

T.C.
İSTANBUL OKAN ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ
ÖZEL HUKUKU ANABİLİM DALI
ÖZEL HUKUK PROGRAMI

Nuh Bora CANAN

ÇATMADA DONATANIN HUKUKİ SORUMLULUĞUNUN
SINIRLANDIRILMASI

DANIŞMAN
Dr. Öğr. Üyesi Alpaslan Kürşat TANGÜN

İSTANBUL, Haziran 2024

T.C.
İSTANBUL OKAN ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ
ÖZEL HUKUKU ANABİLİM DALI
ÖZEL HUKUK PROGRAMI

Nuh Bora CANAN
(212027003)

ÇATMADA DONATANIN HUKUKİ SORUMLULUĞUNUN
SINIRLANDIRILMASI

DANIŞMAN
Dr. Öğr. Üyesi Alpaslan Kürşat TANGÜN

İSTANBUL, Haziran 2024

T.C.
İSTANBUL OKAN ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ
ÖZEL HUKUKU ANABİLİM DALI
ÖZEL HUKUK PROGRAMI

Nuh Bora CANAN
(212027003)

ÇATMADA DONATANIN HUKUKİ SORUMLULUĞUNUN
SINIRLANDIRILMASI

Tezin Enstitüye Teslim Edildiği Tarih :
Tezin Savunulduğu Tarih :

Tez Danışmanı : Dr. Öğr. Üyesi Alpaslan Kürşat TANGÜN

Diğer Jüri Üyeleri : Dr. Öğr. Üyesi Emin Cem KAHYAOĞLU
Dr. Öğr. Üyesi Mehmet Akif POROY

İSTANBUL, Haziran 2024

ÖNSÖZ

Denizcilik sektörü, dünya ticaretinin temel taşıyıcılarından biri olarak küresel ekonominin vazgeçilmez bir parçasıdır. Fakat denizlerde faaliyet gösteren gemilerin, zaman zaman çeşitli nedenlerle çatışma riskiyle karşı karşıya olmaları, bu endüstrinin karmaşıklığını ve potansiyel risklerini artırmaktadır. Gemilerin çatışması, gemi sahipleri, operatörleri ve sigorta şirketleri arasında karmaşık hukuki sorumluluklar da doğurabilmektedir. Bu kapsamda bu çalışma, özellikle "Çatmada Donatanın Hukuki Sorumluluğunun Kısıtlanması" konusunu incelemektedir. Genel olarak "Çatmada Donatanın Hukuki Sorumluluğunun Kısıtlanması" konusu, denizcilik sektöründe kritik bir öneme sahiptir ve bu çalışma, hukuki sorumluluğun kısıtlanması ile denizcilik sektörünün daha da gelişeceğini, donatanların hukuki olarak zorlanmasının bu sektörde sorun ve korku oluşturmaları sebebiyle sektör açısından olumsuz sonuçlar doğurduğu üzerinde durulmuştur. Bu bağlamda donatan sorumluluğu ve çatma durumlarını daha derinlemesine incelemek ve denizcilik endüstrisinde daha iyi uygulamaları teşvik etmek için bir kaynak olacaktır.

Haziran 2024

NUH BORA CANAN

İÇİNDEKİLER

	<u>SAYFA NO</u>
ÖNSÖZ.....	i
İÇİNDEKİLER.....	ii
ÖZET	vi
ABSTRACT	vii
KISALTMALAR.....	viii
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	ix
TABLolar LİSTESİ.....	x
GİRİŞ.....	1
BÖLÜM 1: DENİZ HUKUKUNDA ÇATMA.....	3
1.1. GEMİ KAVRAMI.....	4
1.1.1. Tekne.....	4
1.1.2 Denizde Eylem İmkânı	5
1.2. ÇATMA KAVRAMI VE HUKUKİ NİTELİĞİ.....	5
1.3. ÇATMANIN UNSURLARI.....	6
1.4. ÇATMANIN TÜRLERİ	8
1.4.1. Kusursuz Çatma	8
1.4.2. Kusurlu Çatma.....	9
1.4.3. Kıyasen veya Vasıtalı Çatma	10

1.5. ÇATMADAN DOĞAN SORUMLULUK	11
1.5.1. Gemilerin Çatışması Hususu	12
1.5.2. Çatmada Sorumluluk	14
1.5.3. Çatışma Sonrası Doğan Sorumluluklar	15
1.5.4. Deniz Kazalarının Hukuki Boyutu.....	15
1.5.5. Deniz Kazalarında Sigorta ve Tazminat.....	17
1.5.5.1. Deniz Kazalarındaki Sözleşmeler	19
1.5.6. Çatma ve Kusur Analizi.....	20
BÖLÜM 2: ÇATMALARDA P&I KULÜPLERİNİN ROLÜ VE	
ÇATMALARI ÖNLEME YÖNTEMLERİ.....	22
2.1. P&I'IN ÇATMADAKİ ROLÜ	24
2.2. P&I KULÜPLERİNİN ETKİLERİ.....	26
2.3. GEMİLER ARASINDA ÇATMAYI ÖNLEMEK	29
2.3.1. Deniz Taşımacılığındaki Yeni Teknolojilerin Çatışmayı Önleme	
Kapasitesi	29
2.3.2. Gemi Mürettebatının Yetkinliği ve Eğitimi	31
2.3.2.1 Gemi Ekipmanlarının Bakımı ve Denetimi.....	32
2.3.3. Uluslararası Denizcilik Kuralları ve Mevzuatının Uygulaması	34
2.4. ÇATMADAN KAÇINMA SÜRECİ	35
2.4.1. COLREG Kurallarına Uygun Kaçınma.....	36
2.4.2. If Then Çarpışmadan Risk Çıkarımı.....	37

**BÖLÜM 3: ÇATMADA DONATANIN SORUMLULUĞUNUN
SINIRLANDIRILMASI 38**

**3.1. DONATANLARIN DENİZ KAZALARINDAN DOĞAN HUKUKİ
SORUMLULUKLARINA GENEL BİR BAKIŞ 39**

3.1.1. Çatmada Çalışma Güvenliği ve Donatan Sorumluluğu 40

3.1.2. Çatmada Donatanların Hukuki Yükümlülükleri 41

**3.2. DONATANLARIN HUKUKİ SORUMLULUKLARINA YÖNELİK
ULUSLARARASI DÜZENLEMELER 41**

3.2.1. Türkiye'de Donatanların Hukuki Sorumlulukları 44

3.2.2 Uluslararası Durumlar ve Donatanların Hukuki Sorumlulukları..... 46

**3.3. DONATANLARIN DENİZ TİCARETİNE TEŞVİK EDİLMESİNİN
ÖNEMİ..... 49**

**3.3.1. Donatanların Hukuki Sorumluluğunun Sınırlandırılmasının Deniz
Ticaretine Etkisi..... 50**

**3.3.2. Donatanların Sorumluluğunun Azaltılması Konusundaki Tartışmalar
ve Eleştiriler 51**

**3.4. DONATANLARIN HUKUKİ SORUMLULUKLARININ
AZALTILMASI İÇİN ÖNERİLEN YÖNTEMLER..... 53**

**BÖLÜM 4 DENİZDE ÇATMA İSTATİSTİKLERİ VE MASRAFLARI
..... 54**

4.1 ÇATMA İSTATİSTİKLERİ 54

4.1.1. Gemide Görüşe Göre Kazalar ve SDR Hesaplamaları 55

4.1.2. Gemi Kazalarına Örnekleri ve Kusur Oranları	63
4.2 DENİZDE ÇATMA VE KURTARMA MASRAFLARI	68
4.2.1. Genel Bakış.....	68
4.2.2. Donatana Etkileri.....	72
4.2.3. Yıllara Göre Kazalar ve Yükümlülükleri.....	73
4.2.4. Geminin Tamiri ve Hukuksal Masraflar	80
4.2.5. Geminin Çıkarılması ve Tersaneye Getirilmesi.....	85
SONUÇ	89
KAYNAKLAR.....	91

ÖZET

ÇATMADA DONATAN SORUMLULUĞUNUN SINIRLANDIRILMASI

Bu çalışma, denizcilik sektöründeki gemilerin çatması durumunda donatanın hukuki sorumluluğunun sınırlanması meselesini ele almayı amaçlamıştır. Denizcilik sektöründe çeşitli nedenlerle ortaya çıkabilen çatmalar, genellikle donatanın ağır bir sorumluluk altına girmesini işaret etmiştir. Fakat bu çalışma, donatanın hukuki sorumluluğunun bazı durumlarda kısıtlanmasının, taraflar arasındaki dengenin sağlanması açısından önemli olabileceğini savunmaktadır. Genel olarak çalışma, öncelikle çatmaların genel nedenlerini ve mevcut hukuki çerçeveyi inceleyerek başlamıştır. Ardından donatanın hukuki sorumluluğunun genel prensipleri üzerinde durulmuş ve bu sorumluluğun, çatmaların neden olduğu zararlar bağlamında nasıl değerlendirildiği açıklanmıştır. Daha sonra çatmalardan kaynaklanan zararların tazmininde donatanın sorumluluğunun sınırlanması için önerilen hukuki araçlar ve bu araçların etkinliği tartışılmıştır. Çalışma, donatanın hukuki sorumluluğunun sınırlandırılması, denizcilik sektörünün daha sürdürülebilir ve dengeli bir şekilde yürütülmesine katkı sağlayabileceği sonucuna varmaktadır. Bu kapsamda mevcut hukuki düzenlemelerin gözden geçirilmesi ve belirli durumlarda donatanın sorumluluğunun makul sınırlar içinde tutulması hem donatanın hem de diğer tarafların çıkarlarına uygun bir denge sağlayacağı kanaatine varılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Çatma, Donatan sorumluluğu, Sınırlandırma, Hukuksal sorumluluk

ABSTRACT

LIMITATION OF LEGAL LIABILITY FOR SHIPOWNERS IN CASE OF COLLISION

The goal of this research was to solve the problem of limiting an owner's legal culpability in the event of a ship catastrophe in the maritime industry. This paper contends that in some situations, limiting the shipowner's legal culpability may be crucial to preserving the equilibrium between the parties involved in conflicts that may emerge in the maritime business for a variety of reasons. Generally speaking, the research began by looking at the existing legal system and the common sources of conflicts. The fundamental ideas of the owner's legal responsibility are then underlined, together with an explanation of how this duty is assessed in relation to collision-related losses. Next, the usefulness of the legal instruments put out to restrict the owner's culpability for damages arising from accidents is examined. The research comes to the conclusion that a more sustainable and well-balanced management of the marine sector may be achieved by restricting the shipowner's legal responsibility. It has been determined that in this particular context, an examination of the current legal requirements and, in some situations, limiting the owner's responsibility within acceptable bounds would provide a balance that is suitable for the interests of the owner and other parties.

Keywords: Collision, Shipowner liability, Limitation, Legal responsibility

KISALTMALAR

A.B.D	: Amerika Birleşik Devletleri
AIS	: Automatic Identification System
ANFIS	: Adaptive Neural Fuzzy Inference System Collisions At Sea
COLREG	: Convention On The International Regulations For Preventing
DÇÖT	: Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
M	: Madde
MAIB	: Marine Investigation Branch
MARPOL	: Marine Pollution
MASS	: Deniz Otonom Yüzey Gemileri
MIT	: Massaachusetts Institute Of Technology
NTSB	: National Transportation Safety Board
P&I	: Protection And Indemnity (Koruma ve Tazminat)
SDR	: Özel Çekme Hakları
SOLAS	: Safety Of Life At Sea
STCW 1978	: Standards Of Training Certification And Watchkeeping
TBK	: Türk Borçlar Kanunu
TK	: Ticaret Kanunu
TSB	: Transportation Safety Board
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
UNCLOS	: United Nations Convention on the Law of the Sea
Vb	: Ve benzeri

ŞEKİLLER LİSTESİ

SAYFA NO

Şekil 1: Glenfalloch İle Moenjodaro Gemilerine Ait Çatma Anı (Holdert & Buzek, 1984).	63
Şekil 2: Orduna ve Konakry gemilerine ait çatma anı (Holdert & Buzek, 1984).	66
Şekil 3: Fulham ile Ready gemilerine ait çatma anı (Holdert & Buzek, 1984).	67
Şekil 4: Janet Quinn ile Forest Lake gemilerine ait çatma anı (Holdert & Buzek, 1984).	68

TABLÖLAR LİSTESİ

SAYFA NO

Tablo 1: 1978-2002 Yılları Arasında Meydana Gelen Kazalarla İlgili Yapılan Ödemeler ve Bu Ödemelerin Gemicilik Endüstrisi ile Petrol Endüstrisi Arasındaki Dağılımı 70

Tablo 2: Can Emniyeti ve İnsan Sağlığı Etkileri Açısından Tehlikelerin Ölçeklendirilmesi..... 71

Tablo 3: Maddi Kayıp Yönünden Tehlikelerin Ölçeklendirilmesi. 71

GİRİŞ

Denizler, geçmişten günümüze sağladığı avantajlar ile insanlar için her zaman vazgeçilmez bir ulaşım yolu olmuştur. Değişen ve gelişen dünyada alternatif ulaşım yollarının ortaya çıkmasına rağmen dünya ticaret hacminin zamanla artışı sonucu, sağladığı avantajlar nedeniyle deniz taşımacılığı her geçen gün daha da önem kazanmıştır. Meydana gelen artış neticesinde 2020 yılı itibariyle Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) verilerine göre, dünya ticaretinin %90'ından fazlasının deniz yoluyla gerçekleştirilmeye başlandığı tespit edilmiştir¹.

Deniz taşımacılığının maliyetinin ve yük kapasitesinin diğer taşımacılık yollarına kıyasla büyük ölçeklerde olması, ayrıca yüklerin uzak mesafelere taşınabilmesi nedeniyle, bu ulaşım yöntemi en çok tercih edilen ulaşım aracı haline gelmiştir. Fakat bu geniş faaliyet ağı içerisinde birçok ihtilafın çözülmesi gerekliliği de kaçınılmaz bir durumdur.

Denizcilik alanındaki ilerlemeler, meydana gelen tehlikelerin hem nitelik hem de nicelik bakımından artmasına yol açmıştır. Bu tehlikelerden biri, bu çalışmanın odak noktasını oluşturan çatma olaylarıdır. Çatma, deniz ticaret hukuku doktrininde iki ya da daha fazla geminin birbiriyle çarpışmasına verilen addır. Çatmanın var olması için çarpışan nesnelerin, Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan tanımıyla, gemi olması gerekmektedir.²

Meydana gelen zararı, çarpışan gemilere, içinde bulunan cana, mallara ve gemi dışında çevrede meydana gelen zararlar olarak üçe ayırmak mümkündür. Çalışmamızda meydana gelen zarardan donatanın sorumluluğu üzerinde durulacak ve donatanın sorumluluğunun

¹Deniz Ticaret Odası, Denizcilik Sektör Raporu, 2021. **Erişim Tarihi:**17 Ağustos 2023, **Erişim Linki:** <https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/shareddocuments/sektorraporu/denizciliksektorraporu2021.pdf>, s.109

² Sözer, B. (2016). Deniz Ticaret Hukuku-II, Vedat Yayınları, s.365-366.

sınırları ve bu hukuki sorumluluğun daha da sınırlandırılması için ne gibi adımlar atılabileceği hususlarına değinilecektir.

Denizlerde çatma olayları, denizcilik sektörü için büyük bir risk oluşturmaktadır. Bu olaylar, insan hayatı ve doğal kaynaklar gibi değerli varlıkları tehlikeye atabilir. Bu nedenle, denizlerde çatmalarda donatanın hukuki sorumluluğu büyük önem taşır. Hukuk sistemi, denizde çatmalarda donatanın sorumluluğunu belirleyerek bu tür olayların önlenbilmesine veya en aza indirilebilmesine yardımcı olmaktadır. Fakat denizde meydana gelen çatma olaylarını azaltmak amacıyla donatana yüklenen sorumluluklar konusunda hukuk sistemi temkinli olmalı ve çatmayı azaltmak için yapılan kanun, yönetmelik, tüzük ve diğer uluslararası hukuk yaptırımlarının deniz ticaretini etkiler nitelikte olmamasına dikkat edilmelidir. Genel olarak tez kapsamında çatma olaylarında donatanın alması gereken önlemler ve donatanın hukuki sorumluluğunun incelenmesi amaçlamaktadır. Aynı zamanda mevcut mevzuat uyarınca donatan sorumluluğunu da incelenmektedir. Çatma hukukunda genellikle sınırlı durumlar dışında sorumluluğun tamamen donatana yüklenmesi, deniz ticareti ve taşımacılığının daha da genişlemesi ve gelişmesi önünde adeta bir set oluşturmaktadır.

Deniz taşımacılığındaki zararların mali açıdan ağır tazminat sorumluluğu doğurması, donatanları kısmen caydıran ve ticari faaliyetlerini genişletmesine engel olan bir faktördür. Bu nedenle sorumluluğun daha da sınırlandırılması gerektiği kanaati oluşmuş ve bu çalışmada bu sınırlama ihtiyacı, sorumluluk çeşitleri ve sınırlamaları da ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır.

Çalışmanın birinci bölümünde, gemi kavramı, çatma kavramı ve çatmanın farklı unsurlarına ilişkin açıklamalara ve değerlendirmelere yer verilecektir. Çalışmanın ikinci bölümünde, çatmalarda P&I kulüplerinin rolü ve çatmaları önleme yöntemlerinden bahsedilerek gemi mürettebatının eğitimi ve denetimleri, uluslararası denizcilik kuralları ve mevzuata yer verilecektir. Çalışmanın üçüncü bölümünde, çatmada donatan sorumluluğunun sınırlandırılması, sınırlandırmaya ilişkin uluslararası düzenlemeler ve önerilere yer verilmiştir. Çalışmanın dördüncü ve son bölümünde ise, çatma istatistikleri ve kurtarma masrafları örnek olaylar ile değerlendirilecektir.

BÖLÜM 1: DENİZ HUKUKUNDA ÇATMA

Kelimenin kökeniyle ilgili bilgiler Hayrettin Paşanın “Gazavat-ı Hayrettin Paşa” adlı 1541 yılında tamamlanan kitabına kadar dayanır. Barbaros Hayrettin Paşanın deniz seferleri sırasında düşman kadırgalarına çarptığı sırada “çata koduk” ifadeleri geçmektedir. Bu ifadeden düşman gemisine çarptığı anlaşılmaktadır. Zira eski zamanlarda çatma büyük bir sorun olarak görülmemektedir. Bunun nedeni gemilerin yapıldığı malzemeden “ahşaptan”, hızlarının yüksek süratlere çıkmamasından özetle zararın çok büyük olmamasından kaynaklanmaktadır.³

“Çatmak”, “Çatma” birçok tanımı barındıran kelimelerdir. Denizcilik de yaygın olarak kullanılmış tanımına bakacak olursak Seyir halinde olan gemilerin çarpışmasına “çatışma”, seyir halindeki bir geminin durağan bir gemiye çarpmasına ise “çatma” olarak ifade edilmiştir. Fakat günümüzdeki tanımlarda bu şekilde kesin bir ayrım yoktur.⁴

Çatma, 6102 sayılı TTK hükümleri uyarınca, aralarında sözleşme veya borç ilişkisi bulunmayan iki veya daha fazla geminin çarpışması olarak tanımlanmıştır.

Eski TK’da çatmanın tanımına dair bir düzenleme yapılmamış iken 6102 sayılı TTK m. 1286’da *iki veya daha çok geminin çarpışması* “çatma” ifadesi kullanılmıştır. Karşılaştırmalı hukuka bakıldığında da çatma için Türk Hukuku’nda yapılan tanıma benzer bir tanım getirildiği görülmektedir.

1910 tarihli Brüksel Sözleşmesi’nde “*Deniz gemileri arasında veya deniz gemileri ile iç su gemileri arasında meydana gelen çarpışma*” şeklinde tanımlanmaktadır. 1987 tarihli Lisbon kurallarında ise “*Gerçek bir temas meydana gelmemiş olsa bile iki veya daha fazla geminin ve zayı veya hasarın meydana geldiği herhangi bir kaza*” şeklinde çatma hukukuna ilişkin tanımlar yapılmıştır.⁵

Türk hukuku ve karşılaştırmalı hukukta çatma kavramına bakıldığında, çarpışan cisimlerin gemi olması gerektiği esastır. Bunlardan bir tanesinin dahi gemi niteliğine haiz

³ Hayrettin Paşa, 1541, Gazavat-ı Hayrettin Paşa, s.139

⁴ Yalçın, T. 2023. Çatmada Kusur Oranlarının Belirlenmesi, Legal Kitapevi, s. 3-4

⁵ “Türk Deniz Ticaretini Düzenleyen Hükümlerin TTK m. 935 Anlamında ve “Gemi” Kavramı Çerçevesinde Uygulama Alanı: Türkiye’nin Taraf Olduğu İlgili Milletlerarası Sözleşmelerin Uygulama Alanları ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme, 2021

olmaması, meydana gelen kazada çatma hukukuna ilişkin hükümlerin uygulanmasına engel olmakta olup, aşağıda çatmanın unsurları başlığı altında bu husus irdelenmiştir.

1.1. GEMİ KAVRAMI

TTK. M.931'deki gemi terimi tanımı olarak “*Tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da, bu Kanun bakımından gemi sayılır.*” denilmektedir.

Gemi terimi, denizde hareket eden ve ulaşım ile ticaret ihtiyaçlarını karşılayan bir aracı ifade eder ve bu kavramın hukuki bir zemine oturtulması son derece önemlidir çünkü bu önem, çatma gibi özel durumlar için belirli kuralların tanımlanması ihtiyacını ortaya çıkarmaktadır. Çatmanın gerçekleşmesi için çatmaya karışan araçların gemi tanımına uyması gerekir.⁶

Genel olarak çatmalar yalnızca ticaret gemileri için gerçekleşmez buna göre kanun koruyucu 931. Maddede kanunun kapsama alanını eğitim gemilerine, yatlarla, gezinti teknelerine, spor teknelerine, devlet, balıkçı, arama kurtarma ve savaş gemilerine uygulayabilir.

Denizdeki bir aracın gemi sayılma durumu TTK. md. 935'te “*Aksini öngören kanun hükümleri saklı kalmak kaydıyla, bu Kanunun deniz ticaretiyle ilgili hükümleri ticaret gemileri hakkında uygulanır.*” denilmektedir. Ayrıca TK'da geçen pek de küçük olmama tanımındaki kıstas denizdeki standart tehlikelere karşı koyabilecek büyüklükte olmasıdır. Bu kapsama girmeyen araçlara örnek olarak jet ski, küçük sandal yelkenli motorbot gibi denize açılmayacak küçüklükteki araçlar örnek verilebilir.

1.1.1. TEKNE

Tekne kelimesi dilimizde sıklıkla karşımıza çıkan sözcükler arasındadır. Tekne ya da bot, su üzerinde kalmak ve hareket etmek amacıyla inşa edilen araçlara verilen genel addır. Kullanılacağı amaca göre değişkenlik gösterebilmekle beraber Genelde polyester, metal veya ahşap malzemeden imal edilir.

⁶ Sözer, 2016. s.365

TDK'ye göre tekne kelimesi ise “*Türlü işlerde kullanılmak için çoğu ağaçtan veya taştan yapılan, uzun ve geniş kap*⁷ anlamına gelmektedir.

1.1.2 DENİZDE EYLEM İMKANI

Deniz taşıtlarının her biri amacına uygun üretilmektedir. Bu amaç doğrultusunda yapısına elverişli bir alanda kullanım görmektedir. Tüm bu hususlar bu araçlara tanımlarını kazandırmaktadır.

Yine Türk Ticaret Kanununa göre kıyıda bulunan gemiler, sabit dubalar, fenerler vb. gemi sayılmazlar. Ayrıca deniz dışındaki göller ve nehirler için oluşturulmuş ve yalnız bu sularda kullanılan tekneler gemi değildir.

Burada önemli olan hareket alanının büyük kısmının nerede geçtiğidir. Ayrıca gemi sayılması için kendi hareketinin sağlaması şart değildir. Örneğin römorkör tarafından çekilen mavnada da gemi sayılır. Son olarak gemi sayılma noktasında enerjinin türü önemsizdir petrol kaynaklı, elektrik kaynaklı veya nükleer de olabilir.⁸

1.2. ÇATMA KAVRAMI VE HUKUKİ NİTELİĞİ

Çatma, iki veya daha fazla geminin birbiriyle çarpışması anlamını taşımakla, hukuki niteliği itibarıyla, haksız fiil olup, haksız fiilin özel bir halini oluşturmaktadır.

Türk Hukuku'nda çatma hukuku, TTK'nın 'Deniz Ticareti' başlığını taşıyan Beşinci Kitap'ında 'Deniz Kazaları' başlıklı Beşinci Kısım'daki İkinci Bölüm 'de Çatma başlığı altında m. 1286-1297 arasında düzenlenmiştir.

Bunun yanında, çatmalar ile ilgili geniş kapsamlı, genel ve aynı zamanda teknik nitelikte kurallar Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun, Limanlar Kanunu gibi özel kanunlar ile düzenlenmiştir.

Çatmaların önlenmesine yönelik teknik düzenlemeler ise Denizde Çatışmayı Önleme, Türk Boğazları, Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, Limanlar Yönetmeliği ile düzenlenmiştir.

TTK ile düzenlenen çatma hükümleri, TBK hükümleri karşısında özel hüküm mahiyetinde olup meydana gelen uyuşmazlığın çözümünde TTK ve ilgili diğer

⁷ Bkz: Ş. Yarkın, Baylan, B. Yarkın s. 9

⁸ Bkz: Unites States Coast Guard, Navigaional Rules-Comdtinst M16672.2d”

kanunların bu hususta bir hüküm içermemesi halinde genel haksız fiil hükümleri çerçevesinde TBK'nın ilgili hükümlerine başvurularak çözülmesi gerekliliği esastır.⁹

1.3. ÇATMANIN UNSURLARI

TTK'nında, çatmadan söz etmek için iki veya daha fazla geminin birbiriyle çarpışması gereklidir. Diğer bir anlatımla çatmanın hukuki sonuçlar doğurması için meydana gelen çarpışmanın her iki tarafının da gemi vasfını taşıması gereklidir. Gemi vasfını taşımayan, diğer deniz ulaşım araçları aracılığıyla meydana gelen kazada bahsedildiği üzere çatma hükümlerinin uygulanması mümkün olmamaktadır.

Bu nedenle çatma hukukunun uygulanmasında gemi kavramı büyük önem arz etmektedir. Gemi kavramı, TTK.m. 931 uyarınca, '*Tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etme imkânı bulunmasa da bu kanun bakımından gemi sayılır.*' şeklinde tanımlanmıştır. Bu bağlamda yer verilen tanıma uymayan, sudaki her türlü nesne gemi olarak kabul görmemekte, dolayısıyla çatmanın konusunu da oluşturmamaktadır. Bir örnek ile açıklamak gerekir ise bir geminin bir dubaya çarpması halinde, duba TTK'nın 931. maddesi uyarınca gemi tanımına uymadığından çatmadan söz edilmeyecek ve çatma hükümleri uygulanması mümkün olmayacaktır¹⁰.

Çatma hukukunun uygulanabilmesi için bir unsur da gemilerin birbirinden bağımsız olmasıdır. Gemilerin çarpışma anında aralarında başka bir hukuki ilişki olmamalı, bunlar birbirinden ayrı ve bağımsız olmalıdır. Örneğin bir römorkörün bir gemiyi veya iki geminin birbirini çekmesi veya bir geminin diğerini kurtarması sırasında yani aralarında bir başka hukuki ilişki varken yine aralarında meydana gelen çatışma, çatma kurallarının tatbikine engel olmaktadır. Fakat bu iki gemiden herhangi birinin bir başka gemi ile çarpışması durumunda çarpıştığı gemi ile olan ilişkide çatma hukukuna ilişkin hükümler uygulanabilecektir.¹¹

⁹ Sözer, 2016 s. 372-373

¹⁰ Hydrofoil gemidir, daha çok yolcu taşımak için kullanılmakla beraber, genel olarak denizde hareket amacını hedefleyen işler için kullanılır. Hava yastıklı vasıtalar ise tartışmalı olmakla birlikte COLREG Kısım-A, Kural 3'teki gemi tanımına göre gemi olarak kabul edilir.

¹¹ Yalçın, T. 2014. Çatmalarda Kusur Oranlarının Belirlenmesi, Ulusal Ve Uluslararası Düzeyde İncelenerek Bir Model Önerilmesi, s.5

Çatma hukukunun uygulama alanı bulması açısından ise, geminin ticari amaçlı kullanılması şartı aranmadığı gibi devlet gemisi, ticari gemi veya kamu hizmetine tahsis edilmiş gemi olup olmadığına bakılmaksızın çatma hukuku uygulanır. Geminin hangi amaç ile kullanıldığı önem arz etmez ancak çatışan deniz araçlarından birinin dahi gemi vasfına sahip olmaması hukuki uyuşmazlığa çatma adı verilmesine engeldir.¹²

Geminin tamir için kuru havuza alınmış olması ya da kızağa çekilmiş olması, tersanede tamir sırası bekliyor olması dahi gemi vasfını geçici süreliğine de olsa kaybetmesine sebep olmayıp, bu durumda da çatma hükümleri uygulanır.¹³

Kurtarılmayacak durumda olan, batmış gemiler açısından ise geminin kurtarılamayacak olduğu kesinleşene kadar gemi vasfını taşımaya devam etmektedir. Fakat geminin kurtarılamayacağının kesinleşmesinin ardından ya da tamiri mümkün olmayan geminin artık gemi vasfı sona ermiş olduğu kabul edilir.

Çatma hükümlerinin uygulanması için çatışan gemilerin seyir halinde olması şartı aranmamaktadır. Gemilerden bir tanesinin ya da her ikisinin de demirli olması, demirde yatması ya da şamandıraya bağlı olması halinde meydana gelen çarpışmalarda da çatma hükümleri uygulanmaktadır.¹⁴

Ayrıca TTK'nın 931. maddesinde çatma hükümlerinin uygulanması için öngörülen unsurlardan bir tanesi de aracın suda hareket etmesini gerektiren bir amaca tahsis edilmiş olması gerekliliğidir. Yeni TTK m. 931'de eski TK m. 816'dan farklı olarak gemi tanımında denizde hareket yerine, suda hareket ifadesi kullanılmaktadır.

Denizde hareket yerine suda harekete öncelik verilmesinin sebebi, iç sularda yapılan taşımaların günümüzde olduğunun aksine kara taşımaları yerine deniz taşımalarına ilişkin hükümlere tâbi tutulmasına duyulan ihtiyaçtır.

Bu nedenle gemi tanımı, iç sular gemilerini de kapsayacak şekilde düzenlendiğinden çatma hükümleri iç sular gemilerine de uygulanabilecektir.¹⁵

¹² Gemi kavramının tarifinde çatmalar bakımından COLREG dikkate alınacaktır. Md. 3 (a) da gemi için vessel (tekne) kelimesi kullanılmış ve şu tarif verilmiştir: *"Su taşımayan araçlar ve deniz uçakları da dahil olmak üzere, su üzerinde taşıma aracı olarak kullanılan veya kullanılabilecek olacak her türlü su aracı"*.

¹³ Sözer, 2016, s.366-367

¹⁴ Sözer, 2016, s.367

¹⁵ Yalçın T. 2014, Çatmalarda Kusur Oranlarının Belirlenmesi, Ulusal Ve Uluslararası Düzeyde İncelenerek Bir Model Önerilmesi, Doktrin Tezi, s.6

Son olarak çatmadan söz edebilmek için çarpışmada bir zararın meydana gelmesi şartı aranır. Bu zarar, çarpışan gemilerde içinde bulunan can ve malda ya da gemi dışında çevrede meydana gelmiş olabilir. Çatma hükümlerinin uygulanabilmesi ve meydana gelen hadisenin çatma olarak değerlendirilebilmesi için gemilerin birbiriyle fiziksel olarak temas etmesi ve bunun sonucunda bir zararın ortaya çıkması şarttır. Örneğin demir zincirlerinin birbirine dolaşması, filikalarının birbirine sürütmesi vb. gibi fiziki temas sonucu oluşan zarar da çatma sayılır. Bu gibi çatmalara kıyasen veya vasıtalı çatma denir. tanım olarak şu şekilde geçmektedir: “*Gemilerin bir manevrayı yapmak veya yapmamak yahut seyir kurallarına uymamak suretiyle başka bir gemiye veya gemide bulunan insanlara veya eşyaya çatma olmaksızın zarar vermesi*”.¹⁶

1.4. ÇATMANIN TÜRLERİ

TTK’nın 1286-1289. Maddeleri ile 1910 tarihli Brüksel Konvansiyonu’nu takiben kusursuz çatma, kusurlu çatma ve kıyasen/vasıtalı çatma olarak üç başlığa ayrılmıştır.

1.4.1. KUSURSUZ ÇATMA

Kusursuz çatma, çarpışan gemilerin hiçbirine kusur yüklenemeyeceği çatma halleridir. Buna göre, olaya karışan gemiye ya da gemilere sorumluluk atfedilmediği veya çatmanın sebebinin ispat edilemediği çatmalara kusursuz çatma denir. TTK’nın 1287/1 maddesinde de “*çatma, umulmayan bir hâl veya mücbir sebep yüzünden meydana gelmiş veya neden ileri geldiği anlaşılamamışsa, çarpışan gemilerin veya gemilerde bulunan insanların yahut eşyanın çatma yüzünden uğradıkları zarara, o zarara uğrayan kişi katlanır.*” hükmüne yer verilerek açıkça umulmayan hal, mücbir sebep ve neden meydana geldiği tespit edilemeyen gemi çarpışmaları sorumluluğun kapsamına dahil edilmemiştir.

Umulmayan hal¹⁷, azami dikkat ve özene rağmen önceden kestirilip önlenmesi mümkün olmayan olaylar olarak tanımlanır. Buna göre örneğin gel-git, akıntı ya da meteoroloji tarafından önceden haber verilen fırtınalar gibi doğa olaylarını yorumlamak mümkün olmamaktadır. Zira önceden öngörülen ya da bilgisi edinilen bir hava

¹⁶ Sözer, 2016, s.400

¹⁷ “Bkz: 1910 tarihli Brüksel Konvansiyonu’nun 2. maddesinde kusursuz çatmanın bu türüne *accidental* yani kaza ile tanımı kullanılmıştır.”

muhalefetine göre gerekli tedbirin alınması, taraflardan beklenen bir özen ve yükümlülük halidir. Fakat tüm dikkat ve özene önceden alınabilecek tüm tedbirlerin alınmasına rağmen çatmanın kaçınılmaz olduğu durumlarda umulmayan halden söz edilir ve tarafların sorumluluğunu doğurmaz.

Çatmalara sebep olan bir mücbir sebep ise gemi dışında ortaya çıkan şiddetli fırtına, kuvvetli sis gibi doğal olaylardır. Yine bu halde de alınması gereken tüm tedbirlerin alınmış olması şartı aranır. Umulmayan hal ile mücbir sebep hallerini birbirinden ayırmanın güç olduğu durumlar vardır.¹⁸ Örneğin bir geminin iskeleye yanaşma manevrası yaptığı sırada bir deprem meydana gelmiş ve neticesinde gemi kontrolden çıkarak başka bir gemiye çarpmış ise, mücbir kuvvet sebebiyle meydana gelen çatma söz konusu olup, tarafların sorumluluğuna gitmek mümkün olmayacaktır.

Sebebinin anlaşılamadığı ya da tespiti mümkün olmayan durumlar başka bir ifadeyle sebebinin ispat edilemediği çatmaya, sebebi anlaşılamayan çatma denir. Bir çarpışma halinde, çarpışmanın sebebi tüm yollara başvurulmuş olmasına rağmen ortaya konulamıyor ise taraflara kusur atfedilmesi mümkün değildir.¹⁹

1.4.2. KUSURLU ÇATMA

Gemilerden birinin ya da her ikisinin kusurlu davranışı sonucu çatma meydana gelmiş ise kusurlu çatmadan söz edilir. Kusurun yanı sıra, çatma sonucunda zarar meydana gelmiş ve tüm bu olanlar ile hukuka aykırılık, kusur ve zarar arasında bir illiyet bağı bulunuyor olması gereklidir. Daha önce de ifade edildiği üzere ortada bir ya da birden fazla tarafın kusuru bulunmasına rağmen zarar meydana gelmemiş ise sorumluluktan söz etmek mümkün değildir. Hal böyle iken kusurlu davranış ile çatma arasında illiyet bağı bulunduğu ve zararın çatmadan doğduğunun iddia sahibi tarafından ispatı gereklidir.

Çatma hükümlerinin uygulanması için aranan kusur şartı, genel anlamı ile yorumlanmalıdır. Başka bir ifadeyle, kusur kavramına kapsamına, kasıt ve ihmal de dahil edilmesi gerektiği, kusurun tüm bu halleri kapsadığı esastır.²⁰

Eski TK m. 1217’de, tek taraflı kusurlu çatmayı “*Gemilerden birinin gemi adamlarının kusurundan ileri gelmişse, zararı o geminin donatanı tazmine mecburdur*”

¹⁸ Sözer, 2016, s.380-382

¹⁹ Sözer, 2016, s.383

²⁰ Sözer, 2016, s.385

diye tanımlarken ; TTK m. 1288’de “*Gemi adamlarının birinin kusurundan veya donatanın kusurundan ileri gelmişse*” diye tanıma donatanı da ilave etmiştir.²¹

Müşterek kusurlu çatma ise eski TK m. 1218’de “*Çatma; çarpışan gemilerin gemi adamlarının müşterek kusurlarından ileri gelmişse, bu gemilerin donatanları çatma yüzünden gemilerin veya gemide bulunan malların uğradıkları zararı kusurlarının ağırlığı nispetinde tazmin etmeye mecburdurlar*” olarak tanımlanmış iken yeni TTK 1289’un 1’nci bendinde “*Çatma, çarpışan gemilerin donatanlarının veya gemi adamlarının kusurlarından ileri gelmişse bu gemilerin donatanları, çatma yüzünden gemilerin veya gemide bulunan eşyaların uğradıkları zarardan kusurlarının ağırlığı oranında sorumludur.*”

“*Bu tazminat istemleri bakımından donatanların üçüncü kişilere karşı olan sorumluluğu müteselsil değildir.*” şeklinde düzenleme getirilerek Alman Ticaret Kanunu ve 1910 Brüksel sözleşmesiyle uyum sağlamak amaçlanmıştır.²²

Müşterek kusurlu çatma, çatışan gemilerin tümünün gemi adamlarının veya donatanlarının kusurundan dolayı meydana gelmişse söz konusu olur. Örnek olarak; müşterek bir çatma neticesinde A gemisi %30, B gemisi %70 oranında kusurlu ise ve oluşan zararda 1.000.000 TL ise bu takdirde A gemisinin donatanı kusur oranı (%30) nispetinde 300.000 TL., B gemisinin donatanı ise yine kusur oranına göre (%70) 700.000 TL. ödemekle yükümlüdür. Müşterek kusurlu çatmada kusur ile oluşan zarar arasında mutlaka illiyet bağı olmalıdır. Çatmaya karışan gemilerden eğer birinin meydana gelen çatmadan doğan zararda herhangi bir kusuru yoksa diğer bir değişle zarar öteki geminin kusuruyla oluşmuşsa, o zaman hukuken müşterek çatmadan bahsedilemez. Çatma, tek taraflı çatmadır. Buradan hareketle müşterek kusurlu çatma kabul edilemeyecek durumlardan bahsetmekte yarar vardır.

1.4.3. KIYASEN VEYA VASITALI ÇATMA

Gemiler her zaman maddi ve fiziki anlamda birbirleri ile çarpışmazlar. Bazı durumlarda da çarpışma olmasa da bir gemi başka bir geminin zarar görmesine sebep olabilir. Örneğin bir gemi seyir halindeyken öyle manevralar yapar ki bir başka geminin

²¹Yalçın, 2014. s.12

²² Sözer, 2016, s.386

ya da birden fazla geminin zarara uğramasına yol açar. Bu durumlara kıyasen ya da vasıtalı çatma adı verilir.

TTK m. 1286 hükmünde “*Geminin bir manevrayı yapmak veya yapmamak yahut seyir kurallarına uymamak suretiyle başka bir gemiye veya gemide bulunan insanlara veya eşyaya çatma olmaksızın zarar vermesi*” şeklinde kıyasen çatmanın tanımı yapılmıştır. Kanun, kıyasen çatmanın iki halde ortaya çıkacağını öngörmektedir. Buna göre seyir kurallarına uymamak ya da bir manevrayı yapmak ya da yapmamak şeklinde ortaya çıkabilir. Gemi, seyir sırasında uyması gereken kurallara uymadan sevk edilmekte ise, ortada bir çatışma bulunmasa dahi meydana gelen zararda kıyasen çatma söz konusu olur. Örneğin bir kanalda ya da geçitte izin verilen hızın üstünde bir hız ile seyredilmesi neticesinde dalgaların başka teknelerle zarar vermesi durumunda meydana gelen zarardan çatma hükümleri uyarınca sorumluluk söz konusu olacaktır. Ya da geminin ışıklarını yakmadan demirlemiş bir gemiye çarpmamak için yaptığı manevra sonucunda karaya oturmuş ise tüm zararın diğer gemi tarafından tazmini söz konusu olacaktır.

Kıyasen çatmanın uygulandığı kanunen öngörülen diğer bir ihtimal ise hatalı manevra yapmaktır.²³ Burada belirtilmesi gereken önemli husus, belli bir ortamda ve o anda içinde bulunulan duruma göre yapılması gereken manevranın yapılmaması ya da yapılmaması gereken bir manevranın yapılması halinde başkaca gemi ya da gemilerin bundan zarar görmesi sonucunda manevrayı yapmayan/yapan geminin sorumluluğunun doğması gerektiği TTK m.1286 hükmü uyarınca esastır.

1.5. ÇATMADAN DOĞAN SORUMLULUK

Çatmadan doğan sorumluluk, yukarıda çatmanın türlerinde değinildiği gibi kusura dayanan sorumluluktur. Bu haliyle çatma sebebiyle meydana gelen zarardan sorumluluğun doğması kusurun varlığına bağlıdır. TTK m. 1286 hükmü uyarınca çatma hükümleri gemilere, gemilerdeki kişiler ve yüklere gelen zarar için uygulanır.

Bu düzenlemeye dayanarak bir örnek ile açıklamak gerekir ise çarpışan gemilerde çatmadan sonra çıkan yangın dolayısı ile civardaki gemilerin ya da karadaki binaların

²³ Sözer, 2016, s.400

maruz kaldıkları zarardan dolayı TTK m. 1286 uyarınca çatma hükümlerine başvurulması mümkün değildir.^{24 25}

TTK m. 1288 hükmü uyarınca, çatmadan doğan zararlardan donatan sorumlu tutulmuştur. Başka bir ifadeyle donatan gemi adamlarının kusurları sonucunda vaki olan çatmadan sorumlu tutulmaktadır. Gemi adamları, zarara bizzat kusuru ile yol açmış ise bundan sorumlu olacaktır. Fakat istihdam edenin sorumluluğunu düzenleyen hükümlerin kaynağını oluşturan düşünceye göre gemi adamı donatan ya da işleten için çalışmaktadır. Donatan ya da işveren gemi adamını bizzat kendi işi için çalışmaktadır. Bu nedenle kanun koyucu zarar görenin karşısında ekonomik gücü yeterli olan kişiyi çıkarmıştır.²⁶

Dolayısıyla da tazminat taleplerinin muhatabı her türlü donatan olarak öngörülmüştür. Bu kalıp yargı da donatanların tüm önlemleri almasına rağmen ağır yaptırımlarla karşı karşıya kalmasına neden olmaktadır. Domino etkisi niteliğinde olan bu yaptırımlar donatanların deniz ticaretindeki faaliyetini kısıtlamaktadır. En nihayetinde en basit haliyle küresel anlamda ekonomik büyümenin önüne geçmiş olacaktır.²⁷

Gemiler çoğu zaman malikleri tarafından başka üçüncü kişilere kiralanır ve fiilen kiracılar, gemi işletme müteahhidi, tarafından sevk ve idare edilirler. Bu durumlarda ise gemi adamları da kiracının/gemi işletme müteahhidinin adamı sıfatında olur ve gemi işletme müteahhidi üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılır.²⁸

1.5.1. GEMİLERİN ÇATIŞMASI HUSUSU

Denizde gemilerin çatışması, denizcilik endüstrisindeki önemli bir konudur. Denizde gemilerin çatışması, birçok farklı senaryoda ortaya çıkabilir. Örneğin gemilerin seyir yollarının çakışması, kılavuzluk hizmetlerinin yetersizliği, gemilerin manevra kabiliyetinin azalması veya deniz hukuku ihlalleri gibi sebeplerden kaynaklanabilir. Uluslararası hukuk, denizde gemilerin çatışması durumunda uygulanacak kuralları ve

²⁴ “Bkz: Ancak, kıyasen veya vasıtalı çatma söz konusu olabilir. Örneğin A ve B gemilerinin çarpışması neticesine kendisini kurtarmak için C gemisinin yaptığı manevra sonucunda C gemisi karaya oturabilir. Bu takdirde C gemisi, A ve B gemilerinin donatanlarına karşı taleplerini çatma hükümlerine dayanarak yerine getirme durumunda kalabilir.”

²⁵ Süzel, 2019, Deniz Ticaret Hukukunda Yeni Sorunlar Sempozyumu 1. Baskı, Oniki Levha Yayınları, s.77

²⁶ Bolca, T. 2018, Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller. Seçkin Akademik Ve Mesleki Yayınlar, s.70

²⁷ Sözer, 2016, s.407-410

²⁸ Sözer, 2016, s.413-415

yasaları belirler. Bu kurallar, gemilerin seyir hakkı, gemilerin kılavuzluk hizmetlerine erişimi, gemilerin diğer gemilerle güvenli bir şekilde geçiş yapması ve gemilerin çevreye zarar vermemesi gibi konuları kapsar. "*Denizde Çatmayı Önleme Yönetmeliği*" denizde gemilerin çatışmalarını önlemek ve denizde uygulanacak trafik kurallarını belirlemek amacıyla oluşturulmuş bir düzenlemedir.²⁹ Bu yönetmelik, çatmaların önlenmesi için alınması gereken tedbirleri ve deniz trafiğiyle ilgili kuralları içermektedir.

Bir gemi çatışması durumunda gemi kaptanları birbirleriyle iletişim kurarak durumu çözmeye çalışırlar. Fakat durum çözülemezse çatışma, tarafların anlaşması veya hukuk yoluyla çözülebilir. Uluslararası hukuk, çatışmanın nasıl çözüleceği konusunda yönergeler sağlar ve taraflar arasında anlaşmazlık çıkması durumunda, mahkeme yoluyla çözüme kavuşturulabilir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü, denizde gemilerin çatışması durumunda uygulanacak kuralları belirleyen bir dizi sözleşme ve yönerge geliştirmiştir. Bu belgeler, denizde gemilerin güvenli seyri için çatışma durumlarında uyulması gereken kuralları içerir. Denizde gemilerin çatışması konusu, uluslararası hukuk kuralları tarafından yönetildiğinden bu konuda uluslararası anlaşmalar ve sözleşmeler bulunmaktadır.

Örneğin Denizde Çatışma Durumunda Uygulanacak Uluslararası Kurallar Hakkında 1972 tarihli Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (COLREG), gemilerin çatışma durumunda uymaları gereken kuralları belirler. Ayrıca deniz hukuku ihlalleri durumunda, gemi kaptanları ve gemi sahipleri uluslararası hukuk tarafından cezalandırılabilirler. Sonuç olarak denizde gemilerin çatışması konusu, denizcilik endüstrisi için önemli bir meseledir ve uluslararası hukuk tarafından yönetilmektedir. Bu konuda uluslararası anlaşmalar ve sözleşmeler bulunmaktadır.^{30 31}

²⁹ Denizde Çatışmayı Önleme Yönetmeliği, RG, 12 Mart 2024, Sayı 32487

³⁰ Sözer, 2016, s.375-376

³¹ Ş. Yarkın, 2003, s.24

1.5.2. ÇATMADA SORUMLULUK

Çatma da sorumluluk, kusurların etkisiyle oluşan bir durumdur. Kusur yapılan hatalı eylemin sonucudur. Bu ihmal formunda da gerçekleşebilir.

İhmal ise hatanın neden olduğu durumları göstermektedir. Örnek olarak gemide mürettebatın nöbet yerini terk etmesi ya da çalışma saatlerinde uyuya kalması bir ihmaldir. Bunun dışında geminin ihmallerinden kaynaklanan durum ise sevk kusuru olarak adlandırılmaktadır.³²

Gemi demirlerken, demir alırken veya belli bir rotada ilerlerken yapması gereken manevraları yapmaması, çatma tedbirlerini almaması örnek olarak gösterilebilir. Bu kusurlar hukuki olarak sonuçlar oluşturmaktadır.

Özellikle ticari kusur ile teknik idareye ilişkin kusur birbirinden ayrılması gerekmektedir. Ticari kusura örnek olarak gemideki yükün muhafazasından ve bakımından kaynaklanan kusuru gözetebilimek mümkündür.

Hukuki olarak sonuçlarının farklı olduğu bu kusurları bazen birbirinden ayırmak oldukça güçtür çünkü bazı durumlarda gemi yürütülmesinden dolayı yük etkilenebilmektedir. Yetkin kişiler bu durumlarda bilgileri, tecrübeleri ve ellerindeki dokümanlar ile olaya ışık tutmaları için görevlendirilmektedir.^{33 34} Bu kişilerin esas aldığı 4 ana unsur bulunmaktadır:

1. Çatma yaşandıktan sonra hasarı onarımla mükellef taraf geminin onarımı sonrası eskisinden daha iyi bir duruma gelmesi bunun akabinde geminin değer kazanacak olması onarım bedelinde indirimine gidilmesini gerektirmektedir.
2. Çatma sonucunda geminin onarımında kalacağı dolayısıyla çalışmadığı günler haftalar vs. hesaba katılır. Bunun sonucunda donatan alınacak tazminata geminin hareketsiz geçen günlerinin navlununu da eklemektedir.
3. TTK'ya göre çatma durumu genel olarak teknik kusurlar nedeniyle gerçekleştiğinden dolayı, gemi donatanları taşıdıkları yükün hasarı neticesinde sorumlu değildir.

³² Sözer, 2016, s.403

³³ Sözer, 2016, s.440

³⁴ Bolca, 2018, s.70

4. Donatanın çatma da şahsi bir kusuru var ise sınırsız sorumluluk durumu oluşmaktadır. Fakat genelde gemi adamları kaynaklı kusur olduğundan çatmadan doğan sorumluluk gemi ve navlunla sınırlı kalmakta ve sınırlı sorumluluk olarak geçmektedir.³⁵

1.5.3. ÇATIŞMA SONRASI DOĞAN SORUMLULUKLAR

Deniz kazaları sonucunda oluşan çevresel kirlilik, deniz ekosistemleri ve insan sağlığı için ciddi bir tehdit oluşturur. Bu nedenle deniz kazaları sonucunda oluşan çevresel kirliliğin önlenmesi ve temizlenmesi için uluslararası yasalar ve düzenlemeler mevcuttur. Bir deniz kazası sonucunda oluşan çevresel kirlilik, çevreye verilen zararın tazmini ve kirliliğin temizlenmesi için sorumluluklar belirlemek üzere hukuki bir sürece dönüşür. Bu süreç, deniz kazasının meydana geldiği yerdeki ülkenin yasalarına göre yürütülür. Uluslararası hukuk, deniz kazaları sonucunda ortaya çıkan çevresel kirliliğin önlenmesi, kontrol edilmesi ve azaltılması için birçok farklı düzenleme içerir. Bunlardan biri, Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından kabul edilen Deniz Kirliliği Önleme Konvansiyonu'dur (MARPOL). Bu konvansiyon, deniz kazalarının önlenmesi ve deniz kirliliğinin azaltılması için çeşitli önlemler öngörmektedir.^{36 37} Örneğin gemilerin deniz kirliliğine neden olabilecek atıklarını ve maddelerini belirli kurallara uygun bir şekilde bertaraf etmeleri gerekmektedir. MARPOL ayrıca gemi sahiplerinin ve operatörlerinin deniz kazaları sonucunda ortaya çıkan kirliliğin temizlenmesi ve çevreye verilen zararın tazmini için sorumluluklarını belirlemektedir. Bu sorumluluklar, gemi sahiplerinin sigorta poliçeleri veya finansal garantilerle karşılanabilir.³⁸

1.5.4. DENİZ KAZALARININ HUKUKİ BOYUTU

Deniz kazaları, dünya çapında birçok ülkenin karşılaştığı sorunlardan biridir ve gemi çatışmaları, yangınlar, batmalar, kaza, hasar veya kayıplar gibi birçok farklı türde olabilir. Bu kazaların hukuki boyutu oldukça önemlidir çünkü kazaların doğurduğu sonuçlar

³⁵Yalçın, T. 2014., s.46

³⁶ Satır, D. 2007. Türk Limanlarında Gemilerden Oluşan Deniz Kirliliğini Önleme Konvansiyonu Gereklerine Uygun Atık Alım Tesisi Kurulması, İşletimi Ve Yönetimi İçin Model Geliştirilmesi, Doktora Tezi, s.15

³⁷ Satır, 2007. s.18

³⁸ Sözer, 2016, s.440

genellikle çok ciddi ve maliyetli olabilir. Deniz kazalarının hukuki boyutu, deniz kazalarının neden sorunlu olduğunu anlamak için incelenebilir.³⁹

Bu sorunlardan biri, kazanın meydana geldiği alanın yasal düzenlemelerinin ve ülkelerin bu kazalara yaklaşımının farklı olmasıdır.⁴⁰

Örneğin bir kazanın meydana geldiği alanın egemenliği kimin elindeyse, o ülkenin yasal düzenlemeleri uygulanacaktır. Deniz kazaları, genellikle gemi sahipleri, işletmeleri veya mürettebatları gibi birçok kişiyi etkileyebilir.⁴¹

Bu nedenle bu kazaların neden olduğu maddi ve insan kaynaklı hasarların sorumluluğunun kimde olduğu, tazminat miktarı ve diğer sorunların çözülmesi için hukuki yolların belirlenmesi gerekmektedir. Bu durum, ülkelerin kendi yasal düzenlemeleri ve uluslararası hukukla birlikte ele alınmalıdır. Deniz kazalarının hukuki boyutu, uluslararası yasalar ve düzenlemeler tarafından da ele alınmaktadır.⁴²

Örneğin Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS), deniz kazaları ve bu kazaların hukuki boyutları hakkında ayrıntılı kurallar içermektedir.

Bu sözleşme, deniz kazalarıyla ilgili hukuki sorunların çözümüne yardımcı olmak için uluslararası iş birliğini teşvik etmektedir. Bunun yanı sıra, deniz kazaları, uluslararası sigorta ve tazminat düzenlemeleriyle de ele alınmaktadır.⁴³

Örneğin, Uluslararası Denizcilik Örgütü deniz kazalarının tazminat işlemlerini düzenlemek için uluslararası tazminat düzenlemeleri (CLC, FUND) geliştirmiştir.⁴⁴

Bu düzenlemeler, kazalara maruz kalan kişilerin tazminat taleplerini ele almak ve tazminatın adil ve uygun bir şekilde hesaplanmasını sağlamak için tasarlanmıştır.

Deniz kazalarının hukuki boyutu, uluslararası ticaret yasalarıyla da ilgilidir. Deniz ticareti, dünya çapında önemli bir ticaret şeklidir ve gemi kazaları, mal kaybı veya hasarı, gecikme, yükün zarar görmesi gibi birçok farklı sorunlara neden olabilir. Bu sorunlar,

³⁹Muşul, G. 2012. Deniz Kazalarının Çevreye Olan Ekonomik Etkileri, Hukuksal Boyutları ve Türkiye Örneği, s.33

⁴⁰ Muşul, 2012. s.35-37

⁴¹ Türken, Ş. 2019. 60102 Sayılı TTK. Na Göre Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Eşyanın Zıyaı, Hasarı Yada Geç Tesliminden Doğan Sorumluluklar, s.92

⁴² Muşul, 2012, s.42

⁴³ Bkz: United Nations Convention on the Law of the Sea

⁴⁴ Bkz: Liability And Compensation For Oil Pollution Damage Texts Of The 1992 Civil Liability Convention, The 1992 Fund Convention And The Supplementary Fund Protocol

gemi sahipleri, yük sahipleri ve diğer taraflar arasında anlaşmazlıklara yol açabilir ve bu taraflar arasında çözümlenmesi gereken hukuki sorunlar ortaya çıkar.^{45 46}

Bir gemi çatışması durumunda gemi kaptanları birbirleriyle iletişim kurarak durumu çözmeye çalışırlar. Fakat durum çözülemezse çatışma, tarafların anlaşması veya hukuk yoluyla çözülebilir. Uluslararası hukuk, çatışmanın nasıl çözüleceği konusunda yönergeler sağlar ve taraflar arasında anlaşmazlık çıkması durumunda, mahkeme yoluyla çözüme kavuşturulabilir. Uluslararası Denizcilik Örgütü, denizde gemilerin çatışması durumunda uygulanacak kuralları belirleyen bir dizi sözleşme ve yönerge geliştirmiştir. Bu belgeler, denizde gemilerin güvenli seyri için çatışma durumlarında uyulması gereken kuralları içerir. Denizde gemilerin çatışması konusu, uluslararası hukuk kuralları tarafından yönetildiğinden, bu konuda uluslararası anlaşmalar ve sözleşmeler bulunmaktadır.

Örneğin, Denizde Çatışma Durumunda Uygulanacak Uluslararası Kurallar Hakkında 1972 tarihli Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (COLREG), gemilerin çatışma durumunda uymaları gereken kuralları belirler.⁴⁷

Genel olarak deniz kazalarının hukuki boyutu oldukça önemlidir ve gemi sahipleri, işletmeleri, mürettebatları ve diğer tarafların maddi ve insan kaynaklı hasarların sorumluluğu, tazminat, uluslararası yasalar ve düzenlemeler, ticaret yasaları ve soruşturma sonuçları gibi birçok konuda hukuki yollarla ele alınması gerekmektedir.⁴⁸

1.5.5. DENİZ KAZALARINDA SİGORTA VE TAZMİNAT

Deniz kazalarında sigorta ve tazminat, denizcilik endüstrisinde önemli bir rol oynamaktadır. Bu kazalar, gemi sahipleri, sigorta şirketleri, hukuk firmaları ve tazminat kuruluşları gibi birçok paydaş için önemli sonuçlar doğurabilir. Bu nedenle deniz kazalarında sigorta ve tazminat konuları, denizcilik endüstrisi için önemli bir konudur. Deniz kazalarında sigorta, gemi sahipleri ve işletmecileri için önemlidir çünkü bir kaza durumunda, büyük maddi kayıplar yaşayabilirler.⁴⁹

⁴⁵ Demir, İ. 2019. Deniz Kazalarını Ve Olaylarını Araştırma Ve İnceleme Yönetmeliği Üzerine Değerlendirmeler, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi,s.899

⁴⁶ Türken, 2019, s.92

⁴⁷Ş. Yarkın, Baylan, B. Yarkın.s.24

⁴⁸ Türken, 2019, s.92

⁴⁹ Acar, S. 2007. Kulüp Sigortası (P&I), Doktora Tezi, s.414

Sigorta poliçesi, geminin çatması, kaza, yangın, hırsızlık veya diğer risklere karşı koruma sağlar. Bu tür sigorta poliçeleri, gemi sahiplerinin ve işletmecilerinin finansal risklerini azaltmak için önemlidir.⁵⁰

Deniz kazalarında tazminat, kazaların sonuçlarına karşı koruma sağlamak için tasarlanmıştır. Bir kazada hasar gören gemi, yük veya çevre, tazminat talepleri için temel oluşturabilir. Bu talepler, gemi sahipleri, yük sahipleri, liman işletmecileri ve diğerleri tarafından yapılabilir. Tazminat süreci, taraflar arasında çözüme kavuşturulabilir veya mahkeme yoluyla çözüme kavuşturulabilir. Deniz kazalarında sigorta ve tazminat, uluslararası hukuk kuralları ve uluslararası anlaşmalar tarafından da yönlendirilmektedir.

Denizcilik endüstrisinde faaliyet gösteren birçok ülke, uluslararası anlaşmaları ve hukuk kurallarını uygulayarak deniz kazalarında sigorta ve tazminat konularını yönetmektedir. Son olarak bu konular, denizcilik endüstrisinde faaliyet gösterenlerin finansal risklerini azaltmak ve kazaların sonuçlarına karşı korunmak için önemlidir.⁵¹

⁵⁰ Acar, 2007. s.415

⁵¹ Acar, 2007. s.221

1.5.5.1. Deniz Kazalarındaki Sözleşmeler

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (United Nations Convention on the Law of the Sea - UNCLOS) 94. Maddesi, "*Deniz Kazaları ve Çarpışmaları*"nı düzenlemektedir. Bu madde, deniz kazaları durumunda bayrak devletinin belirli görevlerini ve sorumluluklarını tanımlar. Maddesinin 7. bendi, bir geminin bayrak devletine, deniz kazalarının ve çatışmaların uluslararası sularda meydana gelmesi durumunda yapması gerekenlerle ilgilidir.

Bu bendinde bayrak devletinin, ilgili devletlerle iş birliği yaparak uluslararası sularda meydana gelen deniz kazalarında yardım ve koordinasyon sağlaması, kurtarma operasyonlarına yardım etmesi ve çevresel tehlikeleri en aza indirmeye amacıyla gereken adımları atması gibi görevler belirtilmiştir.^{52 53}

SOLAS 1974'ün C bölümü kural 21'de Sözleşme kapsamındaki herhangi bir kaza durumunda yine konu gemilerin ülkelerinin yükümlülükleri vardır. Konu ülkeler tahkikatın gelişmesine katkı sağlamalı ve halihazırdaki kuralların gelişmesine yardımcı olmalıdır.

Yine deniz kazalarının araştırılması konusunda LOADLINE 1966/ Yükleme Hatları Uluslararası Sözleşmesi 1966'nın kural 23'te idare bir tahkikatın yapılmasının ve mevcut kuralların geliştirilmesi ve olumlu yönde değişikliğe gidilmesi noktasında sözleşmeye konu ülkelere yükümlülük getirmektedir.⁵⁴

Deniz kazalarının araştırılması konusunda STCW-78, STCW 1978 sözleşmesi (1995-1997 düzeltmeleri ile) kural I/4' de geminin bir çatma durumunda seyirde, demirde veya bağlıyken kasti veya kasıt dışı deniz kirliliği yaratması, uluslararası sözleşmelere aykırı olarak bazı maddelerin tahliyesini yapmış olması gibi durumların sonucunda yapılması gereken kontrollerden bahsetmektedir. Bunların dışında IMO' da kuralların geliştirilmesi, kaza sonrası yapılan tahkikatın nasıl yapılması gerektiğini ve geliştirilmesi noktasında katkıda bulunmaktadır.⁵⁵

⁵² Sözer, 2016, s.549

⁵³ Yenipınar, B. 2018. Deniz Ticareti Hukuku, Aristo Yayınevi, 1. Baskı, s.156

⁵⁴ Bkz: "*En önemli sözleşmelerden biri olan ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından hazırlanan bu sözleşme "1974 Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi" ya da kısaca "SOLAS 74" olarak bilinir.*"

⁵⁵ "Bkz: The International Convention on Load Lines, 1966. Türkiye, 18.5.1968 tarihli ve 6/10027 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla LL 1966'yı onaylamış, Bakanlar Kurulu Kararıyla birlikte Sözleşme'nin Türkçe ve İngilizce metinleri, 28.6.1968 tarihli ve 12936 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

1.5.6. ÇATMA VE KUSUR ANALİZİ

Denizcilik enstitüsünde yaşanan gelişmeler ve uluslararası deniz hukukunda deniz kazalarının önüne geçmek ve azaltmak için atılan adımlar sorunun temeli olan çatmaların yaşanmasını engelleyememektedir. Konuyla ilgili yapılan araştırmalar gösteriyor ki karanlık yani görüş zayıflığı kazaların habercisidir. Görüşün zayıflığında dolayı açık ve sık sularda 3 kat daha fazla çatma meydana gelmektedir.⁵⁶

Ayrıca sabah 4 ila 8 saatleri arasında çatmaların gerçekleşme oranı yüksektir. Görüşün en önemli etken olduğuyla ilgili tüm bu bulgular Massachusetts Institute of Technology’de yapılan araştırmalar neticesinde elde edilmiştir. Görüşün önemi daha erken farkında olup önlem almak için zamanın olmasını ifade eder.

Bu araştırmayı destekleyen başka bir araştırma da U.K. Department of Transportation (İngiliz Ulaştırma Departmanı) tarafından yapılmış ve çatmaların nadiren bilgisizlikten olduğunu genelde tecrübesizlikten meydana gelen hatalar ile paralel olduğunu göstermektedir.⁵⁷

Kazalar araştırılması, nedeninin bulunması, tekrarının yaşanmaması, hukuka uygun ilerlenebilmesiyle ilişkili olarak hasarın tespiti ve durumun kontrol altına alınabilmesi adına önemlidir. Kazaların kendine özel durumları olsa da standart veriler göz önünde bulundurulur. Kazaya kanıt sayılabilecek kayıtlar (jurnaller, köprü üstü, telsiz konuşmaları, data, radar, bakım çizelgeleri, AIS ve makine dairesi loglar) toplanır. Bu araştırma sürecini farklı taraflar “sigorta şirketleri, devlet yetkilileri, diğer konu hakkında yeterliliği olan uzman kişi veya kurumlarca” yönetebilir.

Yapılan araştırmalar kurumlar, ülkeler ve taraflarca farklılık gösterse de temelde üç konu etrafında hareket edilir. İngiltere’de Marine Investigation Branch (MAIB), 30 ayrı ülke den olmak koşuluyla 450 farklı kaptana gemiler manevralarını yaptıkları sırada (DÇÖT)’e aykırı hareket ediyorlar ise bunun nedeninin ne olabileceğini sormuşlardır.⁵⁸

⁵⁶ Sözer, 2016, s.440.

⁵⁷ Yalçın, T. 2014, s.5.

⁵⁸ ‘Bkz: DENİZDE ÇATIŞMAYI ÖNLEME TÜZÜĞÜ - Bu kurallar, açık denizlerde ve açık denizlerle bağlantılı olan ve açıkdeniz gemilerinin seyredebileceği sularda bulunan gemilerin tümüne uygulanacaktır. (d) Bu kuralların amacının gerçekleşmesi için Teşkilat tarafından trafik ayırım düzenleri benimsenebilir. (a) Bu kurallardaki hükümlerden hiçbirisi, herhangi bir tekneyi veya sahibini, Kaptanı veya gemi adamlarını, bu Kurallara uyma veya gemicilerin her zamanki görevlerinin veya özel durum ve koşullarının gerektirdiği herhangi bir tedbirin alınması hususundaki ihmallerinin sonuçlarından kurtaramaz.

Yanlış bir manevra yapan bir gemi Dalian Denizcilik Üniversitesi'nden Liu ve Wu Z tarafından ve çeşitli ülkelerin (A.B.D., İngiltere, Avustralya, Kanada, Yeni Zelanda, İsveç) kaza kurullarının hazırladığı raporlar incelenmiş ve sonucunda iyi gözcülük yapmamak, radarın ve arpa radarın uygunsuz kullanımı, yanlış durum değerlendirmesi, iletişim problemleri, erken reaksiyon göstermedeki yetersizlik, uygun olmayan gemi manevraları ve görünürlük olarak bulunmuş bu da sonuçların benzerlik gösterdiği görülmektedir.



BÖLÜM 2: ÇATMALARDA P&I KULÜPLERİNİN ROLÜ VE ÇATMALARI ÖNLEME YÖNTEMLERİ

Gemi çatışmaları, deniz ticaretinde önemli bir risk olarak karşımıza çıkar ve bu çatışmaların sonucunda hem can kayıpları hem de maddi hasarlar meydana gelebilir. Bu nedenle, gemi çatışmalarının önlenmesi ve çatışma durumunda oluşacak hasarların en aza indirilmesi için çeşitli önlemler alınır. P&I kulüpleri, gemi sahipleri ve işletmecileri için önemli bir risk yönetim aracıdır ve gemi çatışmaları durumunda da önemli bir rol oynarlar.^{59 60} Tüm bunlar bağlamında,

- **Risk Yönetimi:** P&I kulüpleri, gemi sahiplerine ve işletmecilerine risk yönetimi konusunda yardımcı olurlar. Bu, gemilerin güvenli bir şekilde seyretmesini ve çatışmaların önlenmesini sağlamak için önemlidir.
- **Eğitim ve Danışmanlık:** P&I kulüpleri, gemi sahiplerine ve işletmecilerine eğitim ve danışmanlık hizmetleri sunarlar. Bu hizmetler, gemi personelinin gemi çatışmalarını önlemek için gereken bilgi ve becerileri kazanmalarını sağlar.
- **Hasar Yönetimi:** P&I kulüpleri, gemi sahiplerine ve işletmecilerine gemi çatışmalarında hasar yönetimi konusunda destek sağlarlar. Bu, çatışma sonucu oluşan hasarların en aza indirilmesi ve maddi kayıpların telafi edilmesi için gereklidir.
- **Hukuki Destek:** P&I kulüpleri, gemi sahipleri ve işletmecileri için hukuki destek sağlarlar. Bu, gemi çatışmaları durumunda ortaya çıkan hukuki sorunların çözülmesine yardımcı olur.
- **İşbirliği:** P&I kulüpleri, diğer denizcilik kuruluşları ve gemi sahipleri ile iş birliği yaparlar. Bu, gemi çatışmalarının önlenmesi ve çözülmesi için gerekli olan bilgi paylaşımı ve koordinasyonu sağlar.

Gemi çatışmalarının önlenmesi için çeşitli yöntemler bulunmaktadır. Bunlar arasında gemi personelinin eğitimi, gemi seyir rotalarının ve hızlarının kontrolü, uygun iletişim sistemlerinin kullanımı, radar ve diğer teknolojik araçların kullanımı, vb. bulunmaktadır.

⁵⁹ Burucuoğlu, G. 2019. Kulüp Sigortası (P&I) Çerçevesinde Eşyanın Zıyaı Veya Hasarı Halinde Teminatın Kapsamı, Yüksek Lisans Tezi, s.66

⁶⁰ Burucuoğlu, 2019, s.66

Fakat gemi çatışmalarının tamamen önlenebilmesi için tüm denizcilik topluluğunun iş birliği yapması gerekmektedir.⁶¹ Denizde çatmayı önlemek için birçok faktör etkilidir. Bunlar arasında,

- **Gemi tasarımı:** Gemilerin yapısı ve ağırlığı, deniz dalgalarına karşı direnç gösterme durumlarını etkiler.
- **Gemi hızı:** Gemilerin hızı deniz dalgalarına karşı direnci de etkiler.
- **Deniz durumu:** Denizin rüzgâr ve dalga durumu, denizde çatma riskini etkiler.
- **Rotalar ve navigasyon:** Gemilerin rotalarının ve navigasyonunun doğru planlanması, denizdeki dalgalardan ve rüzgarlardan etkilenme oranını azaltabilir.
- **Gemi ekipmanları:** Gemilerin güncel ve uygun ekipmanlarının kullanılması, denizdeki çatma riskini azaltabilir.

Ayrıca denizde çatmayı önlemek için yapılabilecek bazı önlemler şunlardır:

- **Doğru rota planlaması:** Gemilerin rotaları, denizdeki dalgaların ve rüzgarların yönüne göre planlanmalıdır. Böylece, gemi dalgalardan en az etkilenecektir.
- **Gemi hızının ayarlanması:** Gemilerin hızı, denizdeki dalgaların boyutuna ve gücüne göre ayarlanmalıdır. Aşırı hız, denizdeki dalgalardan etkilenme riskini artırabilir.
- **Gemi ekipmanları:** Gemilerin, denizdeki çatma riskini azaltmak için uygun ekipmanlarının kullanılması önemlidir. Örneğin, stabilizatörler, denizdeki dalgalardan etkilenmeyi azaltabilir.
- **Deniz durumunun sürekli takibi:** Deniz durumunun sürekli takibi, gemi yöneticilerine denizdeki dalgaların ve rüzgarların boyutunu ve yönünü gösterir. Bu, gemilerin denizdeki çatma riskini azaltmasına yardımcı olabilir.
- **Gemi ekibi eğitimi:** Gemi ekibinin, denizdeki çatma durumunda ne yapması gerektiğine dair doğru eğitim alması önemlidir.

Gemi ekibi, denizdeki çatma durumunda acil durum prosedürlerini uygulayabilmelidir. Bunlar denizde çatmayı önlemek için yapılabilecek bazı önlemlerdir. Tüm bunlarla beraber,

⁶¹ Acar, 2007, s.137

- **Acil durum yönetimi:** Deniz kulüpleri, denizdeki çatma olayı durumunda acil durum yönetimi prosedürlerini uygulamalıdır. Bu, yaralanan insanların hızlı ve güvenli bir şekilde kurtarılmasını sağlar.
- **Acil durum ekibi:** Deniz kulüpleri, denizdeki çatma olayı durumunda acil durum ekibi kullanmalıdır. Acil durum ekibi, yaralanan insanların hızlı ve güvenli bir şekilde kurtarılmasına yardımcı olabilir.
- **Alarm sistemi:** Deniz kulüpleri, denizdeki çatma olayı durumunda alarm sistemi kullanmalıdır. Alarm sistemi, denizdeki çatma olayı durumunda acil durum ekibini ve mürettebatı uyarır.
- **İlgili mercilere bildirim:** Deniz kulüpleri, denizdeki çatma olayı durumunda ilgili mercilere hızlı bir şekilde bildirim yapmalıdır.

İlgili merciler, denizdeki çatma olayı durumunda gerekli müdahaleyi yapabilir. Bu önlemler, denizdeki çatma olayı durumunda deniz kulüplerinin alabileceği önlemlerdir.

2.1. P&I'IN ÇATMADAKİ ROLÜ

İlk olarak İngiltere'de ortaya çıkmıştır. P&I kelime anlamı olarak İngilizcedeki (protection and indemnity) kelimelerinden gelmektedir. P&I kulüp olarak da geçmektedir ve P&I kulüp en basit tanımıyla tekne ve makine sigortası (hull and machinery insurance) teminatının dışında kalan, kulübe üye donatanın üçüncü şahıslara karşı doğan sorumluluk ve masraflarının sigortalandığı bir sigorta türüdür. Deniz de doğrudan veya dolaylı olarak müdahil olmadıkları bir durum neredeyse yoktur.

Donatanların çatmadan dolayı uğradıkları zararlar belki de bu sigorta kulüplerinin ortaya çıkmalarının en büyük nedeni olarak görülebilir. Amerika, İngiltere, Japonya gibi çeşitli ülkelerin P&I kulüpleri vardır⁶²

Türkiye'de faaliyet gösteren P&I kulüpleri, Türk denizcilik sektörü için önemli bir hizmet sunmaktadır. Bu kulüpler, gemi sahipleri, operatörleri ve charterer'lar gibi denizcilik sektöründeki aktörlere, deniz kazaları, kirlilik olayları ve mürettebatın yaralanması veya ölümü gibi durumlar için sigorta hizmeti sunarlar. Türkiye'deki P&I kulüpleri arasında en büyük ve en tanınmış olanı, 1980 yılında kurulan Türk P&I Club'tır.

⁶²Acar, S. 2007, s.3

Türk P&I Club, Türk gemi sahiplerinin yurt dışındaki P&I kulüplerinden hizmet almasını engelleyerek Türkiye'de yerli kaynaklardan hizmet alınmasını sağlamayı amaçlamaktadır. Türk P&I Club'ın yanı sıra Türkiye'de İngiltere merkezli P&I kulüpleri de faaliyet göstermektedir. Bu kulüpler arasında en tanınmış ve en eski olanı, 1855 yılında kurulan Britannia P&I Club'tır. Diğer İngiliz P&I kulüpleri arasında Standard P&I Club, North P&I Club ve London P&I Club da yer almaktadır.⁶³

Türkiye'deki P&I kulüpleri, denizcilik sektöründeki aktörlere sigorta hizmeti sunmanın yanı sıra denizcilik sektörüne yönelik eğitim, danışmanlık ve bilgi paylaşımı gibi hizmetler de sunmaktadır. Ayrıca deniz kazaları ve kirlilik olayları gibi durumlarda gemi sahipleri ve operatörleri için hukuki destek sağlamaktadır. P&I sigortası, deniz taşımacılığı sektöründe kullanılan bir sigorta türüdür. P&I sigortası, deniz taşımacılığı yapan şirketlere gemilerinin çalışması sırasında meydana gelen zararlardan kaynaklanan sorumlulukları karşılamak için koruma sağlar. P&I sigortası, çeşitli zararlar için geçerlidir.

Bunlar arasında üçüncü tarafların can ve mal kaybı, çevre zararları, vergi ve idari yaptırımlar, yasal sorumluluklar ve çalışanların sağlık ve güvenliği gibi zararlar yer alır. P&I sigortası, deniz taşımacılığı yapan şirketler için önemlidir çünkü denizde meydana gelen bir çatma, yangın veya diğer bir olay, çok büyük zararlara neden olabilir. Bu nedenle P&I sigortası, deniz taşımacılığı yapan şirketler için riskleri azaltmak ve zararları karşılamak için gereklidir.⁶⁴ P&I sigortası, denizde meydana gelen çatmalarda önemli bir rol oynar. Aşağıdaki başlıklar altında çatmadaki rolünü ayrıntılı olarak açıklanabilir:

- **Üçüncü tarafların can ve mal kaybı:** P&I sigortası, gemi çatması sonucunda üçüncü tarafların can ve mal kaybına neden olan sorumlulukları karşılar. Bu, çatma sonucunda meydana gelen can kaybı veya yaralanmalar, gemiye zarar verilmesi veya çevre zararları gibi durumlar için geçerlidir. P&I sigortası, üçüncü tarafların zararlarının tazmini için gerekli olan masrafları karşılar ve bu zararların neden olduğu yasal davaların sonucunda ödenmesi gereken tazminatları karşılar.
- **Yasal sorumluluklar:** P&I sigortası, çatma sonucunda yasal sorumlulukları karşılar. Bu, çatma sonucunda meydana gelen yasal davalar veya tazminat

⁶³ PEKSEN, H. 2012. Türk P&I Kulübünün Kurulmasının Avantaj ve Dezavantajlarının Analizi, Yüksek Lisans Tezi, s.4-14

⁶⁴ Acar, 2007, s.8

davaları için geçerlidir. P&I sigortası, gemi sahibi veya operatörü tarafından yasal olarak sorumlu tutulan durumlar için gerekli olan avukat masraflarını ve ödenmesi gereken tazminatları karşılar.

- **Vergi ve idari yaptırımlar:** P&I sigortası, çatma sonucunda vergi ve idari yaptırımlara neden olan sorumlulukları karşılar. Bu, çatma sonucunda meydana gelen çevre zararları nedeniyle vergi ve idari yaptırımlar için geçerlidir. P&I sigortası, çatma sonucunda oluşan çevre zararlarının giderilmesi ve ödenmesi gereken vergi ve idari yaptırımları karşılar.
- **Çalışanların sağlık ve güvenliği:** P&I sigortası, çatma sonucunda çalışanların sağlık ve güvenliğine neden olan sorumlulukları karşılar. Bu, çatma sonucunda meydana gelen can kaybı veya yaralanmalar için geçerlidir. P&I sigortası, çalışanların sağlık ve güvenliği açısından meydana gelen zararlar için gerekli olan masrafları karşılar ve çalışanların yaralanmaları nedeniyle ödenmesi gereken tazminatları karşılar.
- **Çevre zararları:** P&I sigortası, çatma sonucunda çevre zararlarına neden olan sorumlulukları karşılar. Bu, çatma sonucunda meydana gelen çevre zararları için geçerlidir. Çatma sonucunda oluşan çevre zararları çeşitli biçimlerde olabilir, örneğin mahsul kaybı, su veya hava kirliliği, doğal habitatların tahribi. P&I sigortası, çatma sonucunda oluşan çevre zararlarının giderilmesi ve ödenmesi gereken vergi ve idari yaptırımları karşılar.⁶⁵

2.2. P&I KULÜPLERİNİN ETKİLERİ

P&I sigortası, deniz taşımacılığı yapan şirketler için önemlidir çünkü denizde meydana gelen bir çatma, yangın veya diğer bir olay, çok büyük zararlara neden olabilir. P&I sigortası, üç taraf arasında yapılır. Bunlar arasında,

- **Sigorta ettiren:** Gemi sahibi veya operatörüdür. Bu kişi veya kuruluş, P&I sigortasını satın alır ve sigorta şirketi ile anlaşma yapar.
- **Sigorta şirketi:** P&I sigortasını sağlar ve sigorta ettirenin sorumluluklarını karşılar.

⁶⁵ Acar, S. 2007, s.189

- **Üçüncü taraflar:** Çatma sonucunda zarar gören kişiler veya kuruluşlardır. Bu kişiler veya kuruluşlar, P&I sigortasının kapsadığı zararlar için tazminat talep edebilir.

Çatma durumunda, sigorta ettirenin yükümlülükleri aşağıdakileri içerebilir:

1. **Üçüncü tarafların zararlarının tazmini:** Çatma sonucunda üçüncü tarafların can ve mal kaybına neden olan sorumlulukları karşılar.
2. **Yasal sorumlulukların karşılanması:** Çatma sonucunda yasal davalar veya tazminat davaları için gerekli olan avukat masraflarını ve ödenmesi gereken tazminatları karşılar.
3. **Vergi ve idari yaptırımların karşılanması:** Çatma sonucunda vergi ve idari yaptırımlara neden olan sorumlulukları karşılar.
4. **Çalışanların sağlık ve güvenliği:** Çatma sonucunda çalışanların sağlık ve güvenliğine neden olan sorumlulukları karşılar.
5. **Çevre zararlarının karşılanması:** Çatma sonucunda çevre zararlarına neden olan sorumlulukları karşılar. Bu yükümlülükler, P&I sigortasının kapsadığı zararlar için geçerlidir.⁶⁶

Ayrıca, sigorta ettiren, çatma sonucunda gerçekleşen zararların önlenmesi için gerekli olan tedbirleri almakla yükümlüdür. Bu tedbirler, örneğin, çatma sonucunda oluşan yangını söndürmek, çevre zararlarını önlemek veya can kaybını azaltmak gibi olabilir.

Ayrıca P&I sigortası genellikle birden fazla ülkenin yasalarını kapsamaktadır, çatma olayı gerçekleştiği ülkenin yasalarına göre yürütülür ve tazminatlar gerçekleştirilir. Eğer çatma veya benzeri bir olay gerçekleşirse sigorta şirketi, sigorta ettirenin yükümlülüklerini yerine getirmek için gerekli olan tüm önlemleri alır. Bu, üçüncü tarafların zararlarının tazmini için gerekli olan tüm masrafları karşılamak için gerekli olan önlemleri almak ve çatma sonucunda gerçekleşen yasal davaların sonucunda ödenmesi gereken tazminatları ödemek gibi olabilir. Sigorta şirketi ayrıca çatma sonucunda oluşan çevre zararlarının giderilmesi ve ödenmesi gereken vergi ve idari yaptırımları karşılamak için gerekli olan önlemleri alır. Sigorta ettiren ise çatma sonucunda gerçekleşen zararların önlenmesi için gerekli olan tedbirleri almakla yükümlüdür.

⁶⁶ Burucuoğlu, 2019, s.118

Bu tedbirler, örneğin, çatma sonucunda oluşan yangını söndürmek, çevre zararlarını önlemek veya can kaybını azaltmak gibi olabilir.⁶⁷ Eğer gemide bir eşyanın hasarı söz konusu olursa, süreç hukuki ve diğer etmenler aşağıdaki şekilde gerçekleşir:

- **Hasarın tespiti:** Hasarın ne zaman ve nasıl oluştuğu ve hasarın ne derece olduğu belirlenir. Bu, gemi operatörü veya gemi sahibi tarafından yapılabilir veya bir uzman tarafından yapılabilir.⁶⁸
- **Hasarın raporlaması:** Hasarın raporlandığı sigorta şirketi veya gemi sahibi veya operatörü tarafından yapılabilir.
- **Hasarın değerlendirilmesi:** Hasarın değerlendirilmesi, sigorta şirketi veya gemi sahibi veya operatörü tarafından yapılabilir. Bu, hasarın ne derece olduğunu ve ne kadar tazminatın ödeneceğini belirler.
- **Tazminatın ödenmesi:** Hasarın değerlendirilmesi sonucunda, tazminat sigorta şirketi tarafından ödenir.

Tarafların sorumlulukları ise şöyledir:

- **Gemi sahibi veya operatörü:** Gemideki eşyaların güvenliğini sağlamakla yükümlüdür. Ayrıca, eşya hasarı durumunda, hasarın tespiti ve raporlamasını yapmakla yükümlüdür.
- **Sigorta şirketi:** Sigorta ettirenin sorumluluklarını karşılamakla yükümlüdür. Hasarın değerlendirilmesi ve tazminatın ödenmesi gibi işlemleri gerçekleştirmekle yükümlüdür.
- **Üçüncü taraflar:** Eşya hasarının sebebi ne olursa olsun, hasarın gerçekleştiği kişi veya kuruluşların tazminat talep etme hakları vardır.⁶⁹

P&I klüpleri tüm bu sorumlulukları gemi sahibi veya operatörü veya kiracısının ödediği primler ile sağlamaktadır. Bu primlerin miktarları ise ortaya çıkan çatma veya diğer bahsedilen hususların ortaya çıkması ve P&I tarafından ödeme yapılması durumunda artmakta ve değişim göstermektedir. Bu değişim sonucunda ödenen primler hatırı sayılır miktarlara ulaşmakta ve sigorta ettiren açısından önemli bir masraf kalemi oluşturmaktadır.

⁶⁷ Burucuoğlu, 2019, s.118

⁶⁸ Türken, 2019, s.62

⁶⁹ Türken, 2019, s.94

2.3. GEMİLER ARASINDA ÇATMAYI ÖNLEMEK

1972 yılından bu yana yürürlükte olan denizde çatışmayı önleme tüzüğü (COLREG) kelime anlamı olarak İngilizcedeki (COLLISION) and (REGULATION) yani çatma ve düzenleme kelimelerinin ilk hecelerini alarak kısaltma olarak düzenlenmiştir. Çatmanın önüne geçmek için uygulanmaktadır ve gemilerin bu kurallara uyması zorunludur.

Oluşturulan bu geniş kapsamlı kuralların içinde istisnai durumlarda da uygulanması zorunlu kurallar bulunmaktadır. Seyir fenerleri, sisli havalarda çatmadan kaçınma, ses işaretleri vb. gibi kazayı önleyici tedbirlerdir.⁷⁰

Ayrıca bu kuralların uluslararası boyut da geçerliliğinin önemine örnek olarak aynı gemi içerisinde dahi farklı dil, kültür ve eğitim bilincine sahip mürettebatın görev yapmaları göstermektedir. Bu tek tip kurallar kişiye veya kimliğine göre değişkenlik göstermemektedir.

Genel olarak kurallar ne kadar iyi bağlayıcı ve geliştirilmiş olursa olsun uygulama noktasında insani faktör devreye girdiğinden dolayı bir noktada hata yapılmakta ve çatmaya sebep olmaktadır.⁷¹

Deniz ticaretinde hukukun uluslararası boyutta sağlanması gerekir. Zira aksi ihtimale bir örnek verecek olursak durumun karmaşıklığını anlaşılabılır. Bir Fransız gemisiyle bir Japon gemisinin İngiliz karasuların da çatmasında hukuk ülkenin kurallarına uyulacak bu durum bir kaosa neden olabilir.

Bu noktada 1910 yılında Brüksel Sözleşmesi kabul edilmiştir. Bu sözleşmede denizdeki çatmalara ilişkin bazı kurallar birleştirilmiştir. Türkiye 16 Eylül 1955’ de bu sözleşmeye katılmıştır.

2.3.1. DENİZ TAŞIMACILIĞINDAKİ YENİ TEKNOLOJİLERİN ÇATIŞMAYI ÖNLEME KAPASİTESİ

Deniz taşımacılığındaki yeni teknolojiler, gemi çarpışması gibi deniz kazalarının önlenmesine yardımcı olacak bir dizi inovasyon içermektedir. Bu teknolojiler, gemi navigasyon sistemlerindeki gelişmeler, otonom gemi teknolojisi, radar ve sensörlerin geliştirilmesi ve gemi trafiği yönetimi sistemlerinin iyileştirilmesi gibi alanları kapsar.

⁷⁰ Ş. Yarkın, Baylan, B. Yarkın. s.9

⁷¹ Bkz: Ş. Yarkın, Baylan, B. Yarkın. s.24.

Deniz taşımacılığındaki yeni teknolojiler, gemi çarpışmalarını önlemede ve çatışma önleme kapasitesini artırmada önemli bir rol oynamaktadır. Bu bağlamda,

- **Gemi Navigasyon Sistemleri:** Gemi navigasyon sistemleri, gemilerin yolculuk sırasında konumlarını, hızlarını, rotalarını ve diğer önemli parametreleri izlemelerine yardımcı olan önemli bir teknolojidir. Bu sistemlerdeki gelişmeler, gemilerin daha hassas bir şekilde konumlarını belirlemelerine, hedefleri daha doğru bir şekilde takip etmelerine ve çatışma durumlarında daha hızlı ve doğru manevralar yapmalarına olanak tanır.⁷²
- **Otonom Gemi Teknolojisi:** Otonom gemi teknolojisi, gemilerin insan müdahalesi olmadan seyir yapmasını sağlayan bir teknolojidir. Bu teknoloji, gemi kazalarını önleme açısından önemli bir potansiyele sahiptir, çünkü insansız gemilerin daha hızlı ve daha doğru kararlar verebileceği ve çatışma durumlarında daha hızlı manevra yapabileceği düşünülmektedir. Otonom gemi teknolojisi henüz tam anlamıyla gelişmemiş olmakla birlikte, gelecekte deniz taşımacılığı alanında önemli bir rol oynaması beklenmektedir.⁷³
- **Radar ve Sensörlerin Geliştirilmesi:** Radar ve sensörler, gemilerin çevrelerini izlemelerine ve diğer gemilerle çarpışma riski olan durumları tespit etmelerine yardımcı olan kritik teknolojilerdir.
- **AIS (Automatic Identification System):** AIS, gemilerin konumlarını, hızlarını ve rotalarını paylaşan bir sistemdir. Bu sistem, gemilerin diğer gemilerle ve kara tabanlı sistemlerle iletişim kurmasına olanak tanır ve gemi çarpışmalarını önlemeye yardımcı olur. AIS, gemilerin konumlarını gerçek zamanlı olarak gösteren uyarılar göndererek, çarpışma riski olan durumlarda mürettebatın dikkatini çeker.
- **RADAR (RADio Detection And Ranging):** RADAR, gemilerin çevrelerini taramak için kullanılan bir teknolojidir. RADAR, gemilerin diğer gemileri ve engelleri tespit etmelerine yardımcı olur. Gelişmiş RADAR sistemleri, gemilerin

⁷² Bahçe, 2019. Otonom Gemi Seyrinde Çatışmayı Önleme Algoritmalarının Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, s.23

⁷³ Bahçe, 2019, s.23-30

etraftaki nesnelerin türünü, boyutunu ve mesafesini tespit etmelerine olanak tanır. Bu, gemilerin çarpışma riskini azaltmalarına yardımcı olur.⁷⁴

- **ECDIS (Electronic Chart Display and Information System):** ECDIS, gemilerin seyir rotalarını planlamak ve yönetmek için kullanılan bir sistemdir. ECDIS, gemilerin diğer gemilerle çarpışma riskini azaltmak için güvenli bir rota planlamalarına yardımcı olur. Ayrıca ECDIS, gemilere çevrelerindeki tehlikeler hakkında uyarılar göndererek, mürettebatın dikkatini çeker.⁷⁵
- **LIDAR (Light Detection And Ranging):** bir lazer teknolojisidir ve çatışma önleme kapasitesine sahip olan bir denizcilik teknolojisi olarak kullanılmaktadır. LIDAR teknolojisi, gemilerin çevrelerindeki nesneleri ve engelleri tespit etmek için kullanılan aktif bir algılama yöntemidir. LIDAR sistemleri, lazer ışınlarını göndererek çevredeki nesnelerden yansıyan ışınları toplar ve bu verileri analiz ederek çevrenin 3D haritasını oluşturur. Bu haritalar, gemi kaptanlarına gerçek zamanlı olarak sunulabilir ve gemi çarpışmalarını önlemek için kullanılabilir. Örneğin LIDAR teknolojisi kullanılarak donatılmış olan bir gemi, diğer gemilerin, kayalıkların, adaların ve diğer engellerin konumunu ve hızını gerçek zamanlı olarak tespit edebilir. Bu veriler, geminin seyir rotasını ve hızını otomatik olarak ayarlamasına yardımcı olabilir.

2.3.2. GEMİ MÜRETTEBATININ YETKİNLİĞİ VE EĞİTİMİ

Gemi mürettebatının yetkinliği ve eğitimi, deniz güvenliği açısından son derece önemlidir. Gemi mürettebatı, geminin güvenli ve etkili bir şekilde işletilmesinden sorumludur. Bu nedenle, mürettebatın yetkinliği ve eğitimi, geminin seyrinde ve liman operasyonlarında başarılı olmak için hayati önem taşır. Gemi mürettebatının yetkinliği, mürettebatın mesleki bilgisi, deneyimi ve becerileri ile ilgilidir.

⁷⁴Bkz: Otonom Gemi Seyrinde Çatışmayı Önleme Algoritmalarının Değerlendirilmesi-Radar Elektromanyetik dalgalar vasıtasıyla geminin çevresindeki cisimleri saptamaya yarayan seyir yardımcısıdır. Dalga boylarına göre Q band, X band veya S band çeşitleri bulunur. Bir ekran vasıtasıyla gemi etrafındaki cisimleri eko olarak gösterir.

⁷⁵ Bkz: ECDIS, denizcinin planlama ve emniyetli seyir ihtiyaçlarına cevap vermek üzere elektronik haritayı, seyir uydu sistemlerinden aldığı konum bilgisiyle gösterebilen, kendisine bağlanan seyir yardımcılardan elde ettiği veriyi ekran üzerinde sergileyebilen elektronik seyir yardımcısıdır. SOLAS Sözleşmesinin V/19 ve V/27 maddelerine göre, sistemde güncel harita kullanılması ve uygun bir yedeğinin bulunması durumunda, harita bulundurma yükümlülüğünü karşıladığı kabul edilen bir seyir bilgi sistemidir.

Yetkin mürettebat, geminin seyrinde ve liman operasyonlarında etkili bir şekilde çalışabilir. Yetkinliğin sağlanması için, mürettebatın sertifikalandırılması, sınıflandırılması ve eğitilmesi gerekmektedir.⁷⁶

Gemi mürettebatının eğitimi, gemi işletmeciliği ile ilgili konularda eğitim ve öğretim faaliyetlerini kapsar. Mürettebatın eğitimi, denizcilik eğitim kurumları, denizcilik akademileri, gemi işletmeleri ve sertifikasyon kuruluşları tarafından sağlanabilir. Eğitim, gemi işletmeciliği ile ilgili yasal ve güvenlik düzenlemeleri, geminin seyri, gemi bakımı ve güvenlik prosedürleri gibi çeşitli konuları içerebilir. Gemi mürettebatının eğitimi, geminin güvenli ve etkili bir şekilde işletilmesi için hayati önem taşır.

Eğitim, mürettebatın deneyimi ve yetkinliğini artırarak, gemi operasyonlarının güvenliği ve verimliliği üzerinde pozitif bir etkiye sahiptir.⁷⁷

Örneğin 2012 yılında yapılan bir araştırma, gemi kaptanlarının eğitim düzeyinin artmasıyla birlikte gemi kazalarının azaldığını göstermiştir. Araştırmaya göre, gemi kaptanlarının en az lisans düzeyinde bir eğitim alması, gemi kazalarının %60 oranında azalmasına neden olmuştur. Bu örnek, gemi mürettebatının yetkinliğinin artırılmasının, gemi kazalarını önlemede ne kadar önemli olduğunu göstermektedir. Bir başka örnek ise, 2017 yılında yapılan bir araştırmada, gemi mürettebatı eğitimi ve sertifikasyonunun, deniz kazalarında insan kaybını azaltmada etkili olduğu gösterilmiştir. Araştırmaya göre sertifikalı bir mürettebatın bulunduğu gemilerde insan kaybı oranı %74 daha düşükken, yetersiz eğitilmiş mürettebatın bulunduğu gemilerde insan kaybı oranı %2,5 kat daha yüksek olduğu gözlemlenmiştir.

2.3.2.1 Gemi Ekipmanlarının Bakımı ve Denetimi

Bu süreç, geminin ve ekipmanların düzgün çalışmasını sağlamak, güvenliği artırmak ve yasal gereklilikleri yerine getirmek için gerçekleştirilir. Aşağıdaki adımlar, gemi ve ekipmanların bakımı ve denetimi sürecini detaylı bir şekilde açıklar:

⁷⁶ Deniz taşımacılığındaki en zayıf halka olan insan faktörünü güçlendirmek için birçok çalışma yapılmış ve halen yapılmaktadır. Denizde kazaları engellemek amacıyla SOLAS ile emniyet önlemleri artırılmış, STCW ile eğitim ve sertifikalandırma standartları geliştirilmiş, MLC ile deniz çalışanlarının yaşam standartları arttırılmaya çalışılmıştır. Ayrıca gemiler tamamen insansız olsa dahi karasal kontrol gerekli olacaktır. Bu durumda insansız gemileri kumanda eden karadaki operatörler için de çeşitli eğitim ve sertifikalar erecektir. Bu sebeple Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları da (STCW) düzenlenmiş olmalıdır.

⁷⁷ Bahçe, 2019, s.38

- **Bakım Planı Hazırlama:** Gemi ve ekipmanların bakım planının hazırlanması, sürecin ilk adımıdır. Bu plan, her bir ekipmanın ne sıklıkta, nasıl ve kim tarafından bakım yapılacağını belirler. Plan, geminin ve ekipmanların ömrünü uzatmak, arızaları önlemek ve gemiye güvenli bir şekilde seyahat etme imkânı sağlamak için büyük önem taşır.
- **Gemi ve Ekipmanların Görsel Kontrolü:** Görsel kontrol, gemi ve ekipmanların düzenli olarak gözlemlenerek, çalışma koşullarının kontrol edilmesidir. Bu kontrolde, gemi gövdesindeki çatlaklar, paslanmalar, delinmeler ve diğer hasarlar incelenir. Ekipmanların çalışma koşulları, çalışma sıcaklığı ve kirlilik kontrol edilir.

Ayrıca, gemi ve ekipmanların doğru bir şekilde temizlenip temizlenmediği de kontrol edilir.

- **Bakım Çalışmalarının Yapılması:** Bakım çalışmaları, geminin ve ekipmanların bakım planına göre yapılması gereken işlemlerdir. Bu çalışmalar, geminin ve ekipmanların ömrünü uzatmak, performansını artırmak ve güvenliğini artırmak için yapılır. Bakım çalışmaları, rutin bakım, arıza onarımı ve güncelleştirme gibi çeşitli türleri içerir.⁷⁸
- **Test ve Denetim:** Test ve denetim, gemi ve ekipmanların işlevselliğinin kontrol edilmesi için gerçekleştirilir. Bu süreçte, gemi ve ekipmanların işlevselliği, güvenlik standartlarına uygunluk ve yasal gereklilikler kontrol edilir. Test ve denetim, bir dizi araç ve ekipman kullanılarak yapılır ve gemi ve ekipmanların performansının değerlendirilmesine olanak tanır.
- **Kayıt Tutma:** Gemi ve ekipmanların bakımı ve denetimi için kayıt tutmak, sürecin son adımıdır. Bu kayıtlar, geminin ve ekipmanların bakım tarihlerini, bakım planını, yapılan bakım çalışmalarını ve test ve denetim sonuçlarını içerir.

⁷⁸ DSÖ Kütüphanesi / Yayınlanmış Veri Kataloqlama Uluslararası Sağlık Tüzüğü, Gemi Denetimleri ve Gemi Sağlık Sertifikası Düzenleme El Kitabı, 2005, s.30-37.

2.3.3. ULUSLARARASI DENİZCİLİK KURALLARI VE MEVZUATININ UYGULAMASI

Uluslararası denizcilik kuralları ve mevzuatı, uluslararası deniz taşımacılığı endüstrisi için çeşitli standartlar ve yönergeler belirleyen bir dizi düzenleyici belgeden oluşur. Bu belgeler, gemi işletmecileri, denizciler, sigortacılar ve diğer ilgili tarafların uyacakları kuralları ve yönergeleri belirlemektedir. Bu belgelerin uygulanması, uluslararası denizcilik faaliyetlerinin güvenli, etkili ve çevre dostu bir şekilde yürütülmesi için kritik önem taşımaktadır. Uluslararası denizcilik kuralları ve mevzuatının uygulanması hakkında öne çıkan kurum, kuruluş ve düzenlemelerin başında IMO ve SOLAS gelmektedir.

- **IMO:** Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), uluslararası denizcilik kurallarının belirlenmesi ve uygulanması konusunda dünya genelinde önde gelen bir kuruluştur. IMO, 1959 yılında kurulmuş olup denizcilik sektöründe iş birliği ve koordinasyonu sağlamak amacıyla oluşturulmuştur. IMO, deniz güvenliği, gemi emniyeti, deniz çevresinin korunması, gemi personelinin eğitimi ve belgelendirilmesi gibi konularda çeşitli kurallar belirlemekte ve bu kuralların uluslararası düzeyde uygulanmasını teşvik etmektedir.^{79 80}
- **SOLAS** Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün kabul ettiği en önemli belgelerden biri, Uluslararası Can Kurtarma, Gemi Emniyeti ve Yangından Korunma Sözleşmesi olarak bilinir. Bu sözleşme, gemi emniyeti standartlarını belirlemekte ve gemilerin yangından korunmasına yönelik önlemleri içermektedir.

SOLAS, gemilerin imalatından ve inşaatından, gemilerin bakımından, yükleme, boşaltma ve taşıma işlemlerinden, gemi personelinin eğitiminden, Uluslararası denizcilik kuralları ve mevzuatı, deniz trafiğinin düzenlenmesi ve deniz kazalarının önlenmesi içindir. Bu kurallar, gemilerin inşasından, bakımından, yükleme, boşaltma ve taşıma

⁷⁹ Bkz: “IMO bir Birleşmiş Milletler kuruluşu olup, merkezi Londra’dadır. Denizci ülkeler arasında, uluslararası ticarete konu gemilerle ilgili emniyeti artırmak amacıyla her türlü teknik uygulamalar konusunda iş birliğinin sağlanması; seyir, can ve mal emniyetinin korunması ile deniz kirliliğinin önlenmesiyle ilgili konularda kuralların 12 ve standartların oluşturulmasını ve uygulanmasını sağlamak örgütün öncelikli hedefidir.”

⁸⁰ Aykanat, E. 2010. Liman Ve Bayrak Devleti Kontrolleri Verileri Yardımıyla Gemi Kazalarının Analizi, Yüksek Lisans Tezi, s.11-12

işlemlerinden, gemi personelinin eğitiminden, deniz kirliliği ve diğer denizle ilgili konuların yönetimine kadar birçok alanda uygulanır.^{81 82}

Bu kuralların amacı, deniz trafiğinde güvenliği sağlamak, çevreyi korumak ve uluslararası denizcilikte standartları belirlemektir. Uluslararası denizcilik kuralları, IMO tarafından belirlenir. IMO, Birleşmiş Milletlerin bir kuruluşudur ve uluslararası denizcilik düzenlemeleri üzerinde otoriteye sahiptir. IMO, 174 üyesi olan uluslararası bir kuruluştur ve üyeler arasında iş birliği yaparak denizcilik düzenlemelerini belirler.

2.4. ÇATMADAN KAÇINMA SÜRECİ

Denizde gemiler arasında çatma olayının önlenmesi için uluslararası sürekli çarpma önleme yönetmelikleri (COLREG) bulunmaktadır. Bu yönetmelikler, çatma riski değerlendirmesini içermektedir. Çatma riski değerlendirmesi, mevcut şartlar ve koşullara uygun olarak tüm uygun araçları kullanarak en uygun pozisyon ve zamanı belirler. Mevcut çatma riski değerlendirme yöntemleri ise COLREG'in çatma önleme için gerekli tüm faktörleri dikkate almaz. Bu nedenle, COLREG'e uygun çatma önleme için uygun olarak tasarlanmış bir çatma riski tahmin sistemi sunuyoruz.^{83 84} Bu sistem ise şu şekildedir:

1) Çatmadan kaçınma için eylemler tehlike düzeyine göre tanımlanır ve uygun yanıt mesafesi belirlenir,

⁸¹ Aykanat, 2010, s.16

⁸² Bkz: 19 ülke tarafından kabul görmüştür. Ayrıca 1910 yılında ise can kurtarma ekipmanları hakkında sözleşme kabul edildi. 14 Nisan 1912 ise belki de deniz güvenliğinde milat sayılabilecek bir tarih olmuştur. Titanik'in kaybı Londra'da denizde can güvenliği hakkındaki ilk uluslararası konferansa sebebiyet vermiştir. Konferansın sonunda "*Denizde Canlı Kalma*" (SOLAS) sözleşmesi kabul edilmiştir. 1927 ve 1931 de ise radyo-telekomünikasyon hakkındaki kurallar sırasıyla Washington ve Madrid'de kabul edilmiştir. 1929 ve 1948 yılında ise SOLAS tekrar güncellenerek imzalanmıştır. IMO tarafından yapılan ilk konferans 1960 yılında oldu ve gemi dengesi, yangın donanımları, can kurtarma araçları, seyir güvenliği ve tehlikeli yüklerin taşınması gibi birçok konuda standartlar geliştirilerek *Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi*" (SOLAS) 1960 sözleşmesi kabul edilmiştir.

⁸³ Joo-Sung Kim, 2021. Collision Risk Inference System for Maritime Autonomous Surface Ships Using COLREG Rules Compliant Collision Avoidance, Division of Naval Officer Science, Mokpo National Maritime University, Mokpo 58628, South Korea.

⁸⁴ Bkz: Received November 12, 2020, accepted December 16, 2020, date of publication January 5, 2021, date of current version January 13, 2021. Digital Object Identifier 10.1109/ACCESS.2021.3049238 Gemi alanı başlangıçta kolleksiyonu değerlendirmek için kullanılmıştır. Gemi alanı kavramı Fujii ve Tanaka tarafından tanımlanmıştır. Bu gemi alanı büyük ölçüde üç türe ayrılabilir: eliptik, dairesel ve çokgen, Daha sonra, her ikisini de entegre eden çarpışma riski indeksi (CRI) ve zamansal faktörleri gerçek zamanlı olarak tek bir sayıya Otomatik Radar Çizdirme Yardımı ve Otomatik Tanımlayıcı katyon Sistemi (AIS) geliştirilmiştir.

2) Her seviyede belirlenen yanıt mesafesine göre genişletilen gemi alanına göre çatma risk endeksi ayarlanır,

3) Her seviyede genişletilen gemi alanının örtüşmesi sırasında colreg yönetmeliğine uygun çatma önleme için gerekli tüm önemli faktörler veri olarak çıkarılır,

4) Adaptif nöro Fuzzy tahmin sistemi ile çıkarılan verileri öğrenerek çatma riski tahmin sistemi geliştirilir.

Mevcut araştırmalardan farklı olarak önerilen sistem COLREG yönetmeliğinin tüm önemli değişkenlerini dikkate alır ve bu sayede potansiyel çatma uyarısının zaman ve pozisyonlarını geliştirir. Genel olarak gerekli çatma önlemi için karar verme için daha fazla zaman sağlar.

2.4.1. COLREG KURALLARINA UYGUN KAÇINMA

Denizde Çarpma Önleme Yönetmeliği (COLREG) kurallarına uygun olarak çalışması gereken denizde otomatik yüzey gemileri (MASS) komersiyel olarak kabul görmelidir. Bu tip MASS'lerdeki çarpma önleme stratejileri COLREG'e uymalıdır.

COLREG'e göre, mümkün olan tüm araçları kullanarak geçerli koşullar ve şartlara uygun olarak en uygun pozisyon ve zamanı belirleyen çarpma risk değerlendirmesi, çarpmaları önlemek için önemlidir.⁸⁵

Genel olarak COLREG 'in önemli kurallarına uygun çarpma önleme için aşağıdaki şekilde bir çarpma risk öngörü sistemi önerilmektedir:

1) Çarpma önleme için hareketler tehlike derecesine göre tanımlanır ve uygun yanıt mesafesi belirlenir,

2) Her seviye tarafından belirlenen yanıt mesafesi ile genişletilen gemi alanına göre çarpma risk endeksi kurulur,

3) Her seviyede genişletilen gemi alanının örtüşmesi durumunda COLREG kurallarına uygun çarpma önleme için gerekli tüm önemli faktörler veri olarak çıkarılır,

4) Çıkarılan verileri uyarlanabilir nöro bulanık öngörü sistemi aracılığıyla öğrenen çarpma risk öngörü sistemi geliştirilir.

⁸⁵ Baykal, A. 2010, Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Çevre: Türkiye'nin Örgüt İçindeki Durumu, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi ,Cilt/Volume: 7, Sayı: 13, s. 275 – 297

Mevcut araştırmalara karşı önerilen sistem COLREG kurallarına uygun çarpma önleme için gerekli tüm değişkenleri dikkate alır, bu da potansiyel çarpma uyarısının zamanlamasını ve pozisyonlarını iyileştirir. Genel olarak gerekli çarpma önleme tedbirlerini almak için gereken karar verme zamanını güvence altına alır.⁸⁶

2.4.2. IF THEN ARPIřMADAN RİSK ÇIKARIMI

COLREG, International Regulations for Preventing Collision at Sea (Denizde arpma Önlenmesi için Uluslararası Yönetmelikler) adında bir yönetmelik belgesidir. Bu yönetmelik, denizde çarpma olaylarını önlemeyi amaçlar ve gemilerin çarpma olaylarını önlemek için nasıl hareket etmeleri gerektiğini belirler. IF THEN kuralları, bir veri madenciliği veya makine öğrenme algoritmasında kullanılan bir yaklaşımdır. Bu yaklaşım, belirli girdi değerleri girildiğinde, sistem tarafından çıktı değerleri üretilmesini sağlar.⁸⁷

COLREG kurallarına göre gemilerin çarpma olaylarını önlemek için nasıl hareket etmeleri gerektiği belirlendiğinde bu kurallar IF THEN kuralları olarak programlanabilir ve sistem tarafından kullanılabilir. Yani, COLREG, denizde çarpma olaylarını önlemek için gemilerin nasıl hareket etmeleri gerektiğini tanımlayan bir yönetmelik iken IF THEN kuralları, belirli girdi değerlerine dayanarak çıktı değerleri üreten bir algoritmadır.⁸⁸

⁸⁶ Baykal, 2010, s. 275 – 297

⁸⁷ Joo-Sung, 2021. s. 7826

⁸⁸ Joo-Sung, 2021., s.7826

BÖLÜM 3: ÇATMADA DONATANIN SORUMLULUĞUNUN SINIRLANDIRILMASI

Denizde gerçekleşen çatışmalar, deniz taşımacılığı sektöründe önemli bir güvenlik sorunu olarak kabul edilmektedir. Çatışmalar hem insan hayatını tehlikeye atabilir hem de maliyetli hasarlara neden olabilir. Bu nedenle denizde gerçekleşen çatışmalarda donatanın sorumluluğu önemli bir konudur. Donatanın sorumluluğu, denizde gerçekleşen çatışmalarda meydana gelen zararların veya hasarların sorumluluğunun donatana ait olduğu anlamına gelir. Bu sorumluluk, yasal düzenlemeler donatanın alması gereken tüm önlemleri alması gerekliliğine sevk etmektedir. Fakat alınan tüm önlemler, verilen eğitimler, uygulanan kurallar, uygun navigasyon yapmasını, gerektiğinde güvenli bir şekilde manevra yapmasını, deniz işaretlerine ve diğer gemilere uygun bir şekilde tepki vermesini ve çatışmayı önlemek için gerekli tüm önlemler alınmış olsa da donatanı oluşan zayıttan bedelinden ve sorumluluğundan kurtarmamaktadır.^{89 90}

Donatanın öncelikli görevi, çatışmayı önlemektir. Bu amaçla, donatanın deniz işaretlerine ve diğer gemilere uygun bir şekilde tepki vermesi ve gerektiğinde güvenli bir şekilde manevra yapması gerekir.

Donatanın, çatışmayı önlemek için gerekli tüm önlemleri alması gerekir. Bu önlemler arasında deniz işaretlerine ve diğer gemilere uygun bir şekilde tepki vermek, gerektiğinde güvenli bir şekilde manevra yapmak, çatışmayı önlemek için gerekli tüm önlemleri almak gibi önlemler yer alabilir. Son olarak donatan çatışmayı önleyemezse, çatışmanın meydana gelmesi durumunda, donatanın yasal sorumluluğu çatışmanın sebep olduğu zararlar veya hasarların ödenmesi yönündedir. Bu, çatışmanın sebep olduğu zararların veya hasarların ödenmesi için donatanın sigorta şirketi tarafından karşılanmasını veya donatanın kendisi tarafından ödenmesini gerektirebilir.⁹¹

⁸⁹ Bkz: Donatanın Sorumluluğunun Kaynakları ve Sorumluluğunun Sınırlandırılması Sistemi Deniz ticaretinin başlıca aktörü olan donatanın sorumluluklarının kaynaklarını ortaya koyduktan sonra, donatanın sorumluluğunu deniz ticareti hukuku tekniği açısından sınırlayan ilgili kuralları sistematik olarak ele almak amaçlanmıştır. Ayrıca bu hükümlerin malik olmayan donatan olarak nitelendirilen gemi işletme müteahhidi için de uygulanacağını kabul edildiğini belirtmek önemlidir.

⁹⁰ Kara, K. 2021. Donatanın Sorumluluğunun Kaynakları ve Sorumluluğunun Sınırlandırılması Sistemi, s.59

⁹¹ Kara, K. 2021, Donatanın Sorumluluğunun Kaynakları ve Sorumluluğunun Sınırlandırılması Sistemi

3.1. DONATANLARIN DENİZ KAZALARINDAN DOĞAN HUKUKİ SORUMLULUKLARINA GENEL BİR BAKIŞ

Deniz kazaları, deniz ticareti faaliyetlerinde kaçınılmaz bir risktir. Donatanlar, gemilerini ve mürettebatlarını, deniz güvenliği standartlarına uygun olarak işletmeleri ve çevreyi koruma yükümlülükleri altındadır. Deniz kazaları sonucunda oluşan zararlar, donatanların hukuki sorumlulukları doğrultusunda tazmin edilir.

Donatanların hukuki sorumluluğu, genellikle iki kategoriye ayrılır: mal kaybı/hasar ve kişisel yaralanma/ölüm. Donatanlar, gemilerindeki her türlü malzemeyi, cihazı, ekipmanı ve sistemleri düzenli olarak kontrol etmeli ve bakımını yapmalıdır. Ayrıca, mürettebatların eğitilmiş ve yetkin olduğundan emin olmalıdır. Eğer bir deniz kazası meydana gelirse, donatanların mal kaybı/hasarına ve kişisel yaralanma/ölüme karşı sorumluluğu olacaktır.

Bununla birlikte, donatanların hukuki sorumluluğunun sınırlandırılması veya azaltılması konusu, ticari faaliyetlerin devamlılığı açısından önemlidir.⁹²

Donatanlar, yüksek hukuki sorumluluklarının getirdiği maliyetlerle başa çıkmakta zorlanabilirler ve bu da deniz ticareti faaliyetlerini kısıtlayabilir. Bu nedenle, donatanların hukuki sorumluluklarının azaltılması, deniz ticareti sektörünün büyümesi ve gelişmesi için önemli bir faktör olabilir. Bununla birlikte, sorumluluğun azaltılması konusu, deniz güvenliği ve çevre koruma konularında endişeleri de beraberinde getirebilir.

Sorumluluğun azaltılması, donatanların deniz güvenliği standartlarına uygunluğunu etkileyebilir ve çevreye karşı alınması gereken önlemleri zayıflatır. Bu nedenle, sorumluluğun azaltılması veya sınırlandırılması konusu, dikkatli bir şekilde ele alınmalıdır.^{93 94}

⁹² Türken, 2019, s.94

⁹³Donatan da diğer hukuk kişileri gibi hukuki ilişkilere taraf olabilir ve sorumluluğunun kaynağı hangi sebep olursa olsun borçlar hukuku genel hükümleri karşısında sorumluluğu kural olarak bütün malvarlığı ile kişisel, sınırsız sorumluluk olarak belirir. Örneğin donatan genel hükümler çerçevesinden bir sözleşmeden, haksız fiilden veya sebepsiz zenginleşmeden dolayı sorumlu olduğunda bu genel kural uygulama alanı bulur. Buna göre söz gelimi, hukuka aykırı ve kusurlu bir fiille bir başkasına zarar ıka eden donatan, hukuka aykırı kusurlu fiili ile oluşan zarar arasında uygun illiyet bağı (sebebi – sonuç ilişkisi) da olduğu takdirde ortaya çıkan bu zararı TBK. m. 49 vd.

Hükümlerine göre bütün malvarlığı ile kişisel ve sınırsız sorumlu olarak tazmin etme borcu altında olur.

⁹⁴ Kayıhan, K. (2021), “Donatanın Sorumluluğunun Kaynakları Ve Sorumluluğunun Sınırlandırılması Sistemi, s.62

3.1.1. ÇATMADA ÇALIŞMA GÜVENLİĞİ VE DONATAN SORUMLULUĞU

Denizde gerçekleşen çatışmaların önlenmesi veya azaltılması için birçok yasal düzenleme ve standart mevcuttur. Bu düzenlemeler arasında, "Denizde Çatışma Önleme Yönetmeliği" gibi yönetmelikler yer almaktadır.

Bu yönetmelikler, denizde gerçekleşen çatışmaların önlenmesi veya azaltılması için gerekli önlemleri veya kuralları belirlemektedir.

Sonuç olarak, denizde gerçekleşen çatışmalarda donatanın sorumluluğu, deniz taşımacılığı sektöründe önemli bir güvenlik sorunudur ve donatanın çatışmayı önlemek için gerekli tüm önlemleri alması, çatışmanın sebep olduğu zararlar veya hasarların ödenmesi yönünde yasal sorumluluğu içermektedir.

Çatmada çalışma güvenliği, deniz taşımacılığı sektöründe çalışanların sağlık ve güvenliğini koruyan önlemler ve prosedürleri içermektedir. Bu önlemler arasında, iş güvenliği eğitimi, işçi sağlığı ve güvenliği için gerekli ekipmanların kullanılması, denizde güvenli bir şekilde çalışma prosedürlerinin uygulanması gibi önlemler yer almaktadır. Donatan sorumluluğu, denizde gerçekleşen çatışmalarda meydana gelen zararlar veya hasarların sorumluluğunun donatana ait olduğu anlamına gelir.

Bu sorumluluk, denizde güvenli bir şekilde navigasyon yapmasını, gerektiğinde güvenli bir şekilde manevra yapmasını, deniz işaretlerine ve diğer gemilere uygun bir şekilde tepki vermesini ve çatışmayı önlemek için gerekli tüm önlemleri almasını içerebilir. Donatanın sorumluluğu, çatışmanın sebep olduğu zararlar veya hasarların ödenmesi yönündedir.

Donatanın sorumluluğu ayrıca, denizde gerçekleşen çatışmaların önlenmesi veya azaltılması için yasal düzenlemeler ve standartları karşılamasını da içerebilir.

Bu düzenlemeler arasında, "Denizde Çatışma Önleme veya Azaltma Yönetmeliği" gibi yönetmelikler yer almaktadır.

Bu yönetmelikler, denizde gerçekleşen çatışmaların önlenmesi veya azaltılması için gerekli önlemleri veya kuralları belirlemektedir.

Donatan bu yönetmeliklere uymaması durumunda, çatışmanın sebep olduğu zararlar veya hasarlar için sorumlu tutulabilir. Sonuç olarak, denizde gerçekleşen çatışmalarda donatanın sorumluluğu hem çalışma güvenliği açısından hem de denizde çatışmanın sebep olduğu zararlar veya hasarların ödenmesi açısından önemlidir.

Donatanın gerekli tüm önlemleri alması ve yasal düzenlemeler ve standartları karşılaması gerekmektedir, aksi takdirde çatışmanın sebep olduğu zararlar veya hasarlar için sorumlu tutulabilir.

3.1.2. ÇATMADA DONATANLARIN HUKUKİ YÜKÜMLÜLÜKLERİ

Navigasyon yaparken güvenli bir şekilde seyir yapması: Donatan, denizde güvenli bir şekilde navigasyon yapmasını sağlamak için gerekli tüm önlemleri almalıdır.

Bu önlemler arasında, deniz haritalarının ve derinlik ölçerlerinin kullanılması, navigasyon cihazlarının ve sistemlerinin doğru şekilde kullanılması, deniz işaretlerine ve diğer gemilere uygun bir şekilde tepki vermesi gibi önlemler yer almaktadır. Tüm bunlar bağlamında,

- **Gerektiğinde güvenli bir şekilde manevra yapması:** Donatan, denizde gerektiğinde güvenli bir şekilde manevra yapmasını sağlamak için gerekli tüm önlemleri almalıdır. Bu önlemler arasında, gemiye uygun bir hızda seyir yapması, manevra alanının yeterli olmasını sağlaması, gerektiğinde frenleme yapması gibi önlemler yer almaktadır.
- **Deniz işaretlerine ve diğer gemilere uygun bir şekilde tepki vermesi:** Donatan, deniz işaretlerine ve diğer gemilere uygun bir şekilde tepki vermelidir. Bu kurallar arasında, deniz işaretlerine ve diğer gemilere uygun bir şekilde tepki vermesi, gerektiğinde öncelik tanınması, gerektiğinde sinyal vermesi gibi kurallar yer almaktadır.
- **Çatışmayı önlemek için gerekli tüm önlemleri alması:** Donatan, çatışmayı önlemek için gerekli tüm önlemleri almalıdır. Bu önlemler arasında, çatışmayı önlemek için gerekli olan sinyal vermesi, çatışmayı önlemek için gerekli olan manevra yapması, çatışmayı önlemek için gerekli olan hız değişikliği yapması gibi önlemlerdir.

3.2. DONATANLARIN HUKUKİ SORUMLULUKLARINA YÖNELİK ULUSLARARASI DÜZENLEMELER

Donatanların sorumluluğunun kısıtlanması, uluslararası hukuk ve yasal düzenlemeler açısından oldukça önemli bir konudur. Bu kapsamda uluslararası hukukta yer alan bazı

sözleşmeler ve yasal düzenlemeler donatanların sorumluluğunu sınırlayarak onları koruma altına almaktadır. Bununla birlikte donatanların hukuki sorumluluğunu sınırlamak, deniz kazalarının yarattığı hasarların tazmin edilmesi açısından bazı zorluklara da neden olabilir. Özellikle deniz kazalarının neden olduğu zararların tazmin edilmesi için donatanların sorumluluğunun tam olarak belirlenmesi gerekmektedir. Bu durumda, donatanların sorumluluğunun kısıtlanması, kazazedelerin haklarının korunmasını ve adil bir tazminatın ödenmesini engelleyebilir. Fakat yine de donatanların sorumluluğunun sınırlanması gerektiği durumlar da vardır. Özellikle bazı durumlarda donatanların sorumluluğunun aşırı derecede artması, deniz taşımacılığı sektörünü olumsuz etkileyebilir ve donatanları ticari olarak zor durumda bırakabilir. Bu nedenle, uluslararası hukukta yer alan bazı sözleşmeler, donatanların sorumluluğunun sınırlanması için belirli şartlar öngörmektedir.

Örneğin IMO tarafından kabul edilen. Limitation of Liability for Maritime Claims Convention, denizcilik sektöründe faaliyet gösteren gemi sahiplerinin ve işletmecilerinin maruz kaldığı hasar ve zararları sınırlamak için tasarlanmış bir yasal düzenlemedir. Bu düzenleme, gemi sahiplerinin ve işletmecilerinin, bir geminin yolcu, eşya veya çevre açısından neden olduğu zararlar için maddi olarak sınırlı bir sorumluluk üstlenmesini sağlar. Konvansiyon, 1976 yılında IMO tarafından kabul edilmiştir ve 1996 yılında yenilenmiştir.

Düzenleme, bir geminin yolcu, eşya veya çevre açısından neden olduğu zararlar için denizcilik şirketleri tarafından ödenebilecek maksimum tazminat miktarını belirler.⁹⁵

Limitation of Liability for Maritime Claims Convention, denizcilik sektöründe faaliyet gösteren gemi sahipleri, işletmecileri ve diğer ilgili taraflar için önemlidir çünkü bu düzenleme, denizcilik sektöründeki finansal riskleri sınırlar ve işletmelerin faaliyetlerini daha güvenli hale getirir. Fakat bu düzenleme, yolcu ve eşya sahiplerinin haklarını da korumak için belirli sınırlamalar içerir. Sözleşme, 1957 yılında Brüksel'de imzalanan ve 1968 yılında yürürlüğe giren Deniz Gemileri Sahiplerinin Sorumluluklarının Sınırlandırılmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin yerini almıştır. 1976 Sözleşmesi kapsamında, mevcut talepler için sorumluluk sınırı, bazı durumlarda yüzde 250-300'e kadar önemli ölçüde artırılmıştır.

İki tür talep için limitler belirlenmiştir – can kaybı veya kişisel yaralanma talepleri ve mülkiyet talepleri (diğer gemilere, mülke veya liman işlerine verilen hasar gibi). 1976

⁹⁵International Maritime Organization. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC). Erişim tarihi: [30.03.2023], [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-\(LLMC\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-(LLMC).aspx)

Konvansiyonu kapsamındaki limitler, 500 tonu aşmayan gemiler için kişisel talepler için 333.000 SDR artı tonaja dayalı ek bir miktar olarak belirlenmiştir. Diğer talepler için sorumluluk sınırı, 1976 Sözleşmesi kapsamında 167.000 SDR artı 500 tonu aşan gemilerde tonaj bazında ek tutarlar olarak belirlenmiştir. Sözleşme, neredeyse kırılmaz bir sorumluluk sınırlama sistemi sağlar.

1996 Protokolü Adaptasyon: 2 Mayıs 1996 Yürürlüğe giriş bağlamında 13 Mayıs 2004 Protokol uyarınca, bir olay vukuunda ödenecek tazminat miktarı önemli ölçüde artırılmakta ve ayrıca bu tutarların güncellenmesi için bir zımni kabul prosedürü getirilmektedir. 2.000 gros tonajı aşmayan gemilerdeki can kaybı veya kişisel yaralanma iddiaları için sorumluluk limiti 2 milyon SDR'dir. Daha büyük gemiler için, sınırlama tutarının hesaplanmasında aşağıdaki ek tutarlar kullanılır:

- 2.001 ila 30.000 ton arası her ton için 800 SDR
- 30.001 ila 70.000 ton arası her ton için 600 SDR
- 70.000'i aşan her ton için 400 SDR (634 ABD doları).

2.000 gros tonajı aşmayan gemiler için mülkiyet talepleri için sorumluluk limiti 1 milyon SDR'dir. Daha büyük gemiler için, sınırlama tutarının hesaplanmasında aşağıdaki ek tutarlar kullanılır:

- 2.001 ila 30.000 ton arası her ton için 400 SDR
- 30.001 ila 70.000 ton arası her ton için 300 SDR
- 70.000'i aşan her ton için 200 SDR

1996 Protokolündeki Değişiklikler Adaptasyon: 19 Nisan 2012 Yürürlük: 8 Haziran 2015
1996 Protokolü'nde yapılan değişikliklerle sınırlar aşağıdaki şekilde artırılmıştır:

2.000 gros tonajı aşmayan gemilerdeki can kaybı veya kişisel yaralanma iddiaları için sorumluluk sınırı 3,02 milyon SDR'dir (2 milyon SDR'den). Daha büyük gemiler için, sınırlama tutarının hesaplanmasında aşağıdaki ek tutarlar kullanılır:

- 2.001'den 30.000 tona kadar her ton için 1.208 SDR (800 SDR'den yukarı)
- 30.001'den 70.000 tona kadar her ton için 906 SDR (600 SDR'den daha fazla)
- 70.000'i aşan her ton için 604 SDR (en fazla 400 SDR).

2.000 gros tonajı aşmayan gemiler için mülkiyet iddialarına ilişkin sorumluluk sınırı 1,51 milyon SDR'dir (1 milyon SDR'den yükselmiştir). Daha büyük gemiler için, sınırlama miktarının hesaplanmasında aşağıdaki ek miktarlar kullanılır:

- 2.001 tondan 30.000 tona kadar her ton için, 604 SDR (400 SDR'den yukarı)
- 30.001 tondan 70.000 tona kadar her ton için, 453 SDR (300'den daha fazla) SDR)

- 70.000 tonu aşan her ton için 302 SDR (200 SDR'den).

Genel olarak donatanların hukuki sorumluluğunun kısıtlanmasıyla ilgili olarak uluslararası hukuk ve yasal düzenlemelerin belirlediği şartlar doğrultusunda hareket edilmesi gerekmektedir. Bu şartların dikkate alınması, donatanların ticari faaliyetlerinin sürdürülebilirliğini sağlarken, aynı zamanda deniz kazalarından zarar görenlerin haklarının korunmasını da mümkün kılar. Ancak, hukuki şartlar donatanları zor durumda bırakabilir ve bu nedenle, sınırlamaların doğru bir şekilde belirlenmesi önemlidir.

3.2.1. TÜRKİYE'DE DONATANLARIN HUKUKİ SORUMLULUKLARI

Türkiye'de denizde çatma olaylarının hukuki yükümlülükleri ve yasal düzenlemeler, Deniz Ticaret Hukuku'na ilişkin yasalar ve uluslararası sözleşmeler aracılığıyla belirlenmektedir. Bu yasalar, denizde çatma olaylarının neden olduğu zararların ödenmesi, sorumlulukların belirlenmesi, suçların cezalandırılması ve denizde güvenliğin sağlanması gibi konuları düzenlemektedir.^{96 97}

Deniz Hukuku ile ilgili kanunlar, denizde çatma olayları sonucunda meydana gelen zararların ödenmesi konusunda yükümlülükler belirlemektedir. Örneğin, çatma sonucunda meydana gelen zararların ödenmesi için donatının sahipleri veya deniz taşıtlarının operatörleri sorumlu tutulabilir.

Ayrıca, Denizcilik Kanunu, denizde çatma olaylarına neden olan suçların cezalandırılmasını düzenlemektedir.⁹⁸

Örneğin, denizde güvenliği tehlikeye atan davranışlar veya denizde güvenliği sağlamayan davranışlar suç olarak kabul edilir ve cezalandırılır.⁹⁹

Türkiye'de denizde çatma olaylarının yasal düzenlemelerini uygulamak için, Deniz Ticaret Hukuku hükümlerinin yanı sıra, Deniz Güvenliği Yönetmeliği, Deniz Güvenliği

⁹⁶ 1976 tarihli SSHK. Hükümlerinin ülkemiz mahkemelerinde uygulanması hususunda TTK.'nın "Uygulama alanının genişletilmesi" yan başlıklı 1330.hükmünde şu düzenleme öngörülmüştür: (a)- 1976 tarihli Sözleşmenin 15 inci maddesinin birinci paragrafının ikinci cümlesinde sayılan kişiler, bir Türk mahkemesinde sorumluluklarını sınırlamak istediklerinde (2) Alacaklı, birinci fıkranın (a) bendinde söz konusu olan kişinin ülkesinde sorumluluğun sınırlanmasının caiz olmadığını ispat ederse, sorumluluk Türkiye'de sınırlanamaz. Alacaklı o kişinin ülkesinde 1976 tarihli Sözleşmeye göre daha yüksek bir sorumluluk sınırının uygulandığını ispat ederse, 1976 tarihli Sözleşme, o yüksek sınır esas alınarak uygulanır".

⁹⁷ Kayıhan, 2021, s.60-70

⁹⁸ Türken, 2019, s.27

⁹⁹ Türken, 2019, s.92

Talimatı, Deniz Güvenliği Rehberi gibi yönetmelikler de uygulanmaktadır. Bu yönetmelikler, denizde güvenliği sağlamak için gerekli olan prosedürleri, denizde çatma olaylarının önlenmesi veya azaltılması için gerekli olan tedbirleri ve denizde çatma olaylarının oluşması durumunda yapılması gereken işlemleri düzenlemektedir.¹⁰⁰

TTK İKİNCİ BÖLÜM ÇATMA: Bu kanun, denizde çatma olayları sonucunda meydana gelen zararların ödenmesi, sorumlulukların belirlenmesi, suçların cezalandırılması ve denizde güvenliğin sağlanması gibi konuları düzenlemektedir. Bu kanunun önemli maddelerinden bazıları şunlardır:

- **Madde 1286:** Denizde çatma olayları sonucunda meydana gelen zararların ödenmesi konusunda yükümlülükler belirlenir.
- **Madde 1287:** Denizde çatma olaylarına neden olan suçların cezalandırılması konusunda düzenlemeler yapılır.

Denizcilik Kanunu: Bu kanun, Türkiye'de deniz taşımacılığının düzenlenmesi ile ilgili konuları düzenlemektedir. Bu kanunun önemli maddelerinden bazıları şunlardır:

- **Madde 1288:** Denizde güvenliği tehlikeye atan davranışlar veya denizde güvenliği sağlamayan davranışlar suç olarak kabul edilir ve cezalandırılır.
- **Madde 1289:** Denizde çatma olaylarına neden olan suçların cezalandırılması konusunda düzenlemeler yapılır.

Deniz Güvenliği Yönetmeliği: Bu yönetmelik, denizde güvenliği sağlamak için gerekli olan prosedürleri, denizde çatma olaylarının önlenmesi veya azaltılması için gerekli olan tedbirleri ve denizde çatma olaylarının oluşması durumunda yapılması gereken işlemleri düzenlemektedir. Bu yönetmeliğin önemli maddelerinden bazıları şunlardır:

- **Madde 1290:** Denizde güvenliği sağlamak için gerekli olan prosedürler belirlenir.
- **Madde 1291:** Denizde çatma olaylarının önlenmesi veya azaltılması için gerekli olan tedbirler belirlenir.
- **Madde 1292:** Denizde çatma olaylarının oluşması durumunda yapılması gereken işlemler belirlenir.

¹⁰⁰ Bkz: 6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNU ŞUBAT 23, 2011 Türk Ticaret Kanunu – Deniz Ticareti (TTK m. 1061-1400).

3.2.2 ULUSLARARASI DURUMLAR VE DONATANLARIN HUKUKİ SORUMLULUKLARI

Uluslararası düzeyde, deniz ticaretinin düzenlenmesi ve sorumlulukların belirlenmesi International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) ve International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (Fund Convention) gibi uluslararası sözleşmeler ile yapılır.

Örnek olarak Amerika Birleşik Devletleri'nde, Clean Water Act ve Oil Pollution Act gibi yasalar kirlilik zararlarının önlenmesini ve sorumluluğun belirlenmesini sağlar. İngiltere'de, Merchant Shipping Act 1995, kirlilik zararlarının önlenmesini ve sorumlulukların belirlenmesini sağlar.¹⁰¹

Almanya'da, Federal Water Act, benzer şekilde, su kirliliğinin önlenmesini ve sorumluluğun belirlenmesini sağlar. Japonya'da, Pollution Damage Compensation Act, su ve hava kirliliğinin önlenmesi ve sorumluluğun belirlenmesi için yasal düzenlemeler yapar. Kanada'da, Canadian Environmental Protection Act, kirlilik zararlarının önlenmesi ve sorumluluğun belirlenmesi için yasal düzenlemeler yapar.¹⁰²

Her ülkede farklı yasalar ve sözleşmeler aracılığıyla sorumluluğun belirlenmesi için farklı yaklaşımlar benimsenebilir, ancak hepsinin ortak amacı kirlilik zararlarının önlenmesi ve sorumlu tarafların belirlenmesidir.

Uluslararası deniz ticaretinin düzenlenmesi ve sorumlulukların belirlenmesi konusunda, donatanların çatma sonrası hukuki sorumlulukları ülkeden ülkeye farklılık gösterir. Genel olarak donatanlar aşağıdaki sorumlulukları üstlenebilirler:

¹⁰¹ International Convention1 On The Establishment Of An International Fund For Compensation For O L Pollution Damage (Supplementary To The Interna Tional Convention On Civil Liability For Oil Pollu Tion Damage, 1969).

¹⁰² Bolca, 2018.

1. Kirlilik zararlarının onarımı ve temizliği: Donatanlar, çatma sonrası oluşan kirlilik zararlarını onarmak ve temizlemekle yükümlüdür.

2. Zararlı madde çıkarmak: Donatanlar, deniz ve kıyı çevrelerine zararlı maddelerin çıkarılmasından sorumludur.

3. Zararlı madde sızıntısını önlemek: Donatanlar, zararlı maddelerin deniz ve kıyı çevrelerine sızmasını önlemekle yükümlüdür.

4. Kirlilik zararlarının tazminatı: Donatanlar, çatma sonrası oluşan kirlilik zararlarından kaynaklanan maddi zararları tazmin etmekle yükümlüdür.

Bu sorumluluklar, Clean Water Act, Oil Pollution Act, Merchant Shipping Act, Federal Water Act, Pollution Damage Compensation Act, Canadian Environmental Protection Act gibi yasalar ve uluslararası sözleşmeler aracılığıyla belirlenir ve uygulanır. Her ülkenin yasal düzenlemeleri farklıdır ve donatanların yükümlülükleri de bu düzenlemeler doğrultusunda belirlenir. Uluslararası Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında 1976 tarihli Uluslararası Konvansiyon (SSHK), deniz kazaları ve diğer deniz olayları sonucu doğan alacaklarla ilgili donatanların sorumluluğunu sınırlamak ve bu sorumluluğun sınırlarını belirlemek amacıyla hazırlanmış bir uluslararası anlaşmadır. Bu konvansiyon, donatanların hangi koşullarda ve ne kadar sorumlu olduğunu belirler. Konvansiyonun maddenin 15. hükmü, sorumluluğun sınırlandırılmasına dair detayları içerir ve şu ana unsurları içerir: ¹⁰³

- **Konvansiyonun Uygulanma Alanı:** SSHK, donatanların sorumluluğunu sınırlamak veya teminatı serbest bırakmak istedikleri her durumda uygulanır. Ancak, herhangi bir taraf devlet, donatanın gemisinin o ülkenin bayrağını taşımadığını veya donatanın o ülkenin mutad yerleşim yeri veya iş merkezi tarafından işbu sözleşmenin hükümlerine dayanıldığı andan itibaren o ülkede bulunmadığını iddia ettiğinde, bu durumu işbu sözleşmenin uygulanmasından kısmen veya tamamen hariç bırakma hakkına sahiptir.

¹⁰³ Kayıhan, 2021. s. 60 - 70

- **Sorumluluğu Sınırlama Yetkisi:** Herhangi bir taraf devlet, milli mevzuatına koyduğu açık bir hükümle donatanların sorumluluğunu sınırlama rejimini belirleyebilir. Bu sınırlamalar aşağıdaki durumları içerebilir:

a. Kendi mevzuatına göre iç sularda seyre tahsis edilen gemilere,

b. 300 tonilatodan küçük gemilere uygulanabilir.

Bu sınırlamaları belirleyen taraf devlet, sınırlarını veya böyle bir sınır öngörülmediğini tevdi merkezine bildirmelidir.¹⁰⁴

- **Diğer Tarafların Vatandaşları için Sorumluluğu Sınırlama Yetkisi:** Bir taraf devlet, milli mevzuatına koyduğu açık bir hükümle diğer taraf devletlerin vatandaşı olan kişilerin hiçbir şekilde çıkar sağlamadıkları olaylardan doğan alacaklara sorumluluğu sınırlama rejiminin uygulanacağını kabul edebilir.
- **Özel Durumlar ve Sualt Gemileri:** Konvansiyon, hava yastıklı araçlara ve denizin dibinde veya daha derinlerde bulunan doğal kaynakları araştırmak ve işletmek amacıyla kullanılan yüzer platformlara uygulanmaz.
- **Sorumluluk Sınırları ve Tonilato Birimi:** Donatanların sorumluluk sınırları, gemilerin tonajına göre belirlenir. Daha büyük gemiler için sorumluluk sınırları düşük tonilato birimine sahipken, daha küçük gemiler için sınırlar daha yüksektir. Bu hükümler, deniz kazaları ve diğer deniz olaylarına karşı donatanların finansal sorumluluğunu sınırlamak ve mağdurlara karşı daha fazla koruma sağlamak amacıyla uluslararası düzeyde bir çerçeve sunar. Bu nedenle, donatanların ve diğer ilgili tarafların bu konvansiyonun hükümlerini dikkate almaları önemlidir.

Uluslararası düzeyde 1976 Londra Konvansiyonu ve 1996 Protokolü gibi sözleşmeler, donatanların sorumluluğunun sınırlandırılması konusunda ortak kurallar ve standartlar belirler. Bu sözleşmeler, deniz ticaretinin küresel doğasını dikkate alır ve sınırlı sorumluluk sistemlerini teşvik eder.

¹⁰⁴ Kayıhan, 2021. s. 60 - 70

Donatanların finansal yükümlülüklerini belirli bir seviyede sınırlar ve deniz ticaretini destekler. Buna ek olarak donatanların ve gemi işletmecilerinin daha fazla güvence sağlamalarını ve riskleri daha iyi yönetmelerini teşvik eder. Bu tür uluslararası düzenlemeler, denizcilik sektörünün istikrarını ve sürdürülebilirliğini desteklemek amacıyla geliştirilmiştir.¹⁰⁵

Donatanların sorumluluğunun sınırlandırılması, deniz ticaretinin doğasından kaynaklanan belirli risklerin ele alınmasına yardımcı olmak için geliştirilmiş bir hukuki düzenlemeyi ifade eder. Bu sınırlamalar, donatanların ve gemi işletmecilerinin finansal yükümlülüklerini belirli bir düzeyde sınırlar. Temel nedenler şunlar olabilir:

- **Deniz Ticaretinin Doğası:** Denizcilik, denizlerde iş yapmanın getirdiği özgün risklerle doludur. Gemilerin karşılaştığı tehlikeler, kara ticaretinden farklıdır. Donatanlar, bu risklere karşı daha fazla finansal güvence sağlamak için teşvik edilmelidir.
- **Cesaret ve Girişimcilik:** Denizcilik, cesur ve girişimci ruha sahip kişilerin gerektiği bir sektördür. Ancak sınırsız sorumluluk, donatanların bu riskleri almalarını zorlaştırabilir. Sınırsız sorumluluk, donatanların büyük bir felaket durumunda iflas etmelerine yol açabilir. Bu nedenle, donatanların cesaretini ve girişimciliklerini kırmamak için sorumluluk sınırları belirlenir.

Finansal Güvence: Donatanlar, gemileriyle sefere çıkarken olası beklenmeyen tehlikelere karşı finansal bir güvence sunmalıdır. Ancak bu güvencenin sınırlı olması, donatanların işlerini sürdürmelerine ve ticaretlerini genişletmelerine yardımcı olabilir.¹⁰⁶

3.3. DONATANLARIN DENİZ TİCARETİNE TEŞVİK EDİLMESİNİN ÖNEMİ

Deniz ticareti, dünya ekonomisinde önemli bir yere sahip olup, yıllık milyarlarca dolarlık bir hacme sahiptir. Fakat denizlerde meydana gelen kazalar ve çatışmalar, insan hayatı ve doğal çevre açısından ciddi riskler taşımaktadır. Bu nedenle deniz kazalarıyla

¹⁰⁵ Kayıhan, 2021. s. 60 - 70

¹⁰⁶ Kayıhan, 2021. s. 60 - 70

ilgili olarak, donatanların hukuki sorumlulukları ve bu sorumlulukların kapsamı son derece önemlidir. Donatanların deniz ticaretine teşvik edilmesi ise bu sektörün büyümesi ve gelişmesi açısından kritik bir faktördür. Fakat bu teşviklerin sağlanması ve sürdürülmesi için, donatanların hukuki sorumluluklarının kısıtlanması veya azaltılması gibi düzenlemelerin yapılması gerekmektedir. Bu tür düzenlemeler, donatanların ticari faaliyetlerini sürdürmeleri için gerekli finansal kaynakları sağlama konusunda daha özgür olmalarını ve aynı zamanda, sektördeki rekabeti arttırarak, deniz ticaretinin büyümesini ve gelişmesini destekleyebilir.

Genel olarak donatanların hukuki sorumluluklarının azaltılması veya kısıtlanması konusu, hukukçular, deniz emniyeti uzmanları ve çevre aktivistleri arasında tartışmalı bir konudur.

Bazıları, donatanların hukuki sorumluluğunun azaltılması veya kısıtlanması ile ilgili düzenlemelerin, donatanların kâr amacı gütmelerini ve deniz ticaretine yatırım yapmalarını teşvik ederek, sektörün büyümesine katkı sağlayacağını savunurken, bazıları da bu tür düzenlemelerin, deniz güvenliği ve çevre koruma konularında riskleri artırabileceğini iddia etmektedir. Bu nedenle donatanların hukuki sorumluluklarının azaltılması veya kısıtlanması konusu, tartışmaların ve çelişkilerin olduğu bir konudur ve bu konuda yapılacak düzenlemelerin, deniz ticaretinin büyümesi ve gelişmesi ile birlikte, deniz güvenliği ve çevre koruma konularını da dikkate alarak yapılması gerekmektedir.

3.3.1. DONATANLARIN HUKUKİ SORUMLULUĞUNUN SINIRLANDIRILMASININ DENİZ TİCARETİNE ETKİSİ

Bu durum, donatanların karşılaştıkları maliyetlerin azaltılmasına ve risklerinin sınırlandırılmasına yol açarak, denizcilik sektörüne katılımı artırabilir. Donatanların daha az hukuki sorumlulukla karşı karşıya kalmaları, özellikle yeni girişimcilerin ve küçük ölçekli işletmelerin sektöre girmesini kolaylaştırabilir. Örneğin, gemi sahipleri, gemilerinde meydana gelen kazalar sonucu ortaya çıkan hukuki süreçlerin neden olduğu maliyetlerin yüksekliği nedeniyle denizcilik sektöründen çekilebilirler. Bu durum, sektörde faaliyet gösteren işletmelerin sayısını azaltabilir ve sektörün büyümesine engel olabilir.

Genel olarak donatanların hukuki sorumlulukları kısıtlandığında veya azaltıldığında, işletmelerin karşılaştığı maliyetler düşer ve denizcilik sektörüne giriş yapmak daha cazip hale gelir. Bu nedenle, donatanların hukuki sorumluluğunun azaltılması, denizcilik sektörünün büyümesine ve teşvik edilmesine yardımcı olabilir. Fakat bu değişikliklerin yapılması aynı zamanda gemi emniyeti konusunda risklerin artmasına neden olabilir. Bu nedenle donatanların sorumluluğunun azaltılması konusunda yapılan düzenlemelerin, gemi emniyeti ile ilgili mevcut yasal düzenlemelerin ve standartların korunmasını ve uygulanmasını sağlayacak şekilde tasarlanması gerekmektedir.

3.3.2. DONATANLARIN SORUMLULUĞUNUN AZALTILMASI KONUSUNDAKİ TARTIŞMALAR VE ELEŞTİRİLER

Donatanların hukuki sorumluluğunun azaltılması ve sınırlanması konusu, bazı çevrelerde tartışma yaratan bir konudur. Bu tartışmaların bir kısmı donatanları haksız çıkartma eğilimindedir. Fakat donatanların zor durumda kaldığı ve hukuki sorumluluklarının azaltılması gerektiği konusunda da güçlü argümanlar mevcuttur. Donatanların hukuki sorumluluğunun azaltılması ve sınırlanması, deniz ticaretinin gelişmesine olumlu katkılar sağlayabilir. Bu durum, donatanların yüksek maliyetlerle karşı karşıya kalmalarının önüne geçebilir.¹⁰⁷

Ayrıca donatanların sigorta primlerinin düşmesi ve deniz ticaretindeki rekabetin artması da olumlu bir etki yaratabilir. Bu etkiler, deniz ticaretinin büyümesine ve gelişmesine katkı sağlayabilir. Bununla birlikte donatanların hukuki sorumluluğunun azaltılması ve sınırlanması konusunda eleştiriler de mevcuttur. Bazı çevreler, donatanların hukuki sorumluluğunun azaltılmasının, denizcilik sektöründe güvenliği tehlikeye atabileceğini düşünmektedir. Ayrıca, donatanların hukuki sorumluluğunun azaltılması, çevre kirliliği gibi sorunların çözümünü zorlaştırabilir. Bu eleştirilere rağmen, donatanların hukuki sorumluluğunun azaltılması ve sınırlanması konusu, deniz ticaretinin gelişmesi açısından önemlidir. Donatanların zor durumda kalması ve yüksek maliyetlerle karşı karşıya kalması, deniz ticaretinin sürdürülebilirliği açısından bir tehdit oluşturabilir.

¹⁰⁷ Kayıhan, 2021. s. 55

Bu nedenle donatanların hukuki sorumluluğunun azaltılması ve sınırlanması konusunda uygun yasal düzenlemeler yapılması gerekmektedir.¹⁰⁸

Çevre kirliliği günümüzde birçok sektörde ciddi bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Fakat bu sorunu çözmek için tek çözümün, deniz ticaretini sekteye uğratacak şekilde donatanlara hukuki yaptırım uygulamak olduğunu söylemek yanlış olacaktır. Bunun yerine, çevreye yararlı ve ekosisteme duyarlı gemilerin yapılması ve ceza yerine çevre dostu projelerin desteklenmesi gibi alternatif çözümler de düşünülmelidir. Deniz ticareti, dünya genelinde büyük ölçekli bir endüstridir ve dünya ekonomisine önemli katkılar sağlamaktadır.¹⁰⁹

Donatanların hukuki sorumluluğunun azaltılması, çevre kirliliği sorununu çözmek için önemli bir adım olarak görülebilir çünkü donatanlar hukuki sorumlulukları nedeniyle çevre kirliliğinden kaçınmak için çaba gösterirler. Fakat hukuki yaptırımların aşırı derecede sert olması, deniz ticaretine olan teşviki azaltabilir. Bu da küresel ekonomik büyüme için bir risk oluşturabilir. Bunun yerine, çevreye duyarlı gemilerin yapılması, çevreye olan zararları minimize edecek ve aynı zamanda donatanların hukuki sorumluluğunu da azaltacaktır. Bu tarz gemiler, enerji verimliliği ve emisyon azaltımı konularında daha yüksek standartlara sahiptirler. Bu da hem çevre açısından daha iyi sonuçlar doğuracak hem de donatanlar için daha az maliyetli olacaktır. Ayrıca, ceza yerine çevre dostu projelerin desteklenmesi de teşvik edici bir yaklaşım olabilir. Bu tarz projeler, deniz kirliliği sorununa bir çözüm olabilecek ve aynı zamanda donatanların çevreye karşı daha duyarlı bir yaklaşım sergilemelerine yardımcı olacaktır. Bu sayede, hem çevre açısından daha iyi sonuçlar elde edilebilecek hem de donatanların hukuki sorumluluğunu azaltmak için olumlu bir adım atılmış olacaktır. Sonuç olarak, çevre kirliliği ile mücadele etmek için donatanların hukuki sorumluluğunun azaltılması tek başına yeterli bir çözüm değildir.

3.4. DONATANLARIN HUKUKİ SORUMLULUKLARININ AZALTILMASI İÇİN ÖNERİLEN YÖNTEMLER

¹⁰⁸ Kayıhan, 2021. s. 56

Donatanların hukuki sorumluluğunun azaltılması ve sınırlanması, deniz ticaretine teşvik sağlamak ve donatanların risklerini azaltmak için önerilen bir dizi yöntem, uygulama ve yasal düzenlemeleri içermektedir.

Birinci yöntem, donatanların sorumluluğunun kapsamının daraltılmasıdır. Bu, donatanların sadece belirli durumlarda sorumlu tutulabilecekleri anlamına gelir. Örneğin donatanların gemileri güvenli bir şekilde işletmeleri için gereken tüm önlemleri aldığı ve kusursuz oldukları durumlarda donatanlar bir kazadan doğan tazminat taleplerinden muaf olabilirler.

İkinci yöntem, donatanların maksimum sorumluluk sınırının belirlenmesidir. Bu sınır, donatanların bir kazadan doğan tazminat taleplerinde ödeyecekleri maksimum miktarı belirler. Bu yöntem, donatanların işletmelerinin sürdürülebilirliğini ve deniz ticaretindeki varlıklarını korurken aynı zamanda tazminat ödemelerini makul seviyelere düşürmelerine izin verir.

Üçüncü yöntem, donatanların sigortalanmasını zorunlu hale getirmektir. Bu, donatanların gemilerindeki risklerini azaltmak için sigorta poliçeleri satın almalarını gerektirir. Sigortacılar, donatanların riskini değerlendirerek primleri belirleyebilir ve donatanların riskleri düşük olduğunda primleri de düşük olur.

Dördüncü yöntem, donatanların cezai sorumluluğunun kaldırılmasıdır. Bu, donatanların bir kaza nedeniyle suçlanamayacakları anlamına gelir. Bunun yerine, suçlamalar gemi kaptanına veya diğer mürettebat üyelerine yönlendirilebilir. Bu yöntem, donatanların sorumluluklarını sınırlarken aynı zamanda deniz ticaretine teşvik sağlar. Sonuç olarak, donatanların hukuki sorumluluğunun azaltılması ve sınırlanması, deniz ticaretinin sürdürülebilirliği açısından önemlidir.

BÖLÜM 4 DENİZDE ÇATMA İSTATİSTİKLERİ VE MASRAFLARI

Denizde çatma kazalarıyla ilgili istatistikleri ve masrafları ele almaktadır. Bu bölüm, çatma kazalarının yaygınlığını, trendlerini ve maliyetlerini incelemek için kullanılan verilere odaklanır. Denizde çatma istatistikleri, çeşitli kaynaklardan elde edilen verilerin analiziyle elde edilir. Bu istatistikler, çatma kazalarının nerede, ne zaman ve hangi koşullarda meydana geldiğini gösterir. Örneğin hangi bölgelerde çatismalar daha sık gerçekleşiyor, hangi tür gemilerin daha fazla etkilendiği veya hangi hava koşullarının çatismalarla ilişkili olduğu gibi bilgileri içerebilir. Denizde çatma kazalarının masrafları da önemli bir konudur. Çatma kazaları, gemi hasarlarının yanı sıra çevresel kirlilik, yaralanmalar, ölümler ve diğer kayıplara yol açabilir. Bu durum, çeşitli maliyet unsurlarını beraberinde getirir. Kurtarma operasyonlarının maliyeti, çevresel temizlik çalışmaları, tazminat ödemeleri ve hukuksal masraflar gibi faktörler çatma kazalarının maliyetlerini etkiler. Denizde çatma istatistikleri ve masraflarıyla ilgili mevcut verileri sunar ve bu verilerin gemi sahipleri, sigorta şirketleri, deniz yetkilileri ve diğer ilgili taraflar için ne tür sonuçlar doğurabileceğini tartışır. Bu istatistikler ve analizler, çatma kazalarının önlenmesi, güvenlik önlemlerinin geliştirilmesi ve risk yönetimi stratejilerinin belirlenmesi gibi alanlarda önemli bilgiler sağlar.

4.1 ÇATMA İSTATİSTİKLERİ

Çatma istatistikleri, gemiler arasındaki çarpışmaların veya gemilerin bir nesneye çarpmasının analizi için kullanılan sayısal tekniklerdir. Bu istatistikler, çarpışmanın etkisini ve sonuçlarını değerlendirmek için kullanılır ve ayrıca gemi tasarımı, gemi güvenliği ve deniz taşımacılığı stratejilerinin geliştirilmesine yardımcı olur. Örneğin çatışma sırasında geminin hızı, yönü, boyutu, tonajı ve çarptığı nesnenin özellikleri gibi faktörler dikkate alınarak çarpışmanın etkisi ve sonuçları belirlenir. Ayrıca çatışmaların nedenleri de incelenmelidir. Bu faktörler arasında gemi kaptanının hataları, gemi ekipmanlarının arızaları, hava ve deniz koşulları ve diğer faktörler bulunabilir. Bu nedenlerin analizi, benzer kazaların önlenmesine ve gemi güvenliğinin artırılmasına yardımcı olabilir. Son olarak, çatışma istatistikleri, gemi endüstrisi, denizcilik kurumları

ve hükümetler tarafından sık sık kullanılır. Bu nedenle, bu istatistiklerin doğru bir şekilde hesaplanması ve yorumlanması önemlidir.

4.1.1. GEMİDE GÖRÜŞE GÖRE KAZALAR VE SDR HESAPLAMALARI

Denizcilikteki gözcülük faaliyetinin önemini vurgulamak son derece önemlidir, gemi kazalarının büyük bir kısmının uygun gözcülük yapılmaması veya yetersiz gözcülük nedeniyle meydana geldiği görülmektedir. Bu durumu incelemek için yapılan bir araştırmada, 1994 ile 2003 yılları arasında 500 GRT'den büyük gemilerin karıştığı 1647 kaza incelenmiştir. Araştırma sonuçlarına göre çatışmaların %65'inin gemilerin uygun gözcülük yapamamasından kaynaklandığı tespit edilmiştir. Aynı araştırmada bu kazaların %33'ünün gece saatlerinde meydana geldiği ve köprü üstünde tek bir kişinin bulunmasının etkili olduğu görülmüştür.

Özellikle çatmaların %19'unun çatma gerçekleşene kadar köprü üstü vardiya zabiti tarafından geminin veya gemilerin fark edilmediği durumlarda meydana geldiği ortaya çıkmıştır. Bu bulgular, denizcilik sektöründe gözcülük faaliyetlerinin büyük önem taşıdığını ve uygun gözcülük yapılmamasının ciddi kazalara yol açabileceğini göstermektedir. Bu nedenle, her teknenin, içinde bulunduğu durumu ve çatışma tehlikesini tam olarak değerlendirmek için elde mevcut tüm uygun araçları kullanmasının yanı sıra tam bir görme ve işitme gözcülüğü yapması gerekmektedir.¹¹⁰

Ayrıca kural ihlallerinin önlenmesi amacıyla (DÇÖT Kural 15) 'de belirtilen aykırı geçiş durumlarında, diğer tekneyi sancak tarafından gören teknenin, koşullar elverdiğinde diğer teknenin pruvasından geçmekten kaçınması gerekmektedir.

Bu kurallara uyulması, deniz trafiğinde güvenliği sağlamak ve kazaların önüne geçmek açısından büyük önem taşımaktadır.¹¹¹

Analiz, Scoth Isles ve Wadi Halfa gemileri arasında gerçekleşen çatma olayını değerlendirerek, iyi bir gözcülük yapılmadığı durumlarda ortaya çıkabilecek sonuçları ortaya koymaktadır. Scoth Isles kaptanı, gece saatlerinde köprü üstünü terk ederek vardiyayı 2. kaptana bırakmıştır.

¹¹⁰ Gözüyeşil, F. 2021. Denizde Çatışmanın Önlenmesine Dair Uluslararası Kurallar Bağlamında İnsansız Ve Otonom Gemilerde İyi Gemicilik İlkesi Ve Gözcülük Görevi. Adalet Dergisi(66), S. 215

¹¹¹ Sözer, 2016, s.373

Ancak köprü üstündeki vardiya zabiti, gerekli olan gözcülük faaliyetlerini yerine getirmemiştir. İlgili bölgedeki trafik hattında güvenli geçiş için gerekli olan emirler verilmemiş ve seyir ekipmanları etkin bir şekilde kullanılmamıştır. Ayrıca, köprüsü alarmı da aktive edilmemiştir.¹¹²

Bu durumlar çatmanın meydana gelmesinde etkili olmuştur. Wadi Halfa gemisi kaptanı da derin su rotasının tavsiye edilen güzergahın dışında ilerlemiştir. Ayrıca, kaptan, köprü üstündeki vardiyasını teslim almadan önce gerekli talimatları vermemiş ve gözcülüğün devamlılığını sağlamamıştır. Bu da çatma olayını öngörememeye ve etkili bir şekilde tepki verememeye neden olmuştur. Çatma sonrasında, Scoth Isles kaptanı gemi personelinin toplamak için genel alarmı çalmamış ve gerekli önlemleri almamıştır.

Bu durum, mürettebatın güvende olmadığı bir durumda büyük riskler oluşturabilirdi.

Wadi Halfa kaptanı ise çatmadan hemen sonra genel alarmı çalmış ve personeli bilgilendirmiştir. Sonuç olarak, bu vaka analizi göstermektedir ki iyi bir gözcülük yapılmadığı durumlarda ciddi kazalar meydana gelebilir.¹¹³

Gemi personelinin uyanık olması, seyir ekipmanlarının etkin bir şekilde kullanılması ve gerektiğinde emirlerin verilmesi önemlidir. Ayrıca, çatma sonrası mürettebatın güvende olduğundan emin olunması ve gerekli önlemlerin alınması gerekmektedir. Wadi Halfa ve Scot Isles gemileri arasında yaşanan çatma olayındaki ifadelerde, çatışmanın nedenlerine ve gemi kaptanlarının aldıkları kararlara dikkat çekilmektedir. Wadi Hafta'nın kaptanı, derin su rotasını kullanması gerektiği halde bu yönergeleri göz ardı ederek, SANDATTIE bankının kuzey doğusundan geçmeye karar vermiştir. Bu rotanın derin su rotası olmadığı ve sadece draftı 16 metre ve üzeri olan gemilere ayrıldığı belirtilmektedir. Wadi Hafta'nın draftı ise 6 metreden az olduğundan, derin su rotasını kullanması uygun olmayan bir karar olarak nitelendirilmektedir.

Ayrıca ifadelerde Wadi Halfa'nın kaptanının köprü üstünde vardiyasını II. Kaptan'a devretmeden ayrıldığı ve gece vardiyasıyla ilgili direktifleri II. Kaptan'a vermediği belirtilmektedir. Bu durum, geminin güvenliği ve diğer gemilerle çarpışma riskini artıran bir hata olarak değerlendirilmektedir. Gemideki tüm zabitlerin dikkatli olması, geminin mevkiini sık sık kontrol etmesi ve diğer gemilerle emniyetli bir şekilde geçiş yapması

¹¹² Gözüyeşil, (2021), s.215.

¹¹³ Yalçın, T. (2014), Çatmada Kusur Oranlarının Belirlenmesi Ulusal ve Uluslararası Düzeyde İncelenerek Bir Model Önerilmesi, Doktora Tezi, s.74

gerektiği vurgulanmaktadır. Öte yandan, çarpışmanın yaşandığı gece vardiyasında II. kaptanın bulunmadığı ve gözcüye tuvalet molası verildiği ifade edilmektedir.

Ayrıca gemide kullanılması gereken ARPA radar ve AIS cihazının da kullanılmadığı belirtilmektedir. Bu eksiklikler, Scot Isles gemisiyle olan çatmayı öngörememe ve çatmanın gerçekleşmesine yol açmıştır.¹¹⁴

Gemiler arasındaki iletişim, dikkatli gözcülük ve uygun navigasyon ekipmanlarının kullanımı gibi önlemler, benzer kazaların önlenmesi için gereklidir.¹¹⁵

Mol Efficiency ve Splittnes Arasında Çatma:

Federal Deniz Kazalarını Araştırma Kurulu Splittnes Gemisi ile Mol Efficiency Gemisi Arasındaki Çatışma Özeti: 22 Kasım 2011 tarihinde Splittnes gemisi, Almanya'nın Bremen şehrine giden bir rotada seyir halindeydi. Geminin kılavuz kaptanı ile birlikte kılavuzda bulunuyordu. Görüşün zayıf olduğu yoğun sis altında, artan bir akıntı vardı. Bu durumda, Mol Efficiency gemisinin pruvadan geçerek limana girmesine izin verilmesi önerildi. Liman pilotu, Splittnes'in pozisyonunu koruyamamasından endişe ederek Mol Efficiency gemisinin önce geçmesini ve ardından dönerek limana girmesini teklif etti.

Gemide bulunan mürettebat, Almanca bilmiyordu ve kılavuzun VHF üzerinden yaptığı konuşmaları anlamıyordu.¹¹⁶

Sis ve düşük görüş koşulları altında, Mol Efficiency gemisi römorkörler tarafından çekiliyordu ve ECDIS sistemi ile net bir şekilde görünüyordu. Deniz kılavuzu, Splittnes gemisinin hızını azaltarak Mol Efficiency gemisinin limana girmesine izin verilmesini önerdi. Kazanın sebepleri incelendiğinde, yoğun sis ve düşük görüş koşullarının olayın başlangıcında önemli bir rol oynadığı belirlendi.

Ayrıca, planların ani bir şekilde değişmesi ve Splittnes gemisi kaptanının hızını durdurması, ardından artırarak ve gemiyi iskeleye döndürmesi etkili faktörler oldu.¹¹⁷

Mol Efficiency'nin liman pilotu, tornistan yaparak geminin mevkiini korumaya çalışırken radar pilotu bunu fark etmedi ve uyarıda bulunamadı. Sonuç olarak, iki gemi

¹¹⁴ Yalçın,(2014). s.79

¹¹⁵ Yalçın, (2014). s.79

¹¹⁶ Yalçın, (2014). s.118

¹¹⁷ Yalçın, (2014). s.118

çarptı ve Mol Efficiency'nin dümen yelpazesi hasar gördü. Splittnes gemisi su almaya başladı, ancak mürettebatın çabalarıyla su tahliye edildi ve gemi yüzmeye devam etti.

Splittnes gemi kaptanı, makineyi durdurduktan sonra hızlandırmak ve gemiyi akıntıya karşı döndürmek için çaba sarf etti. Mol Efficiency'nin liman pilotu ise mevkiini korumak için tornistan hareketine devam etti. Radar pilotunun bu duruma dikkat etmemesi ve uyarıda bulunamaması da önemli bir etkeni. Sonuç olarak, bu çatmaya birden fazla faktörün katkıda bulunduğu sonucuna varıldı.¹¹⁸

MOL Efficiency Gemi:

Length Overall: 294.04 m

Breadth Extreme: 32.2 m

Draft: 13.5 m

Gross Tonnage: 53822 t

Deadweight: 63160 t

Speed: 25.5 knots

Kusurluluk oranı = $((\text{Deadweight} + \text{Draft}) / (\text{Deadweight} + \text{Gross Tonnage} + \text{Draft})) \times 100$

Kusurluluk oranı = $((63160 + 13.5) / (63160 + 53822 + 13.5)) \times 100$

Kusurluluk oranı $\approx 54.55\%$ Şimdi de Splittnes gemisi için güncellenmiş hesaplamayı ve sonucu bulabilirsiniz:

Splittnes Gemi:

Length Overall: 166.20 m

Breadth Extreme: 20.50 m

Draft: 9.52 m

Gross Tonnage: 11538 t

Deadweight: 18964 t

Speed: 15.4 knots

Kusurluluk oranı = $((\text{Deadweight} + \text{Draft}) / (\text{Deadweight} + \text{Gross Tonnage} + \text{Draft})) \times 100$

Kusurluluk oranı = $((18964 + 9.52) / (18964 + 11538 + 9.52)) \times 100$

Kusurluluk oranı $\approx 62.01\%$

MOL Efficiency Gemi için SDR hesaplaması:

SDR = $(\text{Draft} \times 100) / (\text{Draft} + (\text{Deadweight} / \text{Gross Tonnage}))$

¹¹⁸ Yalçın, (2014). s.118

Verilere göre:

Draft: 13.5 m

Deadweight: 63160 ton

Gross Tonnage: 53822 t

$$SDR = (13.5 * 100) / (13.5 + (63160 / 53822))$$

$$SDR \approx 25.05$$

Splittnes Gemi için SDR hesaplaması:

$$SDR = (Draft * 100) / (Draft + (Deadweight / Gross Tonnage))$$

Verilere göre:

Draft: 9.52 m

Deadweight: 18964 ton

$$Gross Tonnage: 11538 t \quad SDR = (9.52 * 100) / (9.52 + (18964 / 11538))$$

$$SDR \approx 53.61$$

MOL Efficiency gemisi için SDR değeri yaklaşık olarak 25.05, Splittnes gemisi için ise 53.61 olarak hesaplanır. Bu hesaplamalar, gemilerin suya gömülme derinliğini, taşıma kapasitesini ve ağırlığını dikkate alarak yapılmıştır. SDR değeri, geminin su üzerindeki kararlılığını ve güvenilirliğini gösteren bir ölçüdür.

Sonuçlara göre, MOL Efficiency gemisi daha yüksek bir SDR değerine sahipken, Splittnes gemisi daha düşük bir SDR değerine sahiptir. Bu, MOL Efficiency gemisinin daha yüksek bir kararlılık düzeyine sahip olduğunu ve daha güvenilir olduğunu gösterir.¹¹⁹

Danimarka Spring Glory İle Josephine Maersk

Danimarka Deniz Kazalarını Araştırma Kurulu Bağımsız bir kurul olarak Ticaret ve Kalkınma Bakanlığının altında bir kuruluştur (Danimarka deniz kazalarını araştırma kurulu, 2012). Kurul, Danimarka ve Grönland gemilerinin ve denizcilerin karıştığı deniz kazalarını ve aynı zamanda bu sularda kazaya uğrayan yabancı gemilerin kaza araştırmasını yapmaktır. Danimarka deniz kazalarını araştırma kurulunun incelemeleri, olayların neden ve sonuçlarını ortaya koyarak gelecekteki benzer kazaların önüne geçmeyi hedeflemektedir.¹²⁰

¹¹⁹ Yalçın, (2014). s.112

¹²⁰ Yalçın, (2014). s.138

Spring Glory İle Josephine Maersk Arasındaki Çatma

5 Haziran 2012 tarihinde saat 22.34'te Hong Kong bandıralı kuru yük gemisi Spring Glory ile Danimarka bayraklı konteyner gemisi Josephine Maersk, Horsburg fenerine yaklaşık 7 mil mesafede Singapur geçidinin doğusuna yaklaşmaktaydı. Spring Glory, 80.000 ton demir cevheri ile doğu bandında 14 knots süratle 046 derece rotasına ilerlerken Singapur geçidi trafik ayırım hattından henüz ayrılmıştı. Josephine Maersk ise, Singapur geçidi trafik ayırım hattına batı bankından giriş yaparak soğuk hava konteynerleriyle yüklü vaziyette seyrediyordu. Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü'ne göre, Spring Glory yol veren tekne, Josephine Maersk ise yol verilen tekne konumundaydı. Çatma neticesinde her iki gemi ve Josephine Maersk'in konteynerleri hasar gördü.

Spring Glory Gemi:

Length Overall x Breadth Extreme: 229.20 x 38.04 m

Draft: 14.9 m

Gross Tonnage: 51265 t

Deadweight: 93379 t Hız: 14.1 knots

Kusurluluk oranı = ((Deadweight + Draft) / (Deadweight + Gross Tonnage + Draft)) * 100

Kusurluluk oranı = ((93379 + 14.9) / (93379 + 51265 + 14.9)) * 100

Kusurluluk oranı ≈ 64.45%

Josephine Maersk Gemi:

Length Overall x Breadth Extreme: 216.87 x 32.304 m

Draft: 12.25 m

Gross Tonnage: 30166 t

Deadweight: 35082 t Hız: 22.4 knots

Kusurluluk oranı = ((Deadweight + Draft) / (Deadweight + Gross Tonnage + Draft)) * 100

Kusurluluk oranı = ((35082 + 12.25) / (35082 + 30166 + 12.25)) * 100

Kusurluluk oranı ≈ 54.03%

Genel olarak çatma raporunda 5 Haziran 2012 tarihinde Singapur'da meydana gelen Spring Glory ve Josephine Maersk gemileri arasındaki çatışmanın detayları yer almaktadır. Spring Glory, yükünü boşaltmak üzere demirlemişken Josephine Maersk, yüklediği donmuş et konteynerleriyle seyir halindeydi. İki gemi arasında yapılan VHF çağrılar ve manevralar sonucunda çatışma meydana geldi. Rapor, her iki geminin seyir durumlarını, VHF çağrılarını, gemilerin hız ve rotalarını, çatma anında yapılan acil durum

prosedürlerini ve hasarları içermektedir. Josephine Maersk'in köprü üstündeki gözcünün çatma riskini fark etmemesi ve Spring Glory'nin trafik yoğunluğu nedeniyle karar verme aşamasında tereddüt etmesi gibi faktörler çatışmanın gerçekleşmesine yol açmıştır. Çatmanın sonucunda her iki gemide de personel yaralanmamış ve çevreye herhangi bir kirlilik yayılmamıştır. Fakat her iki gemide de hasar meydana gelmiştir. Rapor ayrıca Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü'nün ihlal edildiğini belirtmektedir. Ayrıca Spring Glory gemisi yaklaşık %64.45, Josephine Maersk gemisi ise yaklaşık %54.03 kusurlu olarak çıkmaktadır.¹²¹

Japonya Maruka İle Kairyo Maru No:18

27 Kasım 2011 tarihinde Kore Cumhuriyeti'nde Maruka adlı kargo gemisi ile Kairyo Maru No:18 adlı balıkçı gemisi arasında bir çatma meydana gelmiştir. Kaza, Okinoshima kıyısının kuzey kesiminde saat 04.58 dolaylarında gerçekleşmiştir. Kairyo Maru No:18 gemisi çatmanın etkisiyle ortadan ikiye ayrılarak battı ve sadece baş kısmı su üzerinde kalmıştır. Maruka gemisinin sancak tarafında hasar meydana gelmiştir. Kaza araştırması için Japon Ulaştırma Güvenlik Kurulu görevlendirilmiştir. Araştırma sürecinde, kanıtlar toplanmış, görüşmeler yapılmış ve sorulara cevaplar alınmıştır. Kazanın nedenine ilişkin tarafların yorumlarını içeren bir ön rapor istenmiştir. Ayrıca, Maruka gemisinin bayrak devleti de bir rapor hazırlaması için davet edilmiştir. Maruka gemisi, yoğun balıkçı teknelerinin civarda dolaştığı konusunda uyarı aldıktan sonra otopilotu 305 derece rotasına ayarlamıştır. Seyir hızı 9 knots ve okyanus akıntısı 2 knots olarak belirlenmiştir. Maruka'nın vardiya zabiti, balıkçı gemisini radar ve çıplak gözle fark etmiş ve mesafeyi takip etmiştir. Balıkçı gemisi yeşil fenerini yakıp dönüşe başladığında, Maruka'nın vardiya zabiti iki geminin çakışacağını düşünmüştür. Fakat balıkçı gemisi kırmızı feneri gösterdiğinde çatma kaçınılmaz olmuştur. Kairyo Maru No:18 gemisi ise balıkçılık faaliyetini tamamlamış ve seyir fenerlerini yakmıştır. Gemici, Maruka gemisini gözlemlemiş ve çatma gerçekleşmiştir. Çarpma açısı yaklaşık olarak 50 derece olarak hesaplanmıştır. Balıkçı gemisinin gemicisi denize düşerek kaybolmuş ve gemi ikiye ayrılmıştır. Kazada Maruka gemisinde yaralı veya ölü personel bulunmazken, Kairyo Maru No:18 gemisinde gemici denize düşerek kaybolmuştur. Maruka gemisinde sancak borda ve merkez hattında çatlaklar meydana gelmiştir.

¹²¹ Yalçın, T,(2014). s.132

SDR Hesaplaması:

Maruka gemisi için SDR hesaplaması: $SDR = (Draft * 100) / (Draft + (Deadweight / Gross Tonnage))$

Verilere göre:

Draft: 7.2 m

Deadweight: 1290 ton

Gross Tonnage: 1416 t $SDR = (7.2 * 100) / (7.2 + (1290 / 1416))$

$SDR \approx 507.04$ Maruka gemisi için SDR değeri yaklaşık olarak 507.04 olarak hesaplanır.

Kairyo Maru No:18 gemisi için SDR hesaplaması: $SDR = (Draft * 100) / (Draft + (Deadweight / Gross Tonnage))$

Verilere göre:

Draft: 1.35 m

Deadweight: 210 ton

Gross Tonnage: 16 t

$SDR = (1.35 * 100) / (1.35 + (210 / 16))$ $SDR \approx 58.82$ Kairyo Maru No:18 gemisi için SDR değeri yaklaşık olarak 58.82 olarak hesaplanır.

Bu durumda, Maruka gemisinin SDR değeri 507.04, Kairyo Maru No:18 gemisinin SDR değeri ise 58.82 olur.

Kusurluluk Oranı:

Maruka gemisi için kusurluluk oranını hesaplayalım:

Kusurluluk oranı = $((Deadweight + Draft) / (Deadweight + Gross Tonnage + Draft)) * 100$

Verilere göre: Deadweight: 1290 ton

Draft (baş): 3 m

Draft (kıç): 4.5 m

Gross Tonnage: 1416 t

Kusurluluk oranı = $((1290 + 3 + 4.5) / (1290 + 1416 + 3 + 4.5)) * 100 \approx 47.21\%$ Maruka gemisi için kusurluluk oranı yaklaşık olarak %47.21 olarak hesaplanır.

Kairyo Maru No:18 gemisi için kusurluluk oranını hesaplayalım:

Kusurluluk Oranı = $((Deadweight + Draft) / (Deadweight + Gross Tonnage + Draft)) * 100$

Verilere göre: Deadweight: 210 ton

Draft (ortalama): 1 m

Gross Tonnage: 16 t

Kusurluluk oranı = $((210 + 1 + 1.35) / (210 + 16 + 1 + 1.35)) * 100 \approx 97.44\%$

Kairyo Maru No:18 gemisi için kusurluluk oranı yaklaşık olarak %97.44 olarak hesaplanır. Bu durumda, Maruka gemisinin kusurluluk oranı %47.21, olarak hesaplanmıştır.

4.1.2. GEMİ KAZALARINA ÖRNEKLERİ VE KUSUR ORANLARI

ÖRNEK 1: Glenfalloch ile Moenjodaro Arasındaki Çatma

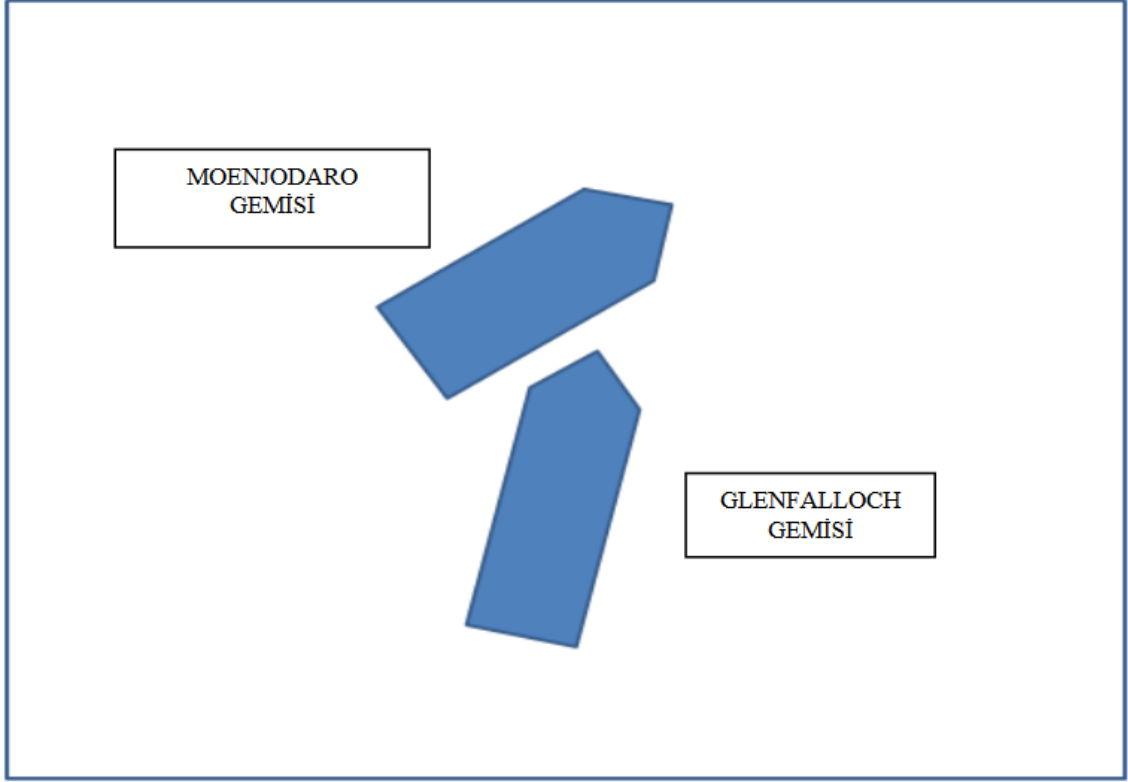
Karanlık bir akşamda, ancak havanın açık olduğu bir zamanda Nagoya limanı ile Irako kanalı arasındaki geçitte Glenfalloch ve Moenjodaro arasında bir çatma meydana geldi. Bu geçitte seyir tehlikelerini belirlemek için üç kırmızı fener yerleştirilmiş ve geçidin kuzeydoğu hattı işaretlenmiştir. Moenjodaro, geçidin dışında seyir halindeyken, Glenfalloch geçidin içinde seyir halindeydi ve her iki gemi de güvenli bir şekilde iskele iskeleye geçmeyi planlıyordu.

Ancak Glenfalloch, kanalın sancak tarafındaki rotasını takip etmedi ve Moenjodaro da iskele taraftan yoluna devam etmedi. İki gemi çok yakınlaştıklarında çarpışmayı önlemek için manevra yaptılar, ancak yeterli olmadı.

Geçidin orta hattının iskele tarafında seyreden Moenjodaro %80 oranında kusurlu bulunurken, orta hattın sancak tarafında seyreden Glenfalloch ise %20 oranında kusurlu bulundu. Şekil 1’de gemilerin çarpışma anı görülmektedir (Holdert & Buzek, 1984).¹²²

¹²² Yalçın,(2014). s.204

Şekil 1: Glenfalloch İle Moenjodaro Gemilerine Ait Çatma Anı (Holdert & Buzek, 1984).



GLENFALLOCH gemisinin bilgileri:

Length Overall x Breadth Extreme: 165.74 x 22.76 m Draft: 8 m Gross Tonnage: 11544
Summer DWT: 11628 t Hız: 10 knots

MOENJODARO gemisinin bilgileri:

Length Overall x Breadth Extreme: 154.44 x 19.87 m Draft: 16 m Gross Tonnage: 8917
Summer DWT: 13069 t Hız: 19 knots

MOENJODARO gemisinin kusurluluk oranı: $(\text{SDR} / \text{toplam SDR}) * 100$

MOENJODARO kusurluluk oranı = $(15953 / (15953 + 3851.33)) * 100$ MOENJODARO
kusurluluk oranı $\approx 80.53\%$

GLENFALLOCH gemisinin kusurluluk oranı: $(\text{SDR} / \text{toplam SDR}) * 100$

GLENFALLOCH kusurluluk oranı = $(3851.33 / (15953 + 3851.33)) * 100$

GLENFALLOCH kusurluluk oranı $\approx 19.47\%$

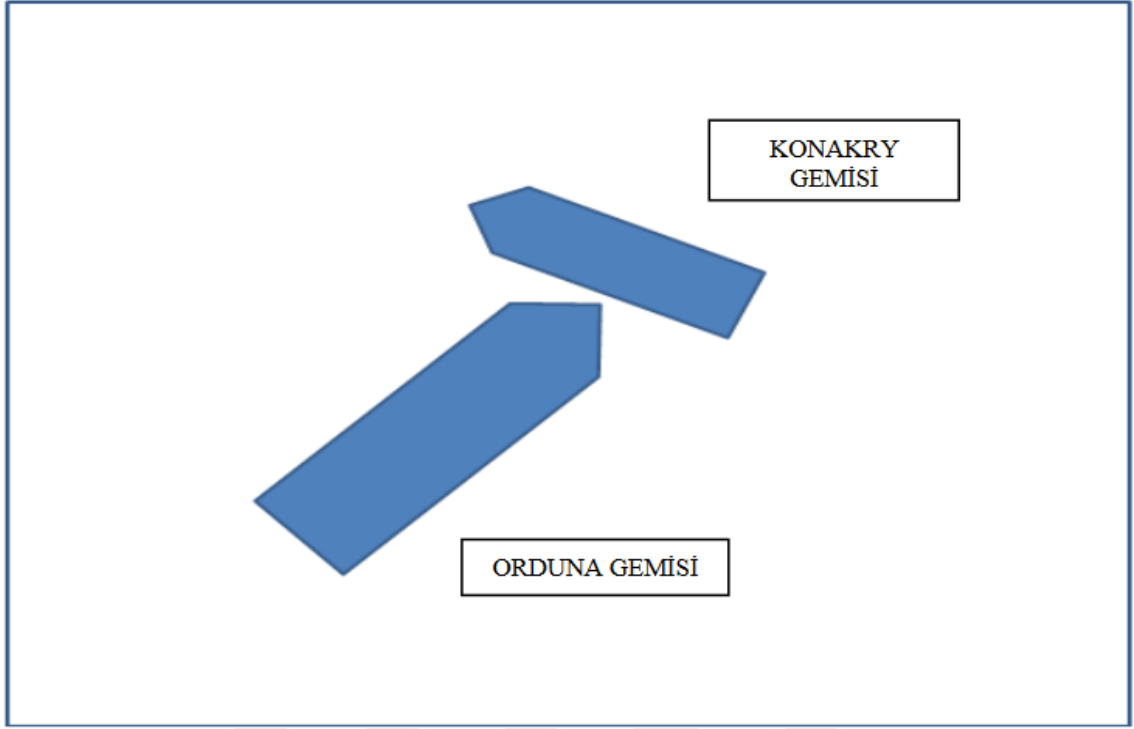
Sonuç olarak, MOENJODARO gemisi %80.53 kusurlu, GLENFALLOCH gemisi ise %19.47 kusurlu olarak çıkmaktadır. SDR Hesabı Sonuçları: Moenjodaro gemisi %80.53 oranında kusurlu bulunmuştur. Glenfalloch gemisi ise %19.47 oranında kusurlu bulunmuştur. Kusurlu olarak belirlenen Moenjodaro gemisi, çatmada daha yüksek bir oranda sorumluluk taşımaktadır. Bu durumda, donatanı ve temsil şirketi, çarpışmadan doğan zararlar nedeniyle hukuki süreçlere tabi tutulabilir. Donatan ve temsil şirketi, çarpışmanın neden olduğu maddi hasarlar için tazminat talepleriyle karşı karşıya kalabilir. Bu tazminat talepleri, diğer geminin hasarlarını ve zararlarını karşılamayı içerebilir. Hukuki süreçlerde, mahkeme çeşitli faktörleri değerlendirecek ve tarafların kusur oranlarına, deniz ticareti hukuku ve diğer ilgili kanunlara bakacaktır. Donatan, hukuki süreçlerde çeşitli masraflarla karşılaşabilir. Avukatlık ücretleri, mahkeme masrafları ve olası tazminat miktarları gibi faktörler, donatanın finansal açıdan olumsuz etkilenmesine neden olabilir. Donatanın itibarı da zarar görebilir. Bu tür olaylar, denizcilik endüstrisinde güvenlik standartlarının gözden geçirilmesine ve iyileştirilmesine yol açabilir. Sigorta şirketleri, gemi kusurluluklarının değerlendirilmesi ve sigorta primlerinin belirlenmesi konusunda daha dikkatli olabilir. Kusurlu gemilere yönelik sigorta primleri artabilir. Denizcilik otoriteleri ve regülasyon kurumları, gemi kusurluluklarını ve kazaları önlemek için daha sıkı denetimler ve kurallar uygulayabilir.

Örnek 2: Orduna ve Konakry Arasındaki Çatma

Orduna gemisi, 066 derece rotasında 14,5 knots hızla ilerlerken Konakry gemisi 229 derece rotasında 6 knots hızla seyrediyordu. Konakry, Orduna'dan 2 mil uzaklıkta, keşişen rotada, iskele tarafında yol veren tekne konumundaydı. Orduna, rotasında ilerlerken Konakry'nin sancak tarafındaki fenerini görene kadar bu şekilde devam etti. Bu sırada mesafe 500 yarda idi. Orduna, sancak tarafına doğru yönelirken, Konakry de sancak tarafına dönüş yaptığı için kırmızı borda fenerini gösterdi. Bu karışıklık çatmaya yol açtı. Konakry, iskele tarafında olmaması gerekiyordu. Orduna ise sancak tarafında olmalıydı. Konakry %60 oranında, Orduna ise %40 oranında kusurlu bulundu. Şekil 2.de gemilerin çarpışma anı görülebilir.¹²³

¹²³ Yalçın, (2014). s.189

Şekil 2:Orduna ve Konakry gemilerine ait çatma anı (Holdert & Buzek, 1984).

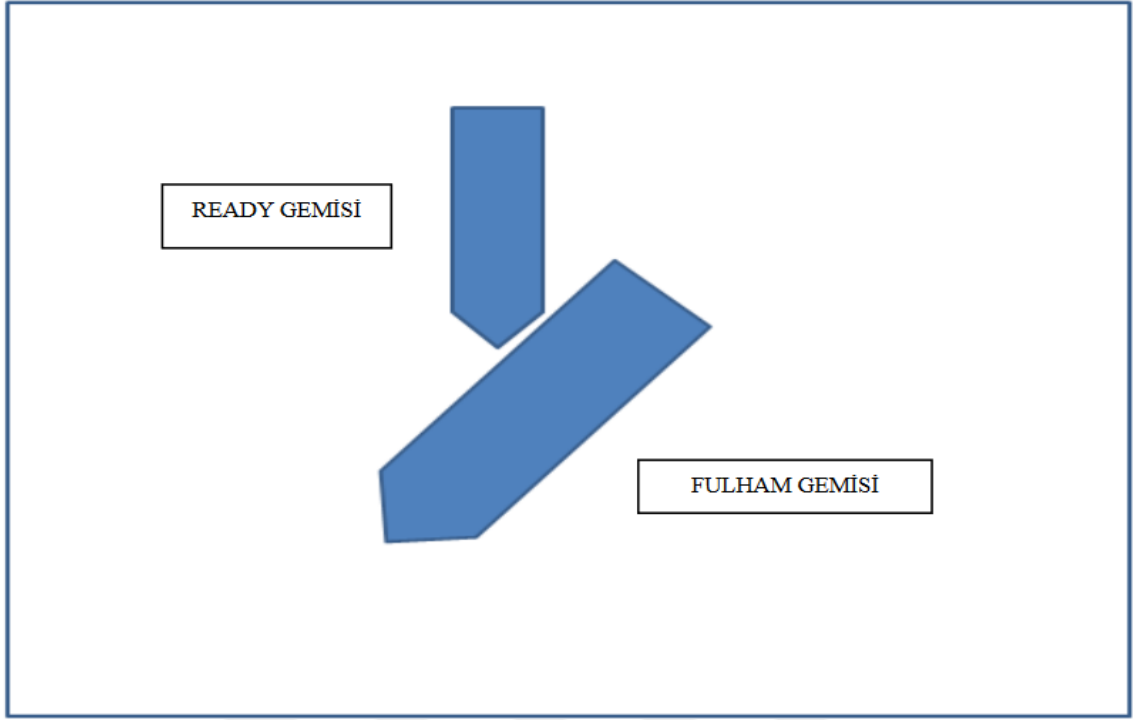


Örnek 3: Ready ve Fulham Arasındaki Çatma

İki gemi, Thames Nehri'nde kesişen rotalarda ilerlerken birbirlerinden 3 mil mesafede bulunuyorlardı. Fulham gemisi, sancak tarafını Ready gemisinin iskele tarafına doğru yönlendiriyordu. Fulham, yol vermesi gereken gemi konumundaydı. Çatmadan iki dakika önceye kadar Ready gemisinde herhangi bir tepki gözlenmedi. Makinelerini tam güçle döndürerek rotasını sancak tarafına çevirdi. DÇÖT (Denizde Çarpışmaları Önleme Tüzüğü) Kural 15'e göre, Fulham gemisi Ready gemisinin yolundan çekilmediğinden dolayı tek başına %100 kusurlu kabul edildi. Şekil 2'de, çarpışmanın gerçekleştiği anı görebilirsiniz.¹²⁴

¹²⁴ Yalçın, (2014). s.190

Şekil 3: Fulham ile Ready gemilerine ait çatma anı (Holdert & Buzek, 1984).

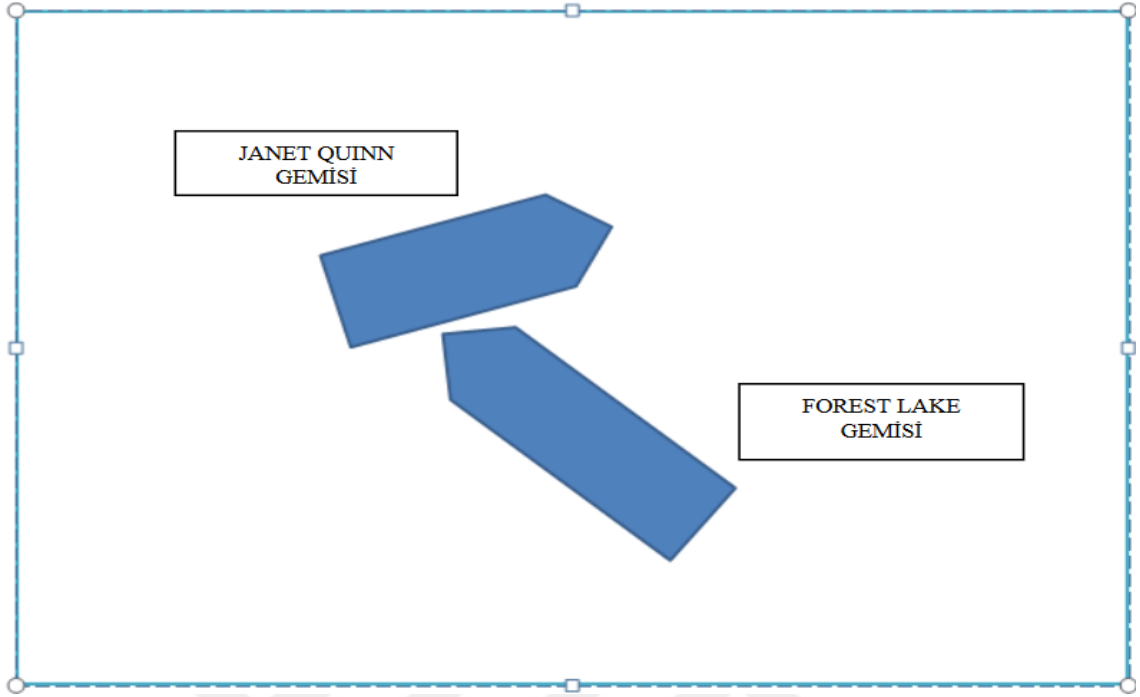


Örnek 4: Forest Lake ile Janet Quinn Arasındaki Çatma

Forest Lake ile Janet Quinn arasındaki olay, Süveyş Körfezi'nin demirleme mevkiinde, Süveyş Kanalı'na girişten hemen önce, açık bir havada meydana geldi. Harpula gemisi, Kuzeydoğu hattında demirli durumdaydı. Janet Quinn gemisi de kuzeydoğu hattında demirleme mevkiinde bulunuyordu. Forest Lake gemisi, Janet Quinn'in kuzeyine yükselerek, bu iki geminin arasından geçerek kuzeybatı istikametinde demirleme noktasına gitmekteydi (Holdert & Buzek, 1984). Janet Quinn, Forest Lake gemisini fark etti ve demir alarak kendisiyle gelmekte olan Forest Lake'in Harpula gemisinin arasından geçebileceğini düşündü. Forest Lake gemisinden bir uzun düdük sesi duyuldu ve ardından üç kısa düdükle makineler tam yol tornistan çalışmaya başladı. Sonuç olarak, iki gemi çarpıştı. Forest Lake, Janet Quinn'i uyarmak için uygun olan bir uzun düdük çaldı, ancak Janet Quinn bu uyarıyı yanlış anladı. Forest Lake'in pruasından geçmesini beklemiyordu. Janet Quinn, yol veren tekne olması gerektiği halde bu kurala uymadı ve ayrıca iyi gözcülük yapma görevini de ihmal etti. Bu nedenle çarpışmada %100 oranında tek başına kusurlu bulundu. Şekil 4'te gemilerin çarpışma anı görülebilir.¹²⁵

¹²⁵ Yalçın, (2014). s.193

Şekil 4: Janet Quinn ile Forest Lake gemilerine ait çatma anı (Holdert & Buzek, 1984).



4.2 DENİZDE ÇATMA VE KURTARMA MASRAFLARI

4.2.1. Genel Bakış

Denizde çatma ve kurtarma masrafları, deniz kazaları ve acil durumlarının yol açtığı hasarın onarılması ve müdahale edilmesi için harcanan maliyetleri ifade eder. Deniz kazaları, gemiler arasındaki çatmalar, yangınlar, batmalar, sızıntılar, yük kayıpları gibi bir dizi durumu kapsayabilir. Bu tür olaylar, gemi sahipleri, sigorta şirketleri, liman otoriteleri ve devlet kurumları gibi çeşitli paydaşları etkiler ve genellikle ciddi maddi kayıplara ve çevresel etkilere neden olabilir. Deniz kazalarının sonuçlarına müdahale etmek için çeşitli kurtarma operasyonları ve önlemler gereklidir. Bunlar, kurtarma gemilerinin ve ekiplerinin mobilize edilmesini, yaralı veya mahsur kalan kişilerin kurtarılmasını, yangınların söndürülmesini, gemi batmalarında sızıntıların durdurulmasını ve çevresel kirliliğin önlenmesini içerir.

Bu tür kurtarma operasyonları genellikle hızlı bir şekilde gerçekleştirilmeli ve profesyonel deniz kurtarma şirketleri veya devlet kurtarma kuruluşları tarafından yürütülmelidir. Denizde çatma ve kurtarma masrafları çeşitli faktörlere bağlı olarak değişebilir. Bu faktörler arasında kazanın büyüklüğü, etkilenen gemi veya gemilerin

tonajı, kazanın neden olduğu hasarın kapsamı, çevresel etkiler, kurtarma operasyonlarının süresi ve zorluğu, kullanılan ekipman ve personel sayısı gibi unsurlar yer alır. Denizde çatma ve kurtarma masrafları genellikle çeşitli kalemler altında toplanır.¹²⁶

Yaralı veya mahsur kalan kişilerin tedavisi ve nakli, hasarlı gemilerin onarımı veya kurtarılması, çevresel kirliliğin temizlenmesi ve çevreye yapılan zararın tazmini gibi unsurlar bulunur. Denizde çatma ve kurtarma masrafları genellikle büyük miktarlarda olabilir ve taraflar arasında tartışmalara neden olabilir. Gemi sahipleri ve sigorta şirketleri arasında sigorta poliçeleri ve sorumluluk hükümleri uyarınca masrafların nasıl karşılanacağı konusunda anlaşmazlıklar ortaya çıkabilir. Bu tür anlaşmazlıklar genellikle hukuki süreçlere ve sigorta şirketleriyle gemi sahipleri arasında müzakerelere yol açabilir.

Sigorta poliçeleri, çatma ve kurtarma masraflarının hangi taraf tarafından karşılanacağını ve hangi koşullarda tazminat taleplerinin geçerli olacağını belirler. Fakat bazı durumlarda poliçe hükümleri açıkça belirtilmemiş veya yorumlama gerektirecek şekilde yazılmış olabilir. Sigorta şirketleri, hasarlı geminin sigortalı olduğu poliçede belirtilen kapsam dahilinde masrafları karşılamaya yükümlüdür ama bazı durumlarda kurtarma masrafları poliçe kapsamının ötesine geçebilir veya gemi sahibinin sorumluluğu altında olmayan faktörler nedeniyle ortaya çıkabilir. Bu durumda, gemi sahibi ve sigorta şirketi arasında masrafların paylaşılması veya tazminat taleplerinin değerlendirilmesi için uzun süreli müzakereler gerçekleşebilir.

Özellikle büyük çaplı deniz kazalarında, kurtarma operasyonları ve hasar onarımları için milyonlarca dolarlık masraflar ortaya çıkabilmektedir. Bu durumda, kurtarma masraflarının kim tarafından karşılanacağı önemli bir mesele haline gelir ve taraflar arasında ciddi anlaşmazlıklara yol açmaktadır.¹²⁷

Örneğin, IMO tarafından hazırlanan kılavuzlar ve sözleşmeler, taraflar arasındaki anlaşmazlıkların çözümünde rehberlik sağlar. Sonuç olarak, denizde çatma ve kurtarma masraflarıyla ilgili anlaşmazlıklar genellikle karmaşık ve uzun süreçler gerektiren

¹²⁶ Sözer, 2016, s.511

¹²⁷ Sözer, 2016, s.519-524

konulardır. Müzakereler, hukuki süreçler ve uluslararası düzenlemeler, taraflar arasında anlaşmazlıkların çözülmesinde önemli rol oynar.¹²⁸

Tablo 1: 1978-2002 Yılları Arasında Meydana Gelen Kazalarla İlgili Yapılan Ödemeler ve Bu Ödemelerin Gemicilik Endüstrisi ile Petrol Endüstrisi Arasındaki Dağılımı

Gemi tonajı (GT)	Kaza sayısı	Ödenen toplam tazminat(USD)			Gemicilik(%)			Petrol(%)		
		(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)
5000 ve altı	1.275	194.661.610	194.661.610	194.661.610	37	46	54	63	46	54
5000-20.000	1.227	510.344.080	510.344.080	548.847.246	16	16	84	84	39	61
20.001-80.000	2.221	732.038.080	732.038.080	669.590.723	42	51	49	58	50	50
80.001-140.000	860	183.268.260	183.268.260	237.674.405	73	73	27	27	79	21
140.000 üzeri	315	107.905.839	107.905.839	107.905.839	69	95	5	31	95	5
TOPLAM	5.798	1.728.218.543	1.728.218.543	1.788.679.822	39	44	56	61	53	47

2 ve 3 nolu tablolarda, can emniyeti ve insan sağlığı etkileri açısından tehlikelerin ölçeklendirilmesine odaklanılmaktadır. Fakat sadece insan faktörüyle sınırlı kalmayarak, maddi kayıp yönünden de tehlikeleri ölçeklendirmektedir. Bu noktada gemi donatanının iş sürekliliği, finansal sağlığı ve varlık değerini koruma çabaları büyük önem taşımaktadır. Yani, tehlikelerin belirlenmesi ve ölçeklendirilmesi sadece can emniyeti ve

¹²⁸ Sözer, 2016, s.570-577

insan sağlığı ile sınırlı kalmamakta, aynı zamanda gemi donatanının maddi kayıplardan korunmasını da amaçlamaktadır.

Tablo 2: Can Emniyeti ve İnsan Sağlığı Etkileri Açısından Tehlikelerin Ölçeklendirilmesi.

5	Olađanüstü Hasar	Çok Sayıda Ölü
4	Çok Hasar	Tek Ölü veya Çok Sayıda Ciddi Yaralı Kişiler
3	Orta Hasar	Çok Sayıda Kazazede veya Ciddi Yaralı Kişiler
2	Hafif Hasar	Tek Kazazede veya Çok Sayıda Hafif Yaralı Kişiler
1	Hasarsız	-

Tablo 3: Maddi Kayıp Yönünden Tehlikelerin Ölçeklendirilmesi.

5	10 Milyon USD üstü	Olađanüstü Hasar
4	1 Milyon USD ile 10 Milyon USD arası	Çok Hasar
3	100 Bin USD ile 1 Milyon USD arası	Orta Hasar
2	10 Bin USD ile 100 Bin USD arası	Hafif Hasar
1	10 Bin USD altı	Hasarsız

Uzman görüşleriyle tanımlanan riskler, belirlenen ölçeklere göre değerlendirilir. Önem dereceleri saptanarak risk matrisine tabi tutulur ve riskin kabul edilebilirlik seviyeleri tespit edilir.

4.2.2. DONATANA ETKİLERİ

Denizde çatma ve kurtarma masrafları, deniz kazaları ve acil durumlarının yol açtığı hasarın onarılması ve müdahale edilmesi için harcanan maliyetleri ifade eder. Bu masraflar, kazaya karışan geminin donatanına yani geminin sahibi veya işletenine düşebilir. Donatan, gemiyi finanse eden, işleten veya kiralayan kişi veya kuruluşu temsil eder. Denizde çatma ve kurtarma masrafları, donatanın üzerinde önemli bir mali yük oluşturabilir ve deniz ticaretine çeşitli etkileri olabilir. Donatanın çatma ve kurtarma masraflarını üstlenme sorumluluğu, genellikle geminin sahipliği veya işletimiyle ilgili sözleşmeler ve uluslararası deniz hukuku tarafından belirlenir. Gemi sahipleri genellikle geminin sigortalanması yoluyla bu tür risklere karşı koruma sağlarlar.¹²⁹

Sigorta poliçeleri, kazaların neden olduğu hasarın tamiri, kurtarma operasyonlarının masrafları ve diğer ilgili maliyetlerin teminat altına alınmasını sağlar. Fakat sigorta poliçeleri arasında farklı koşullar ve kapsamlar olabilir, bu da donatanın çatma ve kurtarma masraflarını karşılaması veya sigorta şirketiyle anlaşmazlıklar yaşamasına neden olabilir. Çatma ve kurtarma masrafları, donatanın finansal durumunu olumsuz etkileyebilir. Özellikle büyük çaplı deniz kazaları ve kurtarma operasyonları, yüksek miktarda harcamalar gerektirebilir. Bu masraflar, donatanın nakit akışını etkileyebilir, kârlılığı azaltabilir ve operasyonel kapasitesini sınırlayabilir. Buna ek olarak, donatanın sigorta poliçesi veya sigorta şirketiyle yaşadığı anlaşmazlıklar, uzun süren hukuki süreçlere yol açabilir ve bu da maliyetleri artırabilir.¹³⁰

Çatma ve kurtarma masraflarıyla ilgili anlaşmazlıklar, bazen mahkeme süreçlerine yol açabilir. Taraflar arasında çözümlenemeyen anlaşmazlıkların sonucunda, hukuki yolların başvurulması gerekebilir. Mahkeme süreçleri, donatanın ve diğer ilgili tarafların haklarını ve sorumluluklarını belirlemek amacıyla kullanılır. Mahkeme süreçleri, çatma ve kurtarma masraflarıyla ilgili hukuki anlaşmazlıkların çözümlenmesi için önemli bir araçtır.¹³¹

Taraflar, hukuki savunmalarını sunmak, delilleri sunmak ve uzman tanıkları dinletmek için mahkemelerde görüşmelere katılırlar. Mahkeme, söz konusu anlaşmazlığın tüm

¹²⁹ Sözer, (2016), s.399-403-435-494

¹³⁰ Sözer, (2016), s.399-403-435-494

¹³¹ Sözer, (2016), s.399-403-435-494

yönlerini değerlendirir ve hukuki prensipler, sigorta poliçeleri ve uluslararası düzenlemeler doğrultusunda bir karar verir. Mahkeme süreçleri, çatma ve kurtarma masrafları konusunda taraflar arasında adil bir çözüm sağlamayı hedefler. Fakat mahkeme süreçleri genellikle zaman alıcı, karmaşık ve maliyetli olabilir. Tarafların avukatlık hizmetleri ve yargı sürecine ilişkin masrafları da eklenerek, bu süreçler donatan ve diğer taraflar için ek yükler yaratabilir.

Denizde çatma ve kurtarma masraflarının mahkeme süreçleri, anlaşmazlıkların çözülmesine yönelik bir yol sağlar. Fakat bu süreçlerin uzun sürmesi, maliyetli olması ve taraflar arasında gerginliklere neden olması, alternatif çözüm yöntemlerinin aranmasını teşvik edebilir. Arabuluculuk veya tahkim gibi alternatif çözüm yöntemleri, taraflar arasında anlaşmazlıkların daha hızlı ve maliyet etkin bir şekilde çözülmesine yardımcı olabilir.¹³²

Arabuluculuk ve tahkim gibi yöntemler, tarafsız bir üçüncü tarafın katılımıyla anlaşmazlıkların çözümünü kolaylaştırır. Bu yöntemlerde tarafların karşılıklı olarak kabul edebilecekleri bir çözüm bulmaları teşvik edilir ve sonuç, tarafların anlaşmasına dayanır. Genel olarak çatma ve kurtarma masraflarıyla ilgili anlaşmazlıkların çözümlenmesi için taraflar arasında müzakereler, hukuki süreçler ve alternatif çözüm yöntemlerinin uygun bir kombinasyonunu bulmak önemlidir. Bu, adil bir çözüm sağlamak, zamanı ve maliyeti en aza indirmek ve taraflar arasında uzlaşmayı teşvik etmek için gereklidir.¹³³

4.2.3. YILLARA GÖRE KAZALAR VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ

ESPERANZA ve EZİNE Çatması (2016) 03.04.2016 tarihinde, Cook Adaları bayraklı ESPERANZA isimli kuru yük gemisi ile Türk bayraklı EZİNE isimli araba ferisi, Çanakkale Boğazı, Çanakkale Feribot İskelesinin 0,56 mil açığında çatıştı. Her iki gemide maddi hasar aldı, ancak can kaybı, ciddi yaralanma veya çevre kirliliği meydana gelmedi. ESPERANZA gemisi, kereste yükünü tahliye etmek üzere Tripoli limanından ayrıldı, ardından Mısır'ın El Arish limanında yakıt ikmali yaptı ve Köstence, Romanya'ya doğru yola çıktı.

¹³² Sözer, (2016), s.399-403-435-494

¹³³ Sözer, (2016), s.399-403-435-494

Çanakkale Boğazı'na giriş yaptı ve kaza meydana geldi. EZİNE feribotu, Eceabat-Çanakkale seferi yapmak üzere aldığı yolcu ve araçlarla Eceabat İskelesinden ayrıldı. Her iki gemi, 02.04.2016 günü saat 00:17'de Çanakkale Feribot İskelesi açıklarında, Çanakkale Boğazı trafik ayırım düzeninin kuzey yönlü trafik şeridinde ESPERANZA gemisinin EZİNE isimli geminin sancak bordasına temas etmesi sonucu çatma gerçekleşti. Kazanın sonucunda, her iki gemi de hasar aldı, ancak can kaybı veya ciddi yaralanma olmadı. Kaza sonrası, EZİNE feribotu yolcularını ve araçlarını emniyetli bir şekilde tahliye etti ve ESPERANZA gemisi Çanakkale Gemi Trafik Hizmetleri tarafından demirletildi.¹³⁴

Geminin donatanı (armatör), gemi ile ilgili bir dizi yükümlülüğe sahiptir. İşte "ESPERANZA" ve "EZİNE" gemileri için donatanın yükümlülükleri ve masraflarını açıklayan bazı temel noktalar:

- **Bakım ve Onarım:** Donatan, her iki geminin bakım ve onarımlarından sorumludur. Geminin denizcilik standartlarına uygun olması ve güvenli seyahat edebilmesi için düzenli bakım ve onarımlar yapılmalıdır. Bu, motorlar, elektrik sistemleri, denizaltı gövdesi ve diğer bileşenlerin düzgün çalışmasını sağlar.
- **Güvenlik:** Donatan, her iki geminin güvenliğinden sorumludur. Gemilerin yangın güvenliği, can kurtarma ekipmanları ve diğer güvenlik önlemleri gerektiği gibi bakım ve test edilmelidir. Ayrıca mürettebatın güvenliğini sağlamak da donatanın sorumluluğundadır.
- **Sigorta:** Donatan, her iki gemiyi uygun sigorta ile korumalıdır. Sigorta, herhangi bir kaza veya zarar durumunda finansal olarak korunmayı sağlar.
- **Liman Ücretleri ve Belgeler:** Donatan, gemilerin liman ücretlerini ve gerekli belgeleri güncellemekten sorumludur. Bu, gemilerin yasal olarak seyahat edebilmesini sağlar. Mürettebat İşleri: Donatan, gemilerde çalışan mürettebatın işle ilgili yükümlülüklerini yerine getirmelidir. Bu, maaşlar, çalışma koşulları ve mürettebatın eğitimini içerir. Çevresel Sorumluluk: Donatan, gemilerin çevresel etkilerini minimize etmek için gerekli tedbirleri almalıdır. Bu, deniz kirliliği önleme önlemleri ve çevre düzenlemelerini içerebilir.

¹³⁴TÜRKİYE CUMHURİYETİ ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu EZİNE ile ESPERANZA Gemilerinin Çatışmasına İlişkin Deniz Kazası İnceleme Raporu Çanakkale Boğazı / Çanakkale Açıkları 03 NİSAN 2016, s.1

- **Kaza Durumları:** Eğer bir kaza meydana gelirse, donatanın kurtarma operasyonları ve zararın giderilmesi için gerekli önlemleri alması gerekir. Bu, yaralanmaların tıbbi yardımını içerebilir ve geminin çevresel etkilerini azaltmayı hedefleyebilir. Donatan, bu yükümlülükleri yerine getirmek için finansal kaynakları sağlamalıdır ve gerektiğinde acil durumlar için bir kriz yönetim planı oluşturmalıdır. Bu nedenle, her iki geminin güvenli ve verimli bir şekilde işletilmesi için gereken kaynakları tahsis etmek donatanın sorumluluğundadır.¹³⁵

Ella's Pink Lady ve Silver Yang Çatma (2009), Ella's Pink Lady adlı yelkenli bir tekne ile Silver Yang adlı büyük bir kargo gemisi arasında bir çatışma meydana gelmiştir. Bu olay, bazı temel güvenlik eksikliklerini gün yüzüne çıkarmıştır. Silver Yang gemisinin 2. kaptanı, çatma anında gerekli gözcülük faaliyetlerini yerine getirmedir. Ella's Pink Lady'nin varlığını erken tespit edemedi ve bu nedenle çatışmayı önlemek için gerekli manevraları yapmadı.

Ella's Pink Lady'nin kaptanı, radarı kontrol etmesine rağmen Silver Yang'ı tespit edemedi. Tekne, uygun radar reflektörleri ve AIS cihazları gibi güvenlik ekipmanları ile donatılmamıştı. Bu eksiklikler, diğer gemiler tarafından daha kolay tespit edilmesini engellemiş olabilir. Çarpmanın hemen ardından, Silver Yang'ın 2. kaptanı olayı gemi kaptanına hemen bildirmedi ve çarpmanın ardından Ella's Pink Lady'nin durumunu ve mürettebatını kontrol etmek için gerekli yardımı sağlamadı. Deniz hukuku gereği çarpma sonrası gemi kaptanları yardım etme yükümlülüğüne sahiptir. Sonuç olarak, bu olayda güvenlikle ilgili bir dizi eksiklik ve hata tespit edilmiştir. Bu, gemi kaptanlarının daha dikkatli ve güvenlik önlemlerini daha sıkı bir şekilde uygulamalarının önemini vurgulamaktadır.¹³⁶

Güvenlik Faktörleri ile İlgili Anahtar Bulgular:

- **Gözcülük İhmal Edildi:** Silver Yang'ın vardiya zabiti ve diğer gözlemciler, çatışmayı önlemek için gereken sürekli gözlem yapmadılar.

¹³⁵ Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı Kaza Araştırma Ve İnceleme Kurulu Ezine İle Esperanza Gemilerinin Çatışmasına İlişkin Deniz Kazası İnceleme Raporu Çanakkale Boğazı / Çanakkale Açıkları 03 Nisan 2016.

¹³⁶ Yalçın, (2014). s.105

- **Yetersiz Manevra:** Silver Yang'ın 2. kaptanı, Ella's Pink Lady'nin yelkenli bir yat olduğunu tanıyamadı ve çatışmadan kaçınmak için yeterli manevra yapmadı.
- **Radar Sorunları:** Ella's Pink Lady'nin radarı, Silver Yang'ı zamanında algılayamadı. Ayrıca, radarın çalışır durumda olması gerektiği halde kapalıydı.
- **AIS Kullanımı:** Küçük gemilerin AIS (Otomatik Tanımlama Sistemi) cihazlarını etkili bir şekilde kullanmamaları ve verilerin doğru bir şekilde kaydedilmemesi, çatma sonrası olayları daha karmaşık hale getirdi.
- **Hızla İletişim Sorunu:** Silver Yang'ın 2. kaptanı, çatma sonrasında Ella's Pink Lady'nin kaptanı ile hızlı ve etkili bir iletişim kurmadı. Dil sorunları ve net bir kimlik teyidi yapılmadı.
- **Yardım Etkin Bir Şekilde Sağlanmadı:** Silver Yang'ın 2. kaptanı, çatma sonrasında Ella's Pink Lady'ye yardım etme yükümlülüğünü yerine getirmedi.
- **UNCLOS Hükümleri İhlal Edildi:** Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS) uyarınca, çatma sonrasında gemi kaptanlarına yardım etme yükümlülüğü bulunmasına rağmen bu yükümlülük yerine getirilmedi.

Diğer Güvenlik Faktörleri:

- **Radar Reflektörü Eksikliği:** Ella's Pink Lady, çatma öncesinde radar reflektörü ile donatılmamıştı. Bu, radar tarafından algılanma olasılığını azalttı.
- **Dil Sorunu:** Gemi personeli arasındaki dil sorunları, iletişimi ve anlayışı zorlaştırdı.
- **Klas B AIS Sorunu:** Klas B AIS üniteleri, özellikle küçük gemiler için tasarlanmış olsa da çatma durumunda eksik veya yanıltıcı bilgilere neden olabilir.
- **Manevra Hataları:** Çatma öncesinde yapılacak daha iyi manevralar, çatmadan kaçınılabilirdi. Bu faktörler, deniz kazalarının karmaşıklığını ve kazalardan kaçınmak için güvenlik standartlarının ve iyi denizcilik uygulamalarının önemini vurgular. Denizcilik topluluğunun bu tür kazaları önlemek için sürekli olarak eğitim alması ve uygun güvenlik prosedürlerini takip etmesi kritik önem taşır.¹³⁷

USS Fitzgerald ve MV ACX Crystal Çatma (2017) sonrasında çarpışmanın ciddiyeti ve hayat kaybı nedeniyle hukuksal yükümlülükler ve mahkeme olayları ortaya çıkmıştır. Bu kaza, denizcilik endüstrisinde daha sıkı güvenlik protokollerinin uygulanması

¹³⁷ Yalçın, (2014). s.105

gerektiğini vurgulayan bir dönüm noktası olmuştur. Kazanın ardından yapılan soruşturmada, USS Fitzgerald'ın kaptanı ve mürettebatının, MV ACX Crystal'in tehlikesine yeterince dikkat etmediği belirlenmiştir. Aynı şekilde MV ACX Crystal'in kaptanının da geminin hareketlerini takip etmek için yeterli donanımına sahip olmadığı iddia edilmiştir.

Mahkeme süreçlerinde, her iki geminin kaptanları suçlu bulunmuş ve deniz trafiğinde yeterli önlemleri almamakla suçlanmıştır. Kazanın ardından denizcilik endüstrisi, deniz trafiğinde daha fazla güvenlik önlemi alınması ve gemi kaptanlarına daha sıkı eğitimler verilmesi konusunda adımlar atmıştır. Deniz trafiğindeki gemilerin seyir güvenliğini sağlamak için daha etkin denetimler ve iletişim protokolleri benimsenmiştir. Gemi kaptanlarına, diğer gemilerin tehlikelerine karşı daha duyarlı olmaları ve çarpışmaları önlemek için gerekli önlemleri alabilmeleri için daha kapsamlı eğitimler verilmektedir.

Mahkeme süreçlerinde, USS Fitzgerald'daki hayatını kaybeden askerlerin aileleri tarafından tazminat talepleri sunulmuştur. Kaza sonucu meydana gelen maddi ve manevi zararlarla ilgili olarak gemi kaptanları ve şirketleri sorumluluk altında tutulabilir. Mahkeme kararları, kaptanların ihmali veya kusurlarıyla ilgili sorumluluğu belirleyerek, tazminat miktarını ve diğer yaptırımları belirleme eğilimindedir. USS Fitzgerald ve MV ACX Crystal Çarpışması, denizcilik endüstrisinde güvenlik önlemlerinin daha sıkı bir şekilde uygulanması gerektiğini vurgulamıştır.

Bu tür kazaların önlenmesi için gemi kaptanlarına daha fazla eğitim verilmesi, deniz trafiğinde daha sıkı kontrol ve iletişim protokolleri uygulanması önemlidir.¹³⁸

Dona Paz ve Vector Çatma Olayı (1987) ile MV Baltic Ace ve Corvus J Çarpışması (2012) gibi kazaların ardından, hukuksal yükümlülükler ve mahkeme olayları ortaya çıkmıştır. Bu kazalardaki sorumluluklar, yaşanan can kaybı ve ciddi sonuçlar göz önüne alınarak belirlenmiştir.

Dona Paz ve Vector Çarpışmasında ise kazada yaklaşık 4.000 kişi hayatını kaybetmiştir, bu da barış zamanında meydana gelen en ölümcül deniz kazası olarak kaydedilmiştir. Filipinler hükümeti, sorumluluğun belirlenmesi için hukuki süreçleri başlatmıştır. Gemi sahipleri ve mürettebatın sorumlulukları, güvenli seyir, rotanın takibi, yük taşıma düzenlemeleri ve güvenlik protokolleri gibi konularda incelenmiştir.

¹³⁸ Yalçın, (2014). s.105

MV Pero Milo ve Özge Çatma Olayı incelemesi 9 Nisan 2012 tarihinde gerçekleşen bir deniz kazasını ele almaktadır. Olayda Fransız bayraklı Pero Milo balıkçı gemisi ile Türk bandıralı kimyasal tanker Özge gemisi saat 13.05'te çatışmıştır. Pero Milo'nun avlanma periyodu 24 ile 48 saat arasında değişirken, Özge gemisi Net Denizcilik şirketine aittir ve Akdeniz, Biscay Körfezi, Doğu Atlantik kıyıları ve Kuzey Denizi gibi bölgelerde seyretmektedir. Pero Milo, 11.98 m boyunda, 5.46 m genişliğinde ve 2.45 m draftına sahiptir. Özge gemisi ise 112.31 m uzunluğunda, 16 m genişliğinde ve İstanbul limanına bağlıdır. Kazanın yaşandığı gün, Pero Milo'da 2 personel bulunurken, Özge gemisinde 14 Türk personel bulunmaktadır. Olayın detaylarına göre kazanın ana nedenleri arasında gözcülük eksikliği, temel seyir prosedürlerinin ihmal edilmesi, iletişim eksikliği ve fener kullanımının yetersizliği bulunmaktadır. Bu nedenlerle çatma kaçınılmaz hale gelmiş ve Pero Milo battı, Özge gemisi ise hasar almıştır.

- **Tavsiyeler:** Bu tür olayların önlenmesi için aşağıdaki önlemler alınmalıdır: Gözcülük faaliyetlerinin eksiksiz ve sürekli bir şekilde yürütülmesi. Temel seyir prosedürlerinin ihmal edilmemesi ve uygun manevraların yapılması. İletişim eksikliklerinin giderilmesi ve Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü (DÇÖT) kurallarına uyulması dikkate değerdir. Bu tavsiyeler, benzer deniz kazalarını önlemeye yardımcı olabilir ve deniz güvenliğini artırabilir.¹³⁹

Pero Milo ve Özge gemilerinin çatışması sonucu meydana gelen deniz kaza olayında, her iki geminin de donatanları gemilerin güvenliği, mürettebatın eğitimi ve çevre koruması ile ilgili belirli yükümlülöklere sahiptir. Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü (COLREGs) ve uluslararası denizcilik sözleşmeleri, gemilerin hareketlerini düzenler ve donatanları belirli kurallara uymaya zorlar.

Donatanlar, gemilerin düzgün çalışması ve güvenliği için gereken bakım ve onarımları yapmalıdır. Ayrıca, gemilerin deniz güvenliği ekipmanlarını düzenli olarak kontrol etmelidirler. Bu, geminin radar sistemleri, AIS (Otonom Kimlik Sistemi), acil durum alarmları ve diğer güvenlik cihazlarını içerir. Mürettebatın eğitimi de donatanların sorumluluğundadır.

Mürettebatın, gemiyi güvenli bir şekilde işletebilmesi ve deniz güvenliği kurallarına uyabilmesi için gereken bilgi ve becerilere sahip olması gerekir. Donatanlar, mürettebatın

¹³⁹ Yalçın, (2014). s.105

eğitimini sağlamak ve düzenli olarak güncellemekle yükümlüdürler. Deniz kaza sonrası inceleme sırasında donatanlar, gemilerin operasyonlarındaki herhangi bir ihmalin veya eksikliğin tespit edilmesi durumunda hukuki sorumluluk altına girebilirler.

Bu, gemilerin bakımı, güvenlik ekipmanlarının çalışır durumda olması ve mürettebatın yeterli eğitime sahip olması gibi konuları içerir. Sonuç olarak, Pero Milo ve Özge gemilerinin çatışması sonrası, donatanlar için deniz güvenliği ve hukuki yükümlülükler büyük önem taşır. Donatanlar, bu yükümlülükleri yerine getirerek hem gemi güvenliğini sağlamalı hem de hukuki sorumluluklarını yerine getirmelidir.¹⁴⁰

MV Baltic Ace ve Corvus J Çatışması: Bu kazada MV Baltic Ace gemisi hızla batmış ve 11 mürettebat hayatını kaybetmiştir. Hollanda ve diğer ilgili ülkeler, sorumlulukların belirlenmesi için soruşturma yapmıştır.

Gemi sahiplerinin, çarpışmanın önlenabilir olup olmadığını, güvenli seyir düzenlemelerine uyulup uyulmadığını ve deniz trafiği kurallarına uygun hareket edilip edilmediğini açıklaması gerekmektedir.

Mahkeme süreçlerinde kazalarda yaşanan can kaybı ve maddi zararlar dikkate alınır. Gemi sahipleri, işletmecileri ve mürettebat, kusurlu davranışlar veya ihmaller nedeniyle ortaya çıkan kayıplardan dolayı hukuki yükümlülük altında tutulabilir. Bu durumda, cezai yaptırımlar, tazminat talepleri ve itibar kaybı gibi sonuçlar gündeme gelebilir. Bu kazalar, denizcilik endüstrisinde daha sıkı düzenlemelerin ve güvenlik protokollerinin uygulanmasının gerekliliğini vurgulamaktadır. Gemi güvenliği, mürettebat eğitimi, rotanın takibi, çevre kirliliği önleme önlemleri gibi konulara daha fazla önem verilmesi ve denetimlerin sıklaştırılması önemlidir.¹⁴¹

SS Mont-Blanc ve SS Imo Çatışması (1917) sonrasında çarpışmanın ciddiyeti ve büyük bir patlama sonucunda meydana gelen can kayıpları nedeniyle hukuksal yükümlülükler ve mahkeme olayları ortaya çıkmıştır. Bu kaza, denizcilik endüstrisinde güvenlik protokollerinin sıkı bir şekilde uygulanması gerektiğini vurgulamıştır. Kazanın ardından yapılan soruşturmalarda, her iki geminin kaptanları ve mürettebatı, olayın sorumluluğunu ve ihmali araştırmak için sorgulanmıştır. Gemi kaptanlarının, yüksek patlayıcı nitratları taşıyan gemilerin risklerinin farkında olması ve bu tür yükleri taşıırken özel önlemler alması gerektiği belirlenmiştir. Mahkeme süreçlerinde, kaptanlar ve gemi

¹⁴⁰ Yalçın, (2014). s.105

¹⁴¹ Yalçın, (2014). s.105

sahipleri, güvenlik tedbirlerinin yeterli olup olmadığı, çarpışmanın önlenabilir olup olmadığı ve patlamanın sonuçlarına ilişkin sorumlulukları üzerine sorgulanmıştır.

Kazanın ardından denizcilik endüstrisi, yüksek patlayıcı maddelerin taşınması ve güvenlik konuları gibi konularda daha sıkı kurallar ve düzenlemeler getirmiştir. Özellikle yüksek patlayıcı maddelerin taşınmasıyla ilgili protokoller ve denetimler güçlendirilmiştir. Gemi kaptanları ve mürettebatın eğitimi ve bilinçlendirilmesi konusunda daha fazla önem verilmiş ve gemi sahipleri, riskleri en aza indirmek için gerekli tedbirleri almakla yükümlü kılınmıştır.

Mahkeme süreçlerinde, patlamada hayatını kaybeden ve yaralanan insanların aileleri tarafından tazminat talepleri sunulmuştur. Gemi sahipleri ve mürettebat, ihmalleri veya kusurları nedeniyle maddi ve manevi zararlarla ilgili sorumluluk altında tutulabilir. Mahkeme kararları, kazanın sorumlularını belirleyerek, tazminat miktarını ve diğer yaptırımları belirleme eğilimindedir.

SS Mont-Blanc ve SS Imo Çarpışması, denizcilik endüstrisinde güvenlik önlemlerinin ciddiyetle ele alınması gerektiğini gösteren bir dönüm noktası olmuştur. Bu tür kazaların önlenmesi için daha sıkı düzenlemeler ve denetimlerin yanı sıra, gemi sahipleri, kaptanlar ve mürettebatın yeterli eğitim alması ve güvenlik bilincinin artırılması önemlidir.¹⁴²

4.2.4. GEMİNİN TAMİRİ VE HUKUKSAL MASRAFLAR

1-) Örnek Olay:

MV Neptune isimli konteyner gemisi, yoğun trafikte seyir halindeyken aniden manevra yapması gerekmiştir. Ancak bu manevra sırasında dikkatsizlik sonucu diğer bir gemi olan SS Orion ile çarpışmıştır. Geminin Tamiri Masrafları: Çatma sonucunda MV Neptune gemisinde çeşitli hasarlar meydana gelir. Hasarın boyutu ve geminin tamir edilmesi için gereken süre, tamir masraflarını etkileyecektir.

- **Gövde hasarının onarımı:** Çatmanın etkisiyle geminin gövdesinde hasarlar oluşabilir. Hasarlı bölgelerin onarımı, kaynak işleri, levhaların değiştirilmesi ve boya işleri gibi işçilik maliyetlerini içerir.

¹⁴² Yalçın, 2014 s. 105 (*Çatmalarda kusur oranlarının belirlenmesi, ulusal ve uluslararası düzeyde incelenerek bir model önerilmesi*).

- **Mekanik sistemlerin tamiri:** Çatma sonucunda geminin mekanik sistemlerinde hasarlar oluşabilir. Örneğin, direksiyon sistemi, motorlar, jeneratörler veya diğer sistemlerdeki hasarların tamiri için parça değişimi veya tamirat işlemleri gerekebilir.
- **Elektrik ve elektronik sistemlerin onarımı:** Çatma sonucunda geminin elektrik ve elektronik sistemleri zarar görebilir. Bu durumda, kabloların veya elektronik bileşenlerin tamiri veya değiştirilmesi için masraflar oluşabilir.
- **Ekipman ve yükleme ekipmanlarının tamiri:** Konteyner gemisi olan MV Neptune, yükleme ekipmanlarına sahip olabilir. Çatma sonucunda bu ekipmanlarda hasarlar meydana gelebilir ve tamir veya değiştirme maliyetlerini gerektirebilir.
- **Hukuksal Masraflar:** Çatma kazasıyla birlikte hukuksal süreçler de başlayabilir ve gemi sahipleri için ek masraflar doğurabilir.
- **Avukatlık masrafları:** Çatma kazasıyla ilgili hukuksal süreçlerin yönetilmesi için avukatlarla çalışılması gerekebilir. Avukatlık masrafları, dava sürecinin yönetimi, dava dosyalarının hazırlanması ve hukuki danışmanlık hizmetleri için yapılan harcamaları içerir.
- **Sigorta incelemesi:** Sigorta şirketi, hasarın nedenini ve büyüklüğünü değerlendirmek amacıyla inceleme süreci başlatabilir. Bu süreç, ekspertiz ve raporlama maliyetlerini içerir. Ayrıca, inceleme süreci nedeniyle geminin tamir süresi uzayabilir ve bu da iş kaybı ve gelir kaybı gibi ek masraflara yol açabilir. Tamir sürecinin uzaması, gemi sahipleri için daha fazla zaman ve kaynak harcamasını gerektirebilir.
- **Kira veya alternatif gemi masrafları:** Geminin tamir süreci uzadığında, gemi sahipleri nakliye işlemlerini sürdürebilmek için alternatif bir gemi kiralamak veya taşımacılık hizmetlerinden faydalanmak zorunda kalabilir. Bu, ek nakliye masraflarına yol açabilir.

- **İş kaybı ve gelir kaybı:** Geminin çatma nedeniyle tamir sürecinde uzun bir süre pasif kalması, gemi sahiplerinin gelir kaybına yol açabilir. Ayrıca, gemi ile bağlantılı olan diğer işletmeler de etkilenebilir ve mali kayıplar yaşayabilir.¹⁴³
- **Sigorta poliçesindeki kapsama uyumsuzlukları:** Sigorta poliçesi incelendiğinde, çarpışma sonucu meydana gelen bazı hasarların sigorta kapsamı dışında kalabileceği durumlar ortaya çıkabilir. Bu durumda, gemi sahipleri bu hasarlar için ek masrafları kendi öz kaynaklarından karşılamak zorunda kalabilir. Geminin tamiri ve hukuksal masrafları, denizde çatma kazaları sonucunda ortaya çıkan hasarların onarılmasını ve hukuksal süreçlerin yönetilmesini kapsar.

Gemi Tamiri Olayı:

Bir konteyner gemisi, yoğun sis ve kötü hava koşulları nedeniyle limanda diğer bir gemiyle çarpışır. Çarpışma sonucunda gemide çeşitli hasarlar meydana gelir, konteynerler devrilir ve gemi su alır. Gemi acil olarak tamir edilmelidir.

Gemi Tamiri Masrafları:

Geminin tamiri için çeşitli masraflar ortaya çıkar. Bu masraflar, hasarın büyüklüğüne, geminin büyüklüğüne ve tamir sürecine bağlı olarak değişebilir.

- **Onarım işçilik masrafları:** Hasarlı bölgelerin tamiri için gerekli olan işçilik maliyetleri. Malzeme masrafları: Geminin hasarlı kısımlarının onarımı için gerekli olan malzemelerin maliyeti.
- **Yedek parça masrafları:** Hasarlı parçaların değiştirilmesi ve yedek parçaların temini için yapılan harcamalar.
- **Kuru havuz veya dok masrafları:** Geminin tamir edilebilmesi için bir kuru havuzda veya dokta yer alması ve bu hizmetlerin maliyeti.
- **Yüzer tamir masrafları:** Geminin tamir edilebilmesi için yüzer tamir ekiplerinin çağırılması ve bu hizmetin maliyeti.
- **Denizaltı dalışı masrafları:** Hasarın denizaltı bölümlerinde meydana gelmesi durumunda, dalış ekiplerinin hasar tespiti ve tamiri için yapılacak dalışların maliyeti.

¹⁴³ Sözer, (2016), s.626

Hukuki Masraflar:

Çatma kazaları hukuksal süreçleri de beraberinde getirebilir ve gemi sahipleri için ek masraflar anlamına gelebilir. Hukuksal masraflar şunları içerebilir:

- **Avukatlık masrafları:** Gemi sahipleri, çatma kazasıyla ilgili hukuki süreçleri yönetmek ve savunmak için avukatlarla çalışabilir. Avukatlık masrafları, avukatların ücretleri, dava dosyalarının hazırlanması ve hukuki danışmanlık hizmetleri için yapılan harcamaları kapsar.
- **Sigorta masrafları:** Gemi sahipleri, çatma kazası sonucunda meydana gelen hasarları sigorta şirketlerine bildirebilir. Ancak sigorta süreci, gemi sahipleri için ek masrafları da beraberinde getirebilir.

Sigorta masrafları şunları içerebilir:

- **Prim artışı:** Çatma kazası sonrasında sigorta şirketi, geminin risk profilini değerlendirebilir ve primlerde artış yapabilir. Bu durum gemi sahipleri için ek sigorta masraflarına yol açabilir.
- **Sigorta Eksiklikleri:** Sigorta poliçesi incelendiğinde, çatma kazası sonucunda hasar gören bölümlerin kapsam dışında olabileceği durumlar ortaya çıkabilir. Bu durumda, gemi sahipleri eksik kalan hasarlar için ek sigorta talebinde bulunabilir veya bu masrafları kendi öz kaynaklarından karşılamak zorunda kalabilir.¹⁴⁴
- **Sigorta incelemesi:** Sigorta şirketi, hasarın nedenini ve büyüklüğünü değerlendirmek için bir inceleme süreci başlatabilir. Bu inceleme, ekspertiz ve raporlama maliyetlerini içerir. Ayrıca, inceleme süreci nedeniyle geminin tamir süresi uzayabilir ve bu da iş kaybı ve gelir kaybı gibi ek masraflar doğurabilir. Sigorta dışı masraflar: Sigorta poliçesinde kapsama girmeyen bazı masraflar olabilir. Örneğin, gemi sahipleri kendi iradeleriyle tamir masraflarını karşılamak zorunda kalabilir veya çatma kazasının neden olduğu çevresel kirlilikle ilgili temizlik masraflarını ödemek durumunda kalabilir.

Örnek Olay: MV PetroStar isimli petrol tanker gemisi, denizde seyir halindeyken kötü hava koşulları ve navigasyon hatası nedeniyle resiflere çarparak bir kaza geçirir. Kazanın sonucunda gemide petrol sızıntısı meydana gelir ve çevresel kirlilik oluşur.

¹⁴⁴ Sözer, (2016), s.609

Geminin Tamiri Masrafları:

Petrol gemisi kazaları hem geminin kendisi hem de çevresel etkileri nedeniyle büyük maliyetlere yol açabilir.

- **Gövde hasarının onarımı:** Çarpışma sonucunda geminin gövdesinde hasarlar meydana gelebilir. Hasarlı bölgelerin onarımı, kaynak işleri, levhaların değiştirilmesi ve boya işleri gibi işçilik maliyetlerini içerir.
- **Tank temizliği ve onarımı:** Petrol sızıntısı nedeniyle geminin tanklarından petrolün boşaltılması, temizlenmesi ve ardından onarılması gerekebilir. Bu süreç, özel ekipmanlar ve uzman personel gerektiren yüksek maliyetli bir işlem olabilir.
- **Mekanik sistemlerin tamiri:** Kazadan etkilenen petrol gemisi, motorlar, pompa sistemleri ve diğer mekanik ekipmanlar açısından hasar görebilir. Bu durumda, parça değişimi veya tamirat işlemleri için masraflar ortaya çıkabilir.
- **Denizaltı dalışı ve dalış ekipleri:** Hasarın denizaltı kısımlarında meydana gelmesi durumunda, dalış ekiplerinin hasar tespiti ve tamiri için yapılacak dalışların maliyeti ve denizaltı dalışı ekipmanları için harcamalar gerekebilir.
- **Çevresel temizlik masrafları:** Petrol sızıntısı sonucunda denizde oluşan çevresel kirliliğin temizlenmesi için yapılan masraflar, çevresel temizlik şirketlerinin hizmet bedellerini içerir.

Hukuksal Masraflar:

Petrol gemisi kazaları, çevresel kirlilik ve hukuksal süreçlerle birlikte ek masraflara yol açabilir.

- **Avukatlık masrafları:** Kazanın ardından çevresel etkiler ve hukuksal süreçlerle ilgili avukatlarla çalışılması gerekebilir. Avukatlık masrafları, dava sürecinin yönetimi, dava dosyalarının hazırlanması ve hukuki danışmanlık hizmetleri için yapılan harcamaları içerir. Ceza ve tazminat ödemeleri, petrol gemisi kazalarının ciddi sonuçlarından biridir. Çevresel kirliliğe ve ekonomik kayıplara neden olan kazalar, cezai yaptırımlara ve tazminat taleplerine yol açabilir.
- **Çevresel cezalar:** Petrol gemisi kazaları sonucunda deniz ve kıyı alanlarında ciddi çevresel kirlilikler meydana gelebilir. Bu durumda, yetkililer tarafından çevresel mevzuatlara uyulmaması nedeniyle cezai yaptırımlar uygulanabilir. Cezalar, çevresel kirlilik miktarı, etkilenen alanın büyüklüğü ve diğer faktörlere bağlı olarak değişebilir. Tazminat talepleri: Kazanın çevresel etkileri nedeniyle,

etkilenen bölgelerdeki balıkçılar, turizm işletmeleri, denizel yaşamı etkileyen organizasyonlar ve diğer taraflar, maddi ve manevi zararlarının tazmin edilmesi için dava açabilir. Tazminat talepleri, ekonomik kayıplar, temizlik masrafları, restorasyon maliyetleri ve itibar kaybı gibi faktörlere dayanır.

- **Sigorta poliçesi kapsamı:** Petrol gemisi sahipleri, kazalara karşı sigorta poliçeleri bulundurabilir. Ancak, sigorta poliçesinde belirli limitler, kapsam dışı durumlar veya öz kaynak katkıları gibi kısıtlamalar olabilir. Bu durumda, sigorta şirketi tarafından ödenmesi gereken tutarlar ve sigorta kapsamı dışında kalan masraflar gemi sahipleri tarafından karşılanmak zorunda kalabilir.
- **Uzlaşma ve anlaşmalar:** Kazayla ilgili taraflar, hukuksal süreçlerin uzamasını önlemek ve maliyetleri azaltmak amacıyla uzlaşma veya anlaşmalara yönelebilir.

Bu süreçte, tazminat miktarı, temizlik masrafları ve diğer konularda müzakereler gerçekleştirilir. Petrol gemisi kazalarının ceza ve tazminat masrafları, olayın boyutuna, çevresel etkilere, mevcut hukuki düzenlemelere ve diğer faktörlere bağlı olarak büyük ölçüde değişiklik gösterebilir. Her durumda, uzman hukuk danışmanlarından destek almak ve hukuksal süreçleri yönetmek önemlidir.¹⁴⁵

4.2.5. GEMİNİN ÇIKARILMASI VE TERSANEYE GETİRİLMESİ

Geminin çıkarılması ve tersaneye getirilmesi, denizde çatma kazaları sonucunda ortaya çıkan kritik bir süreçtir. Çatma sonucu geminin karaya oturması veya batma riskiyle karşı karşıya kalması durumunda, öncelikle olayın büyüklüğü, geminin durumu ve çevresel etkileri değerlendirilir. Bu değerlendirme, kurtarma sürecinin planlanmasında ve uygulanmasında temel bilgileri sağlar. Profesyonel kurtarma ekibi, geminin kurtarılması için bir plan oluşturur. Bu plan, kullanılacak ekipmanın belirlenmesi, kurtarma yöntemlerinin seçimi, güvenlik önlemleri ve diğer teknik detayları içerir. Plan, geminin büyüklüğü, su derinliği, çevresel koşullar ve diğer faktörlere göre özelleştirilir. Kurtarma sürecinde kullanılacak özel ekipmanlar, kurtarma gemileri, vinçler, halatlar, yüzer platformlar ve diğer kurtarma araçlarıdır. Bu ekipmanlar, geminin durumuna ve kurtarma planına uygun olarak temin edilir.

¹⁴⁵ Sözer, (2016), s.609

Ayrıca, kurtarma ekibi tarafından geminin güvenli bir şekilde çıkarılması için gerekli ekipmanlar da sağlanır.¹⁴⁶

Kurtarma ekibi, kurtarma planına uygun olarak geminin çıkarılması için çalışmalara başlar. Bu süreçte, geminin karaya oturduğu veya batma riskiyle karşı karşıya olduğu bölgeye gidilir, kurtarma ekipmanları kullanılır ve gemi yavaşça çekilerek yüzdürülür. Operasyon, kurtarma ekibinin deneyimine, ekipmana ve çevresel koşullara bağlı olarak değişebilir. Kurtarma işlemi başarıyla tamamlandıktan sonra, gemi tersaneye taşınır. Tersane, geminin hasarını onarmak, denetlemek ve gerekli bakımı yapmak için uygun bir ortam sağlar. Geminin hangi tersaneye taşınacağı, gemi sahibinin tercihinine ve çevredeki uygun tesislere bağlı olarak belirlenir. Her çatma kazası olayı benzersizdir ve kurtarma masrafları, olayın özelliklerine ve geminin durumuna bağlı olarak değişir. Örneğin, büyük bir geminin kurtarılması ve tersaneye taşınması daha karmaşık ve maliyetli olabilir.¹⁴⁷

Örnek olay 1

XYZ ve ABC isimli iki kargo gemisi, yoğun bir deniz trafiği olan bir bölgede çarpıştı. Çatma sonucunda, her iki gemi de hasar aldı ve batma riskiyle karşı karşıya kaldı. Hemen olayın ardından deniz kurtarma ekipleri ve yetkililer sahneye geldi. XYZ ve ABC isimli kargo gemileri, 25 Mayıs 2019 tarihinde Akdeniz'deki bir deniz rotasında çarpıştı. Çarpışma sonucunda, her iki gemi de ciddi hasar aldı ve batma riskiyle karşı karşıya kaldı. İhbar üzerine, deniz kurtarma şirketi Acme Salvage and Recovery, olay yerine kurtarma ekibini yönlendirdi. Kurtarma ekibi, gemilerin durumunu değerlendirdi ve güvenlik önlemlerini aldıktan sonra çekici botlar ve kurtarma ekipmanlarını kullanarak gemilerin karaya oturma veya batma riskini en aza indirmek için harekete geçti. Öncelikle, gemilerin çevresindeki deniz trafiği yönlendirildi ve tehlikeli bölgeler güvenli bir şekilde kapatıldı. XYZ gemisi, sığ sulara doğru kaymış ve karaya oturmuştu. Kurtarma ekibi, öncelikle geminin dengede tutulmasını sağlamak için yan yükleme vinçleri ve bağlama sistemlerini kullandı. Daha sonra, özel kurtarma pompaları ve suyun tahliyesi için pompalama ekipmanları kullanılarak gemi suyun altından kurtarıldı. ABC gemisi ise batma riskiyle karşı karşıya kalmıştı.¹⁴⁸

¹⁴⁶ Sözer, 2016. s.577

¹⁴⁷ Sözer, 2016. s.577

¹⁴⁸ Sözer, 2016. s.577-586

Kurtarma ekibi, öncelikle geminin yüzeyde kalmasını sağlamak için yüzer platformlar ve deniz salyangozları kullanarak batma riskini azalttı. Ardından, batma riskini tamamen ortadan kaldırmak için su tahliye sistemleri devreye alındı ve gemi yavaşça su üstüne çıkarıldı. Geminin çıkarılması ve kurtarılması süreci yaklaşık bir hafta sürdü. Kurtarma ekibi, gece gündüz demeden çalışarak gemileri güvenli bir konuma taşıdı. Daha sonra, her iki gemi de yerel bir tersaneye çekildi. Tersanede, gemilerin hasarları tespit edildi ve onarımları için gerekli çalışmalar başlatıldı. Tersane mühendisleri ve teknisyenleri, gemilerin zarar gören bölgelerini inceledi ve onarım malzemeleri ve ekipmanları temin edildi. Hasarlı bölümler onarıldı, motorlar ve sistemler kontrol edildi ve gerektiğinde tamir edildi. Elektrik, mekanik ve diğer sistemlerin düzgün çalışması sağlandı. Ayrıca, gemilerin dış yüzeylerindeki boyaların yenilenmesi ve bakımı da gerçekleştirildi. Onarım süreci, gemilerin hasar durumuna, onarım gereksinimlerine ve tersane kapasitesine bağlı olarak değişebilir. Büyük çaplı hasarlar daha uzun bir onarım süresi gerektirebilirken, daha küçük hasarlar daha kısa bir sürede tamir edilebilir. Ayrıca, tersanenin yoğunluğu ve mevcut kaynaklar da onarım süresini etkileyebilir. Onarım sürecinin tamamlanmasının ardından, gemiler denizdeki işlerine devam edebilmek için deniz yetkilileri tarafından yeniden denetlenir. Tüm güvenlik standartlarının karşılandığı ve gemilerin denize güvenli bir şekilde dönebileceği onaylandıktan sonra, gemiler yeniden sefere çıkarılabilir.

Geminin çıkarılması, kurtarılması ve tersaneye getirilmesi süreçleri, denizde çatma kazaları sonucunda ortaya çıkan zorlu ve maliyetli operasyonlardır.¹⁴⁹ Bu süreçlerde, profesyonel kurtarma ekipleri, deniz yetkilileri, sigorta şirketleri ve tersane çalışanları arasında yakın bir iş birliği ve koordinasyon gereklidir. Tüm bu faktörlerin bir araya gelmesiyle, çatma ve kurtarma operasyonları başarıyla tamamlanabilir ve gemilerin yeniden denize dönmesi sağlanabilir.

Örnek Olay 2

Phoenix Voyager ve Neptune Explorer isimli iki yolcu gemisi, Karayipler'de seyahat ederken beklenmedik bir şekilde çarpıştı. Çarpışma sonucunda, her iki gemi de önemli miktarda hasar aldı ve yolcuların güvenliği tehlikeye girdi. Deniz kurtarma ekipleri hızla olay yerine ulaştı ve kurtarma operasyonunu başlattı. 25 Temmuz 2021 tarihinde, Phoenix Voyager ve Neptune Explorer isimli yolcu gemileri, Karayipler'deki bir turistlik

¹⁴⁹ Sözer, 2016, s.587-591

rota üzerinde seyahat ederken çarpıştı. Çarpışma sonucunda, her iki gemi de ciddi şekilde hasar gördü ve yolcuların güvenliği tehlikeye girdi. Olayın hemen ardından, deniz kurtarma şirketi Ocean Rescue & Salvage, acil durum kurtarma operasyonunu yönetmek üzere deniz kurtarma ekibini görevlendirdi. Ekipler, çarpışma yerine hızla ulaştı ve hasarlı gemilerin durumunu değerlendirdi. Phoenix Voyager gemisi, çarpışmanın etkisiyle yan yatmış ve batma riskiyle karşı karşıya kalmıştı. Kurtarma ekibi, öncelikle geminin batmasını önlemek için dalgıçlar ve yüzer platformlarla destek verdi. Daha sonra, güvenli bir çekici bot kullanılarak gemi yavaşça yüzdürüldü ve batma riski ortadan kaldırıldı. Neptune Explorer gemisi ise çarpışma sonucunda motor arızası yaşamıştı ve seyir yapamaz hale gelmişti.¹⁵⁰

Kurtarma ekibi, öncelikle geminin güvenli bir şekilde tutulmasını sağlamak için çekici botlar ve çelik halatlar kullanarak gemiyi sabitledi. Ardından, çekici botlarla gemi tersaneye çekilerek gerekli onarımların yapılması için hazırlık yapıldı. Geminin çıkarılması ve tersaneye getirilmesi süreci birkaç gün sürdü. Tersane yetkilileri, gemilerin durumunu inceleyerek onarım ihtiyaçlarını belirledi. Hasarlı bölümler onarıldı, motorlar ve sistemler kontrol edildi ve güvenli bir şekilde seyir yapabilecek hale getirildi. Onarım sürecinin tamamlanmasının ardından, gemilerin yeniden denize dönmesi için deniz yetkilileri tarafından yeniden denetleme yapıldı. Tüm güvenlik standartlarının karşılandığı ve yolcuların güvenliği için gerekli önlemlerin alındığı doğrulandıktan sonra, Phoenix Voyager ve Neptune Explorer gemileri yeniden sefere çıkarıldı. Bu örnek olayda, deniz kurtarma ekipleri ve tersane çalışanları arasında sıkı bir iş birliği ve koordinasyon sağlanarak Phoenix Voyager ve Neptune Explorer gemilerinin kurtarılması ve tersaneye getirilmesi başarıyla gerçekleştirildi.

Çarpışma sonucunda ortaya çıkan hasarlar hızlı bir şekilde tespit edildi ve gemilerin güvenliği için önlemler alındı. Kurtarma operasyonu, profesyonel ekipmanların kullanımını gerektirdi ve gemilerin batma riski veya seyir yapamaz hale gelmesi gibi zorluklarla karşılaşıldı. Tersanede yapılan onarımlarla gemilerin eski haline getirilmesi ve güvenli bir şekilde denize dönmesi sağlandı. Bu süreçte, gemi sahipleri, sigorta şirketleri ve deniz yetkilileri de aktif bir rol oynadı. Tüm bu çabalar sonucunda, çarpışma sonucunda zarar gören gemilerin kurtarılması ve onarılması mümkün oldu.

¹⁵⁰ Sözer, 2016. s.577-590

SONUÇ

Sonuç olarak bu çalışmada denizde çatma olaylarının gemi ve çatma kavramları üzerindeki etkileri ve donatanların hukuki sorumlulukları detaylı bir şekilde incelenmiştir. Çatma olaylarının türleri, unsurları ve doğan sorumluluklar üzerine detaylı bir analiz yapılarak, donatanların hukuki pozisyonları belirlenmiştir. Ayrıca P&I kulüplerinin çatma olaylarındaki rolü ve çatmaları önleme yöntemleri de değerlendirilmiş, bu kulüplerin çatma olaylarındaki etkileri ve çatmayı önleme kapasiteleri üzerine bilgi sağlanmıştır. Donatanların hukuki sorumluluklarının sınırlandırılması konusunda uluslararası düzenlemeler ve Türkiye'deki durum da ele alınmıştır. Donatanların hukuki yükümlülüklerinin azaltılması için önerilen yöntemler ve bu yöntemlerin deniz ticaretine etkileri incelenerek, çatma olaylarının hukuki boyutu detaylı bir şekilde ele alınmıştır. Sonuç olarak, denizde çatma olaylarının önlenmesi ve donatanların hukuki sorumluluklarının etkin bir şekilde yönetilmesi için çeşitli önlemlerin alınması gerektiği vurgulanmıştır. Bu önlemler arasında gemi mürettebatının eğitimi, teknolojik gelişmelerin kullanımı ve uluslararası düzenlemelerin uygun bir şekilde uygulanması gibi konular öne çıkmaktadır. Ayrıca, donatanların hukuki sorumluluklarının sınırlandırılması konusunda uluslararası standartların gözden geçirilmesi ve deniz ticaretinin sürdürülebilirliği için uygun politikaların oluşturulması da önemli öneriler arasında yer almaktadır. Bu şekilde, denizde çatma olaylarının azaltılması ve donatanların hukuki sorumluluklarının adil bir şekilde belirlenmesi sağlanarak, denizcilik sektöründe güvenliğin artırılması ve sürdürülebilirliğin sağlanması hedeflenmektedir.

Genel olarak bulgular dahilinde çatma olayları, gemi ve çatma kavramlarının doğru anlaşılmasını gerektirir. Geminin tanımı ve denizde eylem imkânı, çatma olaylarının hukuki değerlendirmesinde temel unsurları oluşturur. Bu doğru anlayış, donatanların bu tür olaylarda hukuki pozisyonlarını belirlemelerine olanak tanımaktadır. Çatma olaylarının türleri (kusursuz, kusurlu, kıyasen) ve unsurları (çatışma anı, etkileri, taraflar) üzerindeki detaylı analiz, donatanların bu tür olaylardan doğan sorumluluklarını belirlemelerine yardımcı olur. Kusurun belirlenmesi, hukuki sürecin önemli bir aşamasını temsil etmektedir. P&I kulüpleri, çatma olaylarının hukuki boyutunda kritik bir role sahiptir. Bu kulüplerin sağladığı hukuki destek ve sigorta, donatanların çatma

olaylarından kaynaklanan mali riskleri azaltmalarına yardımcı olur. Aynı zamanda, gemi mürettebatının eğitimi ve denizde çatmayı önleme yöntemleri, bu tür olayların azaltılmasına yönelik etkin stratejiler sunar. Çatma olaylarına dair istatistiksel verilerin analizi, bu olayların sıklığını ve etkilerini anlamak için kritik bir araçtır. Ayrıca, bu tür olayların donatanlar üzerindeki mali etkilerini değerlendirmek için çatma ve kurtarma masraflarının ayrıntılı bir şekilde incelenmesi önemlidir. Türkiye'de ve uluslararası düzeyde donatanların hukuki sorumluluklarını sınırlandırmaya yönelik mevcut düzenlemelerin incelenmesi, bu tür olaylarda donatanların sorumluluklarının adil bir şekilde belirlenmesine yönelik önemli bilgiler sağlar. Genel olarak tüm bu düzenlemelerin deniz ticaretine etkilerini değerlendirmek önemlidir. Bu ana bulgular, denizcilik sektöründe çatma olaylarının hukuki boyutları ve donatanların bu tür olaylardan doğan sorumluluklarını anlamada rehberlik eder. Bu bilgilerin dikkate alınması, daha güvenli denizcilik uygulamalarının benimsenmesine ve donatanların hukuki sorumluluklarının daha adil bir şekilde ele alınmasına yardımcı olabilir. Bu çalışmanın ışığında, denizcilik sektöründe çatma olaylarının azaltılması ve donatanların hukuki sorumluluklarının daha etkin bir şekilde ele alınması için **Eğitim ve Farkındalık, Teknolojik İlerlemelerin Kullanımı, Uluslararası İşbirliği, Hukuki Düzenlemelerin Gözden Geçirilmesi ve Kusur Analizi ve Risk Değerlendirmesi** dikkate alınması, denizcilik sektöründe çatma olaylarının azalmasına ve donatanların hukuki sorumluluklarının daha adil bir şekilde ele alınmasına katkı sağlayacaktır.

KAYNAKLAR

- [1] Acar (2007), “*Kulüp Sigortası (P&I)*”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Doktora Tezi, İstanbul, Türkiye.
- [2] Algantürk Light, D.: (2011), “*Denizde Çatma Hukuku*”, On İki Levha Yayınları, İstanbul, Türkiye, 15.
- [3] Atamer, K.: (2004), “*1910 Brüksel Sözleşmesinde ve Ticaret Kanunu Tasarısında Çatma*”, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul Türkiye, 175-210.
- [4] Ayan, Baykal, 2010, “Uluslararası Denizcilik Örgütü Ve Çevre: Türkiye’nin Örgüt İçindeki Durumu”, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi ,Cilt/Volume: 7, Sayı: 13, S. 275 – 297, İstanbul, Türkiye.
- [5] Aykanat, E. 2010. Liman Ve Bayrak Devleti Kontrolleri Verileri Yardımıyla Gemi Kazalarının Analizi, Yüksek Lisans Tezi
- [6] Bahçe, 2019, “Otonom Gemi Seyrinde Çatışmayı Önleme Algoritmalarının Değerlendirilmesi”, İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi Mehmet Ali Bahçe Danışman Dr. Öğr. Üyesi Sibel Bayar Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Programı İstanbul, Türkiye.
- [7] Barbaros Hayrettin Paşa, Gazavat-ı Hayrettin Paşa, İstanbul, Kervan Kitapçılık, 1. Cilt, s.139
- [8] Berberoğlu Yenipınar, 2018, “*Deniz Ticareti Hukuku*”, 1. Baskı,
- [9] Billah, 2007, “Economic Analysis Of Limitation Of Shipowners’ Liability”,
- [10] Bolca, T. 2018. Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller. Seçkin Akademik ve Mesleki Yayınlar
- [11] Burucuoglu (2019), “*Kulüp Sigortası (P&I) Çerçevesinde Eşyanın Zıyaı veya Hasarı Halinde Teminatın Kapsamı*”, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, Türkiye.
- [12] Damar, D.: (2010), “*Gemi Niteliğinde Olmayan Deniz Araçları ve Çatma*”, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul Türkiye, 749-783.
- [13] Değirmenci (2021), “*Türk Deniz Ticaretini Düzenleyen Hükümlerin Tık M. 935 Anlamında ve “Gemi” Kavramı Çerçevesinde Uygulama Alanı: Türkiye’nin Taraf*

Olduğu İlgili Milletlerarası Sözleşmelerin Uygulama Alanları İle Karşılaştırmalı Bir İnceleme”, Araştırma Makalesi, İzmir, Türkiye.

[14] Demir, İ. 2019. Deniz Kazalarını ve Olaylarını Araştırma Ve İnceleme Yönetmeliği Üzerine Değerlendirmeler, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi

[15] Denizcilik Sektör Raporu İstanbul – 2021, [Www.Denizticaretodasi.Org.Tr](http://www.Denizticaretodasi.Org.Tr)

[16] Denizde Çatışmayı Önleme Yönetmeliği Cumhurbaşkanlığı Karar Tarihi: 11.03.2024, Sayı: 8258, Yayımlandığı Resmî Gazetenin Tarihi : 12.3.2024, Sayı: 32487

[17] Dsö Kütüphanesi, Yayımlanmış Veri Kataloqlama Uluslararası Sağlık Tüzüğü, 2005, Gemi Denetimleri ve Gemi Sağlık Sertifikası Düzenleme El Kitabı.

[18] Eriş, 2015, “Açıklamalı- Gerekçeli-İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıma Hukuku”

[19] Ersoy, 2012, “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Çatma Hükümlerinin Değerlendirilmesi” Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Derleme Sunumları, İstanbul, Türkiye.

[20] Gözüyeşil, F. (2021). Denizde Çatışmanın Önlenmesine Dair Uluslararası Kurallar Bağlamında İnsansız ve Otonom Gemilerde İyi Gemicilik İlkesi ve Gözcülük Görevi. Adalet Dergisi (66), 193-225. *İyi Gemicilik İlkesi ve Gözcülük Görevi*” Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Arş. Gör. Fevzi.Gozuyesil@Hbv.Edu.Tr, Orcid: 0000-0002-3266-1642 Makale Geliş Tarihi:08.03.2021, Makale Kabul Tarihi: 04.05.2021

[21] Joo-Sung Kim (2021), “Collision Risk Inference System For Maritime Autonomous Surface Ships Using Colregrules Compliant Collision Avoidance”, 1division Of Naval Officer Science, Mokpo National Maritime University, Mokpo 58628, South Korea. Kabul Tarihi: 13/1/2011yayımlandığı Resmî Gazete Tarih: 14/2/2011 Sayı: 27846 Yayımlandığı Düstur: Tertip : 5 Cilt : 50*hukuku*”

[22] Kayıhan, Kara (2021), “Donatanın Sorumluluğunun Kaynakları ve Sorumluluğunun Sınırlandırılması Sistemi”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, Türkiye

[23] Kuyucu 2016, “Gemi Finansmanı Sözleşmeleri” TC İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Doktora Tezi, İstanbul.

[24] Liability And Compensation For Oil Pollution Damage Texts Of The 1992 Civil Liability Convention, The 1992 Fund Convention And The Supplementary Fund.

- [25] Muşul, 2012, “Deniz Kazalarının Çevreye Olan Ekonomik Etkileri, Hukuksal Boyutları ve Türkiye Örneği”, T.C İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, T.C. İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul, Türkiye.
- [26] Öksüzoğlu, 2018, “*Türkiye’de Deniz Ticareti Uyuşmazlık Çözüm Merkezi Kurulması Bağlamında German Maritime Arbitration Association (Gmaa) Uyuşmazlık Çözüm Sistemi*” T.C. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi İstanbul.
- [27] Peksen, H. 2012. Türk P&I Kulübünün Kurulmasının Avantaj ve Dezavantajlarının Analizi, T.C. İstanbul Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü Deniz Ulaştırma İşletme mühendisliği Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- [28] Satır, 2007, “Türk Limanlarında Gemilerden Oluşan Deniz Kirliliğini Önleme Konvansiyonu (Marpol73/78) Gereklerine Uygun Atık Alım Tesisi Kurulması, İşletimi ve Yönetimi İçin Model Geliştirilmesi”, T.C. İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri Ve İşletmeciliği Enstitüsü, Doktora Tezi, Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı, İstanbul, Türkiye.
- [29] Saygılı (2007), “Çevre Hukuku Açısından Çevresel Etki Değerlendirmesi”, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku (Çevre Hukuku) Anabilim Dalı, Ankara, Türkiye.
- [30] Sözer, B. (2016). “*Deniz Ticareti Hukuku I*”1. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, Türkiye,
- [31] Süzel, C.:2019 Deniz Ticaret Hukukunda Yeni Sorunlar Sempozyumu 1. Baskı, İstanbul Bilgi Üniversitesi Deniz Hukuku Araştırma Merkezi, On İki Levha Yayıncılık A.Ş. İstanbul, Türkiye
- [32] Şeker, 2019, “*Deniz Yolu İle Eşya Taşımlarında Taşıyanın Sorumluluğu*” T.C. Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi Diyarbakır.
- [33] T.C. Millî Eğitim Bakanlığı, 2015, “Denizcilik”, Uluslararası Denizcilik Sözleşmeler, Ankara, Türkiye.
- [34] Taşkın 2014, “*Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Doğan Sorumluluğu*” T.C. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi İstanbul

Türk Ticaret Kanunu (1) Kanun Numarası : 6102

[35] Türken, Ş. 2019. 60102 Sayılı Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Eşyanın Zıyı, Hasarı Ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluklar

[36] Unctad, Rmt, 2020, Review Of Maritime Transport, All Rights Reserved Worldwide Requests To Reproduce Excerpts Or To Photocopy Should Be Addressed To The Copyright Clearance Centre At Copyright.Com.

[37] United Nations Conference On Trade And Development Trade And Development Report, 2021, From Recovery To Resilience: The Development Dimension Report By The Secretariat Of The United Nations Conference On Trade And Development Trade And Development Report 2021 From Recovery To Resilience: The Development Dimension.

[38] Yalçın, T., 2014, “Çatmada Kusur Oranlarının Belirlenmesi Ulusal ve Uluslararası Düzeyde İncelenerek Bir Model Önerilmesi”, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Türkiye.

[39] Yarkın D.Ş., Yarkın B.D, Baylan B.S. “ Yorum Ve Açıklamalarıyla Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü” Yürürlüğe Koyan Bakanlar Kurulu Kararnamesi : 7/14561 - 17 Aralık 1977 Resmi Gazete İle Neşir Ve İlânı : 29 Nisan 1978 - Sayı: 16273 5.T. Düstur, C.17 - S.105