini sürdürmektedir. Kurulun 7 tane üyesi mevcut, Ulaştırma Denizcilik Haberleşme Bakanlığı dışında diğer ilgili bakanlıklar, sivil toplum kuruluşları ve üniversitelerden, akademisyenlerden müteşekkildir ve ayda bir kere olağan olarak toplanmakta. Ankara'da toplanmakta normal olarak, kurul başkanımız Hasan Naipoğlu eski Denizcilik Müsteşarımız, şu anda da Sabiha Gökçen Havaalanının Genel Müdürü kendisi, diğer kurul üyelerimiz de yansıda görüldüğü gibidir. Kurulumuz Ankara'da Sıhhiye'de Bakanlığımızın ek binasında hizmet vermeye devam etmektedir 2. ve 3. katlarında, kurulun organizasyon şemasını kısaca göstermek istedim. Kurul üyelerimizden başka iki koordinatör ve her bir ulaşım türü için birimler söz konusu. Şu anda karayolunda aktif değiliz, sarı olan kısımlar aktif olmadığımız kısımlar, ama deniz kazalarında, hava aracı kazalarında ve demiryolu kazalarında şu an kurulumuz aktif durumda. En son demiryolu eklendi geçen ay itibarıyla, şu anda üç mod da aktif haldedir.

Dünyada bu kaza incelemeleri ya bizimki gibi kurullar şeklinde yapılanmakta veya her bir ulaşım türü için ayrı bir yapılanma söz konusu olmaktadır. Bizim yapımıza benzeyen örnekler Amerika Birleşik Devletlerinde NTSB, Avustralya'da yine Transport safety ... (17.10) Büro, Kanada'da yine benzer bir sistem var, Norveç'te böyle bir sistem var. Türkiye'de bu yansıda gördüğümüz gibi diğer ülkelere göre çok daha yeni ve personel sayısı olarak da, imkân kabiliyeti olarak da daha yolun başındayız diyebiliriz, ama iyi örnekleri takip ediyoruz, bu konuda gelişme halinde Türkiye'deki Kaza Araştırma İnceleme Kurulu.

Kurulun görevleri yine bu KHK'da tanımlandığı şekilde ciddi kazaların araştırılması, incelenmesi, rapor haline getirilmesi ve ulaşım modlarındaki emniyetin artırılması. Kurulun görevleri daha sonra bu raporların kısmen veya tamamen yayınlanmasına yine kurul karar veriyor. İlgili ulusal, uluslararası kurum, kuruluşlara gönderilmesine karar veriyor. İstatistikler yine kurulun görev yapısı içinde.

Kurulumuz kendi yönetmeliği 6 Mayıs tarihli, 2013 tarihli yönetmeliğinde de 17. maddesinde ifade edildiği şekilde aldığı kararlarda bağımsız, ama idari ve mali açılarından

doğrudan bakanlık makamına bağlı, herhangi bir genel müdürlüğün, hatta müsteşarlık makamının dahi altında değil, doğrudan bakana bağlı olarak faaliyet yürütmekte.

Şimdi deniz kazaları asıl konumuza burada gelecek olursak, önce deniz kazasının tanımıyla başlayalım istedim. Arzu Hanım burada İngilizcesini yaparken Collisions at Sea diye söylemiş, ama bu kazalardan sadece bir tanesi collision, diğer kaza türleri de, hepsi de denizdeki iş kazalarına dahil, yangınlar dahil hepsi de bizim ilgi alanımızda, karaya oturmalar, daha sonra bunu daha detaylı olarak söyleyeceğim. Biz deniz kazasını taslak yönetmelikte de böyle tanımladık. Bir geminin operasyon ve faaliyetleriyle bağlantılı olarak gerçekleşen ve yansıda görülen zararların oluşmasıyla sonuçlanan olay veya olaylar silsilesi olarak tanımladık. Biraz sonra daha detaya gireceğim.

Peki, kazayı neden inceliyoruz? Kaza incelemenin amacı da sebebini bulmak kazaların ve böylece denizde can, mal ve çevre emniyetine yönelik mevzuat ve uygulamaların geliştirilmesini sağlamak ve böylece de benzer kazaların tekrarını önlemek ve kaza sonrasındaki olumsuz etki ve sonuçların azaltılmasını temin etmek. Bir kaza olmuşsa da insanlar hayatını kaybetmeden kurtarılabilirler mi? Mesela, bir gemi battı, o insanların kurtarılması için ne yapmak lazım veya bir çevre kirliliğini en düşük seviyede tutmak, minimize etmek için ne yapmak lazım, bu konuda neler yapılabilir, bununla ilgili. Bu konuda bizim dayanaklarımız tabii başta 655 sayılı KHK ve uluslararası mevzuat, biraz sonra bunlara değineceğim tekrar. Uluslararası mevzuat denizcilik malumunuz, çok uluslararası bir iş, havacılık da öyle, o bakımdan biz uluslararası sözleşmeleri ve onların altında olan kodları yakın takip ediyoruz. Burada dayanak maddesinde gösterdiğimiz bazı sözleşmeler var, ama bunun konusu bunlardan birisi değil, Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmesi. Çünkü Ege Denizindeki münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığı problemlerinden dolayı, kara suları problemlerinden dolayı taraf değiliz malum, ancak bu uluslararası teamül hukukunun bir parçası ve tabii ki birçok sözleşmelere de ilham kaynağı olan bir sözleşme. Bunun dışında tabii SOLAS Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi, deniz kirliliğiyle ilgili Marpol Sözleşmesi, gemi adamlarının eğitilmesi, belgelendirilmesiyle ilgili STCR, gemilerin yükleme sınırıyla ilgili Loblayn Sözleşmesi, balıkçı gemilerinde emniyet SFV seft the ofişin gesıls Solimolno Sözleşmesi ve Uluslararası Çalışma Örgütünün sözleşmelerinde de kazayla ilgili ülkelere yüklenen yükümlülükler, sorumluluklar var. Bunlar ilk başta UNCLOS kısaca bakarsak, 94, 217 ve 218. maddelerinde her bir devlete kendi bayrağını taşıyan gemilerin dahil olduğu kazaları araştırma, inceleme yükümlülüğü vermekte UNCLOS, SOLAS'ta da aynı konu var, UNCLOS'a benzer şekilde ifade edilmiş ve burada özellikle altını çizdiğim mevcut düzenlemelerde hangi değişiklikler yapılması gerektiğini belirlemek, bu bizim taslak yönetmelikte yazdığımız gibi mevzuatta hangi değişiklikler yapılması gerektiğini belirlemek, tabii uluslararası anlamda da sözleşmelerde hangi değişiklikler yapılması gerektiğini tespit etmek için kaza incelemesinin yapılması gerekiyor. Aynı şey MARPOL'de de benzer şekilde ifade edilmiş. Mevcut sözleşmede hangi değişiklikler yapılmasının gerektiğini belirlemek için bu kazaların incelenmesi gerekliliği ifade edilmiş.

Bu sözleşmelerde sadece değişiklik değil, sözleşmelerin ilk ortaya çıkmasında da kazalar çok etkili, en popüler kültüre mal olmuş kazalar mesela, Titanik kazası 1912, hemen sonrasında 1914 SOLAS'ın ilk hali kabul edilmiş. Daha sonra tabii birçok değişikliklere uğradı SOLAS, aynı şekilde MARPOL Deniz Kirliliği Sözleşmesi de yine 1967 yılında İngiltere-Fransa arasında meydana gelen Torrey Canyon isimli geminin yol açtığı büyük çevre kirliliğinden sonra 73 yılında, kazadan 6 yıl sonra yürürlüğe girmiş. Mesela, en son olan kazalardan Costa Concordia da yine bu mevcut sözleşmelerde hangi değişiklikler yapılacak? Başta gemi stabilitesi, gemi dengesiyle ilgili olmak üzere o konular şu anda hâlâ IMO'da MSC Komitesinde çalışılmakta. Bu ana sözleşmelerden başka daha detaylara giren IMO kararları var. Özellikle MSC 255/84 bu konuda bir başucu kaynağı diyebiliriz. Bütün uluslararası yazışmalarda bu kodun hükümlerine referans verilmekte ve daha da detaya giren uygulama rehberi niteliğindeki 1075/28, bu da çok yeni, daha bir yıl olmadı, o da uygulama rehberi niteliğinde bir IMO kararı.

Ulusal mevzuatta bahsettiğimiz şekilde KHK'mız var, bir de yönetmeliğimiz var 2005 tarihli, ama biz sözünü ettiğim taslak yönetmelik yürürlüğe girdikten sonra eski yönetmeliği yürürlükten kaldıracak. Daha önceden de 1987 tarihinde Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat Görevleri Hakkında Kanunda da deniz kazaları zikredilmişti. Tabii 1993'te Denizcilik Müsteşarlığı kurulduktan sonra bu görev Denizcilik Müsteşarlığına düştü.

Şimdi biraz önce bahsettiğim 255/84'te kaza incelemesinin bağımsızlığı ifade edilmekte 16. bölümünde, burda kazaya karışan taraflardan idari ve disiplin yaptırım verme yetkisi olan kişi,

kuruluşlardan ve adli süreçlerden bağımsız olması gerektiği ifade ediliyor. Bu sebeple bu hükümlere uygun olarak Kaza Araştırma İnceleme Kurulu KHK'yla kurulmuş bulunmakta diğer 5 kurulla birlikte, ama ismi kurul olsa da diğer kurullardan çok farklı bir yapısı var.

Görevleri de: Kazaların incelenmesi, rapor haline getirilmesi, istatistikler yayınlaması belli başlı görev olarak. Eski yönetmeliğimizde yine bu KHK hükmü gereğince hâlâ yürürlükte yeni yönetmelik yürürlüğe girinceye kadar. Bu yönetmeliğin amacı da kaza incelemesinin ne şekilde yapılması gerektiğinin belirlenmesi. Dayanak maddesi bahsetmiştim, yine yönetmelik sırası içinde burada gösterecek olursak kırmızı şekilde belirttiğimiz uluslararası sözleşmelere dayanakta yer verdik.

Şimdi deniz kazası nedir deyince deniz kazası geminin operasyon faaliyetiyle ilgili dedik, bir insanın zarar görmesi, bu en başta tabii ki ölüm, yaralanma, kaybolma, bir geminin zarar görmesi, bu geminin batması, karaya oturması gibi veya çatışma, bir kıyı yapısına veya başka bir gemiye çarpması, çatışması veya bu geminin uğradığı bir zarardan dolayı ciddi bir çevre kirliliğinin oluşması, biz bunu deniz kazası olarak bunların hepsinde tanımlıyoruz. Gemideki iş kazası da bu anlamda bizim için bir deniz kazası.

Deniz kazalarını tasnif etme zorunluluğu ortaya çıkıyor. Çünkü kazalar arasında hangisine ne derece önem vermek, hangisini incelemek, bu konuda ayırım yapmak gerektiği için uluslararası da kabul görmüş çok ciddi deniz kazası very serious accident. Burada geminin tam ziya -Türk Ticaret Kanununda böyle ifade ediliyor- İngilizcede total lost denilen konu veya can kaybı meydana gelmesi veya ciddi çevre kirliliği meydana gelmesi, bizim için öncelikli olan bu kazaların incelenmesi, bu kazaların mümkün olduğunca hepsini incelemeye çalışıyoruz.

Bir alt derecedeyse ciddi deniz kazası, ciddi deniz kazasıdaysa ciddi yaralanma var veya gemiyi denizde elverişsiz hale getirecek bir maddi hasara uğraması geminin. Biz burada kaza incelemesi amacını biraz önce bahsetmiştim, sebepleri bulmak ve kazaların tekrarını önlemek. Peki, amaç ne değildir? Amaç suç ve suçluyu tespit etmek değildir. Bu adli veya idari bir soruşturma niteliğinde değildir. Bu kodda da aynı bu şekilde ifade edilmektedir.

Deniz kazasıyla ilgili tabii birçok taraf var. Biz bir kaza incelemesine başladığımız zaman ilk başta tabii avukatlarla karşılaşıyoruz, şirketin temsilcileri, gemi adamlarının temsilcileri, avukatlar, mahkeme, savcılar, kolluk kuvvetleri, bunlarla çok karşılaşıyoruz tabii ki. Çünkü kaza olduğu zaman ortak bir konu, ortak deliller, o yüzden bu taraflar, bu tarafların amacı suç ve suçlunun tespiti, özellikle adli süreçte suçun, suçlunun tespiti, sorumluluğun paylaşılması, ama deniz kazası tamamen emniyete yönelik. Ayrı ve bağımsız olması gerektiğini biraz önce bahsetmiştim. Adli ceza idari incelemelerden bağımsız olması gerekiyor.

Bir de Code'da(Kanunda) bahsedilen öncelik, priority, bir kaza emniyet incelemesinin mümkün olduğunca cezai soruşturmalar da dahil olmak üzere diğer incelemelere tanınan önem ve öncelik tanınmalıdır şeklinde ifade ediliyor Code'da, bu gelişmiş ülkelerde zaten böyle yapılıyor, ama maalesef gelişmekte olan az gelişmiş ülkelerde bu böyle değil, her zaman kolluk kuvvetlerinin önceliği var, delillere erişmek noktasında çok kıskanç mı diyelim, nasıl diyelim, diğer taraflara karşı çok ihtiyatlı bir tavır halinde az gelişmiş ülkeler.

Yetki konusundan bahsederek tabii uluslararası bir iş olduğunu söyledik denizcilik ve deniz kazaları, yetki öncelikle bayrak devletinde. Biz bunu taslak yönetmelikte de aynı şekilde ifade ettik. Dünyanın neresinde olursa olsun Türk bayraklı bir gemide meydana gelen kazada yetki Türkiye'nin, bunun dışında denizcilik alanlarımızda ve iç sularımızda meydana gelen kazalarda da bayrak ne olursa olsun biz kaza inceleme konusunda yetkiliyiz. Önemli ölçüde ilgili devlet sıfatına haiziz, bu uluslararası sözleşmelerde Code'da da bu şekilde ifade ediliyor. Esas yetki, sorumluluk bayrak devletinin, ama gerekli gördüğü takdirde kıyı devleti de kazayı inceleyebilir. Bu diğer devletle yapılacak mutabakat ölçüsünde belirlenebilir, devletler ayrı ayrı da inceleyebilirler. Biz yönetmelik kapsamı dışında tersane çekek geri gemi çekim tesislerini kapsam dışında bıraktık, ayrıca askeri gemiler ve kamu hizmetlerine tahsisli gemileri de kapsam dışında bıraktık. Bu dünyada da böyle yapılıyor. Önemli ölçüde ilgili devlet bahsettiğimiz şekilde kıyısı kendi kıyılarında kaza meydana gelmişse, çevresi zarara uğramışsa, vatandaşlar hayatını kaybetmişse, burada önemli ölçüde ilgili devlet sıfatıyla o kazayı incelemesinde yetkileri var. Mesela, Costa Concordia'da en çok hayatını kaybedenler Almanlardı, Almanlar o bakımdan bu kazayla ilgililerdi. Bu Code'da da benzer şekilde ifade edilmekte.

Deniz kazasının incelenmesi için bir otorite kuruluş olması gerekiyor, bir muhatap isteniyor. Bu muhatap Türkiye'de Kaza Araştırma İnceleme Kurulu, Ulaştırma Denizcilik Haberleşme

Bakanlığına bağlı olan kurul. Tabii kaza incelemesine başlanması için öncelikle kazaların kurula bildirilmesi gerekli. Bu görevi de ilk başta gemi kaptanına ve şirkete veriyoruz, daha sonra ilgili liman başkanına biz taslak yönetmelikte bu görevi verdik ve arama kurtarma koordinasyon merkezimiz var Ankara'da yine bakanlığımıza bağlı, onlar da bu konuda bize sekreterle geliyor. Çünkü 7/24 esaslı çalışan bir birim ve uzman personel istihdam eden bir birim, onlar da bu konuda bize sekreteria hizmeti vermekteler. Bildirim formunu kısaca göstereyim. Kaza bilgileri, gemi bilgileri, hava, deniz durumu gibi bu konular bize iletilmesini istatistiklerimizde yer alması açısından önemsiyoruz, böyle bir form geliştirdik. Kaza incelemesinde karar verilmesi noktasında ise, kurul başkanı bu konuda yetkili, çok ciddi deniz kazalarının incelenmesi zorunlu dedik biz taslak yönetmelikte, ancak bir ayrıma gittik: 24 metreden küçük gemiler için bir ayrıma gittik. Çünkü özellikle yaz aylarında çok küçük sandal kazaları çok fazla oluyor, ölümler de sonuçlanabiliyor. Bunlara bakmak zorunda olmamız gerektiğini düşündük. Çünkü henüz daha yeni yapılanan da bir kurul, o bakımdan böyle bir ayrıma gittik.

Kazanın incelenmesi konusunda uzman görevlendirilmesi ve bilirkişi görevlendirilmesi hususları var. Bizim bir bilirkişi listemiz de var. O bilirkişi listesindeki insanlar çoğunlukla denizci, ama bu zamanla diğer ihtisas alanlarında da uzman görevlendirmemiz gerekiyor. Mesela, insan unsuru 'human factor', bunun değerlendirilmesi için özellikle buna benzer mesela, bir gemi yangını konusunda bir itfaiyeciye geçen bir görevlendirme yapmıştık, bu tür bilirkişi görevlendirilmeleri söz konusu.

Uzman personel neler yapıyor? Başta gemiye çıkıyor, ilgililerle görüşüyor ve delillere erişmesi gerekiyor. Biz taslak yönetmelikte bunu ayrıntılı olarak yazdık. Kaza inceleme sürecini size kısaca göstermek istedim. Deliller konusu özellikle bu taslak yönetmelikte HSYK ve Adalet Bakanlığıyla yazışmalarımızda deliller konusu en problemlidir olan konulardan birisi, çünkü delil tek, savcının ihtiyacı olan, polisin ihtiyacı olan delil ve bizim ihtiyacımız olan delil aynı delil, o bakımdan çok sıkıntılı bir konu, ama yoluna gireceğini düşünüyoruz zamanla.

Uzmanlara yardım yükümlülüğünü düzenledik. Başta liman başkanlıklarımız bizim en başta lojistik ihtiyaçlarımızı temin konusunda Türkiye'nin bütün sahil şeridimiz bir liman başkanlığının sorumluluğunda 72 liman başkanlığımız var ve tabii diğer ilgili kurum, kuruluşlar liman başkanı imkânları yeterli olmadığı durumda. Delilleri kısaca göstereyim. Tabii fotoğraflar, videolar, şimdi elektronik bir çağdaşız, artık birçok şey videolara kaydediliyor. İnsanlarla yapılan görüşmeler çok önemli, elektronik kayıtlar kadar belki önemli. Basılı yazılı deliller, gemi jurnali haritaları, çalışma dinlenme saatleri ve elektronik kayıtlar, bu uçaktaki kara kutu dediğimiz FDR Flight Data Recorder; gemide de VDR deniliyor, (Voice Data Recorder) gemideki bütün hareketleri kaydeden bir kutu, buradaki deliller bizim için önemli. Kıyı emniyetimizin gene sorumlu olduğu gemi trafik hizmetleri kayıtları, bunlar kaza incelemelerinde kullanılan kayıtlar. İstanbul ve Londra görüyorsunuz, biz de Londra'da nasıl yapılıyorsa, Türkiye'de de o şekilde yapılıyor bu hizmetler.

Delillerin korunması konusunda kaptana bir sorumluluktan yine bahsettik, burada gene delillerle ilgili detayları yönetmelikte detaylandırdık. Devletler arasında işbirliği konusunda Code da var, biz yönetmelikte buna da yer verdik. Türkiye'de bir muhatap var, bize gelen talepleri karşılıyoruz ve bildirim konusunda da olabildiğince işbirliği yapıyoruz diğer devletlerle, böyle kullanılan uluslararası formlar var. Mesela, Malta'nın bize bildirdiği bir kaza formu bu, yansıya koydum, bu şekilde iletişim bilgilerimiz mevcut uluslararası forumlarda ve Uluslararası Denizcilik Örgütünde. Delil ve kayıtların gizliliği hususu tabii var, mahkemeler istisna olmak üzere biz bunları kimseyle paylaşmıyoruz, bizde kalıyor. Bu kaza incelemesi sonucunda da bir rapor ortaya çıkıyor. Bu 2008'de İtalya'da büyük bir yangın kazasıydı, can kaybı yoktu, bir örnek olarak buraya koydum. Bir kaza incelemesi raporunda da bu kısımlardan oluşuyor. Özet: Kazaya ilişkin bilgiler, kazanın gelişimi, değerlendirme ve sonuç kısımlarından oluşan bir rapor, bu önce bir taslak rapor, en sonunda da tavsiyeler kısmı var. Biz burada tavsiyeleri en iyi uygulayabilecek durumda olan kurum, kuruluşlara bu bir kamu kurumu da olabilir, bir denizcilik firması da olabilir. Daha sonra oluşan taslak rapor diğer ilgili devletlere ve muhatap şirketlere, firmalara gönderiliyor. Onlardan görüşleri talep ediliyor, 30 gün süre içinde bu görüşler değerlendiriliyor. Bu taslak raporlar daha sonra bu bize gönderilen bir taslak raporuyla ilgili bizim görüş vermemizle ilgili bir konu, daha sonra biz Kaza Araştırma İnceleme Kurulu Yönetmeliğinde ifade edildiği şekilde kurulda görüşülüyor bu raporlar ve kurulun kararıyla nihai hale getiriliyor. İnternet sitemiz var, şu anda da gelişme aşamasında, çok iyi bir internet sitesi değil, ama gelişme aşamasında kayıkgov.tr, orada raporları yayınlıyoruz. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün GISIS isimli bir sisteme bu raporları

yüklüyoruz, daha sonra bunlar IMO'da değerlendiriliyor. Aynı adli süreçlerde olduğu gibi yeni delillerin ortaya çıkması durumunda kazanın yeniden incelenmesine karar verilebileceğini yönetmeliğimizde biz de aynı şekilde bahsettik. Aynı şey Code'da da zikredilmiş durumda.

Kaza olmasa bile biz kazayla ilgili konularda araştırma yapılması hususunu da gene taslak yönetmelikte düzenledik, araştırma konusunda son bölümlerimizde bu konuyu detaylı olarak yazdık. Yine incelemeye benzer bir süreç. Dünyada da forumlar var, özellikle Maif, bu gene resmi devlet kuruluşlarından gelen uzmanların oluşturduğu bir forum Maif, Avrupa'daki kısmı Emaif, bunların sloganları da: İnceleme işbirliği marifetiyle deniz emniyetinin artırılması. Ulusal kuruluşlardan bahsetmiştik, İngilizler bu konuda dünyada en iyi olanlardan bir tanesi, diğer kuruluşlardan biraz önce kısaca bahsetmiştim, Türkiye'de de kaza araştırma inceleme kurulu bu işi yürütmekte. Dünyada da Uluslararası Denizcilik Örgütü tabii ki en başta merkezi İngiltere'de, Londra'da, onun binasını görüyorsunuz ve Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı emsal, o da merkezi Portekiz Lizbon'da Avrupa Birliği üyesi ülkelerin tam yararlanabildiği, bizim de kısmen, üyelik sürecinde kısmen yararlanabildiğimiz faaliyetlerinden, imkânlarından bir kuruluş EMSA.

Sonuçta amaç temiz denizlerde güvenli, emniyetli ve verimli deniz taşımacılığını sağlamak, IMO'nun sloganı bu. Biz de bu amacı geliştirmek üzere Bakanlığımız ve Kaza Araştırma İnceleme Kurulumuz bu yönde çalışmakta. Teşekkür ederim hepinize, sağ olun.

Av. Yrd. Doç. Dr. ARZU TUNCER- Evet, Av. Atilla Piralioğlu'na çok teşekkür ediyoruz bu güzel bilgilendirmeden dolayı, şimdi Ankara Üniversitesinden Yrd. Doç. Dr. İsmail Demir Hocamızı kürsüye davet ediyoruz, buyurun.

Yrd. Doç. Dr. İSMAIL DEMİR- Ben bir sunum hazırlamadım, power point hazırlamadım, onun için kusura bakmayın, özür diliyorum. Pek hoşuma gitmiyor power point, çok da faydalı olduğuna inanmıyorum açıkçası. Öncelikle böyle bir organizasyonu tertipleyen İstanbul Barosu Başkanlığıyla Deniz Ticaret Odası Başkanlığına teşekkürlerimi sunmak istiyorum. Son günlerde, son aylarda deniz hukukuyla ilgili bu tür sempozyumlar, toplantılar, çalışmalar hepimizin dikkatini çekiyor. İnşallah bu, bu şekilde devam eder, daha fazla ilgiyle katılımlar inşallah devam eder. Siz değerli katılımcılara saygılarımı sunuyorum.

Evet, benim anlatacağım mesele: Milletlerarası Deniz Kirliliği Tazmin Rejimi İçerisinde Türkiye'nin Yeri. Milletlerarası Deniz Kirliliği Tazmin Rejimi dediğimiz zaman ne anlıyoruz, bunu hemen kısaca açıklayalım. Denizlerin gemiler tarafından kirlenmesinin yol açtığı zararların giderilmesi amacıyla kirlenmeye bağlı hukuki sorumluluk esaslarıyla zararların tazminine yönelik sigorta dahil zorunlu mali güvencelere dair esaslar ve tüzel kişiliğe haiz milletlerarası kirlilik tazmin fonlarından oluşan sistemin tamamına milletlerarası deniz kirliliği tazmin rejimi diyoruz. Bu kavram Türk hukukunda çok kullanılmıyor, ama yabancı kaynaklarda sıklıkla milletlerarası deniz kirliliği tazmin rejimle ilişkin ifadeler rastlıyoruz. Hoş bir ifade, burada tabii ki sizlere milletlerarası deniz kirliliği tazmin rejiminin bütün esaslarını ayrıntılarıyla beraber izah etmemize gerek bulunmamaktadır. Amacımız bu sistem içerisinde Türkiye'nin yeri nedir? Türkiye Cumhuriyeti milletlerarası deniz kirliliği tazmin rejim içerisinde hangi noktadadır? Milletlerarası sözleşmelere ne kadar uyum sağladık, ne yaptık, bundan sonra ne yapabileceğiz, ne yapabiliriz?

Ben bu tebliğde somut olarak sizlere Türkiye Cumhuriyetinin ne yapabileceğini maddeler halinde sıralayacağım, ama tabii ki öncelikle milletlerarası deniz kirliliği tazmin rejimini oluşturan ilgili milletlerarası sözleşmelere bir miktar değinmemizde fayda olacak.

Öncelikle şunu söyleyelim: Milletlerarası deniz kirliliği tazmin rejimi derken deniz kirliliğine yol açan nükleer maddelerle kirlenmeyi kapsam dışı bırakıyoruz, onu bir tarafa bırakıyoruz. Çünkü nükleer enerji sahasında hukuki mesuliyete dayalı 1960 tarihli bir sözleşme var, bir de 1963 tarihli bir Viyana Sözleşmesi var, Nükleer Hasara İlişkin Hukuki Sorumluluk Hakkında Viyana Sözleşmesi, bunlar bambaşka konular ve Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün çalışma alanı dışında kalan konular, çok daha farklı özellik arz eden konular, buralara değinmiyoruz.

Şimdi milletlerarası deniz kirliliği tazmin rejimi zamanımızda başlı başına bir alan haline gelmiştir, başlı başına bir uzmanlık alanı haline gelmiştir. Rejimi oluşturan milletlerarası sözleşmeler arasındaki ilişkileri ortaya koymak, bu sözleşmelerin kapsamını, uygulama alanını ortaya koymak hiç de öyle kolay bir iş değildir. Milletlerarası sözleşmelerle kurulan rejim bir bütündür, bu sözleşmeler, biraz sonra bahsedeceğim sözleşmeler âdeta bir zincirin halkaları gibi birbirinden kesinlikle ayrı görülemezler. Bu rejimin üç ayağı vardır: 1. Sınırlı, ama kusursuz sorumluluk, 2. Zorunlu mali güvenceler (zorunlu sigorta dahil olmak üzere) 3. Milletlerarası kirlilik tazmin fonları. Bu sözleşmelerle kurulan, ilgili milletlerarası sözleşmelerle kurulan milletlerarası

petrol kirliliği tazmin fonu daha doğrusu donatanlarla ithalatçılar tarafından finanse edilen bir sistemdir. Hemen ilgili milletlerarası sözleşmelere bir geçelim. Bu sözleşmeleri çoğumuz zaten belli bir ölçüde biliyoruz, yabancı değiliz. Öncelikle 1992 tarihli petrol kirliliğinden doğan zararın hukuki sorumluluğuyla ilgili uluslararası sözleşme var, yani 1992 hukuki sorumluluk sözleşmesi diyebiliriz. Bu sözleşmenin kaynağı 1969 tarihli hukuki sorumluluk sözleşmesidir. Bu sözleşmenin 1992 yılında yapılan kapsamlı bir tadilatıyla 1992 sözleşmesi adını verdiğimiz esasında bir protokol olan bir düzenleme oluşturulmuştur. 1969 tarihli sözleşme 19 Haziran 1975 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ancak 92 protokolünün kabul edilmesiyle birlikte birçok devlet 69 sözleşmesini feshedip, 92 hukuki sorumluluk sözleşmesine taraf olduğundan 69 sözleşmesinden çok fazla bahsetmeye gerek yok. Bununla birlikte 1969 tarihli hukuki sorumluluk sözleşmesine halihazırda 35 devletin taraf olduğunu söyleyebiliriz. Asıl sözleşme 1992 tarihli hukuki sorumluluk sözleşmesi 30 Mayıs 1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir ve şu anda 134 devlet bu sözleşmeye taraftır. Türkiye ise, 17 Ağustos 2002 tarihi itibarıyla bu sözleşmeye taraf olmuştur. Dikkatimizi çeken husus nedir? 1969 hukuki sorumluluk sözleşmesinin yürürlüğe girmesinden tam 27 yıl sonra Türkiye Cumhuriyeti bu sözleşmeye taraftır, 1992 sorumluluk sözleşmesine taraf olmuştur. Çok büyük bir gecikme, çok büyük bir kayıp ortadadır. Bu sözleşme petrol kirlenmesi mağdurları için birinci derece kademe güvenceyi oluşturmaktadır. Uygulama alanı bir hayli geniş ve kirlenme zararının dökme halindeki dirençli petrolün fiilen taşınması sırasında gemiden sızması sonucu oluşan zararları karşılamaktadır kural olarak.

Hukuki sorumluluk sözleşmesi kusursuz sorumluluk esasını getirmektedir. Ancak belirli limitler dahilinde kusursuz sorumluluk esastır. Bu önemli bir güvencedir. Bu sözleşmenin -92 sözleşmesinden bahsediyoruz- 15. maddesi hükmüne göre zımni kabul usulüyle azami sorumluluk limitleri 1 Kasım 2003 tarihi itibarıyla yüzde 50.37 oranında arttırılarak 89.77 milyon SDR'ye kadar yükseltilmiştir. Bununla ilgili bir tartışma var, biraz sonra söyleyeceğim, daha ziyade sonuç kısmında değinmeye çalışacağım. Ayrıca bu sözleşmenin temel niteliklerinden bir tanesi sorumluluğun malik dışında, donatan dışında diğer şahıslara kanalize edilememesi, yönlendirilememesidir, ayrıca mecburi sigortaya ilişkin önemli hükümler var. Bu sözleşmeyi tamamlamak üzere biliyorsunuz 1992 tarihli petrol kirliliğinden doğan zararın tazmini için bir uluslararası fonun kurulmasına ilişkin bir uluslararası sözleşme var. Bu sözleşme de 1971 yılında yapılan Petrol Kirliliği Zararının Tazmini için Kurulan Uluslar arası Fon Sözleşmesi diyoruz, bu sözleşmeye dayanmaktadır. 1971 tarihli fon sözleşmesi 16 Ekim 1978 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Fakat 1992 protokolünün kabulüyle birlikte çok sayıda devlet 1971 sözleşmesini feshetmiş ve 1992 fon sözleşmesine taraf olmuştur. Fon sözleşmesi ne yapıyor? Petrol kirliliğinden kaynaklanan zararın tazmini için ikinci kademe güvence oluşturmak üzere bir milletlerarası fon oluşturuyor, tüzelkişiliğe haiz bir fon oluşturuyor. 92 fon sözleşmesi de bütün dünyada geniş kabul görmüş bir sözleşmedir. Şu anda 114 devlet bu sözleşmeye taraftır. Türkiye'ye 17 Ağustos 2002 tarihi itibarıyla bu sözleşmeye taraf olmuştur. Yani 1971 fon sözleşmesinin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 24 yıl geçmiştir. 24 yıllık bir gecikmeyle Türkiye bu sözleşmeye taraf olmuştur. Kayıplarımızı düşünelim. Bu sözleşme ne getiriyor? Bu sözleşme 1992 hukuki sorumluluk sözleşmesinin yetersiz olduğu hallerde devreye giriyor ve mağdurlara, petrol kirlenmesi mağdurlarına sözleşmede belirtilen şartlar ve esaslar dairesinde, limitler dairesinde tazminat ödemesi yapıyor. 1992 fonu adı altında bir fon kuruluyor. İngilizcesi IOPC Fund diyoruz yaygın bir şekilde. Önemli güvenceler getiren bir sözleşme, ama maalesef söylediğim gibi 24 yıllık bizim bir gecikmemiş var. 1992 fonu petrol kirlenmesi mağdurlarına 1992 hukuki sorumluluk sözleşmesine göre ödenen meblağ dahil olmak üzere her bir olay için 203 milyon SDR'ye kadar tazminat ödenmesine imkân vermektedir. Buradaki limitler 1 Kasım 2003 tarihi itibarıyla yürürlüğe girecektir, yürürlüğe girmek üzere arttırılmıştır, 203 milyon SDR'ye kadar tazminat güvencesi oluşturmaktadır. 1971 fonu ve 1992 fonları kuruldukları tarihten itibaren toplam 147 olayla ilgilenmişlerdir. Bu olayların büyük bir çoğunluğunda talepler mahkeme dışında, dava dışında çözümlenmiştir. Zaten 92 fonunun kurulmasının, böyle bir sözleşme yapılmasının amacı da uyuşmazlıkları mahkemeye gitmeden çözümlenmek, sonuçlandırmaktır. Bu sözleşmelerin genel olarak başarılı sözleşmeler olduğunu söylememizde bir sakınca yoktur.

Üçüncü milletlerarası sözleşme 2003 tarihli tamamlayıcı fon sözleşmesi, Ek 10 sözleşmesi diyebiliriz. 1992 hukuki sorumluluk sözleşmesi ve 1992 fon sözleşmesinin orijinal sorumluluk ve tazminat limitlerini bir hayli yükseltmiş olması sebebiyle genel olarak bu limitlerin yeterli olacağı düşünülmekteydi. Ancak 1992 HSS ve 1992 fon sözleşmesinin yürürlüğe

girmesinden sonra meydana gelen üç deniz kazası Nakatgo 1997, Erica 1999 ve Prestij 2002 kazaları bu düşüncenin doğru olmadığını, limitlerin yetersiz olduğunu açık bir şekilde ortaya koymuştur. Daha sonra 1992 petrol kirliliği zararının tazmini için bir uluslararası fonun kurulmasıyla ilgili uluslararası sözleşmede 2003 tarihli bir protokol yapılmak suretiyle 2003 tamamlayıcı fon kurulmuştur, devreye girmiştir. 1992 hukuki fon sözleşmesinde tadilat yapan bir protokolle ikinci bir tüzelkişiliğe ait fon kurulmuştur. 1992 fon sözleşmesinde tadilat yapmakla beraber protokol ayrı bir hukuki metin olarak, yani 1992 fon sözleşmesinin şu maddesi değişiyor, şu maddesi değişiyor şeklinde değil, aynen 1992 protokolünde olduğu gibi bir düzenleme yapıldığı için 2003 tarihli tamamlayıcı fon protokolü değil de, 2003 tarihli tamamlayıcı fon sözleşmesi olarak bunu algılamak, anlatmak daha hoş gelmektedir.

2003 tarihli tamamlayıcı fon sözleşmesi 16 Mayıs 2003 tarihinde kabul edilmiş ve sözleşme 3 Mart 2005 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiştir. 31 devlet bu sözleşmeye taraftır, Türkiye'ye 5 Haziran 2013 tarihi itibarıyla sözleşmeye taraf olmuştur. Yani Türkiye 8 yıllık bir gecikmeyle sözleşmeye taraf olmuştur. Bu süre çok uzun bir süre olarak görülemeyebilir, kısa da bir süre değil, ama sonuçta bir gecikmemiz var. 2003 tamamlayıcı fon sözleşmesi uyarınca kurulan 2003 tamamlayıcı fonu kirlenme mağdurlarına her bir olay için azami 750 milyon SDR seviyesine kadar tazminat ödenmesine imkân vermektedir. Bu önemli bir güvencedir, ciddi bir güvencedir. 8 yıllık bir gecikmeyle dahi olsa Türkiye'nin bu sözleşmeye taraf olması sevindiricidir.

Dördüncü sözleşmemiz, milletlerarası sözleşmemiz 1996 tarihli tehlikeli ve zararlı maddelerin denizyoluyla taşınmasına ilişkin zararlardan sorumluluk ve tazminata dair milletlerarası sözleşme, yani 1996 tarihli HNS, kısa adıyla 1996'da HNS diyoruz. Bu sözleşme 1992 hukuki sorumluluk ve 1992 fon sözleşmelerinin kapsamadığı -kural olarak kapsamadığı- kirlenme olayları dolayısıyla ortaya çıkan zararları tazmin etmek amacıyla kabul edilmiştir ve 1992 fon sözleşmesinde olduğu gibi müstakil tüzelkişiliğe haiz bir milletlerarası fon kurmaktadır, yani HNS fonu. Sözleşme 1996 yılında kabul edilmiş, ama maalesef yürürlüğe girememiştir bu sözleşme. Yürürlüğe girememesinin birçok sebepleri var, yürürlüğe girememesi elbette hoş olmayan bir durum maalesef. Çok teknik bir sözleşme, ayrıntılı bir sözleşme, anlaşılması hiç de kolay olmayan bir sözleşme, 1992 hukuki sorumluluk sözleşmesi, 1992 fon sözleşmesini açıp okuduğumuzda kolay anlayabiliriz biraz kendimizi zorladığımız zaman, ama 1996 HNS'i öyle kolay kolay anlamamız mümkün değil, oldukça kompleks bir sözleşme. Bu sözleşme söylediğim gibi 92 HSS, 92 fon sözleşmesinin açıklarını tamamlayan, tamamlamak üzere düşünülen, tasarlanan hoş, güzel bir sözleşme, ama yürürlüğe giremedi. Yürürlüğe giriş koşulları biraz farklı ve ağır, biraz karmaşık. Bunun en önemli sebeplerinden bir tanesi tehlikeli ve zararlı maddelerin neler olduğu ve bunların kapsamalarını tayinle sözleşmeye taraf olurken devletlerin IMO genel sekreterliğine yapacakları bildirimlerde bazı teknik bilgileri vermek zorunda olmaları, ama ülkeler bir türlü bu bilgileri veremiyorlar, sadece iki devlet vermiş, Slovenya ve Kıbrıs Rum Cumhuriyeti bunu vermiş. Slovenya'da zaten ithalat durumu yok, yani alıcı konumunda değil, yani katkı sağlayıcı, HNS'i alan bir ülke değil, sorun yok, ama Kıbrıs Rum Kesimi bunu, bu bilgileri verebilmiş.

96 HNS yürürlüğe girmedikleri için 2010 yılında bir protokol yapılıyor. 2010 yılında yapılan bir protokolle 1996 HNS sözleşmesinin yürürlüğe girmesinin kolaylaştırılması öngörülüyor. Bu sözleşme başarılı bir şekilde sonuçlandırılıyor, ama maalesef bu protokol de yürürlüğe girmiyor. 30 Nisan 2010 tarihi itibarıyla kabul edilmiş olmasına rağmen yürürlüğe girememiştir. İlginç olan tarafı 2010 HNS'ye, 2010 protokolüne geçen 4 yıla rağmen hiçbir devletin taraf olmamasıdır. Bir diğer milletlerarası sözleşme kısa adıyla 2001 Bunker Sözleşmesi diyoruz, 2001 tarihli gemi yakıtlarından kaynaklanan petrol kirliliği zararının hukuki sorumluluğu hakkında milletlerarası sözleşme, 1992 hukuki sorumluluk sözleşmesine benziyor. 1992 hukuki sorumluluk sözleşmesi, 1992 fon sözleşmesinden mülhem olan bir sözleşme, bu da yine 92 sözleşmelerinin yetersiz kaldığı hallerde gemi yakıtlarından kaynaklanan kirlenme nedeniyle ortaya çıkan zararların tazminini öngören önemli bir sözleşme. İlginç bir şekilde bu sözleşme 21 Kasım 2008 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ben biraz daha uzun zaman alacağını düşünüyordum, ama yürürlüğe girdi sözleşme Kasım itibarıyla 2008, sözleşmeye 77 devlet taraf olmuştur, geniş kabul gördüğü söylenebilir. Türkiye'ye ilginç bir şekilde 12 Aralık 2013 tarihinde Bunker Sözleşmesine taraf olmuştur. 5 yıllık bir gecikmemiz var, ama önemli bir gecikme sayılmayabilir 92 sözleşmelerini düşündüğümüz zaman.

Bu bahsetmiş olduğumuz sözleşmeler milletlerarası deniz kirliliği tazmin rejimine ilişkin doğrudan sözleşmeler, bu rejimin özünü oluşturan, çekirdeğini oluşturan sözleşmeler, ancak bu rejimi sadece bu sözleşmeler oluşturmuyor. Bazı başka sözleşmeler de var, milletlerarası sözleşmeler, onlar da bu rejimi tamamlıyor. Nedir bunlar? Bir kere 1976 tarihli deniz alacaklarına karşı mesuliyetin sınırlandırılması hakkında milletlerarası sözleşme, bu sözleşmeyi hiçbir şekilde milletlerarası tazmin rejiminden bağımsız düşünemeyiz. Bunlar bir zincirin halkaları gibi birbirleriyle bağlıdır. Bir milletlerarası sözleşme yapılacağı zaman, tazmin rejimine ilişkin bir düzenleme yapılacağı zaman mutlaka 1976 tarihli sınırlı sorumluluk sözleşmesine bakılmak durumundadır. Sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin ana sözleşmedir, esas sözleşmedir. Bu sözleşme 1976 yılında kabul edilmiştir, 1986 yılında yürürlüğe girmiştir ve 54 devlet sözleşmeye taraftır. Türkiye'nin durumuna bakalım, Türkiye sözleşme 1986 yılında yürürlüğe girmiş olmasına rağmen ancak 1 Temmuz 1998 tarihi itibarıyla sözleşmeye taraf olmuştur, olabilmıştır. Sözleşmeye taraf olması konusunda sözleşmenin İngilizce ve Türkçe metinleri bir Bakanlar Kurulu kararıyla 1980 yılında, 28 Şubat 1980 tarihli bir Bakanlar Kuruluyla yayınlamış, ancak katılım belgesi 6 Mart 1998 tarihinde teslim edildiği için sözleşme 1 Temmuz 1998 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Epey düşünmüşüz, 12 yıllık bir gecikmemiz var, 12 yıl düşünmüşüz sözleşme bizim aleyhimize bir hüküm getiriyor mu, bizim lehimize bir şey var mı, hep tedirgin yaklaşmışız. Bu sözleşmeye taraf olmamak suretiyle de Türkiye'nin önemli kayıpları vardır. Bu sözleşme 1996 yılında bir protokolle değiştirilmiştir, 96 protokolü diyoruz. Önemli bir hukuki metindir 96 protokolü, 2004 yılında yürürlüğe girmiştir 13 Mayıs, protokole de 49 devlet taraf olmuştur, geniş kabul görmüştür. Türkiye 17 Ekim 2010 tarihi itibarıyla 96 protokolüne taraf olmuştur. Burada da 6 yıllık gecikmemiz söz konusu, ayrıca 19 Nisan 2012 tarihinde zımni kabul usulüyle 76 sözleşmesinde değişiklik yapılarak 96 protokolüyle yapılan değişiklik limitleri biraz daha arttırılmıştır. Pardon, yanlış söyledim, özür diliyorum, zımni kabul usulüyle 96 protokolündeki limitler yüzde 51 oranında arttırılmıştır. Limitlerin arttırılmasına dair hukuk komitesinin kararı 8 Haziran 2015 tarihi itibarıyla yürürlüğe girecektir. Türkiye'nin tavrını bilemiyoruz şu ana kadar.

Bir diğer milletlerarası sözleşme 1986 Uluslararası Kurtarma Sözleşmesidir. Kurtarma Sözleşmesini de bu sistemden ayrı düşünemeyiz. Çünkü bir deniz kirliliği olayına müdahale aynı zamanda bir kurtarma faaliyeti olabilir. Bu sözleşmenin kapsamıyla 89 uluslararası kurtarma sözleşmesinin kapsamı çakışabilir. Kurtarma sözleşmesi 14 Temmuz 1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Geniş kabul gördüğü söylenebilir, 67 devlet sözleşmeye taraf olmuştur. Türkiye 14 Mayıs 2013 tarihli ve 6480 sayılı bir Kanunla 1989 Kurtarma Sözleşmesine çekinceyle katılmayı onaylamış, 5 Mayıs 2014 tarihli bir Bakanlar Kurulu kararıyla da sözleşmenin Türkçe ve İngilizce resmi metinlerini yayınlamıştır. Önümüzdeki günlerde tevdi belgesinin IMO genel sekreterliğine verileceği düşünülmektedir, tahmin edilmektedir. Burada da bir gecikme olduğumuz ortada, sözleşme 1989 yılında kabul ediliyor, 96'da yürürlüğe giriyor. Ne kadar gecikmemiz var? Yaklaşık olarak 13, 2013 tarihli bir kanunla 96, 4, 17 yıllık bir gecikmemiz söz konusudur.

Bir diğer milletlerarası sözleşme 2007 tarihli enkaz kaldırmaya dair milletlerarası Nairobi Sözleşmesi, kısa adıyla Nairobi Sözleşmesi diyoruz. Bu sözleşme de milletlerarası deniz kirliliği tazminat rejiminin bir parçasıdır ve onun tamamlayıcısıdır. 18 Mayıs 2007 tarihinde kabul edilen sözleşme ben yine beklemiyordum, yanıldım, 14 Nisan 2015 tarihi itibarıyla yürürlüğe girecektir enkaz kaldırma sözleşmesi. 11 devlet taraf olmuştur, Türkiye henüz bu sözleşmeye taraf olmamıştır. Ulaştırma Bakanlığının çalışmalarını bilmiyorum, Atilla Bey belki biliyorsa bilgi verebilir enkaz kaldırmayla ilgili olarak. Bu sözleşmeye bir an önce Türkiye'nin taraf olmasında fayda var.

Şimdi kısaca bir toparlayalım. Türkiye'nin çalışmalarını bir özetleyelim. Türkiye 1976 tarihli sınırlı sorumluluk sözleşmesine ve bu sözleşmenin 1996 tarihli protokole taraf olmuştur. 1992 hukuki sorumluluk sözleşmesiyle 1992 fon sözleşmesine taraf olmuştur, 2003 tarihli tamamlayıcı fon sözleşmesine taraf olmuştur. Olumlu gelişmeler, gecikmeli de olsa olumlu gelişmeler. 2001 tarihli Bunker Sözleşmesine taraf olmuştur, 1989 kurtarma sözleşmesine taraf olmak için girişimlerini tamamlamak üzeredir, sözleşme yürürlüğe girecek. Hoş 1989 kurtarma sözleşmesinin de tadili için milletlerarasında herhalde bir çalışma var, bunun dışında 3 Mart 2005 tarihli ve 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair -ucube bir- Kanunu kabul etmiştir. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu yürürlüğe girmiştir. Türk Ticaret Kanununun 5. kitabı 7. kısmı

sorumluluğun sınırlandırılması ve petrol kirliliği zararlarının tazminine ilişkin uygulama esaslarını ortaya koyan önemli düzenlemeler ihtiva etmektedir.

Şimdi genel tespitlerimiz ve değerlendirmelerimizi ortaya koyalım. Bir kere genel olarak Türkiye'nin milletlerarası deniz kirliliği tazmin rejimine uyumda geç kaldığı, bu sisteme entegre olmakta geç kaldığı, başarılı olamadığını kabul etmek durumundayız. İlgili milletlerarası sözleşmeler çok uzun yıllar sonra taraf olunması, bu sözleşmelerin Türkiye'de uygulanmaması dolayısıyla yeterli bilgi birikimi ve tecrübenin oluşmasına engel olmaktadır, engel olmuştur. Keza mahkemelerin önüne uyuşmazlıklar götürülemediğinden içtihatla ortaya çıkmamıştır. Yeterli bilgi birikimi ve tecrübenin oluşmaması kirlenme rejimine yapılacak katkılar bakımından Türkiye'nin fikir üretmesini, yeni düşünceler ortaya koymasını zorlaştırmaktadır. Ancak Türkiye'nin son yıllardaki çabaları da dikkati çekmektedir, bunları da görmezlikten gelemeyiz. Ancak çalışmaların da yeterli olduğunu söyleyemeyiz. Milletlerarası deniz kirliliği tazmin rejimine genel olarak baktığımız zaman bu sistemin sınırsız sorumluluğuna doğru gittiğini, kaydığını da görmekteyiz. Önümüzdeki yıllarda bu sistemin toptan revize edileceğini, ciddi tartışmaların, uluslararası arenada ciddi tartışmaların ortaya çıkacağına şahit olacağız. Çünkü bu sistemle son 40-45 yıldan beri uygulanan ve nispeten başarılı bir sistem olsa dahi birçok konular tartışılmaya başlamıştır. Sistemin revize edilmesi ihtiyacı artık ortaya çıkmıştır. Ülkemiz bu gelişmeleri yakından takip etmek zorundadır. 1992 hukuki sorumluluk sözleşmesi ve 1992 fon sözleşmeleri için bir uygulama kanunu çıkarılmalıdır. Bu zamana kadar bir uygulama kanunu çıkarılmaması önemli bir eksikliktir. Gerçi 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun sınırlı sorumluluk, sorumluluğun sınırlandırılması daha doğrusu ve 1992 hukuki sorumluluk sözleşmesi ve 1992 tarihli fon sözleşmelerinin uygulanmasına ilişkin birtakım konuları esaslı bir şekilde ortaya koyması, başarılı bir düzenleme yapması olumludur, dikkati çekmektedir, ancak yetersizdir. Neden? Çünkü bu sözleşmelerin uygulanmasıyla ilgili olarak ülkemizin idari olarak yapması gereken bazı yükümlülükleri vardır, bazı görevleri vardır. Birtakım müeyyidelerin uygulanması gerekebilir ilgili şahıslara karşı, bu mevcut sistem içerisinde, mevcut mevzuat içerisinde bu müeyyideleri uygulamamıza imkân bulunmamaktadır. Dikkatimizi çeken sadece 1992 petrol kirliliğinden doğan zararların hukuki sorumluluğuyla ilgili uluslararası sözleşmede öngörülen sertifikanın düzenlenmesine ilişkin bir bakanlığın çıkarmış olduğu yönerge vardır. Benzer bir yönerge 2001 Bunker sözleşmesi için de mevcuttur 2013 yılında kabul edilen bir yönergeyle, yani uygulama kanunu çıkartmadığımız için yönergelerle bu işi götürmeye çalışıyoruz. Ne kadar götürebileceğiz, onu bilemiyorum.

1996 HNS ve 2010 HNS protokolü için ülkemiz çalışmalara başlamalıdır. Bu konuda diğer devletlerin uygulamalarını yakından takip etmek durumundayız, ancak katılım için çok aceleci olmamıza gerek yok, çünkü 2010 protokolüne dair hiçbir devlet taraf olmamış. Bununla beraber HNS uygulamaları için bir altyapı oluşturmaya çalışmalıyız. 2007 tarihli Nairobi Enkaz Kaldırma Sözleşmesine bir an önce taraf olmalıyız. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununda bazı değişikliklerin yapılması ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Çünkü Bunker Sözleşmesine taraf olduğumuza göre ve Ticaret Kanununda da kirlenmeye ilişkin birtakım hükümlere yer verdiğimizde göre Ticaret Kanunu ilgili hükümlerini gözden geçireceğiz. Hele Enkaz Kaldırma Sözleşmesine de taraf olduğumuzdan enkaza ilişkin bazı düzenlemeler var Ticaret Kanununda, bir değişiklik yapılması ihtiyacı ortaya çıkıyor.

Bir sorunumuz var: Zımni kabul usulü. Uzun zamandan beri tartışılıyor, hâlâ da tartıştığımız bir konu zımni kabul usulü. 1976 sınırlı sorumluluk sözleşmesinde biraz önce söylemişim, 2012 yılında bazı tadilatlar yapıldı limitlerin arttırılmasına ilişkin ve bu 2015 yılında yürürlüğe girecek, ama onun öncesinde 1992 hukuki sorumluluk sözleşmesi ve 1992 fon sözleşmesinde öngörülen zımni kabul usulü işletilerek sorumluluk limitleri, tazminat limitleri arttırılmıştı. Türkiye bu konuda bir uygulamaya giderek kanun çıkardı. 1992 petrol kirliliği zararının tazmini için bir uluslararası fonun kurulmasıyla ilgili uluslararası sözleşmenin 2013 protokolü, o değil, yanlış söyledim. 29 Haziran 2012 tarihli ve 6346 sayılı bir Kanun çıkardı Türkiye ve 1992 fon sözleşmesindeki limitleri değiştiren kararlara katılmayı uygun buldu. Yani zımni kabul usulüyle arttırılan limitlerin yürürlüğe girmesi için Türkiye ayrı bir kanun çıkardı. Bunu fon sözleşmesi içinde yaptı, hukuki sorumluluk sözleşmesi için de aynı şeyi yaptı. Oysa Türkiye bu sözleşmelere taraf olurken zımni kabul usulünün ne getireceğini, ne getirmeyeceğini elbette ki biliyordu, bunun değerlendirmesini muhakkak yapmıştır. Limitler bizi hukuken bağlamak zorundadır. Milletlerarası hukukun bir kuralı gereği sözleşmeye taraf olurken çekince hakkımızı kullanmadığımızı göre oradaki usulü, prosedürü kabul etmiş olmak durumundayız. Buna rağmen yaşanan birtakım

tereddütler dolayısıyla Türkiye böyle bir kanun çıkardı. Böyle bir kanun çıkardığı zaman aklımıza hemen şu soru geliyor: Bu limitlerin Türkiye için hangi tarihten itibaren yürürlüğe girdiği konusunda yeni bir tartışma başlatıyoruz. Mahkemenin önüne bir uyuşmazlık geldiğinde mahkeme nasıl karar verecek? Zımni kabul usulüne ilişkin düzenleme orada duruyor, bizim ayrı bir yasamız var. Yürürlük sorunu, bir karmaşa yarattık, böyle bir kanuna gerek yoktu. Sadece Resmi Gazetede bu sözleşmede bu limitleri, bu kararı gösteren bir bakanlar kurulu kararıyla bu işi yayınlamak suretiyle bu problemi çözebilirdik. Bu sorun, bunun üzerine düşünmemiz lazım, bakanlığımızın düşünmesi lazım. Aynı şeyi 1976 sözleşmesinin 2012'deki protokol 2012 limitleri için de yapacak mıyız, 2012 tadilatlar için ayrı bir kanun mu çıkaracağız? Her zımni kabul usulü için ayrı bir kanun mu çıkaracağız? Kendimizi zora soktuk.

Bir diğer öneri: 5312 sayılı Deniz Çevresinde Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunda derhal değişikliğe gidilmeli, kanunun kapsamı sadece acil durumlarda müdahale esaslarıyla sınırlandırılmalıdır. Bu kanunun hukuki sorumluluk ve tazminata dair hükümleri kesinlikle kanundan çıkarılmalıdır, Türkiye bu kanunda tadilat yapmak suretiyle uluslararası sözleşmelere tam uyum sağlamalıdır. Çünkü bu kanun taraf olduğumuz bazı uluslararası sözleşme hükümlerine açık bir aykırılık teşkil etmektedir. Bu kanuna istinaden bazı tatbikatlar yapılıyor. Bu tatbikatlarda acaba kirlenme taleplerinin ileri sürülmesi nasıl uygulanıyor, tatbikatta kirlenme taleplerini kim, nasıl, ne şekilde ileri sürebiliyor, çok merak ediyoruz.

Uygulama kanunu çıkarılacağı belirtilen milletlerarası sözleşmeler bakımından deniz emniyeti kanun taslağı ihya edilebilir. Ben 1. hukuk müşaviriyken üzerinde çalışmışım denizcilikte, bu kanunu bir an önce ihya etmekte fayda var. Burada gerekli düzenlemeler yapılarak Türk Ticaret Kanununun petrol kirliliğine ilişkin hükümleri oradan alınıp, bu kanunla düzenlenebilir. Enkaz kaldırmaya ilişkin hükümler burada düzenlenebilir. Milletlerarası deniz kirliliği tazmin rejimi artık başlı başına bir uzmanlık alanı haline gelmiştir. Bunun için tamamen deniz hukukçuları arasından uzman personelin yetiştirilmesine özen gösterilmelidir. Türkiye bu konuda profesyonel çalışmak zorundadır. IMO toplantılarına bu anda yetişmiş ve tecrübeli uzman hukukçular görevlendirilmeleri, etkin katılım sağlanmalıdır. Türkiye bir ara 1992 fonunun yönetim kurulunun üyesiydi.

Biraz önce Sayın Meslektaşım deniz kazalarını anlattı. Kirlenmeyle sonuçlanan ve ISPC kapsamında olabilecek deniz kazaları özel olarak incelenmeli ve araştırılmalı, bu kazalara ilişkin bütün bilgileri ihtiva eden ayrıntılı bilgiler bakanlık internet sitesinde yayınlanarak bütün ilgililerin kullanımına sunulmalıdır. Bu konuyla ilgili olarak deniz kazalarının incelenmesine ilişkin yönetmelik hâlâ yürürlükte, yeni yönetmelik taslağı var. Yeni yönetmelik taslağı bir an önce yürürlüğe konulmalı ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu Yönetmeliği hükümlerin işlerlik kazanmalıdır. Bunlar sadece kâğıt üzerinde kalmamalı, Türkiye daha çok çaba sarf etmelidir.

2013 yılında gerçekleştirilen 11. Ulaştırma Şurası sonuç raporuna baktım orada bir şeyler var mı, mevzuata ilişkin ülkemizin hedefleri var mı? Millî ve milletlerarası mevzuat hedeflerine dair hiçbir açıklama yoktur 11. Ulaştırma Şurası raporunda. Bunun için bakanlık milletlerarası deniz kirliliği tazmin rejimi de dahil olmak üzere bir an evvel mevzuat hedeflerini ortaya koymalıdır. Beni sabırla dinlediğiniz için hepinize teşekkür ediyorum.

Av. Yrd. Doç. Dr. ARZU TUNCER- Sayın Demir'e çok teşekkür ediyoruz hem bilgileri, hem de aynı zamanda tavsiyelerinden dolayı. Şimdi diğer konuşmacımız Yrd. Doç. Dr. Deniz Güner Özbek'i davet ediyorum. Kendisi Koç Üniversitesinde öğretim üyesi, bize gemilerin sebep olduğu kirlenme zararlarından hukuki sorumluluğa ilişkin uluslararası sözleşmelerde zorunlu sigortanın rolünü anlatacak.

Yrd. Doç. Dr. DENİZ GÜNER ÖZBEK- Değerli dinleyiciler, öncelikle bu konferansta bana konuşma imkânı verildiği için İstanbul Barosu Deniz Hukuku Komisyonuna ve Deniz Ticaret Odasına teşekkür ediyorum. Benim konumun başlığı biraz uzun, ama içeriğini mümkün olduğunca az ve öz tutmaya çalışacağım: *"Gemilerin Sebep Olduğu Kirlenme Zararlarından Hukuki Sorumluluğa İlişkin Uluslararası Sözleşmelerde Zorunlu Sigortanın Rolü"*

Gemilerin sebep olduğu kirlenme zararlarından hukuki sorumluluğa ilişkin sözleşmelerde baktığımız zaman üç tane temel sözleşme görüyoruz. Biraz evvel aslında bunların bir kısmından ve bazı hususlardan şükür ki sadece söz etti İsmail Hocam, çünkü ben o kısımları biraz açmak istiyorum. Petrol kirliliğinden doğan zararın hukuki sorumluluğuyla ilgili uluslararası sözleşme,

kısaca hukuki sorumluluk sözleşmesi olarak adlandıracağım. Kendisinin de belirttiği gibi Türkiye bu sözleşmeye uzunca bir süredir taraf. Gemi yakıtlarından kaynaklanan petrol kirliliği zararın hukuki sorumluluğu hakkında uluslararası sözleşme, Türkiye bu sözleşmeye yine belirtildiği üzere 12 Aralık 2013 tarihinde taraf oldu. Tehlikeli ve zararlı maddelerin deniz yoluyla taşınmasından kaynaklanan zararın tazmini ve sorumluluğu hakkında uluslararası sözleşme ve bunu tadil eden 2010 tarihli protokol, bunu da kısaca tehlikeli ve zararlı maddeler sözleşmesi olarak adlandırmak istiyorum. İngilizce kısaltmalarından biraz esinlendim. Bu sözleşmede belirtildiği üzere 1996 tarihli sözleşme ancak çok teknik ve devletlerin bu sözleşmeye taraf olmasını engelleyen pek çok husus olduğu için maalesef yeterli takdiri görmedi. 14 devlet onaylamakla birlikte bu sözleşmeyi, bu sözleşme hâlâ yürürlüğe giremedi. Bu sorunların üzerinden gelmek üzere 2010 yılında bir protokol yapıldı. Ancak 31 Mayıs itibarıyla uluslararası denizcilik örgütünün bu konudaki listesinde bu sözleşmeye henüz taraf olmuş bir devlet söz konusu değil, henüz onaylayan bir devlet olup olmadığı da maalesef belli olmuyor. Türkiye'nin bu konuda bir kanun tasarısı var ülkemizde hazırlanan, 9 Ekim 2013 tarihli şurada belirttiğimiz sayıda, ancak bu kanun tasarısında henüz sonuca ulaşmamış olduğunu gördüm, çalışmalar yapılıyor.

Bu sözleşmelerin genel özelliklerine baktığımız zaman yine kısaca belirtildi İsmail Hocamız tarafından, bu sözleşmeler zaten konum da öyle, kirlenme zararından sorumluluğa, hukuki sorumluluğa ilişkin sözleşmelerden söz ediyorum. Bu sözleşmeler prensip olarak kirlenme zararını kapsıyorlar. Ancak bir istisna söz konusu, tehlikeli ve zararlı maddelerden kaynaklanan kirliliğe ilişkin sözleşmede kirlenme zararı dışında ölüm ve yaralanma ve mal varlığı zararları da yer almakta. Bu sözleşmeler kusursuz sorumluluk esasını öngörüyorlar ve gene ...şekilde genelde tek bir kişiye yönlendiriliyor sorumluluk ve bu da uluslararası deniz hukukunda, uluslararası hukukta...olarak, sorumluluğun yönlendirilmesi olarak adlandırılıyor. Bu sözleşmelerin istisnası olmakla birlikte burada genel olarak yönlendirilen kişi de malik, sicilde malik olarak kayıtlı bulunan kimse, ancak yine istisna olarak belirttiğim husus gemi yakıtlarından kaynaklanan kirlenmeye ilişkin sözleşmede kapsam biraz geniş tutulmuş, burada sadece sicilde malik olarak görülen kimse değil, geminin işleteni, chartereri ve yöneticisi de malik kavramına dahil kişilerden.

Kusursuz sorumluluk esasını öngörülüyor dedik, kusursuz sorumluluk esasını da bildiğimiz üzere hukuken hiçbir kurtulma imkânının olmaması demek değil, bazı hallerde ve çok sınırlı olarak kurtulma imkânı verilebiliyor. Bu sözleşmelerde de çok sınırlı hallerde sorumluluktan kurtulma imkânı söz konusu sorumlu kişinin ve en önemli özelliği de sınırlı sorumluluk, zarar 1 000 000 dolar olabilir, 100 000 000 dolar olabilir, ancak ve ancak bu sözleşmelerde öngörülen sınırlamalar dahilinde zararın tümünden sorumlu olması söz konusu olmayacak yine sorumlu kişinin. Benim de konumun aslını oluşturan zorunlu sigortada bu sistemin, bu genel sistemin tamamlayıcısı, acaba ortaya çıkışı bu sözleşmede var, özellikle 1969 tarihli petrol kirliliğinden doğan zararın tazminine ilişkin sigortada bu konuda çok tartışmalar var. Bununla mı ortaya çıktı? Hayır, zorunlu sigorta burada ortaya çıkması aslında, bundan daha önce nükleer gemi işletenlerinin sorumluluğuna ilişkin sözleşmede yer alıyor. Bazı hususlar da oradan gelmektedir.

Kirlenme zararına baktığımız zaman bu sözünü ettiğim sözleşmelerin üçü de aynı ifadelerle kirlenme zararını belirttiğim maddelerde, değişik maddelerde farklı madde numaraları gösteriyor. Sızma veya boşaltma nerede meydana gelirse gelsin gemiden sızan veya boşaltılan petrolün bulaşmasıyla gemi dışında meydana gelen ziya veya hasar, önleyici tedbirler de kirlenme zararına dahil. En önemli özelliklerinden birisi kusursuz sorumluluk, çünkü sorumluluğun tazminat sistemi içerisinde, bu sistem içerisinde çok önemli bir yeri söz konusu, son derece kritik konular sorumluluğun esasını. Yani kusurlu sorumluluk mu, kusursuz sorumluluk mu öngörülecek ve de kim sorumlu olacak, malik mi, sadece malik mi, malikten başka kimseler mi, yoksa yükle ilgililer mi, petrol ithal eden eşyanın sahibi mi? 1969 tarihli sözleşme görüşmelerinde şu iki sistem öngörülüyor. Tersine kusur sorumluluğu olsun, ama ispat yükü tersine çevrilsin. Diğer bir görüş de kusursuz sorumluluk olsun ve bu her iki sistem lehine ve aleyhine şüphesiz görüşler söz konusu. Kusursuz sorumluluk lehinde görüşler diyorlar ki: Tehlike yükün niteliğinden değil, deniz taşımasının özelliğinden kaynaklanır. O yüzden deniz taşımasının bu özelliği dolayısıyla, biraz tehlikeli özelliği dolayısıyla kusursuz sorumluluk olmalıdır. Petrol şirketleri finansal açıdan güçlü olmakla birlikte hukuki tavsiyelerle tazminat taleplerinin nasıl bertaraf edebileceklerini çok iyi bilirler, ...şirketler kararlar, onları da aciz içinde gösterirler, böylelikle de hiç tazminat ödemeleri söz konusu olmaz. Bundan başka eğer iyi bir tazminat sistemi öngörülürse, zararın önlenmesi için de çok iyi bir saik oluşturur, yani kusursuz sorumluluk bu anlamda iyi bir tazminat sistemi, bu

yüzden insanlar korkacaklar, donatanlar korkacaklar, o yüzden de zararı önlemesi için gerekli yeterli tedbirleri almaya çalışacaklar. Tanker her zaman kusurlu olmaz, ama kusuru ispat da çok kolay olmaz. O yüzden zarar gören lehine olmak üzere bu kusuru ispat etme yükümlülüğünden kurtulalım.

Bunun dışında kusur sorumluluğu lehinde görüşler, bu kusur sorumluluğundan söz ediyorum, çünkü bu sorumluluk sisteminin sigortayla ve zorunlu sigortayla ilişkisi var. Kazaların pek çoğu işletenin kusuruyla meydana geldiği için kusuru ispat sorun olmaz diyorlar, ama biraz evvel kusursuz sorumlulukta bunun zor olacağını aksi görüşte olanlar bilir. Deniz hukukunda kusur sorumluluğu nükleer gemi işletenlerinin sorumluluğu sözleşmesi hariç temel prensiptir. Evet, 1969 tarihli sözleşmeye gelene kadar ve bundan önce sadece bu nükleer gemi işletenleri sorumluluğuna ilişkin sözleşme kusursuz sorumluluktan uluslararası sözleşmelerde pek söz edilmiyor. Kusursuz sorumluluk maliklere sunulan sigorta imkânının sigorta sektörünün kısıtlı kapasitesi dolayısıyla azaltacak. Eğer sigorta sektörü her zaman sınırlı bir kapasitesi olduğunu, dolayısıyla sadece belirli rizikoları teminat altına alabileceğini söylüyor. Bu yüzden de zaten sınırlı sorumluluk sisteminin bu sistemle çok yakın bir ilişkisi söz konusu, eğer sorumluluk kusursuz olursa kapasitesi yetmeyecek sigorta sektörünün ve böylelikle de yeterli sigorta teminatı sağlanamayacak. O yüzden kusursuz değil, kusurlu sorumluluk olsun lütfen diyorlar. Malikin sorumluluğu sigortalanabilir ve bunun içinde kusur sorumluluğu olmalı. Kusur sorumluluğu olursa daha rahat sigortalanabilir, daha yeterli teminat sağlanabilir demek isteniyor.

Tersine çevrilmiş ispat yükü ihtiyacı karşılayabilir. Yani kusursuz sorumluluk yerine tersine çevrilmiş bir ispat yükü daha uygun olabilir. Hatta bu eleştiriliyor kusursuz, fiilen geminin kontrolünde olmayan malik rahatlıkla sorumluluktan kurtulabilecek ancak böyle, eğer malike sadece yönlendirilirse sorumluluk ve kusursuz sorumluluk değil de kusur sorumluluğu öngörülürse, bu takdirde malik hiçbir kusuru olmadığı için sorumluluktan kurtulabilecektir. Kusur sorumluluğu halinde zorunlu sigortaya ihtiyaç olmaz deniliyor. Çünkü bu halde iyi niyetli bir yaklaşımla tanker maliklerinin kusur sorumluluğu olduğu için isteyerek seve seve bu sigortayı yaptırabilecekleri ileri sürülüyor kusur sorumluluğu lehinde olanlar. Dolayısıyla ortak nokta sorumluluk ve kimin sorumlu olacağı ve bu bağlamda sigortayla da ilgili olmak üzere hem lehte, hem aleyhte şüphesiz fikirler söz konusu.

Bu tartışmaların en önemli yönü yalnız politik, taşıma gücü yüksek devletler, yani taşıyıcı tanker sahibi olan ülkeler yükülgilileri, yani petrol ithal eden ülkeye kişilerin, yükülgililerin kargo onların sorumlu olmasına ilişkin bir sistem öngörürken petrol ithal eden petrol şirketleri olan ülkelerse tam tersi gemi maliklerinin sorumluluğunu öngören bir sistem önermişlerdir. Bu kusursuz sorumluluk esasını uzun tartışmalardan sonra ilk olarak 1969 tarihli sözleşmede kabul edilmiş. Peki, bu sözleşme ve bundan sonra pek çok sözleşmeyi etkileyen sadece deniz çevresinin kirlenmesine ilişkin sözleşmelere münhasır, hayır, değil. Evet, biraz evvel en başta sözünü ettiğim sözleşmelerde de kusursuz sorumluluk esasını öngörülüyor. Ancak bildiğimiz üzere bu sadece deniz çevresinin kirlenmesine ilişkin uluslararası sözleşmelere değil, başka sözleşmelerde de yer alan bir prensip, yolcuların ve bagajlarının taşınmasına ilişkin 2002 yılında tadil edilen Atina Sözleşmesinde de kusursuz sorumluluk esasını öngörülüyor, havayoluyla taşımaya ilişkin, uluslararası taşımaya ilişkin sözleşmede de kusursuz sorumluluk esasını var. Dolayısıyla sadece bu konuya özel bir sorumluluk şekli değil.

Sınırlı sorumluluk, yine aynı şekilde çok sıkı ilişki söz konusu, kusursuz sorumlulukla sınırlı sorumluluk ve sınırlı sorumlulukla da zorunlu sigorta arasında sıkı bir ilişki söz konusu. Sınırlı sorumluluk prensibi denizcilikle ilgili pek çok konuda kullanıldı ve yine ama ancak aynı şekilde bu sadece deniz hukukuna özgü bir sistem değil, hava hukukunda da aynı şey söz konusu, karayoluyla eşya taşımada da sınırlı sorumluluk prensibi var. 1969 tarihli hukuki sorumluluk sözleşmesi hazırlık çalışmalarında sınırlı sorumluluğun aslında pek de tartışmalı olmadığını görüyoruz. Ancak burada ana konu sınırın miktarı, ne kadar sınırı olacak? Çünkü bu miktarın da sigortayla ilişkisi söz konusu özellikle de zorunlu sigortayla. 1992 tarihli sorumluluk sözleşmesinin 7. maddesine baktığımız zaman sınırlı sorumlulukla zorunlu sigorta arasında zaten açıkça bağlantıyı görüyoruz burada, malikin öngörülen sınırlar miktarında zorunlu sigorta yaptırması gerekiyor.

Sözleşmelerin temel özelliklerinden birisi sorumluluğun yönlendirilmesi ceniling ...olarak adlandırılan kanalizasyon edilmesi, ilk olarak nükleer maddelerle ilgili sözleşmelerde görüldü yine aynı şekilde, aslında pek çoğunun deniz hukukundan geldiğini bildiğimiz bu sözleşmeler nükleer

maddelerden biraz da esinlenmiş durumda. Burada söylenmek istenilen sorumluluğun yasal olarak belirli bir kişiye yönlendirilmesi ve sadece bir kişiye yönlendiriliyorsa da münhasıran yönlendirme olarak adlandırılıyor ve sadece bu yönlendiren kişi yahut da kişiler sorumlu oluyor. Bunlar dışında başka kimsenin bu sözleşmeler kapsamında sorumlu olması söz konusu değil. Ancak bu sisteme baktığımız zaman bunun haksız fiilin temel prensiplerinden çok farklı olduğunu görüyoruz. Zira burada biz haksız fiil hukukunda zarar veren kimse sorumludur ve buradaysa malikin zarar verip olup olmasına bakılmadan söz konusu sorumluluk kendisine yönlendirilmiş, yöneltmiştir. Nükleer maddelere ilişkin uluslararası sözleşmelerden gelen bir politik uzlaşmadır bu, sebebini belki daha sonra belirtirim.

Sorumluluğun yönlendirildiği kişi, sorumluluk bir yahut da birkaç kişiye yönlendirilebiliyor. Peki, kimlere yönlendirilebiliyor? Sorumluluk sözleşmesinde, hukuki sorumluluk sözleşmesinde ve tehlikeli ve zararlı maddeler sözleşmesinde sicilde kayıtlı malike sadece ve sadece malike eğer gemi sicilde kayıtlı değilse, malikine yönlendiriliyor. Zarar görenler için şüphesiz çok pratik, çünkü maliki tespit etmek, sicilde kayıtlı maliki tespit etmek son derece kolay ve zorunlu sigortayla da yakından ilişkili. Çünkü biraz evvel de sözünü ettiğim gibi sigorta şirketleri, sigorta sektörü her zaman kapasitesinin sınırlı olduğunu, tüm rizikoları sigorta edemeyeceklerini ve sorumluluk ancak sınırlanabilirse, daha rahat sigorta edebileceklerini, daha iyi teminat sağlayabileceklerini söylüyorlar. Şimdi eğer kusursuz sorumluluk olsaydı, zaten kusursuz sorumluluk ve bu kusursuz sorumluluk herkese uygulansaydı, yani malik dışında başka kişilere de uygulansaydı o zaman işte bu kapasite dolayısıyla, kapasite sorunu dolayısıyla etkin bir sigorta teminatı sağlanması mümkün olmayacaktı, çünkü sektörün kapasitesi sınırlı. İşletenin de sorumlu olmasının sigorta bakımından zorluklar çıkaracağı da ileri sürüldü. Çünkü blue kart basılması, hazırlanması gerekiyor ve bu eğer işleten de sigorta yaptırmak zorunda olsaydı işleten değiştikçe bu kartın da değiştirilmesi gerekecekti. O zaman da bu işin pratik bir önemi kalmayacaktı. O yüzden de bu sorumluluğun yönlendirildiği kişi bu iki sözleşmede malik olarak son derece pratik bulundu.

Yakıt sözleşmesindeyse malik sicilde, sadece sicilde kayıtlı olan maliki değil, kiracı, yönetici ve işleteni de içeriyor. Neden dersiniz, diğer iki sözleşmede içermiyor da bunlarda içeriyor? Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa Birliği Komisyonunun uluslararası denizcilik üzerindeki biraz da baskılarıyla Amerika Birleşik Devletleri biraz kendi sistemine uygun bir sistem olmasını istiyor bu sistemin, ikincisi de bu sözleşmede ikinci basamak petrol kirliliğinden doğan zararın tazminine ilişkin olan sistemde bir fon sözleşmesi var. Bunda ikinci basamak söz konusu değil, burada sorumluluk ve fon tesisi 1976 tarihli sözleşmeye göre yapılıyor ve o sözleşmede de malik tanımı bu kişileri de içeriyor. Burada belirtmek isterim ki Amerika Birleşik Devletleri kendi sistemine dayatıyor baskısıyla da bunu söylüyorum. Amerika Birleşik Devletleri uluslararası sözleşmelerin hazırlık çalışmalarında son derece aktif, bunu söyleyen ben değilim. Bunu belirli bir süre evvel ziyaret ettiğim Uluslararası Denizcilik Örgütü yetkilileri söylemişti. Ancak konu sözleşmeye taraf olmaya, uygulamaya geldiği zamansa maalesef aynı etkinliği göstermiyorlar, bu sözleşmelerin bir kısmına, sorumluluk sözleşmelerinin hiçbirine Amerika Birleşik Devletleri taraf değil, kendi sistemi var petrol kirliliği zararından doğan sorumluluğa ilişkin, diğer sözleşmelere de katılmayacaktır.

Yakıt sözleşmesinde, bu bilgiden sonra yakıt sözleşmesinde sorumluluk birden fazla kişiye yöneltilemekle, yönlendirilmekle, kanalize edilmekle birlikte burada sadece ve sadece malikin zorunlu sigorta yaptırması söz konusu, diğer sorumlu kişilerin sigorta yaptırmaya zorunluluğu yok. Bu sözleşmelere baktığımız zaman malikin rücu imkânı olduğunu görüyoruz. Yani sorumluluk sadece malike yöneltiliyor yakıt sözleşmesi hariç, ancak ve kimlerin sorumlu olmayacağı açık olarak da belirtiliyor 1969 tarihli sözleşmeden farklı olarak 1992 tarihli sözleşmede, ancak genel hükümler kapsamında bu kişilere başvurma imkânı söz konusu ve işte burada da bu rücu imkânı, genel hükümler kapsamındaki rücu imkânı aslında asıl amaçla amaçlanan hedefle çelişkili. Çünkü genel hukuk prensiplerine göre kendisine rücu edilebilecek olan bu kişiler charterer, kurtarma hizmeti veren, vesaire bu gibi kişiler sorumluluk sigortası yaptırmak zorunda kalacaklar. Zorunlu değiller, ancak kendilerine rücu edilebilme imkânı olduğu için sorumluluk sigortası yaptırmak isteyeceklerdir ve bu takdirde de biraz evvel sözünü ettiğim bu sigorta sektörünün kapasite sorunu, kapasite sorunu dolayısıyla istenmeyen sonuçlar aslında tam karşılanmış olmayacaktır.

İşte zorunlu sigorta bir bu sistem için söz konusu, zorunlu sigorta kusursuz sorumluluk sistemi için, kusursuz sorumluluk sistemi ve de sınırlı sorumluluk, bundan başka sorumlunun

ödeme kabiliyeti bulunmayabilir. Sorumlunun ödeme kabiliyetinin olmaması halinde sorumluluk sistemini desteklemek için gerekli böyle bir zorunlu sigorta sistemi, kirlenme sonucu ortaya çıkması muhtemel yüksek miktardaki zararlar için yeterli tazminat ancak sigorta tazminatıyla sağlanabilir. Özellikle de şirketlerin one vessel owning ...şirketler, yani şirketin mal varlığı sadece bir gemi, o gemi de çoğu zaman batıyor, bir gemiyle sorumlu oluyor. Zararı bu geminin bedelinin çok ötesinde ve yine aynı şekilde elverişli bayrak taşıyan gemilerin varlığı sebebiyle bu sorumlunun ödeme kabiliyetinin bulunmaması daha çok önemli bir saik zorunlu sigorta.

Sorumlu kişiye erişim aynı şekilde, bu sözleşmelere baktığımız zaman sorumluluk sözleşmelerine, kirlenmeye ilişkin bu sorumluluk sözleşmelerine, yetkili mahkemeye ilişkin hükümler görüyoruz. Kirlenmenin olduğu veya kirlenmenin önlenmesi için önerilir tedbirlerin alındığı devlet mahkemeleri, fon tesis edildikten sonra da fonun tesis edildiği devlet mahkemeleri münhasıran yetkili. Peki, karar alındı, fon tesis edilmedi, bu kararın uygulanması gerekiyor. Şirket başka bir ülkede, dolayısıyla bu zarar görenler için özellikle kirlenme zararına hükümetler için, devletler için son derece önemli. Sorumlu kişiye erişim açısından, asıl şirkete erişmek çok güç olduğu hallerde sorumlu kişiye erişmek güç olduğu hallerde bu şekilde zorunlu sigortayla ve zorunlu sigortayla birlikte sigortacıya doğrudan başvuru imkânının tanınmasıyla zarar gören kişilerden ve kişiler için son derece önemli olmaktadır.

Kesinlik zorunlu sigortanın diğer bir etkisi, taleplerin karşılanacağına ilişkin olarak bir kesinlik gösteriyor. Yani sistemden söz ettik, kusursuz sorumluluk, sınırlı sorumluluk, zaten sınırlı sorumluluk bir kere kesinliği alıyor, çünkü sorumluluk sınırlı. Zarar yüzlerce milyon dolar da olsa geminin tonajına göre belirtilen meblağlarla yahut da geminin tonajına göre hesaplanan meblağla sınırlı olacak sorumlu olan kişi, ancak zorunlu sigorta varsa bu sorumlu olan kişi tarafından karşılanamazsa bile sigorta tarafından karşılanacağı konusunda bir kesinlik sağlayacak ve ihtiyari olsa örneğin, zorunlu olduğu için zorunlu yaptırmak zorundalar. İhtiyari olsa bunu sorumlu kişiler yaptırmayabilirler yahut da yaptırabilirler, ancak farklı hükümlerle yaptırabilirler. O yüzden de farklı teminatlar sağlayan bir farklı sözleşmeler zarar görenler için yeterli korumayı sağlamayacaktır. Bundan başka zorunlu sigortanın yeknesaklık açısından önemi söz konusu, uluslararası yeknesak bir rejim olmasa ülkeler bunları ulusal düzenlemeleriyle yapacaklar ve finansal sorumluluklar için farklı düzenlemeler öngörebilecekler ve uluslararası niteliği dikkate alındığı zaman deniz ticareti faaliyetlerinin ilgililer için pek de pratik bir yöntem olmayacak. Ayrıca sigortanın belgelendirilmesi isteniyorsa, bunun da yeknesak olması şart.

Peki, zorunlu sigorta acaba rekabetin bozulmasının önlenmesinde faydalı olabilir mi? Sigorta ihtiyari olsa, bir zorunluluk olmasa bazı malikler yaptırır yahut da sorumlu kişiler, bazıları yaptırmaz. Çünkü bir zorunluluk söz konusu değil, bunu kendi davranış şekillerimizden de biliriz. Genelde sorumsuz kişiler, sorumsuz işletmeler bu sigortayı yaptırmayacaklardır. Sigorta yaptırmak demek bunun bir masrafının olması demek, bunlar oldukça masraflı işlemlerdir. Bu halde de rekabet sorumlu kişiler aleyhine bozulmuş olacaktır. Çünkü sorumlu kişi sorumlu olduğu için ihtiyari de olsa sigorta sözleşmesini yapmış olacaktır sorumluluğu teminat altına alan, ancak ihtiyari olduğu için sorumlu olmayan bir kimse, bir işletme bu sigortayı yaptırmadığı için bu masraflardan kaçınmış ve rekabet de onun lehine olarak bozulmuş olacaktır. Sözleşmeye taraf olmayan ülkeler peki? Sözleşmeye taraf ülke olan kaç tane devletin taraf olduğundan söz etti İsmail Hocamız, bu gemiler sözleşmeye taraf olmasalar bile sözleşmeye taraf devletlerle ticaret yapmak istiyorlarsa, bunların da sigortaya sahip olması gerekecektir. Taraf devletlerin, sözleşmeye taraf olmayan devletlerin gemileri eğer sözleşmeye taraf devletlerin limanlarına girmek istiyorlarsa, taraf devletler sözleşmeye taraf olmayan devletlerin gemilerinin sigorta teminatına sahip olmasını temin etmekle yükümlüler. İfade bu, temin etmek, giremezler diye bir ifadeden öncelikle böyle bir kesin ifade kullanmak istemekle birlikte bundan kaçınmış sözleşmeyi hazırlayanlar, bu devletlerin sadece sigortasız girmelerine engel olmalarını temin etmeleri yükümlülüğü var. Tabii takdir edersiniz, temin etme ifadesi birazcık geniş, müphem, açık değil. Bu sözleşmelerin hepsinde belirtiyor.

Sigortanın caydırıcı, önleyici bir etkisi söz konusu, zorunlu olduğu için tabii bu caydırıcı etkiyi kesin olarak göreceğiz. Finansal teminat sağlayan kişiler gemilerde yüksek standart arayacak böylelikle, yani sigorta şirketi yahut da başka türlü finansal teminat sağlayan kuruluşlar yüksek standart arayacaklar, çünkü bu onların menfaatine. Yüksek standart zararın hiç olmaması yahut da daha da az zararın meydana gelmesine ilişkin olacak. Böylelikle kendi masrafları da azalacak sigorta şirketi yahut da teminat veren başka kuruluşun, gemi denize elverişli değilse, bu

takdirde sigorta teminatına sahip olmayacak. Sigorta teminatına sahip olmadığı için sefere çıkamayacak, kaza da meydana gelmeyecek böylelikle. Bu konuda sigorta şirketleri eğitimler veriyor zararın önlenmesi yahut azaltılmasına ilişkin olarak, dolayısıyla bunu çok net olarak görebiliyoruz. Zorunluluk sadece sicilde malik olarak görünen kişi için geçerli, ancak asıl sorumluluğa sebep olan kişi için zorunluluk söz konusu değil. Yani eğer malik gemiyi kendisi işletmiyorsa, malik sadece malik gemisini kiraya vermişse, burada asıl sorumlu olan kişiye, bu kişi ancak onun sigorta yaptırmaya zorunluluğu olmadığı için bu sözleşmeler kapsamında, bu konuda caydırıcılık etkisinden birazcık şüphe ediyoruz.

Asıl amaç, şimdi zorunlu sigorta için belirttiğim bu yeknesaklık, kesinlik, vesaire gibi hususlardı, ama asıl amaç burada en kısa, en az ...zarar görenlerin korunması zorunlu sigortada, ancak ekonomik açıdan baktığımız zaman ben birazcık okurken bunlara da değindim. Benim için çok daha enteresan oldu açıkçası, zorunlu sigortanın ekonomik açıdan rolünün hukuki açıdan rolünden birazcık daha önde olduğunu düşünüyorum. Çünkü rizikodan kaçınan kimse sorumluluğu bertaraf etmek için tedbirler alacak rizikodan kaçınan kimseler, bu tedbir de sigorta yaptırmak yahut da başka finansal tedbirler olabilecek. Rizikodan kaçınan kimsenin menfaat maksimizasyonu ve işlem masraflarının azaltılması gerekecek, menfaat maksimizasyonu prim ödeyerek menfaat fonksiyonunu arttırabilir. Ne kadar prim öderse o kadar daha fazla teminata sahip olması mümkün olabilir.

Sigorta kapasitesi baştan beri belirttim, sigorta sektörü her zaman sınır kapasitesinden söz ediyor. Zaten sınırlı sorumluluğun hem tarihsel sebepleri var, ancak hâlâ devam ettirilmesinin deniz hukukunda bu sigorta kapasitesiyle de sigortacıların özellikle İngiltere'deki sigortacıların şikayetleriyle şüphesiz çok yakın ilgisi söz konusu. Bilgiye, zararın meydana gelme ihtimaline ve zararın kaç kez meydana gelebileceğinin öngörülmesine bağlı sigorta kapasitesi, yani sigorta kapasitesinden şikâyet ediyorlar, ama aslında bu çok büyük sorun değil. Yapılan bazı araştırmalar bunu gösteriyor, ama niyetleri olmalı sigorta şirketlerinin teminatı sağlamaya ve dediğim gibi de bu bilgilere, zararın meydana gelme ihtimali ve kaç kez meydana gelme ihtimalinin olduğuna, bunlar da sigortacılığa özgü bazı hesaplama yöntemleriyle hesaplanabiliyor.

Sorumluluğu söz konusu olabilecek kişi rizikoya maruz kaldığında rizikoyu bertaraf etmek için önlem alacak. Ancak sigortası olursa önleyici tedbir almak için saik olmayacak. Yani nasılsa benim sigortam var, çok basit ...pek çoğumuzun da düşünebileceği gibi sorumluluk meydana gelse de sigorta ödeyecek zaten. Ancak tabii yine çok iyi bildiğimiz üzere zarar meydana gelirse, bir sonraki senelerde primin artması da söz konusu olacak ve böyle bir halde, nasılsa sigortam var, o ödeyecek diye düşündüğü zaman sorumlu olması muhtemelen kişi zarar ihtimali de artacak böylelikle. Çözüm ne yapılabilir? Sigortanın bireysel kontrolü söz konusu olabilir, yani teknik kontrol, bu bağlamda, deniz hukuku bağlamında gemilerin kontrolü, eğitim verilmesi ve de prim, primin arttırılması, bu da sigortalıya sanki sigorta yokmuş gibi davranma saiki verir ve gerçek kaza rizikosunu gösterir.

Uygulamada ne yapılıyor? Farklı rizikolara farklı primler uygulanıyor. Bu bildiğimiz en temel prensiplerinden ve yüksek risk gruplarından şüphesiz daha yüksek prim tahsil ediliyor. Diğer bir çözüm de sigortalıyı kısmen rizikoya malik bırakmak, yani bir muafiyet uygulamak, bu kadar kısmından sen sorumlusun, şu kadar kısmından ben sorumlu olacağım demek. Bu şüphesiz sorumluluk söz konusu olacak kişinin tedbir almasına yol açıyor. Kusursuz sorumluluk ödeme güçsüzlüğüne düşme ihtimali yoksa etkin diye belirtiliyor. Kusursuz sorumluluk eğer sorumlu olması muhtemel kişi yahut da sorumlu olan kişi ödeme güçsüzlüğüne düşme ihtimali yoksa etkin. Neden? Benim için enteresandı bir hukukçu olarak, tabii şüphesiz ekonomistler için değildir. Ödeme güçlüğüne caydırıcılığı olumsuz etkilediği belirtiliyor ekonomik açıdan, zararın büyüklüğü zarar verenin mal varlığını aşarsa eğer zarar veren rizikoya maruz kalmayacak. Yani benim 1 000 000 dolarlık mal varlığım var, ama verdiğim zarar 10 000 000 dolar, dolayısıyla benim için önemi yok, 1 000 000 dolar gidecek, benim sorumluluğum 10 000 000 dolar olmakla birlikte 1 000 000 dolarla kurtulacağım burada şüphesiz var. Ben mal varlığımı kaybetmiş olacağım, ama tam zararı, 10 000 000 dolarlık zarara da maruz kalmayacağım.

Böylelikle onun için saik mal varlığı ölçüsünde tedbir almaktır. Yani sorumluluğu 1 000 000 dolar da olmuş olsa, 10 000 000 dolar da olmuş olsa mal varlığını kaybetme riskiyle sadece riziko olduğu için sadece mal varlığı ölçüsünde tedbir alacak ve bu alacağı tedbir de, mal varlığı ölçüsünde alacağı tedbir de asıl zarardan, gerçekleşme ihtimali olan büyük zarardan çok daha az olacaktır, potansiyel zarardan ve bu ödeme güçlüğü aynı zamanda eksik sigortaya da sebep

olacaktır. Dolayısıyla bu halde zorunlu sigortanın optimal sonucu sağladığı düşünülüyor beklenen zarar için sigortanın zorunlu olarak öngörülmesiyle, çünkü bu sözleşmelerde öngörülen sınırlı bir sorumluluk söz konusu, o sınırlı sorumluluk miktarında sigorta yaptırılması öngörülüyor, mal varlığı ölçüsünde değil. Mal varlığı daha az olabilir, sorumlu olması muhtemel her kişinin ancak orada öngörülen sorumluluk miktarında, dolayısıyla böyle bir halde de meydana gelen zarar ve mal varlığını aşması halinde çok daha iyi bir sonuç sağlanıyor. Zarar veren tam sorumluluğa maruz olduğunda sigortacının sigortanın davranışı kontrol etmesi için saik de söz konusu. Çünkü sigortacı açısından da sorumluluk 10 000 000 dolarsa, 10 000 000 dolarla teminat altına alınıyor ve bu sigortacı yahut da başka bir teminat veren kimsenin de, kuruluşun da sorumluluğunu ve masraflarını arttıracığı için daha iyi, daha sıkı kontrol edebiliyorlar. Dolayısıyla netice olarak baktığımızda zorunlu sigortanın hukuki ve ekonomik açıdan bir karşılaştırmasını yaptığımız zaman bu uluslararası sözleşmeler şüphesiz hukukçular tarafından hazırlanırken asıl etken, asıl saik zarar görenlerin koruması çok daha etkin, kolay, tespit edilebilir olduğu için malik ona karşı böyle bir sigorta öngörülüyor ve doğrudan başvuru imkânı öngörülüyor. Bu çok rahat, ancak ekonomik açıdan baktığımız zaman caydırıcılık benim için açıkçası çok daha önemli, zorunlu sigortanın bu şekilde caydırıcı bir etkisi var tam sorumluluğa maruz kaldığı için zarar verme ihtimali olan kişiler. Beni dinlediğiniz için teşekkür ederim.

Av. Yrd. Doç. Dr. ARZU TUNCER- Çok teşekkür ediyoruz Sayın Özbek'e bu güzel ve de detaylı sunumlarından dolayı. Şimdi Piri Reis Üniversitesinden Yrd. Doç. Dr. Ergün Demirel ve Dr. Dinçer Bayer'in "*Bir Deniz Kazasının Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü Açısından İncelenmesine Bir Örnek*" teşkil edecek açıklamalarını dinliyoruz. Teşekkürler.

Yrd. Doç. Dr. ERGÜN DEMİREL- Efendim, herkese tünaydın diyorum. Biz Piri Reis Üniversitesi daha çok denizcilik üzerinde ihtisaslaşmaya çalışan bir üniversiteyiz. Ben ve arkadaşım ikimiz uzak yol kaptanınız. Fakat ihtisas olarak arkadaşın siyasal bilimlerde doktorasını yapmış bir arkadaş, ben de deniz işletmecisiyim. Onlar daha çok büyük perspektiften olaya bakarlar siyaset bilimciler, bizlerse deniz işletmeciler daha çok işin "*modus operandi*"si, yani işletim şekliyle ilgileniriz. Şu anda biraz sizi denize götürmek istiyoruz ve sizleri daha gerçek hayata götürmek istiyoruz.

Şimdi deniz kazası denildiği anda akla ilk gelen Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğüdür. Bu öyle bir tüzüktür ki dünyada deniz trafiğini bu düzenler. Her ne kadar içerisinde mesela askeri gemiler buna uymaz derse de dünyadaki bütün askeri gemiler buna uymak zorundadır. Öyle bir güçlü tüzüktür ve üniversitelerde, kimi üniversitelerde, denizcilikle ilgili fakültelerde, okullarda biz teorik eğitimlerin yanında vaka çalışması, case study yaparız ve simülasyon eğitimi yaparız. Kademeli olarak bizim üzerinde en fazla durduğumuz konu budur, zaten öğrenciye derse başlarken önce gemide bir noktadan bir noktaya karaya oturtmadan götüreceksin, giderken de kimseye çarpmayacaksın deriz, işin özeti budur.

Efendim, biz uygulamalı eğitimleri yaparken MAIF'ten bahsedildi, bu İngiltere'nin bir kuruluşu, dünyadaki kaza inceleme konusunda en önemli kuruluştur diyebilirim. İnşallah bizim kaza inceleme kurulumuz bunun ötesine geçecek, bir Türk olarak biz de gurur duyacağız.

Diğer bir konu da şu: Bundan iki yıl önce mayder...denilen bir proje başlatıldı. Denizcilik eğitiminde kullanılmak üzere biz Türkiye de dahil 7 Avrupa ülkesiyle standart senaryolar geliştirildi. Biz de Türkiye olarak 4 senaryo geliştirdik ve bugün üniversitemizde bizim denizde çatışma ve kazayla ilgili en önemli eğitimimiz, eğitimimizin en önemli kısmı vaka çalışmalarıdır ki bunlar bir 'case' üzerine, bir olay üzerine dayanır. Bugün şu anda yine üniversitemiz koordinatördür, ben koordinatörüyüm projenin, ACTS, yani "AKS" dediğimiz bir proje üzerinde çalışıyoruz. Yine 7 Avrupa ülkesiyle birlikte, İngiltere var, Hollanda var, diğerlerini saymayayım ve bu projede 3 öğretim elemanımız görev yapıyor. Bu da standart bir eğitim yaratabilmek, yani dünya çapında veya Avrupa çapında standart bir eğitim programı yaratabilmek için uğraşıyoruz. Bu arada da tüzükle ilgili tartışmalar var ki çok enteresandır, elimde 256 tane akademik makale var. Yıllardır bu tüzük 71 yılında yürürlüğe, 73 yılında yürürlüğe girdi yenisi, 73'ten beri herkes yazıyor, fakat şu ana kadar bir tek kişi bu tüzüğün bir tek maddesini değiştirmeye muktedir olamadı. O kadar güçlü bir tüzüktür.

Efendim, bizim eğitimdeki amacımız tüzüğün daha iyi anlaşılmasını sağlamak, çünkü tüzük aslında bir olay, bir değerlendirme üzerine kurulur. Fakat gerçek yaşam bir matriks, aynı anda üç olay üç tane tüzük maddesi var ve bunun karşısında resmen bir matriks çalışması yapmak zorunda. Diğer bir konu risk değerlendirmesi yapabilmelisiniz ki risk değerlendirmesi

yapmak çok zor bir olay ve burada yapmaya çalıştığımız öğrencinin -ki yarın gemiyi kullanacak şahıs bu- algoritmik düşünerek kazanın giderilmesi için gerekli tedbirleri almasını sağlamaktır. Efendim, şöyle söyleyeyim, bizim deniz kazalarında denizci olarak rolümüz ilgili mahkemeye veya ilgili soruşturma kuruluna bilgi vermektir, teknik bilgi sağlamaktır. Biz hukuki işin yapısına karışmayız. Ancak buradaki hukukçuları yakalamışken kendi düşünce sistemimizi bir case ile sizlere anlatmak istiyoruz. Yani olay-kural ilişkisini algoritma içerisinde değerlendirip, bu konuda hukukçulara yahut yetkili makamlara, değerlendirme makamlarına bilgi vermek şeklinde çalışıyoruz.

Şimdi kaza senaryosunu sunmak ve değerlendirmemizi sunmak üzere değerli arkadaşım Dr. Dinçer Bayer'i davet ediyorum, teşekkür ederim.

Dr. DİNÇER BAYER- Hocam, sağ olun. Deniz Ticaret Odasına ve İstanbul Barosu Deniz Hukuku Komisyonuna teşekkür ederim bize bu imkânı sağladıkları için. Sizi çok sıkımayacağım, kaza senaryosunu özetleyeceğim, ondan sonra düşünmeye sevk edeceğim, ondan sonra kendi çözümümüzü Denizde Çatışma Önleme Tüzüğü yönünden arz edeceğim.

Olay şöyle: İzmit Körfezinde Dilburnu, Kababurnu hattının batısında bir Panama bandıralı tankerle Türkiye bandıralı kargo gemisi çarpışıyor. Çarpışma zamanı 9 Haziran 2014, 23.27 olarak bulunuyor. Her iki gemide de orta hasar meydana geliyor. Kazaya karışan gemiler kurtarma gemileriyle hedeflenerek Dilburnu'nun batısında demirletiliyor. Ayrıca kazayı gemi yakınında bulan resmi yansıda görünüyor, güneyde bulunan yolcu gemisi liman kontrol...kontrolünü Derince Limanına intikal ettiriliyor. Durum bu, kazaya karışan gemilerle alakalı bilgiler yansıda görülmektedir.

Bu Theophilus Yunan bandıralı tanker, Cemal Kaptan Türk bandıralı kargo gemisi, bundan sonraki yansılarda kolaylık açısından, kolay anlaşılması açısından tanker dediğim zaman Theophilus'u, kargo gemisi dediğim zaman da Cemal Kaptanı düşünün. 150 000 tonluk bir tanker, diğeri de 35 000 tonluk bir kuru yük gemisi. Bölgedeki meteorolojik duruma baktığımızda çok detaya girmiyorum, meteorolojik durum seyir hava şartları, deniz ve hava şartları seyir için müsait. Bu kurgulamayı biz öğrencilerimize farklı şartlarda yapıp, farklı düşünmelerini sağlayacak şekilde düzenliyoruz. Bu şu andaki kurgulamamız. Bir harita çalışmasıyla şimdi verilen bu durumu hep beraber değerlendireceğiz. Şimdi 23.00 zamanından itibaren gemilerin mevki, rota ve sürat bilgilerini bu haritaya işledik. Theophilus tanker, Cemal Kaptan kargo gemisi, burada yolcu gemisi Parabello, bunlar 0.80'e intikal ediyorlar. Tankerin sürati 15 nat, kargo gemisinin sürati 10 nat, yolcu gemisinin sürati 12 nat, 3 dakika sonraki mevkileri bu 23.03'te, 23.06'da mevkiler bu, 23.09'daki mevkileri bu, bu zamanda güneydeki yolcu gemisi rotasını 0.45'e değiştiriyor, 0.80'den, 23.12 mevkileri bu, 23.15, normal intikallerine devam ediyorlar bu rotalarında, 23.21'e geldiğimizde tanker rotasını 135'e değiştiriyor. Fakat döndükten itibaren tankerde dümen arızası meydana geliyor ve dümen kilitleniyor. Tanker iki kırmızı ışık gösteriyor alt alta ve kumanda altında olmayan gemi işareti veriyor kargo gemisi ve yolcu gemisi için ve stop ediyor makinelerini. O esnada müteakiben kargo gemisi de stop ediyor makinelerini, fakat stop etmek yeterli olmuyor, 23.27'de kargo gemisi ve tanker çarpışıyor. Şimdi bu durumda hangi gemi burada Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü yönünden aykırı hareket etmiştir, uygun hareket etmemiştir, bunu değerlendireceğiz. Aslında kaza değerlendirilmesi gemilerin olayın oluş anından önceki seyir, makine, telsiz ve diğer kayıt ve jurnallerinde yer alan bilgileri ayrıca gemilerin personel sözde ifadelerine dayalı olarak yapılmıştır. Bölgede hız sınırlaması yoktur, mevcut gemiler Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü Kural 3'le tanımlanan manevra kabiliyeti kısıtlı veya su çekimi nedeniyle kısıtlı tekne kategorisine girmeksizin kuvvetle yürütülen ve Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü kurallarının tatbik edileceği tekne statüsündedirler. Gemiler yönünden herhangi bir istisna olmadığı görülmektedir.

İlk başlangıç mevkilerine baktığımızda tanker yetişen gemi, kargo gemisiyse yetişilen gemi konumundadır. Çatışmayı Önleme Tüzüğü Kural 34 gereğince yetişen ve yetişilen gemi arasında bu kuralda detayları belirtilen düdük işaretleri teati edilmiştir. 23.06'da tanker kargo gemisine yetişip, geçeceğini düdükle bildirmiş, aynı anda bu verdiğimiz senaryoda bu şekilde olduğu için bu değerlendirmeyi bu şekilde yapıyoruz, kargo gemisi de düdük işaretine uygun şekilde cevap vererek kendisini yetişilen gemi olarak belirlemiştir. Yetişen ve yetişilen gemi olarak iki gemi arasında herhangi bir tereddüt yoktur. Kural 13/A gereğince bir tekneye yetişen diğer herhangi bir tekne yetişilen teknenin yolundan çıkacak ve 13/D gereğince iki tekne arasındaki kerterizlerde sonraki herhangi bir değişim yetişen tekneyi aykırı geçen bir tekne yapmayacak

veya yetişilen tekne tam olarak geçilince veya...alınıncaya kadar yetişen teknenin yükümlülüğünü kaldırmayacaktır. Şimdi kural buyken kazanın oluş süreci incelendiğinde yetişen tekne konumundaki tankerin daha sonra dümen arızası verme ihtimalini göz ardı etmesi nedeniyle yetişen tekne yükümlülüklerine uygun davranmadığı görülmektedir. Tankerin henüz kargo gemisinden yeteri kadar emniyetli mesafeyi aşmamış durumdayken Kural 13/A'ya aykırı şekilde rotasını 135'e değiştirmesi kazanın ana nedenlerinden birini oluşturmuştur. Aynı zamanda tankerin dümen arızası ihtimalini dikkate alarak ve emniyetli mesafe gözeterek daha önceden kargo gemisini geçebileceği daha emniyetli bir rota izleyebilirdi veya süratini azaltabilirdi. Bunları yapmamış olması da kazanın oluşumuna katkı sağlamıştır. Ayrıca diğer yönden baktığımızda Çatışmayı Önleme Tüzüğü Kural 9/A gereğince dar bir kanal veya geçiş boyunca ilerleyen bir tekne geçit veya kanalın emin ve uygulayabildiği kadar kendi sancak tarafındaki dış sınırına yakın seyretmelidir. Bu Çatışmayı Önleme Tüzüğü'nün bir kuralıdır. İncelenen durumda çatışma olmadığı takdirde gemiler 12 dakika sonra Kababurun-Dilburnu hattında dar bir geçitten geçeceklerdir. Bundan dolayı her üç geminin de geçecekleri Kababurun-Dilburnu arasındaki geçide orta hattın güneyinden girecek şekilde rotalarını düzenlemeleri gereklidir. Bu geçitte gemiler kendilerine göre geçidin sancak tarafında seyretmek zorundadırlar. Diğer bir yandan baktığımızda 23.00'da yolcu gemisinin kargo gemisinden kerterizi 180 derecedir. 23.15'te baktığımızda yine yolcu gemisinin kargo gemisinden kerterizi 180 derecedir. Kargo gemisiyle güneydeki yolcu gemisinin kerterizlerinin belirgin şekilde değişmediği ve bu gemilerin arasında da aykırı geçiş durumunun ortaya çıktığı bir çatışma riski olduğu değerlendirilmektedir. Bu başlangıçta görülememektedir, ancak pilotlama yapıldığında görülmektedir. Çatışmayı Önleme Tüzüğü Kural 7/İ gereğince yaklaşan bir teknenin pusula kerterizinin fark edilir derecede değişmemesi halinde tehlike varsayılmalıdır. Kural 15 aykırı geçiş kurallarını düzenlemektedir. Aykırı geçiş durumlarında kuvvetle yürütülen iki teknenin çatışma tehlikesi doğuracak şekilde birbirine aykırı olarak geçmeleri halinde diğer tekneyi sancak tarafından gören tekne onun yolundan çıkacak ki bu pozisyonda sancak tarafından görülen tekne kargo gemisidir ve koşullar elverdiği takdirde diğerinin pruvasından...geçmekten kaçınacaktır. Burada yolcu gemisini sancak tarafından gören kargo gemisinin yolcu gemisinin yolundan çıkması ya sancağa rota değiştirmesi ya da sürat kesmesi gerekirken bu manevraları yapmadığı görülmüştür. Kargo gemisi tarafından Çatışmayı Önleme Tüzüğü Kural 15'e uygun olarak bu manevraların yapılmış olması halinde kargo gemisinin Çatışmayı Önleme Tüzüğü Kural 9/A'ya da uygun davranmış olacağı ve ayrıca daha sonra tankerle kargo gemisi arasındaki kazanın da önlenmiş olmasına yardımcı olacağı değerlendirilmektedir. Tanker 23.24'te Kural 27/A'ya uygun olarak kumanda altında olmayan tekne işaretlerini göstermiştir. Alt alta iki kırmızı fener göstermiştir. Aynı anda hem kargo gemisi, hem de yolcu gemisi Kural 35 gereğince 5 kısa düdük çalarak tankeri uyarılmışlardır. Tanker 5 kısa düdükten 1 dakika sonra -ki kazadan 2 dakika önce- makinelerine stop kumandası vermiştir. Kargo gemisi de 5 kısa düdükten 2 dakika sonra, yani kazadan 1 dakika önce makinelerine stop kumandası vermiştir.

Baktığımız zaman kurala, Çatışmayı Önleme Tüzüğü kurallarına, Kural 8 çatışmayı önleme hareketlerini düzenlemektedir. Bu kuralın E bendi gereğince çatışmayı önlemek veya durumu değerlendirmek için biraz daha zaman kazanmak üzere bir tekne gerekiyorsa, yürütücü kuvvetlerini durdurarak veya geri çalıştırarak hızını azaltacak veya ilerleyişini durduracaktır. Bizim bu durumumuzda her iki tekne de yürütücü kuvvetlerini durdurmuştur, ama geri çalıştırarak hızını azaltacak veya ilerleyişini durduracak kuralını ihlal etmiş görünmektedirler. Her iki gemide de stop kumandası verilmiş olmasına rağmen makinelere tornistan veya MRC...tornistan kumandası verilmediği için ileri yola devam eden gemiler çarpışmıştır. Tankerin ve kargo gemisinin makineleri geri yolda çalıştırma manevrasını Çatışmayı Önleme Tüzüğü Kural 8/A gereğince yapması gerektiği, ancak her iki gemide de bu manevranın uygulanmamasının çatışmaya neden olmuş olabileceği değerlendirilmiştir. Tankerde ortaya çıkan dümen arızası durumunda çatışmayı önlemek üzere dümene alternatif kumanda sistemlerinin devreye alınması gereklidir. Dümene Yeke...daresinden kumanda edilerek geminin uygun rotaya döndürülmesi gerekirken, kayıtlarda dümeni...eden kumanda edilmesiyle ilgili herhangi bir kayda rastlanmamıştır. Tanker de acil durumlarda Çatışmayı Önleme Tüzüğü Kural 8'in gerektirdiği sürat değişikliğini yapmak için gerekli idari ve teknik tedbirlerin yürütülmesinde eksiklik olduğu görülmektedir.

Sonuç olarak tanker yetişen gemi sorumluluklarını yerine getirmemiş ve yetişilen geminin yoluna çıkmıştır. Yetişen gemi olarak yetişilen gemiden neta...bulunmak üzere emniyetli mesafe

hesabıyla daha kuzeye emniyetli bir rota izlememiştir. Dümen arızası durumunda alternatif dümen kullanma sistemlerini devreye almadığından çatışmayı önlemek için uygun rota değişikliği yapmamıştır. Çatışma tehlikesi durumunda makineye sadece stop kumandası vermiş, gemideki ileri yol devam ettiği halde ileri yolu durduracak şekilde makinesini tornistan olarak çalıştırmamıştır. Kargo gemisi hakiki kerterizinin belirgin şekilde değişmediği yolcu gemisiyle çatışma riskinin oluştuğunu değerlendirememiş ve sancağa rota değiştirme veya sürat kesme gibi yol verme manevralarını yapmamıştır. Girilecek geçidin orta hattının sancağında bulunacak şekilde sancağa doğru rota değişikliği yapmamıştır. Çatışma tehlikesi durumunda makineye sadece stop kumandası vermiş, ileri yolu durduracak şekilde tornistan kumandalarını kullanmamıştır. Yolcu gemisi de ayrıca kazayla direkt bir ilişkisi olmamasına rağmen çatışma riskinin oluşmuş olduğu durumda sancağa dönüş göstermemiş, hızını değiştirmemiştir. Her ne kadar Çatışmayı Önleme Tüzüğü gereği zorunlu olmasa da rotasını sancağı değiştirmiş olması halinde bu hareketin çatışmayı önleme yönünden kargo gemisine uygun manevra alanı sağlamak bakımından faydalı olacağı değerlendirilmiştir.

2. OTURUM

Av. İSMAIL ALTAY- Sayın konuklar, meslektaşlarım, hoş geldiniz. Öncelikle İstanbul Deniz Ticaret Odasına teşekkür ediyoruz, bu imkânı sağladılar ve bizimle birlikte bu çalışmayı

yaptıkları için, yine Baromuzun Deniz Hukuku Komisyonuna teşekkür ediyorum Başkanı ve üyelerine, çok güzel bir çalışma hazırlamışlar.

Bunu söylemekten keyif almıyorum, bunu söyleyeyim. Çünkü bizim amacımız burada gerçekten verimli çalışma yapmak, ama zaman ilerledikçe aleyhimize oluyor. İzleyen üstatlarımız da ilgisini kaybedebiliyorlar. O yüzden sizden ricam 15 dakika mümkünse çalışmayı bitirelim.

Şimdi çok ilginç bir tesadüf oldu. Arzu Hanım beni davet ettiğinde oturma başkanı olur musun diye bir şeyi bilmiyordu. Deniz kazaları kısmında şimdi Cahit Kaptan, tanır mısınız bilmiyorum, Fahrettin Aksu benim dayımdı, öz dayımdır, kaptandı. Sizlerle birlikte çalışıyordu ve Karadeniz'de gemi çıkarttı, döndü, o gece bayağı bir çalışmış ve gemiden inerken düştü ve şehit oldu. Çok trajik bir hikaye aslında, bir de deniz adamlarının kaza geçirmeleri var, o tabii maalesef deniz iş hukukunda da bayağı sıkıntılar var. İnanır mısınız, yıllar oldu, o davalar hâlâ sürüyor. Şeye karşı davalar, tazminat gemiye dava, kurumla ilgili bir problem yok. Şimdi Cahit Bey, sizden sunumunuzu dinleyelim.

CAHİT İSTİKBAL- Bir de aslında önceki bölümden hocam kalan sorular da vardı, ama onlara Arzu Hanım söz vermişti kahveden sonra sorulacak diye, ama onlar...

Av. İSMAİL ALTAY- Konunuzla ilgili olanları tebliğinizin içinde sunun isterseniz Cahit Bey, ondan sonra geri kalanları hep beraber cevaplandırmaya çalışalım.

CAHİT İSTİKBAL- Teşekkür ediyorum. Şimdi öncelikle ben kendimi tanıtayım çok kısaca, adım Cahit İstikbal, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünde İstanbul liman baş kılavuz kaptanı olarak görev yapıyorum, ayrıca deniz kazaları ve denizcilikle ilgili çeşitli konularda da kendi mesleğimle ilgili araştırmalar yapıyorum, yazılar yazıyorum, incelemeler yapıyorum. Hatta belki dikkat edenler olmuştur, dışarıda bir dergi vardı SeaNews Dergisi, onun içerisinde de Güney Kore'de meydana gelen Sewol kazasıyla ilgili de yaptığım bir kaza analizi vardı.

Şimdi önceki sunumla ilgili, son sunumla ilgili benim bir sorum olacaktı aslında, orada iki konuda ben takıldım. Bir tanesi şu: Dümen arızası ihtimalini göz ardı etme diye bir kusur atfedilmiş. Ben hani bu kusuru acaba böyle literatürde böyle bir kusur var mı? Çünkü dümen arızasını ihtimalini göz ardı etme dediğimiz zaman bu kusuru hem tankere atfedebilirsiniz, hem kargo gemisine atfedebilirsiniz. Dolayısıyla ben orada biraz takıldım. İkinci takıldığım konu da bu kaza analizi aslında ufuk açıcı bir analiz, benim çok hoşuma gitti işin aslında, bunların artması lazım ki bilirkişilere de yardımcı olsun kendi analizlerinde. İkincisi de şu: Burada yolcu gemisine kargo gemisi yolcu gemisini sancağında görüyordu, neden yol vermedi şeklinde bir mütalaa yapıldı. Oysa gördüğümüz kadarıyla yolcu gemisi kargo gemisinin kertesinin gerisinden geliyor, yani yolcu gemisi yetişen gemi pozisyonunda orada, her ikisi aynı yöne doğru aslında ilerliyorlar, ama dar bir kanala doğru ilerledikleri için rotaları farklı sadece. Ben bu iki konuda sadece takıldığımı burada ifade etmek isterim, ondan sonra ben sunumuma geçmek istiyorum.

...
CAHİT İSTİKBAL- Bu çok geniş bir kavram, evet, o şekilde denizde... yapmanız zorlaşır, evet.

...
CAHİT İSTİKBAL- Tabii ben bilmediğim için bunu gündeme getirdim, burada bir costem relow...dediğiniz sizin bir alışkanlık hukuku olmuş olabilir başka kazalarda örnek teşkil edecek, ben acaba böyle bir şey var da mı bunu kullandınız anlamında sadece bunu sordum. Yoksa belki de vardır, bilemiyorum, bilmediğim için sordum.

...dümen ... dikkate almak zorunda ...

CAHİT İSTİKBAL- Tabii yetişen gemi yetişilen geminin yoluna çıkmaz diyorsunuz, ama burada çarpışmışlar, neticede yoluna çıkmış sonuçta.

...
CAHİT İSTİKBAL- Ama dar bir kanala gidiyor, onu izlemesi mümkün değil, karaya gidecek, orada dar.

...
CAHİT İSTİKBAL- Demin Ergun Beyle konuşurken o bir şeyden bahsetti, sea room... diye bir olaydan bahsetti, diğer gemiye sea room bırakmanız lazım. Şimdi burada yetişen geminin yükümlülükleri yetişilen geminin yükümlülüklerini hiçbir zaman ortadan kaldırmaz. Yetişilen gemi neyi görüyor? Yetişen geminin önde sığlık bir bölgede doğru gittiğini görüyor ve ne yapacak? Bunu görüp ileride çünkü bir burun var ve sancağa almadığı takdirde yetişen gemi zor durumda kalacak. Burada yetişilen geminin de bunu göz önüne alarak rotasını sancağa doğru değiştirip,

yetişen gemiyi rahatlatması lazım, sea room bırakması lazım. Bunu bırakmamış, siz de onu belirtmemişsiniz.

...
CAHİT İSTİKBAL- İşte yolcu gemisi de aslında yetişen gemi pozisyonunda orada.

...
CAHİT İSTİKBAL- Evet, kertenin gerisinden geliyor ama bakın, geriden geliyor ve hepsi de aynı yöne doğru ilerliyorlar.

...
CAHİT İSTİKBAL- İncelememiz lazım, bence o tanıma giriyor, yetişen gemi pozisyonunda orada.

...
CAHİT İSTİKBAL- Hocam, kaydattık galiba dersi, çok özür diliyorum.

Amaç zaten ...

CAHİT İSTİKBAL- Teşekkürler. Ben izninizle Hocam, sunumuma başlıyorum.

Av. İSMAİL ALTAY- Tabii, süreyi şimdi başlatıyorum, buyurun.

CAHİT İSTİKBAL- Ben kısa tutacağım zaten. Özellikle Türk boğazları dediğimiz zaman nereyi kastediyoruz? Türk boğazları tanımı bildiğiniz gibi yeni bir tanım, gerek Montrö Sözleşmesinde, gerekse bu konuyla ilgili uluslararası yasal dokümanlarda Türk boğazları şeklinde henüz maalesef geçmiyor, Uluslararası Denizcilik Örgütünün kendi dokümanlarında da Türk boğazları olarak maalesef geçmiyor. İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara denizi şeklinde geçiyor ve Montrö'de de biliyorsunuz "straits" diye geçiyor, boğazlar diye geçiyor, ama Türk boğazları tanımının da giderek özellikle pratik kullanımda hem iç ulusal anlamda, hem uluslararası anlamda yasal metinlerde olmasa da kullanımı da giderek daha yaygın bir şekilde kullanılmaya devam edildiğini memnuniyetle görüyoruz.

Türk boğazları nereye diyoruz? Öncelikle demin de bahsettim, İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazından müteşekkil, 164 deniz mili uzunluğundaki bu bölge Türk boğazları diyoruz. Tabii burada Marmara Denizinin tamamını kastetmiyoruz, Marmara Denizinin trafik ayırım bölgesiyle belirlenen geçiş yolunu kastediyoruz sadece, yoksa Marmara Denizinin tamamı Montrö kapsamına girmez. Tanımlamalarda da onu dikkate almamız gerekiyor.

Neden önemli Türk boğazları? Bunun üzerine tabii çok şeyler söylenebilir, en önemlisi tabii ki bu bölgede yer alan devletlerin tek çıkış yolu, ithalat ve ihracatları için yapabilecekleri tek çıkış yolu deniz yoluyla yapabilirler biliyorsunuz, bir büyük dökme yük gemisinin taşıdığı yükü ancak 4 000 tane tırta taşıyabilirsiniz, dolayısıyla bu ülkeler için mümkün değil, ancak deniz yoluyla ithalatlarını ve ihracatlarını yapabilirler. Türk boğazları herhangi bir sebeple kapandığı veya bir kaza dolayısıyla geçişe kapandığı zaman bu ülkeler çok önemli ithalat, ihracatlarını yapmada da büyük sıkıntıya düşerler. Dolayısıyla bizim Türk boğazlarını devamlı geçişe açık ve emniyetli bir şekilde seyre açık tutmamız gerekiyor. Bunu nasıl yapacağız? Benim sunumumda daha çok bunun üzerine, nasıl emniyetli bir seyir yapacağız? Tabii boğazların stratejik konumu, dünya savaşları çıkarma potansiyeli, doğuyla batı arasında Osmanlının da bugüne kadar gelen denge politikaları var, bunlara değinmeyeceğim ben, Abdülhamit'in, Atatürk'ün denge politikaları var. Örneğin, Montrö Sözleşmesi bir denge politikasının başarılı sonucudur. Biliyorsunuz Lozan Sözleşmesinin ekiydi boğazlar ve askerileştirilmemişti. Boğazlar bir başkanlık, Türkiye'de olan bir kurulun denetimine bırakılmıştı, daha sonra Montrö'de bu kurul kaldırıldı, yetkileri Türkiye'ye devredildi ve boğazlar bölgesi yeniden askerileştirildi. Bunu da Atatürk dünya savaşına giden bir stratejide doğu-batı dengesini çok iyi gözeterek yapabildiği. Bunları geçiyoruz.

Tarihte ilk kılavuzluk da zaten Uluslararası Denizcilik Örgütü Genel Sekreterinin İstanbul'daki İMPA Kongresinde belirttiği gibi İstanbul Boğazında yapıldığı efsanelerde vardır. Dolayısıyla İstanbul Boğazı gemilerin geçişi açısından çok zor, tehlikeli bir su yoludur ve burada da bu yüzden insan hataları üst düzeyde olmaktadır, kazalar büyük ölçüde insan hataları nedeniyle olmaktadır. Neden zor İstanbul Boğazı? İşte onlara değineceğiz, ama bu gördüğünüz öncelikle kılavuz kaptanların gemiye çıkarken kullandıkları pilot rader...ya da pilot çağırma Türkçesiyle tabii Saim ağabey bakıyor oradan Türkçesini kullan diye, ama tabii doğru, ben Türkçesini kullanmaya özen göstereceğim, ama İngilizcesini de söylemekte fayda var. Çünkü karşımıza çıkabilir zaman zaman, dolayısıyla bu kılavuz kaptanların maksimum 8 metreye kadar yüksekliği olabilen ve gemilere çıkarken kullandıkları tahta ve ip karışımı merdivendir. Demin hocamın bahsettiği Fahrettin Aksu meslektaşımız da bu merdivenden aşağı inerken düşmek

suretiyle hayatını kaybetmişti. Nasıl oluyor bu iş? Şu şekilde oluyor: Öncelikle İstanbul Boğazını ele alırsak örneğin, güneyden gelen bir gemiyi ele alırsak, gemi yaklaşıyor, bu gördüğünüz Fahrettin Aksu kılavuzluk istasyonu, Fahrettin Aksu ağabeyimizin adını oraya verdik, oradan kılavuz kaptanı alıyor, kılavuz kaptan o ip merdivenden gemiye çıkıyor, kaptan köşküne kaptanın yanına gidiyor, kaptanla el sıkışıyor. Merhaba, işte geminin özellikleri nelerdir? Şöyle bir geçiyor olacak, şunları bekliyoruz, akıntı şu olacak gibi belli konularda bilgi alışverişinde bulunuyor, ondan sonra seyir başlıyor. Seyirde manevra kumandası kılavuz kaptanda oluyor, yani gemi 10 derece sancak, 5 derece iskele, vesaire bu gibi kumandaları gemiye bizzat kılavuz kaptan doğrudan serdüme vererek bu geçiş başlatılıyor, ama bunun hukuki anlamı şu şekilde: Gemide kaptanın mutlak otoritesi olduğu için aslında kılavuz kaptanın bu talimatları veya tavsiyeleri kaptana verip, kaptanın serdüme söylediği hukuken varsayılıyor, ama pratikte bu, bu şekilde olmuyor, pratikte doğrudan kılavuz kaptan serdüme rotayı vererek veya makineye kumandaları vererek bu geçişi gerçekleştiriyor. Daha sonra kuzeyde yine bir çarmıh kazasında kaybettiğimiz Lütfü Berk kılavuzluk istasyonundan kalkan motor geminin yanına geliyor, geminin bordasına abord oluyor burada gördüğünüz şekilde ve burada daha sonra yine böyle bir ip merdivenden aşağıya kılavuz kaptan inerek gemiden ayrılıyor. Dolayısıyla bu şekilde bir kılavuzlu geçiş İstanbul Boğazından gerçekleşmiş oluyor. Bu geçiş esnasında bir kılavuz kaptan almış bir gemiyi, nasıl ayırt edebilirsiniz? Şöyle ayırt edebilirsiniz: Bu gemilerin gönderlerine bir bayrak çekilir, kırmızı beyaz bir bayraktır bu, Malta bayrağına benzer kırmızı beyaz bayrak, eğer gemide bu bayrağı görüyorsanız o gemide kılavuz kaptan var demektir. İstanbul Boğazından geçen gemilerin yarısı, yüzde 50'si kılavuz kaptan alır, yarısı almaz, böyle de bir durum söz konusu, birazdan onlara değineceğiz.

Demin bahsettik, iki meslek şehidimiz var. 2006 yılında Kaptan Lütfü Berk gemiden inerken çarmıhtan düşmek suretiyle hayatını kaybetti. 2009 yılında da Kaptan Fahrettin Aksu yine bir kılavuz kaptan ve çarmıhtan düşmek suretiyle her ikisi de boğazın kuzey kısmında gemiden inerken hemen hemen aynı bölgelerde hayatını kaybettiler. Onlara Allah'tan rahmet diliyoruz. Bir de o çarmıh kazalarının tekrar olmamasını da diliyoruz, ama sadece bu Türkiye'ye özgü kazalar değil bunlar, dünyada yılda ortalama 2 can kaybıyla sonuçlanan çarmıh kazası veya helikopter kazaları da bunda dahil, çünkü bazı ülkelerde motorla değil, gemilere kılavuz kaptanları helikopterle transfer ediyorlar. Düşükleri çarmıhların da fotoğrafları burada, Fahrettin Aksu frigorifik bir gemiden inerken bu şekilde bu çarmıh düştüğü çarmıh bu, burada ben hemen kazadan sonra olay yerine gittim, gemiye çıktım. İşte Fahrettin ağabeyin çay içtiği fincan bile hâlâ orada sıcak duruyordu. Tabii bizler çok üzüldük kazalarda, hatta boğaz trafiği uzun bir süre durmuştu. Diğer...kazasında da yine gördüğümüz gibi bir yük gemisi burada yaklaşık 6-7 metrelik bir yükseklikten Lütfü kaptan pilot motorun üzerine düşmek suretiyle hayatını kaybetmişti. Burada üzerine düştüğü bir gemici de ağır yaralanmıştı.

Neden İstanbul Boğazı çok zor bir su yolu, kısaca ona değinelim. Özellikle tabii akıntılar dolayısıyla zor bir su yolu oluşumu, bunları geçiyoruz. Neden akıntı oluyor boğazda? Boğazda akıntı olmasının temel sebebi şu: Karadeniz Marmara Denizinden biraz daha yüksek, yarım metreyle bir metre arası bir seviye farkı var Karadeniz'le Marmara Denizi arasında, bu nedenle Karadeniz graviteyle,...ağırlıkla beraber Marmara'ya doğru akıyor. Bu bir ağırlıktan oluşan seviye farklılığından oluşan bir akıntı, neden bu seviye farkı var? Bunun da cevabı gayet basit, çünkü Karadeniz'e debisi yüksek pek çok nehir akıyor, bu nehirler buharlaşma yetişmediği için, Karadeniz'deki yüzeysel buharlaşma, bu nehirler boğazlar yoluyla Marmara'ya ve açık denizlere devam ediyor. Çanakkale'de de aynı akıntı var, ama dipte de bir akıntı var. 15 metreden itibaren daha derine doğru artan bir dip akıntısı söz konusu, bu da iki deniz arasındaki tuzluluk farkından meydana gelen bir akıntı, ama dip akıntısının taşıdığı su yüzey akıntısının taşıdığı suyun 1/3'i kadar, yani hem çok daha yavaş bir akıntı, hem de debisi daha az bir akıntı olarak dip akıntısı ortaya çıkıyor. Bu akıntı ne oluşturuyor? Boğaz içerisinde koylarda ters akıntılar oluşturuyor ve yine keskin dönüşler olduğu için akıntı devam ediyor, geminin dönmek zorunda olduğu bölgeler oluyor. Bu bölgelerde gemiler dönüşlerini yaptıktan sonra dönüşü yavaşlatmakta ve dengeli bir rotada devam etme konusunda güçlük yaşıyorlar. Eğer burada gemide bu seyri iyi bilen, boğazdaki bu akıntıları iyi bilen ve bu akıntılar içerisinde gemilerin nasıl bir refleks göstereceğini, tepki göstereceğini ve o dönüşün nasıl yapılması gerektiğini iyi bilen deneyimli tecrübeli kılavuz kaptan yoksa gemide, o zaman bu dönüşler gemiler için çok riskli bir hale gelebiliyor. Karaya oturma veya karaya çarpma şeklinde sonuçlanabiliyor. İstatistiklere de baktığımızda zaten bunu

görebiliyoruz. Dolayısıyla insan hatalarına temel etken olarak boğazdaki seyrin zorluğu ve bunun da insan hatalarını ortaya koyduğunu söyleyebiliriz. Bu gördüğünüz Kandilli'deki şeytan akıntısı dediğimiz yine boğazın en zor bölgelerinden bir tanesi Kandilli'deki akıntı.

Bir de tabii boğazda bir başka olay var, orkoz akıntısı dediğimiz olay var. Belki dikkatinizi çekmiştir, örneğin Kabataş'ta veya Beşiktaş'ta bazen gemide, şehir altı gemisinden inerken iskeleden aşağı inersiniz böyle, gemi yüksektedir, bazılarında gemi alçaktadır, böyle yukarıya doğru çıkarınız. İşte aşağı doğru indiğiniz zaman bilin ki lodos nedeniyle sular şişmiştir. Biz ona denizciler suların şişmesi diyoruz. Ne oluyor? Bahsettiğimiz Karadeniz Marmara'dan daha yüksekti, ama lodos rüzgârı uzun süre estiği zaman 2-3 gün veya daha fazla estiği zaman Marmara'nın yüzey sularını iterek boğaz ağzına doğru yığıyor ve iki deniz arasındaki seviye farkını tersine çeviriyor. Dolayısıyla Marmara'daki deniz seviyesi 1 metre kadar yükselirken akıntı da tersine dönüyor bu yüzey itmesi nedeniyle ve buna biz orkoz akıntısı diyoruz ve bu orkoz akıntısı da ayrıca boğazlardaki akıntı rejimini tamamen tersine çevirdiği için boğazlarda özel bir deneyim gerektiriyor, seyri oldukça güçleştiriyor. Bunun bir örneğini aslında yaşadık. Spetses...adlı bir tanker Yeniköy'den dönerken bu akıntıyla, orkoz akıntısıyla karşılaşması neticesinde -bu 1999 yılında olan bir olay- dönemedi, dönüşünü yapamadı. O kadar güçlü bir akıntı var ki suya doğru 4-5 saat arasında bu dönüşünü yapamadı ve karşı sahile doğru sürüklenerek burada demir atarak durabildi. Çok şükür ki bu kaza önemli bir sonuç vermedi, kötü bir sonuç vermedi ve gemi daha sonra demirini alarak Karadeniz'e doğru devam etti ve dolayısıyla boğaz gemiye geçit vermemiş oldu.

Neler olabilir bu kazalar olursa eğer? Bu 1979 Independenta kazasından fotoğraflar bunlar, bu kaza İstanbul Boğazının güney girişinin 3 mil kadar açığında meydana geldi ve bu kaza sonrasında Topkapı Sarayının bütün camları kırıldı. O dönem Kadıköy'deki evlerin camları yaklaşık 10 000 000 liralık bir tamirat parası ödediler ve büyük bir sarsıntı oldu. Dolayısıyla bunun aslında İstanbul Boğazının içerisinde böyle bir kazanın meydana geldiğini düşünmek bile istemiyoruz, çok daha vahim sonuçlara, kötü etkilere yol açabilecek bir kaza olacaktır. Bu da maalesef kazada hayatını kaybeden 43 Romen denizciden bir tanesi.

Risk hesaplanırken basit bir formül var: "*Risk = Olasılık x Tesir*" şeklinde hesaplıyoruz. Yani olasılık sıfırda tesir ne kadar büyük olursa olsun risk sıfır oluyor. Bunların karışımına göre de riskin büyüklüğü ya da küçüklüğü ortaya çıkıyor. Bu açıdan baktığımızda İstanbul Boğazının çarpışma ve karaya oturma şeklinde risk haritaları çıkartılmış, burada kırmızıyla gördüğünüz bölgeler yüz binde 1 kaza riski olan bölgeler, açığa doğru gittikçe bu risk azalıyor. Gördüğünüz gibi karaya oturma kazaları ender bölge dediğimiz Kandilli ve Kanlıca arasındaki bölgelerde karaya oturma kazaları en fazla görülen bölgeler.

Şimdi buralarda kılavuz kaptanlar nasıl bir performans gösteriyor, kısaca ona bakacağız. Deniz kazalarına genel olarak önce bir bakalım, genel olarak deniz kazalarına baktığımızda deniz kazalarının yüzde 84 insan hatası nedeniyle, yüzde 16 da diğer nedenlerden dolayı meydana geldiğini görüyoruz. Kaynağı insan hatası olan kazalar tabii çok çeşitli nedenlerden dolayı ortaya çıkabiliyor, ama İstanbul Boğazı gibi bir bölgede bunu düşündüğümüzde genellikle bölgedeki akıntıları bilmemek, seyir tecrübesi olmamak gibi nedenler olduğunu görüyoruz. Dolayısıyla yine kılavuz kaptanlı kazalara baktığımız zaman kaza yapan gemilerin yüzde 92.8'inde kılavuz kaptan olmadığını, ancak yüzde 7.2'sinde kılavuz kaptan olduğunu görüyoruz. Dr. Jale Nur Ecer'in kitabından alınma uzun vadeli bir kaza incelemesidir, bu oradan alınan bir grafikdir.

Peki, kılavuz kaptan alınması noktasında neredeyiz, kısaca ona da bakalım. İstanbul Boğazında bunlar zannediyorum en son istatistikler, 2003 yılı istatistikleri bunlar, yüzde 48 kılavuz kaptan olmayan, yüzde 52 kılavuz kaptan alan bütün genel geçiş yapan bütün gemiler göz önüne alındığında, Çanakkale Boğazındaysa biraz daha kötü durumdayız, yüzde 43 kılavuz kaptan alan, yüzde 57 kılavuz kaptan olmayan gemiler olarak görüyoruz. Bir de tabii kılavuz kaptan alınması neden zorunludur, neden zorunlu değildir, bu çok tartışılan bir konu, ama size ben kısaca bunun ilgili mevzuatı söyleyeyim. Bildiğiniz gibi 1936 tarihli Montrö Sözleşmesi 2. maddesinde "*kılavuzluk ve römorkörcülük ihtiyari kalır*" şeklinde açık bir şekilde belirtildiği için Türkiye Türk boğazlarında kılavuzluğu zorunlu yapamıyor diye bilinir, ama ben size bir not olarak söyleyeyim, Montrö Sözleşmesi olmasaydı dahi mevcut uluslararası kurallara göre biz zaten yine de boğazlarda kılavuzluğu zorunlu yapamayacaktık. Montrö Sözleşmesinin bunun tek nedeni olduğunu göstermek sanki Montrö yoksa bunu yapabilmemiş gibi bir durum ortaya çıkartıyor, ama aslında bu doğru değil, çünkü Montrö olmasa da yine biz kılavuzluğu zorunlu yapamayacaktık.

Bundan dolayı Montrö'yü suçlamak doğru değil, o yüzden söylüyorum, ama buna karşın bazı kararlar var ki onlar da boğazlarda kılavuz kaptan alınmasını şiddetle tavsiye ediyor. Nedir onlar? Bir tanesi Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün 1993 tarihli belki büyük tartışmalar yaratan daha sonra 827/19 kararı, bu kararda "*Türk boğazlarından geçen gemi kaptanlarına kılavuz kaptan almaları şiddetle tavsiye edilir*" denilmektedir. Yine Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün 27. maddesinde de yine "*Türk boğazlarından uğraksız geçiş yapacak gemilere can, mal ve seyir ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilir*" denilmektedir. Dolayısıyla bir kazadır bunda, bir bilirkişi raporu hazırlanmasında, bir değerlendirme yapılmasında bence benim kanaatime göre kaptanlara sorulması gereken sorulardan bir tanesi de bu olmalı. "*Neden siz Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün şiddetle tavsiye ettiği böyle bir emniyet önlemini alarak boğazdan geçiş yapmadınız*" diye bir soru eğer kılavuz kaptan almayan bir gemi yaptıysa bu kazayı, o kaptana bence sorulmalıdır. Çünkü bu kuruluşlar bunu şiddetle tavsiye etmektedirler.

Tabii kılavuz kaptanlı gemilerin kılavuz kaptanın gemide olması nedeniyle çok hafif atlatılan olaylar da var. Bazen gemilerde makine arızaları oluyor kılavuz kaptanlı olduğu halde, bazen hakikaten dümen kilitlenmesi çoğu zaman bizlere şaka gibi geliyor, ama çünkü bazen hakikaten denizciler dümen kilitlendiğinin arkasına saklanabiliyor, ama dümen de zaman zaman hakikaten gerçekten de kilitlenebiliyor. Benim başıma geldi, Kanlıca İskelesine çıktık bir frigorifik gemiyle, hakikaten jeneratörler çöktü bir anda ve dümen sancak 5'te takılı kaldı. Makineyi stop ettik, tornistan çalıştırdık, demir attık, bütün her şeyi yapmamıza rağmen gemi karaya çok yakın seyrettiğimiz için mecburen, o dönem çift yönlü trafik de vardı, 1998'di yanılmıyorsam, Kanlıca İskelesinde yoğurt yiyenler bize bakarken böyle onlar anlamıyorlar ne olduğunu, düdüğümüz falan, ama onlar hâlâ gemi böyle gidiyor zannediyorlar. İskeleye çarpacağımızı tahmin edemiyorlar, iskeleye doğru gidiyoruz ve iskelenin üzerine bağlı iki tane bota da çarparak, onları da batırarak biz iskeleye bindirdik. Allah'tan ki o botlarda düdüğümüz sayesinde botlardaki insanlar kaçtılar ve o botlarda herhangi bir can kaybı olmadı. Şunun için anlatıyorum: Hakikaten bazen bütün her şeyi yapmanıza rağmen bir dümen arızası olabiliyor. O zaman da kılavuz kaptanın gemide olması hem kaza sırasında yapılması gerekenler açısından, hem de kaza sonrası önlemlerin süratle alınması açısından son derece yararlı oluyor.

Peki, biz bu konuda ne yapabiliriz? Tabii sizlerin de yardımlarıyla biz Türk boğazlarındaki kılavuz kaptan oranının yüzde 50'lerden yüzde 100'lere çıkartılması için bir ambiyans mı yaratabiliriz -yine Saim ağabey bana kızacak- ne yaratabiliriz, bir sinerji yaratabiliriz belki ve bununla ilgili aslında somut şeyler de yapabiliriz. Çünkü ne yapabiliriz? Danimarka'ya gitmiştik geçtiğimiz yıl, orada bizi Danimarka Denizcilik İdaresi misafir etti. Onların da aslında bizim gibi Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Danimarka boğazları için çıkarttığı bir karar var. O kararda da aynen bizim için dediği gibi diyor ki: "*Gemiler Danimarka Boğazından geçerken kılavuz kaptan alınması şiddetle tavsiye olunur*" Danimarka burada şöyle bir uygulama yapıyor: Eğer bir gemi boğazdan geçerken kılavuz kaptan almadan geçiş yaparsa Danimarka Boğazından geçerken Danimarka Devleti o geminin bayrak devletine bir mektup yazıyor. Diyor ki: "*Sizin şu isimli geminiz şu tarihte benim boğazlarımdan geçerken Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün şiddetle tavsiye ettiği emniyet önlemini almadan geçti. Lütfen geminizi uyarın, bir dahaki geçişinde kılavuz kaptan alarak geçsin*" şeklinde bir mektup yazıyor ve orada bize söyledikleri şu: Bu önlem sayesinde kılavuz kaptan alma oranının yüzde 90'ların üzerine çıktığını bize anlattılar. Belki böyle somut bir önlem de alınabilir, bunu da ilgililerin dikkatine ben sunmak istiyorum. Dinlediğiniz için teşekkür ediyorum.

Av. İSMAİL ALTAY- Kaptan Cahit İstikbal'e çok teşekkür ediyoruz, çok renkli güzel bir sunumdu. Ben de çok bilgilendim ve çok ilginç oldu, tabii siz de bilmiyordunuz Fahrettin Dayımın dayım olduğunu, ben de ilk defa nereden düştüğünü görmüş oldum, çok teşekkürler.

Şimdi kılavuz faaliyetlerini anlattık. Kaza, kazadan sonra kurtarma faaliyetlerini bize Yrd. Doç. Dr. Barış Günay anlatacak, buyurun Hocam.

Yrd. Doç. Dr. BARIŞ GÜNAY- Çok teşekkür ediyorum Sayın Başkan. Ben de öncelikle böyle bir toplantıyı tertip eden İstanbul Barosuna ve Deniz Ticaret Odasına çok teşekkür ediyorum. Ben de 1989 tarihli Kurtarma Sözleşmesinde "*kurtarma faaliyeti*" kavramından kısaca bahsedeceğim. Şüphesiz kurtarma sözleşmesi çok geniş bir sözleşme, çok ayrıntılı bir sözleşme, hatta bu alanda doktora çalışmasını yapan Sayın Yrd. Doç. Dr. İsmail Demir de şu anda

aramızda, sadece bir kısmından bahsedeceğiz. Burada kurtarma faaliyeti kavramıyla sınırlıyorum sunumumu.

Daha önce de bahsedildi, fakat biz de çok kısaca bir giriş mahiyetinde ifade etmiş olalım. 1910 tarihli bir Kurtarma Sözleşmesi var, fakat bu 1910 tarihli Kurtarma Sözleşmesi 1970'lerin sonunda meydana gelen bir kaza neticesinde artık ihtiyaçlara cevap vermediği konusunda birtakım tereddütler oluşturulduğu için tekrar yeni bir sözleşme hazırlanması noktasında birtakım çalışmalar başlamış ve bu çalışmalar 1980'lerin başında başlamasına rağmen ancak 1989 tarihinde yeni bir kurtarma sözleşmesi yapılmış. Dolayısıyla 1910 tarihli sözleşmenin yanında yeni 1989 tarihli bir kurtarma sözleşmesi de Londra'da kabul edilmiş. Daha önce de ifade edildi, 1996 yılında ancak yürürlüğe girdi. Sözleşme 31 Mayıs 2014 tarihi itibarıyla geniş çaplı diyebileceğimiz bir oranda katılımcı sayısına sahip yaklaşık dünya tonajının da yüzde 50.64'ünü oluşturan 64 ülkenin sözleşmeye taraf olduğunu görüyoruz. Tabii yeni Türk Ticaret Kanunumuz da hem kurtarma sözleşmesine Türkiye'nin taraf olma niyetini ortaya koymasıyla beraber yeni Türk Ticaret Kanunumuzda 89 tarihli kurtarma sözleşmesine ilişkin hükümlerin iktibas edildiğini görüyoruz. Böyle bir düzenleme yapılması zira önemli, çünkü hem 89 tarihli sözleşmenin, hem de Türk Ticaret Kanunundaki hükümlerin birbiriyle örtüşmesi, uyum halinde olması önemli, çünkü sözleşmenin 2. maddesine göre kurtarmaya ilişkin uyuşmazlık taraf devletin mahkemesine gelirse, bu durumda doğrudan uygulama alanı bulacak. 5 Mayıs itibarıyla Bakanlar Kurulunun vermiş olduğu karar yine Resmi Gazetede yayınlandı çok yakın bir zaman önce 24 Mayıs itibarıyla, şu anda henüz kurtarma sözleşmesine taraf değiliz ve fakat zannediyorum bir yıl içerisinde kurtarma sözleşmesine taraf olacağız.

Hemen konuma geçeyim. Kurtarma faaliyeti kapsamına değinelim. Sözleşmenin ilk maddesinin ilk bendi kurtarma faaliyetinin tanımıyla başlıyor. Şu şekilde siz de slaytta görüyorsunuz, kurtarma faaliyeti seyrüsefere elverişli veya her türlü sularda tehlikeye uğramış bulunan bir aracın veya diğer eşyanın kurtarılması için yapılan her fiil veya hareket anlamına geliyor. Bu bir tanım, kurtarma faaliyetine ilişkin bir tanım ve bu tanımın içerisinde yer alan kavramların da ayrıca hemen tanımlar kısmında tekrar tanımlanmış olduğunu görüyoruz. Dikkat edilirse az önceki tanımdan gemi ifadesi, gemi kavramı yerine bir başka kavram kullanılıyor, araç kavramı kullanılıyor. Aracın ne olduğu yine sözleşmenin 1. maddesinin B bendinde yer alıyor. Araç kavramı gemi kavramını da içine alan daha geniş bir kavram, her türlü gemi ve bununla beraber seyrüsefere elverişli tüm diğer yapılar da bu çerçevede araç kavramı içerisinde değerlendiriliyor. Bu şu anlamda önemli: Kurtarma faaliyetine uygulayacağımız, daha doğrusu kurtarma faaliyeti bakımından değerlendirilecek unsur, eşya aynı zamanda araç ve bu bakımdan bu tanımın içerisine ne girmeyeceği önem arz ediyor. Petrol platformları, yüzer havuzlar, şamandıralar da bu tanım içerisine dahil edilmiş. Bir istisna var sözleşmede, şu şekilde bir istisna var: Eğer sabit veya yüzer platformlar veya açık deniz sondaj birimleri deniz yataklarında mineral kaynaklarının keşfi, çıkartılması veya işlenmesi anlamıyla kullanılıyorsa, kullanıldığı sürece sözleşme hükümlerine tabi olmayacaktır deniliyor. Dolayısıyla bu anlamda bir istisna öngörülmüş.

Bir diğer istisna yine ticari maksatlarla kullanılmayan devlet gemileri ve savaş gemileri bakımından da getirilmiş sözleşmenin ilgili maddesinde sözleşmeye taraf olacak devlet aksini öngörmedikçe bu bahsettiğim münhasıran bir kamu hizmeti de tahsis edilmiş bir gemi veya bir savaş gemisi bakımından uygulama alanı bulmayacak deniliyor. Fakat Türk hukuku bakımından değerlendirecek olursak 935. maddemiz var Türk Ticaret Kanununda, 935. maddenin 2. fıkrasında "kurtarma" başlıklı bölüm bakımından hangi gemilerin bu çerçevede değerlendirileceği de açık bir şekilde ifade edilmiş. Sadece ticaret gemileri değil, kurtarma bölümünün aynı zamanda münhasıran kamu hizmetine tahsis edilen devlet gemileriyle donanmaya bağlı harp gemileri bakımından da uygulama alanı bulacağı ifade edilmiş. Dolayısıyla Türk Ticaret Kanunu bakımından, Türk hukuku bakımından sözleşmedeki hükme bir istisna bu şekilde getirilmiş.

Sözleşmenin 4. maddesinde ayrıca şu husus da ifade ediliyor: Böyle bir durum söz konusuysa, yani kurtarma faaliyetinin bu gibi gemilere uygulanması söz konusu olacaksa, bunun genel sekreteriğe bildirilmesi ve hangi koşullarda uygulanacağını da genel sekreteriğe bildirilmesi gerekiyor. Dolayısıyla burada hemen bu dönem içerisinde bizim de katılmaya ilişkin belgeyi tevdi ettiğimiz dönemde Türkiye'nin bu anlamda bir bildirim de yapması gerekiyor.

Şimdi araçtan bahsettik, kurtarma faaliyetinin konusu araç ve hemen devam ediyor ve diğer eşyadan bahsediyor. Araç zaten haddizatında bir eşya, fakat aynı zamanda klasik kurtarma hukuku bağlamında bir gemi ve dolayısıyla araç ve diğer eşyanın da tekrar değerlendirilmesi

gerekiyor. Eşyanın tanımı da yapılmış, şu şekilde bir tanım var sözleşmenin ilgili maddesinde: “Kıyıya sürekli ve iradi olarak sabit olmayan her türlü şeyle hak kazanılmış olmayan navlun alacağı anlamına geliyor” Dolayısıyla bu eşya tanımında geçen ifadeler de kurtarma hukuku bağlamında kurtarma hukukunun konusunu oluşturuyor. Fakat burada önem arz eden bir husus var. 1910 tarihli sözleşmeyle 1989 tarihli sözleşme bağlamında ciddi bir fark var aslında. 1910 tarihli sözleşmeye bakacak olursak şu şekilde bir ifade var: Tehlikede bulunan deniz gemileri ve bunların içinde bulunan eşyadan bahsediyor. Aynı husus yine önceki Türk Ticaret Kanunu, 167/62 sayılı Türk Ticaret Kanununda da ifade edilmişti. Dolayısıyla eski Türk Ticaret Kanunu yürürlükte bulunduğu zaman dilimi içerisinde şöyle bir sonuç çıkıyor: Gemiden denize düşmüş ve hangi gemiye ait olduğu henüz bilinmeyen bir yükün kurtarma faaliyetinin içeriğinde yer almayacağı, kurtarma faaliyetinin konusunu oluşturmayacağı, çünkü burada doktrinde şöyle bir husus var: Geminin içindeki eşya dediği için geminin içinden ayrılan, yani denize düşmüş eşya bağlamında bir zilyetlik, bir irtibat aranıyor. Fakat 1989 tarihli sözleşme tamamen bundan ayrık bir düzenleme içeriyor. Tabii bunun farklı sonuçları da ortaya çıkıyor. Dolayısıyla özetle şunu söylemeye çalışıyorum: 1989 tarihli sözleşme bakımından gemi ya da araç kurtarma faaliyetinin konusu içerisinde, aynı zamanda gemiden tamamen bağımsız, araçtan tamamen bağımsız bir şekilde denizin üzerinde ya da altında bulunan bir eşya da yine kurtarma faaliyetinin kapsamı içerisinde değerlendiriliyor. Şöyle bir örnek verebiliriz: Bir gemiden düşmüş ya da havadan düşmüş, bir uçaktan düşmüş ya da uçağın bizatihi kendisi denize düşmüşse ve hatta örneği birazcık daha farklı hale getireyim, virajı alamayıp denize düşen bir araba dahi kurtarma faaliyetinin konusu içerisinde değerlendiriliyor 1989 tarihli sözleşmeye göre.

Tanımda geçen yine hususlardan devam edeyim. “Her türlü sularda” ifadesi var. Yani seyrüsefere elverişli sular ve her türlü sulardan bahsediyor. Sözleşmenin hazırlık çalışmalarına baktığımızda her türlü sulardan kasıt aslında bu Amerika’da ve Kanada’da bulunan Great Lakes...olarak tabir ettiğimiz büyük göller, dolayısıyla aslında amaç bu göller üzerindeki taşımayı da yine kurtarma faaliyetinin içerisine almak amacıyla getirilmiş. Şüphesiz saik bu olmakla beraber ortaya çıkan metin neticesinde iç sular bakımından da kurtarma faaliyetinin artık konusunu oluşturduğunu görüyoruz iç su gemilerinin. Türkiye bakımından düşündüğümüzde de şüphesiz ne var? İşte Van Gölünde birtakım taşımacılık işleri yapılıyor. Bu anlamda Van Gölünde artık herhangi bir kurtarma faaliyeti söz konusu olursa Türk Ticaret Kanununa, taraf olduğumuzda da yine 89 tarihli sözleşmeye hükümleri uygulama alanı bulacak.

Bir diğer husus: Yine sözleşmedeki ifadede de ortaya çıkan sonuç illa kurtarma faaliyetinin denizden yapılmasına gerek yok, karadan eğer ilgili eşya ya da işte araç, yani gemi karaya yakınsa, buradan yapılan faaliyetler de yine kurtarma faaliyeti olarak kabul ediliyor ya da havadan yapılmışsa, yine bu faaliyetler kurtarma faaliyeti olarak kabul edilecek. İç sularda yapılması mümkün dedik. Aynı zamanda kara sularında münhasır ekonomik bölgede ya da işte açık denizlerde olması bakımından herhangi bir fark yok. Tanımda kurtaranın ne olduğu, yani kurtarma faaliyeti bağlamında kurtaranların kim olduğu hususu açık değil, herhangi bir tanım da yok. Dolayısıyla burada şüphesiz aklımıza gelen tabii ilk gelecek kamu tüzel kişilikleri, kıyı emniyeti geliyor. Bunların yaptığı faaliyetlerin de yine kurtarma faaliyeti olarak kabul edildiğini görüyoruz.

Şimdi kurtarma faaliyeti bağlamında bir de 30. maddeye değinmek gerekiyor. Sözleşmenin, yani 1989 tarihli sözleşmenin 30. maddesine göre taraf olacak devletler çekince koyabiliyorlar sözleşmeye taraf olurken, hangi hususlar bakımından bir çekince koyuluyor? O da 30. maddesinin 1. fıkrasında tek tek ifade edilmiş, 4 bent halinde ayrı ayrı çekince koyma imkânı var. Türkiye de sözleşmeye taraf olurken D bendi bakımından bir çekince koymuş. Az sonra D bendinin neye ilişkin olduğuna değineceğim. Fakat önce Türk hukuku bağlamında bu çekince koymadığımız durumlara kısaca işaret etmek istiyorum. Birincisi, kurtarma faaliyeti iç sularda yürütülmüşse ve ilgili tüm gemiler iç su gemisi niteliğindeyse, bu durumda kurtarma faaliyeti yine uygulanabilir. Fakat eğer devlet bu A bendine ilişkin bir çekince koyarsa, işte o zaman iç suda gerçekleşen kurtarma faaliyeti bakımından uygulama alanı bulunmayacak. Türkiye bakımından zaten buna gerek yoktu, Türk Ticaret Kanunumuz geminin denizde hareket etme kabiliyetinden bahsediyordu önceki kanun, yeni kanun suda hareket etme imkânından bahsediyor. Dolayısıyla zaten burada işte Van Gölünde hep verdiğimiz örnek aynı oluyor, Van gölü bakımından da yine kurtarma faaliyetleri içerisinde değerlendirilecek.

Bir diğer çekince şu: Kurtarma faaliyeti iç sularda yürütülmüşse ve hiçbir araç karışmamışsa, böyle bir durumda da yine ilgili taraf olacak devlet bu B bendine bir çekince koyarak sözleşmeye taraf olma imkânını buluyor. Bir diğeri tüm ilgili taraflar o devletin vatandaşıysa, yine sözleşmenin uygulanmama hakkı söz konusu olabilecek. Burada A bendi bakımından herhangi bir sıkıntı yok, zaten Türkiye bu anlamda bir uygulama hedeflemiş. B bendi bakımından bir değerlendirme yapayım. Tekrar hatırlatmak anlamında kurtarma faaliyeti iç sularda yürütülmüşse ve hiçbir araç karışmamışsa, şimdi Van Gölünde bir örnek verelim. Van Gölünde demir atmış vaziyette duran bir gemide çıkan yangın söz konusu olursa evet, uygulama alanı buluyor sözleşme, fakat B bendi bakımından bir değerlendirme de yapalım. Van Gölünde seyir halindesiniz, bir gezinti teknesi o ilgili gezinti teknesinin üzerinde bulunan bir kişi yanlışlıkla yüzüğünü düşürdü, değerli, kıymetli bir yüzüğünü düşürdü. Hemen yanında bulunan kişi denize atladı ve o yüzüğü çıkarttı. Böyle bir durumda o ilgili kişi kurtarma faaliyetini gerçekleştirmiş oluyor ve dolayısıyla kurtarma ücretine hak kazanmış oluyor. Belki bu husus değerlendirilebilirdi B bendindeki çekinme, çünkü hiçbir aracın karışmaması halinde sözleşme taraflara bu imkânı getirmişti. Fakat Türkiye sadece D bendi bakımından bir çekince koymuş.

Şimdi gelelim D bendine, bu önemli bir çekince, şöyle kısaca özetlemiş olalım D bendindeki çekinceyi: Türkiye de buna çekince koyarak taraf oldu. Deniz yatağında bulunan prehistorik arkeolojik veya tarihi değeri olan kültür eserleri bakımından kurtarma hukukunun uygulanması söz konusu olmayacak. Yani bu çekinceyle beraber Türkiye bu hakkı kurtarma hukukunun bu tür eserler bakımından uygulamama hakkını saklı tutmuş oldu ve bu çerçevede bir düzenleme de yapıldı. Yine Türk Ticaret Kanunumuzun 1298. maddesinde bu husus da ayrıca ifade edildi.

Konuyu biraz açarsak şöyle ifade edebiliriz: Tabii yüz yıllar boyu denizlerde seyreden gemilerin bir kısmının batmış olduğunu ve hâlâ da deniz yataklarında keşfedilmemiş bir şekilde var olduğunu düşünebiliriz. Fakat teknolojinin gelişmesiyle beraber yeni bir sektör aslında ortaya çıkıyor. Bu teknolojinin gelişmesiyle paralel bir şekilde radarların gelişmesi ve dolayısıyla batık gemilerin tespit edilmesi söz konusu oluyor. Özellikle 1912 yılında batan bu Titanik Gemisiyle ve bunun 1985 yılında bulunmasıyla başlayan belki de bir süreçtir. Takdir edersiniz çok değerli bir gemi, içindekiler de aynı şekilde. İlgili Amerikan şirketi bunları tespit ediyor ve Amerikan Mahkemesinin huzuruna getiriyor ve bunları çıkarttıkları için bir kurtarma ücreti istiyorlar. Şimdi bu husus esasen yaklaşık olarak bununla ilgili, tabii şöyle ifade edelim: Kurtarma ücreti istediğiniz zaman onu bulup çıkartma gayreti, vesaire bunların hepsi kurtarma ücretinin hesaplanmasında ele alınacak kriterler, dolayısıyla onu oradan çıkartıp mahkemeye getiren her ne kadar onun maliki olmamış olsa da çok ciddi oranda bir kurtarma ücretine hak kazanıyor. Amerikan mahkemeleri özellikle açık denizler bakımından bulunan bu tür batıkların kendi mahkemeleri önüne getirilmesi halinde kendisini yetkili kabul ediyor ve dolayısıyla bu konuda bir de gelişme söz konusu olmuş oluyor. Şimdi şunu da söyleyelim, Amerikan mahkemeleri şunu da ifade ediyor: Her ne kadar ben yetkiliysem de uluslararası alanda diğer mahkemeler de bu alanda yetkili olabilirler, vesaire. Tabii bu husus tartışmalara da sebep oluyor. Çünkü sualtı kültür mirasının korunması hakkında da bir uluslararası sözleşme var. Amerikan mahkemeleri diyor ki bu iyi bir husustur, çünkü böyle bir diğeri buraya getirdiğiniz zaman bunu müzelerde işte bir şekilde korumuş olacağız ve aynı zamanda ekonomiye de kazandırmış olacağız deniliyor. Aksi görüşte deniliyor ki: Hayır, o batığın oradan çıkartılması haddizatında bir değer kaybıdır, dolayısıyla Amerikan mahkemelerinin kurtarma hukukunun bu tür batıklar bakımından uygulanması uygun değildir şeklinde bir değerlendirme de söz konusu.

Dediğim gibi uluslararası alanda da UNESCO'nun yapmış olduğu bir sözleşme var. 2001 yılında kabul edilmiş ve 2009 yılında da yürürlüğe girmiş bir sözleşmedir bu, bu anlamda da yine kurtarma hukukunun sualtı kültür mirası niteliğindeki eşyalar bakımından uygulanıp uygulanmayacağı hususu ayrıca değerlendirilmiş. Şu şekilde ifade edelim, 2009 tarihli UNESCO Sözleşmesinde diyor ki: *"Eğer sözleşmeyle tam bir uyum içerisinde olmadıkça veya kurtarılmış sualtı kültür mirasının azami düzeyde bir koruma sağlanacağı garanti edilmedikçe bu tür, yani sualtı kültür mirası bağlamında kurtarma hukuku bu tür eşyaya uygulanmayacak"* şeklinde bir değerlendirme söz konusu. Dolayısıyla Türkiye'nin burada bu D bendine yapmış olduğu çekince önemli bir çekinedir. Türkiye'de tartışılmıyor, neden tartışılmıyor? Şüphesiz Türkiye'deki Türk şirketlerinin buna herhangi bir ilgisi yok, dolayısıyla çok ciddi finansal gücü olan ve teknolojisi ileride olan şirketlerin bu konuyla ilgilendiğini görüyoruz ve o şirketlerin de genellikle Türkiye

dışında olduğunu görüyoruz. Maalesef tabii Türkiye'deki bu çok zengin bir kültürümüz var, deniz yatağında çok kıymetli hazineler yatıyor, çok ciddi anlamda da yağmalanmış olduğunu da görüyoruz. Velhasıl kelimeler Türkiye bu çekinceyi koymak suretiyle aynı hükmü Türk Ticaret Kanununa derç etmek suretiyle önemli, en azından tartışmalara son noktayı koyan bir düzenleme getirmiş oluyor.

Kurtarma faaliyetiyle ilgili olarak son bahsedeceğim hususa kısaca değinip, sözlerime son vermek istiyorum. Kurtarma faaliyetiyle römorkaj hizmetleri bağlamında birtakım uygulamada sıkıntılarla karşılaşıldığını görüyoruz. Gemi İstanbul Boğazından seyrederken dümen kilitleniyor, makineler durduruluyor, fakat yine işte gemi durmuyor. Hemen bir kaptanın talebiyle römorkaj hizmeti alınıyor. Gemi sağlam bir şekilde demir atılıyor bu hizmet neticesinde. Bu husus tabii ilgili faaliyet kurtarma faaliyeti midir, yoksa bir römorkaj hizmeti midir şeklinde bir kimi zaman özellikle kıyı emniyetinin yapmış olduğu faaliyetler bakımından tartışma konusu olabiliyor. Konu düzenlenmiş, önceki Türk Ticaret Kanununda da düzenlenmişti, yeni Türk Ticaret Kanunumuzda da düzenlenmiş. Önceki Türk Ticaret Kanununun baz aldığı 1910 tarihli Kurtarma Sözleşmesi, yeni Ticaret Kanunumuzda da 1989 tarihli sözleşme baz alınmış. Esasında çok farklı bir durum söz konusu değil, eğer tehlikenin ortaya çıktığı sırada bir römorkaj sözleşmesi mevcutsa, bu durumda şüphesiz römorkaj sözleşmesi geçerlidir, bir kurtarma yoktur diyebiliriz, ama bir istisnası var, o da şu: Römorkör tarafından çekilen gemi için kurtarma ücreti istenebilmesi için bu C...mukavelesini, yani "çekme sözleşmesinin yerine getirilmesi mahiyetinde sayılmayacak derecede fevkalade birtakım hizmetlerde bulunmuş olması gerekir" şeklinde bir ifade vardı. 89 tarihli sözleşme römorkajda hiç bahsetmiyor, sadece şöyle ifade ediyor: "Tehlike doğmadan önce kurulmuş bir sözleşme" diyor. Dolayısıyla römorkaj sözleşmesi olmayabilir, ama benzer nitelikli bir sözleşme olması lazım. Dolayısıyla kapsam birazcık genişletilmiş durumda. Diyor ki: "Tehlike doğmadan önce kurulmuş bir sözleşmenin özenli ifasına yönelik edimleri aşmayan hizmetlerden dolayı bir kurtarma ücreti doğmaz" şeklinde bir ifade var. Dolayısıyla dikkat edilecek olursa burada özenli bir şekilde ifadan bahsediliyor, yani römorkaj sözleşmesinin özenli bir şekilde ifa edilip edilmediği burada araştırılacak. Eğer gereği gibi ifa edilmemişse, o zaman buna rağmen bir tehlike söz konusuysa, o zaman kurtarma ücretine hak kazanılmayacak. Ancak tam aksi halde bir kurtarma sözleşmesi olmasa bile bir kurtarma faaliyeti kabul edilecek ve dolayısıyla kurtarma ücretine hak kazanacak ilgili işlemi yapan kişi. Sabırla dinlediğiniz için çok teşekkür ediyorum.

Av. İSMAİL ALTAY- Çok teşekkürler, sağ olun. Şimdi bir değişiklik yaptık, Yrd. Doç. Dr. Fevzi Topsoy "VTS Operatörleri ve Hukuki Sorumluluğu" konusunda sunum yapacak bize, buyurun Hocam.

Yrd. Doç. Dr. FEVZİ TOPSOY- Çok teşekkür ediyorum. Öncelikle böyle bir sempozyum hazırlayan İstanbul Barosu ve Deniz Ticaret Odasına şükranlarımı sunuyorum ve ayrıca herkesi saygıyla selamlıyorum. Benim tebliğim: "Deniz kazalarında VTS otoritesi ve operatörlerin hukuki sorumluluğunun değerlendirilmesi" IMO ve İALA...tarafından hazırlanan el kitaplarında genel olarak gemi trafik hizmetleri, yani VTS uygulandığı bölgede deniz trafiğiyle karşılıklı ilişki içinde ve gelişen deniz trafiğine cevap verecek yeterliliğe sahip olmak şartıyla gemi trafiğinin güvenliği ve etkinliğini arttırmaya ve deniz çevresinin korunmasına yönelik hizmetler olarak tanımlanmakta. Aslında bu tanımda ortaya çıkan ana unsur VTS'in bir sistemden ziyade bir hizmet olduğu sonucu ortaya çıksa da aslında bu hizmetin iyi teşkilatlanmış bir otorite tarafından da verileceği tartışmadan uzak. Gerçekten de VTS çevre koşullarından gemi trafiğinin mevcut durumuna kadar farklı konularda gemilere karadan verilen teknolojik ağırlıklı bir hizmet.

Aslında VTS sistemi 1950'li yıllardan itibaren dünyanın pek çok yerinde kullanılmakla birlikte hukuki statüsüne yönelik yeknesak bir kural yok. Hukuki statüsü tam olarak belirlenmediği gibi terminoloji konusunda da tam bir problem var. Gerçi IMO'nun resmi olarak sadece VTS terimini kullanmaya özen gösterse de uygulamada ve doktrinde gemi trafik bilgi hizmetleri ya da gemi trafik kontrolü gibi farklı terimlere de rastlıyoruz. Aslında bu hizmetler arasında belki deniz çevresinin özelliği ya da kıyı devletinin farklı politikalarından kaynaklanan bir hizmet farklılığı olsa da aslında VTS terimi bu hizmetlerin hepsini kapsayan bir kavram. VTS'in ana işlevi temel olarak denizde can güvenliğini sağlama, deniz faaliyetini kolaylaştırma ve deniz çevresini kirlenmeye karşı korumak. Bu bağlamda gemilere, özellikle gemilerin karar alma sürecine yardımcı olmak amacıyla bilgi verme hizmetleri, yine zorda kalan bir gemiye seyir yardım hizmeti ya da trafiğin düzenlenmesi bağlamında trafik düzenleme hizmeti veriliyor. Bir de aynı zamanda doktrinde dördüncü bir hizmet olarak da VTS'in diğer VTS'ler ya da VTS'in kılavuzluk merkeziyle ilişkisi de

olması gereken bir hizmetten de bahsediliyor. VTS kullandığı deniz alanına göre farklı şekilde de kurulabilir, daha doğrusu VTS'ten farklı amaçlardan yararlanmak amacıyla kıyı devleti VTS sistemi kurabiliyor. Bunlar daha çok özel duyarlı deniz alanlarında deniz trafiğini düzenlemek amacıyla kurulan kıyı VTS'i ya da limana gelen, limandan çıkan deniz trafiğini düzenlemek amacıyla kullanılan liman VTS'leri ya da Haliç'te de kullanılan VTS ya da birkaç VTS'i içerisinde barındıran karma VTS şeklinde de oluşturulabiliyor. Tarihsel süreci dedim 1950'li yıllardan itibaren başlıyor, ama aslında eğer VTS'i biz gemilere karadan verilen bir hizmet olarak değerlendirirsek VTS aslında denizcilik tarihi kadar eskiye de uzanabiliyor. Neticede böyle karadan gemilere duman, ışık ya da sesle verilen hizmetler de aslında ilkel anlamda VTS sayılabilir, ama modern anlamda VTS sistemleri özellikle radar sistemindeki gelişmelere bağlı olarak 1948'den itibaren kurulmuş, 1980'li yıllardan sonra da bilgisayar teknolojisinin sisteme entegre edilmesiyle de VTS'ten beklenen etkin fayda sağlanmış. Bugün dünya üzerinde 100'den fazla VTS var. Bunların bir kısmı kamu kurumları tarafından, yani devlet bütçesinden karşılanıyor, bir kısmı özel sektör tarafından, yani maliyetleri kullanıcılardan karşılanan VTS'ler var.

Dediğim gibi VTS sistemi 1950, ama aslında hukuki niteliğine yönelik çalışmalar çok yeni tarihli, IMO tarafından 1968 yılında hazırlanan liman...hakkında tavsiyelerde VTS'in deniz trafiğinin düzenlenmesinde ve deniz çevresinin korunmasındaki öneminin vurgulanmasına rağmen 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesinde bununla ilgili bir hüküm yok. İlk uluslararası metin IMO tarafından hazırlanan VTS el kitabı, bu daha sonra 97 yılında revize edilmiş, yine İALA tarafından hazırlanan VTS manüelleri...var. Bunlar her 4 yılda bir yenileniyor, yeni versiyonu 2012 yılında yürürlüğe girdi, aynı zamanda Colreg...Solas kural 5'i de bu anlamda sayabiliriz. Aslında belki burada konuşulması gereken hususlardan birincisi VTS'in hukuki statüsü, yani VTS nedir, burada verilen hizmetlerin hukuki niteliği nedir? Aslında bununla ilgili bir süreç var, ama tam olarak hukuki niteliği belirlenmemiş demiştik. Dolayısıyla uygulamada her kıyı devleti ya da VTS otoritesi kendi VTS sisteminin hukuki niteliğini kendine özgü kuralları belirlemeye çalışıyor. Aslında VTS'in belki teknolojik ağırlıklı bir sistem olması, her geçen gün kendini yenilemesi bu hukuki sürecin uzamasına sebep oluyor. VTS aslında gemiler, yani kullanıcılarla VTS merkezi arasında nasıl bir hukuki ilişki var? Yani gemiler belirlenen noktalarda kalkış limanı, varış limanı, yükü, kimliği hakkında bilgileri VTS merkezine iletiyor. VTS merkezi de işte o radarlardan kapalı devre kamera sistemlerinden elde etmiş olduğu bilgileri de gerektiğinde ya da belli yerlerde ilgili gemiye iletiyor. Bu anlamda aslında VTS de kullanıcılar, yani gemiler arasında ne tam kamu hukuku anlamında bir hukuki ilişki var, ne de özel hukuk anlamında bir sözleşme ilişkisi var. Bu anlamda aslında kamu-özel hukuku karışımı sui generis, yani kendine özgü bir hukuki ilişkiden bahsedebiliriz.

VTS'in hukuki statüsündeki bu boşluk nedeniyle doktrinde bir kısım yazar hava trafik hizmetlerine ilişkin hükümlerin kıyasen, yani bununla ilgili bir düzenleme yapıncaya kadar hava trafik hizmetlerine ilişkin hükümlerin VTS'e uygulanabileceğini ileri süren görüşler de var. Aslında iki hizmeti karşılaştırdığı zaman verilen hizmetler birbirine paralel, bu anlamda birbirine benzer gözükse de özellikle hava ve deniz taşımacılığının kendine özgü riskleri, çünkü bir pilot sınırlı görüşe sahip, tamamen elektronik donanımlara bağlı, yerden verilecek hizmetler onun için çok önemli ya da herhangi bir tehlike durumunda tedbir alacak zamanı yok, ama bir gemi kaptanı böyle değil. Gemi kaptanı gerektiğinde gemisini karaya oturtabilir ya da demir atma imkânı var. Dolayısıyla VTS ve hava trafik hizmetleri farklı şekilde gelişmiş iki sistem, dolayısıyla hava trafik hizmetine ilişkin hükümlerin doğrudan VTS'e uygulanması bu anlamda pek doğru çözüm gibi değil. Aslında VTS'in kurulma amacı gemilere verilen hizmetler dikkate alındığında hava trafik hizmetlerinden ziyade kılavuzluğa daha çok yaklaştığını görüyoruz. Dolayısıyla bununla ilgili yeknesak bir düzenleme yapıncaya kadar ya da mevcut boşluklar zorunlu danışman kılavuzluk hükümleri bağlamında doldurulabilir. Yine VTS bir kamu hizmeti midir? Belki VTS'in özellikle denizde can, mal emniyetinin korunmasındaki önemi, VTS'in çok pahalı bir sistem olması, bunu çoğunlukla devlet bütçesinden karşılanıyor olması belki kamu hizmeti olduğu görüşünü desteklese de aslında kamu hizmeti idare hukuku anlamı teknik bir terim, bir hizmetin kamu hizmeti olabilmesi için -gerçi ben idare hukukçusu değilim, ama- devletin açıkça, idarenin açıkça bunu kamu hizmeti olarak açıklaması gerekiyor ya da sözleşme ilişkisinde kamulaştırma, ceza kesme gibi özel hukuku aşan kayıtlar bulunması lazım, ama biraz önce bahsettik ki böyle bir düzenleme yok. Eğer VTS bir kamu hizmeti değilse ya da kamu hizmeti olarak kabul edilirse, bu sefer VTS kurulması gereken bir deniz alanında bu sistemi kurmayan kıyı devletinin sorumluluğu

gündeme gelmesi gerekir ki günümüzde devletlerin bölgesinde VTS kurulmasını zorunlu kılacak herhangi bir hukuki düzenleme yok, ama VTS'in özellikle seyir, can, mal emniyetinin korunması bağlamındaki önemi dikkate alındığında VTS'in belki kamuya faydalı bir hizmet olarak değerlendirilebilir. VTS sisteminin içerisinde olmazsa olmaz unsurlardan birisi de VTS operatörü, VTS operatörüyle ilgili tanımlar var. Bizim 2007 yılında yürürlüğe giren Gemi Hizmetleri Yönetmeliğimizde VTS'le ilgili daha somut, operatörle ilgili daha somut bir tanım yapılmış. Tabii sistemin hukuki statüsü belli olmadığı için operatörün hukuki statüsü de çok belli değil, ama biz bu anlamda VTS operatörünü de bu anlamda zorunlu danışman kılavuz olarak değerlendirebiliriz. Daha doğru bir ifadeyle zorunlu danışman kılavuzluğa ilişkin hükümlerin kıyasen VTS operatöründe uygulanması doğru çözüm gibi geliyor, ama-Cahit Kaptan burada- VTS operatörü kesinlikle bir kılavuz kaptan değildir. Kılavuz kaptan gemide olur, gerektiğinde gemideki olaylara müdahale eder, ama VTS operatörünün böyle bir imkânı yoktur. Çünkü o çok daha fiziki olarak farklı bir mekandadır.

VTS sistemi içerisinde en flu alanlardan birisi sorumluluk, yani VTS operatörü ya da VTS merkezi tarafından iletilen bir bilgi gemi kaptanı tarafından uygulandığı zaman meydana gelecek olan bir deniz kazası ya da hukuki ya da cezai bir sorumluluk doğuran bir olay meydana geldiğinde sorumluluk nasıl paylaşılacak ya da daha doğru bir ifadeyle kıyı devleti VTS otoritesi ya da VTS operatörü bundan sorumlu olacak mı? Şimdi VTS operatörü özellikle kıyı devletleriyle ilgili IMO ve İALA el kitaplarında çeşitli hükümler var. Özellikle kıyı devletlerinin VTS sisteminin iyi işletileceği konusunda bunu garanti edeceğine dair ifadeler olsa da aslında bunlar daha çok VTS sisteminin işletilmesi, faaliyete geçirilmesiyle ilgili tavsiyeler. Dolayısıyla kıyı devletlerinin sorumluluğuna ilişkin uluslararası hukukta açık bir düzenleme yok, ama burada belki konuşulması gereken bir konu özellikle IMO VTS ana esaslarında kıyı devletlerinin VTS'lerin amaçlarının etkili bir şekilde yürütülmesi için gerekli donanım ve tesisleriyle donatılacağını, yeterli sayıda VTS operatörü bulundurulacağını ve bu VTS operatörlerinin gerekli eğitimlerini alacağını garanti edeceği belirtiliyor. Aslında bu ilkeler ya da bu tavsiyeler kıyı devletleri açısından VTS'in özellikle iyi işletilmemesinden doğan bir sorumluluğunun olup olmayacağı konusunu tartışmaya açabilir, ama şunu öncelikle belirtmekte fayda var: Gerek IMO, gerek İALA tarafından hazırlanan el kitapları bağlayıcı bir uluslararası hukuk düzenlemesi değil, bunlar birer tavsiye, dolayısıyla kıyı devletleri açısından bir bağlayıcılığı yok. Bağlayıcılığı olduğu kabul edilse bile, yani bir anlamda, ama bir de şu var: Özellikle Türk boğazları VTS sistemi gibi kullanıcılara hiçbir maliyeti olmayan, tamamen maliyeti kamu bütçesinden ya da çeşitli fonlardan karşılanan sistemle işletilen bir VTS'te kaptanlar bu VTS'in iyi işletilmediğinden dolayı kıyı devletine müracaat etmesi de bu anlamda hakkaniyete aykırı gibi duruyor. Özellikle kullanıcıda herhangi bir maliyet gerektirmeyen, getirmeyen, bütün maliyetleri kıyı devletleri tarafından karşılanan VTS'lerde kıyı devletlerinin herhangi bir sorumluluğunun olmadığı kabul edilmesi daha uygun gibi gözüküyor.

VTS otoritesi dediğimiz VTS sisteminin işletilmesi, yani kıyı devleti adına işletilmesinden sorumlu olan kurum ya da kuruluşa biz VTS otoritesi diyoruz. VTS otoritesi VTS sisteminden ya da VTS sisteminin kusurlarından kaynaklanan kazalardan sorumlu olacaklar mı? Aslında uygulamada ve doktrinde özellikle VTS operatörlerinin ya da VTS sisteminin iyi işletilmemesinden kaynaklanan kusurlardan dolayı VTS otoritesinin sorumlu olacağına dair bir hâkim görüş olsa da genel bir değerlendirmeden ziyade biz burada her VTS tipine göre ayrı ayrı bir sorumluluk tasnifi yapmak hukuka daha uygun gibi gözüküyor. Özellikle bölgesindeki gemiler üzerinde daha az hâkimiyeti olan kıyı VTS'lerinde kamu VTS otoritelerinin sorumlu olmaması gerektiği, ama eğer öyle hukuk kurallarına göre yürütülen bir VTS otoritesi varsa, bunun da kıyı devletin iç hukukuna göre belirlenmesi gerektiği kabul edilmeli, ama liman VTS otoriteleri böyle değil. Liman VTS otoriteleri gemiler üzerinde daha geniş yetkilere sahip, VTS sistemine girmeyen ya da VTS kurallarını ihlal eden gemileri gerektiğinde limana almama ya da limandan ayrılmasına engel olma gibi yetkilere haiz olduğundan eğer bir liman VTS otoritesi kamu VTS otoritesi şeklinde teşkilatlanmışsa, sorumluluğun genel hukuk ilkelerine göre, ama özel hukuk kurallarına göre hizmet veren bir VTS ise ki bu VTS aslında biz ticaret hukuku anlamında bir ticari işletme saymamız herhangi bir durum söz konusu değil, dolayısıyla burada basiretli tacirle basiretli bir VTS otoritesi bağlamında sorumluluk belirlenebilir.

Son olarak VTS operatörlerinin bu bağlamda sorumlulukları nasıl olacak? Belki bu bağlamda biz konuyu ikiye ayırarak tartışabiliriz. Yani bir VTS operatörü tarafından gemiye verilen bir bilgi, bir talimat ya da bir tavsiye gemi kaptanı tarafından ne kadar bağlayıcı, yani gemi kaptanı

verilen bu tavsiye ya da talimata uyup uymama konusunda bir takdir hakkı olacak mı? İkincisi, VTS operatörünün vermiş olduğu bir tavsiye ya da bir talimat gemi kaptanı tarafından takip edildiğinde hukuki sorumluluk doğuran bir olay meydana geldiğinde VTS operatörü bundan sorumlu olacak mı ya da ne kadar olacak? Aslında belki de en çok tartışılması gereken konulardan birincisi bu.

Birincisi, VTS operatörleri duruma göre gemi kaptanına tavsiye ya da talimat verebilir. Verilen bu bir tavsiye niteliğindeyse zaten bu gemi kaptanı için her zaman uygun ve konusunda bir takdir hakkına sahip olması gerekiyor. Talimat konusuysa çok tartışmalı, yani doktrinde bir kısım yazar deniz çevresinin kirliliği haricinde verilen bütün talimatlara gemi kaptanının uyma zorunluluğu olduğunu savunan bir görüş var, ama bu durumda IMO'nun ve İALA'nın el kitaplarında eğer VTS operatörü gemi kaptanına bir talimat verecekse, bu talimatın sonuca dayalı olması gerektiğini, dolayısıyla dümen ya da motor manevraları gibi ayrıntıların kaptana bırakılmasını tavsiye ediyor. Aynı zamanda VTS operatörünün vermiş olduğu talimatlarda kaptanın sorumluluklarına müdahale etmemesi gerektiğini, yani dümenciyle kaptan arasında geleneksel ilişkinin bozulmamasına özen gösterilmesini tavsiye ediyor. İALA VTS el kitabında da kaptanın VTS tarafından verilen bir talimatın yerine getirilmesinin gemiye zarar verebileceğini değerlendirmesi durumunda bu talimata uymayabileceği belirtiliyor. Dolayısıyla gemi kaptanının eğer bir talimat vermişse VTS operatörü verilen talimatın gemiye zarar verebileceği ihtimali dışında diğer talimatlara uyma zorunluluğu olması gerekiyor.

Peki, kaza durumunda VTS operatörünün verdiği talimattan dolayı sorumluluğu olacak mı? Yine biz aslında bunu VTS'in zorunlu ya da isteğe bağlı olup olmamasına göre ayrı ayrı incelemek lazım. VTS'in isteğe bağlı olması durumunda zaten gemi kaptanı VTS sistemine girip girmeme konusunda takdir hakkına sahip, verilen tavsiye ve talimatlara uyup uymama konusunda gemi kaptanı takdir hakkına sahip olacağı için burada VTS operatörünün bir sorumluluğu olmayacak, ama Türk boğazları gibi VTS'e katılımın zorunlu olduğu alanlarda VTS operatörü tarafından verilen bir talimat, yanlış bir talimatın VTS operatörü tarafından sorumluluk doğuran bir olay olup olmadığı konusundaysa, aslında burada geleneksel olarak gerek IMO ve gerek İALA tarafından gemi kaptanının verilen talimatlara uyup uymama konusunda bir takdir hakkı bulunduğundan dolayı aslında burada VTS operatörlerini sorumlu tutmamak lazım. Hatta VTS operatörü tarafından verilen talimat gemi kaptanı tarafından bağlayıcı olduğu kabul edilse bile belki bu anlamda VTS otoritesinin belki genel hukuk ilkeleri bağlamında sorumluluğuna gidilebilir, ama bu hiçbir zaman geminin, gemi kaptanının sorumluluğunun ortadan kaldırılmasını gerektirmez. Yani gemi kaptanı gemisinde olan her şeyden sorumludur.

Uygulamada ve Türkiye'de bu nasıl? Aslında bununla ilgili bir yasal boşluktan bahsetmiştim. Uygulamada bu yasal boşluktan dolayı her kıyı devletiyle VTS otoritesi kendi ulusal hukuklarında bununla ilgili özel hükümler derç ediyorlar. Türkiye'de Türk boğazları gemi trafik hizmetleri kullanıcı rehberinde açık şekilde VTS operatörü tarafından verilen bilgi, tavsiye ve talimatların kaptanın profesyonel bilgi ve yeteneğiyle gemiyi idare etme sorumluluğunu ortadan kaldırmayacağını ve kaptanın kararlarından ve hareketlerinden dolayı gemi trafik hizmetleri merkezinin sorumlu olmayacağını açık şekilde düzenlemiş. Aynı zamanda bizim 2007 tarihinde yürürlüğe giren Gemi Trafik Hizmetleri Yönetmeliğinde de kaptanın gemi trafik hizmetleri alanı içerisinde gemisinin sevk ve idaresiyle gemisinin yapacağı bütün manevralardan dolayı sorumlu olacağı açık şekilde belirtilmiş. Kısaca Türk boğazlarında da bütün sorumluluk gemi kaptanında, gemi kaptanı gemisinin tehlikeye düşürüleceği talimatlarının haricinde VTS operatörü tarafından verilen talimat ve tavsiyelere uymak zorunda, ama hiçbir zaman bu tavsiye ve talimatlara uyması gemi kaptanının sorumluluğunu ortadan kaldırmıyor. Gemi kaptanı bu anlamda birinci derecede sorumludur.

Sonuç olarak öncelikle VTS'in hukuki statüsü uluslararası hukukta genel kabul gören kurallarla belirlenmesi gerekiyor. Bu şekilde VTS sisteminden etkin bir şekilde fayda sağlanacak, mevcut boşlukta mevcut ve uluslararası düzenleme yapılıncaya kadar zorunlu danışman kılavuzlukla ilgili hükümler kıyasen VTS sistemine uygulanabilir. Böylelikle hem güvenli seyre yönelik gemi kaptanının sorumluluğuna müdahale edilmemiş olacak, hem de gemiyle kaptan ve dümenci arasında geleneksel ilişki bozulmamış olacaktır. Sabırla dinlediğiniz için çok teşekkür ediyorum, saygılar sunarım.

Av. İSMAIL ALTAY- Son sunum Yrd. Doç. Dr. Arzu Tuncer tarafından yapılacak: Deniz Hukuku Komisyonumuzun Başkanı. 'İngiliz Hukuku Uyarınca Deniz Kazaları', buyurun.

Av. Yrd. Doç. Dr. ARZU TUNCER- Teşekkür ederim Sayın Başkan. Tabii birçok açıklama oldu. Bilmiyorum ne kadar sabrınız var, o yüzden ben yapacağım açıklamayı da biraz atlayarak geçiyorum. Hatta şöyle bir şey var: Herkes çok detaylı bir şekilde anlattı deniz kazalarıyla ilgili konuları, bir de İngiltere’de bu davalar nasıl açılıyor, bilmiyorum hiç orada davalarınız oldu mu, ne şekilde hareket ediyorsunuz, hiçbir bilginiz oldu mu bilmiyorum, ama şuradan...açalım, en azından oradan bir bakalım istiyorum.

Şimdi bu Collision actions on the English Law...diye bahsettiğimiz İngiliz hukuku uyarınca davalarımız, bu deniz kazalarına ilişkin davalarda bir İngiliz avukatı olsaydınız nasıl davranırdınız? İlk önce bu dava size verildiği takdirde isterseniz hem İngilizce, hem Türkçe gidelim. One of the first steps for an english lawyer to consider when instructed in a collision claim is the collection of evidence. Tabii eğer deniz kazalarına ilişkin bir dava açacaksanız burada ilk önce delilleri toplayacaksınız, tabii tanıklar varsa, gemiden, donatandan, mürettebattan gerekli görürseniz üçüncü kişilerden bilgi alacaksınız. Aynı zamanda bu kişileri bir soruşturmaya tabi tutabilirsiniz. Aynı zamanda gemide bulunan belgelere de dayanacaksınız. ISM kayıtlarına dayanacaksınız. Shipowner’e soracaksınız, gemi trafik kontrol sistemiyle ilgili görüşleri alacaksınız oradaki bilgileri, nerede, tabii takip ediliyor çünkü gemiler, onların bilgilerini de almakta fayda var deniz kazalarına ilişkin olarak uğrama limanına gidecek ya da oradaki bölgedeki o çatmadaki alanda tabii avukatların-İngiliz avukatlarından bahsediyorum- incelemeleri gerçekleştirecekler. Peki, hukuki prosedür nasıl işleyecek dediğimiz zaman ? Burada İngiliz hukukunun yetkisi var mı ona bakacaksınız. Bir deniz kazası meydana geldiğinde buna ilişkin birkaç sözleşme mevcut. Tabii ki İngiliz hukukunda neye göre değerlendiriyorlar? Bu sözleşmeleri sıralarsak: The International Convention relating to the Arrest of Sea-Going Ships 1952, The International Convention on Certain Rules Concerning Civil Jurisdiction in Matters of Collision 1952, The Rhine Navigation Convention 1868, The Convention on Jurisdiction and the Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters 1968 (briefly: The Brussels Convention), The Convention on Jurisdiction and the Enforcement of Judgements in Civil and Commercial Matters 1988 (briefly: The Lugano Convention) ve son olarak The Council Regulation (EC) No: 44/2001 (briefly: the ‘Judgments Regulations’. Bu da yargılamaya ilişkin yönetmelikler, mevzuat olarak bunları kullanıyoruz eğer bir İngiliz hukukunun geçerli olduğu bir ülkede avukatlık yapacaksanız ya da davanızı o ülkede açacaksanız bahsetmiş olduğum uluslararası sözleşmelerden ve ilgili mevzuattan faydalanacaksınız.

Şimdi ne oluyor deniz kazalarına ilişkin olarak ? Yaralanmalar veya ölümler söz konusu oluyor. Claim in personam yani şahsi davaya ilişkin taleplerde bulunabiliyorsunuz. Claim in rem ise, aynı davalara ilişkindir. Buna ilişkin bir davada ya geminin kendisine ya da kardeş-gemiye karşı dava açabilirsiniz İngiliz hukuku uyarınca. Kardeş-gemiye karşı dava açma hakkı The International Convention relating to the Arrest of Sea-Going Ships 1952’nin 3/1. maddesine dayanmaktadır. Şahıs aleyhine açıldan davalardan farklı olarak, aynı davalarda Section 22 of the Supreme Court Act 1981’de öngörülen sınırlamalar burada mevcut değil. Yargılama yetkisini ortadan kaldıran kısıtlamalar nelerdir ? : Anayasa Mahkemesi Kanunu’nun 22. Bölümünde belirtildiği üzere; davalının mutad meskeni veya işyeri İngiltere veya Galler bölgesinde bulunuyorsa o zaman ne yapıyoruz ? O zaman İngiliz yargı yetkisini kullanabiliyoruz. Ya da başka ne olabilir ? Burada başka bir koşul daha var, eğer kazaya ilişkin dava konusu İngiliz karasularında meydana gelmiş ise, tabii etkin şekilde meydana gelmiş olması aranmakta burada, o zaman yine İngiliz hukukunu uygulayacağız. Bizim yargılama usulümüzden farklı olarak, davalının İngiliz hukuk yargısını talep ettiği durumda yine yargılama yetkisini İngiltere kullanabiliyor. Bunun yanısıra, işbu deniz kazasına benzer bir olay hali hazırda İngiliz Mahkemelerinde görülmekte ise veya geçmişte İngiliz Yüksek Mahkemesi işbu davalara benzer davalarda yargılama yapmış ise, aynı şekilde yargı yetkisini kullanacak anlamına gelmektedir. Bahsetmiş olduğum Bölüm 22’ye ait şartlar, aynı davalarda gözetilmeksizin İngiliz yargılaması mümkün olacaktır. Başka bir deyişle, işbu şartların yerine getirilmesi aynı dava açma şartı olarak öngörülmemiştir. Dolayısıyla, deniz kazalarına ilişkin bir aynı davada herhangi bir şart aranmaksızın İngiltere’nin yargılama yetkisi mevcuttur, diyoruz. İngiliz hukukunu uygulayacağız burada. Tabii davalı da aynı zamanda İngiliz hukukunu eğer yetkili kılmak istiyorsa, burada da bunu dikkate alacağız. Yani şöyle bir şey var: Bu aynı olaydan daha önce High Court yani İngiltere’deki yüksek mahkeme daha önce bu konuyu çözümlemişse, mefhumu muhalifinden ne

anlayacağız? Başka bir ülkede bu dava açılmış, ama devam edilmemiş ya da bir şekilde neticelendirilmişse, o zaman da biz High Court'u bir şekilde yetkilendirebiliyoruz.

Peki aynı davalarda ne yapıyoruz ? Bir deniz kazası söz konusu olduğunda, buna ilişkin işlemlere başlayabilmek için geminin Yüksek Mahkeme'nin yargılama yetkisi içinde bulunmasına dikkat edeceğiz. Bu ne demektir ? Bu esnada gemi İngiltere ve Galler karasuları sınırları içinde bulunması gerekiyor ve bu kazaya ilişkin olarak mahkeme celbini yetkililere tebliğ etmiş olması gerekiyor. Altı aylık bir süresi var bu önceden doldurulmuş olan mahkeme celbinin, bu süreye dikkat edilmesi gerekiyor. Bu arada, barkovizyonda mahkeme celbine ilişkin formu açıp göstermek istiyorum sizlere. Bilmiyorum daha önce gördünüz mü Claim Form olarak ? Buna Collision Statement of Case diyoruz, burada, bizim bildiğimiz deniz mahkemeleri, evet, deniz ihtisas mahkemeleri, ilk önce High Court böyle bu şekilde davacı, davalı şeklinde ya da davalılar varsa ve tek tek burada the names of the ships...gemilerden bahsediyoruz. Evet, bunu dolduruyorsunuz bir şekilde, ben şimdi ona ilişkin, buna böyle aşına olun diye göstermek istedim. Peki, tebliğ edilmesi gerekiyor bu claim formun, gemiye karşı oluyor, yetki alanında olmayacak, biliyorsunuz, gemi alacaklarına ilişkin gemi rehini olacak ya da kanundan kaynaklanan bir hak söz konusu olacak. Sizi bununla çok fazla oyalamıyorum ve kısaca geçiyorum.

Deniz kazalarına ilişkin davalar Deniz İhtisas Mahkemelerinde görülmektedir. Bu mahkemeler İngiltere'de Yüksek Mahkeme'nin bir alt bölümü olarak görev yapmakta. Kendine has usul kuralları mevcut. Bu nedenle, İngiliz hukukunun yargılama yetkisi söz konusu olduğunda öncelikle dikkat edilmesi gereken husus, işbu deniz kazasının Civil Procedure Rules (CPR)'ın 61. Kısımında yer alan 2/1-b fıkrasında belirtilen hüküme uygun olmadığıdır. Buna göre; hasar ve zarar, yaralanma veya ölüme sebebiyet vermiş olan deniz kazası söz konusu ise, İngiliz Usul Hukuku Kuralları, 61. Kısım uyarınca nasıl değerlendireceğiz ? Bu kaza ya gemilerin çatmasından meydana gelmiş olması lazım; veya gemi veya gemilerin yanlış manevra yapmış olmasından ya da yapması gereken manevrayı gerçekleştirmemiş olmasından meydana gelmiş olması lazım; ya da bir veya birkaç geminin kazaya ilişkin the Merchant Shipping Regulations 1996'ya aykırı davranmış olması lazım.

Aynı davalara ilişkin yasal haklar Section 21(4) of the Supreme Court Act 1981'de öngörülmüştür. Buna göre; gemiden kaynaklanan bir deniz kazasında, hasar ve zarar ve aynı zamanda kişilere gelen zarar, olay esnasında geminin donatıcı, charterer veya geminin zilyedliğini ve kontrolünü elinde bulunduran kişilerden talep edilebilecektir. Bu nedenle, uygulamada aynı davalar şahsi davalardan daha sonuç odaklıdır. Bu nedenle, çoğu davalar aynı dava olarak açılmaktadır.

Yani biliyorsunuz Deniz İhtisas Mahkemeleri var İngiltere'de de, bizde de vardı. Şimdi 51 ve 52 ticaret mahkemesi olarak geçiyor isimleri. İngiltere'de de bir farklılık oldu ve İhtisas Mahkemeleri kalktı 2009'da, hatta Temmuzda en son bir duruşma yapıldı ve sonra Ticaret Mahkemelerine devretti. Usul hukuku uyarınca özel bir deniz kazalarına ilişkin bir bölüm var. Bu bölüm de 61'e tekabül ediyor. Bakacaksınız ki 61'e tekabül ediyorsa o zaman ona göre bu davayı açabilirsiniz. Yani bu neye ilişkin olacak? Demin dediğim gibi ya bir hasar söz konusu zarar olacak, ya bir yaşam kaybı, insanların ölmesi söz konusu olacak, yaralanma olabilir. Bütün bunlar ya gemilerin çatmasından, çarpışmasından meydana gelecek, manevra yaparken ya da manevrada ihmal söz konusuysa, işte burada case study'de biz gördük bir şekilde, ondan kaynaklanmışsa dikkate alınacak. Burada bir de şuna dikkat edeceğiz, acaba kurallara uydular mı, uymadılar mı bu gemiler, neye göre hak taleplerini değerlendireceğiz? Deniz Ticaret Kanununa ilişkin yönetmelik var 1996 tarihli, buna bakacağız, yönetmeliklere ve mevzuata dikkat edeceğiz. Şimdi arabuluculuk konusu da gelmişken söyleyelim: Eğer arabuluculuk tamamen oturursa mahkemeler ilk önce diyecek ki taraflara: Sizi biz arabuluculuğa davet ediyoruz, böyle yönde bir talebiniz var mıdır? Çünkü bu şu şekilde öngörülüyor, arabuluculuk sistemi, olayları daha kısa zamanda ve tacirler için gizli kalmak suretiyle çözümlendiği için yargılama açısından böyle bir teşvik söz konusu mahkemelerde, bunu zaten İngiltere'de şu an mevcut sistemde yapmaktalar. Bunun yanı sıra, bir de görüşmeler var. Yani müzakereler. İlk önce bir müzakere ediliyor, ondan sonra yargılamaya geçilebiliyor. Dolayısıyla o arada alternatif çözüm yollarından bahsediyoruz. Bir toplantı, müzakerede bulunuyorlar ve yargılamayı hızlandırmak için müzakere yoluna gitmeyi önerebiliyorlar. Buradaki espri buydu, bu kısım önemliydi, ondan sonrakiler zaten normal yargılama usulüne tabidir. Yalnız şöyle bir şey var: İngiliz yargılamasında karşılıklı beyanda açıklamada bulunuyor. Yani ne varsa herkes birbirine karşılıklı olarak veriyor davalı ve

davacı. Bir şey hariç, gizlilik esas olduğu için müvekkille avukat arasındaki yazışmalar hariç, bütün yazışmaları veriyorlar ve buna 'Disclosure' deniliyor. Buradaki farklılık budur.

Mahkemeye gelince; Admiralty Court, yani Denizcilik Mahkemesinin en spesifik özelliği, Uzman Denizcilerin uzmanlığından faydalanmasıdır. Bundan da bahsedeyim o zaman. Şimdi 'Nautical Assessors' diye adlandırdığımız 'Uzman Denizciler' deniyor, bu uzmanlar kimdir ve nasıl atanır ? Yani bizim yargı sistemimizde olduğu gibi uzman denizci atanıyor ancak görev ve yetki yönünden farklılıklar arz ediyor. Denizcilik Mahkemesinde, Part 35 Rule of the CPR(Civil Procedural Rules) yani Usul Hukuku Kuralları uyarınca ve Rule N. 14 of the Admiralty and Commercial Court Guide, yani Deniz Ticaret ve Ticaret Mahkemeleri Yönetmeliği uyarınca uzman denizciler atanmakta. Usul hukukuna göre, uzman denizcileri Mahkeme resen atamadan 21 gün önce, atanmaya aday gösterilen uzman kişinin kimliği ve özellikleri, aynı zamanda hangi konuda uzmanlığının bulunduğu hususlarında tarafları bilgilendiriyor. Bu sayede, taraflardan biri veya her ikisi, aday gösterilen bilirkişi hakkında itirazda bulunmak istedikleri takdirde, bu itirazlarını 7 gün içinde yapabilmekteler diyoruz. Londra Denizcilik Dairesi olarak ifade edeceğim 'Trinity House' diye adlandırılır, bu Daireye üye olan iki uzman kaptan-ki bu kaptanlar Londra Denizcilik Dairesi bünyesinde 'Erkek Kardeşler' yani 'Elder Brethren' olarak da isimlendirilmekteler- Mahkeme marifetiyle dava konusu olayda bilirkişilik yapmak üzere atanacaklardır. Bu kişiler, denizcilik konusunda Mahkemeye tavsiyede bulunan uzmanlaşmış gemi kaptanlarıdır. Buna karşın, dava konusu hakkında vermiş oldukları raporlar sadece tavsiye niteliği taşır, yani Mahkeme onların görüşlerini dikkate almayabilir. Uzman denizciler, yani kaptanlar dosya hakkında verecekleri raporlarda seyrüsefer ve denizcilik konusunda uzman bilirkişi sıfatıyla hareket edeceklerdir. Bu nedenle, taraflar bilirkişilerle CPR Rule 61.13'te öngörüldüğü üzere, Mahkeme'nin izni olmaksızın görüşme yapamayacaklardır. Ayrıca, her ne kadar uzman denizciler bilirkişi gibi hareket etseler de tarafların bahsettiğim bilirkişileri çapraz sorguya alma ve sorguya çekme hakları yoktur. Peki neden bu farklılık ? Bunun asıl sebebi nedir ? Şöyle izah edeyim; bilirkişiler taraflar tarafından atanmadıkları için aslında tarafların hizmetinde değildir ve fakat sadece Mahkeme'ye hizmet etmektedirler. Başka şekilde ifade edersek, işbu bilirkişiler davacı ve davalı tarafların atadığı veya görevlendirdiği kişiler olmadığından tarafların bilirkişileri çapraz sorguya tabi tutmaları da mümkün olmayacaktır. Ayrıca, Türk hukukunda da olduğu gibi, İngiliz hukukunda da bilirkişiler tarafız olmak zorundadır. Bu itibarla, eğer daha önce taraflardan birinin nezdinde hizmet vermiş veya onlara bağlı olarak bir çalışma yapmış iseler, bilirkişilerin Mahkeme'nin atama kararını reddetmeleri gerekecektir. Anlatacaklarımı burada sonlandırıyorum. Yayımlanacak olan tebliğlerde, İngiliz hukukuna ilişkin diğer hususları mutlaka detaylı olarak açıklayacağız. Sabırla ve ilgiyle dinlediğiniz için hepimize teşekkür ediyorum.

SORU-YANIT

Av. İSMAİL ALTAY- Teşekkürler, çok sağ olun. Claim Form'unu da koyarsınız yayınlayacağımız kitaba memnun oluruz, teşekkürler. Şimdi zaman kaybetmeden isterseniz soru-cevap kısmına geçelim. Fakat ilk oturumdaki konuşmacılarımıza da soru sormanız doğru olacak. Nasıl yapalım acaba, sizleri buraya mı alalım? Mikrofonu dolaştıralım, sizinle başlayalım.

SALONDAN- Akademik bilgi ne kadar uygulamayla birleşirse o kadar anlamlı olur. Üç konu var. Ben devletten gelmeyim. Birinci konu: Yönetmelikte ciddi bir eksiklik var diye biliyoruz, o da şu: Müdahil olabilmek, belgelere girebilmeniz için savcının soruşturma dosyasına veya mahkemenin kovuşturma dosyasına girmiş evrakı alamazsınız müdahil değilseniz, şimdi bunu gidip nasıl alacaksınız? Bunlar olmadan inceleme yapamazsınız. Bunlara da el konuldu ve orada duruyor. O zaman benim tavsiyem, yani benim gördüğüm, tavsiyem demeyeyim de düşündüğüm talimat çıkarken, bu yönetmelik çıkarken şunun ilave edilmesi lazım: SOLAS bizim tarafımızdan onaylanmış, iç hukuka girmiştir. İç hukuka girdiği için SOLAS'a dayanarak görev veriyor idareye, Maritime Administration, yani denizcilik idaresine şu anda ulaştırma Denizcilik Havacılık Bakanlığı olduğundan o bakanlığın yetkisinin o tarihli yönetmeliğe girmesi lazım, yoksa savcı da, hâkim de sizin o dosyaya müdahil olmanıza müsaade etmez. O bilgiler olmadan da ciddi bir inceleme yapamazsınız, çünkü kaza sonrası bütün dokümanlar alınacaktır. Taraf değilsiniz, yani Kaza İnceleme Kurulu bir taraf değil duruşmada.

...

SALONDAN- Ben de onu söylüyorum, bakın, şunu söylemek istiyorum: Şu anda mevzuata göre -sizler hukukçusunuz, ben hukukçu değilim, şöyle söyleyeceğim- bir dava dosyasına girebilmeniz için taraf olmanız lazım. Taraf olmadan bu belgelere ulaşamazsınız. Şimdi şu anda taraf değil devlet, devlet bu işte taraf değil, ama Kaza İnceleme Kurulunun taraf olması için uluslararası sözleşme iç hukuka girmiş SOLAS'ta yetkisi var, inceler diyor. Ona dayanarak -ki artık iç hukukun parçası- müdahil olarak girebilir. Aksi takdirde hiçbir belgeyi siz soruşturma için alamazsınız. Soruşturma dosyasından veya kovuşturmadan alamazsınız. Ben bunu sadece öneri olarak söyledim. Yoksa ben çünkü bu sıkıntıyı çektim, sahil güvenlikyken kaza araştırma raporlarına ulaşamadım. Hâkim de, savcı da bizi devlet memuru olmamıza rağmen kovaladı, yetkiniz yok dedi, müdahil değilsiniz.

İkinci konu için şeyi söyleyeceğim, "*gecikme, gecikme, Türkiye geç kalmıştır*" lafı var. Türkiye Cumhuriyetinde bir kanunun onaylanması için bütün bakanlıklara görüş sorulur. Genelde Adalet Bakanlığı veya Başbakanlık Kanunlar Kararlar Dairesi buna karşı çıkar. Biraz önce gösterildi Kaptan İstikbal'in takdirinde, hani şu şiddetle tavsiye edilir kelimesi var ya, onu geçirebilmek için ben Yargıtay 12. Dairesinde günlerce kapı kapı dolaşım, oradaki her üyeye konuştum. Çünkü bana dediler ki Türkiye Cumhuriyetinde devlet tavsiye etmez, ya yap der, ya yapma der. Bunu geçirmek için, dolayısıyla bazı şeyler gecikme değildir. Şimdi bize çok hoş gözüken şeyler geçtiği anda başımıza iş açar. Şimdi kurtarma yönergesiyle ilgili örnekle kapatacağım sözümü, şu anda boğazlar açısından kurtarma sözleşmesi en önemli sözleşmedir. Burada hiç açık bırakmayacak şekilde Türkiye Cumhuriyeti görevini yapmıştır, yarasını çıkartmıştır, yönetmeliği çıkartmıştır, yetkili makam olarak Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünü göstermiştir. Şu anda devam eden dava olduğu için örnek vermeyeceğim veya hiçbir isimden bahsetmeyeceğim, Türkiye Cumhuriyetinin en fazla dikkat etmesi gereken boğazların korunması açısından bence kılavuzluktan da önemli olan bunun uygulanmasıdır. Yani gemiler ya geçerken yanında emniyet tedbirini alacak yahut da bir şey olduğunda kıyı emniyet oraya müdahale edecektir. Çok büyük masrafı var, bunu kıyı römorkör hizmeti filan diye geçiştiremezsiniz. En önemli konulardan birisidir. Kılavuzluğu ben küçümsemiyorum kesinlikle, inanıyorum yüzde 100, ama kurtarmayla ilgili, yani kurtarma kanunu çıkartmışız, yönetmeliği çıkartmışız, yetkiyi vermişiz, hiçbir eksiği yok Türkiye Cumhuriyetinin, buna dikkat etmemiz gerekir. Bunu akademik bilgi olarak değil, akademik bilgiyi tamamlayıcı bir uygulama bilgisi olarak arz ettim, teşekkür ederim.

Av. İSMAİL ALTAY- Çok teşekkürler. Şimdi üstadım, çok haklısınız. Uluslararası sözleşme usule göre onaylandıysa Mecliste Anayasanın 90. maddesi gereğince kanun hükmündedir. Burada tamam, ben size başka bir şey söyleyeyim. Tabii hukuk devletlerinde böyledir, biz İstanbul Barosu Yönetim Kurulu olarak bazı davalarda özel yetkili mahkemelerde mesela gidiyoruz, diyoruz ki: Avukatlık Kanununun falanca maddeleri gereğince bu davalarda gözlemciyiz diyoruz. Hâkim Bey CMK'da öyle bir şey yok, o sizin kanununuz diyor. Türkiye'de sizin kanunumuz, bizim kanunumuz diye bir kavram var. Böyle bir şey olabilir mi? Kanun herkesi bağlar, yani kanunda böyle açıkça yazdığı halde böyle diyen savcının uluslararası sözleşmelerin o maddesinden kaynaklanıp da işte birilerine dosya inceletmesi çok çok zor diye düşünüyorum. İnşallah hukuk...kavuşacağız. Çok teşekkürler, ama bunlar da kayıtlara geçti, çok değerli bilgiler oldu. Buyurun.

SAİM OĞUZ ÜLGEN- Özellikle sizlere teşekkür ediyorum. Başka bir davetim vardı, ama buradan ayrıldım, fakat tekrar geri döndüm. Çok zevk aldığım bir konuydu. Ben birkaç konuyu gündeme getirmek istiyorum. Bu özellikle Sayın Doç. Dr. Fevzi Beyle ilgili, kendisi kurtarma konusunu çok güzel işledi. O bakımdan birincisi bir kılavuz kaptanı ele alalım.

Av. İSMAİL ALTAY- Kurtarma konusu Barış Beyindi.

SAİM OĞUZ ÜLGEN- Pardon, Barış Bey. Bir kılavuz kaptanı ele alalım. Bildiğiniz gibi kılavuz kaptanlar denize elverişli olan gemilere hizmet verirler. Dolayısıyla Türkiye'deki hizmette kılavuz kaptan alma mecburiyeti ve ihtiyari kılavuzluk başlıkları altında devam ediyor. Bir kılavuz kaptanın böyle bir gemiye hizmet verirken geminin bir anda kendi kusurundan denize elverişliliğini kaybettiğini düşünelim ve kılavuz kaptanın bana göre o anda hukuken görevi biter gibi değerlendirilir veya değerlendirilmez, bunu siz daha iyi değerlendirirsiniz. Ondan sonra kılavuz kaptanın yapmış olduğu hizmet kendi uzmanlık konusunun da üstündeki bir gayretle tecelli ederse, bu kurtarmaya girer mi? İkincisi, bir römorkör hizmetini düşünelim. İstanbul Boğazında şimdi römorkör refakat hizmeti de var, pasif olarak römorkör...tankerlerin yanında gidiyor. Gene aynı şekilde bu hizmet geminin kusurundan dolayı tehlike doğması, talep olması, hizmet

yapılması ve yararlı sonuç oluşması sonucunda kurtarmaya girer mi veya aynı hizmeti halat verilmiş vaziyette liman hizmeti olarak düşünelim, bir yanaşma kalkma hizmetinde bu operasyonda da gene gemi denize elverişliliğini kaybederse, ondan sonra yapılan hizmet gene...hizmeti midir, yoksa kurtarma hizmeti midir? Teşekkür ederim.

Av. İSMAIL ALTAY- Müsaade ederseniz önce Cahit Kaptan'a vereyim pratiğin içinden düşünce, daha sonra hukukçu kardeşimiz, hocamız Barış Beye.

CAHİT KAPTAN- Hukuki açıdan bir cevap istiyor Sayın Kaptan, ama ben daha sonra.

SAİM OĞUZ ÜLGEN- Bu arada ben kendimi tanıtmadım, ben 30 yıllık boğaz ve liman kılavuz kaptanıyım, dolayısıyla Cahit Kardeşimle de beraber çalışmış, ama şu anda emekli olmuş Kaptan Saim Oğuz Ülgen. Bir cevap bekliyorum, ben sonuçlarını da Türkiye Denizcilik İşletmelerine genel müdür muavini olarak ayrıca aldım. O bakımdan acaba son zamanlarda tartışılan bir konu var, onun için ben Sayın Hukukçumdan bunun cevabını istiyorum, üçü onun.

Yrd. Doç. Dr. BARIŞ GÜNAY- Çok teşekkür ediyorum sorular için, tabii şöyle bir değerlendirme yapmak belki daha doğru olur: Kurtarma faaliyetinin oluşup oluşmadığı konusunda bizim belli birtakım kriterlerimiz var. Siz de bahsettiniz aslında, bir kere bir kurtarma faaliyetinin gemiye veya bir eşyaya yapılması, bu birinci faktör. İkincisi, bir deniz tehlikesinin olması lazım, tehlike kavramı tanımlanmış bir kavram değil. Fakat gemide çıkan bir yangın ya da karaya oturan bir gemi çerçevesinde mesela, tabii örnekler fazlalaştırılabilir. Bir talep olması lazım kaptan tarafından, bu talep kimi zaman kaptanlar tarafından böyle bir talep yapılmayabilir ve buna rağmen bir kurtarma faaliyeti de yapılabilir. Makul bir direnme diyoruz biz buna, bunun gerçekleşmesi lazım, gönüllülük esası deriz bir diğer unsur, bir diğer unsur da işte no cure no pay...dediğimiz başarılı bir hizmetin verilmesi lazım. Şimdi bu hususlar aslında kurtarma faaliyeti çerçevesinde değerlendirilir. Onun haricinde geminin içerisindeki kendi konumundan ya da kılavuz kaptanın kusuru, vesaire bunlar tabii ayrı konular, orada bizim kurtarma faaliyeti bakımından değerlendireceğimiz husus bu hususlardır. Dolayısıyla bu hususlar oluşmuşsa, kimin kusuru olup olmadığına bakmaksızın kurtarma faaliyeti gerçekleştirilir ve kurtarma faaliyetini gerçekleştiren bir kurtarma ücretine hak kazanır. Şimdi bu husus böyle, sizin bahsettiğiniz husus tabii bununla ilgili: Biraz donatanın sorumluluğuyla ilgili hususlar, o çerçevede tabii ki biraz konu farklı bir noktaya gidiyor eğer o açıdan bakacak olursak, donatanın sorumluluğu bakımından bir değerlendirme yapılacak. Donatan işte gemi adamlarının kusurlu hareketleri dolayısıyla sorumluluğu söz konusu olacaktır. Siz de arz ettiniz, kılavuzluk biliyorsunuz işte ihtiyari ya da zorunlu kılavuz şeklinde ikiye ayrılıyor. Fakat Türkiye'de gerçek anlamda, yani kılavuz kaptanın gemiye çıkması ve gerçekten geminin tamamen yönetimini ele alması gibi bir durum söz konusu değil. İhtiyari nitelikte bir durum söz konusu, bu noktada da yine donatanın sorumluluğu, vesaire söz konusu oluyor. Çünkü kaptanın kusurlu hareketi dolayısıyla donatan sorumlu oluyor. Özetle şunu söylemeye çalışıyorum: Kurtarma faaliyeti bakımından yapılan değerlendirmeyi biz tabii kurtarma faaliyetinin sonucu en temel sonuç şudur: Kurtarma ücretine hak kazanır kurtaran, dolayısıyla bu çerçevede bir değerlendirme yapacağız. Diğer değerlendirme, ortaya çıkan zarar bağlamındaki değerlendirme donatanın sorumluluğu şeklinde yapılacak. Onu kurtarmayla bir ayırt etmemiz gerekiyor diye düşünüyorum.

SAİM OĞUZ ÜLGEN- Özür dilerim, ama ben suallerimin cevabını alamadım, kusura bakmayın. Bakın, ben üç konuyu gündeme getirdim ve ben bu olayları da bizzat yaşadım. Yani yaşayan olarak örneğin, Nasya tankerini kurtarma uzmanıyım ben devlet adına, Tuzla'daki TPOA tankerinin kurtarma uzmanıyım, ayrıca yönetim görevlerinde bulunduğumda Sayın Cahit Kaptanın Spetses olayından bahsetti, o zaman da SDI...yönetimindeydim, ben yüklü miktarda bir kurtarma yardım ücreti aldım karşı taraftan Minerva'dan, ben derken tabii ekip halinde Türkiye Denizcilik İşletmeleri olarak. Benim sorduğum soru şuydu: Bir kılavuz kaptan kılavuzluk hizmetini verirken verdiği hizmet denize elverişli gemiye verilen bir hizmettir. Makinesi çalışacak, dümeni çalışacak, her türlü personeli de yeterlikte olacak. Geminin içinden kaynaklanan bir kusurdan dolayı gemi bu niteliğini kaybederse, ondan sonra kılavuz kaptanın yaptığı olağanüstü hizmetler kurtarma yardımı girer mi? Birincisi buydu.

İkincisi, bilhassa son zamanlarda Türk boğazlarında güzel yerleşmiş bir olay var: Refakat hizmeti. 250 metrenin üzerindeki tankerlere refakat hizmeti veriliyor, römorkör pasif olarak yanında gidiyor, ama bu hizmeti verirken gene geminin kusurundan dolayı bir tehlike meydana getirip, sizin bahsettiğiniz bizim bildiğimiz 4 şart tahakkuk ederse, bu kurtarma yardımı girer mi?

Üçüncüsü de bu hizmet liman hizmeti olarak verilirken biliyorsunuz kılavuz kaptan römorkör bu gemiyi yanaştıracak veya kaldıracak, halat vermiş vaziyette, operasyonda, ama o aşamadayken gemi gene kendi kusurundan dolayı denize elverişliliğini kaybediyor arıza veya şu sebepten dolayı. O cer hizmeti öyle bir bıçak sırtı biliyorsunuz, kurtarmaya döner mi, dönmez mi? Sorduğum sualler bunlardı, teşekkür ederim.

Yrd. Doç. Dr. BARIŞ GÜNAY- O zaman yanlış anlaşılma olmuş. Şöyle, sözleşmenin, kurtarma sözleşmesinin 17. maddesi var. Bu benzer şekilde kaleme almış 1910 tarihli kurtarma sözleşmesinde de benzer, şu fark var sadece: 1910 tarihli kurtarma sözleşmesinde römorkajdan bahsediyor. Yeni sözleşmede buna ilişkin herhangi bir hüküm yok. 17. madde diyor ki: *“Tehlike doğmadan önce kurulmuş bir sözleşme”* Şimdi sizin sorunuza gelelim. Kılavuzluk hizmeti veriyorsunuz. Gemiden kaynaklanan bir sorun var, dolayısıyla bir deniz tehlikesi ortaya çıktı, doğru mu? Bu hallerde kılavuz kaptanın yapmış olduğu faaliyet gerçekten de geminin tekrar sağ salim bir şekilde limana ulaşmasını sağlayacaksa, o zaman bu faaliyet kurtarma faaliyeti kapsamında değerlendirilir. Fakat burada tabii şu husus var: Normal şartlarda biz kurtarma faaliyetini bir diğer husus da odur kurtarma faaliyetinde esas olan, gemi adamları tarafından yapılmaması gerekiyor bunun, dolayısıyla kılavuz kaptanları bu çerçevede gemi adamı olarak kabul edilip edilmeme meselesi ayrıntısı var. Dolayısıyla burada şahsi kanaatim şu: Gemi adamı olarak kabul etmeyeceğiz, orada gerçekleştirilen faaliyetin bir artık kılavuzluktan öte bir faaliyet, artık bir kurtarma noktasına geldiğini tespit etmek lazım.

İkinci sorunuz: Geminin kusurundan kaynaklanıyorsa, tamamen sözleşmenin haricinde bir gelişmedir bu, normal şartlarda bir çekme sözleşmesinde cer mukavelesinde bellidir. Ya motoru çalışıyordu ya da çalışmıyordu. Dolayısıyla ona göre bir çekme işi yapılır. Geminin kendi bizatihi kusurundan kaynaklanan faaliyet tehlike arz ediyorsa, fakat burada şu husus önemli: Mukavelenin daha önce akdedilmiş mukavelenin özenle ifasından bahsediyor. Dolayısıyla burada özenle ifa çerçevesindeyse evet, o zaman römorkaj, ama değilse, özenli ifa ötesine geçen tamamen işin doğasının ötesinde bir tehlike meydana geliyorsa, o zaman evet, kurtarma operasyonu olarak kabul edilecek ve dolayısıyla kurtarma ücretine hak kazanılacak. Yargıtayın uygulaması da bu istikamette, Yargıtay bir sözleşme yapılsa dahi, yani bir cer sözleşmesi yapılsa dahi işin doğası itibarıyla bir kurtarma faaliyeti olduğu konusuna kani olursa zaten orada kurtarma faaliyeti vardır, cer sözleşmenin ötesinde bir kurtarma ücretine hak kazanılır şeklindedir.

CAHİT İSTİKBAL- Ben bir ekleme yapabilirim. Şimdi aslında şöyle zannediliyor hep: Türk boğazlarından geçen gemilerin kılavuz kaptan alma zorunluluğu yoktur diye bir algılama var. Aslında tam olarak böyle değil, çünkü Türk boğazlarından geçiş yapan iki tür gemiler var: 1. Uğraksız geçiş yapan gemiler var. Bunlar Montrö kapsamında, yani Karadeniz’den gelip Ege’den çıkan veya tersi gemiler, bunlar uğraksız geçiş kabul ediliyor. Bunlar Montrö kapsamındadır ve kılavuz kaptan almak zorunda değillerdir. 2. Bir de şu gemiler var -ki bunlar da yüzde 40’ı oluşturuyor boğazdan geçen gemilerin- Ege’den veya Marmara’dan veya Karadeniz’den giren, ama Marmara içindeki bir limanda uğrak yapan gemiler, bu gemiler Türkiye kılavuz kaptan alma zorunluluğunu uygulayabilir ve uyguluyor zaten. Dolayısıyla bunlar kılavuz kaptan almak zorundadır. Burada bir zorunluluk var, ama şu yok: Gemi kaptanı kılavuz kaptan alması zorunlu dahi olsa kılavuz kaptana manevrayı bırakma zorunluluğunda değildir Türk hukukuna göre, ama bu dünyada böyle mi? Bazı ülkeler örneğin, Kanada kılavuz kaptana kaptanın manevrayı terk, bırakmayı zorunlu koyuyor. Yani kaptan kılavuz kaptan gemiye geldi, ben sana manevrayı vermiyorum diyemez, kılavuz kaptana manevrayı bırakmak zorundadır. Acaba Türkiye için de böyle bir şey söz konusu olabilir mi? Önümüzdeki dönemlerde bu belki tartışılacaktır, çünkü bu kadar önemli bir bölgeden, zor bölgeden geçiriyorsunuz, ama kaptanın neticede hem zorunlu da kılıyorsunuz, ama kaptanın opsiyonunda bırakıyorsunuz, dolayısıyla bu da belki gündeme gelebilir. Teşekkürler.

Yrd. Doç. Dr. İSMAİL DEMİR- Ankara Hukuk Fakültesi öğretim üyesiyim. Ben kısa bir açıklama yapmak istiyorum. Biraz önce Ergün Bey bir açıklama yaptı, birtakım milletlerarası sözleşmelere taraf olması konusunda ben epey bir ülkemizin gecikme yaşadığını söylemiştim, sanki gecikme yokmuş gibi bir algı oluşabilir diye bir açıklama yapmak istiyorum. Türkiye deniz hukukuyla ilgili milletlerarası sözleşmelere yeterince ilgi göstermemiştir. 1969 yılında akdedilen bir milletlerarası sözleşmeyi 27 yıl sonra taraf olmuştur, 1976 tarihli sınırlı sorumluluk sözleşmesine 17-18 sene sonra taraf olmuştur, son örnek olarak kurtarma sözleşmesi, yani 1989, Londra Sözleşmesineyse 25 sene sonra taraf olma girişimlerini başlatmıştır. Ben Denizcilik

Müsteşarlığında 15 sene görev yaptım, 7 sene hukuk müşavirliği, 8 sene baş hukuk müşavirliği görevinde bulundum. Bir kanunun ne kadar zor bir şekilde hazırlandığını ve yürürlüğe konulduğunu en iyi bilebilecek insanlardan bir tanesi benim. Sadece kanun değil, tüzük, yerine göre bir yönetmeliği bile yürürlüğe koymakta çok çok zorlandığımız günleri hatırlıyorum, ama sebep ne olursa olsun bunlar mazur görülmez. Bizler deniz hukukçuları olarak, bürokratlar olarak deniz hukuku meselelerine çok daha fazla ilgi duymak zorundayız. Çünkü bu konular denizcilik, deniz işleri sadece parasal yönü olan işler değil, ülkenin hayati menfaatleriyle doğrudan bağlantılı stratejik konular bunlar aynı zamanda. Son yıllarda güzel gelişmeler var, bunların hızlanması lazım, bunu söylemek istiyorum. Bir de kurtarma yönetmeliğinden bahsedildi. Ben hatırlayamadım kurtarma yönetmeliği, böyle bir yönetmelik yok. Acaba bir açıklama getirilebilirse memnun olurum, teşekkür ediyorum.

Yrd. Doç. Dr. ERGÜN DEMİREL- Onun görevleriyle ilgili yönetmelikte boğazlar bölgesinde bu faaliyetin Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne verildiğine dair madde var.

Yönetmelik değil o, ...tekel hakkı boğazlarda.

Yrd. Doç. Dr. ERGÜN DEMİREL- Tekel, ondan bahsettim ben, benim söylediğim Türkiye Cumhuriyeti İstanbul Boğazında bununla ilgili yasal düzenlemeyi yapmıştır, yönetmelik düzenlemesini de yapmıştır, onu söyledim. Bunda yanlış anlaşılacak ne var ki?

Yasal düzenleme yapılmamıştır. ...

Yrd. Doç. Dr. ERGÜN DEMİREL- Şöyle söyleyeceğim: Ben buna biraz karşıyım. Türkiye Cumhuriyetinde denizde can ve mal emniyeti diye bir çerçeve kanun var. Bu çerçeve kanun aslında deniz emniyetiyle ilgili her türlü düzenlemenin bana göre kaynağıdır ve çok eski, 46'dır yanlış bilmiyorsam, yılında yapılmış olmasına rağmen bütün deniz emniyetiyle ilgili yapılacak yönetmelik, tüzük, yönergelerde bu kullanılabilir, bu kişisel görüşüm değil, pek çok bu konudaki hocanın görüşü de budur. Çünkü denizde Can ve Mal Emniyeti Kanunu, bu bir çerçeve kanundur. 4922 ...

Yrd. Doç. Dr. ERGÜN DEMİREL- Numarası değil şu anda konuştuğumuz, numaralarla ben uğraşmam. Şu anda çerçeve kanun var, çerçeve kanun varken odur, çerçeve kanundur. Çerçeve kanun eğer siz onu belli yönetmeliklerle desteklerseniz yeterli olur. Ben şunu söylemek istiyorum bakın, kurtarmayla ilgili benim kelimem şuydu: Boğazlardaki düzenlemeydi. Şimdi şu var, geç kalmıştır, şu olmuştur, Türkiye Cumhuriyeti biz de biliyoruz, şimdi bazı şeyleri söylerken dikkatli olmak lazım. Evet, 94, 95 yıllarına kadar Türkiye hareketleri zayıftı. Ne oldu ondan sonra? İMO'ya temsilci yolladık, başladık. Arkasından ne oldu? Bu meşhur rayt ship ...konseptinde ... kuralları hesaplanırken Türkiye üç yıldıza düştü, niye? Sözleşmeleri imzalamadığı için, her sene yayınlanıyor, bu sene yine yayınlandı, Türkiye dört tane .. MLC'de bu sefer, MLC 2006'da imzalamadığı için üç yıldızlı.

...

Yrd. Doç. Dr. ERGÜN DEMİREL- Efendim, şunu söyleyeceğim. Bende var hemen yanımda, verebilirim, size gösterebilirim de, Türkiye üç yıldız şu anda bu yüzden.

Av. İSMAİL ALTAY- Sonraki sorulara geçelim isterseniz, çok teşekkür ederim. Beyefendiye sözüm vardı, ona verelim. Sonra iki soru daha, üç, bayağı soru var, ama kısa kısa.

SALONDAN: Öncelikle Sayın Piraloğlu'na yönetmelikle ilgili olarak, taslak yönetmelikle ilgili olarak teşekkürlerimi sunmak istiyorum. Çünkü kurumlardan gelen görüşleri dikkate aldıklarını görebiliyorum. Aralık ayında bize ulaşan yönetmelik taslağıyla ilgili bildirdiğiniz bazı görüşlerin dikkate alındığını ve bazı hükümlerin değiştirildiğini görebildim ben, ancak şöyle bir sıkıntı devam ettiğini görüyorum: Tersane ve çekek yerlerinde ve gemi söküm alanlarındaki kazaların incelenmemesinin sebebinin ne olabileceğini, çünkü buralardaki kazaların özellikle son dönemde yaşanan kazaları da dikkate aldığımızda hâlâ çok önemli olduğunu, bunların ayrıca incelenmesinin ciddi kazalar bakımından önemli olduğunu düşünüyorum. Bu bakımdan görüşlerinizi alacağım.

Bir konuda Sayın Hocam Demir'e katılamayacağım, şu anlamda katılamayacağım görüşüyle ilgili olarak: TTK'da petrolden kaynaklanan kirliliklerle ilgili hükümlerin yeterli olduğu, ama genişletilmesi gerektiğini söyledi. Benim şöyle bir fikrim var: Özellikle HNS 2010'u imzalayan 8. devlet her ne kadar yürürlüğe girmemiş olsa ve katılım belgemiz sunulmamış olsa dahi Türkiye'nin çevre kirliliğiyle ilgili uluslararası sözleşmelere aktif olarak katıldığını, buna bir örnek olarak da 2009 tarihli gemi geri dönüşümüne ilişkin sözleşmeyi de imzalamamız nedeniyle bunların bu şekilde dağınık kanunlarda değil, bir uygulama kanunda toparlanmasının belki daha

faydalı olabileceği kanaatindeyim. Bu benim şahsi görüşüm eğer ben hocamı yanlış anlamadıysam, bu bununla ilgili benim görüşüm.

Sayın Dinçer ve İstikbal'e benim sorum olacak. Bu da şununla ilgili: Siyaset bilimi üzerine çalışmış olmaları ve fiilen de kılavuz kaptanlık yapıyor olmaları sebebiyle Marmaray projesinin yapılması nedeniyle sancak tarafındaki trafiğin 12 saate çevrilmesi doğal bir durumdu, bunu anlayabiliyorduk. Ancak Marmaray projesi bittikten sonra hâlâ bizim kuzey-güney bağlamında 12-12 devam ettirmemizin stratejik açıdan ve Türkiye Cumhuriyetinin menfaatleri bakımından nasıl bir etki doğuracağını, bunun devamının neler getirebileceğini hem siyaset bilimi bakımından, hem de bir uygulamacıdan öğrenmek istiyorum. Teşekkürler.

CAHİT İSTİKBAL- O kadar zor bir soru ki nereden cevap verebileceğimi bilmiyorum. Şimdi şöyle cevap vereyim açıkça samimi olarak: Öncelikle çatı çarpışmaların önlenmesi açısından -kimi çatışma diyor, kimi çatma diyor, ben çarpışma diyorum- tek yön olumludur, ama tek yönün avantajları var, dezavantajları var, onlara dikkat etmek lazım. Şimdi boğazı tek yön kullandığınız zaman bunun dezavantajı nedir? Gemileri daha sık almanız gerekir, çünkü çift yön kullanmaz boğazı daha verimli kullanmak anlamına gelir, o zaman gemileri karşılaştırırsınız, ama daha seyrek alabilirsiniz. Bu açık matematik hesabı zaten, dolayısıyla tek yön yapmanın dezavantajı da gemileri daha sık almak gerekliliğidir. Çünkü günde 150 tane gemi geçecek neticede, dolayısıyla böyle bir dezavantajı var, ama hangisi daha avantajlı dersiniz bence gemileri karşılaştırmamak, çarpışma olmaması -çünkü boğazdaki en büyük risk budur- daha olumlu gibi geliyor, ama şu anda çok talep olduğu takdirde konvoydaki bir kaza riski de büyümeye başlamıştır. Onları dikkate almak lazım, ama burada asıl dikkate almamız gereken olay şu: Bununla ilgili, yani burada tek yön uygulamasıyla ilgili uluslararası hukukla ilgili sorun Uluslararası Denizcilik Örgütünün bu konudaki kararıyla ilgili sorun henüz çözülmemiştir. Dolayısıyla bu konuda herhangi bir durumda Türkiye bunun altyapısını hazırlaması gerekir. henüz hazırlamamıştır, dolayısıyla böyle bir sıkıntı belki ileride olabilir, şu anda ihtimal dahilinde değil, ama bu bilinmesi gerekir. Onun dışında çatışma veya çarpışma açısından olumlu olarak ben düşünüyorum. Teşekkür ediyorum.

Yrd. Doç. Dr. İSMAİL DEMİR- Kısa bir cevap vermek istiyorum. Ben farklı düşünmüyorum sizden zaten, bir yanlış anlaşılma söz konusu olabilir. Hatırlarsanız nisan ayındaki toplantıda da bu gündeme gelmişti, sempozyumda da gündeme gelmişti. Ticaret Kanununun 5. kitap 7. kısmında petrol kirliliğine ilişkin yer alan düzenlemeler bir zorunluluktan dolayı Ticaret Kanununa aktarılmıştır, yeri orası değildir. Tabii ki doğru söylüyorsunuz, fakat bizim hazırlamış olduğumuz, o zaman ben Denizcilik Müsteşarlığı 1. Hukuk müşaviriyken hazırlamış olduğumuz bir uygulama kanunu taslağı var, tasarısı, ama biz bu çalışmayı ne Çevre Bakanlığına anlatabildik, ne Başbakanlığa anlatabildik, izah edemedik, bir türlü kabullenemediler, kabul etmediler. Orada Ticaret Kanunu çalışmaları devam ediyordu, ben de Ticaret Kanunu Komisyonu üyesi olduğum için Kerim Atamer Hocayla beraber bu işi organize edip, madem biz uygulama kanunu hazırlayamıyoruz, ancak ne kadarlık kısmını bu vesileyle Ticaret Kanununa aktarırsak o kadar kârımız olur düşüncesiyle oraya aktardık. Tabii ki bir uygulama kanunu çıkarılabilirse çok daha iyi olur, ben biraz önceki sunumumda da söyledim, eğer Deniz Emniyeti Kanunu Taslağı ihya edilirse, Denizcilik Müsteşarlığı zamanında başlatılmıştı 2005 yılında, bu taslağın içerisine uygulama kanununa ilişkin hükümler rahatlıkla konulabilir. Ticaret Kanunu bahsetmiş olduğumuz o hükümleri oradan çıkartılıp, buraya aktarılabilir. Bunlar mümkündür tabii ki ileride zaman, zemin müsait olursa bunlar inşallah yapılabilir, aramızda görüş ayrılığı yok.

Av. İSMAİL ALTAY- Evet, çok teşekkürler.

SALONDAN- Efendim, şimdi teknik olaylara bakması lazım karar vericinin, karar verici düzeni nasıl yapayım 12-12 mi yapayım, daha farklı bir şey mi yapayım, teknik ihtiyaçları değerlendirdikten sonra bir de bunun siyasi sonuçlarını değerlendirmesi lazım. Çünkü burayı kullanan Karadeniz ülkeleri var, kıyıdaş ülkeler var, onların ihtiyaçları ne? Bu benim düzenlemem o ihtiyaçları karşılıyor mu? Dolayısıyla herhalde bunu karar vericilerin yapmış olduğunu ben değerlendiriyorum. Belirli şekilde bu suları kullanan özellikle Karadeniz ülkeleriyle bunu mutlaka koordine etmişlerdir gibi geliyor bana veya etmeleri gerekirdi.

Av. ATILLA PİRİLOĞLU- Ben teşekkür ediyorum. Biz bu taslak yönetmelik görüşe açtık 13 Aralıkta, ondan sonra birçok kurum kuruluş faydalı görüşleri, katkıları oldu. İstanbul Teknik Üniversitesi de o şekilde, Dokuz Eylül o şekilde, Sahil Güvenlik Komutanlığı o şekilde, tabloları hazırlamak da işimizi zorlaştırsalar da görüşlerinden yararlandık. Görüşümüz yoktur diyenlere

cevap vermek çok daha kolaydı, tablo değiştirmek o anlamda. Biz burada birçok görüşü değerlendirdiğimiz oldu, hepsinin üstünde titizlikle durduk. Taslak yönetmeliğe derç edilmesinde uygun gördüğümüz birçok görüşler oldu, derç ettik. Yönetmeliğin ismi mesela belki oradan sizin dikkatinizi çekti, onu biz uygun gördük mesela, ama esasında genelde çok büyük değişiklikler yapmadık. Özellikle HSYK ve Adalet Bakanlığının bizim işimizi son derece zorlaştıracak olan görüşlerine karşı direnmek çok da kolay olmadı. Şimdi gelip bunları Başbakanlıkta savunacağız, bu da hiç kolay olmayacak. Onların görüşleri büyük ihtimalle daha muteber olacak, ama biz gene de ısrarcıyız, biz elimizden geleni yapacağız doğru olduğunu bildiğimiz noktada. Beyefendi söyledi, kabul edilmiş uluslararası sözleşmeler kanun hükmündedir, ama dediğiniz çok doğru, savcı benim CMK diyor, başka bir şey demiyor.

Av. İSMAİL ALTAY- Diğer kanunları tanımıyor.

Av. ATILLA PİRİALOĞLU- Tabii ki diğer kanunları tanımıyor, bizim yönetmeliğimizi de hiç de tanımayacaklar, biz yönetmeliği mükemmel de yapsak İngilizlerin 2012 tarihli yönetmelikler var, mesela onun üstünden de gittik, birçok mevzuatı dikkate aldık, sadece yerli değil, uluslararası mevzuat, başka ülkelerin mevzuatlarını da dikkate aldık, ama gelişmiş ülkelerde, bu işi hakıyla yapan ülkelerde nasıl yapıldığını biliyoruz, biz de o şekilde yapmak istiyoruz bizim önümüzü açarlarsa, açmazlarsa da biz gene de elimizden geldiği kadar yapacağız.

Şimdi bu konuda tersane çekik...yerlerindeki konuda da biz geminin rutin operasyon, olan operasyonu ile ilgili kazaların incelenmesi gerektiğini, uluslararası alanda da böyle. Tersaneler geminin normal operasyon yaptığı bir yerler değil, oralar bir atölye, oralar, oradaki kazalar da tabii ki ilgilenilmeyecek değil. Biz denizdeki iş kazaları konusunda da Çalışma Sosyal Güvenlik Bakanlığıyla görüşme halindeyiz. Ne kadarını biz inceleyebiliriz, ne kadarını onlar inceleyecekler, ama biz çok kısıtlı bir uzman kadromuz var, şu anda üç kişiyiz ki bu İngiltere'de yanlış bilmiyorsam 16 kişi, Norveç'te 11 kişi, Almanya'da 7 kişi, Çalışma Bakanlığı 3 000 müfettişle bizim yapamadığımız şeyi siz 3 kişiyle yapmanız mümkün değil diyorlar. Yani her türlü kazaya bakmanız zaten mümkün olmayacak, o konuda da tersaneler rutin operasyonla ilgili bir yer olmadığı için geminin rutin operasyonu, oralar atölye tarzında olduğu için, işyeri olduğu için Çalışma Bakanlığı oradaki eksikliği kapatacaktır. Onu değiştirmeyi düşünmüyoruz o konuyu, o şekilde kalacak.

Av. İSMAİL ALTAY- Çok teşekkür ederiz, sağ olun, çalışmalarınız için de teşekkür ediyoruz ayrıca.

Av. EKREM YILDIRIM- İstanbul Barosundanım. Ben her şeyden önce toplantıya geç katılmanın pişmanlığı yaşıyorum, öncelikle bunu söylemek istiyorum. pratikten bir dosyayla, belki birazcık da çok teknik kavramlara vakıf olmayabilirim, lakin yine başıma gelen avukatlığını yaptığım bir dosyada özellikle Fevzi Hocamın bahsini yaptığı VTS konusuyla ilgili başımıza gelen bir mevzuu aktarmak istiyorum, paylaşmak istiyorum daha doğrusu. Mevzuumuz şöyle: Denizin içerisinde bir madenimiz var, madenimizin hem işletme, hem de aynı zamanda burayı kullanma hakkı müvekkilimize ait. İstanbul Boğazında bir yerde bu, isim vermeden anlatacağım, çünkü devam etmekte olan, aynı zamanda da devam eden bir mevzu bu. gemimiz, mevzu gemimiz limandan kalkıyor boş olarak, VTS kayıt cihazı açık, bizim ilgili maden bölgesine geliyor, VTS'ini kapatıyor, burada muhtemelen helezonunu indiriyor, bizim maden bölgemizden kumunu çıkarıyor. Bir tekrar İstanbul Boğazı dahilindeki bir limana geliyor, bu sefer yüklü olarak geliyor. Liman kayıtlarından bunu anlayabiliyoruz, VTS'ini kapatıyor. Dolayısıyla burada ispat hukuku açısından Fevzi Hocam hukuki anlamının daha tam oturmadığını VTS'le ilgili, ama biz VTS kayıtlarını da dava dosyamıza sunuyoruz. Çünkü ispat zorluğu yaşıyoruz davamızda, dolayısıyla VTS'in özellikle sizin Sayın Cahit Kaptanımız sea room...olayında da VTS'in acaba bir önleyici deniz kazalarını, bununla birlikte deniz suçlarının önlenmesi açısından bir hukuki altyapıya kavuşturulmasının herhalde bu dediğimiz sea room olayında da katkısı olacağını düşünüyorum ben.

SALONDAN- Şu olay mı acaba? Pardon, gemi...ediyor, ışıklarını yakmıyor, ...çarpıyor, o olay mı? Öyle bir olay var çünkü.

Av. EKREM YILDIRIM- Yok, hayır.

SALONDAN- VTS gerilmesini otomatik ... sistemi diye vurgulayabilir miyiz, doğru mu?

Av. EKREM YILDIRIM- İşte ben de evet.

SALONDAN- ... (Mikrofonsuz Konuşma)

Av. EKREM YILDIRIM- Yok, o manada demiyorum. Pek İngilizceye vakıf değilim, Türkiye’de hani çok İngilizceyle ilgili, o yüzden ben daha ziyade Türk hukuku açısından, yani başımıza gelen bir olayı, bir pratik olayı aynı zamanda, çünkü hukuki altyapısı Fevzi Hocamda da sanki böyle bir intizar duydum, hukuki altyapısının da tam böyle şey olmadığını, tam bunun hazır olmadığını, özel hukuk ve kamu hukuku açısından da bunun mecbur olmadığını, sınırlarının tam belli olmadığını söylemişti. Bu yüzden de hem de dedim acaba sea room açısından da bir katkısı olabilir mi VTS’in böyle bir hukuki düzenlemeye kavuşturulmasının?

Yrd. Doç. Dr. FEVZİ TOPSOY- Şimdi VTS sistemi gemilerle VTS merkezi arasındaki bu iletişim, yani bizim Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Yönetmeliğimize göre ve kullanıcı rehberine göre gemilerin hangi rotalarda koordinatlarda VTS merkezine hangi bilgileri vereceği hep düzenlenmiş. Şimdi bu bilgileri VTS merkezi alıyor. Aynı zamanda VTS bölgesindeki bütün gemi hareketleri, havanın koşulları, deniz ya da seyre olumsuz etkileyecek diğer koşullar VTS operatörü tarafından gözlenir. Nereden gözleniyor? Bunlar radar sistemleri, kapalı kameralarla birlikte bu bilgiler kendi ekranında görüyor, gemi hareketlerini görüyor. Dolayısıyla ya gemi kaptanı VTS merkezinden bilgi istiyor. Diyor ki ben şu koordinattayım, gerekli bilgileri, bir bilgi istiyor veya bir VTS operatörü ilgili gemiye istemese de bilgi veriyor. Şimdi sizin dediğiniz konu çok daha farklı bir konu, yani burada anladığım kadarıyla VTS bölgesi alanı içerisinde, doğru mu? Yani gemi trafik operatörünün merkezde radarla gözleyebileceği bir alanda gemi gelmiş, ışıklarını söndürmüş, orada bir madeni almış. Yani öyle bir iddia, şimdi buradaki ispat hukuku anlamında tabii ki bu radar ya da kameralardan alınan bilgiler bir yerde depo ediliyor, ama VTS operatörüyle gemi kaptanı arasındaki o hukuki çelişki burada biz bunu uygulayamayız. Şimdi eğer orada eğer o bilgide şu var: Türk boğazları içerisinde, yani boğazlar sınırı içerisinde bir alansa, dolayısıyla bu geçişi olumsuz etkileyecek olan bir alandıysa ve orada gemi uzun süre demirli kalıyorsa, VTS operatörünün mutlaka bunu bir şekilde ikaz etmesi gerekiyor. Eğer o madeni alındığı iddia edilen alan Türk boğazları üzerindeki o geçiş güzergâhı üzerindeyse, mutlaka VTS operatörü bunu orada görmüş ve ikaz etmiş olması lazım diğer gemileri, çünkü orada o zaman çatma riskinin en yüksek bir alan oluyor. Eğer o alan dışında başka bir yerdeyse, ama mutlaka radar kayıtlarında bunlar gözükabilir. Şimdi ben tabii somut olayı çok bilemediğim için bir şey diyemiyoruz, ama VTS sistemin hukuki statüsünün oluşturulmaması ile şunu kastediyorum: Uluslararası hukukta bütün kıyı denetleri tarafından kabul edilen bir hukuki nitelikten, statüden bahsediliyor. Tabii bu yok, ama Türkiye kendi ulusal düzenlemeleri bunu zaten belli bir yasal zemine oturtmaya çalışmış, oturtmuş bir şekilde de, başarılı bir şekilde. Dolayısıyla buradaki kurallardan ya da buradaki eksiklikten doğal bir sonuca varamayız gibi geliyor. Çünkü VTS çok daha farklı, ama şunu tekrar söylemek istiyorum: Eğer VTS bölgesi içerisindeyse, doğrusu oradaki radarlar, kapalı devre kamera sistemleri o geminin hareketlerini kayıt altına almışsa, mutlaka hangi saatte ne kadar hangi rotada ya da hangi kontratta demirli olduğu zaten bellidir, kayıttan çıkar diye düşünüyorum.

SAİM OĞUZ ÜLGEN- Şimdi tahmin ediyorum Sayın Hukukçunun bahsettiği konu herhalde komşulukla ilgili, değil mi efendim? Tamam, o zaman önce şunu netleştirelim: Bir kere ülkemizdeki gemi trafik hizmetleri denilen sistem neyin üzerine kuruluyor? O sistem Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü’nün ekinde bulunan deniz trafik ayırım düzenleri denilen haritalara işlenmiş ve bunun yanında da demir yerleri, onlar da haritalara işlenmiştir, belirlenmiş olan o sahalara verilen gemi trafik hizmetlerini kapsar. Bu gemi trafik hizmetleri de gemi trafik operatörleri tarafından yerine getirilir. Dolayısıyla bu alanın dışındaki bir alana gemi trafik hizmetleri sisteminin veya gemi trafik operatörlerinin kumanda etmesi veya bu konularla ilgilenmesi pek yasal değildir diye düşünürüm, ama gemiler istediği takdirde yardım olarak herhalde insani bir görev yapılır. O bakımdan Sayın Hukukçunun bahsettiği de VTS değil, geminin otomatik tanımlanma sistemi, hadi İngilizcesini de söyleyelim, otomatik identification system, bu sistem o geminin hangi gemi olduğunu benim adım nasıl Saim Oğuz Ülgen’se, onu da belirleyen bir sistemdir. Kuvvetle muhtemel kum konusu Karadeniz’e çıkıldığında gemi trafik hizmetlerinin hizmet alanının veya trafik ayırım düzenlerinin dışındaki bir alandır diye değerlendiriyorum yılların çalışmasıyla, dolayısıyla gemi trafik hizmetlerini ilgilendirmeyeceğini düşünüyorum. Ben teşekkür ediyorum, ama bu arada mikrofonu almışken bir şey daha sormak istiyorum. Gemi trafik hizmetlerindeki gemi trafik operatörleri Türk boğazlarındaki geçen gemilerin yüzde 48’i kılavuz kaptan alıyor ve kılavuz kaptanlarla Türkçe muhavere yapılıyor. Bu arada hâlbuki kılavuz kaptan gemi kaptanına danışmanlık görevi yapıyor, dolayısıyla kılavuz kaptanın ne konuştuğunun gemi kaptanı tarafından da bilinmesi lazım. Bu arada meydana gelen bir yanlış

anlaşılmeden veya yanlış icraattan dolayı bir kusurlu durum doğarsa, bunun sorumluluğu nereye yüklenir? Teşekkür ederim.

SALONDAN- Buna da ben cevap verebilirim aslında, yalnız beyefendi avukat arkadaşımız çok güzel bir konuya aslında temas etti. Belki de bilmeden VTS'in işlevini çok güzel ortaya koydu. Çünkü sabahki olaya dönersek, sizin kaza analizine, şimdi orada VTS olduğunu varsayalım o olayda, şimdi ben konsept olarak düşünüyorum, yani orada VTS vardı/yoktu şeklinde değil de, ben olayları örtüştürüyorum. Şimdi orada VTS olsaydı ne olacaktı? Bir kere şu olacaktı, geçilen gemiye diyecekti ki: Bir gemi seni geçiyor, biraz yavaşla, ona yol ver. Yolcu gemisine diyecekti ki: İleride dar bir boğaza yaklaşıyorsunuz, yol kesin, diğer gemilerin geçişine izin verin. Dolayısıyla niye bunu söylüyorum? İstanbul Boğazında bunlar yapılıyor. İstanbul Boğazında VTS'in bu müdahaleleri sonucunda böyle zorluklar, kazalar yaşanmıyor. İzmit Körfezinde de VTS olsaydı eğer o kaza muhtemelen büyük olasılıkla yaşanmayacaktı. Siz aslında bunu çok güzel söylediniz.

Saim ağabeyin olayında da ben şunu söylemek istiyorum: Bu konuda Uluslararası Denizcilik Örgütünün bir kararı var: *"Kılavuz kaptan kendi yerel lisanında VTS'le konuşabilir, ama müsaait olduğu ilk anda ne konuştuğunu gemi kaptanına açıklamak zorundadır"* diyor. Dolayısıyla eğer kılavuz kaptan bunu yapmazsa, sorumlu olur, görevini yerine getirmemiş olur.

HASAN YURMUN- Ben Kıyı Emniyeti Hukuk Baş Müşaviri Hasan Yurmun. Şimdiye kadar herkes bizim için konuştu, biz hiç konuşmadık. Bu olayların hepsini biz yapıyoruz, kurtarmayı biz yapıyoruz, seyir yardımcılarını biz monte etmiş oraya, orada onlar işlevlerini yerine getiriyorlar, işte kılavuz kaptanlarımız bu görevleri yapıyorlar, VTS de onlara yardımcı olarak var. Şimdi tabii ben bunların hepsini anlatmama kalktığım zaman buradan kalkamayız, o yüzden ben sadece şunu söyleyeceğim: Biz aslında kıyı emniyeti olarak kurulduğumuzda kurtarma vardı, bir de fenerler vardı. Kurtarma yaparak para kazanıyorduk, fenerlerden para tahsil ediyorduk, ama öyle bir şey oldu ki VTS yaptık, kurtarma yapamaz olduk. Neden? Çünkü VTS Türk boğazlarında kaza olmasına engel oldu, paramız düştü. İşte Allah'tan kılavuzluk var da biraz o yönde açıklarımızı kapatıyoruz. Şimdi bu işin esprisi, ama ben Fevzi Hocama bir şey sormak istiyorum. Anlatımında bir hususa dikkat çekti. Orada yapılması gereken bir düzenleme olduğunu hatırlattı. Belki ona yardımcı olur diye düşünüyorum, VTS operatörünün sorumluluğu denildi, yani VTS operatörüne nerede sorumlu, nereye kadar sorumlu, bir de misal verdi. Dedi ki: Zorunlu danışmanlık kılavuz gibi olmalı. Yani VTS operatörünün zorunlu bir talimatı yok, yani zorunluluğu yok. O sadece bilgi amaçlı bir konumda, bir de üstelik dünyada da hâlâ VTS'lerin ne işlev yaptığı konusunda çok fazla bir mevzuat yok. Biz mevzuatı geliştirecek şekilde çalışmalarımızı sürdürüyoruz ve buradan bir mevzuat çıkacak inşallah, yani hep yaptığımız işler hep ilk işler oldu. VTS ilk işti, Türkiye'ye gelen ilk işti, kurtarma öyle, yani ben bu kuruluşta 28 senedir çalışıyorum, ... (153.41) kazası olduğunda ben hukuk fakültesindeydim, Nasye ... olduğunda ilk seferden men kararını Nasye'ye alan avukat oldum. Yani ilk kurtarma işlemi Nasye'yle başladı. Dolayısıyla kaptanımız gitti, o görevini yaptı bitirdi, ben sadece milleti de bekletmek istemiyorum, buradaki VTS'in sorumluluğunun sizin söylediğiniz gibi olmaması gerekir. Çünkü bir şey de yok burada, bizim aldığımız ticari bir şey de yok. Bu seyir yardımcılarının bir unsuru gibi değerlendiriliyor. Teşekkür ediyorum.

Yrd. Doç. Dr. FEVZİ TOPSOY- VTS operatörlerinin sorumluluğuyla ilgili uluslararası bir düzenleme yok, zaten VTS sistemiyle ilgili uluslararası düzenleme yok, bunda hemfikiriz. Şimdi dolayısıyla her ülke kendi iç hukuklarına göre, bu da tabii kıyı devletinin bir politikası, belki de oranın coğrafi konumuna göre farklı koşullarda veya kendi iç hukukuna farklı dökümler derç ederek bu sorumluluk sorununu çözmeye çalışmış. Benim tabii kişisel görüşüm bu, şimdi netice itibariyle VTS operatörü ya da VTS sistemi bir hava trafik hizmetleri sistemi değil, dolayısıyla hava kontrol uzmanının sorumluluğunu doğrudan VTS operatörü sorumluluğuna uygulayamayız. Çünkü çok farklı alanlar, ama VTS operatörü netice itibariyle oradaki olaya en fazla vakıf, belki bir kılavuz kaptan sadece geminin durumunu, makinesini, donanım hakkında çok daha belki ayrıntılı bilgi olabilir, ama kılavuz kaptandan daha fazla bilgiye sahip. Çünkü çevreyi devamlı tarayan bir radar var, kameralar var, diğer sistemler kendi ekranını görüyor, hava koşullarını biliyor, başka bir yerde dümeni bozulan, dümeni kilitlenen bir gemi var mı ya da trafik akışı nasıl, bunları bilen bir operatör var. Dolayısıyla operatör ne yapıyor? Gemi kaptanına yardımda bulunuyor. Belki işte Cahit Kaptan dedi ya, mesela o örnek davalarda ne yapacaktı? Önceki çarpan, geçen gemiyi

belki hızını yavaşlatması ya da belli bir hareket eğrisinde tavsiyede bulunacaktı. Bu anlamda bir kılavuzluk hizmeti değil mi?

SALONDAN- Hayır.

Yrd. Doç. Dr. FEVZİ TOPSOY- Özür dilerim, zaten şunu söyledim: Kılavuzluk zaten şunun altını açıkça çizerek vurguladım, VTS operatörü kesinlikle bir kılavuz kaptan değil, kılavuzluk çok daha farklı, ama bir danışmanlık. Dolayısıyla burada eğer yasal boşluk, hukuki boşluk bu konuda yeknesak bir düzenleme yapıncaya kadar zorunlu danışman kılavuzla ilgili hükümlere kıyasen uygulanabilir diye kişisel görüşüm bu. Şimdi şöyle bir şey, kılavuzluk ihtiyari ve zorunlu olarak ikiye ayrılıyor. İhtiyari şu: Bizim Türk boğazlarındaki uğraksız geçen gemiler gibi, yani kılavuz kaptan alır ya da almaz, gemi kaptanına kalmış bir şey, zorunlu kılavuzsa mutlaka o mesela bizim uğraklı geçen gemiler gibi ya da başka boğazda uygulanan gemiler gibi gemi kaptanı belli bir kortına...geldiği zaman mutlaka kılavuz kaptan almak zorunda, ama bir de ister bu isteğe bağlı olsun, ister zorunlu olsun, düzeltiyorum, kılavuz ya danışmandır ya da sevk ve idare kılavuzudur. Danışman kılavuz ister zorunlu olsun, ister isteğe bağlı olsun, kaptanın danışmanıdır. Geminin bütün kontrolü, bütün sorumluluğu kaptana aittir. Kılavuz kaptan sadece tavsiyede bulunur, kaptan buna uyar ya da uymaz. Bütün sorumluluk kaptana aittir. Bizim TTK'da bununla ilgili eski TTK'da açık buna bir boşluk vardı, yeni TTK'da bununla ilgili çok ayrıntılı düzenleme yapıldı.

Bir de sevk ve idare kılavuzu var Panama Kanalında olduğu gibi ya da Cahit Kaptan bahsetti, Kanada'da uygulanan ya da boğazlarda uygulanan kılavuz gibi. Burada kaptan geminin sevk ve idaresini kılavuza bırakmak zorunda kılavuz kaptana ve dolayısıyla burada eğer sevk ve idari kılavuzluğu varsa geminin idaresi kılavuz kaptana bıraktıktan sonra gemide olacak her türlü zarardan dolayı kılavuz, dolayısıyla kılavuzluk merkezi sorumludur. Buradaki zorunlu danışman kılavuzdan kasıt şu: Çünkü bizim VTS sistemimizde zorunludur, VTS sisteminde girmek zorunda gemiler, raporlama yapmak zorunda, ama buradaki VTS operatörünün vermiş olduğu hizmet danışmandır, yani danışman kılavuz gibi değerlendirmek gerekir. Sevk ve idare kılavuzluğunu da ve danışman kılavuzdaki fark bu, danışman kılavuzu zorunlu olsa da, isteğe bağlı olsa da geminin bütün hareketlerinden kaptan sorumludur. Danışman kılavuz vermiş olduğu tavsiye ya da talimattan ya da...dolayı sorumlu değil, ama sevk ve idare kılavuzluğundaysa sorumluluk kılavuz kaptana ait.

SALONDAN-...VTS sistemine girme mecburiyeti var, çünkü sistem var orada, sistemin içinden geçiyorsunuz, ama o sisteme giriş şey değil, yani siz gireceğinizi SP'yle bildiriyorsunuz, SP1, SP2 bildiriyorsunuz ki o trafiği organize ederken sıraya koymak için ondan sonra aslında daha başka işlevleri de olması, yani en azından bize yardımcı olması lazım. Bu geminin borcu var mı acaba, hukuken bildireyim tarzında, yani danışmanlık hizmetlerinin daha da geliştirilmesi gereken bir uygulama.

Yrd. Doç. Dr. FEVZİ TOPSOY- Kılavuzluk isteğe bağlı olsun, ister zorunlu olsun, eğer burada bu kılavuz danışman...

SALONDAN- Şunu ayırt edelim, yani ben şunu söylemeye çalışıyorum: Zorunluluk yok ortada, zorunluluk olması için size talimat verir, şöyle yapacaksınız, böyle yapacaksınız, yapmazsanız şu cezayı alacaksınız tarzında bir talimat olması lazım. Böyle bir şey olmadığına göre...

Yrd. Doç. Dr. FEVZİ TOPSOY- Anladım ben, ama şunun tekrar altını çizmek istiyorum: Burada zorunluluktan kasıt gemi kaptanının...vermiş olduğu talimatlara uyma zorunluluğu değil, zorunlu kılavuzdan kasıt gemi kaptanının kılavuz alıp almama sorunu...

SALONDAN- İşte ben de diyorum ki VTS almak zorunda değilsiniz, VTS'den almak zorunda olmadığınız için böyle bir zorunluluk yok diyorum, bunu anlatmaya çalışıyorum.

Yrd. Doç. Dr. FEVZİ TOPSOY- Hukuki sorumluluk anlamında ister isteğe bağlı olsun ister zorunlu olsun, eğer o kılavuz danışman kılavuzsa ikisinin sorumluluğu da aynıdır. İster isteğe bağlı danışman kılavuz olsun ister zorunlu danışman kılavuz olsun, ikisinin sorumluluğu da aynı.

SALONDAN- Sorumluluk, Türk Ticaret Kanununda sorumluluk farklı bir şekilde, demin siz de söylediniz, sevk ve idare kılavuzunun sorumluluğuyla danışman kılavuzun sorumluluğu farklı, ama zorunluluk konusu ayrı bir nokta o, yani klavuz kaptan alma zorunluluğu, alma zorunluluğu itaat etme zorunluluğu getirmiyor veya ihtiyari almama hakkı da bir şey getirmiyor.

Yrd. Doç. Dr. FEVZİ TOPSOY- ... Mikrofonsuz konuşma- ...ister kılavuzluk isteğe bağlı olsun, ister zorunlu olsun, bu kılavuzun statüsü danışman kılavuz ... bütün sorumluluk kime ait?

Kaptana ait, yani kılavuzun zorunlu olması ya da isteğe bağlı olması onun sorumluluğunu değiştirmiyor. Buradaki sorumluluk sadece bu kılavuzun danışman kılavuz mu? Yoksa sevkle idare kılavuzu olmasına göre değişiyor.

SALONDAN- Aynı şeyleri söylüyoruz, niye biz çatışıyoruz anlayamadım.

Yrd. Doç. Dr. FEVZİ TOPSOY- Ben de aynı şaşırımdı zaten.

Av. İSMAİL ALTAY- Yorulduk herhalde, yorulduk, o yüzden de oturumu bitirmek zorundayım zaten. Beyefendiye sözüm olduğu için son soruyu alıyorum, ondan sonra bitiyor. Cahit Kaptan, bu konu uzamasın diye.

CAHİT İSTİKBAL- Şöyle bir şey var aslında, kısaca söyleyeyim. O kadar net değil, yani kaptan kılavuz kaptan geldi, sen danışmansın, kenarda otur, gemi sorumluluk bende, ben götüreceğim, istediğimi yaparım, bu kadar net değil. Kılavuz kaptan dedi ki: Kaptan, sen tehlikeye gidiyorsun, bunu yapman lazım. Sen danışmansın, otur, ben yapmıyorum diyemez. Dediği takdirde sorumlu olur ya da tersini düşünelim. Burada bir tehlike var, kılavuz kaptan bilgisiyle onu uyarmak zorunda, uyarmadı. Bunlar o kadar net dediğiniz gibi yani sen danışmansın, oradasın, bu kaptan sorumludur, istediğini yapar şeklinde bir şey yok, yani hukuksal durum da bildiğim kadarıyla o şekilde değil.

Av. İSMAİL ALTAY- Tabii benim de sorumluluğum var, bu iş uzarsa sorumluluğum doğuyor.

Av. ERDOĞAN TUNCER- Şimdi önce bu oturumu düzenlediğiniz için çok teşekkür ediyorum gerek İstanbul Barosuna, gerek Deniz Hukuku Komisyonuna, gerekse Deniz Odasına ve katılımcılara. Görüyorum ki herkes çok bilgi dolu, katılım az gibi gözüküyor, ama hayır, bir deniz hukukunu götürecektir kadar bilgilerle yüklü ve heyecanlı bir konuşma dinliyorum, çok zevk alıyorum. Yalnız galiba meseleyi denizin içine batırdık biz, onu çıkaralım.

Şimdi bakınız, sorumluluk hukuku boşluk kabul etmez, 'sorumlu değildir' 'sorumludur' lafı hiç geçerli değil bana göre. Sorumluluk her kademede, nerede müdahale varsa orada sorumluluk vardır. Eski deyimle 'müterafik kusur' vardır. Şimdi VTS olayı, VTS sorumluluk isteyen bir olaydır. Kamu hukuku açısından böyledir, özel hukuk açısından böyledir, bu itibarla kimse kendini soyutlamasın olaydan. Kıyı emniyeti efendim, bizim VTS'çilerin operatörlerin hiçbir sorumluluğu yok, böyle bir şey yok. Bir defa bu konuda mutabık kalalım. Şimdi öyle olursa sorumlu değildire girersek, bir zavallı kaptanın üstüne yüklersek her şeyi, o şeyin söylediği başka şey, yani Ticaret Kanununda söylenen başka şey. Diyor ki: Evet, kaptan sensin, tamam. Hani taksilerde biliyoruz ya nasıl gidelim, nereden gidelim, kaptan sensin, ama ben gene yönlendiririm. Kaptan sensin, ama öbür tarafta serdümenin de sorumlu olduğu durumlar var, ikinci kaptanın, makinistin, A'dan Z'ye bu komple bir olay. Şimdi bu itibarla sorumluluk olayını bir defa soyutlanmış bir şekilde insanları rahatlatacak bir şekilde kullanmamamız lazım.

Şimdi VTS olayı son derece gelişmiş ve son derece uygar bir olaydır. Evvela VTS olayını tebrik ederim, Türkiye'yi kıyılarımızı koruması açısından önemlidir. Yani siz çatışmayı böyle bir su boğazında, böyle bir su yolunda gemileri çatıştırmadan götürecektir bir sistemi kurmakla sonuçta akıllı bir hareket ettiniz. Evet, gelirsiniz azaldı belki, ama şimdi tabii burada iki tane olay var. Birisi, VTS gerçekten nedir, uymak zorunluluğu var mıdır, nedir olay? İkincisi, kılavuz kaptanlık olayı, yüzde 60'ı kılavuz kaptan almak zorunda olmayan bir geçişle karşı karşıyayız. Peki, biz niye Anayasanın 90. maddesinden yararlanamıyoruz ki ? Yani Anayasanın 90. maddesi: "*Taraf olduğunuz uluslararası anlaşmalar kanun hükmündedir*" Bunu hep değerli hocalarımın söylediği gibi kanunu çıkarmanın ne kadar zor olduğunu bilirim, yönetmelik çıkarmanın. Ama bir de yargı yolunu kullanmak lazım. Yani mahkemeleri geliştirmek lazım, Türk yargısına anlatmak lazım. Daha deniz ticaret mahkemeleri yeni kuruldu, ama eski ticaret mahkemelerinden hiçbir farkı olmadığı için gene başladılar, 51. 52. Ticaret mahkemesi olarak numaralar vermeye. Şimdi öyle değil olay, olay çok basit: 90. maddeyi uygularsanız IMO olayını, Türkiye ne zaman IMO'ya resmen üye oldu? 1958. 1958'den beri oradaki işlevi ne? IMO son derece önemli bir kuruluş, genel sekreteri Yunanlı, hem de her şeyi, şimdi Japon asıllı Genel Sekreteri mevcut.

SALONDAN- ...

Av. ERDOĞAN TUNCER- Anladım, ama şimdi bakınız, bağlayıcı olan, bağlayıcı olmayan, şimdi önemli olan efendim, kanun oy çıkmadı, elimiz kolumuz bağlı, yönetmelik hayır, asla, bu işin rotası IMO'da çiziliyor, IMO sizin için en büyük kılavuz. Bu kılavuzu iyi kullandığınız takdirde her şeyi çözmek mümkün mü? Değil, ama çözersiniz. Yargıyı bir tarafa atıyorsunuz, yargı kararları Sayın Başkan tabii bu işin uzmanı, benim meslektaşım da söyledi, yargı kararları

bir öyle bir böyle. Niye bir öyle bir böyle, onu da söyleyeyim. Bilirkişilerden dolayı, Kocaeli Üniversitesinden oluşturulan bir bilirkişi kurulu başka rapor veriyor aynı konuda, İstanbul Üniversitesinden oluşturulan bilirkişi heyeti başka bir rapor veriyor. Şimdi peki ne olacak ? Yargı ne yapsın? Teknik bir olay, şimdi olay o halde demek oluyor ki VTS diyorsunuz, peki bu yüzde 60 VTS alan insanlar kılavuz kaptan almayı önlüyor mu acaba? Yani VTS olayı uygulaması kılavuz kaptan alma olayını, çünkü niye? Adam rahat, nasılsa ben diyor denizde kıyıları bana kontrol edecek ve bilgi verecek olanlar var, ben kendim giderim, böyle mi diyor? Yani şimdi bunu bağdaştırmak lazım diye düşünüyorum. Fazla uzatmak istemiyorum, ama bir değerli dostumuz ben savcılıktan belge alamıyorum dedi.

Av. ATILLA PİRALİOĞLU- Dosya inceleyemiyoruz taraf olmadığımız için, taraf değiliz.

Av. ERDOĞAN TUNCER- Bir dakika, affedersiniz, her önüne gelen dosya mı inceleyecek? Özelliği ne?

Av. ATILLA PİRALİOĞLU- Kurulun dosya inceleme hakkı.

Av. ERDOĞAN TUNCER- Hangi kurulun?

Av. ATILLA PİRALİOĞLU- Kaza İnceleme.

Av. ERDOĞAN TUNCER- Bir dakika, şimdi Kaza İnceleme Kurulunun dosya inceleme hakkı var, olmaz mı? Kaza İnceleme Kurulu eğer görevlendirilmişse, o zaman dosyayı inceler. Hangi savcı bunu inceletmiyorsa, mümkün değil, yanlış.

Av. ATILLA PİRALİOĞLU- ...karşılaştık böyle bir olayla, olay ismini vermeyeyim, ama savcıya gittiğimiz zaman aynen söyledi: *"CMK'da bir taraf değilsiniz ... sizin bu dosyaya erişme hakkınız yoktur"* Biz bununla karşılaştık. Eğer biz savcının resmi bilirkişisi olmayı kabul etsek ... arkadaşlarımız ... sayılı ... Kanun kapsamında resmi bilirkişi durumundalar, onlar bütün dosyayı alıyorlar, ama savcının memurluğunu yapıyorlar. Biz savcının memuru olmak istemediğimiz için ...sunulan şartları kabul etmiyoruz.

Av. ERDOĞAN TUNCER- Doğru yapıyorsunuz, ama hangi sıfatla inceleyeceksiniz onu?

SALONDAN- İnceleyemiyoruz maalesef.

Av. ERDOĞAN TUNCER- Efendim, ben sözümü bitirmek istiyorum, ama her şeyi lütfen kanun, yönetmelikten beklerseniz çok beklersiniz. Onun için rica ediyorum, bütün bu bilgiler çok güzel bilgiler, çok dolu insanlar, yargı yolunu ve yargıyı ikna etmeye çalışsınlar ve karar çıkartma yoluna gitsinler, bu sorunların hepsi çözülür. Teşekkür ederim.

Av. İSMAİL ALTAY- Ah, yargıyı ikna edebilseniz. Çok teşekkür ediyorum, çok sağolun katılımlarınız için...