

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

HUKUKİ AÇIDAN GEMİ TRAFİK SİSTEMİ

Yüksek Lisans Tezi

Asiye TÜRKER

Ankara - 2020

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

HUKUKİ AÇIDAN GEMİ TRAFİK SİSTEMİ

Yüksek Lisans Tezi

Asiye TÜRKER
14911974

Tez Danışmanı
Doç. Dr. İsmail DEMİR

Ankara – 2020

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

HUKUKİ AÇIDAN GEMİ TRAFİK SİSTEMİ

YÜKSEK LİSANS

Tez Danışmanı

Doç. Dr. İsmail DEMİR

TEZ JÜRİSİ ÜYELERİ

Adı ve Soyadı

İmzası

1-Prof. Dr. Hakan KARAN

2-Doç. Dr. İsmail DEMİR

3-Dr. Sami AKSOY

4-Doç. Dr. Cenker GÖKER

5-Prof. Dr. Erol KAHVECİ

Tez Savunması Tarihi

.../.../2020

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

Doç. Dr. İsmail DEMİR danışmanlığında hazırladığım “Hukukî Açıdan Gemi Trafik Sistemi (Ankara 2020)” adlı yüksek lisans tezindeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplanıp sunulduğunu, başka kaynaklardan aldığım bilgileri metinde ve kaynakçada eksiksiz olarak gösterdiğimi, çalışma sürecinde bilimsel araştırma ve etik kurallarına uygun olarak davrandığımı ve aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul edeceğimi beyan ederim.

.../.../2020

Asiye TÜRKER

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	i
KISALTMALAR	vi - ix

GİRİŞ

I. KONU VE AMAÇ	1
II. KAPSAM VE PLAN	4
III. İNCELEME YÖNTEMİ	5

BİRİNCİ BÖLÜM

GEMİ TRAFİK SİSTEMİ KAVRAMI

I. GENEL OLARAK.....	7
II. GEMİ TRAFİK SİSTEMİNİN TARİHİ GELİŞİMİ	8
III. KIYI DEVLETİ YETKİ VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ.....	12
A. GENEL OLARAK	12
B. DENİZLERİN ÖZGÜRLÜĞÜ İLKESİ	14
1. Açık Deniz Alanı ve Kavramı	15
2. Açık Deniz İlkesi Serbestlikleri	16
3. Bayrak Devleti Yetkisi	16
IV. DENİZ TRAFİĞİ DÜZENİNİN ÖNEMİ	18
A. GENEL OLARAK	18
B. DENİZ TRAFİĞİ DÜZENLENMESİNDE GEMİ TRAFİK SİSTEMİNİN ROLÜ	21
1. Deniz Emniyetinin Sağlanması	22
2. Trafik Verimliliğinin Artırılması.....	22
3. Deniz Çevresinin Korunması	23
4. Denetim Maliyetlerini Düşürmek.....	23
5. Kıyı Devletinin Mevzuatını Uygulaması	23

V. VTS TANIMI, FONKSİYONLARI VE TÜRLERİ	25
A. TANIM.....	25
B. VTS'İN İŞLEVLERİ.....	27
C. VTS'İN ÇEŞİTLERİ	28
D. VTS'İN FAALİYETLERİ	30
VI. GEMİ TRAFİK SİSTEMİNİN BENZERİ MÜESSESELERLE	
KARŞILAŞTIRILMASI	31
A. GENEL OLARAK	31
B. GEMİ TRAFİK SİSTEMİ VE GEMİ TRAFİK YÖNETİM SİSTEMLERİ.....	32
C. KILAVUZLUK HİZMETLERİ	35
1. Genel Olarak	35
2. Uygulandıkları Alanlar Bakımından Kılavuzluk Hizmetleri	37
3. Zorunlu Olup Olmaması Bakımından Kılavuzluk Hizmetleri	38
4. VTS ve Kılavuzluk Hizmetleri.....	40
5. Türkiye'de Kılavuzluk Hizmetleri	41
D. GEMİ TRAFİK SİSTEMİ VE OTOMATİK TANIMLAMA SİSTEMİ.....	42
E. GEMİ TRAFİK SİSTEMİ VE UZUN MENZİLLİ GEMİ TANIMLAMA VE	
İZLEME SİSTEMİ.....	44
F. E-SEYİR	46
VII. GEMİ TRAFİK SİSTEMİ UYGULAMALARI.....	47
A. AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ.....	47
B. AVUSTRALYA	49
C. İTALYA	50
D. KANADA.....	51
E. NORVEÇ	52
F. SİNGAPUR.....	53
G. İNGİLTERE	54

İKİNCİ BÖLÜM

GEMİ TRAFİK SİSTEMİNİN TABİ OLDUĞU HUKUKİ REJİM

I. HUKUKİ DAYANAK	56
A. KIYI DEVLETİNİN VTS OLUŞTURMA YETKİSİ.....	56
1. Genel Olarak	56
2. Kıyı devletinin İçsulara Deniz Trafiğini Düzenleme Yetkisi.....	57
3. Kıyı Devletinin Karasularında Deniz Trafiğini Düzenleme Yetkisi	61
3.1. Zararsız Geçiş Hakkı.....	64
3.2. Milletlerarası Seyrüsefere Açık Boğazlar	66
4. Kıyı Devletinin Bitişik Bölgede Deniz Trafiğini Düzenleme Yetkisi	69
5. Kıyı Devletinin Kıta Sahanelğinde Deniz Trafiğini Düzenleme Yetkisi	70
6. Kıyı Devletinin MEB’de Deniz Trafiğini Düzenleme Yetkisi.....	72
7. Kıyı Devletinin Açık Denizler ve Milletlerarası Deniz Yatağında Deniz Trafiğini Düzenleme Yetkisi	74
8. Kıyı Devletinin Özel ve Buz Kaplı Bölgelerde Deniz Trafiğini Düzenleme Yetkisi	75
B. MİLLETLERARASI HUKUKTA VTS’İN HUKUKİ DAYANAKLARI	76
1. Genel Olarak	76
2. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi	77
2.1. Ulusal Deniz Yetki Alanında VTS’in Hukukî Dayanakları.....	78
2.2. Açık Deniz Rejimine Tabi Alanlarda VTS’inin Hukukî Dayanakları	79
3. IMO Sözleşmeleri ve Belgeleri	80
3.1. Genel Olarak	80
3.2. SOLAS 1974	81
3.3. COLREG 1972.....	82
3.4. STCW 1978.....	83
3.5. MARPOL 73/78.....	84
4. Avrupa Birliği Direktif ve Kurallarında Yer Alan Hukukî Dayanaklar.....	86
4.1. Avrupa Birliği Deniz Emniyeti Politikaları Çerçevesinde VTS.....	86
4.2. Avrupa Birliği Seyrüsefer Tedbirleri Çerçevesinde VTS	87

5. Uluslararası Örf ve Adet Hukukunda Yer Alan Hukukî Dayanaklar	89
6. IALA Düzenlemelerinde Yer Alan Hukukî Dayanaklar	91
C. TÜRK HUKUKUNDA VTS'İN HUKUKİ DAYANAKLARI	91
1. Montrö Boğazlar Sözleşmesi	91
2. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni.....	93
2.1. Türk Boğazları'nda Seyir Düzeni.....	93
2.2. 1994 Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük	94
2.3.1998 Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü	95
2.4. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği.....	95
2.5. Gemi Trafik Hizmetleri-VTS	96
2.6. Gemi Trafik Yönetim Sistemi (GTYS)	100
3. 618 Sayılı Limanlar Kanunu	101
4. 5312 Sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Easalarına Dair Kanun.....	103
5. 2872 Sayılı Çevre Kanunu	104
II. GEMİ TRAFİK SİSTEMİNİN HUKUKİ NİTELİĞİ	105
A. GENEL OLARAK	105
B. GEMİ TRAFİK SİSTEMİNİN HUKUKİ NİTELİĞİ HAKKINDA GÖRÜŞLER.....	106
1. Gemi Trafik Hizmeti Kamu Hizmeti Niteliğindedir	106
2. Gemi Trafik Hizmeti Hava Trafik Hizmeti Niteliğindedir.....	111
3. Gemi Trafik Hizmeti Kılavuzluk Hizmeti Niteliğindedir	120
C. DEĞERLENDİRME	125
III. GEMİ TRAFİK SİSTEMİNDEN DOLAYI SORUMLULUK.....	128
A. GENEL OLARAK	128
1. Liman VTS'i	129
2. Kıyı VTS'i.....	130
3. Karma VTS'ler.....	130
B. KIYI DEVLETİNİN SORUMLULUĞU	130
C. GEMİ TRAFİK SİSTEMİ İŞLETENİNİN SORUMLULUĞU	134

D. DONATANIN VE KAPTANIN SORUMLULUĞU.....	140
SONUÇ	143
KAYNAKÇA.....	146
ÖZET.....	163
ABSTRACT	164



KISALTMALAR

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AMSA	Avustralya Deniz Emniyeti Otoritesi
AIS (OTS)	Otomatik Tanımlama Sistemi
ANSP	Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcıları
ATC	Hava Trafik Kont
BIMCO	Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konsülü
Bkz.	Bakınız
C.	Cilt
CFR	Federal Düzenlemeler Yönetmeliği
CG	Sahil Güvenlik
CLC 1992	Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Milletlerarası Sözleşme 1992
CVTS	Kanada/ABD İşbirliğindeki Gemi Trafik Hizmeti
DHMI	Devlet Hava Meydanları İşletmesi
DKK	Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
E	Dosya Esas Numarası
EC	Avrupa Konseyi
EDI	Elektronik Veri Değişimi
EMPA	Avrupa Deniz Kılavuzları Birliği
EMSA	Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı
E.T.	Erişim Tarihi
EU	Avrupa Birliği
EUROCONTROL	Hava Seyrüsefer Emniyeti için Avrupa Teşkilatı
FC	Kolaylaştırma Komitesi (IMO)
GMDSS	Küresel Denizcilik Tehlike ve Güvenlik Sistemi
GNSS	Küresel Uydu Seyir Sistemi
GTYM	Gemi Trafik Yönetim Merkezi
GTYS	Gemi Trafik Yönetim Sistemi
ICAO	Milletlerarası Sivil Havacılık Örgütü
IALA	Milletlerarası Seyir Yardımcıları ve Fener Otoriteleri Birliği
IAPH	Milletlerarası Limanlar Birliği
IDE	Milletlerarası Veri Değişim Merkezi
IMCO	Hükümetlerarası Deniz Danışmanlığı Teşkilatı

IMF	Uluslararası para Fonu
IMO	Milletlerarası Denizcilik Örgütü
IMPA	Milletlerarası Deniz Kılavuzları Birliği
IMSO	Milletlerarası Mobil Uydu Örgütü
INTERTANKO	Milletlerarası Bağımsız Tanker Taşıyıcıları Birliği
ITU	Milletlerarası Uydularla İletişim Birliği
HTH	Hava Trafik Hizmetleri
K	Karar Numarası
KHK	Kanun Hükmünde Kararname
KİK	Kamu İktisadi Kuruluş
KT	Karar Tarihi
КТК	Karayolları Trafik Kanunu
KEGM	Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
LEG	Hukuk Komitesi (IMO)
LLMC	Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Milletlerarası Sözleşmesi
LPS	Yerel Liman Hizmetleri
LRIT	Gemilerin Uzak Mesafelerden Tanımlanması ve İzlenmesi
m.	Madde
MCA	Birleşik Kırallık Denizcilik ve Sahil Güvenlik Ajansı
MCTS	Kanada Sahil Güvenlik Komutanlığı Deniz Haberleşme ve Trafik Hizmetleri Programı
MTSA	Kanada Deniz Taşımacılığı Yasası
MEB	Münhasır Ekonomik Bölge
MEPC	Deniz Çevresinin Korunması Komitesi (IMO)
MPA	Singapur Denizcilik ve Liman İdaresi
MSC	Deniz Emniyet Komitesi (IMO)
NAV	Seyir Güvenliği Alt komitesi (IMO)
NORDREG	Kuzey Kanada Gemi Trafik Servisi Bölgesi Düzenlemesi
OPA	1990 Petrol Kirliliği Yasası
OPRC	Petrol Kirliliğine Hazırlıklı Olma ve Müdahale ve İşbirliği Sözleşmesi
OTS	Otomatik Tanımlama Sistemi
ÖÇH (SDR)	Özel çekme Hakkı
P	Paragraf

Paris MOU	Liman Devleti Denetimi hakkında Paris Mutabakat Zaptı
PSC	Liman Devleti Denetimi
PSSA	Özel Duyarlı Hassas Deniz Alanı
RG.	Resmi Gazete
SAR	Arama ve Kurtarma
SOLAS	Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi
STCW	Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Easaları Sözleşmesi
STRAITREP	Malacca ve Singapur Boğazı'ndaki Zorunlu Gemi Raporlama Sistemi
T.	Tarih
TBGTH	Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri
TC	Teknik İşbirliği Komitesi (IMO)
TSS	Trafik Ayrım Düzeni
S.	Sayı
s.	Sayfa
SMCP	Standart Deniz Haberleşme İfadeleri
STM	Deniz Trafik Yönetimi
SRS	Gemi Raporlama Sistemi
SSN	AB Gemi Trafiği İzleme ve Bilgi Sistemi
TBK	Türk Borçlar Kanunu
TCK	Türk Ceza Kanunu
TTK	Türk Ticaret Kanunu
UAD	Milletlerarası Adalet Divanı
UK	Birleşik Krallık
UN	Birleşmiş Milletler
UNCLOS	1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
VDR	Dijital Kayıt Cihazı
VHF	Çok Yüksek Frekans
VMRS	Gemi Trafiği Raporlama Sistemi
VTIS (GTH)	Gemi Trafik Hizmeti
VTM	Gemi Trafik Yönetimi
VTMIS	Gemi Trafik Yönetim Bilgi Sistemi
VTIS	Gemi Trafik Bilgi Hizmetleri/Sistemi
VTMS	Gemi Trafik Yönetim Hizmetleri/Sistemi

VTSM	VTs Yöneticisi
VTsO	Gemi Trafik Hizmeti Görevlisi
VTSS	VTs Denetçisi
VTc	Gemi Trafik Kontrolü
WMU	Dünya Denizcilik Üniversitesi
YL	Yüksek Lisans



GİRİŞ

I. KONU VE AMAÇ

Teknolojinin gelişimi ile birlikte denizlerin kullanılması devletler için daha çok önem kazanmıştır. Denizlerde artan faaliyetler neticesinde; deniz trafiğinin düzenlenmesi ve kontrolünün yeniden gözden geçirilmesi, hak ve sorumlulukların yeni bir bakış açısıyla değerlendirilmesi gerekmektedir.

Denizlerden yararlanma konusunda iki temel konu bulunmaktadır. Bunlardan birincisi ulaşım; diğeri ise, denizlerin doğal kaynaklarını ve zenginliklerini kullanmak ve işletmektir. Dünya ekonomisi ve ticareti bakımından denizlerin sağladığı ulaşım imkanı çok büyük önem taşımaktadır. Yüzyıllardır, kargo ve yolcu taşımacılığında deniz taşımacılığının alternatifi bulunamamıştır. Denizler, devletlere, sürekli genişleyen küresel pazarlara ulaşım imkanı vermektedir. Diğer taşımacılık yöntemlerine kıyasla milletlerarası taşımacılığın en verimli ve uygun maliyetli yöntemidir. Bu da deniz taşımacılığını diğer taşımacılık yöntemlerine göre avantajlı konuma konuma getirmektedir.

Milletlerarası deniz taşımacılığı, dünya ticaretinin yüzde 80'inden fazlasını taşımaktadır. Taşımacılık arttıkça, gemiler sadece sayıca değil aynı zamanda büyüklük ve hız olarak da artmaktadır. Yüklerin güvenli bir şekilde taşınması, gemilerin emniyetli ve hızlı bir şekilde seyrine bağlı olup, küresel ekonominin devamı da denizlerin güvenliğine bağlıdır. Bu nedenle deniz taşımacılığında mevcut tehlikelere karşı çeşitli önlemler alma zorunluluğu bulunmaktadır. Önceleri doğal tehlikeler ve deniz haydutluğuna karşı olan bu önlemler, zamanla farklılık göstermiştir.

Ayrıca, deniz taşımacılığı ve diğer deniz faaliyetleri sonucu oluşan denizlerin kirlenmesi ve korunması ihtiyacı bugün milletlararası deniz hukukunun kapsamını genişletmiştir. Denizlerin kirlenmesinin önlenmesi ve çevre korunmasını da içerecek şekilde genişlemiş hatta son dönemlerde deniz kirliliğine ilişkin milletlerarası hukuk, kirliliğin azaltılması ve önlenmesinden, deniz ortamının ve kaynaklarının korunmasına kadar geniş bir yelpazede etkin hale gelmeye başlamıştır.

Deniz taşımacılığının milletlerarası bir endüstri olması nedeniyle, yönetmelik ve standartlar; üzerinde mutabık kalınması, kabul edilmesi ve milletlerarası düzeyde uygulanması sayesinde etkin olabilmektedirler. Kıyı devletleri ve denizcilik otoriteleri, deniz taşıtlarının kıyı sularında ve çevresinde güvenle gezinmeleri ve limanlara gemilerin yanaşmalarına yardımcı olmak üzere; deniz fenerleri, şamandıralar gibi seyrüsefer yardımcıları tesis etmişlerdir. Elektronik sistemlerin gelişmesiyle, deniz araçlarının konum tespit sistemini geliştiren elektronik ve uydu destekli seyir yardımcıları geliştirilmiştir.

Her ne kadar bu ilk sistemler deniz trafiğinde gecikmeleri en aza indirmekte ve verimliliği artırmakta ise de genel olarak trafik akışını güven altına almak ve deniz kazalarının sayısını azaltabilecek yollar aranmıştır. Modern deniz taşımacılığında; giderek boyutları büyüyen ama manevra kabiliyeti azalan gemilerin oluşturduğu riskler, limanlarda ve suyollarında trafik sıkışıklığı, tehlikeli yükler ve çevresel zarar riski gibi nedenlerle Gemi Trafik Hizmetleri (*Vessel Traffic Service: VTS*) kurulması önemli bir gelişmedir. Bunların dışında milletlerarası deniz taşımacılığında limanların etkin, güvenli ve yeterli ulaşımı garanti edebilen bir hizmet sunma ihtiyacı da VTS'in gelişmesinde belirleyici olmuştur. Bir yandan çevrenin korunması, güvenliği ve düzeni amaçlanırken diğer yandan hızlı ve etkin bir seyir sistemi kurulması bir VTS sistemi olmaksızın planlanamaz.

VTS deniz trafiğini düzenleme yöntemlerinden birisi olarak özellikle limanlarda ve seyir güçlüğü çekilen diğer alanlarda güvenli seyir olanaklarını hizmete sunan bir sistemdir. Genellikle milli sularda uygulanan VTS, limanda ve limana yaklaşma durumunda ve seyir zorluğu yaratan diğer alanlarda deniz trafiğini kontrol eden ve yöneten sosyo-teknik bir sistem olarak tanımlanmaktadır¹.

Tezin amacı, VTS sistemi tanıtmak, sistemin gelişmekte olan benzeri diğer sistemlerle farklarını belirlemek, hukukî niteliğini ortaya koymak ve VTS'den dolayı sorumluluğun esaslarını irdelemektir. Bu bağlamda VTS'in hukukî dayanakları ile millî ve milletlerarası boyutları ayrıntılı surette incelenmeye çalışılmıştır. VTS, Milletlerarası

¹ Praetorius, G.; *Vessel Traffic Service (VTS): A Maritime Information Service or Traffic Control System?*, Department of Shipping and Marine Technology of Chalmers University of Technology, Yayımlanmamış Doktora Tezi, İsveç 2014, s. 20.

Denizcilik Örgütü (*International Maritime Organization: IMO*)² ve Milletlerarası Seyir Yardımcıları ve Fener Otoriteleri Birliği (*The International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities: IALA*)³ gibi milletlerarası kuruluşlar tarafından düzenlendiğinden, söz konusu düzenlemelerin ve VTS unsurlarının, limanlarda ve gemilerin limana yanaşmalarında kıyı devletinin deniz yetki alanları ile açık denizlerdeki uygulamalarının hukukî boyutları ele alınmıştır.

VTS, hızla gelişmekte olan iletişim ve bilgi teknolojileri ile artan küresel ticaret nedeniyle, deniz taşımacılığı verimliliğinin artırılmasını hedefleyen stratejiler ve projeler doğrultusunda önemli değişimler geçirmektedir. VTS'in rolü son yıllarda esaslı şekilde tartışılmakta, gelecekte havacılık seyir kontrol sistemine benzer bir yapıya dönüşeceği ileri sürülmektedir⁴. VTS, güvenlik ve emniyet açısından kritik bir uygulama olduğundan; teknik, organizasyonel ve çevresel gelişmelere paralel biçimde hukukî anlamda bir ölçüde karmaşık hal almaktadır.

Deniz trafiğinin düzenlenmesi, denizin ve deniz çevresinin korunması açısından VTS'in katkısı ve hukukî altyapısı, gelişmekte olan deniz trafiği kontrol mekanizması bağlamında değerlendirilmelidir. Bu açıdan tez, VTS sisteminin fonksiyonel tasarımını tanıtmakta, gerek sistemin işletimi, gerekse ilgili paydaşlara sağladığı avantajlarla birlikte sistemin hukukî alt yapısını ortaya koymaktadır.

Türk Hukukunda VTS'e ilişkin kapsamlı çalışmaların yapılmadığı dikkati çekmektedir. Çalışmamızda VTS'in hukukî niteliğinin açıklanmasıyla birlikte bu

² 1948'de Cenevre'deki uluslararası bir konferansta IMO'yu resmen belirleyen bir sözleşme kabul edilmiş ve (asıl adı Hükümetlerarası Denizcilik Danışma Örgütü (IMCO) iken, 1982'de IMO olarak değiştirilen) IMO Sözleşmesi 1958'de yürürlüğe girmiştir. IMO şu anda 174 Üye Devlete ve üç Ortak Üyeye sahiptir. IMO merkezi Londra'da olan IMO Birleşmiş Milletler, deniz taşımacılığının emniyet ve güvenliğinden ve gemilerin deniz ve atmosfer kirliliğinin önlenmesinden sorumlu bir uzman kuruluştur. İdare organı Genel Kurul'dur. Genel Kurul her iki yılda bir toplanır. Genel Kurulun toplantıları arasındaki sürede Genel Kurul tarafından seçilen 40 üyeden oluşan Konsey, IMO'nun idare organı olarak faaliyet gösterir. IMO, teknik bir örgüttür ve çalışmalarının pek çoğu bir takım komiteler ve alt komiteler tarafından yürütülür. Bunlar; Deniz Güvenliği Komitesi (MSC), Deniz Çevresinin Korunması Komitesi (MEPC), Hukuk Komitesi (LEG), Teknik İşbirliği Komitesi (TC), Kolaylaştırma Komitesi (FC)'dir. Bkz. <[http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/ Default.aspx](http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx)>, (E.T.: 07.11.2019).

³ IALA kar amacı gütmeyen, uluslararası bir teknik dernektir. 1957'de kurulmuş olup, dünyanın her yerinden denizcilikle ilgili seyir yetkililerini, üreticilerini, danışmanlarını, bilimsel ve eğitim kurumlarını bir araya getirir ve onlara deneyimlerini ve başarılarını paylaşma ve karşılaştırma fırsatı sunar. IALA, dünya çapında seyir yardımlarını uyumlu hale getirmek ve çevreyi korurken gemilerin hareketlerinin güvenli, hızlı ve uygun maliyetli olmasını sağlamak için üyelerini ortak bir çaba içinde birlikte çalışmaya teşvik eder. IALA, deniz kazalarının azaltılmasına, denizde can ve mal güvenliğinin yanı sıra deniz ortamının korunmasına da katkıda bulunmaktadır. Bkz. <<https://www.iala-aism.org/about-iala/>>, (E.T.: 07.11.2019).

⁴ Praetorius, s. 35-36.

sistemin deniz emniyeti, deniz güvenliği ve deniz kirliliğinin önlenmesine yaptığı katkıların önemi yeterli ölçüde açıklığa kavuşturulmak istenmiş, böylece bu alandaki boşlukların bir ölçüde tamamlanmasına gayret edilmiştir. Bu amaç doğrultusunda diğer ülkelerde uygulanmakta olan VTS sistemlerine ilişkin örnekler verilerek çalışmamız zenginleştirilmiştir.

Bu nedenlerle tezin konusu Hukuki Açıdan Gemi Trafik Sistemi başlığında belirlenmiş olup, şu soruların cevabı ortaya konmaya çalışılmıştır:

(1) VTS Sistemi nedir? Ülkemizde ve dünyada nasıl kurulmuştur?

Kapsamı nedir?

(2) Gemi Trafik Sisteminin hukukî dayanakları nelerdir? Millî ve milletlerarası mevzuatta nasıl düzenlenmiştir?

(3) Gemi Trafik Sisteminin hukukî niteliği ve benzeri hukukî kurumlardan farkı nedir?

(4) VTS'in dünyadaki uygulamaları nasıldır?

(5) Gemi Trafik Sistemi taraflarının sorumlulukları nelerdir?

II. KAPSAM VE PLAN

Tezin konusu Gemi Trafik Sistemi olduğu için tezde diğer seyir yardımcılarının hukukî durumlarına ayrıntılı şekilde yer verilmemiş, ilgili bölümlerde yeri geldikçe değinilmiştir. Tezde milletlerarası özel hukuk açısından bir inceleme yapılmamıştır.

Tez iki bölüm halinde düzenlenmiş olup, ilk bölüm Gemi Trafik Sisteminin tanıtılması ve bu konudaki temel konulara ayrılmıştır. İlk bölümde VTS'in tarihsel gelişimi, tanımı, unsurları ve işlevleri, deniz trafiği düzeninin önemi ve gemi trafik sisteminin rolü, deniz emniyeti ve deniz çevresinin korunması açısından incelenmiştir. Ardından VTS tanımı ve benzeri müesseselerle karşılaştırılması yapılmıştır. Dünyadaki VTS uygulamalarına değinilmiştir.

İkinci Bölümde milletlerarası hukukta deniz trafiğinin kıyı devletleri tarafından düzenlenmesi yetkisi, ilgili milletlerarası sözleşmeler çerçevesinde ele alınmıştır. 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (*United Nations Convention on the*

Law of the Sea: BMDHS)⁵nde düzenlenen deniz yetki alanlarına göre VTS'in hukukî dayanakları, benzeri hukukî ilişkilerden ayırt edilmesi, VTS'den dolayı sorumluluğun esasları ve kapsamı incelenmiştir. Bunlar, milletlerarası ve Türk Hukuku yönlerinden ele alınmıştır. Bu kapsamda IMO'nun ilgili düzenlemeleri, BMDHS ve Avrupa Birliği (AB) Direktif ve Kuralları ile Türkiye'nin VTS konusundaki temel mevzuatını oluşturan Montrö Sözleşmesi ve uygulamaları, Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği, ilgili yönetmelik ve düzenlemeler incelenmiştir. Ayrıca, VTS'in hukukî niteliği Türk Hukuku ve Avrupa Birliği hukukundaki uygulamaları ile bu konuda milletlerarası doktrinde yer alan görüşleri aktaran bir değerlendirmeye sunulmuştur. VTS konusunda kıyı devletinin sorumluluğu BMDHS ve SOLAS'ın V. Bölümü 12 numaralı düzenlemesi çerçevesinde ele alınmış ve IMO'nun A.857(20) numaralı kılavuzu çerçevesinde değerlendirilmiştir. VTS işletenin sorumluluğu da IALA'nın standartları ve ilgili kılavuzlar çerçevesinde ele alınmış ve milletlerarası uygulamalardan yola çıkılarak değerlendirilmiştir. Ayrıca gemi donatanı ile kaptanın sorumluluğu da milletlerarası hukuk, geleneksel sorumluluk hukuku ve uygulamalardan yola çıkarak değerlendirilmiştir.

Tez, VTS'in deniz trafiği yönetimindeki rolü ile mevcut ve gelecekteki gelişmelerin VTS'in hukukî dayanaklarını ve niteliğini ne ölçüde etkileyebileceğine ilişkin görüş ve değerlendirmelerle son bulmuştur.

III. İNCELEME YÖNTEMİ

VTS'in hukukî açıdan incelenmesinde tümevarım yöntemi kullanılarak kavramın dayanakları, tanımı, tarihsel süreç ve unsurlar ele alınmış, ardından benzeri müesseselerle karşılaştırılması yapılmıştır. Çalışmada milletlerarası hukuk ve mevcut uygulamalar esas alınmakla birlikte her bir bölümde Türk hukuku bakımından da inceleme yapılmıştır. Uygulama açıklanırken bir ölçüde yargı kararlarına da değinilmiştir. Bu tezde VTS terimi, IMO ve IALA dokümanlarında kullanılan anlamda ele alınmaktadır.

⁵ Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, 1982 tarihinde imzalanmış ancak yürürlüğe 1994 yılında girmiştir. Deniz alanlarının hukukî rejimini, siyasi, ekonomik ve askeri kullanımlarını ve denizdeki seyrüseferi düzenleyen çeşitli kuralları içermekte olup, kapsamlı bir milletlerarası andlaşmadır. 320 madde ve IX ekten oluşan Sözleşme'ye taraf olabilmek, onun bir bütün olarak kabul edilmesi ile mümkündür. Sözleşme'nin 309. maddesi ile çekinceler yasaklanmıştır. Ülkemiz bu nedenle Sözleşmeye taraf olmamıştır. Sözleşme metni için bkz. United Nations Treaty Collection, Chapter XXI, <<http://treaties.un.org/>>, (E.T.: 07.11. 2019).

Tezde VTS'in hukukî niteliği ve sistemin işletilmesinden doğan zararlar için hukukî sorumluluğa dair uygun değerlendirmelerin yapılabilmesi için VTS'yi düzenleyen uluslararası kuruluşlar IMO ve IALA gibi milletlerarası örgütlerin yanı sıra bu örgütlere ye devletlerin uygulamaları analiz edilmiştir. Ayrıca, dünyada gemi trafiği hareketlerinin yönetilmesi ile ilgili mevcut düzenlemelere de değerinmiştir.



BİRİNCİ BÖLÜM

GEMİ TRAFİK SİSTEMİ KAVRAMI

I. GENEL OLARAK

Deniz taşımacılığı, tarih boyunca refah ve gelişmenin itici gücü olmuştur. Ulaşım, serbest ticaretin yanı sıra iletişim ve uluslararası standardizasyonla birlikte küreselleşmenin dört temel taşından biri olarak adlandırılmaktadır⁶. Dünyada ülkeler arasında artan bilgi, kaynaklar, mallar ve hizmetlerin akışı, “küreselleşme” olarak adlandırılmakta⁷, deniz taşımacılığı da küreselleşmeyi sağlayan en önemli unsurlar arasında sayılmaktadır⁸.

Deniz taşımacılığı sistemi; gelişmiş gemi ağı, ziyaret edilen liman ve fabrikalardan terminallere, dağıtım merkezlerine ve pazarlara kadar bir ulaşım altyapısıdır. Birçok emtia ve ticaret faaliyeti için deniz ulaşımının doğrudan bir alternatifi yoktur⁹. Taşımacılığın yanısıra deniz altı kaynakları, petrol, mineraller ve deniz canlılarının varlığı, güvenlik, iletişim gibi stratejik önemi haiz yönleri dolayısıyla kıyı devletleri başta olmak üzere olmak üzere tüm devletlerin dikkatleri denizlere çevrilmiş durumdadır¹⁰.

Hızla gelişen deniz ticaretinin sürdürülebilirliğinin sağlanması açısından kıyı bölgelerinde seyir emniyeti ve güvenliğinin sağlanması büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle devletler, kendi kıyılarını korumak için gelişen teknolojik imkanları kullanmak istemektedirler. Daha emniyetli ve çevreye karşı daha duyarlı deniz taşımacılığını temin etmek üzere seyir, can ve mal emniyeti ve güvenliği ile çevrenin korunması için uluslararası ve bölgesel örgütler kurulmuş, kurallar ve düzenlemeler kabul edilmiştir. Bu kural ve düzenlemeler gerek bayrak devleti gerekse kıyı ve liman devletlerinin sorumluluklarını belirlemekte ve onları gerekli tedbirleri almaya yönlendirmektedir.

⁶ Kumar, S.- Hoffmann, J.: *Globalization: The Maritime Nexus, in Handbook of Maritime Economics and Business*, Chapter 3, Edited by C. Grammenos, Informa, Lloyds List Press, London 2002, s. 35-62.

⁷ Bkz. “The Impacts of Globalisation on International Maritime Transport Activity”, Global Forum on Transport and Environment in a Globalising World; Guadalajara Mexico 2008, s. 4. (Anılış: The Impacts of Globalization).

⁸ The Impacts of Globalization, s. 4.

⁹ The Impacts of Globalization, s. 6.

¹⁰ Ceyhan, G., Ç.: “Deniz Alanları ve Ulaştırma Koridorları arasındaki İlişkiyi Belirlemeye Yönelik Bir çalışma: Türkiye Uygulaması”, Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, The Journal of International Social Research C. 7, S. 33, Vol. 7, s. 402; Bkz. <www.sosyalarastirmalar.com>, (E.T.: 03.04.2019).

Deniz taşımacılığında deniz emniyetini, güvenliğini ve verimliliğini artırmak ve deniz çevresinin korunması için modern bilgi ve iletişim sistemlerini kullanmak kaçınılmaz hale gelmiştir. Artan kapasitesi ve işlem hızı sayesinde elektronik sistemler, gemilerin daha emniyetli seyretmesi, deniz çevresinin korunması ve limanlarda deniz trafiğinin düzenlenmesinde yoğun olarak kullanılır hale gelmiştir.

Bu amaçlarla, IMO, IALA ve Uluslararası Uydularla İletişim Birliği (*International Telecommunication Union: ITU*)¹¹ gibi milletlerarası örgütlerce uygun görülen ve deniz trafiğini gerçek zamanlı takip edebilen ve düzenlenmesinde yardımcı olan VTS (GTH) Sistemi, Otomatik Tanımlama Sistemi (*Automatic Identification System: AIS-OTS*) ve Uzak Mesafe Gemi Tanıma ve İzleme Sistemi (*Long Range Identification and Tracking System: LRIT*) sistemi gibi deniz izleme ve kontrol sistemleri kurulmuştur¹².

II. GEMİ TRAFİK SİSTEMİNİN TARİHİ GELİŞİMİ

Yüzyıllar önce çoğunlukla karaya oturma ve batma şeklinde meydana gelen deniz kazaları sonucu önlem amaçlı seyir yardım hizmeti, kıyı kenarındaki fenerler, ışıklar ardındaki şamandıralarla yapılmıştır. Yıllar geçtikçe bu hizmetler daha da gelişerek sürekli iyileştirilmiş, sesli ve görünür işaretlerle seyir yardımı yapılır hale gelmiştir¹³. Çin'deki Büyük Kanal'da VI. Yüzyıldan beri bir trafik kontrolünün mevcut olduğu bilinmesine rağmen, XIX. Yüzyılın sonlarında radyo ve II. Dünya Savaşı sırasında radarın gelişimi, deniz trafiğini izlemeyi mümkün hale getirmiştir¹⁴.

II. Dünya Savaşı'ndan kısa bir süre sonra kısa menzilli, görsel-ışitsel seyir yardımcılarının liman kullanımında yetersiz olduğu görülmüştür. Artan deniz trafiği, olumsuz hava koşulları ve gemi trafiğinde tıkanma olması gemilerin gecikmesine neden olmakta idi. Liman faaliyetlerinde ciddi aksamalar meydana geldiği için zincirleme

¹¹ ITU, Merkezi Cenevre'de bulunan Birleşmiş Milletlerin bir ihtisas kuruluşudur. İletişim alanında bir çok standardı belirlemektedir. 2018 yılı itibarıyla 193 üyesi vardır. Türkiye 20 kurucu üyeden birisidir. 1865 yılında "Uluslararası Telgraf Birliği" olarak kurulmuş, 1947 yılında BM'e bağlı bir uzman kuruluş haline gelmiştir. Bkz. <<https://www.itu.int>>, (E.T.: 07.11.2019).

¹² *Denizcilik Çalışma Grubu Raporu*, T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası, Ankara 2013, s. 71-73.

¹³ *IALA VTS Manual 2016*, Edition 6, France 2016, s. 13, (Anıls: IALA VTS Manual 2016), Bkz. <<https://www.iala-aism.org/product/iala-vts-manual-2016-digital-copy/>>. (E.T.: 26.03.2019).

¹⁴ <<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/VesselTrafficServices.aspx>>, (E.T.: 06. 05. 2018).

olarak diğer ulaştırma modlarına da aynı sorunlar yansımaktaydı. Denizcilik sektöründe liman alanlarında emniyet ve verimliliği artırmak için trafiğin iletişimle birlikte sahil tabanlı radar kullanarak izlenmesi fikri oldu. Böylece, gemi trafiğini izlemek üzere kıyıya bağlı radar zincirleri kurularak liman bölgelerinde etkili bir şekilde akan trafiğin düzenlenmesi saęlanmıřtır¹⁵.

İlk radar tabanlı liman kontrolü istasyonu 1948'de Douglas, Man Adası'nda gerçekleştirilmiş, aynı yıl Liverpool limanında bir radar alanı kurulmuştur. Daha sonra Kuzey Avrupa'daki diğer büyük limanlar, 1952'de Amsterdam ve 1956'da Rotterdam bunu takip etmiştir. 1950 yılının Mart ayında, Amerika Birleşik Devletleri'nde Kaliforniya'da Long Beach'de radar destekli kılavuzluk sistemi kurulmuştur. Böylece kıyı otoritesinin deniz trafiğini radar tarafından takip etme kabiliyeti, bu gemilere radyo ile seyir mesajları iletme olanağı ile birleşmiş, ilk resmi VTS sistemleri oluřmuřtur¹⁶. Her ne kadar bu öncül VTS sistemi deniz taşımacılığında gecikmelerini en aza indirmek ve verimliliği artırmakta etkili olsa da deniz trafiğini güven altına alacak ve deniz kazalarının sayısını azaltabilecek daha etkili yollar arayışı devam edegelmiştir.¹⁷

1960'lı ve 1970'li yıllarda büyük denizcilik felaketleri, Torrey Canyon, Amoco Cadiz ve diğerleri, kamuoyunu çevre konusunda bilinçlendirmiřtir¹⁸. Deniz ve çevresinin korunması konusunda halkın tepkisi büyük bir baskı yaratmış, yetkililer limanlarda radar gözetimi ile gemi trafiğinin yönetilmesi ve deniz taşımacılığı emniyetinin sağlanması konusuna odaklanmışlardır. Radar destekli trafiğin bu ilk günlerinde yönetim sürecinin nasıl devam edeceğine dair kılavuzlar ve gemi yöneticileri arasında görüş ayrılıkları olmasına rağmen, deniz trafiğinin karadan düzenlenmesi fikri milletlerarası düzeyde kabul görmüştür. Bilinen anlamda radar zincirlerinin deniz taşımacılığında verimliliği artıran, deniz trafiğinin güvenli bir şekilde akmasını ve çevresel etkilerini azaltmayı sağlayan VTS, deniz trafiğinin etkinliğini desteklemek için kullanılan kıyıya dayalı yardım hizmetleri olarak 1980'lerde oluřmuřtur¹⁹.

¹⁵ IALA VTS Manual 2016, s. 13.

¹⁶ Bkz. <<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/VesselTrafficServices.aspx/>>, (E.T.: 16.05.2018).

¹⁷ IALA VTS Manual 2016, s. 13.

¹⁸ Bkz. <<http://www.imo.org/fr/OurWork/Environment/PollutionPrevention/OilPollution/Pages/Background.aspx>>. (E.T.: 11.05.2019).

¹⁹ Raspodnik, A.: *Unilateral Pollution Control in the Northwest Passage The Canadian Nordreg, Regulations in the Context of Unclos, Article 234*, Law of the Sea University of Tromsø, Faculty of Law, Yayınlanmamış YL. Tezi, Norveç, 2011, s. 36.

1968'de IMO, A.158 sayılı “Liman Danışma Hizmetleri” isimli bir tavsiye kararını kabul etmiştir. IMO’nun Deniz Güvenliği Komitesi (*Maritime Safety Committee: MSC*) tarafından kabul edilen, hükümetlere tavsiye edilen bu kararda iki ana öneri mevcuttur. Birincisi, devletlerin limanlara VTS hizmeti kurmayı düşünürken limanın özelliği ile deniz trafiğinin durumunu değerlendirmeleri, özellikle tehlikeli yüklerin yüklenip boşaltıldığı petrol terminalleri ve limanlar için önerilmiştir²⁰. İkincisi, emniyeti artırmaya yardımcı olmak amacıyla kaptanlara talimat verilmesidir. Ancak teknoloji ilerledikçe VTS'nin kurulmasında standartlaştırma işlemleri için açık yönergeler gerekmiştir. Özellikle, bir VTS'nin ne zaman kurulabileceğini açıklığa kavuşturmak ve VTS'nin geminin seyir sorumluluğunu etkileyebileceğine dair bazı endişeleri ortadan kaldırmaya ihtiyaç olduğu ortaya çıkmıştır²¹.

Bu Kararı takiben 1985 yılında IMO, A.578 (14) sayılı “Gemi Trafik Hizmeti Yönergesi Kararı”nı kabul etmiştir²². Karar, genel olarak işleme yönelik yönergeler ve VTS için planlamalar içermektedir. VTS kurma sorumluluğunu alan makamın dikkatine yönelik kurallarda, geminin limana yanaşma ve erişim kanallarında ve trafik yoğunluğunun yüksek olduğu bölgelerde tehlikeli yükler, seyir zorlukları, dar kanallar veya çevre duyarlılığı olan durumlarda VTS kurulmasının uygun olduğu belirtilmektedir. Ayrıca, geminin seyir ve manevra ile ilgili kararlarında sorumluluğun geminin kaptanında kaldığı hususu açıkça ortaya konmaktadır. Ayrıca, VTS'de kılavuzluğun önemi ve VTS'in faaliyet gösterdiği bölgeden geçecek gemilerin raporlama işlemleri vurgulanmıştır²³.

İleriki yıllarda VTS konusunda IALA, Milletlerarası Deniz Kılavuzları Birliği (*International Maritime Pilots Association: IMPA*)²⁴ ve Milletlerarası Limanlar Birliği (*International Association of Ports and Harbours: IAPH*)²⁵ ile ortak çalışmalar yapılmıştır. VTS hakkında A.857 (20) numaralı IMO Kararı 1997 yılında kabul edilerek

²⁰ IALA VTS Manual 2016, s. 13.

²¹ Bkz. <<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/VesselTrafficServices.aspx/>>, (E.T.: 16.05.2018).

²² Bkz. <[http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.578\(14\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.578(14).pdf)>, (E.T.: 11.05.2019).

²³ Bkz. <<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/VesselTrafficServices.aspx/>>, (E.T.: 16.05.2018).

²⁴ IMPA, 1970 yılında Almanya’da kurulması kararlaştırılan ve bir sonraki yıl Amsterdam’da resmi olarak kurulan kar amacı taşımayan bir meslek kuruluşudur. 1973 yılında IMO’ya katılmıştır. Günümüzde 49 ülkeden 8000’in üzerinde kılavuz üyesi bulunmaktadır. Bkz. about_impa, < www.impahg.org/>, (E.T.: 07.11.2019).

²⁵ IAPH, 90 ülkeden 200 civarında üyeyi bulunduran bir kuruluştur. Üyesi bulunan limanlar Dünya deniz ticaretinin %60’ını elleçlemekte ve Dünya konteyner taşımacılığının %80’i üyelerin faaliyet alanında bulunmaktadır. Bkz. < <https://www.iaphworldports.org/>>; (E.T.: 07.11.2019).

güncellenmiştir²⁶. Bu karar, modern teknoloji sayesinde VTS'in gelişen teknik konseptini ortaya koymaktadır. Deniz taşımacılığının gerçekleri deniz trafiğinin düzenlenmesinde önemli ihtiyaçları ortaya çıkarmıştır. Daha büyük ve daha az manevra kabiliyeti olan gemiler nedeniyle limanlarda ve suyollarında trafik sıkışıklığını ve tehlikeli yüklerin çevreye verebileceği potansiyel zararı azaltmak için karmaşık önlemlerin alınması ve VTS'lerin kurulması gerekmiştir.

VTS, uluslararası sözleşmelerin ve denizcilik uygulamalarının işbirliği ile deniz trafiğinin emniyeti ve verimliliği, çevrenin korunması, çevreye verilebilecek potansiyel zararların azaltılmasına büyük ölçüde katkıda bulunmaktadır. Bilgi teknolojilerindeki hızlı gelişmelerle birlikte VTS işlem hacmi önemli ölçüde artmıştır. Dünya çapında faaliyet gösteren VTS sayısı 500'ü geçmektedir²⁷. Bazı ülkelerde iç sularda faaliyet gösteren gemiler için VTS merkezleri de kurulmuş²⁸ olup, trafik yoğunluğu yüksek olan deniz alanlarında verimli, emniyetli ve çevre dostu deniz trafiğini teşvik edilmektedir.

Son yıllarda VTS'i yoğun olarak etkileyen gelişmelerden ikisi havacılık alanında yürütülen, Zincir Planlama ve Deniz Trafiği Yönetimi (*Sea Traffic Management: STM*) kavramlarıdır²⁹. Zincir planlama, sağlanan bilgi ve hizmetlerin merkezileşmesidir. Limanlara giriş çıkış dahil gemi trafiği yönetimini etkileyen tüm hizmetler; VTS, kılavuzluk ve römorkör hizmetleri, liman yönetimini içeren hizmetler, gemi trafik yönetim sistemlerini oluşturmaktadır. Bu zincir planlamanın temel unsuru, genellikle tüm trafik verilerinin toplandığı, taraflarca erişilebildiği ve IMO'nun e-seyir stratejisine bağlanan bir bilgi paylaşım sistemidir. Şu anda, Antwerp ve Rotterdam gibi büyük Avrupa limanlarının birçoğu zincir planlamayı uygulamaktadır. STM ise, şu anda "MonaLisa, Otoyollar ve Denizde İstihbarat Yoluyla Elektronik Seyir" adlı bir Avrupa projesi tarafından geliştirilmiş bir kavramdır³⁰. Kavram özünde hava trafik yönetimine benzeyen bir deniz trafiği yönetimi öngörmektedir. STM'nin havacılıktaki hava trafik kontrol merkezlerine benzer şekilde Deniz Trafik Koordinasyon Merkezi olarak bilinen yeni bir hizmet tesisi sunulması amaçlanmaktadır. Bu konsept, gemi ile kıyı ve gemiden

²⁶ Bkz. <<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/VesselTrafficServices.aspx/>>; (E.T.: 16.05.2018).

²⁷ IALA VTS Manual 2016, s.13.

²⁸ IALA VTS Manual 2016, s.13.

²⁹ Mukherjee, P., K.: *Legal Impacts of The Monalisa Project On The International Legal Framework For Navigation At Sea*, Co- Financed EU Project Report, İsveç, 2013, s. 1. Bkz.< <http://www.sjofartsverket.se/en/MonaLisa/>>, (E.T.: 03.05. 2019).

³⁰ Mukherjee, s. 1.

gemiye bilgi iletişimi için yeni süreçler ve metodolojiler öngörmektedir. Bu konseptin geliştirilmesinde en önemli hukuki sorunlardan biri açık denizlerin özgürlüğü kavramı ve açık denizlerde gemiler üzerindeki bayrak devletinin egemenliği konusudur. STM konsepti sahil tabanlı bir danışma sistemini öngörmektedir³¹.

III. KIYI DEVLETİ YETKİ VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ

A. GENEL OLARAK

Milletlerarası Deniz Hukuku, deniz alanlarına uygulanan hukuki rejimleri ve bu alanlarda devletlerin yetkileri ile yükümlülüklerini inceleyen hukuk dalıdır³². Milletlerarası hukukta denizler, farklı alanlara ayrılarak incelenmektedir. Deniz alanlarına göre farklılık arzeden hukukî rejimler, doğal olarak devletlerin yetkilerinde de farklılığa yol açmaktadır³³.

Yetki kavramı, bir hukuk düzeni içinde iradesini ortaya koyarak hukukî bir durum ortaya çıkarma erki mahiyetinde kullanılmaktadır³⁴. Devletin milletlerarası hukuk çerçevesinde kişi, mal, faaliyet ve durumlar hakkında iç hukuk yoluyla otoritesini kullanabilmesi, devletin yetkisi kavramı ile açıklanmaktadır³⁵. Devlet egemenliğinin bir sonucu olarak devletin kişiler, mallar ve olaylar üzerinde yetki kullanması, hukukî ilişkiler ve yükümlülükler oluşturması, sona erdirmesi veya değiştirmesi bu yetkiyle mümkün olur³⁶. Bu yetki, devletin hukukî, idarî ve cezaî tüm işlemlerine şamildir³⁷.

Uluslararası hukukta devletin yetkisinin ana dayanağı, ülkesel yetkidir³⁸. Aksine bir sözleşme veya örf ve adet hukukuna ilişkin bir kural yoksa devletin “ülkesinde tam ve münhasır yetki sahibi” olduğu kabul edilir³⁹. Devletin ülkesel yetkisi üzerinde örf adet

³¹ Mukherjee, s. 1.

³² Baykal, F., H.: *Deniz Hukuku Çalışmaları*, Alfa Yayınları, İstanbul 1998, s. 3.

³³ Aydın Okur, D.: *Deniz Hukukunda Liman Devleti Yetkisi ve Denetimi*, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 2. (Anılış: Liman Devleti Yetkisi).

³⁴ Aydın Okur, *Liman Devleti Yetkisi*, s. 7.

³⁵ Aydın Okur, *Liman Devleti Yetkisi*, s. 7.

³⁶ Pazarcı, H.: *Uluslararası Hukuk*, Turhan Kitabevi Yayınları, Ankara 2003, s. 152; (Anılış: Uluslararası Hukuk).

³⁷ Aydın Okur, *Liman Devleti Yetkisi*, s. 7.

³⁸ Brownlie, I.- Crawford, J.: *Brownlie's Principles of Public International Law*, Oxford University Press, 9. Edition; 2012, s. 298.

³⁹ Pazarcı, *Uluslararası Hukuk*, s. 155.

hukuku ve tarafı bulunduğu milletlerarası antlaşmalardan doğan kısıtlamalar olabilir. Devletin kara sularındaki yetkisi, zararsız geçiş ilkesi ile sınırlandırılmaktadır⁴⁰.

Devletin bir konuda yetkili sayılması, devletin o konudaki olaylar ve kişilerle yeterince yakın veya temelden bağımlı bir ilişkisinin bulunmasıyla kabul edilebilir⁴¹. Genellikle kıyıya yaklaştıkça kıyı devletin ulusal çıkarları çoğalmakta, tersi durumda da seyrüsefer özgürlüğünden kaynaklanan çıkarların çoğalması ile farklı deniz alanlarında bayrak ve kıyı devletleri arasında yetki paylaşımı şekillenmektedir. Kıyı devletlerinin çıkarlarının ve yetkilerinin hukukî açıdan en yüksek olduğu yerler limanlardır⁴².

Deniz hukukunda devletlerin limanlardaki yetkisi, “kıyı devleti yetkisi” olarak tanımlanmakta olup, aynı zamanda “liman devleti yetkisi” de denmektedir. Devletler hukukunda bayrak devleti kavramının yanısıra liman devleti kavramı 1982 yılında kabul edilen Liman Devleti Kontrolü hakkındaki Paris Mutabakatı ile girmiştir⁴³. Liman devleti teriminin limanı bulunan devletleri ifade ettiği belirtilmektedir⁴⁴. Ancak BMDHS’inde liman devleti veya kıyı devletin tarifi bulunmamaktadır⁴⁵. Bu kavramlar uygulamada limandaki yabancı gemiler hakkında devletin yetkisi anlamında kullanılabilmektedirler. Liman devleti teriminin kıyı devleti teriminden ayrı hukukî tanımı hakkında örf adet hukukunda da açıklık bulunmamaktadır. Kıyı devleti yetkisi ise limanlarındaki gemiler hakkında devletin yetkisi olarak değerlendirilmektedir⁴⁶. Liman devletin IMO, ILO belgeleri ve liman devleti bölgesel anlaşmalarından kaynaklanan hak ve yükümlülükleri bulunmaktadır. Deniz emniyeti veya deniz çevresinin korunması ve gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesi konusundaki uluslararası düzenlemelerle liman devleti yetkisi, kıyı devleti yetkilerine göre farklılık arz etmektedir⁴⁷.

⁴⁰ Pazarcı, *Uluslararası Hukuk*, s. 47-49; Bkz. Shaw, M., N.: *International Law*, Cambridge University Press, 5th Edition, New York 2003, s. 576.

⁴¹ Brownlie, Crawford, s. 298.

⁴² Aydın Okur, *Liman Devleti Yetkisi*, s. 2.

⁴³ Akten, N. - Koldemir, B.: “Gemileri Tutmada Yeni Bir Boyut: Liman Devleti Denetimi”, *Uluslararası Deniz Hukuku’nda Kıyı Devletin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları Sempozyumu Kitabı*, s. 91-108, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi ve Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası, Trabzon 2011, s. 93.

⁴⁴ Akten, Koldemir, s. 91.

⁴⁵ Molenaar, E.J.: “Port State Jurisdiction: Toward Comprehensive, Mandatory and Global Coverage”, *Ocean Development & International Law*, Taylor and Francis 2007, C. 38, s: 225-257; s. 227.

⁴⁶ Aydın Okur, D. A.: *Gemi Kaynaklı Deniz Kirliliğinin Önlenmesinde Değişen Yetki Dengeleri Bağlamında Liman Devleti Yetkisinin Artan Önemi ve Liman Devleti Denetimi*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2008, s. 47. (Anılış: Gemi Kaynaklı Kirlilik).

⁴⁷ Aydın Okur, *Liman Devleti Yetkisi*, s. 2.

Deniz alanlarında devletlerin yetkilerini düzenleyen ilk milletlerarası sözleşme 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi'dir⁴⁸. Ardından BMDHS kabul edilmiştir. Kıyı devletleri iç sular ve karasularında; seyrüsefer emniyetinin ve güvenliğinin sağlanması için seyrüseferin düzenlenmesi, denizin kirlilikten korunması, deniz çevresindeki tesislerin emniyetinin sağlanması konularında düzenleme ve uygulama yetkilerine haizdir⁴⁹. Limanlarda bulunan yabancı gemiler üzerinde kıyı ya da liman devletinin yetkisi, genellikle milletlerarası sözleşmelerle düzenlenmektedir⁵⁰. Ayrıca, ikili sözleşmelerle de yabancı gemiler hakkında yetki hükümleri düzenlenebilir⁵¹.

Devletin yetkisi genellikle; yasama, yürütme ve yargı yetkisi şeklinde incelenmektedir⁵². Ayrıca devletin yetkisi, düzenleme (*prescriptive*) ve uygulama yetkisi (*enforcement jurisdiction*) yetkisi olarak da incelenebilir. Burada yasama yetkisi yerine düzenleme yetkisi kavramı kullanılmakta ve yürütme ve yargı yetkisi kavramları uygulama yetkisi kavramında birleştirilmektedir⁵³. Deniz hukukuna ilişkin doktrin ve uluslararası sözleşmelerde bu ikili ayrımın yapıldığı görülmektedir.

B. DENİZLERİN ÖZGÜRLÜĞÜ İLKESİ

Milletlerarası deniz hukukunda iki temel ilke öne çıkmaktadır. Bunlar; denizlerin özgürlüğü ilkesi ile egemenlik ilkesidir⁵⁴. Açık denizin kullanılmasının usulünü bu ilkeler belirlemektedir. Denizlerin özgürlüğü ilkesi, açık denizlerin serbest kullanımı ve bayrak devletinin münhasır yargılama hakkını da içeren hukuki bir rejimdir⁵⁵. Açık deniz,

⁴⁸ 20. yüzyılda deniz hukukunun gelişimi bakımından 1930 tarihli La Haye Kodifikasyon Konferansı'nın yanı sıra, Birleşmiş Milletler Teşkilatı'nın şemsiyesi altında düzenlenen Deniz Hukuku Konferansları önem taşımaktadır. Deniz Hukuku Konferanslarının birincisi 24 Şubat - 28 Nisan 1958 tarihleri arasında Cenevre'de toplanmıştır. Birinci Deniz Hukuku Konferansı sonunda deniz hukukunun temel konularına ilişkin olarak dört temel antlaşma (Kara suları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, Kıta Sahaneliği Sözleşmesi, Açık Deniz Sözleşmesi, Balıkçılık ve Açık Denizlerin Canlı Kaynaklarının Korunması Hakkında Sözleşme) ve de bir ek protokol kabul edilmiştir. 1958 tarihli Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri denizlerle ilgili hukuku uluslararası arenada ilk defa yazılı olarak ortaya koyan metindir. Bkz. 1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea Geneva, 29 April 1958, Bkz. <<http://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html>>, (E.T.: 07.11.2019).

⁴⁹ Abdullayev, C.: *Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği*, Yetkin Yay., Ankara 2005, s. 91.

⁵⁰ BMDHS m. 218.

⁵¹ Yang, H.; *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and Territorial Sea*, Springer, Hamburg 2006, s. 42- 43.

⁵² Şimşek, G. E. -Tütüncü, A. N.- Uzun, E.- Akün, V., N.: *Anadolu Üniversitesi Uluslararası Hukuk II*; Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2917, Eskişehir 2013, s. 3.

⁵³ Shaw, s. 578.

⁵⁴ Tanaka, Y.; *The International Law of The Sea*, Cambridge University Press, 2012, s.16.

⁵⁵ Churchill, R.R. - Lowe, A.V.: *The Law of The Sea*, 3. Edition, Juris Publishing, Manchester University Press, 1999, s. 203.

milletlerarası hukuka göre hiçbir devletin mülkiyetinde olamayacağı gibi bu alanda devletlerden birinin başka bir devlete ait geminin seyrine engel olamayacağı belirtilmektedir⁵⁶. Açık denizlerin özgürlüğü kuralı, iç sular ve karasuları dışındaki deniz bölgelerine kıyısı olmayan devletleri de içerecek şekilde bütün devletlerin gemilerinin girişine imkan vermektedir. Ancak açık denizin sınırsız kullanılmasının karmaşaya yol açmaması ve kötüye kullanımının engellenmesi için bu özgürlüğün kullanılması konusunda milletlerarası hukuk kuralları geliştirilmiş ve devletlerin bu kurallara uyum sağlamasına yönelik düzenlemeler ortaya konmuştur⁵⁷.

Gemilerin seyrüseferine ilişkin kuralların ortaya konması ve kuralların uygulanması için devlet ile kendi bayrağını çeken gemi arasında bir uyrukluğa bağlı bulunması, milletlerarası deniz hukukunda ana ilkelerden birisidir⁵⁸. Bir gemi ile bayrağını taşıdığı devlet arasında hukukî bir bağ bulunmaktadır. Bu bağa geminin uyrukluğu (*ship's nationality*) denilmektedir⁵⁹. Uyrukluğa bağlı bayrak devletine münhasır yargı yetkisini sağlamaktadır⁶⁰. Geminin hangi haklara ve borçlara sahip olduğunu onun uyrukluğu belirler⁶¹. Bu özellikler açık deniz serbestliği kapsamında uygulanan rejimin temelini oluşturmaktadır⁶².

1. Açık Deniz Kavramı

BMDHS'nin 7. Bölümünde açık denizler rejimine yer verilmiştir. BMDHS m. 86'da "açık denizler, bir devletin münhasır ekonomik bölgesine, iç sularına veya kara sularına ya da takımda sularına dahil olmayan sular" olarak tanımlanmaktadır. BMDH m. 87 içeriğince açık denizler denize kıyısı olup olmamasına bakılmaksızın tüm ülkelere açık deniz alanlarıdır⁶³. BMDHS m. 89'a göre "hiçbir devlet açık denizin bir kısmı üzerinde geçerli olarak egemenlik iddia" edemez. Ancak devletlerin açık denizde egemenlik kuramaması, devletlerin bazı yargılama haklarını ileri sürebilmelerini engellemez⁶⁴.

⁵⁶ Churchill, Lowe: s. 205.

⁵⁷ Oppenheim, L., *International Law A Treatise*, Vol.1 Peace, 3rd. E dt. Edited by Ronald F. Roxburgh, The Lawbook Exchange Ltd., Clark New Jersey 2005, s. 416.

⁵⁸ 1958 tarihli Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'nin 5. maddesi devlet ile gemi arasında gerçek bir bağlantı olması gereğini ifade etmektedir.

⁵⁹ Pazarıcı, H.: *Uluslararası Hukuk Dersleri II*; Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 571; Ankara 1989, s. 63. (Anılış Pazarıcı, Uluslararası Hukuk Dersleri II).

⁶⁰ Churchill, Lowe: s. 257.

⁶¹ Churchill, Lowe: s. 257

⁶² Özçayır, O.: *Port State Control*, 2nd. Edt, LLP, 2004, s.74.

⁶³ BMDHS, metin için bkz. <<http://legal.un.org/avl/ha/uncs/uncs.html>>, (E.T.: 30.03.2019).

⁶⁴ Rothwell, D., R.- Stephens, T.: *The International Law of the Sea*, 1st Edition, Hart Publishing 2011, s.155.

BMDHS ile münhasır ekonomik bölge (MEB) kavramı tesis edilmiş, böylece kıyı devletleri lehine kısmî egemenlik alanı genişletilerek açık deniz alanı daraltılmıştır⁶⁵. MEB'in ilan edilmesiyle açık deniz özgürlüğünün getirdiği bazı haklar ortadan kalkmaktadır⁶⁶. Bu alanda balıkçılık yapılamamakta, lakin kıyı devletine ilişkin hakları ortaya koyan m. 56'ye göre açık denizlerin özgürlüğü ilkesince sağlanan bazı haklar bu bölgede de sürdürülebilmektedir⁶⁷.

2. Açık Deniz Serbestliği

BMDHS'inde açık denizlerin serbestliğine dair çeşitli hükümler yer almaktadır. Ancak bunların sınırlı sayıda olmadığı kabul edilmektedir⁶⁸. Açık deniz serbestlikleri; “seyrüsefer serbestliği, balıkçılık serbestliği, deniz altına kablo ve boru döşeme serbestliği, açık deniz üzerinden uçuş serbestliği⁶⁹ ve yapay adalar inşası ve bilimsel araştırmalar⁷⁰” yapma serbestileridir. Ancak tüm açık deniz serbestlikleri, sınırsız şekilde kullanılamazlar; bu serbestliklerden yararlanan her devletin başka devletlerin haklarına saygılı davranmaları⁷¹ ve belirtilen serbestliklerin BMDHS m. 88 uyarınca barışçıl amaçlı olması gerekmektedir.

3. Bayrak Devleti Yetkisi

Bir devletin bayrağını taşıma hakkına haiz olan ve fiilen taşıyan gemiler üzerindeki yetkisine bayrak devleti yetkisi denmektedir⁷². Devletlerin millî ve milletlerarası hukuk çerçevesinde, gemilere kendi uyrukluğunu verebilmesi açık deniz özgürlüğü kuralının belirleyici bir unsurudur⁷³. Bir devletin uyrukluğunu bir gemiye vermesi ile devlet milletlerarası hukukda bayrak devleti vasfını kazanır⁷⁴. Böylece bayrak devletinin, açık denizdeki bir gemi üzerinde cezaî, idarî ve hukukî konulardaki eylem ve işlemlerde münhasır yetkisi geçerli olur. Ayrıca, bayrak devleti, geminin kaptanı ve diğer görevliler

⁶⁵ Münhasır Ekonomik Bölge için bkz. Tarihli BMDHS m. 55-75.

⁶⁶ Rothwell, Stephens: s.149, 155.

⁶⁷ Rothwell, Stephens: s. 154.

⁶⁸ Tanaka, s.151.

⁶⁹ Bkz. Cenevre Sözleşmesi m. 2(1), 2(3) ve 4, 1982 BMDHS m.87(1) (a), (b), (c) ve (e).

⁷⁰ Bkz. BMDHS m. 87(1)(d) ve (f).

⁷¹ Bkz. Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 2(2) ve BMDHS m. 87(2)

⁷² Aydın Oğur, *Liman Devleti Yetkisi*, s. 19.

⁷³ 1958 Açık denizler Sözleşmesi'nin 4. maddesi kıyısı olsun ya da olmasın, her devletin, kendi bayrağı altındaki gemilerine açık denizde seyir hakkı tanımaktadır. Aynı Sözleşmenin 5. maddesi, her devletin kendi bayrağını çekme koşullarını belirlemesini öngörmektedir. Bu konularda Bkz. BMDHS m. 90 ve 91.

⁷⁴ Churchill, Lowe: s. 257.

hakkında millî hukuku çerçevesinde yetki kullanır⁷⁵. Gemilerin bir uyrukluğunun olması şartı konusunda uluslararası hukukta genel bir mutabakat görülmektedir⁷⁶. Gemilerin uyrukluğ, bayrak devletinin millî ve milletlerarası hukuka karşı düzenlemelere uyma yükümlülüğünü de ortaya çıkarmakta ve bayrak devleti o gemiyi koruma hakkı elde etmektedir⁷⁷. Uyruksuz gemi ise herhangi bir devletle bağını ortaya koymayan, bayrağı olmayan ve bir sicile de kayıtlı bulunmayan gemidir ve gemi hakkında herhangi bir devletin kontrolü ve diplomatik dokunulmazlığının bulunmadığı kabul edilir⁷⁸. Birden fazla bayrağı olan gemi de uyruksuz gemi olarak görülmekte, hukukî anlamda korunmamaktadır⁷⁹.

BMDHS m. 94'e göre devletlerin kendi bayrağını taşıyan gemiler konusunda gereken emniyeti temin etmek için; gemi yapım, donanım ve denize elverişliliklerinde, mürettebatın donatımı, eğitimi ve çalışma şartları ile işaretlerin kullanılması, haberleşme ve çatmaların önlenmesi konularında gerekli önlemleri alma sorumluluğu vardır⁸⁰. Ayrıca, gemilerin sicile kaydedilmesinden önce ve sonra belirlenen dönemlerde gözden geçirilerek emniyetli seyir için belirtilen vasıfları taşıdığının kontrol edilmesi bayrak devletinin yükümlülüğüdür⁸¹. Bayrak devletlerinin, bu uygulamaları yaparken genel kabul görmüş milletlerarası düzenlemeler, usul ve uygulamalara uygun davranmaları gerekmektedir⁸².

Gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi konusunda BMDHS'nin 211(2) maddesi, devletlerin kendi bayraklarını taşıyan ya da kendi sicillerine kayıtlı gemilerin yol açtığı kirliliği önlemek, azaltmak ve kontrol etmek üzere kanun ve düzenlemeler yapmakla yükümlü olduklarını belirtmektedir. Bu hükümler, bayrak devletinin açık denizde düzenleme yapma yetkisinin milletlerarası dayanaklarını teşkil etmektedir.

BMDHS'nin 217(1) maddesinde bayrak devletinin uygulama yetkisi düzenlenmiştir. Bayrak devletinin, kendi bayrağını taşıyan geminin milletlerarası kurallar ve standartlar ile kendisinin BMDHS'ne uygun olarak kabul ettiği kanun ve

⁷⁵ Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri II*, s. 341.

⁷⁶ Özçayır, s. 8.

⁷⁷ Churchill- Lowe, s. 257.

⁷⁸ Bennet, A.: "That Sinking Feeling, Stateless Ships, Universal Jurisdiction, and the Drug Trafficking Vessel Interdiction Act", *The Yale Journal of International Law*, Vol. 37. Yale 2012, s. 439.

⁷⁹ Bkz. Cenevre Sözleşmesi m. 6(2), BMDHS m. 92(2).

⁸⁰ BMDHS m. 94(3)

⁸¹ BMDHS m. 94(4) (a) ve (b).

⁸² BMDHS m. 94.

düzenlemelere uymasını sağlama yükümlülüğü vardır⁸³. Bayrak devleti tarafından sicile kaydedilen ve bayrağını taşıyan gemilerin milletlerarası kurallar ve standartlar tarafından normlaştırılan belgeleri bulundurmalarını sağlaması ve düzenli aralıklarla gemilerin bu belgelere uygunluğunu kontrol etmesi gereklidir. Ayrıca geminin milletlerarası kurallar ve standartları ihlal etmesi durumunda ihlalle ilgili bir soruşturma ve gerektiğinde kovuşturmayı başlatması gereklidir⁸⁴.

Mülkîlik ilkesine göre gemi yüzen bir bayrak devleti sayıldığı için gemide ya da gemiye yapılan her şey bayrak devletinde olmuş veya bayrak devletine karşı yapılmış sayılır. Bayrak devletinin münhasır yargı yetkisi kapsamında değerlendirilir⁸⁵. Mülkîlik ilkesi, sonradan kabul edilen milletlerarası sözleşmelerde belirli ölçüde esnetilerek değiştirilmiştir. Günümüz milletlerarası deniz hukukunda açık denizde gemiler, milletlerarası hukuktan ve milletlerarası sözleşmelerden doğan sınırlamalar çerçevesinde bayrak devletinin münhasır yargı yetkisine tabidir. BMDHS, açık denizde meydana gelen bir çarpışma durumunda; kaptan ve mürettebatın vatandaşı olduğu devlet ile bayrak devletini eş düzeyde görmektedir⁸⁶. BMDHS, bayrak devletinin yanı sıra eylemi gerçekleştiren kişinin uyruğunda olduğu devletin de yargı yetkisini kabul etmekte, böylelikle şahsîlik ilkesi de kabul edilmektedir⁸⁷.

BMDHS 95 ve 96. maddeler uyarınca yabancı savaş gemileri ile ticari amaçla kullanılmayan kamu gemileri, bayrak devletinden başka devletin yetkisine tabi olamazlar. Bunlar, milletlerarası sözleşmelerde belirtilen sebeplerle bayrak devleti dışındaki devletlerce durdurulamazlar ve ziyaret edilemezler. Bu gemiler, ülkesel egemenliği temsil ederler ve yargı bağımsızlığına sahiptirler⁸⁸.

IV. DENİZ TRAFİĞİ DÜZENİNİN ÖNEMİ

A. GENEL OLARAK

Deniz ulaştırmasının iki temel unsuru olarak limanlar ile gemilerin emniyet ve güvenliğinin sağlanması, dünya ticaretinin güvenilir ve sağlıklı şekilde yapılabilmesi için

⁸³ Aydın Okur, *Liman Devleti Yetkisi*, s. 180.

⁸⁴ Aydın Okur, *Liman Devleti Yetkisi*, s. 181.

⁸⁵ Oppenheim, s. 424.

⁸⁶ Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 11(1) ve BMDHS m. 97(1)'e göre açık denizde kaza halinde gemi kaptanı ve mürettebat hakkında cezaî ve disiplin sorumluluğu doğarsa yargılama hakkı bayrak devleti ve o kişilerin uyrukluğunda olduğu devletlere aittir. Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi m.11(3) ve BMDHS m. 97(3)'e göre kazaya karışan gemilerin yakalanıp el konulmasına ancak bayrak devleti yetkilidir.

⁸⁷ Kuran, *Uluslararası Deniz Hukuku*, Arıkan Yayınları, 2. Baskı, İstanbul 2007, s. 242.

⁸⁸ Şimşek ve diğerleri, s. 35.

büyük önem arz etmektedir. Deniz ulaştırmasının sağlıklı ve sürdürülebilir şekilde yürütülmesi, denizde emniyet ve güvenin sağlanmasına, gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesi veya en aza indirilmesine bağlıdır. Bu amaca ulaşılabilmesi için milletlerarası seviyede bağlayıcı kuralların geliştirilmesi zorunludur. Deniz emniyeti ve güvenliğinin sağlanmasına ve deniz çevresinin korunmasına yönelik çok sayıda milletlerarası sözleşme kabul edilmiştir⁸⁹.

Deniz kazalarının çoğalması, ciddi çevre felaketlerine yol açmakta, kirlenmenin olumsuz etkilerinin kaldırılması çok zor, hatta bazı olayda mümkün olmamaktadır. Deniz kazaları ve çevre zararlarının önlenmesi amacıyla deniz trafiğinin düzenlenmesinin gerekli olduğu hususunda hemen hemen bütün dünya kamuoyunda güçlü bir kanaat oluşmuştur. Diğer yandan, devletler denizcilik sektörlerinin güçlü ve rekabetçi bir yapıya kavuşması için kapasitelerini geliştirmeye gayret etmektedirler. Özellikle deniz trafiğinin yoğun olduğu Cebelitarık, Dover, Hürmüz, İstanbul, Çanakkale ve Malakka gibi boğazlarda birçok menfaatin çatışması, deniz trafiğinin emniyetle ve çevrenin korunması anlayışına uygun olarak yürütülmesini zorlaştırmaktadır. Bu menfaatlerin uygun bir şekilde koordine edilerek uyumlaştırılması ve seyrüsefer emniyetinin sağlanmasında deniz trafiğinin düzenlenmesinin ciddi katkıları olacağı hususunda hemen hemen ittifak vardır. Deniz trafiğinin düzenlenmesi suretiyle yeni gözlem ve iletişim sistemleri geliştirilmekte, deniz trafiği kontrol ve rota sistemleriyle ilişkilendirilmektedir. Deniz trafiğinin düzenlenmesi, genel olarak deniz kazalarını azaltarak, denizde can ve mal kayıplarının önüne geçebilir, deniz çevresinin korunması amacına katkı sağlayabilir.

Kıyı devletinin seyri düzenleme, geçiş için kural koyma yetkisi, tanımlı deniz alanında deniz trafiğini düzenlemek için kurallar oluşturmak kapsamında Trafik Ayrım Şemalarını (*Traffic Separation Scheme-TSS*) ortaya çıkarmıştır. Kıyı devleti tarafından iç sular ve karasularında trafik ayırım düzeni kurulması BMDHS ve COLREG 1972 hükümleriyle ile kabul edilmiştir⁹⁰. Trafik ayırım düzeni; IMO tarafından kabul edilen denizde işaretlenmiş genel trafik akış yolları olup, limanlara girişler, kanallar, boğazlar gibi deniz trafiğinin sıkışık bulunduğu kesimlerde oluşturulur⁹¹. Bağlantılı olarak trafik ayırım düzeni kurulan limanlar, kanallar, boğazlar gibi kesimlerde denizde trafiğin

⁸⁹ IALA VTS Manual, 2012; s. 20-22.

⁹⁰ BMDHS, m. 22 (1), (2), (3), (4); Bkz. *Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü*, MEB Yayını, Ankara 2015, s. 38-39.

⁹¹ *Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü*, s. 38.

kontrolü amacıyla trafik kontrol istasyonları kurulmaktadır. Gemiler, VTS istasyonlarına bilgi verdikten sonra trafik ayırım düzenlerine girebilirler. VTS, sıkışık deniz trafik akışını sürekli olarak gözleyerek denetlemekte, gemiler için trafik ayırım düzenine girişe izin vermekte ya da bekletmekte, geçiş esnasında oluşabilecek risklere karşı gemilere gerekli uyarıları vermektedir. Ayrıca, gemiler tarafından geçiş kurallarına uyulup uyulmadığını denetlemektedir. Kıyı devletinin karasuları içinde yer alan limanlar, kanallar, boğazlarda tesis edilen VTS istasyonlarının yaptırımı kıyı devletinin müdahale yetkisinden kaynaklanmaktadır⁹². Trafik ayırım düzenine uyulmasındaki eksiklikler, COLREG 1972 kurallarına uymamaktan kaynaklanmış olması halinde deniz kazalarında kusurun tespitinde etkin olmaktadır⁹³.

Özellikle dar su yolunda tesis edilen trafik ayırım düzenlerinde, belirlenen hızın üzerinde seyredilemez; bazı durumlarda da hız düşürülemez. Belirlenen sürata uyamayacak gemiler trafik ayırım düzenine girmeden önce durumu VTS operatörüne bildirir ve geçiş aynı sürate sahip gemilerle yaptırılır. Süratin belirlenmesindeki amaç, dar su yollarında gemilerin birbirini geçmeye çalışarak bir kazaya sebep olmalarına engel olmaktır⁹⁴.

VTS, deniz trafiğinin yoğun olduğu limanlarda ve su yollarında seyir emniyetinin sağlanmasında gittikçe önemi artan bir role sahiptir⁹⁵. VTS, gemi hareketlerinin daha uzun vadeli planlanması için gemilerin tanınmasını, izlenmesini ve seyir bilgilerini sağlamaktadır. Ayrıca kirliliğin önlenmesi, kirliliğe karşı müdahalenin koordinasyonu ve deniz çevresinin korunmasına yardımcı olmaktadır. Bir VTS'nin etkinliği, iletişimin güvenilirliği ve sürekliliği, bilgiyi iyi ve net bir şekilde sağlama yeteneği ile ölçülmektedir. Riski azaltma ve önleme oranı sistemin kapasitesine bağlıdır. Gelişmekte olan tehlikeli bir durumun tespit edilmesi ve zamanında uyarılması kapasiteyle doğru orantılıdır. Bir VTS'nin hedefi, sistemin deniz alanı, hacmi ve özel trafik koşulları ile değişir. Bununla birlikte, seyir güvenliğinden sorumlu yetkililer, VTS'leri riskin

⁹² *Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü*, s. 39.

⁹³ *Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü*, s. 39.

⁹⁴ *Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü*, s. 40.

⁹⁵ Mou, J., M.-Zhou, C.- Du, Y.-Tang, W., M.: "Evaluate VTS benefits: A case study of Zhoushan Port", *International Journal of e-Navigation and Maritime Economy* 3 (2015), s: 132-141, s. 22.

azaltılması için önemli bir araç olarak görmektedirler⁹⁶. VTS, özellikle aşağıdaki deniz alanları ve durumlarda faydalıdır⁹⁷.

- (a) Gemi trafiğinin yüksek yoğunlukta olduğu alanlar.
- (b) Tehlikeli yük taşıyan gemilerin yoğun seyrettiği alanlar.
- (c) Çatma ve zor seyir durumları.
- (d) Zor hidrografik, hidrolojik ve meteorolojik koşullara sahip yerler.
- (e) Kayma ve diğer bölgesel seyir tehlikesi olan yerler.
- (f) Çevresel duyarlılıklar ve kısıtlama alanları.
- (g) Gemi trafiği ile diğer deniz temelli faaliyetler arasında etkileşim olan yerler.
- (h) Mevcut veya planlanan VTS ve eğer uygunsa komşu devlet veya liman arasında işbirliği ihtiyacı olan durumlar.
- (ı) Dar kanallar, liman yapıları, köprüler, gemilerin manevra yaptığı veya gemilerin hareket kabiliyetini kısıtlayan alanlar.
- (i) Limandan kaynaklanan deniz trafik düzeni veya açık deniz terminal yaklaşımlarında mevcut veya öngörülebilir değişikliklerle birlikte kaynakların tükenme tehlikesi olduğu alanlar.

Yoğun deniz trafiği ve su yollarında seyir emniyetini sağlamak için VTS'in giderek artan bir rol oynadığı genel olarak kabul görmesine rağmen VTS'in önem ve faydasının kamu ve özel sektör tarafından yeterince anlaşılamadığı dikkat çekmektedir. Bunun genel olarak sebepleri⁹⁸; değerlendirme parametrelerine ilişkin veri toplamanın zor olması veya parametrelerin mantıksız tasarlanması, değerlendirmelerde gemilerin seyir yoğunluğunu azaltmak, can, mal ve çevreyi korumak gibi bazı faktörlerin göz önünde bulundurulmaması ile VTS ve VTS dışı kaynaklardan elde edilen faydaları açıkça ayırt etmenin zor olmasıdır.

B. DENİZ TRAFİĞİ DÜZENLENMESİNDE GEMİ TRAFİK SİSTEMİNİN ROLÜ

VTS'in nihai amacı, deniz trafiğinin emniyetini ve verimliliğini artırmak, deniz çevresini korumaktır. Bu amaç, sadece gemilerin sürekli ve etkin biçimde denetlenmesi ve deniz trafiğinin düzenlenmesiyle, bir başka deyişle denizde seyrüseferin

⁹⁶ Maritime and Coastguard Agency MCA: *Assessment of the need for Vessel Traffic Services (VTS) or Port Information, Marine Guidance Note*, MGN 240, UK 2003, s. 2. Bkz. <<http://www.mcga.gov.uk>>, (E.T.: 07.08.2019).

⁹⁷ Maritime and Coastguard Agency MCA, s. 5.

⁹⁸ Mou ve diğerleri, s. 23.

düzenlenmesiyle sağlanabilir⁹⁹. VTS, herhangi bir rotadan maksimum seviyde trafik akışını sağladığı gibi gemilerin emniyetini de sağlamaya yardımcı olur. Deniz yolundan mümkün olan azami ekonomik getiri, denizciler için her zaman önemli denizcilik bilgilerini elinde bulunduran etkili trafik hizmetleri sayesinde gerçekleştirilebilir¹⁰⁰. Başarılı bir VTS'nin sağlayacağı faydalar, aşağıda başlıklar halinde incelenmiştir.

1. Deniz Emniyetinin Sağlanması

Denizde emniyetin sağlanması, VTS'nin tüm bileşenlerinin kalitesiyle doğrudan bağlantılıdır. Böylece hizmetin de kalitesi artar. VTS sisteminin temel unsurları dört kategoride sınıflandırılabilir. Bunlar; donanım, personel, eğitim ve prosedürlerdir. Bu unsurlar sayesinde bilgi hizmeti, trafik organizasyon hizmeti veya seyir destek hizmeti ya da bunların bir bileşimi olarak sağlanan hizmetler aracılığıyla daha güvenli trafik akışı mümkün olabilir. Bunların yanısıra VTS, paydaşlarla ortak veritabanları kullanılarak, anlaşmalar yapılarak ve bilgi alışverişinde bulunularak diğer ilgili taraflara destek hizmeti de sunabilir. Diğer yandan, deniz kazası gibi beklenmedik acil durumlarda trafiği diğer bir su yoluna kaydırmak suretiyle daha kötü bir senaryonun gerçekleşmesi engellenir¹⁰¹.

2. Trafik Verimliliğinin Artırılması

VTS tarafından yapılan trafik planlamasıyla gecikmeler önlenebilir ve optimum trafik akışı sağlanabilir. Bu VTS öğelerinin kalitesine ve VTS hedeflerine bağlıdır. Gece ve sis gibi koşullar altında gemilerin emniyetli seyrine yardımcı olunabilir, trafik sıkışıklığı etkin şekilde azaltılabilir. Bu nedenle limanların veya su yollarının içinde ve dışında bekleme süresi azaltılabilir, geminin seyir etkinliği artırılabilir. Seyir halinde azaltılan süre taşımanın maliyetini düşürür; böylece verimli bir trafik sistemi ortaya çıkar¹⁰². Benzer şekilde, sağlanan hizmet aracılığıyla yardım hizmeti, ilgili paydaşlar ve diğer kullanıcılar tarafından paylaşılabilir.

⁹⁹ IALA VTS Manual Edition 6, 2016, s. 27.

¹⁰⁰ “What are Vessel Traffic Services?”, Marine Navigation, Last updated August 2019; Bkz. <<https://www.marineinsight.com/marine-navigation/what-are-vessel-traffic-services/>>. (E.T.: 07.08.2019).

¹⁰¹ Ustaoglu, B. S. - Poyraz, Ö.: “VTS and It's Application What Type of VTS for Turkish Straits?”, The Proceedings of the Symposium on the Straits used for International Navigation, TÜDAV, Istanbul 2002. Publication Number: 11, s. 118.

¹⁰² Mou ve diğerleri, s. 26.

3. Deniz Çevresinin Korunması

VTS ile daha emniyetli bir seyir sağlanarak çevresel riskler azaltılabilir. Tehlikeli ve zararlı yük taşıyan gemilerin hareketleri izlenerek gemideki planlamaların kontrolü sağlanır; gerektiğinde liman devleti denetimi sağlanır. Kirlilik olayında erken tespitler yapılabilir; acil müdahale ve temizlik hizmetleri için diğer resmi kurumlarla işbirliği yapılabilir. Sonuçta trafiğin düzenlenmesiyle birçok sorun önceden önlenebilir¹⁰³.

4. Denetim Maliyetlerinin Düşürülmesi

VTS sayesinde deniz yolundan mümkün olan azami ekonomik fayda elde edilebilir. Zira, istenilen ekonomik faydalara ulaşılması, denizciler için gerekli güncel teknik bilgilerin elde edilmesine bağlıdır ki, bu bilgiler VTS sayesinde gemilere ulaştırılabilir. VTS, dinamik izleme yoluyla VTS operatörlerinin ilgili deniz alanındaki hukuka aykırı davranışlara derhal müdahalesi mümkün olur. Ayrıca, kıyı devriye gemilerinin ve ilgili işgücü veya malzeme kaynaklarının kullanımı azaltılmaktadır. Böylece, deniz kazalarına bağlı temizleme masraflarında da azalma görülmektedir¹⁰⁴.

5. Kıyı Devleti Mevzuatının Uygulanması

VTS, hukuka aykırı yük hareketlerinin kayıtlarını tutar, suların daha güvenli ve daha kontrollü olmasına yardımcı olur. Yasadışı gemi trafiği sürekli izlenerek yasadışı ve kasıtlı sızıntılar ve diğer kirlilik olayları tespit edilebilir¹⁰⁵. VTS hizmetinin en önemli rolü çeşitli sensörler tarafından toplanan, saklanan ve tekrar değerlendirilebilen bilgilerin, her zaman gemilerin hareketleri hakkında bir kayıt tutmaya yardımcı olmasıdır¹⁰⁶. Bu hizmet sayesinde kıyı devleti mevzuatı, özellikle gemilerden kaynaklanan kirliliğe ilişkin mevzuat etkili şekilde uygulanır.

Çin’de 1978 yılında kurulan ilk VTS’den sonra 2011 yılı sonuna kadar yaklaşık 30’dan fazla VTS tesisi kurulmuştur. Bunların yüksek inşaat, işletme ve bakım maliyetleri sonucunda VTS’den elde edilen faydanın maliyeti karşılayıp karşılamadığı 20 yılı aşan bir süredir araştırılmaktadır¹⁰⁷. VTS tarafından üretilen ekonomik ve sosyal faydaların tespit edilmesi ve fayda-maliyet analizi ile değerlendirilmesi konusunda

¹⁰³ Ustaoglu, Poyraz, s. 118.

¹⁰⁴ Mou ve diğerleri, s. 24.

¹⁰⁵ Ustaoglu, Poyraz, s. 118-119.

¹⁰⁶ “What are Vessel Traffic Services?”, Marine Navigation, Last updated August 2019.

¹⁰⁷ Mou ve diğerleri, s. 23.

yapılan araştırma sonuçları, VTS'nin seyir emniyeti ve verimliliğine, deniz çevresinin korunmasına olumlu katkısı ve devlet egemenliği ile devletin denizlerdeki haklarının korunmasına elverişli olduğunu açıkça ortaya koymaktadır¹⁰⁸. Bir başka çalışmada ise Arktik ve diğer çevreye duyarlı alanlarda VTS'in ekonomik ve sosyal faydaları tespit edilmiştir¹⁰⁹.

Çin'de VTS'nin faydalarını hesaplamak için emniyet, trafik verimliliği, çevre koruma ve denetleme maliyetinin azaltılması dört temel gösterge olarak ele alınmıştır. Örnek çalışma için Doğu Çin'in Zhoushan Limanı'ndaki VTS'nin genişleme projesi 10 yıllık verilerle değerlendirilmiştir¹¹⁰. Anılan çalışmada VTS'den elde edilen faydaları ayırt etmek için VTS'nin inşa edilmesinden önceki trafik durumu kıyaslanmış, tespit edilen tüm faydalar parasal değere dönüştürülmüştür. Nihayetinde VTS'nin genişlemesinin ürettiği çevre koruma faydası maksimum % 32.10, emniyet faydası % 29.83, verimliliğe katkısı % 27.06 ve denetim maliyetinin azaltılması % 11.01 olarak ölçülmüştür¹¹¹. Bu göstergeler, temel olarak VTS tarafından üretilen doğrudan faydaları temsil etmektedir. VTS'in diğer sektörlerin gelişimini artıran bir dizi farklı dolaylı katkıları da mevcuttur.

Çin'de VTS'lerin 30 yıllık uygulamaları, deniz kazalarının gerçekleşmesini ve bu kazalara bağlı yaşam kayıplarının etkili bir şekilde önlenebileceğini göstermektedir. Söz konusu çalışmalarda deniz trafiğinin organize edilerek denizde çatışmanın engellenebileceği, dar suyollarında geçiş kapasitesinin artırılabilmesi, gece ve sisli hava koşullarında emniyetli seyrin gerçekleştirilebileceği, yoğun izleme altında petrol tankerlerinden petrol sızıntılarının azaltılabileceği, balıkçılık ve doğal çevreye verilen zararın azaltılabileceği hususları, varılan sonuçlardan bazılarıdır. Ayrıca araştırma sonuçları, VTS operatörleri ve kıyı devriyesi personelinin koordineli çalışmasıyla kıyı kullanımının planlanabileceğini ortaya koymaktadır¹¹². VTS, en son trafik bilgilerinin sisteme entegre edilmesiyle birlikte devriye gemilerinin trafiğe daha etkin bir şekilde müdahale edebilmesini sağlamakta, böylece devriye maliyeti, ilgili personel giderleri ve bakım maliyetlerinin azaltılması mümkün olmaktadır.

¹⁰⁸ Zhu, J.- Chen, J.: "Simple discussion on the function and benefit of VTS and its domestic administration status quo", Journal of Dalian Maritime University S1, 2008.

¹⁰⁹ Arild, L.- Kongsberg: "Benefits of VTMS and Real Time Information Systems in the Arctic and Other Environmentally Sensitive Areas", VTS Symposium, Bergen- Norway 2008, s. 60-68.

¹¹⁰ Mou ve diğerleri, s. 30.

¹¹¹ Mou ve diğerleri, s. 30.

¹¹² Mou ve diğerleri, s. 23- 30.

Başka bir araştırmada; Kanada'nın güney kıyılarındaki Columbia'da, çatışma ve karaya oturma risklerinin azaltılmasında VTS'in deniz alanındaki etkilerinin tahmin edilmesine yönelik bir çalışmada, VTS uygulamalarından elde edilen yaklaşık 20 yıllık veriler incelenmiştir¹¹³. VTS verileri Kanada Sahil Güvenlik Komutanlığı Deniz Haberleşme ve Trafik Hizmetleri Dairesi tarafından değerlendirilmiş, VTS'in etkileri yaklaşık olarak hesaplanmıştır. VTS'nin denizde çatışmada % 25 ila % 50 oranı arasında azalma ile karaya oturmada % 17 ila % 58 oranı arasında azalma etkisinin olduğu tespit edilmiştir¹¹⁴. Raporda, sonuç olarak VTS'nin çatışma ve karaya oturma olaylarının önlenmesinde önemli faydalarının olduğu hususu vurgulanmıştır¹¹⁵.

VTS, liman ve kıyı alanlarında deniz trafiğinin emniyetini sağlama ve deniz çevresinin korunması alanında olumlu etkileri olan bir uygulamadır. VTS'nin bu olumlu etkisi, çeşitli araştırmalarda ve proje raporlarında yer almaktadır. Örneğin, Avustralya Deniz Güvenliği İdaresi (AMSA), VTS'nin kurulmasından sonra, 1997-2003 yıllarında ortalama karaya oturma sayısının yılda 1'den, 2004-2009'da yılda 0.16'ya düştüğünü bildirmiştir¹¹⁶.

V. VTS TANIMI, FONKSİYONLARI VE TÜRLERİ

A. TANIM

VTS, gemi trafiğini yönetmeye yardımcı olmak için bir kıyı otoritesi tarafından sağlanan bir deniz emniyeti hizmetidir. VTS kısaltması, İngilizce “*Vessel Traffic Services*” kelimelerinin ilk harflerinden oluşturulmuştur ve Türkçe'ye “Gemi Trafik Hizmetleri” olarak çevrilmiştir¹¹⁷.

VTS gerek IMO'nun yayınladığı VTS Temel Esaslarında ve gerekse de IALA VTS El Kitabında; tanımlanmış bir deniz bölgesinde deniz trafiğiyle etkileşim içinde deniz trafiğini karşılayacak kapasite ve niteliğe sahip, deniz trafiğinin emniyetini ve verimliliğini artıran ve deniz çevresini koruyan faaliyetlerin gerçekleştirildiği bir sistem

¹¹³ DNV, *Trans Mountain Expansion Project Evaluation of VTS Capabilities for Termpol 3.15, Trans Mountain Pipeline ULCDNV GL-Report No. PP063911*, Rev. 0.3, USA 2014, s. 2. Bkz. <www.dnvgl.com>, (E.T.: 30.04.2019).

¹¹⁴ DNV, s. 12.

¹¹⁵ DNV, s. 9, 10, 12.

¹¹⁶ Bkz. IMO Sub Committee On Safety Of Navigation, 56th Session Agenda Item 3/10, 2010.

¹¹⁷ Mısır, D. S.: “Gemi Trafik Hizmetleri”, SÜMAE Yunus Araştırma Bülteni, 8:3, İstanbul 2008, s. 11.

olarak tanımlanmaktadır¹¹⁸. VTS, özellikle çok riskli deniz kesiminde kullanılan, deniz trafiğini düzenleyen önemli bir sistemdir. IMO ve IALA belgelerinde bir hizmet olarak tanımlanması dikkat çekmektedir¹¹⁹.

SOLAS'a göre, trafik hacminin gerektirdiği hizmetleri düzenlemek, kıyı devletinin tercihinin bırakılmış¹²⁰ olup; VTS hizmetinin küresel bazda uyumlu hale getirilmesi hayati önem taşımaktadır. Böylece tüm limanların harmonize olması ve denizcilerin dünyanın her yerinde bu hizmetleri kullanırken kendilerini emniyette hissetmeleri mümkün olabilir. VTS alanlarında hizmet ve uygulamaların uyumlaştırılması çalışması, IALA tarafından yürütülmektedir¹²¹.

VTS hizmetleri, teknoloji temelli bir sistem kurmayı gerektirmektedir. VTS'in kullandığı teknoloji ile VTS bölgesinde seyreden gemilere ait konumlar, seyir şartları hakkındaki bilgiler, otomatik şekilde izlenmekte ve gemilere bilgi verilmektedir. Böylece gemilerin emniyetleri için gereken önlemleri en kısa sürde almaları sağlanmaktadır. VTS, kıyıda kurulu olup sağladığı destek, diğer deniz araçlarının konumu veya hava şartlarına ilişkin riskleri bildirmekten, limanda ya da su yolu içindeki yoğun trafik organizasyonu yapmaya kadar değişebilir.

VTS; VTS merkezi, bilgi alma, yayın ve trafik gözetleme hizmetleri, trafik ayırma düzenleri ve rotalandırma hizmetleri ile gemi hareketlerini raporlayan bir sistem, seyrüsefer yardımcı hizmetleri, arama kurtarma ve kirlilikle mücadele için kurulan yardımcı birimler ile deniz trafiğinin işleyişine ilişkin yasal düzenlemeler ve bütün bunları uygulamaya yönelik bir yönetim biriminden oluşur¹²². VTS deniz alanında; bilişim ve iletişim teknolojilerinin yanı sıra çeşitli seyrüsefer yardımcıları, dubalar, seyir ışıkları, trafik ayırma şemaları, sesli seyir yardımcıları, telsiz haberleşmesi, VHF yön bulucular, radar ve transpondırla gözetleme dahil bir çok araç kullanılmaktadır. Bu araçlar sayesinde gemiyle geminin bağlı bulunduğu acenta, liman idaresi, kılavuzluk birimleri, meteoroloji birimleri, arama kurtarma merkezleri, kirliliğin önlenmesine

¹¹⁸ IMO Resolution A. 857(20), EK I, 1(1)(1) ve *IALA VTS Manual 2016*, s. 35.

¹¹⁹ IMO VTS Ana Esasları, m. 1(1)(9).

¹²⁰ 1 Temmuz 1999 tarihinde, SOLAS Bölüm V Kural 12 olarak yürürlüğe giren değişiklikle VTS sisteminin kurulmasına ilişkin bazı yükümlülükler getirilmiştir.

¹²¹ *IALA VTS Manual 2016*, "VTS Committee", s. 25. Bkz. <<http://www.iala-aism.org>>. (E.T.: 07.11.2019).

¹²² Kızılsümer, D.: *Uluslararası Deniz Hukuku Çerçevesinde Boğazlarda Kıyı Devletinin Yetkileri*, DEÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Hukuku Anabilimdalı, Doktora Tezi, 2002, s. 110.

yönelik acil müdahale birimleri ve askeri birimler arasında sürekli bir iletişim sağlanır¹²³. Kılavuzların VTS içindeki görev ve yeri tam tam olarak netleşmemiş olmakla birlikte Avrupa ülkelerinde kılavuzlar, VTS'in bir parçası olarak görev yapmaktadırlar¹²⁴.

B. VTS'İN İŞLEVLERİ

IMO tarafından yayımlanan A.857 (20) numaralı Karar, VTS'in ana hatları'nı içermektedir. Bu Karar uyarınca VTS aşağıdaki hizmetleri verebilir.

- (a) Bilgi hizmeti.
- (b) Seyir yardımı hizmeti.
- (c) Trafik düzenleme hizmeti.
- (d) Benzer etkinliklerin desteklenmesi.

Trafik Bilgi Hizmeti; geminin seyrine karar verilmesi için gerekli bilgilerin zamanında alınmasını sağlar. Belirlenmiş zaman diliminde ya da belirli aralıklarla veya talebe bağlı olarak veya VTS operatörü gerekli görürse; VTS alanında deniz trafiğinin durumu; alanda bulunan gemilerin konumları, kimlikleri, rotaları ile rapor verme ve iletişim frekansları verilir. Ayrıca, VTS alanındaki seyir şartları, meteorolojik koşullar, risk taşıyan unsurlar ile geminin geçişine etki edebilecek şartlar hakkında da bilgi verilir¹²⁵. Bilgi hizmetin yalnızca kaptanın seyir kararına yardımcı olmak üzere verilmesi gerekli olup, bu hizmet kaptanın seyir kararına doğrudan müdahale edecek şekilde olmamalıdır¹²⁶.

Trafik Düzenleme Hizmeti; VTS alanında deniz trafiğinin güvenli ve verimli bir şekilde hareket etmesini sağlamak ve deniz trafiğinden kaynaklanan tehlikeyi önlemek amacıyla, gemilerin seyir ve manevralarının planlanması ve alandaki gemi trafiğinin koordinesine ilişkin hizmetlerdir. Suyolunda, varış veya ayrılış zamanlarının ve bağlantı yerlerinin tahsis edilmesini için VTS alanını yönetilir¹²⁷. VTS hizmetlerinin kurulma amaçlarından biri de “ulusal kuralların uygulanması” konusunu kapsamaktadır¹²⁸. Trafik düzenleme hizmeti, IMO tarafından “Tehlikeli durumların ve trafikte yığılmanın

¹²³ Kızılsümer, s. 110.

¹²⁴ Kızılsümer, s. 110.

¹²⁵ Bkz. <<https://safety4sea.com/ten-tips-for-effective-use-of-vts-communications/>>, (E.T.: 07.01.2019).

¹²⁶ IMO A. 857(20), Annex A. 2(3)(4).

¹²⁷ <<https://safety4sea.com/ten-tips-for-effective20-use-of-vts-communications/>>, (E.T.: 07.01.2019).

¹²⁸ IMO Resolution A. 857 (20); EK I, 2 (3)(3); Türk VTS Yönetmeliği m. 6 (3)(a).

önlenmesi amacıyla trafiğin operasyonel yönetimiyle ve gemi hareketlerinin önceden planlanmasıyla ilgilenen bir hizmet” olarak tanımlanmaktadır. Kaptanın seyir kararına yardımcı olma amacıyla verilen bir hizmet olmakla birlikte; yanısıra bilgi, tavsiye ve talimat verilebilmektedir¹²⁹.

Seyir Yardım Hizmeti; IMO tarafından “Kötü hava koşullarında gemi trafiğinin yoğun olduğu, tehlikeli sularda yol alınırken ve gemide seyir emniyetiyle ilgili bir problem çıktığında özellikle önem kazanan bir hizmet” olarak tanımlanmaktadır. İlgili Kararda geminin bu hizmeti istemesi veya VTS’nin bu hizmetin verilmesini gerekli görmesi halinde de verilebileceği belirtilmektedir¹³⁰. Seyir Yardım Hizmeti, geminin seyrine karar vermede yardımcı olur, etkilerini izler ve geminin hareketlerini kontrol eder. Kaptana karar vermede yardımcı olmak için sonuç odaklı tavsiye ve bilgi sağlayabilir¹³¹. VTS operatörleri, IALA tarafından belirlenen bir standartta eğitim almış ve IMO tarafından uygun görülen denizcilik uzmanlarıdır¹³².

Benzer Etkinliklerin Desteklenmesi; IMO A.857(20) numaralı karar ve eklerinde sayılmamakla birlikte doktrinde kabul görmüş bir işlevdir. Başka VTS veya kılavuzluk otoriteleriyle bilgi paylaşımı, arama kurtarma, yardım çalışmalarına destek verilmesi şeklindeki faaliyetleri kapsamaktadır¹³³. Seyir planı kapsamında deniz trafiğinin düzenlenmesi, trafik akışının etkinliğini sağlamak ve riskli seyrin önüne geçmeye imkan vermektedir.

C. VTS’İN ÇEŞİTLERİ

VTS, IMO’nun A. 857(20) Kararı Ek I, m. 2(1)(2)’de Liman VTS’i ve Kıyı VTS’i olarak ikiye ayrılmaktadır. Liman VTS’i esasen limana giren çıkan gemilere ilişkin hizmetleri verirken, Kıyı VTS’i bölgeden geçen gemi trafiğiyle ilgilenir. VTS, her iki tipin bir birleşimi görünümünde de olabilir. VTS’leri kesin bir tasnife tabi tutmak çok da

¹²⁹ IALA VTS Manual 2008, s. 64.

¹³⁰ IMO Resolution A. 857 (20), EK I, 2.3.2; Türk VTS Yönetmeliği m. 6 (3)(c).

¹³¹ IALA VTS Manual 2016, s. 36.

¹³² Bkz. <<https://safety4sea.com/ten-tips-for-effective-use-of-vts-communications/>>, (E. T.: 07.01.2019).

¹³³ İstikbal, C.: “Gemi Trafik Hizmetleri’ne (VTS) Genel Bir Bakış”, Deniz Ulaştırma, Güvenlik Yönetimi ve Türk Boğazları, Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı; 11-12 Kasım 2000, İstanbul 2000, s. 141. (Anılış: Gemi Trafik Hizmetlerine Bakış).

mümkün değildir. Liman VTS'inin bölgede seyreden diğer gemiler için de hizmet verdiği bilinmektedir. Bu kapsamda karma VTS, iç sular VTS'i gibi çeşitleri de mevcuttur¹³⁴.

Liman VTS'i, limanlara giriş ve çıkışlarda gecikmeleri önlemeye yardımcı olmalı ve limanların bütünlüğünü tehlikeye atabilecek, gemiler arasındaki yakın seyirden kaynaklanabilecek çatışma risklerini azaltmalıdır. Liman VTS'i, limanların ekonomik karlılığını, can ve mal emniyetini ve deniz çevresinin korunmasını sağlar. Liman VTS'inde kullanılan teknikler, seyir özelliklerinden dolayı farklıdır. Liman VTS'inde limana giriş çıkış koşulları belirlenebilir ve talimatlar verilebilir¹³⁵.

Kıyı VTS'i özellikle hassas deniz bölgelerinde gemilerin trafik ayırım şemalarına uyarak seyretmelerini temin etmek üzere tesis edilmektedir. Kıyı VTS'in amacı, gemilerin emniyetinin sağlanması ve deniz çevresinin korunmasıdır. Kıyı VTS'si, deniz ulaştırmasının güvenli ve hızlı bir şekilde yürütülmesine katkı sağlar. Bu amaçla bir kılavuzun gemiye çıkması ya da kıyıdan yardım yapması gerekebilir. Bunlara; İngiliz Kanalı, Cebelitarık Boğazı ve Türk Boğazları VTS sistemleri örnek verilmektedir¹³⁶. IMO Kararında, kıyı VTS'lerince yalnızca bilgi hizmetinin verilebileceği ifade edilmektedir¹³⁷.

İlgili bölgenin koşulları ve sistemin kurulmasındaki amaçların farklılığı nedeniyle farklı amaç ve özellikler içeren VTS sistemleri kurulabilir. IALA tarafından VTS; kıyı, liman ve iç sular VTS'i şeklinde üçe ayrılarak sınıflandırılmaktadır¹³⁸. Ancak uygulamada VTS tipleri bu kadar kesin bir ayrıma tabi tutulmamaktadır. IALA, karasularının ötesinde uluslararası Boğaz alanlarını kapsayan bir VTS kılavuzu yayımlamıştır¹³⁹.

İç sularda kurulacak bir VTS, seyrüsefer güvenliğini ve verimliliğini, can emniyetini ve çevrenin veya bitişigindeki su yolu tesislerinin korunmasını sağlayabilir. İç sularda VTS, verimli taşımacılığı destekler, gemilerin tanımlanmasını ve izlenmesini,

¹³⁴ Topsoy, F.: "Uluslararası Deniz Hukuku Kuralları Işığında Gemi Trafik Hizmetleri (VTS) Sistemi ve Operatörlerinin Hukuki Statüsü", Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi C. XVII, Ankara Y. 2013, S. 1-2., s. 905.

¹³⁵ IALA VTS Manual 2016, s. 27.

¹³⁶ Ustaoglu, S.- Furusho, M.: "The Importance and Contributions of the VTS Towards the Establishment of the Global Safety Management System for the Safety of the Maritime Transportation", Third General Assembly of the International Association of Maritime Universities, Maine 2002, s. 54.

¹³⁷ Ustaoglu, Furusho: s. 54.

¹³⁸ IALA VTS Manual 2016, s. 28-29.

¹³⁹ Bkz. IALA Guideline 1071: Establishment of a Vessel Traffic Service Beyond Territorial Seas.

gemi hareketlerinin stratejik, taktik ve operasyonel planlamasını, yer tahsisi ile trafiği yönetmenin yanı sıra seyir bilgileri ve yardımını sağlar¹⁴⁰. İç sularda VTS'nin amaçlarından biri de verimli taşımacılık için gerekli olan veri ve bilgilerin toplanmasıdır.

D. VTS'İN FAALİYETLERİ

VTS'in görevleri dahili ve harici olarak iki kısımda incelenebilir. Dahili görevleri, VTS'nin çalışabilmesi için yapılması gereken hazırlık faaliyetleridir. Bunlar veri toplama, veri değerlendirme ve karar sürecini içerir. Harici görevleri ise deniz trafiğini düzenlemek amacıyla yürütülen faaliyetlerdir. Kuralların oluşturulması, alan tahsisi ve çarpmalardan kaçınmak için gemilerin manevralarının rutin kontrolünün yanı sıra iyileştirici ve yardımcı faaliyetler gibi diğer yönetim faaliyetlerini de içeren birincil trafik yönetim işleridir¹⁴¹. Bir VTS'nin gerçekleştirebileceği en önemli görevler¹⁴² şunlardır:

- (a) Denizde can güvenliği.
- (b) Seyir emniyeti.
- (c) Arama ve Kurtarma.
- (d) Gemi trafiğinin etkinliği.
- (e) Deniz ortamının korunması.
- (f) Deniz güvenliğinin desteklenmesi.
- (g) Kolluk kuvvetlerinin desteklenmesi ve,
- (h) Kıyı ve deniz yapılarının korunması'dır.

VTS, gemi trafiği hareketlerinden kaynaklanan olayları önlemeye çalışmakta ve sadece deniz trafiğinin güvenliği için değil, aynı zamanda denizde can güvenliği ve çevrenin korunması konularında da proaktif olarak etkilidir. Diğer seyir yardımcılarının aksine, VTS aktif olarak, gemideki karar alma sürecini etkileme yeteneğine sahiptir. Deniz kazalarının çoğunluğu insan faktörlerine atfedilebildiğinden, VTS'nin karar alma sürecinde etkili olmasıyla ek koruma sağlayabileceği açıktır. VTS şunlara katkıda bulunabilir¹⁴³:

- (a) Gelişmekte olan olayların önlenmesi.
- (b) Olayların kazalara dönüşmesini önleme.

¹⁴⁰ IALA VTS Manual 2016, s. 27.

¹⁴¹ IALA VTS Manual 2016, s. 28.

¹⁴² IALA VTS Manual 2016, s. 28.

¹⁴³ IALA VTS Manual 2016, s. 28.

- (c) Kazaların afetlere dönüşmesini önleme ve,
- (d) Olayların, kazaların ve felaketlerin sonuçlarının belirlenmesi.

Bir VTS kurulduğunda, VTS'nin ve gerçekleştirilecek işlevlerin mevcudiyetinin tüm ilgili paydaşlara tanıtılması gerekmektedir¹⁴⁴. Bir VTS alanı sektörler ayrılabilir, ancak bunlar mümkün olduğu kadar az olmalıdır. Alan ve sektör sınırları, gemilerin normal olarak rota değiştirdiği veya manevra yaptığı, trafiğin olduğu alanların bulunduğu yerde olmamalıdır. Bir alan veya sektördeki VTS merkezlerini tanımlayan bir isim kullanılarak sınırları uygun deniz yayınlarında ve Dünya VTS Rehberi'nde belirtilmelidir¹⁴⁵.

VI. GEMİ TRAFİK SİSTEMİNİN BENZERİ MÜESSESELERLE KARŞILAŞTIRILMASI

A. GENEL OLARAK

Günümüzde deniz trafiğini yönetmek için kapsamlı ve özel hizmetlere ihtiyaç duyulmaktadır. Modern gemi izleme sistemleri; telsizler, video kameralar, otomatik izleme cihazları ve uydu sistemi gibi çok boyutlu mimari sistemlerden oluşmaktadır. Seyir yardımcı cihazları da küresel konum belirleme sistemleri ile otomatik tanımlama sistemi benzeri teknolojileri içerir. Bu teknolojiler bir geminin gerektiğinde konumunun tespitine ve sahilten izlenmesine imkan vermektedir. Son yıllarda hızla gelişen bilgi transfer imkanları ile geleneksel seyir yardımcıları, bilgisayar destekli seyir sistemiyle birlikte (e-seyir: *e-navigation*) kritik emniyet bilgilerini gemide ve sahilde çok güvenilir şekilde sağlamaktadır¹⁴⁶.

Bir kıyı devletinin değişik bölgelerindeki gemi izleme ve deniz trafiği yönetim sistemleri kendi aralarında Elektronik Veri iletişimi (*Electronic Data Interchange: EDI*) ile bağlanarak sahilde tesis edilen etkileşimli (*interaktif*) gemi trafiği ve yönetimi bilgi hizmetlerini gerçekleştirebilir. Bu gelişmeler, Gemi Trafik Yönetimi Bilgi Hizmetleri (*Vessel Traffic Management Information Services: VTMS*) konseptini ortaya

¹⁴⁴ IALA VTS Manual 2016, s. 28.

¹⁴⁵ IMO Resolution A.857(20) ve A.827(19); Bkz. <<https://www.worldvtsguide.org/>>. (E.T.: 07.11.2019).

¹⁴⁶ Kızılkapan; T.: *Kıyı Alanlarında Gemi Emniyet Yönetimi ve Deniz Kazaları Analizi*, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Programı Yayınlanmamış YL. Tezi, İzmir 2010, s. 9.

çıkarmıştır¹⁴⁷. Baltık Denizi¹⁴⁸, Kuzey Denizi ve Akdeniz’de bu sisteme ilişkin örnekler mevcuttur.

Geçmişte bu amaçla geliştirilen sistemlerin başında gemi takip ve raporlama sistemleri gelmekteydi. Kıyı devletleri limanlara gelecek gemilerden karasularına girmeden önce belirli bilgileri içeren bir rapor vermelerini istemekteydi. Bu uygulamayı radarla izleme sistemleri takibetmiştir. Gemilerin radar sistemleri ile izlenmesi ve bunun Çok Yüksek Frekanslı Telsiz (*Very High Frequency: VHF*) haberleşmesinden edinilen bilgilerle desteklenmesi, IMO tarafından ilk olarak 1968 yılında kabul edilmişse de gerçek anlamda VTS’lerin kurulması 1985 yılında gerçekleşmiştir¹⁴⁹. Radarla izleme sistemlerini Otomatik Tanımlama Sistemi (*Automatic Identification System: AIS*) takibetmiştir. AIS tarafından gemilerin kimlik bilgileri, tipi, gemilerin kalkış ve varış limanı otomatik şekilde VTS merkezleri veya liman idarelerine bildirilmeye başlanmıştır. AIS gelişmiş VTS’lerin vazgeçilmez bir kısmını oluşturur. AIS’le donatılan gemiler AIS ekranı veya bağlantılandırılmışlarsa radar ekranında birbirlerini görmektedirler. AIS’in seyrüsefer emniyetine katkısı büyük oranda sağlanmaktadır. Ancak AIS, VHF bandında çalışan bir sistemdir ve VHF bandının menzili sınırlıdır. Bu yüzden mesafe sınırı olmayan ve uydu sistemleriyle çalışan Gemilerin Uzak Mesafelerden Tanımlanması ve Takip Sistemi (*Long Range Identification and Tracking: LRIT*), AIS’i takip etmiştir¹⁵⁰. Teknoloji geliştikçe deniz seyir ve yönetim sistemleri de gelişmeye devam etmektedir. Bu konuda IMO, deniz rotalarını daha güvenli ve daha verimli hale getirme konusunda çalışmalar yapmaktadır¹⁵¹.

B. GEMİ TRAFİK SİSTEMLERİ VE GEMİ TRAFİK YÖNETİM SİSTEMLERİ

VTS, denizcilik alanında farklı limanlarda farklı uygulamalar şeklinde dağınık ve adım adım ilerleme göstermiştir. Başlangıçta VTS’in kanuni çerçevesi yoktur¹⁵².

¹⁴⁷ Bkz. <<https://www.sheltermar.com.br/en/vts/vtmis/>>, < <http://www.elmansrl.it/en/products/item/vtmis-solution>>, (E.T.: 07.08.2019).

¹⁴⁸ Mäkinen; A.- Lamp, J.- Andersson, A.: “More Maritime Safety for the Baltic Sea- Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) status with additional protective measures needed”, WWF Baltic Team 2003; s. 12. Bkz. <<http://assets.wwf.org.uk/downloads/balticpssa.pdf>>, (E.T.: 07.08.2019).

¹⁴⁹ Bkz. <<http://www.imo.org/OurWork/Safety/Navigation/Pages/VesselTrafficServices.aspx>>, (E.T.: 16.04.2019).

¹⁵⁰ Keskin, H.İ.: “*LRIT*” Sisteminin Deniz Emniyeti ve Güvenliğine Olan Etkilerinin Analizi, İTÜ Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı Deniz Ulaştırma Mühendisliği Böl., Yayınlanmamış YL. Tezi, İstanbul 2013, s. 2.

¹⁵¹ Bkz. <<https://www.marineinsight.com/marine-navigation/what-are-vessel-traffic-services/>>, (E.T.: 07.08.2019).

¹⁵² Ustaoglu, Furusho; s. 52-57.

Dünyanın farklı yerlerinde benzeri hizmeti veren çeşitli VTS uygulamaları için farklı isimler kullanılmaktadır. VTS, IMO tarafından resmen tanımlanmış olan tek kısaltmadır. Ancak, Gemi Trafik Bilgi Hizmetleri Sistemi (VTIS), Gemi Trafik Yönetim Hizmetleri Sistemi (VTMS), Gemi Trafik Yönetimi ve Bilgi Hizmetleri Sistemi (VTMIS), Gemi Trafik Kontrolü (VTC), Deniz Trafik Kontrolü gibi çeşitli isimlendirmeler de mevcuttur. Bunlar; işlev açısından bazı farklar içerse de, esas itibarıyla IMO'nun A.857(20) kararında ve eklerinde yer alan VTS kavramı çerçevesinde değerlendirilebilecek tesis ve uygulamalardır. Farklılıklar, VTS bölgesinin durumu, sistemin kapasitesi ve kıyı devletinin amaçlarından kaynaklanmaktadır¹⁵³.

VTS, VTMS ve VTMIS kısaltmaları liman trafik kontrol sistemlerini tanımlamakta kullanılmaktadır. Terminolojide doğrudan limanla ilgili sistem tarafından sağlanan ve sistemi oluşturan hizmetlerin otomasyon seviyesine dayanılarak bir ayırım yapılmaya çalışılmaktadır. VTMS ve VTMIS kısaltmalarında temel kavram VTS'e "Yönetim ve/veya Bilgi" kelimeleri eklenmiştir¹⁵⁴. Sistem kurucuları VTMIS yapısını liman veya denizcilik faaliyetlerinin bir bütün olarak etkinliğini artırmak için belirli alt sistemlere erişime izin veren VTS'in, elektronik ve haberleşme sistemlerini içeren uzantısı biçiminde entegre bir denizcilik kontrol formu olarak tanımlamaktadırlar¹⁵⁵. Bunun yanı sıra VTMS, VTS'in etkinliğini artırmak için operatörlere karar verme yetkisi tanınan bir yönetim modülüyle genişletilen bir sistem olarak tanımlanmaktadır¹⁵⁶. VTMS'de bilgi, seyir yardımı ve trafik düzenleme hizmetlerinin tamamı bulunmaktadır. Sistemin genişletilmiş fonksiyonları liman yönetiminde kullanılır. VTMIS ise VTS ve VTMS'in daha geniş seyir alanlarında işbirliği yapmak üzere kaynaştırılmasıyla ortaya çıkan bir sistemdir. Bu sistemlerin karakteristik özelliği; bilgi kazanılması, işlenmesi ve sunumu için özel seyir ekipman ve sistemleri kullanmasıdır. VTMIS, gemi raporlama sistemleri, sığınma alanları için deniz yardım hizmeti, LRIT ve ulusal bir deniz bilgi merkezini kapsamalıdır¹⁵⁷.

Yukarıda verilen bilgilerden hareketle VTS'in gelişmekte olan VTM, VTMS, VTMIS gibi sistem biçimlerinin ilk formu olduğu ve bu biçimlerin VTS'i de içerdiği

¹⁵³ Ustaoglu, Furusho; s. 54.

¹⁵⁴ Soares, C., G.: "Maritime Technology and Engineering III", Proceedings of the 3rd International Conference on Maritime Technology and Engineering, MARTECH 2016, Lisbon-Portugal, 4-6 July 2016, s. Introduction.

¹⁵⁵ Bkz. <<https://www.sheltermar.com.br/en/vts/vtmis/>>. (E.T.: 30.03.2019).

¹⁵⁶ Pietrzykowsky, Z.: "Maritime Intelligent Transport Systems", Transport Systems Telematics: 10th Conference, Katowice- Ustron, Poland 2010, s. 458.

¹⁵⁷ Pietrzykowsky, s. 458.

dikkate alınmalıdır. Bu açıdan bakılınca tüm bu sistemlerin VTS çatısı altında değerlendirilemeyeceği, ancak bu terimlerle ilgili olarak VTS'in hukuki statüsü ve uygulamalarından yola çıkarak diğer terimlerde yer alan farklı ve daha geniş bir deniz alanına yapılan hizmetlerin değerlendirilebileceği düşünülmektedir. VTS gibi diğer türevi sistemler (VTM, VTMS, VTMIS) de sonuç itibarıyla deniz trafiği konusunda kara bağlantılı yürütülen bir dizi hizmeti ifade etmektedir.

IALA VTS El Kitabı “VTS'nin, denizde can güvenliğini sağlaması, deniz faaliyetlerini kolaylaştırması ve deniz çevresini kirlenmeye karşı korumasını amaçlaması” gerektiğini bildirmiştir¹⁵⁸. IMO VTS Ana Esasları'nda da “VTS'nin, deniz ulaşımının güvenliğine, deniz trafiğinin etkinliğinin artırılmasına ve deniz çevresinin korunmasına önemli katkılarda bulunduğu” vurgulanmıştır¹⁵⁹. SOLAS'ın 18. Bölümü V. Kuralının 12(1). maddesinde de “VTS'in denizde can güvenliği, deniz ulaşımının güvenliği ve etkinliği ile deniz çevresi, bağlı bölge, çalışma alanı ve açık deniz tesislerinin korunmasına katkı sağladığı” belirtilmiştir. Tüm bu bildirimlere rağmen; VTS'nin deniz trafiği yönetimi için oluşturulan diğer yapılarla örneğin trafik ayırım şemaları ve gemi raporlama sistemleri (*Ship Reporting System: SRS*) ile sık sık birlikte çalışma zorunluluğunun olması¹⁶⁰, uygulamada VTMS ve VTMIS'in tanımı ve hukuki statüsü açısından VTS'i aşan bir yapıya ulaştığını ortaya koymaktadır. Bu açıdan VTS ile diğer türevi sistemleri değerlendirirken SRS için genel ilkeler, SOLAS 74/78, V/11 gemi raporlama sistemleri ile ilgili olan A.851(20) sayılı kararların birlikte değerlendirilmesine ihtiyaç bulunduğu düşünülmektedir.

SOLAS, açık bir şekilde VTS'i bir kıyı devletinin deniz taşımacılığı için sunduğu hizmet olarak görmektedir. Bu bağlamda “sistem” kelimesinin kullanılması sadece hizmeti değil, aynı zamanda trafiğin düzenlenmesini de kapsamaktadır. Diğer bir deyişle, gemilerin güvenli ve etkin seyrüseferi ve deniz çevresinin korunması için izlemeye ilişkin teknik ekipman ve düzenlemeleri de kapsamaktadır. Bu açıdan VTS, SOLAS'ta belirtilen ve uygulanan hizmetin de ötesine geçen bir anlama sahiptir. SOLAS, bayrak devletlerini gemilerinde VTS kuralları ve uygulamalarıyla işbirliği yapmaya çağırmaktadır¹⁶¹.

¹⁵⁸ IALA VTS Manual 2008, s. 50.

¹⁵⁹ IMO Resolution A. 857(20).

¹⁶⁰ Mapplebeck, G.: *Management of Navigation Through Vessel Traffic Service*, in: *Navigational Rights and Freedoms and the New Law of the Sea*, Edited by Donald R. Rothwell and Sam Bateman, The Hague/London/ Boston 2000, s. 136-143.

¹⁶¹ Mukherjee, s. 9-51.

VTMS kavramı, VTS kavramından daha geniş bir anlama sahip olmakla birlikte zaman zaman aralarında önemli bir ayrım yapılmaksızın birbirlerinin yerine kullanıldıkları görülmektedir. VTMS ifadesindeki “yönetim” sözcüğü, kıyıya dayalı deniz trafiği düzenleme araçları ve yöneticiler tarafından işletilen ileri teknolojinin kullanıldığı trafik yönetimi kavramına uzanan hizmetlerin ve yasal gereklerin hükümlerini içeren daha geniş bir kavramdır¹⁶². Uygulamada böyle bir ayrımın yerinde olup olmadığı tartışmalıdır. Konuyla ilgili yasal ve uygulama ilkesi olarak, bir geminin seyir kontrolünün ne kadarının gemi kaptanının elinden alınarak yerel seyir danışmanı olarak görev yapan kılavuza ya da kıyıya dayalı VTS’e aktarılması gerektiği önem arz etmektedir. Nihayetinde, limanın içinde ve dışında trafiğin düzenli ve hızlı olmasını sağlamak amacıyla gemi trafiğinin yönetimini etkileyen tüm hizmetler; örneğin VTS, kılavuzluk hizmetleri, römorkaj hizmetleri ve diğerleri gemi trafik yönetim sistemlerini oluşturmaktadır.

C. KILAVUZLUK HİZMETLERİ

1. Genel Olarak

Seyrin zor ve tehlikeli olduğu denizlerde kaptanlar bu denizleri iyi bilen denizcilere ihtiyaç duymasıyla başlayan kılavuzluk hizmetleri, zamanla artan teknolojik ilerleme sayesinde gelişen deniz taşımacılığı, inşa edilen gemilerin gitgide büyüyen boyutları ve karmaşıklığı, gemilerin büyüyen boyutlarına nazaran kısıtlanan manevra kabiliyetleri ve taşınan tehlikeli yüklerin miktar ve çeşitlerinin artması ile gemilerin emniyetli şekilde kuralara uygun sevk ve idaresi daha da önem kazandığından kılavuzluk hizmetleri daha da önem kazanmıştır¹⁶³.

Deniz emniyetinin öneminin daha da anlaşılır hale gelmesiyle kılavuzluk hizmetleri deniz emniyetinin sağlanmasında en önemli araçlardan birisi konumuna gelmiştir. Kılavuzluk hizmeti ile tehlikeli denizlerde kazaları önlemek veya en aza indirmek mümkün olmaktadır¹⁶⁴. Özellikle milletlerarası serüseferde kullanılan boğaz ve kanallar ile liman ve tehlikeli deniz alanlarında kıyı devletleri tarafından kontrol ve denetleme yapılması, bu hizmetin önemini ortaya çıkarmaktadır. Dar kanallar, boğazlar ve liman giriş çıkışlarında bölgeyi iyi bilen tecrübeli ve bilgili kılavuz kaptanların

¹⁶² Mukherjee, s. 50.

¹⁶³ Demir, İ.: “Türk Hukukunda Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri”, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl 11, S:1-4, s. 344, 345.(Anılış: Türk Hukukunda Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri)

¹⁶⁴ Demir, “Türk Hukukunda Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri”, s. 345.

çalıştırılması ve römorkör gibi yardımcılarının da seyrüsefere katılmasıyla söz konusu kontrol ve denetim sağlanabilmektedir¹⁶⁵.

Kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri gemilerin, deniz ve boğazlarda millî ve milletlerarası kurallarla belirlenmiş seyir kurallarına uyumlu olarak seyretmelerini sağlamak ve can, mal ve çevrenin korunması amacına katkıda bulunmaktadır. Bu hizmetler, gemilerin limanlara girişlerinde, çıkışlarda ya da rıhtım ya da iskelelere yaklaşmalarında, ayrılma durumunda; şamandıraya bağlanmada, demirlemede ya da bunlardan ayrılışlarında ya da yer değişikliği durumlarında verilmektedir¹⁶⁶. Kılavuzluk, gemi ve başkaca deniz araçlarının limanlarda, boğazlar ve kanallar gibi dar sularda, seyrüsefer açısından tehlikeli yerlerde emniyetle ve en kısa zamanda seyredabilmelerini, yanaşma ve kalkmalarını sağlamak amacıyla bir gemi veya deniz aracının içine alınan veya aynı amaçla dışarıda bulundurulmuş ve o bölgenin özelliklerine vakıf yerli ve tecrübeli bir rehber vasıtasıyla verilen hizmetlerdir¹⁶⁷. Kılavuz ise yetkilendirildiği sınırlar dahilinde o yerin bütün bilgilerine sahip, gemi kullanma deneyimine sahip, çıktığı gemide bu hizmeti veren uzman bir denizcidir¹⁶⁸.

Kılavuz, belirlenmiş standartlara göre ilgili tarafların menfaatlerini dikkate alarak emniyetli şekilde, tarafsız, bağımsız ve kamu yararının korunmasını da gözeterek titizlikle hizmet verir. Kılavuzluk, gemiye ve dolaylı olarak donatana verilen bir özel hizmet olarak görünmesine rağmen; kuralların uygulanmasını ve denetlenmesini sağlaması, kamunun çıkarlarını koruması nedeniyle hemen hemen tüm dünyada kamu hizmeti kapsamında deniz emniyeti hizmeti şeklinde görülmektedir¹⁶⁹.

Römorkör, “gemilerin yanaştırma, kaldırma, demirleme, demir alma, döndürme manevralarında, cer hizmetlerinde ve gemilere refakat etme amacıyla kullanılan manevra kabiliyetleri, itme-çekme kuvvetleri ve diğer teknik özellikleri idarece onaylanmış deniz aracı”¹⁷⁰ olarak tanımlanmaktadır. Güvenli seyri temin etmek üzere gemiler veya denizde

¹⁶⁵ Demir, “Türk Hukukunda Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri”, s. 346.

¹⁶⁶ Töz, A., C.: *Türkiye’de Deniz Kılavuzluk Hizmetleri ve Uygulamaları*, DEÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilimdalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir 2007, s. 15.

¹⁶⁷ Demir, “Türk Hukukunda Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri”, s. 347, 348.

¹⁶⁸ Erol, A.: “Kılavuz Kaptan, Kılavuzluk Hukuku ve Ülkemiz”, 05.12.2018 Yayınlanma tarihi, Bkz. < <https://www.denizhaber.com/kilavuz-kaptan-kilavuzluk-hukuku-ve-ulkemiz-makale.100692.html>>. (E.T.: 07.08.2019); Bkz. IMO Resolution A.960, 2003.

¹⁶⁹ İstikbal, C.: “VTS-Kılavuzluk İlişkileri ve Kılavuz Kaptanın Rolü”, Kılavuz Kaptanların ve VTS Operatörlerinin Eğitimi ve Sertifikalandırılması Konferansı, Ukrayna 2003. (Anılış: VTS-Kılavuzluk İlişkileri).

¹⁷⁰ Bkz. Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Hakkında Yönetmelik, m.4(l), Bkz. 08.01.2020 tarih ve 31002 sayılı RG.

yer alan cisimler, sadece “uygun ve yeterli çekme kuvvetinde” olan römorkörler veya römorkör özelliği IMO standartlarında belgelenmiş gemilerce yedekte çekilebilecektir¹⁷¹.

2. Uygulandıkları Alanlar Bakımından Kılavuzluk Hizmetleri

Kılavuzluk hizmetleri, trafik yoğunluğu, bölgesel ve seyir tehlikeleri gibi sebeplerle farklılık arz eder. Muhtelif esaslara göre kılavuzluk sınıflandırılabilir. Uygulandıkları alanlar bakımından kılavuzluk hizmetleri üç başlık altında incelenmektedir¹⁷².

- (a) Liman Kılavuzluğu.
- (b) Deniz Kılavuzluğu.
- (c) Uzaktan Kılavuzluk.

Liman kılavuzluğu genel olarak kıyı devletinin tüm egemenlik yetkisine haiz olduğu deniz alanlarından iç suları, bu kapsamda limanları, rıhtımları ve körfezleri kapsar. Gemilerin limanlar ile rıhtımlara giriş çıkışlarında gemiye kılavuz alınması zorunludur¹⁷³. Liman kılavuzları, sadece yetki verilen liman sınırları dahilinde gemilere kılavuzluk yapmaktan sorumlu olurlar.¹⁷⁴

Deniz kılavuzluğu ise limanların yetki alanları dışındaki deniz kesiminde uygulanan kılavuzluk hizmetidir. Ayrıca, deniz kılavuzu yetki verilmiş liman kılavuzunun olmadığı limanda idare tarafından verilen izinle kılavuzluk yapılabilir¹⁷⁵. Deniz kılavuzluğunun boğaz kılavuzluğu ve açık deniz kılavuzluğu türleri vardır.

Boğaz Kılavuzluğu, boğazlardan geçişte uygulanan kılavuzluk hizmetleridir. Geçişte herhangi bir tehlikeyle karşı karşıya gelen gemiler, trafik kontrol istasyonundan yardım isterler. Gemi kılavuz, römorkör sağlanarak emniyetli bir demir yerine çektirilir¹⁷⁶. IMO tarafından 19. Genel Kurul Toplantısı’nda kabul edilen 827 sayılı karar ile “Türk Boğazlarından geçiş güvenliğinin artırılması için kılavuz kaptan alınması” tavsiye edilmiştir. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği’nin 28(1).

¹⁷¹ 1426 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararıyla kabul edilen Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği, m. 1881; Bkz. 15.08.2019 tarih ve 30859 sayılı RG.

¹⁷² Töz, s. 8.

¹⁷³ Yüceer, B., S.: *Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk*, Dokuz Eylül Yayınları, DEÜ Rektörlük Matbaası, İzmir, 2001, s. 92.

¹⁷⁴ Yüceer, s. 92.

¹⁷⁵ Yüceer, s. 92.

¹⁷⁶ Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği, m. 38, 46. 1426 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararıyla kabul edilmiştir. Bkz. 15.08.2019 tarih ve 30859 sayılı RG.

maddesinde de “Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapacak gemilere can, mal, seyir ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye” edilmektedir¹⁷⁷.

Açık deniz kılavuzluğu ise açık denizde yapılan kılavuzluk hizmetlerini kapsamaktadır¹⁷⁸. Uzaktan kılavuzluk, idare tarafından yetki verilmiş bir kılavuz vasıtasıyla emniyetli seyri sağlamak üzere gemiye çıkmadan sahilden verilen kılavuzluk hizmetidir¹⁷⁹.

3. Zorunlu Olup Olmaması Bakımından Kılavuzluk Hizmetleri

Kıyı devletleri iç sulara yönelik egemenlik hakları ile karasuları hakkındaki düzenleme yetkilerini kullanarak bu alanlardan istedikleri kısmında isteğe bağlı ya da zorunlu kılavuzluk tesis edebilirler. Deniz kılavuzluğunun hukukî yapısına bakılacak olursa;

(a) İhtiyari kılavuzluk,

(b) mecburi kılavuzluk, şeklinde ikili ayrımın var olduğu görülecektir.

İsteğe bağlı kılavuzluk, kıyı devletinin zorunlu tutmamasına rağmen, gemi kaptanının talebi üzerine gerçekleşen kılavuzluk türüdür¹⁸⁰. Mecburi kılavuzluk, genellikle devletlerin iç sular, dar, sığ sular ile limanlara giriş çıkışlarda seyrin zor olduğu ve tehlikenin bulunduğu alanlarda mevzuat gereği deniz araçlarının almasının zorunlu olduğu kılavuzluktur. Mecburi kılavuzluk hizmetlerinin içeriği, ilgili kanun, liman tüzüğü ve yönetmeliklerinde gösterilmektedir. Gemilere çıkacak kılavuzların liman bölgesinde yetkilendirilmiş olması şarttır¹⁸¹. Mecburi kılavuzluk hizmetleri ülkemizde, dünyada olduğu gibi liman tüzük, yönetmelik ve talimatlarında yer alan hükümlerle yürütülmektedir¹⁸². Mecburi kılavuzluk, mecburi müşavir kılavuzluk ve mecburi sevk ve idare kılavuzluğu olarak ikiye ayrılır.

Kurallar, belirli bir deniz veya su alanında geminin kılavuz almasını zorunlu kılmakla birlikte gemi yönetimini kılavuza devretme konusunda açık bir ifade

¹⁷⁷ Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği, m. 28.

¹⁷⁸ Bu kılavuzluk türü, Baltık Kılavuzluk Otoriteleri Komisyonu (BPAC) tarafından IMO Deniz Güvenliği Komitesine sunulan raporda tanımlanmıştır. IMO, A.485 nolu kararında, Baltık denizinde seyir yapacak tüm gemilere Baltık Sahil İdaresi'nce yetki vermiş, açık deniz kılavuzlarının gemilerin ve çevrenin güvenliği açısından gemilerde bulunmasını tavsiye etmiştir.

¹⁷⁹ Hadley, M.: “Issues in Remote Pilotage”, Journal of Navigation, Vol: 52, No:1, 1999, s. 3.

¹⁸⁰ Demir, “Türk Hukukunda Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri”, s. 350.

¹⁸¹ Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Hakkında Yönetmelik m. 17(4).

¹⁸² Demir, “Türk Hukukunda Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri”, s. 350.

içermiyorsa mecburi müşavir kılavuzluk vardır¹⁸³. Bu kılavuzlukta kılavuz, kaptana danışmanlık yapmakta olduğundan gemide seyir yönetimine geçmez, yalnızca kaptana tavsiye verir. Geminin yönetimi kaptanda kalır. Kaptan, aldığı tavsiyelere uymayabilir. Gemiye kılavuzluk hizmetleri verildiği sırada bir kaza meydana geldiğinde geminin kaptanı ve dolayısıyla donatan sorumlu olur. Gemi kaptanı, gerekli olmadığı halde gemisinin sevk ve idaresini kılavuza bırakırsa sorumluluktan kurtulamaz¹⁸⁴. Ancak müşavir kılavuz verdiği bilgi ve talimatlardan donatana karşı sorumludur¹⁸⁵.

Mecburi kılavuzluğun uygulandığı deniz alanlarında kaptanın gemi yönetimini kılavuza bırakma yükümlülüğü bulunabilir. Bu durumda gemide sevk ve idare, kaptandan kılavuza geçer. Burada uygulanan kılavuzluk, mecburi sevk ve idare kılavuzluğudur. Bu tip kılavuzluk, Panama Kanalı ve Kiel Kanalı'nda verilmektedir¹⁸⁶. Mecburi sevk ve idare kılavuzluğu ile müşavir kılavuzluğun arasındaki fark uygulamaya yansıyan hukuki sonuçları bakımından önem arz eder. Kılavuzluk hizmeti sürecinde gemi tarafından ortaya çıkacak bir kaza, karaya oturma, can, mal ve çevre zararı verilmesi durumunda; zarara maruz kalanlara yönelik sorumluluk tayininde kılavuzun gemideki statüsünün yalnızca müşavirlik mi olduğu, ya da geminin sevk ve idaresi yetkisini mi yürüttüğünün belirlenmesi gerekir.

Geminin sevk ve idaresi kılavuz tarafından yürütülüyorsa, kılavuzun kusurundan kaynaklanan çatmadan donatan mesul olmaz¹⁸⁷. Kılavuz yalnızca müşavir ise geminin kaptanının kılavuz tarafından verilen tavsiyelere uyma zorunluluğu olmadığından kaptan, geminin seyrinden tümüyle sorumludur. Bu yüzden geminin yol açtığı zararların sorumluluğu kaptana, yani donatana aittir. Geminin sevk ve idaresi mecburi sevk ve idare kılavuzunda ise verilen zarardan kılavuz kaptan ile istihdam eden idare sorumlu olur. Kılavuzluk idaresi, kılavuzların görev kusurları nedeniyle ortaya çıkan zarardan sorumlu olurlar¹⁸⁸.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK)'nın¹⁸⁹; 1291(1). maddesine göre geminin mecburi müşavir kılavuzun danışmanlığında sevk ve idare edilmesi halinde seyrüsefer

¹⁸³ İzveren, A- Franko, N - Çalık, A.: “Deniz Ticaret Hukuku”, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1994, s. 379.

¹⁸⁴ Ilgın, S.: *Deniz Ticaret Hukuku ve Mevzuatı*, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1992, s. 50.

¹⁸⁵ Demir, “Türk Hukukunda Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri”, s. 352.

¹⁸⁶ Demir, “Türk Hukukunda Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri”, s. 351.

¹⁸⁷ 6102 sayılı TTK, madde 1291; TTK, 13.01.2011 tarihinde kabul edilmiş ve 14.02.2011 tarih ve 27846 sayılı RG.'de yayınlanmıştır.

¹⁸⁸ 6102 sayılı TTK, m. 1291.

¹⁸⁹ Bkz. 14.02.2011 tarih ve 27846 sayılı RG.

karar ve sorumluluğunun kaptanda kalması nedeniyle kılavuzun kusurundan oluşan çatmadan donatanın sorumlu olduğu; 1291(2). maddesine göre ise gemi mecburi sevk ve idare kılavuzu tarafından idare ediliyorsa kılavuzun kusurundan oluşan çatmadan donatanın sorumlu olmadığı ifade edilerek, geminin sevk ve idaresinden kılavuzun sorumlu olduğu kabul edilmektedir. Ancak kanunla tespit edilen bu sorumluluk 6102 sayılı TTK'nın 1341. maddesiyle kılavuzlara yöneltilecek tazmin istemlerini 1.500 Özel Çekme Hakkıyla sınırlandırmaktadır.

4. VTS ve Kılavuzluk Hizmetleri

Kılavuz kaptanın gemi üzerinde yaptığı görev, VTS'in verdiği bilgi, seyir yardımı ve trafik düzenleme görevlerinin tamamıyla doğrudan ilişkilidir. Kılavuz kaptan, VTS kapsamında kılavuzluk ve bilgi sağlama görevi yapmakta, yerine göre bazı ülkelerde bir VTS'de ekran başına geçerek gemiye bilgi, tavsiye, uyarı ve talimat verme görevini de yapabilmektedirler. Almanya, Hollanda, Singapur gibi bazı ülkelerde VTS kapsamında kılavuzlar görev almakta, bazen de VTS işletmesini kılavuzluk teşkilatları yürütmektedir¹⁹⁰.

Kılavuz kaptanlar da kılavuzluk sürecinde VTS'in sunduğu hizmetlere gereksinim duyabilir. Böylece kılavuz kaptanlar da VTS'in sunduğu hizmetlerin kullanıcısı olurlar. Diğer taraftan VTS'ler de kılavuzların verdiği rapor ve bilgileri kullanırlar. Uygulamada yer alan bu mesele, IMO'nun A.857(20) numaralı Kararında aynen “VTS otoritesi, mümkün olduğu hallerde, kılavuz kaptanın kullanıcı ve bilgi sağlayıcı olarak katılımını sağlayacaktır” şeklinde belirtilmektedir.

Kılavuzluk ve VTS hizmetleri arasında en önemli fark, VTS'in sahilden yani karadan bir merkezden hizmet vermesi, kılavuz kaptanların ise fiilen gemide köprü üstünde hizmet vermeleridir. Sahilden verilen hizmet ne kadar iyi de olsa sonuç itibarıyla gemide bu hizmeti alanın tecrübesi, bilgisi gibi unsurlar verilen bilgi ve hizmetin seyir emniyetine yansımaları sınırlandırabilir. Bu nedenle kılavuzluk fiilen verilen bir hizmet olduğundan, riskli deniz bölgelerinde seyir emniyetinin sağlanmasına büyük katkı sunar¹⁹¹. Kılavuzluk ve VTS hizmetleri birbirinin alternatifi değil, fakat birbirini tamamlayıcı özellikleri bulunan araçlardır.

¹⁹⁰ Erol, A.: “Kılavuz Kaptan, Kılavuzluk Hukuku ve Ülkemiz”.

¹⁹¹ Erol, A.: “Kılavuz Kaptan, Kılavuzluk Hukuku ve Ülkemiz”.

Kılavuz kaptan VTS merkezinde görev yapıyorsa ve gemiye bilgi ve tavsiye sağlıyorsa, gemide görev yapan bir kılavuz gibi gemiye müdahalede bulunamaz, sadece VTS tarafından verilen hizmetleri sunar¹⁹². Bu durumda VTS’de gemilere bilgi veren kılavuzun hukuki niteliği müşavir kılavuz kapsamında değerlendirilebilir.

5. Türkiye’de Kılavuzluk

Türkiye’de kılavuzluk hizmetleri, Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Hakkında Yönetmelik¹⁹³ hükümlerine göre yürütülmektedir. Yönetmelik; 618 sayılı Limanlar Kanununu, 815 sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı San’at ve Ticaret Hakkında Kanunun ilgili hükümleri ile 1 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 479. ve 490. maddelerini dayanak almaktadır. Kılavuzluk ve Römorkaj Yönetmeliği’nin 1. maddesine göre Yönetmeliğin amacı; “Türkiye’nin deniz yetki alanlarında, Türk Boğazları Bölgesinde, kanallarda ve iç sularda, Bakanlığın asli görevi olan seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğinin sağlanmasına yardımcı olmak maksadıyla gemilere seyir ve manevra yardımı yapmak üzere verilen kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerine ilişkin usul ve esaslar ile bu hizmetleri vereceklerin sahip olması gereken vasıfları belirlemek ve gerekli yetkilendirme ve denetimleri yapmak” olarak belirtilmektedir¹⁹⁴.

Yönetmeliğin 1. maddesinde geçen “Bakanlığın asli görevi olan seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğinin sağlanmasına yardımcı olmak maksadıyla gemilere seyir ve manevra yardımı yapmak üzere verilen kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri” ifadesi ve 17(1). maddesinde geçen “Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri, seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğini artırmaya yönelik, yetkilendirilmiş teşkilatlarca idare adına verilen bir kamu hizmetidir. Bu kuruluşlar hizmetin ifasında idareye ve ilgili liman başkanlığına karşı sorumludur” ifadeleri, kılavuzluk hizmetlerinin hukuki niteliğini açıkça ortaya koymaktadır. Kılavuzluk hizmetleri, kısaca kamu hizmeti niteliğindedir. Askeri gemiler ve askeri tesisler, Kılavuz ve Römorkaj Yönetmeliği’nin kapsamı dışında kalmaktadır.

¹⁹² Hughes, T.: “Vessel Traffic Services (VTS): Are We Ready For The New Millenium?”, Journal of Navigation, Vol: 51, No: 3.

¹⁹³ Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Hakkında Yönetmelik için Bkz. 08.01.2020 tarih ve 31002 sayılı RG.

¹⁹⁴ Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Yönetmeliği m. 1.

Kılavuzluk ya da römorkörcülük faaliyeti yapmak için idarenin ilan edeceği hizmet alanlarında işletmecilerin faaliyet lisansı alması gerekmektedir. İlan edilen alanlarda uygun faaliyet lisansına ve iznine sahip olan ve İdare tarafından belirlenen ilave şartları sağlayan teşkilatlar kılavuzluk ve römorkör faaliyetleri verilebilir¹⁹⁵.

D. GEMİ TRAFİK SİSTEMİ VE OTOMATİK TANIMLAMA SİSTEMİ (AIS)

Gemi takip ve raporlama sistemlerinin gelişimi incelendiğinde radarla izleme sistemlerini AIS'in izlediği anlaşılmaktadır. AIS sistemi, 1990'lı yılların başlarında IALA'nın radar ekranlarında görülen deniz taşıtlarının kimliklerinin tespiti için bir sistem geliştirilmesi önerisini IMO'ya sunması sonucunda yeni bir seyir sistemi olarak ortaya çıkmıştır. AIS sistemi standartları ve sistemin uluslararası sahada uygulanmasına dair koşullar SOLAS'ta belirtilmiştir. AIS, denizlerde seyir güvenliğinin artırılması için geliştirilen ve standartları IMO tarafından belirlenen bir sistemdir¹⁹⁶.

AIS, yakın mesafeler içinde deniz araçlarının izlenmesini ve kontrol edilmesini sağlamaktadır. Sistem, gemilerdeki verilerin otomatik olarak güncellenmesine yardımcı olan bir yayın sistemini kullanmaktadır. AIS sisteminde gemiler kendi bilgilerini diğer gemilere ilettikleri gibi, diğer gemilere ait bilgileri de VHF alıcılar vasıtasıyla almakta ve mesajların içeriklerinde yer alan gemi pozisyonu, hızı gibi bilgileri kullanarak komşu gemi hareketlerini bir ekran üzerinden izleme imkanı bulmaktadırlar. Gemi, AIS sistemi sayesinde çevresindeki AIS sistemi takılı olan gemilerin hareketlerini takip ederek daha güvenli seyir imkanı bulmaktadır. AIS sistemi, alınan mesajların içeriklerini Elektronik Harita Gösterim ve Bilgi Sistemi (*Electronic Chart Display and Information System: ECDIS*), bilgisayar ya da radar üzerinde gösterebilecek şekilde hareketlerin izlenmesine olanak sağlamaktadır. Yine AIS sistemiyle kıyıda yerleşik istasyonlardan deniz trafiği izlenmekte, güvenliği tehlikeye düşürebilecek olaylar önceden tespit edilerek gerekli müdahale yapılabilir.

Sistemin konum belirtme ve konumunu diğer gemilerle paylaşma özelliği sayesinde deniz kazalarında arama ve kurtarma çalışmaları daha etkin olarak gerçekleştirilmektedir. AIS sistemi kullanılarak elde edilen gemi hareketlerinin kaydedilmesiyle istatistiki bilgiler elde edilmekte, kayıtlar karasularının ihlali durumunda

¹⁹⁵ Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Hakkında Yönetmelik m. 6.

¹⁹⁶ Ata, Ç.: "Otomatik Tanımlama Sistemi ve Gelecekteki Uygulamaları", EMO Dergisi, S: 435, Ocak 2009, s. 54; Bkz. IMO NAV Alt komitesi 40. Oturum 8/4 numaralı döküman, 1994.

kanıt oluşturma, deniz kazalarının analizi gibi konularda kullanılmaktadır¹⁹⁷. AIS'in önemli özelliklerinden birisi gemide acil bir durum olduğunda ivedilikle sahildeki istasyonlarla iletişime geçebilmesi ve istasyonlarca geminin konumu belirli olduğundan çok hızlı bir şekilde soruna müdahale etmenin mümkün olmasıdır.

AIS sisteminin teknik özellikleri, ITU'nun 1998 tarihli ve 1371 sayılı Deniz Mobil Bandında Zaman Bölmeli oklu Erişim Kullanan Bir Evrensel Gemi Otomatik Tanımlama Sistemi için Teknik zellikler isimli Kararda¹⁹⁸ belirlenmiştir. 2000 yılında A.1106(29) numaralı kararla, IMO tarafından tüm gemiler için, diğer gemilere ve kıyı otoritelerine otomatik olarak bilgi verebilecek otomatik tanımlama sistemleri (AIS) taşması şartı kabul edilmiştir. SOLAS V. Bölüm, 19. kuralında da “gemi seyir sistemleri ve ekipmanları için taşıma gereksinimleri” kabul edilmiş, geminin türüne göre gemilerde taşınacak seyir ekipmanları belirlenmiřtir¹⁹⁹. 2002 yılından itibaren inşa edilmekte olan gemilere AIS cihazı takılması gerekmektedir. AIS, 1997 yılı itibariyle IMO'nun yayımladığı performans tavsiye belgesi ile milletlerarası düzeyde geçerli bir sisteme dnşmştir. IMO'nun 2004'teki 79. oturumunda, Deniz Emniyeti Komitesi (*Maritime Safety Committee: MSC*) tarafından AIS'in zorunlu olarak tüm ticar gemilerde bulundurulması kabul edilmiřtir²⁰⁰.

AIS başlangıçta VTS'e yardımcı olmak üzere, gemiler için pozitif tanımlama yapacak bir araç olarak tasarlanmıştır. Bilgi toplama, değerlendirme ve yayma işlevlerine ek olarak VTS, seyir hizmetlerine yardım sağlanması için kullanılabilecek istatistiksel verilerin toplanması için ideal bir yer sağlamaktadır. Bu açıdan AIS, VTS'ye yardımcı olmaktadır. Nitekim, SOLAS Bölüm V'de belirtildiği üzere AIS, kıyıya dayalı tesislerle veri alışverişinde bulunmak zorundadır. AIS, başlangıçta öngörülen gemilerin pozitif tanımlanması dahil olmak üzere VTS'ne değerli bilgiler sağlamak üzere VTS çatısı altında yer almaktadır²⁰¹.

Türkiye'de Türk Boğazları ve ülkemizi çevreleyen tüm denizlerdeki deniz trafiğini izlemek amacıyla kıyılarımızda 27 adet baz istasyonu kurularak AIS sistemi 2007 yılı

¹⁹⁷ Ata, s. 53-56.

¹⁹⁸ Recommendation ITU-R M.1371, Technical Characteristics for a Universal Shipborn Automatic Identification System Using Time Division Multiple Access in The maritime Mobile Band, 1998. Bkz. <https://www.itu.int/dms_pubrec/itu-r/rec/m/R-REC-M.1371-0-199811-S!!PDF-E.pdf>, (E.T.:07.11.19).

¹⁹⁹ Bkz. <<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/AIS.aspx>>, (E.T.: 14.04.2019).

²⁰⁰ IALA Guideline No. 1028, On The Automatic Identification System (AIS), s. 8.

²⁰¹ “AIS: A Tool for VTS”, Yayınlanma Tarihi: 2012; Bkz. <https://www.porttechnology.org/technical-papers/ais_a_tool_for_vts/>, (E.T.: 14.04.2019).

Temmuz ayı içerisinde devreye alınmıştır²⁰². AIS sistemi, Türk Boğazları'nda tesis edilen VTS'lerle koordineli olarak çalışmakta ve seyir, can, mal emniyetini sağlama açısından ciddi oranda destek sağlamaktadır. AIS bilgilerinin kullanımı yoluyla kıyı emniyetinin sağlanmasının yanı sıra kaçakçılığın ve insan ticaretinin önlenmesi de amaçlanmıştır. Türkiye, AIS sistemiyle Akdeniz ve Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler arasında kıyı şeridinin tamamını kapsam altına almış tek ülke olarak seyir emniyeti ve güvenliğinin sağlanmasında öncü konumdadır²⁰³.

E. GEMİ TRAFİK SİSTEMİ VE UZUN MENZİLLİ GEMİ TANIMLAMA VE İZLEME SİSTEMİ (LRIT)

AIS'in algılama menzili, VHF bandı üzerinden çalıştığından VHF menziliyle kısıtlıdır. Bu nedenle AIS ve VTS telsiz menzilinın dışındaki gemiler, LRIT sistemi ile izlenebilir. LRIT'nin tesis edilmesindeki başlangıç gayesi, gemiler vasıtasıyla deniz yolundan gelmesi muhtemel tehlikeyi engellemektir. Bu amacın haricinde LRIT'nin deniz emniyetinin tesis edilmesi de dahil bir çok hizmet alanı mevcuttur²⁰⁴. LRIT, deniz emniyeti, arama kurtarma (*Search and Rescue*: SAR), deniz güvenliği ve deniz ortamının korunması dahil olmak üzere, gemilerin tanımlanması ve izlenmesini sağlamaktadır. Deniz taşımacılığını izlemek, Bayrak Devleti, Liman Devleti, Kıyı Devleti ve SAR Kurumu hakkında bilgi talep etmek için LRITi kullanılmaktadır.

MSC'nin 81. dönem toplantısında, denizlerde terör tehlikesinin artışa geçmesi nedeniyle alınması gereken önlemler arasında gemilere ilişkin uzun menzilli bir tanıma ve takip sisteminin oluşturulması karara bağlanmıştır²⁰⁵. Tesisı öngörülen sistemin IMO çatısı altında olması, kullanacağı teknolojinin tespit edilmesi, hukukî dayanakları ve gemilerden alınacak bilgilerin paylaşımı gibi konular hakkında görüşmeler neticesinde sistem 2006 yılında başlatılmış ve LRIT olarak isimlendirilmiştir²⁰⁶.

LRIT sisteminin kullanım esasları uluslararası sözleşmelerle belirlenmiş ve doğacak uyuşmazlıkların çözümü konusunda Uluslararası Mobil Uydu Örgütü

²⁰² Bkz. < <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/gemi-trafik-ve-kilavuzluk-hizmeti> >. (E.T.: 14.04.2019).

²⁰³ Bkz. 11 Eylül 2007 tarih ve 26640 Sayılı RG. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (Denizcilik Müsteşarlığı)'na yayınlanmış olan "(AIS) Klas-B cihazının gemilere donatılmasına ve özelliklerine dair tebliğ". Bu tebliğ 06 Şubat 2008 tarih 26779 sayılı RG.'de yayınlanan Tebliğ ile yeniden düzenlenmiştir.

²⁰⁴ Keskin, s. 2.

²⁰⁵ IMO Önerge no: MSC.202/81., Adoption of Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, Bkz. < [http://www.imo.org/OurWork/Safety/Navigation/Documents/LRIT/MS.202\(81\).pdf](http://www.imo.org/OurWork/Safety/Navigation/Documents/LRIT/MS.202(81).pdf) >, (E.T. : 03.04.2019).

²⁰⁶ Keskin, s. 2.

(*International Mobil Satellite Organization: IMSO*) 2008 tarihi itibarıyla görevlendirilmiştir. IMSO bu görevinin yanında LRIT'ye ilişkin yılda bir denetim yapmaktadır. Bu denetimi sağlamak amacıyla sistem dahilindeki tüm veri terminallerinden ve Uluslararası Elektronik Veri Değişim Merkezi'nden (*Electronic Data Interchange: EDI*) gelen LRIT verilerini almaktadır. Sisteminin yasal dayanağı, SOLAS V. Bölümünde, 19 (1) Kuralında belirtilmektedir²⁰⁷. IMO tarafından, LRIT sistemine ilişkin teknik bilgiler ile kullanılacak standartları belirleyen belgeler de ortaya konmuştur²⁰⁸. LRIT sisteminin AIS ve VTS'den ayrılan özellikleri aşağıda gösterilmiştir²⁰⁹:

- (a) Gemi personelinin doğrudan kullanımına kapalıdır. Veriler uydudan iletilir.
- (b) Kullanıcıdan bağımsızdır, insan hatası faktörü düşüktür.
- (c) Dıştan müdahalelere kapalıdır.
- (d) Kapsama alanı geniş küresel bir takip sistemidir.
- (e) Kıyı devletinin gemileri de yabancı gemiler de takip edilebilir.
- (f) Otomatik veri iletiminden dolayı arama kurtarma faaliyetlerinde aktiftir.
- (g) Koordinasyonu kolaydır. Denizdeki diğer yakın gemiler tehlikedeki gemiyi LRIT sistemi sayesinde derhal tespit edebilir.
- (h) Arama kurtarmada onay süreci gibi nedenlerden kaynaklanan zaman kaybı yaşanmaz.

SOLAS'ın V. Bölümü 19(1)(8) Kuralına göre taraf devletlerin talebi halinde bayrak devleti, liman devleti, kıyı devleti ve arama kurtarma merkezi olarak LRIT bilgilerine erişebilirler. Liman devletleri LRIT sayesinde limanlarına gelmekte olan tüm gemileri herhangi bir uzaklık sınırı olmadan izleyebilmektedirler. Kıyı devletleri de kıyıdan 1000 deniz mili mesafeye kadar seyreden gemileri izleyebilmektedirler. Arama kurtarma merkezleri, kendi ülkelerinin veri terminallerine bağlanarak talep ettikleri gemileri herhangi bir ödeme yapmaksızın izleyebilmektedirler. Sadece istenen LRIT bilgisinin arama kurtarma amacıyla kullanılması zorunludur. NATO ve benzeri unsurların LRIT bilgilerinden yararlanmasına imkanı tanınmıştır²¹⁰.

²⁰⁷ SOLAS Chapter V, Regulation 19, Carriage requirements for shipborne navigational systems and equipment, <<http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/Documents/SOLAS%20V%20on%20Safety%20of%20Navigation.pdf>>, (E.T.: 26.03.2019).

²⁰⁸ Bkz. IMO Önerge MSC.263(84); IMO Sirküler MSC.1/Circ.1298: LRIT Uygulama Rehberi.

²⁰⁹ Keskin, s. 29.

²¹⁰ Bkz. IMO MSC Komitesi 88. Oturum toplantı sonuç raporu, 2010.

Türkiye’de millî LRIT data merkezi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı kapsamında TÜRKSAT Anonim Şirketince KEGM uhdesinde yer alan Telsiz İşletme Müdürlüğü’nde tesis edilmiştir. Türkiye millî LRIT veri merkezi, IMO’nun koordinesinde yapılan LRIT veri merkezleri global sistem entegrasyonu amacıyla mecburi test aşamasını 08.03.2010 tarihinde geçerek sisteme entegre olmuştur. Türk millî LRIT sistemi sayesinde; Türk Bayraklı gemiler dünyadaki tüm konumlarından izlenebilmekte, yabancı bayraklı gemiler de sahillerimizden 1.000 deniz mili mesafeye kadar takip edilebilmektedir²¹¹.

F. E- SEYİR

E-Seyir, MSC’nin 85. Dönem Toplantısında geliştirilmiş bir kavramdır. Seyre ilişkin bilgilerin birbiriyle uyumu ile etkinliğinin sağlanarak, kazalarda oluşan insan hatası faktörünü mümkün olduğunca düşürmeyi amaçlamaktadır. E-Seyir, denizde emniyet, güvenlik, deniz çevresine yönelik koruma gibi alanlarda elektronik cihazlarla gemilerden ya da kıyılardan alınan seyir ve bağlantılı bilgiler toplanmakta, sunulmakta, değişim sağlanarak ya da birleştirilerek ve analiz edilerek birbirleriyle uyumlu bir şekle getirilmekte ve gemilere seyir ve başka ilgili hizmet alanlarında kullanılmak üzere sunulmaktadır²¹².

Geleneksel seyir yardımcıları, bu bilgisayar destekli seyir sisteminin içinde yer almakta, sistem gerekli seyir bilgilerini gemide ve kıyıda hızlı ve güvenilir bir şekilde sağlamaktadır²¹³. E-seyrin bileşenleri, konum ve zamanlama sistemleri, iletişim ve tanımlama sistemleri, bilgi ve görüntüleme sistemleri ile aradaki bağlantılardır. E-seyir, farklı kaynaklardan gelen bilgilerin kullanımı artırarak, emniyetli seyir yönetiminde karar verme yeteneğini geliştirmektedir²¹⁴.

VTS de e- seyir kapsamında yer alan önemli bir bileşendir. IALA; VTS ve e- seyir sisteminde yer alan kullanıcılar ile diğer yardımcı bileşenlerin birlikte çalışarak etkileşmekte ve bilgileri otomatik olarak paylaşabilmekte olduklarını belirtmiştir²¹⁵. Sistemin bu özelliği VTS ile iletişime geçme konusunda denizcilerin alışageldiği uygulamalarda kökten değişime yol açmaktadır. VTS hizmetlerine erişim kolaylaşmakta,

²¹¹ LRIT Ulusal Veri Merkezi, KEGM; Bkz. <http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/telsiz_mudurlugu>. (E.T.: 26.03.2019).

²¹² İstikbal, C.: “E-Navigation”, SeaNews Dergisi, 2015, (Anılış E-Navigation), Bkz. <<https://www.denizhaber.com/e-navigasyon-makale.100928.html>>, (E.T.: 26.03.2019); Bkz. Kızıkan, s. 9, 10.

²¹³ İstikbal, “E-Navigation”.

²¹⁴ IALA VTS Manual 2007, s. 7.

²¹⁵ IALA VTS Manual 2007, s. 17.

böylelikle bürokrasi azalarak köprü üstü kaynaklarının daha etkin kullanımı sağlanmaktadır²¹⁶.

E-seyir, VTS hizmetlerinin etkinleştirilmesi ve deniz kazalarının azaltılmasında rol oynamaktadır. IMO'nun bir deniz kazası veya olayı incelemesi sırasında Dijital Kayıt Cihazı (*Voyage Data Recorder: VDR*) gibi tüm kaydedilmiş bilgilerin etkin kullanımına dair tavsiyesi üzerine elektronik seyir cihazlarından otomatik olarak yapılan kayıtlar sayesinde deniz kaza incelemeleri daha etkin ve hızlı yürütülmektedir²¹⁷.

VII. GEMİ TRAFİK SİSTEMİ UYGULAMALARI

A. AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ

Sahil Güvenlik, ABD'de seyir emniyetinin gözetim ve yönetiminden sorumlu kuruluştur. 1972 Limanlar ve Su Yolları Güvenlik Kanunu, ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın bu ülkede deniz trafiğini düzenleme sistemleri kurması ve işletmesi için açık bir yetki vermektedir²¹⁸. VTS, ABD'de gemi trafiğinin tehlikeli ve yoğun suyollarında güvenli ve verimli bir şekilde yürütülmesini sağlamak üzere sahile dayalı bir izleme ve haberleşme sistemidir. Sistemin öncelikli görevi, seyir emniyetini sağlamaktır. VTS sistemini oluşturan 12 Sahil Güvenlik VTS merkezi bulunmaktadır. Her bir merkez, kendi belirlenmiş VTS alanı içerisindeki trafiği yönetmekten sorumludur.

1915 tarihli Sahil Güvenlik Kanunu²¹⁹ ile 1972 tarihli Limanlar ve Su Yolları Güvenlik Kanunu, Sahil Güvenlik görevlisine VTS sistemine katılmak için gerekli elektronik cihazların taşınmasını talep etme yetkisi veren Telsiz Telefon Yasası, ABD'de VTS'lerin hukuki dayanağını oluşturmaktadır. Limanlar ve Su Yolları Güvenlik Kanunu, ABD denizlerinde trafiğin düzenlenmesini ve öngörülebilirliğini sağlamayı amaçlamaktadır²²⁰. Sahil Güvenlik, VTS sistemini ABD limanları ile yoğun gemi

²¹⁶ İstikbal, "E-Navigation".

²¹⁷ *IALA VTS Manual 2007*, s. 17.

²¹⁸ US Coast Guard, *An Assessment of the Effectiveness of the US Coast Guard Vessel Traffic Service System*, National Transportation Safety Board; Washington DC. 2016, Publication Type NTSB/SS-16/01, page in Executive Summary.

²¹⁹ ABD Sahil Güvenlik Kanunu, 20 Ocak 1915 tarihinde Kongre tarafından kabul edilmiş ve 28 Ocakta'da Amerikan başkanı Woodrow Wilson tarafından imzalanmıştır. Yasa, Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenlik Komutanlığı'nı ABD Donanması ve Hazine Bakanlığı'nın emri altında yeni bir hizmet olarak ortaya çıkarmıştır. Amerikan sahil şeridini ve sularını düşman saldırısından korumak, gümrük vergilerini uygulamak ve denizde ve kıyıda arama kurtarma yükümlü ABD Sahil Güvenliği, kaçakçılık ve diğer yasadışı olayları Amerikan sularında durdurma, arama ve tutuklama yetkisine sahip ABD Silahlı Kuvvetlerinin bir şubesidir. Bkz. <https://wikivisually.com/wiki/Coast_Guard_Act>, (E.T.: 11.11.2019).

²²⁰ <<https://www.navcen.uscg.gov/?pageName=vtsHistory>>, (E.T.: 13.03.2019).

trafiğine maruz kalan sularında kurmaktadır. Başlangıçta sisteme gemilerin katılımı, raporlama veya diğer VTS işlemleri için tutarlı bir standart yoktu. Bununla birlikte, 13.10.1994'te Sahil Güvenlik, 33 Sayılı Federal Düzenlemeler Yönetmeliği (*The Code of Federal Regulations: CFR*)²²¹ “Gemi Trafik Yönetimi” konulu kısım 161’i yürürlüğe koymuştur. Böylece, ABD ulusal VTS düzenlemeleri ile ortak bir gemi trafik yönetimi çerçevesi sağlamış olmakla birlikte her VTS alanı için bazı istisnai durumlar bulunmaktadır²²².

Sahil Güvenlik Kanunu hükümleri, ABD’de seyir emniyetinin gözetimi ve yönetiminden Sahil Güvenlik Komutanlığı’nı sorumlu tutmaktadır²²³. Sahil Güvenlik VTS sistemi, VTS merkezlerine ilişkin işletme prosedürleri, personel ve ekipmandan oluşur²²⁴. Sahil Güvenlik VTS merkezlerinde bilgi hizmeti, trafik düzenleme hizmeti ve seyir yardım hizmeti verilmektedir. Büyüklüğü ve karmaşıklığına bağlı olarak, bir VTS alanı, her bir sektörün izlenmesinden sorumlu bir operatör ile birden fazla trafik sektörüne bölünebilir. Çoğu operatör, Limanlar ve Su Yolları Güvenlik Sistemi olarak adlandırılan bir VITMIS’i kullanır. Bu sistem, seyir emniyeti bilgilerini toplama, değerlendirme ve gemilere iletmeye yardımcı olmak için tasarlanmıştır.

ABD Sahil Güvenliği 12 Gemi Trafik Merkezini (*Vessel Traffic Center: VTC*) işletmektedir²²⁵. EXXON VALDEZ²²⁶ felaketinin ardından, Sahil Güvenlik 1990 Petrol Kirliliği Yasası (*The Oil Pollution Act of 1990: OPA 1990*)²²⁷ ile ABD sularında mevcut ve gelecekte kurulacak VTS'lere katılımı zorunlu hale getirmiştir²²⁸.

²²¹ 33 sayılı CFR Amerika Birleşik Devletleri'ndeki seyir yapılan suları yöneten Federal Düzenlemeler Kodunun bir kısmıdır. Bkz. < <https://www.govinfo.gov/app/details/CFR-2012-title33-vol3/CFR-2012-title33-vol3-part329>>, (E.T: 11.11.2019).

²²² US Coast Guard, *An Assessment of the Effectiveness of the US Coast Guard VTS System*, s. 2.

²²³ US Coast Guard, *An Assessment of the Effectiveness of the US Coast Guard VTS System*, s. 2-7.

²²⁴ Bkz. 33 CFR 161; Sahil Güvenlik 2011a, 1997.

²²⁵ Bkz. < <https://www.navcen.uscg.gov/?pageName=vtsHistory>>; (E. T: 13.03.2019).

²²⁶ 21 mürettebatlı, 235 bin metreküp kapasiteye sahip, 301 metre uzunluğundaki Exxon Valdez tankeri 1989 yılının Mart ayında yaklaşık 205 milyon litre petrol yüklü olarak Alaska Körfezi içerisinde yer alan Trans Alaska Boru Hattı'nın güney ucu olan Valdez Terminali'nden Long Beach, Kaliforniya'ya hareketinden kısa bir süre sonra Alaska'nın Prince William Sound bölgesinde yer alan Bligh Kayalıklarına çarpıp ve tankerin gövdesi yırtılarak açılır. Çarpışmanın etkisiyle 11 tankından 8 i yarılan tankerden yaklaşık olarak 41 milyon litre petrol denize akmıştır. Kazanın etkileri ve yayılımı devasa boyutlara ulaşmıştır. Burada acil olarak müdahalede çok geç ve yetersiz kalınmıştır. Yaklaşık olarak 2100 km'lik sahil şeridi kirlenmiştir. Bkz. < <https://www.nationalgeographic.com/environment/2019/03/oil-spills-30-years-after-exxon-valdez/>>, (E. T: 11.11.2019).

²²⁷ OPA 1990, ABD limanlarına gelecek tüm petrol tankerlerine çift cidarlı olma zorunluluğu getirildi. Bkz. < https://www.uscg.mil/Mariners/National-Pollution-Funds-Center/About_NPFC/OPA/>, (E.T:11. 11. 19).

²²⁸ Bkz. < <https://www.navcen.uscg.gov/?pageName=vtsHistory>>, (E.T: 13.03.2019).

VTS'lerde COLREG 1972 seyir kuralları ve bunlarla ilgili federal kural ve düzenlemeler bir bütün halinde uygulanır. Bunlar; seyir emniyetine ilişkin kurallar; COLREG 1972, İç Seyir Kuralları, Telsiz Telefon Yönetmeliği, Gemi Trafik Yönetimi Yönetmeliği ve seyir kuralları konusundaki uyum ve cezalarla ilgili ABD Yönetmelik ve Kanunlarının ilgili hükümleridir²²⁹. Gemi Trafik Yönetim Yönetmeliği VTS kullanıcıları ve Gemi Trafik Raporlama Sistemi (VMRS) kullanıcıları için iki ayrı kategoride kurallar içermektedir²³⁰.

B. AVUSTRALYA

Avustralya'da SOLAS 1974 kapsamında deniz emniyetine ilişkin iki önemli düzenleme kabul edilmiştir. Bunlar; 2012 tarihli Seyir Kanunu²³¹ ve Avustralya Denizcilik Kurumunu kuran 2013 tarihli ve 64 sayılı Deniz Yönetmeliği'dir²³².

Avustralya Seyir Kanunu, gemi trafik hizmetleri ile ilgili düzenlemelerin yapılmasını öngörmektedir. Kanun, Avustralya'da VTS için yetkili otorite AMSA'yı kurmuştur. AMSA, Avustralya'nın SOLAS kapsamındaki genel yükümlülükleri, IMO Rehber Kuralları, IALA tavsiye ve yönergeleri ile oluşturulan diğer standartların yerine getirilmesinden sorumludur. Ayrıca, AMSA VTS makamlarının yetkilendirilmesi ve denetlenmesi, VTS eğitim kuruluşlarının akreditasyonu ve denetimi ile gemilerin kimliği, gemilerin amaçlanan geçişleri ve coğrafi konumu gibi hususlarla ilgili olarak VTS Kurumu'na rapor ve bilgi sağlanması konularında da yetkilidir.

Seyir Yönetmeliği ise; VTS'i kurulmuştur. Avustralya'da VTS için yetkili otorite olarak Deniz Emniyeti Otoritesi (*Australian Maritime Safety Agency: AMSA*)

²²⁹ Bu mevzuat ulusal ve uluslararası seyir kurallarını içeren bir el kitabında listelenmiş olup bunlar: International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (72 COLREGS); Inland Navigation Rules (33 CFR 83); Their Respective Technical Annexes (33 CFR 84-90); COLREGS Demarcation Lines (33 CFR 80); Vessel Bridge-to-Bridge Radiotelephone Regulations, (33 CFR 26); Vessel Traffic Management Regulations (33 CFR 161) and various other pertinent provisions of the U.S. Code and Code of Federal Regulations regarding compliance and penalties associated with the Navigation Rules. Ayrıntılı Bilgi için Bkz. <<https://www.navcen.uscg.gov/?pageName=navRuleChanges>>, (E.T.: 13.03.2019).

²³⁰ Bkz. <<https://www.atlanticarea.uscg.mil/Our-Organization/District-8/District-Units/Sector-Houston-Galveston/Units/VTS-Port-Arthur/Working-with-VTS/VTS-Regulations/>>, (E. T.: 13.03.2019).

²³¹ 2012 tarihli Seyir Kanunu (The Navigation Act 2012), gemi ve gemiadamlarına ilişkin emniyet, deniz çevresinin korunması ve Avustralya sularındaki gemiadamlarına ilişkin faaliyetleri kapsamaktadır. 6. Kısım 2. Bölüm VTS hizmetleriyle ilgilidir. 30 Ağustos 2019'da revize edilmiştir. Bkz. <<https://www.amsa.gov.au/about/regulations-and-standards-vessels/navigation-act-2012>>, (E.T.:11.11.12).

²³² 64 sayılı ve 2013 tarihli Deniz Yönetmeliği (Marine Order 64), VTS Otoritesine ve VTS eğitim organizasyonu ve raporlamayla ilgili model kursları akredite etmeye yetki vermektedir. Bkz. <<https://www.amsa.gov.au/about/regulations-and-standards/marine-order-64-vessel-traffic-services>>, (E. T.: 07.11.2019).

belirlenmiştir. Söz konusu Yönetmelik ile AMSA; VTS konusunda yetkilendirme, belgelendirme ve denetim ile gemi kaptanlarının VTS yetkilileri tarafından istenen raporları hazırlamaları ve talimatları yerine getirmesi için akreditasyon, model kurslarının onayı ve gemilerinin denetlenmesi dahil olmak üzere eğitim organizasyonu işlemlerinde yetkilidir²³³. Avustralya, A.857 (20) sayılı Rehber Kurallar'ı takip etmekte ve SOLAS Bölüm V'in 12 numaralı düzenlemesine uygun olarak VTS kurulması konularında çalışmaktadır.

Avustralya'da her bir VTS alanı için bir gemi trafiği hizmeti sağlama yetkisi tahsis edilmektedir. AMSA'nın yaptığı denetimlerde gerekler yerine getirildiği sürece, uygunluk denetim sürecinde başarılı olan VTS işletmecilerine beş yıllık bir süre için bir yetki belgesi verilmektedir²³⁴. Avustralya'da Resif VTS'i, Great Barrier Resifi ve Torres Boğaz bölgesi için görevlendirilmiş bir sahil VTS'i olarak 24 saat süreyle hizmet vermektedir. Gemi Raporlama Sistemi Reef VTS'inin önemli bir parçasıdır. Bölgedeki VTS (Reef VTS), gemi trafiğini çarpışmadan koruma ve çevre kirliliğinin önlenmesi için sürekli izlemektedir²³⁵.

C. İTALYA

İtalya yarımadası ve adaları arasında birçok boğaz bulunmaktadır. Akdeniz'de gemi trafiğinin yoğun olduğu bu boğazlarda geçiş ve uygulanan kurallar önem arz etmektedir. İtalya'ya ait önemli boğazlardan biri, Messina Boğazı'dır. BMDHS'nin 38(1) maddesi çerçevesinde Messina Boğazı'ndan geçiş, askıya alınamayan zararsız geçiş hakkının uygulandığı bir boğazdır²³⁶. Ancak İtalya, 1985 tarihinde iki kararnameyle, yaşanan bir tanker kazasına bağlı olarak çevre sorunları gerekçesiyle bu geçişi kısıtlamıştır²³⁷.

İtalya'da denizcilik konusunda yetkili makam, Ulaştırma Bakanlığı'nın altında Deniz Ulaştırma ve Havacılık Seyir Dairesi'dir. Bu Daire limanların kontrolü ve seyir

²³³ IALA VTS Manual 2016, s. 21.

²³⁴ Bilgi için Bkz. <<https://www.amsa.gov.au/safety-navigation/navigating-coastal-waters/how-become-vessel-traffic-services-authority>>, (E.T.: 14.04.2019).

²³⁵ Bkz. <<https://www.msq.qld.gov.au/Shipping/Reefvts.aspx>>, (E.T.: 03.03.2019).

²³⁶ Ahnish, F.A.: *The International Law of Maritime Boundaries and the Practice of States in the Mediterranean*, Oxford University Press, Oxford 1993, s. 286.

²³⁷ 27 Mart 1985'de Messina Boğazı 50.000 GRT ve üzeri petrol ve tehlikeli madde taşıyan tankerlerin geçişine yasaklanmıştır. Bkz. Scovazzi, T.: *Marine Specially Protected Area Under Domestic Legislation*, Kluwer law International, Netherland 1999, s. 50.

güvenliğinden sorumludur. İtalya’da Ulaştırma Bakanlığı’nın birçok görevi, Sahil Güvenlik tarafından yerine getirilmektedir. İtalyan Sahil Güvenliği, VTS konusunda Ulusal Yetkili Otorite olarak kabul edilmiştir. Sahil Güvenlik, deniz çevresinin korunması ve deniz emniyeti konularında da yetkilidir. Sahil Güvenlik, hem liman devleti kontrolü, hem de deniz emniyetinin sağlanmasında önemli yetkilere sahiptir. Ayrıca, İtalyan Sahil Güvenliği VTMS’i de yönetmektedir²³⁸.

D. KANADA

Kanada’da VTS, Kanada Sahil Güvenliğine bağlı Denizcilik, Haberleşme ve Trafik Hizmetleri (*Marine Communications and Traffic Services: MCTS*) tarafından sağlanmaktadır. MCTS ayrıca su yolları yönetimini, deniz güvenliği iletişimini de sağlamaktadır²³⁹. MCTS, 2001 tarihli Kanada Deniz Taşımacılığı Yasasının (*The Marine Transportation Security Act: MTSA*)²⁴⁰, 5. Bölümünü içeren bir kanuni rehber niteliğindedir. Kanun Kanada’da deniz ulaşımının güvenliği konusunda yasal bir çerçeve sağlamaktadır. Kanun Kanada içinde ve dışındaki Kanada gemilerine ve deniz tesislerine uygulanmaktadır. Ancak yabancı ülkedeki askeri tesis ve gemiler bunun dışındadır. 1994’den beri Kanada Ulaştırma Bakanlığı, Kanada deniz ulaştırma sisteminin güvenliği konularında kurallar ortaya koymaktadır. Kanunun 5. maddesine dayanarak Deniz Ulaştırma Güvenliği Yönetmeliği ve Yerel Deniz Taşımacılık Güvenliği adında iki yönetmelik çıkarılmıştır.

Kanada Sahil Güvenliği, VTS’i “gemiler ve kıyı tabanlı bir merkez arasında bilgi alışverişi” olarak tanımlamaktadır²⁴¹. Yabancı gemilerin Kanada sularına girme ya da geçme durumunda kendi bilgilerini vererek VTS’den izin almaları gerekmektedir. MCTS acil durumdaki gemilere ilk müdahaleyi sağlamakta, gemilerin denizde ve iç sularda güvenlik, trafik düzenleme, güvenli iletişim, hava durumu yayınları ve seyir uyarıları ile diğer uyarı ağını da düzenlemektedir. Diğer devlet kurumlarına verilen veriler aracılığıyla

²³⁸ EMSA, *An overview of the 29 European maritime administrations*, Bkz. <www.emsa.europa.eu/overview-maritime-administrations/download/1031/.../23.html>, s. 103-110, (E. T.: 11.03.2019).

²³⁹ Bkz. <<https://www.marinfo.gc.ca/e-nav/index-eng.php>>, (E. T.: 11.11.2019).

²⁴⁰ The Marine Transportation Security Act (MTSA), kanadada deniz ulaşımının güvenliği konusunda yasal bir çerçeve sağlamaktadır. Bkz. <<https://www.tc.gc.ca/eng/marinesecurity/regulations-362.htm>>, (E. T.: 11.11.2019).

²⁴¹ Bkz. <<https://www.ccg-gcc.gc.ca/mcts-sctm/vessel-traffic-traffic-maritime-eng.html>>, (E. T.: 11.03.19).

tedarik, deniz ekosistemi ve deniz ortamı gibi ulusal programların daha iyi yönetilmesi de sağlanmaktadır²⁴².

MCTS, Okyanuslar Kanunu, Kanada Deniz taşımacılığı Kanunu, Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi ve Kanada Deniz Ticaret Kanunu'nda yapılan 2001 değişikliklerine dayanarak görev yapmaktadır²⁴³. Diğer yandan 1988 yılında kabul edilen Kanada Gemi Trafik Hizmeti Bölgeleri Yönetmeliği, VTS'e dair önemli hükümler içermektedir. Uzunluğu 20 metre veya daha fazla olan her gemi bu Yönetmeliğe tabidir. MCTS merkezleri, deniz trafiğini izlemek için hem AIS, hem de kıyı bazlı gözetleme radarından yararlanmaktadır. Ayrıca kaza riskini azaltmak ve çevreye duyarlı bir alanı korumak için MCTS merkezleri, deniz trafiği yoğunluğunun yüksek olduğu bölgelerde gemi rotalama önlemleri kullanmaktadırlar. Yönlendirme önlemlerinin örnekleri arasında trafik ayırım şemaları, iki yönlü şeritler ve kaçınılması gereken alanlar sayılabilir.

Kanada Sahil Güvenliği ve ABD Sahil Güvenliği tarafından ortaklaşa deniz sınır emniyetinin yönetildiği bölgeler bulunmaktadır. Juan de Fuca Boğazı için Kanada ve ABD işbirliğinde Gemi Trafik Hizmeti (CVTS), 1979'da Kanada ve ABD Sahil Güvenlikleri tarafından kurulmuştur. CVTS'nin amacı bölgede emniyetli ve verimli bir seyir sistemi sağlamaktır. CVTS kapsamında Tofino VTS'i ile Puget Sound VTS'i deniz trafiğini düzenlemekte ve hem Kanada hem de ABD tarafına hizmet vermektedir.

E. NORVEÇ

Norveç Denizcilik İdaresi, genel olarak denizde emniyet, kirliliğin önlenmesi, liman devleti kontrolü, bayrak devleti denetimi, eğitim, tonaj ölçümü, seyir güvenliği ve tehlikeli maddelerle ilgili görevleri yerine getirmektedir. Buna karşılık Ticaret ve Sanayi Bakanlığı kıyı yönetimi, kılavuzluk, limanlar, su yolları, seyir yardımları, sığınma yerleri, VTS ve deniz trafiğinden sorumludur²⁴⁴. Norveç Kıyı İdaresi'nin muhtelif görevleri vardır. Bunlar; kıyı yönetimi, deniz emniyeti, deniz taşımacılığı ve akut kirlilik durumunda acil durum hazırlıklarının yapılmasıdır. Barents Denizi, Norveç'in en büyük endüstrilerinin ulaşım ihtiyacını karşılayan ekonomik açıdan önemli bir bölgedir. Bu

²⁴² Bkz. <<https://www.ccg-gcc.gc.ca/mcts-sctm/vessel-traffic-traffic-maritime-eng.html>>, (E.T.: 11.03.19).

²⁴³ Bkz. <<https://www.ccg-gcc.gc.ca/mcts-sctm/laws-lois-eng.html>>, (E.T.: 07.11.2019).

²⁴⁴ Bkz. *An overview of the 29 European maritime administrations*, Bkz. <www.emsa.europa.eu/overview-maritime-administrations/download/1031/.../23.html>, s. 150-159; (E. T.: 10.03.2019).

bölgede VTS, petrol, gaz ve balıkçılık sektörünün ulaşımını tehdit edebilecek kazaların önlenmesi için deniz trafiğini yönetme görevini yerine getirmektedir²⁴⁵.

Deniz trafiği kontrol merkezleri, Norveç kıyılarındaki belirli alanlarda gemi trafiğini izleyerek ve düzenleyerek deniz kazalarının önlenmesine katkıda bulunmaktadır. Norveç’de 01.10.2015 tarihinde VTS alanlarının kullanımına ilişkin düzenlemeleri içeren Deniz Trafik Tüzüğü kabul edilmiştir²⁴⁶. Ülkedeki 5 VTS merkezinin alanı özel olarak kendine mahsus seyir kuralları içermektedir²⁴⁷. Genel olarak düzenleme, maksimum 24 metre veya daha fazla uzunluğa sahip gemiler ve özellikle tehlikeli veya kirletici yük taşıyan gemiler için geçerlidir. Gemiler, VTS alanını kullanmadan önce giriş talebinde bulunmak zorundadırlar.

Norveç’te VTS merkezleri ulusal düzenlemelere ve uluslararası önerilere dayanarak temel üç tür hizmeti de sunmaktadır²⁴⁸. VTS merkezleri, Norveç kıyılarında düzenlenmiş coğrafi bölgelerde kendi alanlarında yetkilidir. Norveç Kıyı İdaresi'nin AIS zinciri ve gemi trafiği için SafeSeaNet Norway (SSNN) gemi raporlama sistemi bu alanda trafik kontrol merkezleri için önemli destek araçlarıdır. Düzenlenmiş VTS alanları dışında radar sensörleri tarafından kapsanan alanların dışı bile sahil boyunca izlenmektedir. Trafiğin takibiyle, zorunlu kılavuzluk yönetmeliklerine uygun davranılması ve bildirim rejiminin uygulanması denetlenmektedir²⁴⁹.

F. SİNGAPUR

Malacca ve Singapur Boğazı, dünyanın en işlek su yolları arasında bulunmaktadır. Boğazların uzunluğu yaklaşık 500 deniz milidir. Bu boğazlarda bölgedeki ana rafinerileri besleyen sıvılaştırılmış petrol gazı ile tehlikeli kimyasalları taşıyan çok sayıda tankerler seyretmektedir²⁵⁰. 1990 yılında Singapur Denizcilik Otoritesi, gemi görevlilerine seyir ve

²⁴⁵ Bkz. <<https://www.thearcticinstitute.org/bering-strait-vessel-traffic-service-part1>>, (E. T.: 13.03.19).

²⁴⁶ Bkz. Norwegian Coastal Administration, The Vardø Vessel Traffic Service, Bkz. <www.kystverket.no/en/EN_Maritime-Services/Vessel-Traffic-Service/>, (E. T.: 13.03.2019).

²⁴⁷ Bkz. <[https://www.kystverket.no/en/News/New-Norwegian-regulations-regarding-the-use-of-Vessel-Traffic-Service - Areas-and-the-use-of-specific-waters/](https://www.kystverket.no/en/News/New-Norwegian-regulations-regarding-the-use-of-Vessel-Traffic-Service-Areas-and-the-use-of-specific-waters/)>, (E. T.: 26.03.2019).

²⁴⁸ Bkz. <https://www.kystverket.no/en/EN_Maritime-Services/Vessel-Traffic-Service/VTS-Services/>, (E. T.: 13.03.2019).

²⁴⁹ Bkz. <https://www.kystverket.no/en/EN_Maritime-Services/Vessel-Traffic-Service/VTS-Centres/>, (E. T.: 13.03.2019).

²⁵⁰ Abdullah, M., S.; *VTS (Vessel Traffic Services) in the Singapore strait: An Investigation Into Mandatory Traffic Control*, World Maritime University, İsveç 2000, Yayımlanmamış YL. Tezi, s. 11. Bkz. <http://commons.wmu.se/all_dissertations/>, (E. T.: 30.05.2019).

trafik bilgilerinin yanı sıra tehlikeli hallerde gerekli uyarıları vererek seyir emniyetini artırmayı amaçlayan Singapur Gemi Trafik Bilgi Sistemi'ni (VTIS) kurmuştur²⁵¹.

Endonezya, Malezya ve Singapur tarafından Malacca ve Singapur Boğazı'ndaki seyir emniyetini arttırmak ve deniz çevresini korumak amacıyla yapılan çalışmalar sonucunda IMO, 1981 yılında söz konusu boğazlardan geçen gemiler için trafik ayırım şemalarını ve rotalandırma esaslarını kabul etmiştir. IMO, Endonezya, Malezya ve Singapur tarafından önerilen "STRAITREP" olarak bilinen Malacca ve Singapur Boğazı'ndaki Zorunlu Gemi Raporlama Sistemini benimsemiştir²⁵². STRAITREP kapsamında bu sulardaki gemiler, Singapur VTIS'ine zorunlu rapor vermektedir. Singapur VTIS'i, bilgi servisi ve seyir yardım hizmeti sağlamakta, tüm gemilerin göreceli konumlarını, kimliklerini, rotalarını ve hızlarını takip etmektedir²⁵³. Singapur'da 1972 tarihli Denizde Çarpışmayı Önleme Yönetmeliği, STRAITREP'in operasyonel alanı için kabul edilmiştir.²⁵⁴ VTS'e; MSC.43 (64) sayılı Kararın 1(4). paragrafında tanımlandığı üzere, tehlikeli yük taşıyan herhangi bir tonajdaki gemi ile uzunluk veya tonajından bağımsız olarak VHF takılı tüm yolcu gemileri katılmak zorundadır²⁵⁵.

G. İNGİLTERE

İngiltere'de 1964 tarihli Limanlar Kanunun 20. Bölümü liman yetkililerine, gemilerin limanlardaki hareketlerinin emniyetli ve kesintisiz şekilde sağlanması ve liman yaklaşımlarında emniyeti sağlamak için, seyri kontrol etmek amaçlı talimat verme hakkı sağlamaktadır. Bu kanunun dışında çoğu İngiltere limanı için geçerli liman yetki alanına özgü ek kanunlar mevcuttur. Örnek olarak, Londra Thames Nehri Liman Devleti Kontrolü'nün²⁵⁶ tüm sorumluluğu VTS seyir hizmetine devredilmiştir²⁵⁷.

İngiltere'de VTS hizmetleri, 2004 tarihli Gemi Trafiği İzleme ve Raporlama Yönetmeliği hükümlerine göre yürütülmektedir. VTS yetkili otoritesi, Denizcilik ve Sahil Güvenlik Ajansı'dır (*Maritime and Coastguard Agency of United Kingdom: MCA*).

²⁵¹ Abdullah, s. 11.

²⁵² IMO SN/Circ. 201, Bkz. <<https://www.navcen.uscg.gov/?pageName=IMOSNCirc>>, (E.T.:03.30.2019).

²⁵³ Abdullah, s. 12.

²⁵⁴ Bkz. <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/port-of-singapore/operations/vessel-traffic-information-system-vtis>, (E. T.: 12.03.2019).

²⁵⁵ Bkz. <https://www.iala-aism.org/wiki/iwrap/index.php/Malacca_and_Singapore_Strait_VTS>, (E.T.: 30.03.2019).

²⁵⁶ İç su VTS'idir. Bkz. <<https://www.pla.co.uk/Safety/Vessel-Traffic-Services-VTS>>, (E. T.: 11.11.2019).

²⁵⁷ IALA VTS Manual 2016, s. 22.

Liman Otoriteleri riski azaltmak, gemi trafik akışını arttırmak ve çevreyi korumak için VTS kurma hususunda özel görev ve yetkilere sahiptir. İngiltere’de 1970 tarihli Kuzey İrlanda Limanlar Kanunu (Harbour Act 1970)²⁵⁸ da liman yetkilerine ilişkin hükümler ihtiva etmektedir²⁵⁹. Yerel parlamento yasaları uyarınca, yasal liman otoriteleri, limanlarını korumak ve bunlara yaklaşımları düzenlemekle görevlidir.

Bir VTS’in IMO’ya ve ulusal standartlara uygun olması ve uygun standartta eğitilmiş personel tarafından yönetilmesi resmi işlemler için gereklidir. MCA tarafından gerekli atamalar yapılmakta, liman otoritesi, VTS alanına giren gemilerin kurallara uymasını sağlamaktadır. Her liman otoritesi için VTS’in görevleri çerçevesinde gerekli olanın belirlenmesi ve VTS alanının uygun şekilde tespiti için MCA’ya başvurulması gerekir. Yetkili liman otoritesi, VTS işletmecilerinin ihmali veya kusurundan sorumludurlar.

İngiltere, aynı zamanda 2002/59/EC sayılı AB Konsey Direktifini uygulamaktadır²⁶⁰. MCA, İngiltere’nin SOLAS Sözleşmesi’nin V. Bölüm 12 numaralı düzenlemesine ve AB Trafik İzleme Direktifine uyulmasından sorumludur. Avrupa Birliği Gemi Trafik İzleme ve Bilgi Sistemleri Yönergesi kapsamında, İngiltere’de Gemi Trafik İzleme ve Raporlama Yönetmeliği yürürlüğe girmiştir²⁶¹.

²⁵⁸ Bkz. <<http://www.legislation.gov.uk/apni/1970/1/contents>>, (E. T.: 11.11.2019).

²⁵⁹ “Navigation: Vessel Traffic Services (VTS) and Local Port Services (LPS) in the United Kingdom”; Marine Guidance Note, 2009, s. 4. Bkz. <https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/461544/MGN_401.pdf>, (E. T.: 14.04.2019).

²⁶⁰ IALA VTS Manual 2016, s. 22.

²⁶¹ “Navigation: Vessel Traffic Services (VTS) and Local Port Services (LPS) in the United Kingdom”, s. 5-6.

İKİNCİ BÖLÜM

GEMİ TRAFİK SİSTEMİNİN TABİ OLDUĞU HUKUKİ REJİM

I. HUKUKİ DAYANAK

A. KIYI DEVLETİNİN VTS OLUŞTURMA YETKİSİ

1. Genel Olarak

Milletlerarası hukuk kurallarına göre denizlerin bir kısmı devletlerin deniz ülkesini oluştururken, diğer deniz alanlarından bazı bölümler devletlerin deniz ülkesine ait olmamakla birlikte bazı egemen haklara sahip olmasına imkan vermektedir. Kıyı devletinin iç suları ile karasuları, takımda suları, boğazları o kıyı devletinin deniz ülkesini meydana getirmektedir²⁶². Kıyı devleti iç suları, karasuları ve kıta sahanlığında başlangıçtan itibaren, kendiliğinden yetki sahibidir²⁶³. Ancak kıyı devletinin bitişik bölge ve MEB'de yetkiye sahip olması, bu deniz bölgelerini milletlerarası düzeyde ilan etmesiyle mümkündür²⁶⁴. Açık denizler ve derin deniz yatağı olarak tanımlanan bölgeler herhangi bir devlete ait olmayan deniz kesimleridir²⁶⁵.

Kıyı devletinin egemenliğinde bulunan deniz alanı hakkında iki farklı hukukî rejim bulunmaktadır. Bunlar içsular ve karasuları rejimleri olarak belirtilmektedir²⁶⁶. Ayrıca, açık denizde sahile yakın olan kesimlerde de bitişik bölge, kıta sahanlığı, MEB şeklinde bazı özel rejimler öngörülmüştür²⁶⁷.

Denizlerdeki iç sular, kıyı suları olup bir devletin kara ülkesine bağlıdır. Bir devletin kara sularının en berideki sınırı, iç suların bittiği noktadan başlar. İç suların, kıyı devletinin mutlak egemenliği altında bulunduğu kabul edilmektedir²⁶⁸. Kara sularının ise kıyı devleti kara ülkesini kuşatan, açığa doğru uzanan deniz kesimini ifade ettiği kabul edilmektedir. Karasuları, kıyıların en düşük su düzeyindeki kıyı çizgisinden başlamakta

²⁶² Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri II*, s. 263.

²⁶³ Churchill, Lowe, s. 64-65.

²⁶⁴ Şimşek ve diğerleri, s. 29-33.

²⁶⁵ Şimşek ve diğerleri, s. 34.

²⁶⁶ Şimşek ve diğerleri, s. 17.

²⁶⁷ Şimşek ve diğerleri, s. 17.

²⁶⁸ Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri II*, s. 263.

olup genişliği milletlerarası hukuk tarafından tanımlanmıştır²⁶⁹. Kara suları kıyı devleti ülkesinin bir parçası olması nedeniyle devletin, egemenliği altında bulunmaktadır.

Kıyı devletinin iç sular, karasuları, bitişik bölge, kıta sahanlığı, MEB'de var olduğu kabul edilen yetkileri kıyı devleti yetkisi şeklinde tanımlanır²⁷⁰. Kıyı devletinin limanlar ya da açıktaki kıyı terminallerindeki gemiler üzerinde var olan yetkisi ise liman devleti yetkisi olarak tanımlanmaktadır. İçsular rejiminden yararlanan limanlar içinde konumlanan deniz bölgesi içsu olarak görülmektedir²⁷¹. Denizlerde devletlerin yetkisi milletlerarası hukuk bakımından kıyı devletleri ile liman devletleri açısından ülkesellik esasına dayanmaktadır²⁷².

Çeşitli deniz alanlarında giderek artan ve çeşitlenen deniz trafiği, deniz kazalarının da artmasına yol açmakta, deniz emniyeti tehlikeye girmektedir. Deniz trafiğinin düzenlenmesi, deniz emniyetini sağlamanın araçlarından biridir. Deniz trafiğinin düzenlenmesi ve seyir emniyetinin sağlanması amacıyla kıyı devletleri, aktif ve pasif trafik kontrol tedbirleri uygulamaktadırlar. Pasif trafik kontrol tedbiri olarak trafik ayırım düzenleri, seyrüsefer yardımcıları, fenerler, transit ışıkları, şamandrılar ve rotalandırma sistemleri gibi hizmetler ile hız sınırlama düzenlemeleri uygulanmaktadır. Aktif trafik kontrol tedbirlerinde ise gemi ile gemi dışındaki bir merkez arasında bir iletişim ilişkisi mevcuttur²⁷³. Aktif kontrol tedbirleri bir hayli geniş kapsamlıdır, pasif tedbirleri de kapsamaktadır. Kıyı devletinin VTS oluşturma yetkisi bakımından kıyı devletinin yetkilerini, deniz trafiğini düzenlemesi açısından incelenmesinde fayda bulunmaktadır.

2. Kıyı Devletinin İç Sularda Deniz Trafikini Düzenleme Yetkisi

BMDHS'nin 8(1) maddesi uyarınca iç sular, karasularının başladığı esas hattın berisinde kalan sular şeklinde tanımlanmaktadır²⁷⁴. İç sular devlet ülkesinin parçası olup kıyı devletlerinin egemenliğine tabidir²⁷⁵. İç sular, karasuları iç sınırında biter. Kıyı devleti iç sularda yasama, yürütme ve yargı konularında tam yetkili olarak ülkesel egemenliğe sahiptir²⁷⁶. İç sularda devlet mutlak yetki sahibidir. Bununla birlikte bu

²⁶⁹ Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri II*, s. 276.

²⁷⁰ Aydın Okur, *Liman Devleti Yetkisi*, s. 19.

²⁷¹ Bkz. 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (KBBS), m. 8-9; BMDHS, m. 11.

²⁷² Aydın Okur, *Liman Devleti Yetkisi*, s. 20.

²⁷³ Kızılsümer, s. 108.

²⁷⁴ Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri II*, s. 264.

²⁷⁵ Churchill - Lowe, s. 61.

²⁷⁶ Churchill - Lowe, s. 61.

egemenlik milletlerarası sözleşmelerle ya da örf ve adet kuralıyla sınırlandırılabilir²⁷⁷. Uluslararası hukukda kıyı devletinin çıkarlarına üstünlük tanınmış²⁷⁸ olsa da, karasularında bulunan zararsız geçiş hakkı iç sularda geçerli değildir²⁷⁹.

BMDHS, kıyı devletinin iç sularında ve limanlarında egemen haklara sahip olduğunu ifade etmekte ve limanlara giriş düzenleme yetkisini kıyı devletine bırakmaktadır. Kıyı devleti, iç sular ve liman girişleri konusunda milli düzenlemeleri yapmak, limandaki gemilerden yapılan düzenlemeler çerçevesinde hareket etmelerini istemek hakkına haizdir. Kıyı devleti yabancı gemilere, iç sularına girişlerini, iç sularından geçişlerini yasaklama hakkına sahiptir²⁸⁰. Buna sebep, kıyı devletinin düzenleme, uygulama konularında iç sularda tam yetkili olmasındandır²⁸¹. BMDHS'nin 25(2). maddesine göre iç sulara yabancı gemilerin girmesi ya da iç sulardan geçerek limana uğraması durumunda, kıyı devletinin iç sularına girişte ya da limanlarına uğrama sürecinde yapılabilecek ihlalleri önlemek için tedbir alma hakkı vardır.

Kıyı devleti limanlara giriş ve çıkış şartlarını belirleyebilir, yabancı gemilerin girişine izin vermeyebilir²⁸². Gerek çok taraflı, gerek ikili anlaşmalarla gemilere limanlara giriş hakkı tanınmaktadır. Kıyı devletinin limanları konusunda yetki kullanırken, gemilere farklı uygulama yapmaması gerekir. Ticari limanlara girişler karşılıklılık ve eşit işlem ilkeleri ve kıyı devletinin kabul ettiği düzenlemeler çerçevesinde yapılmaktadır. Zorunlu durumlarda (*force majeure*), gemilere en yakın limana sığınma hakkı verilmiştir. Geminin gerçek bir zaruret halinde olup olmadığı konusunu değerlendirmek kıyı devletine aittir²⁸³.

Limanlarda ve iç sularda bulundukları sürece yabancı gemilerin hukukî veya cezaî bir sorumluluk gerektirecek eylemleri veya işlemleri nedeniyle gemilere müdahale yapılması veya ihtiyati tedbir ve haciz işlemi yapılması mümkündür²⁸⁴. Kıyı devletinin

²⁷⁷ Aydın Okur, *Liman Devleti Yetkisi*, s. 45.

²⁷⁸ Kuran, s. 35, 36.

²⁷⁹ Yang, s. 45.

²⁸⁰ Klein, N.: *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford University Press Inc.; First Published, Newyork 2011, s. 66.

²⁸¹ Molenaar, E., J.: *Coastal State Jurisdiction Over Vessel-Sorce Pollution*, Kluwer Law International, 1998. s. 103.

²⁸² Aydın Okur, *Liman Devleti Yetkisi*, s. 201.

²⁸³ Baykal, *Deniz Hukuku Çalışmaları*, s. 161.

²⁸⁴ Canca, H., S.: *Devletlerin Gemilere Müdahale Yetki ve Yükümlülükleri*, Seçkin Yayınları, Ankara, 2015, s.49.

müdahale yetkisine herhangi bir sınırlama getirilmemiştir. Ancak, kıyı devleti, yabancı savaş gemilerine aynı yaptırımları uygulayamaz²⁸⁵.

Ambargo nedeniyle gemilerin kıyı devletine ait iç sular ile limanlara girmesi engellenebilir, bu gemiler alıkonulabilir²⁸⁶. Kıyı devletince, kendi kurallarına uymaması nedeniyle iç sularında yabancı gemileri alıkoyma yetkisi mevcuttur. Kıyı devletinin iç sulara yetkilerini kullanırken, milletlerarası teamül hukuku ve milletlerarası sözleşmelerden doğan kurallara uyması zorunludur.

Kıyı devleti, yabancı ticaret gemileri üzerinde ve iç suları ya da limanlarında bulunan tüm gemilere karşı münhasıran yargı yetkisine sahip olduğundan; yabancı gemilerin öncelikle seyir emniyetine ilişkin düzenlemeler olmak üzere her türlü düzenlemelere uyması zorunludur. Kıyı devletinin getirmiş olduğu bu düzenlemelere uymayan her gemi, gerekli kuralı ihlal ettiği gerekçesiyle kıyı devleti tarafından alıkonulabilir. Savaş gemilerince kıyı devletinin bilgisi ve rızası dışında iç sulara ya da limanlara girme hakları mevcut değildir²⁸⁷.

Kıyı devletinin limanlar ve seyir güvenliğine dair getirmiş olduğu idari düzenlemeler konusunda, yabancı ticaret gemileri iç sulara veya limanlarda özellikle deniz trafiği, sağlık ve gümrük gibi konulardaki tüm kurallara uymak zorundadırlar. Aksi durumda, bu konuda milletlerarası bir sözleşme hükmü yoksa kıyı devleti bu gemiler üzerinde iç hukukundan kaynaklanan yaptırım yetkisini kullanabilir²⁸⁸. Ayrıca Paris Memorandumu (Paris MOU)²⁸⁹ üçüncü bölümünde de kıyı devletinin; emniyet, sağlık ya da çevre konusunda açıkça risk ortaya koyan eksik ekipman ve donanım durumunda, geminin seferden alıkonmasına kadar uzanan uygun tedbirleri alacağı belirtilmektedir²⁹⁰.

²⁸⁵ “Savaş Gemisi” 1982 BMDHS m. 29’a göre “bir devletin deniz kuvvetlerine ait olan ve savaş gemilerinin tabiyetlerini belirten harici işaretlere haiz olan, hükümet tarafından usulüne uygun olarak görevlendirilmiş olup ismi deniz Kuvvetlerinde yazılı bir subayın kumandası altında ve alışılmış askeri disiplin altındaki mürettebatla donatılmış bir gemi”dir.

²⁸⁶ Yang, s. 88-89.

²⁸⁷ Meray, S., *Devletler Hukukuna Giriş*, 1-11, İstanbul, 1959, s. 310; Toluner, S., *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, *Devletin Yetkisi*, İstanbul, 1996. s. 109. (Anılış: Milletlerarası Hukuk Dersleri)

²⁸⁸ Kuran, s. 40-41.

²⁸⁹ Liman Devleti Kontrolü sistemi olup, dünyanın belli başlı okyanus ve denizlerini kapsayan mutabakat zaptı çerçevesinde bugünkü yapısına ulaşmıştır. 1982 yılında Liman Devleti Tarafından Gemilerin Kontrolü Hakkında Memorandumu (Paris Memorandumu) uygulanmaya başlanmış olup, Gemilerin, liman devleti tarafından kontrolü amacıyla düzenlenmiştir. Paris MOU, bölgesel nitelikli bir uluslararası sözleşmedir ve Avrupa ülkelerinin katılımıyla oluşturulmuş bir ortak davranış belgesidir. Paris MOU halen 27 ülke tarafından onaylanmıştır. Bkz. <<https://www.parismou.org>>; (E.T.: 07.11.2019).

²⁹⁰ Paris MOU, Bölüm 3-Denetim Usulleri, Eksikliklerin Düzeltirilmesi ve Seferden Alıkoyma.

Paris MOU'nun belirlemiş olduğu standartlara haiz olmayan gemilerin limanlara alınmama hakkı kıyı devletine tanınmıştır.

BMDHS'nin 211(3). maddesine göre kıyı devletine, gemi kaynaklı kirlilik konusunda deniz çevresi kirliliğinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi için iç su, liman ve açıktaki kıyı terminallerine gelecek yabancı gemiler konusunda özel koşullar getirme hakkı tanınmıştır. Bu maddeye göre kıyı devleti öngördüğü düzenlemeleri duyurmalı ve yetkili uluslararası örgütlere bildirmelidir. Bu şartların bir geminin zararsız geçiş hakkını engellememesi, m. 25(2)'nin uygulanmasına hâlel getirmemesi gereklidir.

1982 tarihli 2674 sayılı Türk Karasuları Kanunu²⁹¹ 4. maddesi uyarınca “esas hatların kara tarafında kalan sular ve körfez suları Türk iç suları” olarak kabul edilmektedir. Türk iç sularına yabancı savaş gemilerinin giriş çıkışı izine tabidir²⁹². Yabancı Silahlı Kuvvetlere Bağlı Gemilerin Türk İçsularına ve Limanlarına Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin Yönetmeliğe²⁹³ göre “yabancı savaş gemilerinin Türk iç suları ve limanlarına gelebilmeleri ve bu sularda kalabilmeleri için en az 15 gün önceden izin almaları” gerekmektedir. 1926 tarihli 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun²⁹⁴ 2. maddesine²⁹⁵ göre de yabancı gemilerin, Türk limanlarına girdikten sonra Türk kanunlarına uymaları gerekmektedir. Türk iç suları veya limanlarında bulunan yabancı ticaret gemileri, Türk yargısına tabidir. Ayrıca yabancı savaş gemileri tarafından Türk iç suları ve limanlarında sebep olunan zararlar bakımından Türkiye yargı yetkisine sahiptir²⁹⁶. Türk mevzuatına uymayan savaş gemisine izinsiz denetim yapılması veya el konulması söz konusu olamaz. Ancak bu gemilerden karasularını terketmesi istenir, ayrıca geminin bayrak devletine diplomasi yoluyla gereken uygulamalar bildirilir²⁹⁷.

Türk hukukunda; Limanlar Kanunu, Limanlar Yönetmeliği²⁹⁸ ve Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği²⁹⁹ hükümlerine göre yabancı gemilere müdahale hakkı

²⁹¹ Türk Karasuları Kanunu için Bkz. 29.05.1982 tarih ve 17708 sayılı RG.

²⁹² Bkz. Yabancı Silahlı Kuvvetlere Bağlı Gemilerin Türk İç Sularına ve Limanlarına Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin Yönetmelik, Bkz. R.G. 15.12.1983, No: 18252; 1987, 1997 ve 2002 yıllarında değişikliklere uğramıştır.

²⁹³ Yönetmelik Bakanlar Kurulu'nun 24.11.1983 tarih ve 83/7467 numaralı kararıyla kabul edilmiştir.

²⁹⁴ 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun 2. maddesi 20.04.1341 tarih ve 95 sayılı RG.

²⁹⁵ 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun 2. maddesi 16.07.2008 tarih ve 5790 sayılı RG.'de yayınlanan Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun ve Limanlar Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanunun 15. maddesiyle değiştirilmiştir.

²⁹⁶ Yabancı Silahlı Kuvvetlere Bağlı Gemilerin Türk İçsularına ve Limanlarına Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin Yönetmelik, m. 7.

²⁹⁷ Yabancı Silahlı Kuvvetlere Bağlı Gemilerin Türk İçsularına ve Limanlarına Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin Yönetmelik, m. 33.

²⁹⁸ Limanlar Yönetmeliği, 31.10.2012 tarih ve 28453 sayılı RG.

²⁹⁹ Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği, 26.03.2006 tarih ve 26120 sayılı RG.

düzenlenmektedir. Limanlar Kanunu'nun 2. maddesi, limanlara gelen gemi ve deniz araçlarının uyacağı kurallar ile limanda düzen ve disiplinin sağlanmasına yönelik kuralların yönetmelikle düzenleneceğini belirtmektedir³⁰⁰. Limanlar Yönetmeliği ise Yönetmelik hükümlerine uyulması gereğinin yanı sıra liman başkanlığının seyir, can, mal ve çevre güvenliği ve emniyeti bakımından gerekebilecek tüm önlemleri ortaya koymaya ve aldırtmaya yetkili olduğunu belirtmektedir. Limanlar Yönetmeliği'nin 9(1). maddesinde Türk liman sahasına girmek isteyen gemiler için giriş öncesinde bildirim yükümlülüğü getirilmektedir. Ayrıca Türk Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği'nin 18. maddesine göre liman devleti denetimlerinde istenilen özellikleri sağlamayan gemilerin Türk limanlarına girişine izin verilmeyeceği hükmü yer almaktadır³⁰¹.

3. Kıyı Devletinin Kara Sularında Deniz Trafiğini Düzenleme Yetkisi

Kara suları, “bir kıyı devletinin kara ülkesini çevreleyen ve uluslararası hukuka uygun olarak belirli bir genişliğe kadar uzanan kıyı devletine ait deniz kuşağına verilen addır”³⁰². Karasuları, kıyının coğrafi özel nitelik taşımadığı yerlerde, olağan esas çizgiyi oluşturan en düşük su düzeyindeki kıyı çizgisinden başlamaktadır. Kıyıları içsu alanlarını içeriyorsa, karasuları içsuların dış sınırını oluşturan düz esas çizgilerden başlar³⁰³. Örf ve adet hukukunda karasuları kıyı devletine ait bir parça olarak kabul edilmektedir. Kural olarak kıyı devleti karasularında, milletlerarası hukuk tarafından zararsız geçiş hakkı konusunda kabul etmiş olduğu ilkeler haricinde, tüm egemenlik hakkını ortaya koyma yetkisini haizdir. Bu kapsamda her türlü düzenleme ve uygulamayı yapabilir³⁰⁴. Kıyı devletleri bu haklarını kullanırken, iyiniyet ve hakkın kötüye kullanılmaması ilkelerine³⁰⁵ göre başka devletlere ilişkin hakları dikkate almak mecburiyetindedirler.

BMDHS’inde kıyı devletinin düzenleme yapma yetkisi, ayrıntılı şekilde belirtilmektedir³⁰⁶. BMDHS kıyı devletlerine 12 mile varan³⁰⁷ bir karasuları belirleme

³⁰⁰ Canca, s. 44.

³⁰¹ Canca, s. 48.

³⁰² Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri II*, s. 276; Bkz. 1958 KBBS, m. 1(1) ve BMDHS, m. 2(1).

³⁰³ Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri II*, s. 276.

³⁰⁴ Aydın Okur, *Liman Devleti Yetkisi*, s. 46.

³⁰⁵ BMDHS, m. 300.

³⁰⁶ Toluner, *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, s.135-136; bu maddedeki hususlar sınırlayıcı görünmektedir. Ancak karasularının devletin ülkesinin bir parçası olduğu dikkate alındığında kıyı devletinin listede yer almayan başka konularla ilgili kanun ve kurallar kabul etmesi de mümkündür. Bunların zararsız geçişi aksatmaması ve ek yükümlülükler getirmemeleri gerekir. Bkz. Özman, A.: *Deniz Hukuku, Kaynaklar Kişiler Nesneler Ulusal Deniz Alanları*, C. I, Turhan Kitabevi, Ankara 2006, s. 324.

³⁰⁷ BMDHS, m. 3.

hakkını tanımakta ancak bu takdir hakkı, coğrafi ve hukukî nedenlerle bazı sınırlandırmalara tabi olabilmektedir³⁰⁸. Bunlar, bazı durumlarda başka devlet gemilerinin karasularından geçme hakkının tanınması ve sözü edilen geçişlerle ilgili kıyı devletinin yasama, yürütme ve yargı yetkilerine getirilen kısıtlamalardır³⁰⁹.

BMDHS'nin 21. maddesi, kıyı devletinin “zararsız geçişle ilgili kanun ve düzenlemeler yapabileceğini” ifade etmektedir. Bunlar; seyir emniyeti ve deniz trafiğinin düzenlenmesi, seyir yardımcıları ve sistemleri ile diğer teçhizat veya tesislerin korunması, denizaltı kablolarının ve petrol borularının korunması, denizin canlı kaynaklarının korunması, kıyı devletinin balıkçılığa ilişkin kanun ve kurallara aykırı davranışlarının önlenmesi, kıyı devletinin çevre alanlarının korunması ve kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması, denize ilişkin bilimsel araştırmalar ve hidrografik ölçümler yapılması, kıyı devletinin gümrük, maliye, sağlık veya göçmenlik konularındaki kanun ve kurallarına aykırı davranışların önlenmesidir³¹⁰. BMDHS'nin 22(1). maddesi uyarınca “kıyı devleti, seyrüsefer güvenliği açısından gerekli gördüğü takdirde karasularından zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı gemilerin belirli geçiş yollarını ve trafik ayırım düzenlerini kullanmalarını isteyebilir”. Zararsız geçiş karasularının her yerinde uygulanmayabilir. Kıyı devleti, bu düzenlemeleri yaparken Sözleşme'nin 22(3). maddesindeki gibi, IMO'nun tavsiyelerini, trafik yoğunluğunu, bazı gemilerin ve dar su yollarının özellikleri ve uluslararası seyirde geleneksel şekilde kullanılan bütün dar su yollarını gözönünde bulundurur³¹¹. BMDHS'nin 25. maddesi uyarınca kıyı devletinin karasularından zararlı geçişi önlemek amacıyla müdahale yetkisi vardır. Karasularından zararsız geçiş yapan gemiler, kıyı devletine ait kanunlar, düzenlemeler ve denizde çatışmaları önlenmeye yönelik milletlararası ortamda kabul edilen düzenlemelere uymakla yükümlüdürler³¹².

Kıyı devletlerinin karasularında düzenleme yapma yetkisi içine gemilerden kaynaklanan kirlilik konusunda düzenlemeler koyma yetkisi de vardır³¹³. BMDHS'nin 211(4). maddesine göre, kıyı devletinin zararsız geçiş yapan gemilere de uygulanabilecek, yabancı bir gemiden kaynaklanabilecek denizdeki kirliliği önlemek,

³⁰⁸ Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri II*, s. 277. Bkz. 1958 Cenevre KBBS. m. 1(2); BMDHS, m. 2(3).

³⁰⁹ Aydın Okur, *Liman Devleti Yetkisi* s. 47; Bkz. Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri II*, s. 280.

³¹⁰ Aydın Okur, *Liman Devleti Yetkisi*, s. 184; BMDHS, m. 21(2).

³¹¹ Rothwell, D., R.: “Coastal State Sovereignty and Innocent Passage: The Voyage of The Lusitania Expresso”, *Marine Policy*, Vol.16, Iss.6, Nov 1992, s. 427-437.

³¹² BMDHS, m. 21(4).

³¹³ 1958 KBBS, m. 17.; MARPOL, IV. 2(4).

azaltmak ve kontrol etmek amacıyla kanun, düzenleme yapma yetkisi bulunmaktadır. Ancak, kıyı devleti tarafından ortaya konan kanun ve düzenlemeler, yabancı gemilerin zararsız geçişini engelleyemez³¹⁴. Nükleer yakıt kullanan yabancı gemiler ve nükleer madde ya da tehlikeli madde taşıyan gemiler, zararsız geçişlerinde kıyı devleti tarafından belirlenen bir güzergahı kullanmaya yönlendirilebilir³¹⁵. Bunların, milletlerarası sözleşmelerle özel olarak belirlenen resmi kayıtları bulundurmaları ve özel koruma önlemlerine uymaları da gereklidir³¹⁶.

Türk Karasuları Kanunu³¹⁷, karasularının başlangıcını oluşturan esas hattın tespiti yetkisini Bakanlar Kuruluna bırakmıştır. Kanunu'nun 3. maddesine göre “Türk karasularının genişliğinin ölçümünde başlangıç noktasının esas çizgi (hat)” olacağı belirtilmektedir. Kanun'un 4. maddesine göre ise, “esas hatların kara tarafında kalan suların ve körfez sularının Türk iç suları olduğu, daimi liman tesislerinin kıyının bir parçası sayıldığı ve bu tesislerden en açıkta olanlarının kara tarafında kalan suların ve dış limanların iç sulara dâhil olduğu” belirtilmektedir.

Türkiye; Karasuları Kanunu ve 29.05.1982 tarihli 8/4742 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile karasuları genişliğini Akdeniz ile Karadeniz’de 12 mil; Ege’de 6 mil olarak belirlemiştir³¹⁸. Lozan Sözleşmesinin 15. maddesi ile İtalya’ya verilen adalar arasında yer alan Meis Adası ile ilgili bazı problemleri sonuca ulaştırmak amacıyla Türkiye ve İtalya 4 Ocak 1932’de bir Anlaşma³¹⁹ imzalamışlardır. Bu Anlaşma halen yürürlüktedir. Ancak, İtalya ile 28 Aralık 1932 tarihli, Menteşe adaları ile Anadolu adaları arasında kalan diğer adacık ve kayalıkların mülkiyetinin ve deniz sınırlarını belirlenmeye yönelik hazırlanan,

³¹⁴ BMDHS Kısım II, Bölüm 3.

³¹⁵ Abdullayev, s. 167.

³¹⁶ BMDHS, m. 23.

³¹⁷ 2674 sayılı Türk Karasuları Kanunu, bkz. 29.05.1982 tarih ve 17708 sayılı RG.

³¹⁸ Bkz. 8/4742 sayılı ve 29.05.1982 tarihli Karasuların Genişliği ile İlgili Olarak Karadeniz ve Akdeniz’de Mevcut Olan Durumun Sürdürülmesine İlişkin Bakanlar Kurulu Kararı. 20.05.1982 tarih ve 2674 sayılı Türk Karasuları Kanunun verdiği yetki uyarınca Türkiye’yi çevreleyen denizlerin özellikleri ile hakkaniyet ilkesi göz önünde bulundurulmak suretiyle bu Kanunun yürürlüğe girmesinden önce karasuları genişliği ile ilgili olarak Karadeniz ve Akdeniz’de mevcut olan durumun sürdürülmesi, Bakanlar Kurulunca kararlaştırılmıştır. Bkz. 29.05.1982 tarih ve 12208 sayılı mükerrer RG.

³¹⁹ Bkz. 25.01.1933 tarih ve 2313 sayılı RG.; 4 Ocak 1932 tarihli Anadolu Sahilleri ile Meis Adası Arasındaki Ada ve Adacıkların ve Bodrum Körfezi Karşısındaki Ada’nın Cihedi Aidiyeti Hakkındaki Sözleşme, 2106 sayılı Yasa ile TBMM tarafından kabul edilmiştir. Menteşe Adaları’nın Anadolu sahillerine yakın olması ve çok sayıda ada, adacık ve kayalıkların bulunması nedeniyle Türkiye ve İtalya arasında zaman zaman çıkan problemlerin giderilmesi maksadıyla 4 Ocak 1932 tarihinde Ankara Antlaşması imzalanmıştır. Lozan Antlaşması’nın 15. maddesinde isimleri tek tek sayılan 13 ada ve Meis adası belirtilmektedir. Bu maddeye göre Meis adasına Bitişik adacıklar 15. maddeye göre İtalya’ya bırakılmamıştır. Bkz. Başeren, S., H.: “Ege Sorunları”, TÜDAV Vakfı Yayınları No: 25, Ankara 2006, s.132, 133.

taslak Türkiye tarafından kabul edilmemiş olup yürürlükte değildir³²⁰. Önceki cümlede ifade edilen nedenle Ege Denizi'nde milletlerarası sözleşmelerle belirlenmiş deniz sınırlarımız mevcut değildir³²¹. Yabancı savaş gemilerinin Türk karasularındaki durumuna ilişkin herhangi bir düzenleme de bulunmamaktadır³²².

3.1. Zararsız Geçiş Hakkı

BMDHS'nin 17. maddesi uyarınca denize kıyısı olsun ya da olmasın tüm devletlere ait gemilerin karasularından zararsız geçiş hakkı bulunmaktadır. BMDHS'nde savaş gemilerinin karasularından geçişi konusunda izin ya da ihbar koşulu bulunmamaktadır³²³. BMDHS'nin 18 (1). maddesinde geçiş; "içsulara girmeden veya içsular dışındaki bir demir yeri veya liman tesisine uğramadan karasularını katetme; içsulara girme veya içsulardan çıkma veya bu gibi bir demir yeri veya liman tesisine uğrama maksadı ile karasularında seyrüsefer etme anlamına gelir." şeklinde tanımlanmaktadır. BMDHS'nin 18 (2). maddesi uyarınca geçiş "sürekli ve hızlı" olmalıdır. Geçiş alelade seyrüseferin tabii bir gereği ise, mücbir sebep veya tehlike nedeni veya tehlike veya zaruret içinde bulunan kimselere, gemilere veya uçaklara yardım maksadı ile mecburi ise durma ve demirlemeyi de kapsar. Geçiş BMDHS'ne ve milletlerarası hukuk kurallarına uygun olmalıdır. BMDHS'inin 19. maddesinde geçiş, "kıyı devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermedikçe zararsızdır." şeklinde tanımlanmıştır.

Kıyı devleti karasuları üzerinde zararsız geçiş hakkının kullanılmasını düzenleme yetkisini haizdir³²⁴. Ayrıca; kıyı devleti zararsız olmayan geçişi engellemek amacıyla gereken tedbiri uygulama³²⁵, karasularında zararsız geçişi erteleme ve karasularındaki mevcut hukukî rejimi uygulama yetkisine sahiptir³²⁶. Kıyı devleti, bu kapsamda kendi hukukunda mevcut bütün tedbirleri alabilir.

³²⁰ 4 Ocak 1932 tarihli Sözleşme yalnızca Meis bölgesinin ülkesel statüsünü düzenlemekte iken, 28 Aralık 1932 tarihli Tutanak, Meis dışındaki Menteşe Adaları bölgesinde çok geniş bir alanda deniz yetki alanlarının tespitini amaçlamaktadır. Bkz. Mengeş, Y.: "İkinci Dünya Savaşı'nda Menteşe (Rodos, 12 Ada ve Meis) Adaları", Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi, XVII/34 (2017-Bahar/Spring), s. 279-280.

³²¹ Başeren, s.132, 133.

³²² Şimşek ve diğerleri, s. 24.

³²³ Şimşek ve diğerleri, s. 24.

³²⁴ BMDHS, m. 21.

³²⁵ 1958 KBBS, m. 16(1) ve BMDHS, m. 25(3).

³²⁶ BMDHS, m. 21.

BMDHS'nin 21. maddesinde kıyı devletinin yetkileri sayılmış bunlar arasında seyir emniyetinin sağlanması ve deniz trafiğinin düzenlenmesi, kıyı devletinin çevre alanlarının muhafazası ve kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması yer almaktadır. BMDHS'nin 22. maddesine göre kıyı devleti gerekli görürse, seyrüsefer emniyeti için karasularında zararsız geçiş yapan yabancı gemilere yönelik geçişleri belirleyen geçme şeritleri ile trafik ayırım düzenleri kurma talebinde bulunabilir³²⁷. BMDHS'nin kıyı devletine ait zararsız geçişe ilişkin kanunları ile kurallarını düzenleyen 21(1)(f) maddesinin ihlali de geçişin zararlı olmasına yol açabilir. Bu kapsamda deniz çevresinin korunması, kirliliğin önlenmesi ve azaltılması ile kirliliğin kontrolü amacıyla; kıyı devletinin deniz trafiğini düzenlemek için VTS kurması da olmak üzere düzenlemeler yapabileceği kabul edilmektedir. Ancak bu düzenlemeler gemilerin zararsız geçişini engelleyecek nitelikte olmamalıdır³²⁸.

Kıyı devleti, yabancı gemiler arasında hiç bir ayırım yapmadan, karasularında güvenlik gerektiriyorsa zararsız geçiş geçici olarak durdurabilir. Zararsız geçişin durdurulması işlemi, gerekli duyurular yapıldıktan sonra yürürlüğe konulur³²⁹. BMDHS'in 19 (2). maddesinde; "Yabancı bir geminin geçişi, eğer bu gemi karasuları içerisinde aşağıdaki faaliyetlerden herhangi birinde bulunursa, kıyı devletinin barışına düzenine veya güvenliğine zarar vermiş sayılacaktır." denerek geçiş zararlı kılacak durumlar sayılmıştır³³⁰. Burada bulunmayan bazı hallerde kıyı devletinin geçişin zararsız olmadığını ileri sürme hakkına sahip olduğu kabul edilebilir³³¹. BMDHS 30. maddeye göre, savaş gemilerinin de zararsız geçiş hakkını kullanırken kıyı devletinin kanun ve kurallarına uyması ve zararsızlığı ortadan kaldıracak faaliyetlerden kaçınması gerekmektedir. Geçişle doğrudan ilgili olamayan herhangi bir faaliyet de geçiş zararlı hale getirebilir³³². Kıyı devleti, geçişin zararlı olup olmadığı konusundaki değerlendirmeyi yaparken makul davranmalıdır. Karasularından geçen tankerler, nükleer yakıt kullanan gemiler ile nükleer ya da tehlikeli madde taşımakta olan gemilerin bu düzenlemelere uymaları zorunludur. Kıyı devletinin geçişle ilgili nihaî kararı verme hakkı kendisindedir.

³²⁷ Çökelek, M.; "Uluslararası Deniz Hukukunda Karasularında Zararsız Geçiş Rejimi", Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış YL. Tezi, s. 134; Bkz. BMDHS, m. 22(1).

³²⁸ Aydın Okur, *Liman Devleti Yetkisi*, s. 183-188.

³²⁹ Ece, J., N.: "Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları", Uluslararası Deniz Hukukunda Kıyı Devletinin Gemilere Elkoyma Yetkisinin Sınırları Sempozyumu, Trabzon 24-25 Mart 2011, s: 56-68, s. 73. (Anılış: Kıyı Devletinin Gemiler El Koyma Yetkisi).

³³⁰ Toluner, *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, s. 111. ; Pazarcı, *Uluslararası Hukuk*; s. 301.

³³¹ Özman, s. 314; Toluner, *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, s. 116-117.

³³² Şimşek ve diğerleri, s. 23.

BMDHS'nin 21(3) maddesine göre kıyı devletinin zararsız geçişe ilişkin yapmış olduğu kanun ve düzenlemeleri ilan etmesi gerektiğini belirtilmektedir. BMDHS'nin 21(4) maddesine göre de yabancı gemilerin kıyı devletinin düzenlemelerine ve denizde çatmaların önlenmesi konusunda genel kabul gören uluslararası düzenlemelere uymaları gerektiği belirtilmektedir. Düzenlemelerden kastedilen Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Sözleşmesi (*The International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972: COLREG*)³³³ hükümleridir. Nükleer yakıt kullanan ve nükleer ya da başka tehlikeli madde taşıyan yabancı gemilerin kıyı devletine zararsız geçişte tehlike arz etmesi sebebiyle, kıyı devletinin bu gemiler için BMDHS'ne göre belirli ulaşım hatları belirleyerek geçişlerini düzenleme yetkisi bulunmaktadır³³⁴.

3.2. Milletlerarası Seyrüsefere Açık Boğazlar

Boğazlar, coğrafi olarak iki deniz bölgesini birbirine bağlayan doğal olarak oluşmuş dar su yolları şeklinde tanımlanmaktadır³³⁵. Kıyı devletinin boğazlardaki yetkileri boğazların milli boğazlar ya da milletlerarası boğazlar olmasına göre şekillenir. Bir devletin kıyılarından oluşan veya kapalı denize bağlanan dar su yolları milli boğazlar olarak tanımlanmaktadır. Bu durumda boğaz, kıyı devleti egemenliğine tabidir. Geçiş rejimi ise kıyı devleti millî hukuku çerçevesinde düzenlenir³³⁶. 1949 yılındaki Korfu Boğazı davasına kadar Milletlerarası Boğaz kavramına ilişkin bir hukuki düzenleme bulunmuyordu³³⁷. Uluslararası Adalet Divanı (UAD) bu davada, coğrafyayı referans almış, iki açık denizi birleştiren boğaz milletlerarası seyrüseferde kullanılıyorsa; milletlerarası boğaz statüsünde olabileceğine karar vermiştir³³⁸. BMDHS'de öngörülen milletlerarası seyrüsefere açık boğazlar; özel sözleşmelere tabi olan boğazlar³³⁹, transit geçiş rejimine tabi olan boğazlar³⁴⁰, zararsız geçiş rejimine tabi olan boğazlar³⁴¹, açık

³³³ 4-20 Ekim 1972 tarihleri arasında Londra'da düzenlenen Konferansta kabul edilen 1972 Uluslararası Denizde Çatışmayı önleme Sözleşmesinin uygulanmasıyla ilgili Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü, Dışişleri Bakanlığının 19.08.1977 tarih ve 1128 sayılı yazısı üzerine, 31.05.1963 tarihli ve 244 sayılı Kanunun 3. ve 5. maddelerine göre, Bakanlar Kurulunca 12.12.1977 tarihinde onaylanmıştır. Bkz. 29.4.1978 tarih ve 6273 sayılı RG.

³³⁴ BMDHS, m. 22(2).

³³⁵ Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri II*, s. 300.

³³⁶ Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri II*, s. 300.

³³⁷ Canca, s. 32.

³³⁸ Bkz. UAD'nın 09.04.1949 tarihli Korfu Boğazı Davası'na ilişkin karar; C.I.J., Recueil, 1949, s. 22.

³³⁹ BMDHS, m. 35(c).

³⁴⁰ BMDHS, m. 42.

³⁴¹ BMDHS, m. 45.

deniz rejimine tabi olan boğazlar³⁴² ve takımda sularından geçiş rejimine tabi olan boğazlar olarak sınıflandırılmaktadır.

BMDHS'nin 42. maddesine göre, boğaza kıyısı olan devletler, seyir emniyetini sağlamak ve deniz trafiğini düzenlemek için kanuni düzenlemeler yapabilirler³⁴³. Ancak bu düzenlemeler, denizde seyir emniyeti ile ilgili kabul edilmiş milletlerarası düzenlemelere ve uygulamalara uygun olmak zorundadır. Kıyı devletlerinin deniz trafiğini ve trafik ayırım şemalarını düzenlerken yetkili milletlerarası kuruluşun tavsiyeleri ile milletlerarası seyirde kullanılan tüm dar suyollarını, farklı gemiler ile dar suların özel niteliklerini ve gemi trafiğinin yoğunluğunu BMDHS 22(3) maddesine göre göz önünde bulundurmaları zorunludur. 22(4) maddesine göre de anılan su yolu ve trafik ayırım şemalarının gerekli şekilde yayınlayıp duyurulması ve deniz haritalarında gösterilmesi gerekir.

Kıyı devleti karasularından ayrı şekilde boğazlardaki transit geçmekte olan gemilerin uyması gereken trafik ayırım düzenleri ile seyir emniyetine yönelik önlemleri tek yanlı şekilde alamaz³⁴⁴. Boğaza kıyısı olan devletler, denizde kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınmasına, boğazlarda avlanmaya ve gümrük, maliye, sağlık ve göçmenlik konularına ilişkin düzenlemeleri de yapabilirler³⁴⁵. BMDHS, kıyı devletinin düzenleme yetkisini belirli konularla sınırlandırmasına rağmen doktrinde özellikle deniz trafiğinin düzenlenmesine ilişkin 41(1)(a) maddesi hükmü geniş yorumlanmaktadır³⁴⁶. Boğazlara kıyısı olan devletlerin, bu düzenlemeleri transit geçiş yapan gemiler arasında ayırım yapmadan uygulaması gerekmektedir. Ayrıca yapılan düzenlemelerin transit geçişi engellememesi ve ertelememesi gereklidir³⁴⁷.

Türk Boğazları, iki açık denizi yani Karadeniz ve Ege Denizi'ni birleştiren doğal suyollarından biridir. Çanakkale ve İstanbul Boğazları ile Marmara Denizi'nden teşkil olunan Türk Boğazları³⁴⁸, Türkiye'nin iç suları niteliğinde³⁴⁹ olup, Boğazların bugünkü

³⁴² Bkz. Canca, s. 25.

³⁴³ Kızılsümer, s. 98.

³⁴⁴ Kızılsümer, s. 100. Bkz. BMDHS, m. 2(3).

³⁴⁵ BMDHS, m. 42; Toluner, *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, s. 145-146. Kızılsümer, s. 98-99.

³⁴⁶ Kızılsümer, s. 99.

³⁴⁷ BMDHS, m. 44.

³⁴⁸ Karan, H.: "Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü", Prof. Dr. Hikmet Sami Türk'e Armağan, Turhan Kitabevi, Ankara 2017, s. 430. (Anılış: Türk Boğazlarının Hukukî Statüsü).

³⁴⁹ Genel olarak iç sular, denizin kara ile birleştiği en yüksek met çizgisi ile esas çizgi arasında kalan deniz alanlarıdır. BMDHS m. 8'de iç sular, kara suları esas hattının gerisinde kalan sular olarak tanımlanmaktadır.

hukukî rejimi, 20.07.1936 tarihinde; Türkiye, Bulgaristan, Fransa, Yunanistan, Japonya, Romanya, Sovyetler Birliği, Yugoslavya, İngiltere ile Avustralya temsilcileri tarafından imzalanan “Montrö Boğazlar Sözleşmesi” ile düzenlenmiştir. Sözleşme, 09.11.1936 tarihinde yürürlüğe girmiştir³⁵⁰. Sözleşme, Türk Boğazları’nda yabancı ticaret ve savaş gemileri için geçiş rejimini ortaya koyan bir belgedir. Türk Boğazları, Türk iç sularının bir parçası olarak Sözleşme’de belirlenen geçiş serbestisinin özüne dokunmamak kaydıyla Türk iç suları rejimine tabidir³⁵¹.

Türk Boğazları, milletlerarası seyrüseferde kullanılıyor olması yüzünden, bazı özel düzenlemelere tabidir³⁵². Türk Boğazları’ndan geçiş rejiminin, BMDHS’nin 35(c) maddesi kapsamında “Geçişin tamamen veya kısmen, uzun süreden beri yürürlükte bulunan ve özellikle bu boğazlara ilişkin olan sözleşmelerle düzenlendiği boğazların hukukî rejimi” niteliğinde olduğu kabul edilmektedir³⁵³. Montrö Sözleşmesinin, Türkiye’nin Boğazlar bölgesindeki egemenlik yetkilerini geçiş konusunda sınırlandırdığı ancak diğer hukukî durumları düzenlemediği görülmektedir. Bu nedenle Türkiye’nin Boğazlardaki zabıta ve yargı yetkisini kullanmasının engellenmediği kabul edilmektedir³⁵⁴. Türkiye’nin Boğazlardan serbest geçişte düzenleme yapma konusunda, Sözleşme hükümleriyle çelişmemek, genel milletlerarası kurallara uygun olmak ve geçişin niteliğini değiştirmemek koşuluyla; seyrüsefer güvenliği ve deniz kirliliğinin önlenmesine dair düzenlemeleri yapmak, önlemler almak ve bunları denetlemeye yetkili olduğu kabul edilmektedir³⁵⁵.

Sözleşme’nin 1. maddesinde Boğazlarda denizden geçiş ve seyrüsefer serbestisi ilkesi benimsenmiştir. Türk Boğazları’ndan geçiş bir milletlerarası sözleşmeyle açıkça düzenlenmiş olduğundan transit geçiş rejimine tabi değildir. Sözleşme’nin 2. maddesi uyarınca ticaret gemileri barışta bayrağına ve yüküne bakılmaksızın gece ve gündüz, 3. maddede yer alan sağlıkla ilgili sınırlamalar dışında, Boğazlardan serbest geçiş hakkına sahiptir. Ticaret gemilerinin, Boğazlardan transit geçerken Sözleşme’nin I sayılı Ekinde belirtilen vergi ve harçlar dışında mali sorumlulukları bulunmamaktadır³⁵⁶.

³⁵⁰ Türkiye, Montrö Sözleşme’sini 31.07.1936 tarihli ve 3056 sayılı Kanunla onaylamıştır. Bkz. 05.08.1936 tarihli ve 3374 sayılı RG.

³⁵¹ Toluner, *Milletlerarası Hukuk*, s. 156.

³⁵² Demir, İ.: “Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin Feshi”, TBB Dergisi 2018(136), Ankara, s. 335.(Anılış: Montrö Sözleşmesi’nin Feshi).

³⁵³ Demir, Montrö Sözleşmesi’nin Feshi, s. 337.

³⁵⁴ Demir, Montrö Sözleşmesi’nin feshi, s. 337.

³⁵⁵ Özman, s. 411; Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri II*, s. 353 - 354.

³⁵⁶ Geçişin “transit” olması ile “transit geçiş rejimi”ne tabi olmak farklı anlamdadır. Bkz. Pazarcı,

Ticaret gemilerinin savaş zamanlarında boğazlardan geçişleri, Sözleşme'nin 6. maddesine göre Türkiye'nin savaşta olup olmaması ve kendisini pek yakın bir savaş tehdidine maruz gördüğü durumlara göre değişmektedir. Savaş gemilerinin Boğazlardan geçişleri de Sözleşme'nin II. Kısımında belirlenmiştir. Savaş gemilerinin Boğazlardan geçişleri ve Karadeniz'deki seyirleri, ticaret gemilerine göre daha fazla sınırlandırılmıştır³⁵⁷. Montrö Sözleşmesi'nin taraf devletlerce feshi mümkündür.

4. Kıyı Devletinin Bitişik Bölgede Deniz Trafiğini Düzenleme Yetkisi

Kıyı devletine açık denizin kıyıya yakın kesimlerinde bitişik bölge ilan etme hakkı tanınmıştır³⁵⁸. Bitişik bölge, BMDHS'nin 33(2). maddesinde karasularının son bulduğu çizgiden başlayan, esas hatlardan başlayarak en fazla 24 mile kadar uzanan deniz alanı olarak tanımlanmaktadır. Kıyı devleti, bitişik bölgeyi ilan etmekle yükümlüdür³⁵⁹. Kıyı devleti bitişik bölgede egemenlik değil, sadece belli konularla sınırlı yetki sahibidir. Kıyı devleti bu bölgede gümrük, maliye, sağlık ve göç konularında yabancı gemiler üzerinde kontrol yetkisi kullanabilmektedir³⁶⁰. BMDHS 33. maddesinde yer alan sağlık alanındaki düzenlemelerin denizde kirliliğin önlemesine yönelik düzenlemeleri de içerip içermediği hususunda görüş birliğine varılamamıştır³⁶¹. Bu yetkiler, kıyı devletinin ülkesinde, içsularında veya karasularında belirtilen konularda geçerli olan düzenlemelerine aykırı davranılmasını önlemek, suçluları yakalamak ve cezalandırmayı kapsar³⁶². Kıyı devletinin yabancı ticaret gemilerine müdahale yetkisi yabancı savaş gemileri için geçerli değildir. Sadece onların bitişik bölgeyi terk etmelerini isteyebilir³⁶³. Yukarı anılan nedenlerle kıyı devleti zorunlu olmamak şartıyla Bitişik Bölgede izleme ve bilgi amaçlı VTS tesis edebilir.

Türkiye'nin 1926-1949 arasında gümrük alanında 4 millik bitişik bölgesi vardı. Türkiye, 1926 tarih ve 906 sayılı Gümrük Kanununun Bazı Maddelerinin Tadiline Dair

Uluslararası Hukuk, s. 273; Özman, s. 408;

Toluner, *Milletlerarası Hukuk*, s. 147;

³⁵⁷ Toluner, *Milletlerarası Hukuk*, s. 170.

³⁵⁸ 1958 KBBS, m. 24; BMDHS, m. 33.

³⁵⁹ Karan, H.: "Uluslararası Deniz Hukuku Dersi Notları", s. 14-15; <<http://dehukam.ankara.edu.tr/wp-content/uploads/sites/115/2016/12/Genel-tekrar-28-Aral%C4%B1k-son.pdf>>; (E.T.: 23.03.2019).

³⁶⁰ Canca, s. 64; Bkz. BMDHS, m. 33.

³⁶¹ Aydın Okur, *Liman Devleti Yetkisi*, s. 54.

³⁶² Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri II*, s. 313.

³⁶³ Canca; s. 64.

Kanun'a³⁶⁴ dayanarak dört mil genişliğinde bir gümrük bitişik bölgesi ilan etmiştir. Ancak, Gümrük Kanunu³⁶⁵ ile gümrük sınırı siyasal sınırla bir tutulduğu için şu an gümrük bitişik bölgesi yoktur³⁶⁶. 1982 Karasuları Kanunu'nda ise bir bitişik bölge tanımlanmadığı görülmektedir. Bu da gümrük bitişik bölgesinin zımni olarak kaldırıldığı anlamı taşımaktadır.

5. Kıyı Devletinin Kıta Sahanlığında Deniz Trafiğini Düzenleme Yetkisi

Kıta sahanlığı, genel olarak “kıyı devletinin kara ülkesinin deniz altında süren doğal uzantısı” şeklinde tanımlanmaktadır³⁶⁷. BMDHS'nin 76 (1). maddesine göre “kıta sahanlığı, karasularının ötesinde kıta kenarının dış eşikine kadar veya bu eşik daha az bir mesafede ise, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz mili mesafeye kadar olan kısımda, bu devletin kara ülkesinin doğal uzantısının bütünündeki denizaltı alanlarının deniz yatağı ve toprak altı” olarak tanımlanmaktadır. BMDHS'nin 77. maddesi, kıyı devletinin kıta sahanlığında egemen hakları olduğunu belirtmektedir. Kıyı devleti bu haklara doğal olarak sahiptir³⁶⁸. Kıyı devleti tarafından bu hakları elde etmek amacıyla, bu alanda herhangi bir eylemde ya da bu alan üzerinde hak ilanında bulunulması gerekmez³⁶⁹. Ancak kıyı devleti bu deniz alanı üzerinde, sadece doğal kaynaklardan yararlanmak üzere hak sahibidir³⁷⁰.

Kıta sahanlığında kıyı devletinin hak sahibi olması, bu alanın üzerindeki su alanı ile üstünde yer alan hava sahasındaki rejimi değiştirmez³⁷¹. Bu alan üstündeki sular açık deniz durumundaysa açık deniz rejimi uygulanır³⁷². Kıyı devleti kıta sahanlığında üçüncü devletlerin hak ve özgürlüklerine zarar vermemek zorundadır³⁷³.

³⁶⁴ Gümrük Kanununun Bazı Maddelerinin Tadiline Dair Kanun için bkz. 07.06.1926 gün ve 906 sayılı Kanun.

³⁶⁵ Gümrük Kanunu için bkz. 02.05.1949 gün ve 5383 sayılı Kanun m. 2.

³⁶⁶ Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri II*, s. 314.

³⁶⁷ Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri II*, s. 318.

³⁶⁸ Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri II*, s. 322; Bkz. BMDHS, m. 2(2); 1958 Kıta Sahanlığı Sözleşmesi, m. 2.

³⁶⁹ UAD 20.2.1969 tarihli Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davaları kararında kıyı devletinin haklarının kıta sahanlığı üzerinde fiilen (ipso facto) ve başlangıçtan beri (ab initio) varolduğunu teyid etmiştir. Kuzey Denizi kıta sahanlığı davasının tarafları Hollanda, Danimarka ve Federal Almanyadır. 20 Şubat 1969, I.C.J. Reports, s. 38-46. Bkz. CIJ, Recueil, 1969, s. 22, 29 ve 31.

³⁷⁰ 1958 Cenevre Açık Denizler Sözleşmesi, m. 2(4); BMDHS, m. 77(4).

³⁷¹ 1958 Kıta Sahanlığı Sözleşmesi, m. 3; BMDHS, m. 78(1).

³⁷² Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri II*, s. 323.

³⁷³ 1958 Kıta Sahanlığı Sözleşmesi, m. 5(1); BMDHS, m. 78(2).

Kıta sahanlığında araştırma yapılması ve tabii kaynakların işletilmesiyle ilgili olarak kıyı devleti; petrol boru hatları nedeniyle oluşan kirliliği önlenmek, azaltmak ve kontrol etmek amacıyla uygun tedbirleri almak, bu amaçla kıta sahanlığında gerekli tesis ve cihazları inşa etmek; yapay adalar, çeşitli özellikte tesisler ile araç ve gereçleri yerleştirebilmek ve yerleştirilmesine izin vermek, bunların bakımını yapmak, çevresinde tedbir amaçlı bölgeler kurmak ve bu bölgelerdeki tesisleri korumak için gereken tedbirleri almak yetkilerine sahiptir³⁷⁴. Ayrıca kıyı devleti güvenlik bölgelerinde denizdeki canlı kaynakların korunması için gerekli bütün önlemleri alma yükümlülüğündedir³⁷⁵. Anılan konularda kıyı devleti kıta sahanlığındaki tesislerinin ve haklarının korunması, kirliliğin önlenmesi, kontrolü ve azaltılması amaçlarıyla VTS tesis edebilir, ancak VTS zorunlu olarak uygulanamaz.

Türkiye, denizlerinde herhangi bir ilan veya işletme şartına gerek duyulmadan karasularının dış sınırından itibaren kıta sahanlığı alanına sahiptir. Bununla birlikte Türkiye ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği, 1978 yılında Moskova'da Karadeniz'de Kıta Sahanlığı Sınırlandırması Anlaşması imzalamışlardır³⁷⁶. Bu anlaşmaya daha sonra Ukrayna, Rusya Federasyonu ile Gürcistan halef olmuşlardır. Karadenizde yapılan anlaşmanın ardından Türkiye 23.12.1986 tarihinde, SSCB de 06.02.1987 tarihinde mektup yoluyla, 1978 tarihli kıta sahanlığı sınırlandırma andlaşması sınırlarını MEB'e kadar uzatmışlardır³⁷⁷.

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ve Türkiye, 21.09.2011 tarihinde Kıta Sahanlığı Sınırlandırma Anlaşması imzalamışlardır. BM'e 2004 ve 2013 yıllarında verilen notalarla; Kıta Sahanlığımızın dış sınırları bildirilmiş³⁷⁸, 02 Mart 2004 tarihli nota ile Doğu Akdeniz'deki Türk Kıta Sahanlığı doğu sınırının 32° 16' 18'' Doğu boylamından geçtiği; 12 Mart 2013 tarihli nota ile de Doğu Akdeniz'deki Türk Kıta Sahanlığı doğu sınırının 32° 16' 18'' Doğu boylamından geçtiği belirtilmiştir³⁷⁹. Türkiye, 18 Mart 2019 tarihinde Doğu Akdeniz'de kıta sahanlığı dış sınırlarını ilan etmiştir. Sınırlar doğuda 32°16' 18''den geçen meridyen, Batı'da ise 28° meridyeni Mısır ile Türkiye arasında

³⁷⁴ BMDHS, m. 60.; 1958 Kıta Sahanlığı Sözleşmesi, m. 5(2), 5(3).

³⁷⁵ 1958 Kıta Sahanlığı Sözleşmesi, m. 5(7).

³⁷⁶ Kıta Sahanlığı Sınırlandırma Anlaşması 23.06.1978 tarihinde imzalanmıştır. Bkz. 20.1.1981 tarih ve 17226 sayılı RG.

³⁷⁷ Akçapar, B.; "Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde Deniz Hukuku Uluslararası Mahkemesi", AÜSBFD, Prof. Dr. Oral SANDER'e Armağan, Cilt 51, S: 1-4, Ankara 1996.

³⁷⁸ Bkz. BM Genel Kuruluna verilen sözlü bildirim, No. 2004/Turkuno DT/4739 of 2 March 2004.

³⁷⁹ Bkz. BM Genel Kuruluna verilen sözlü bildirim, No. 2013/14136816/22273 of 12 March 2013.

kalan deniz bölgesinin orta hattı olarak belirlenmiştir³⁸⁰. Ancak Ege Denizi'nde karşılıklı kıyılar arasındaki kıta sahanlığı sınırı belirlenmesi henüz yapılmamıştır³⁸¹.

Türkiye Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin önlenmesine Dair Sözleşme³⁸² ile Kıta Sahanlığında Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokolü onaylamış³⁸³ olup, Kıta sahanlığı veya MEB'de kurulmuş sabit platformlarla ilgili suç teşkil eden fiiller, 5234 sayılı Türk Ceza Kanunu'nun (TCK)³⁸⁴ 152. ile 223(2), (3). maddeleri ile cezalandırılmaktadır. TCK'nın yer bakımından uygulamalarını belirten 8. maddesinde "suçun Türk karasularında, açık denizde ve Türk deniz araçlarında veya bu araçlarla, Türkiye'nin kıta sahanlığında veya münhasır ekonomik bölgesinde tesis edilmiş sabit platformlarda veya bunlara karşı işlendiğinde Türkiye'de işlenmiş sayıldığı" belirtilmektedir. VTS'in bu tesislere karşı işlenebilecek suçlar konusunda Türkiye'nin milletlerarası ilgili sözleşme ve protokollerde yer alan yükümlülüklerinin yerine getirilmesi ve TCK'nun uygulanmasına katkısı vardır.

6. Kıyı Devletinin MEB'de Deniz Trafiğini Düzenleme Yetkisi

MEB, "kıyı devletinin karasuları esas hattından başlayarak 200 mile varan ve karasuları dışında kalan su tabakası ile deniz yatağı ve onun toprak altında, kıyı devletine münhasır hak ve yetkiler tanınan deniz alanı"dır³⁸⁵. MEB'in mevcudiyeti kıyı devletinin kendi MEB'ini ilanına bağlıdır. MEB, kıyı devletinin egemenliğinde olmayıp, MEB'de kıyı devletinin egemen hakları işlevseldir. Başka devletlerin de bu bölgede hakları ve serbestileri vardır. Kıyı devletinin MEB'inde yetki ve egemen haklarını kullanması sırasında, ayrıca yükümlülüğünü ifa ederken başka devletlerin hak ve yükümlülük durumlarını dikkate alması gereklidir.

³⁸⁰ Bkz. 22 Mart 2019 tarihli BM Genel Kurulu'nun 73. Oturumunun A/73/804 sayılı dokümanı.

³⁸¹ Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri II*, s. 323.

³⁸² Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme ve Kıta Sahanlığında Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol, 10 Mart 1988'de kabul edilmiş, 1 March 1992'de yürürlüğe girmiştir. 2005 Protokolü 28 Temmuz 2010'da yürürlüğe girmiştir. Bkz. <http://www.imo.org/en/about/conventions/listof_conventions/_pages/sua-treaties.aspx>, (E.T.: 01.11.2019).

³⁸³ Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme ile Kıta Sahanlığında Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun 3662 sayılı ile 27.9.1990 tarihinde kabul edilmiş ve 9 Ekim 1990 tarih ve 20660 sayılı RG.'de yayımlanmıştır.

³⁸⁴ TCK, 26.09. 2004 tarihinde kabul edilmiş olup, 12.10.2004 tarih ve 25611 sayılı RG.'de yayınlanmıştır.

³⁸⁵ Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri II*, s. 333.

BMDHS'nin 56. maddesine göre kıyı devletinin MEB'deki hakları, yetkileri ve yükümlülükleri sayılmıştır. BMDHS 56(1)(b) maddesine göre kıyı devleti MEB'de üç temel konuda yönetim ve yargı yetkisine sahiptir. Bunlar; MEB'ye her türlü tesis, araç ve gerecin yerleştirilmesi ve kullanılması; bilimsel araştırma ile çevrenin korunması ve düzenlenmesidir. MEB'de kıyı devletine tanınan yetkilerden biri de deniz çevresinin korunmasına konusunda olup³⁸⁶, 194(1). maddede “her devletin deniz çevresinin kirlenmesini önlemek, azaltmak veya kontrol etmek için her türlü tedbiri alma yükümlülüğünün mevcut olduğu” belirtilmektedir. Gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğini önlemek için yapılacak düzenlemeler konusunda bu yetkinin kullanım şekli 211(5). maddede verilmiştir. Anılan maddede devletlerin gemi kaynaklı kirliliği önlemek, azaltmak ve kontrol etmek üzere milletlerarası kurallar ile standartlar tesis etmeleri öngörülmektedir.

BMDHS'nin 60. maddesi uyarınca kıyı devletleri MEB'de suni adalar, tesisler, yapılar kurma ve bunları kullanma hakkına sahiptir. Ayrıca aynı maddeye göre bunları işaretlerle belirtmek ve uluslararası deniz ulaşımını aksatmamakla yükümlüdür. MEB'de bütün devletler, BMDHS'ne uygun olarak seyrüsefer ve uçuş serbestisi ile denizaltı kablosu ve petrol borusu yerleştirme serbestisinden yararlanabilir³⁸⁷. Bu tesisler üzerinde kıyı devletinin gümrük, maliye, sağlık, güvenlik ve muhaceret konularını kapsayan münhasır yetkileri vardır. BMDHS'nin 73. maddesine göre kıyı devletleri, MEB'de sahip oldukları yetkileri kullanırken başka devletlerin seyrüsefer haklarını ve seyrüsefere ilişkin kuralları dikkate almak zorundadır³⁸⁸. Kıyı devleti milli hukukunda yapacağı MEB'e yönelik düzenlemeler kapsamında; düzenlemenin bir uygulamayı sağlamak için ve genel kabul görmüş uluslararası kural ve standartlara uygun olmasını gözetmesi gereklidir³⁸⁹.

Gemilerin geçiş rejimi açısından MEB açık deniz rejimine tabidir. Kıyı devletlerinin kıyıdan 200 mile kadar uzanan alandaki tesislerin korunması ve kirlilikle ilgili ihlaller konusunda VTS tesis ederek etkin bir yetki kullanması oldukça zor görünmektedir. Bu amaçlarla MEB'de kurulacak VTS'in ancak gönüllü katılım esasında ve ihlallerin izlenmesi amacıyla tesis edilebileceği düşünülmektedir. Kıyı devletinin MEB'de alacağı etkin tedbirler seyrüsefere müdahaleye yol açabilecektir. MEB'de diğer

³⁸⁶ BMDHS, m. 56(1)(b); Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri II*, s. 335.

³⁸⁷ BMDHS, m. 58(1).

³⁸⁸ BMDHS, m. 56(2), 58.

³⁸⁹ Aydın Okur, *Liman Devleti Yetkisi*, 189.

devletlerin kıyı devletinin milletlerarası hukuka uygun şekilde kabul ettiği kanun ile kurallara uymaları gerekir³⁹⁰.

Türkiye, BMDHS'ne taraf olmasa da MEB'ini ilan etme hakkını doğal olarak haizdir³⁹¹. Türkiye, 05.12.1986 tarihli ve 86/11264 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Karadeniz'de 200 millik münhasır ekonomik bölge ilan etmiştir³⁹². 1987 yılında Türkiye ile eski SSCB arasında 1978 tarihli kıta sahanlığı sınırlandırma andlaşması ile öngörülen sınırın MEB'e uzatılması kabul edilmiştir. Bulgaristan ile Türkiye arasında MEB yan sınırı saptanmamıştır. Ege Denizi'nde Türkiye'nin münhasır ekonomik bölgesi bulunmamaktadır³⁹³. Ancak Akdeniz'de Libya Ulusal Mutabakat Hükümeti ve Türkiye arasında Güvenlik ve Askeri İşbirliği Mutabakat Muhtırası ile Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası 27.11.2019 tarihinde imzalanarak, 7195 sayılı Kanunla 05.12.2019 tarihinde onaylanmıştır³⁹⁴.

7. Kıyı Devletinin Açık Denizler ve Milletlerarası Deniz Yatağında Deniz Trafiğini Düzenleme Yetkisi

Açık denizlerde temel ilke, serbestliktir. Her bir devletin bayrağını çeken gemiler, açık denizlerde serbestçe seyrüsefer yapma hakkına sahiptirler³⁹⁵. Devletler açık deniz üzerinde hava ulaşımı³⁹⁶, balıkçılık ve canlı kaynakların avlanması, bilimsel araştırma³⁹⁷, kablo ve boru döşeme³⁹⁸ ile bu alanda yapay ada ya da tesisler kurma haklarından eşit olarak faydalanırlar³⁹⁹. Bu özgürlüklerden denize kıyısı olup olmadığına bakılmaksızın tüm devletler yararlanırlar. Diğer devletlerin haklarına manî olmamak, çevreyi koruma konusundaki kurallara uymak ve açık denizin barışçıl nitelikli kullanımı⁴⁰⁰ bu alandan yararlanmak için temel milletlerarası kurallar arasında en önemlileridir. BMDHS uyarınca milletlerarası deniz yatağı, millî yetki sınırları dışında

³⁹⁰ BMDHS, m. 58(3).

³⁹¹ Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri II*, s. 337.

³⁹² Karadeniz'de MEB ilanı için bkz. 17.12.1986 tarih ve 19314 sayılı RG.

³⁹³ Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri II*, s. 337.

³⁹⁴ Bkz. 07.12.2019 tarih ve 30971 sayılı RG.

³⁹⁵ 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi, m. 4; BMDHS, m. 90.

³⁹⁶ BMDHS, m. 87.

³⁹⁷ BMHS, XIII. Bölüm m. 238-241.

³⁹⁸ BMDHS, m. 112-115.

³⁹⁹ 1958 Cenevre Açık Deniz Söz., m. 2; BMDHS, m. 87.

⁴⁰⁰ BMDHS, m. 88, 141.

kalan deniz yatağı ve toprak altı olarak kabul edilmektedir⁴⁰¹. Bölge olarak belirtilen bu alan, insanlığın ortak mirasıdır⁴⁰². Deniz yatağının işletimi, Uluslararası Deniz Yatağı Otoritesi'nce düzenlenmektedir⁴⁰³. Deniz yatağından ancak barışçıl nitelikli yararlanılabilecektir⁴⁰⁴. Herhangi bir devlet deniz yatağı üzerinde egemenlik iddia edemez⁴⁰⁵.

Açık denizde, devletlerin yetki ve sorumluluk kapsamında olmayan problemlerin çözülmesi, milletlerarası seviyede düzenlemelerle gerçekleştirilebilir. Bunlar; milletlerarası sözleşmeler ve bunlarla uyumlu kuralları yansıtan millî düzenlemelerdir⁴⁰⁶. Bu kapsamdaki millî düzenlemeler; çatmaların engellenmesine, yetki belirlenmesine ilişkin, denizde can emniyetini sağlamaya ve açık deniz çevresinin korunmasına ilişkin düzenlemelerdir. Milletlerarası seyrüseferler bakımından kıyı devletinin millî hukukunda yapacağı düzenlemelerin zararsız geçiş hakkı da dahil, tüm gemilere tanınmış haklardan birinin kısıtlanması ya da ortadan kaldırılmasına yol açmaması gerekmektedir.

8. Kıyı Devletinin Özel ve Buz Kaplı Bölgelerde Deniz Trafikini Düzenleme Yetkisi

BMDHS, kendine özel şartları olan deniz alanlarının korunması için özel ve buzla kaplı bölgelerde özel düzenlemelerin yapılmasına izin vermektedir. Kıyı devleti, bu alanlarda BMDHS'nde belirtilen kurallara uygun düzenlemeler yapabilir⁴⁰⁷. Ancak, kıyı devleti, tek başına bu düzenlemeleri yapma yetkisine sahip değildir; yapılacak düzenlemeler, IMO tarafından uygun görülmelidir.

Bir deniz alanının “Özel Duyarlı Hassas Deniz Alanı” (PSSA) olarak kabul edilebilmesi için söz konusu deniz alanının IMO'nun A.720(17) sayılı Kararının EK.3(1)(3)(3) maddesinde ve A.982(24) sayılı Kararında belirtilen kabul koşullarına uygun olması gereklidir. Bu kararlar uyarınca bir deniz alanı IMO tarafından PSSA olarak onaylanmışsa o bölgedeki deniz faaliyetleri, rota önlemleri, MARPOL gereklerinin esneklik olmadan uygulanması, VTS kurulması, petrol tankerleri ve gemiler için tahliye

⁴⁰¹ BMDHS, m. 1.

⁴⁰² BMDHS, m. 136; Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri II*, s. 349.

⁴⁰³ BMDHS, m. 137(2).

⁴⁰⁴ BMDHS, m. 141.

⁴⁰⁵ BMDHS, m. 137(1)

⁴⁰⁶ Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri II*, s. 345-346.

⁴⁰⁷ BMDHS; m. 211(6).

ve donanım şartı gibi önlemler alınarak yürütülebilir⁴⁰⁸. PSSA bölgesinde seyirin tehlike arzettiği deniz alanı, kıyı devletinin talebi üzerine bütün gemiler veya belirli gemi türleri için seyir yasakları konularak veya belirli seyir önlemleri alınarak korunabilmektedir. VTS Great Barrier Resif’inde olduğu üzere, belirtilenlerin arasında en fazla uygulanan önlemler arasında yer almaktadır. Ayrıca bu bölgelerde gemilerden kaynaklanan kirliliği önlemek, azaltmak, kontrol etmek için uluslararası kurallar, standartlar veya seyrüsefer uygulamaları kapsamında kanun ve düzenlemeler yapılabilir⁴⁰⁹.

BMDHS, buzla kaplı bölgeler için de özel hükümler içirmektedir. BMDHS m. 234, kıyı devletine MEB’de buz kaplı bölgeler için yabancı gemiler arasında ayırım yapmamak şartıyla milletlerarası kural ve standartlara göre farklı seyrüsefer düzenlemeleri ve deniz çevresinin korunmasına yönelik milli düzenlemeler yapma ve uygulama yetkisi vermektedir⁴¹⁰.

B. MİLLETLERARASI HUKUKTA VTS’İN HUKUKİ DAYANAKLARI

1. Genel Olarak

Milletlerarası hukuk kuralları, gelişen, değişen şartlara göre şekillenmekte ve gelişimini sürdürmektedir. Başlangıçta milletlerarası hukukun temel prensiplerini yazılı olmayan örf ve adet hukuku ortaya koymuş ve şekillendirmiştir. Ancak zamanla devletlerin ihtiyaçlarına cevap veremeyen örf ve adet hukuku, yerini yazılı kurallara bırakmıştır. Bu bağlamda VTS’in hukukî dayanaklarının belirlenmesinde örf ve adet hukuku kurallarıyla birlikte diğer yazılı kurallar da ele alınmıştır.

VTS’in milletlerarası hukuktaki dayanaklarının ortaya konulmasında önem arz eden muhtelif kaynaklar bulunmaktadır. Bunlar; örf ve adet hukuku kuralları, BMDHS, IMO koordinasyonunda kabul edilen milletlerarası sözleşmeler ve IMO Kararları, IMO karar ve sözleşmelerine dayanarak hazırlanan IALA tavsiyeleri, yönergeleri ile AB direktif ve uygulamalarıdır.

⁴⁰⁸ IALA VTS Manual 2016, s. 19.

⁴⁰⁹ Aydın Okur, *Liman Devleti Yetkisi*, s. 191.

⁴¹⁰ Aydın Okur, *Liman Devleti Yetkisi*, s. 191.

Deniz hukukunun bir yönü; deniz alanlarına ilişkin hukukî rejimi, bu alanların farklı kullanım özelliklerini ve gemilerin seyrüseferlerini düzenleyen kurallarla ilgilenir. Milletlerarası sözleşmeler de kanunlar gibi bütün meseleleri düzenlemezler. Uyuşmazlıkların çözümünde zaman zaman hukukun genel prensipleri uygulanır. Uyuşmazlıkların çözümünde öncelikle milletlerarası sözleşmeler uygulanır. Bir uyuşmazlığa uygulanacak milletlerarası sözleşme yoksa sırasıyla örf ve adet hukuku kuralları, hukukun genel prensipleri ve mahkeme kararları ile bilimsel içtihatlar uygulanır.

2. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi

XIX. yüzyılın ortalarından itibaren deniz emniyetini geliştirmenin en iyi yolunun milletlerarası sözleşmelerin kabul edilmesi olduğu anlaşılmıştır. Denizciliğin anayasası olarak kabul edilen BMDHS, en önemli milletlerarası sözleşmedir. Nisan 2019 tarihi itibarıyla 168 devlet tarafından onaylanmıştır⁴¹¹. Seyir emniyetini teşvik eden BMDHS, VTS'nin seyir emniyetini sağlamadaki önemine değinmiş olmakla birlikte VTS'e ilişkin ayrıntılı hükümler getirmemiştir.

VTS'in yeknesak şekilde düzenlenmesi ve işletilmesine olan ihtiyaç nedeniyle yerel ve bölgesel VTS uygulamaları için milli ve bölgesel düzenlemelere gerek bulunmaktadır. BMDHS'nin Ek VIII'in 2. maddesiyle IMO, yetkili uluslararası kuruluş olarak VTS'e ilişkin düzenlemeler yapmayı, deniz emniyeti, etkili seyrüsefer ile gemi kaynaklı deniz kirliliğine yönelik önleme konularında denizcilik kuralları ile standartlarının uluslararası alanda kabul edilmesini sağlama görevlerini üstlenmiştir⁴¹². BMDHS'inde yer alan kıyı devletine ait seyrüsefer düzenleme yetkisine ilişkin doğrudan uygulamaya yönelik hükümler ile dolaylı olarak seyir düzenlemelerine etki eden hükümler, bir önceki kısımda ayrıntılı incelendiğinden; bu bölümde VTS'e ilişkin hükümler ayrıntıya girilmeden millî yetki alanları ve açık denizler bakımından incelenmiştir.

⁴¹¹ Bkz. <http://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm>. (E.T.: 08.04.2019).

⁴¹² IALA VTS Manual 2016, s. 15-16.

2.1. Ulusal Deniz Yetki Alanında VTS'in Hukukî Dayanakları

BMDHS, genel olarak devletlerin denizlerdeki haklarını, yetkilerini, yükümlülüklerini düzenlemektedir. BMDHS'ye göre iç sular ve kara suları devletin deniz ülkesi olarak kabul edilir. İç sular, kıyı devleti kara ülkesine ait olarak görülmektedir. Sözleşme'nin 2. maddesi, kıyı devletine ait karasularını, kıyı devletinin egemenlik alanında bir bölüm olarak görmektedir. Devletin egemenlik alanı, kara ülkesini, iç sularını, karasularını kapsar⁴¹³. Bu çerçevede kıyı devleti, iç suları ve karasularında VTS tesis edebilir, VTS uygulamalarını zorunlu kılabilir; ancak karasularında zararsız geçişi kısıtlayamaz.

Limanlara giriş ve çıkış, limanlarda bekleme, VTS uygulamaları bakımından özel önem taşır. Devletler, kendi limanlarına giriş ve çıkışla ilgili düzenlemeleri yapmakta serbesttir⁴¹⁴. BMDHS, yabancı bir geminin mücbir sebep veya tehlike hallerinde kara sularında durma ve demirleme hakkını tanımaktadır⁴¹⁵. BMDHS'nde milletlerarası seyir için kullanılan boğazlar⁴¹⁶ ve takımada sularında⁴¹⁷ yabancı bir geminin, belirtilen hallerin dışında bir devletin limanına veya iç sularına girme hakkı düzenlenmemiştir. Ancak Sözleşme'nin belirtilen hükümlerini tamamlayan kuralların kabulüne engel bir durum da yoktur.

BMDHS'nin en önemli hükümlerinden birisi 192. ile 233. maddeler arasındaki deniz çevresinin korunması konusundaki kurallardır. 192. ile 194. maddeler; mümkün olduğunca deniz çevresinin gemilerin neden olduğu kirlilikten korunması, doğal kaynakların korunması ve olabilecek kirliliği en aza indirmek amacıyla devletleri genel anlamda sorumlu tutmaktadır. Kazaların önlenmesi ifadesi sayesinde kıyı devletlerinin tedbir alma hakkı tanımıştır. Aynı zamanda 194. maddede hassas çevresel sistemin korunması amacıyla tedbirlerin artırılması ifadesi yer almaktadır. Bu madde uyarınca kıyı devletleri, yetki ve denetimlerindeki sularda faaliyet yaparken deniz çevresinin korunması için gerekli bütün tedbirleri alırlar. Bu faaliyetler kendi yetki ve denetimlerindeki sularda yaptıkları faaliyet ve kazalardan kaynaklanan kirlenmelerdir.

⁴¹³ Karasularının altındaki deniz yatağının kıyı devletinin egemenliği altında olduğu, Kuzey Denizi Kıta Sahaneliği Davasında da açıkça ifade edilmiştir. North Sea Continental Shelf Cases, Judgment of 20 February 1969, s. 31, para. 43; Bkz. <<http://www.icj-cij.org/docket/files/51/5535.pdf>>, (E.T.:26.03. 19).

⁴¹⁴ BMDHS'nin 2. maddesi bir kıyı devletinin toprakları, iç suları, adalarası suları ve karasuları üzerindeki egemenliğini kabul etmektedir.

⁴¹⁵ BMDHS, m. 18(2)

⁴¹⁶ BMDHS, m. 39(1)(c).

⁴¹⁷ BMDHS, m. 54.

Devletler, belirtilen durumlarda yetki ve kontrolleri altındaki alanlarda tedbir amaçlı VTS kurabilirler.

BMDHS'nin belirtilen hükümleri çerçevesinde, bir VTS otoritesi olarak devlet, karasuları ve iç sularında yetkisi altındaki tüm gemileri kontrol etme hakkına sahiptir. Bu nedenle, bu bölgede VTS kurma ve kullanma, VTS programına katılımı zorunlu kılma ve bir geminin hareketlerini düzenleme hakkı açıkça devletlere verilmiştir⁴¹⁸. Kıyı devleti, bölgesel denizlerde yetkilerini zararsız geçiş hakkına engel olmadan kullanabilir. İç sular ve karasularının ötesinde, bir devletin VTS ile ilgili yetkisi büyük ölçüde azalmaktadır. Karasuları dışındaki gemilerin VTS sistemine katılımı zorunlu değildir.

2.2. Açık Deniz Rejimine Tabi Alanlarda VTS'nin Hukukî Dayanakları

BMDHS kapsamında kıyı devletleri kıta sahanlığı ile MEB'de egemen haklar kullanabilir. Bu Sözleşme'nin MEB'deki suni adalar, tesisler ve yapılarla ilgili 60. maddesi ile kıyı devletinin MEB'de mevzuatını yürürlüğe koyması konusundaki 73. maddesi, ayrıca kıta sahanlığı üzerinde kıyı devletinin hakları konusundaki 77. maddesi VTS tesis etme konusunda kıyı devleti için hukukî dayanak oluşturabilir. Ayrıca; BMDHS'nin kıta sahanlığı üzerinde araştırmalar yapmak, bu alandaki doğal kaynakları işletmek, petrol boruları ile kirlenmeyi önlemek, azaltmak ve kontrol etmek amacıyla makul tedbirler alma hakkı saklı kalmak üzere kıyı devletinin bu kabloların ve petrol borularının döşenmesini veya bakımını engelleyemeyeceğini ifade eden 79(2). maddesi kapsamında ve 60. maddede yer alan kıta sahanlığında suni adalar, tesisler ile yapılara, uygun değişiklikler yapılarak uygulanması ifade edilen 80. maddenin vermiş olduğu yetki kapsamında kıyı devleti, VTS kurabilir, zorunlu olmamak şartıyla bunları işletebilir.

Kıyı devleti, milletlerarası seyir için kullanılan Boğazlarda VTS yoluyla gemilerin zararsız geçişi hakkını sınırlandıramaz ve engelleyemez⁴¹⁹. Böyle bir durumda kıyı devletinin komşu devletler veya bu sularda faaliyet gösteren diğer denizci devletler ile uygulama standartları konusunda anlaşması gerekebilir. Bu standartlar VTS'e gönüllü katılım hükümlerini veya milletlerarası kabul görmüş bir gemi raporlama sistemini içerebilir.

⁴¹⁸ IMO A.857(20) Kararı ve Ekleri.

⁴¹⁹ BMDHS, m. 45, 42(2), 44.

3. IMO Sözleşmeleri ve Belgeleri

3.1. Genel Olarak

Deniz hukukuyla ilgili milletlerarası uygulama kuruluşu olan IMO'nun 1948'de Cenevre'deki milletlerarası bir konferans ile kurucu sözleşmesi kabul edilmiştir. Ancak o dönem bu kuruluşun asıl adı Hükümetlerarası Deniz Danışmanlığı Teşkilatı (IMCO) idi, 1982'de IMO olarak değiştirilmiştir⁴²⁰. IMO Sözleşmesi 1958'de yürürlüğe girmiştir. Örgütün amaçları arasında, Sözleşmenin 1(a) maddesinde özetlendiği üzere, deniz emniyeti, seyrüsefer etkinliği ve bu konular kapsamında uygulanabilecek en üst standardın küresel düzeyde benimsenmesi için gerekli çalışmaları yapmak, ayrıca gemi kaynaklı deniz kirliliğini önlenmek, kontrol etmek yer almaktadır. Bu alanlarda IMO ilgili idari ve yasal yetkilerle güçlendirilmiştir⁴²¹.

IMO'nun VTS'e dair çalışmalarında başlangıçta seyir emniyetine ilişkin doğrudan veya dolaylı düzenlemeler yer almıştır. Seyrüseferin düzenlenmesi ve seyrüsefer emniyetinin sağlanması, deniz çevresinin kirlilikten korunması gibi konularda IMO'nun kabul ettiği bir dizi düzenleme çerçevesinde ihdas ettiği kurallar, ilerleyen dönemde VTS'e hukukî dayanak oluşturmuştur.

IMO, kuruluşunun hemen ardından deniz emniyeti meselesini ele alarak Denizde Can Emniyeti Milletlerarası Sözleşmesi (*Safety of Life at Sea: SOLAS*)'ni kabul etmiştir. Bilahare, IMO, yeni bir sorun olarak deniz kirliliğinin önlenmesi ve kirliliğe bağlı hukuki sorumluluk ve tazminata ilişkin birçok milletlerarası sözleşmeyi kabul etmiş, sair belgeleri oluşturmuştur. IMO belgeleri, yürürlüğe girip uygulandıkça, gelişen teknoloji ve deniz kazalarından çıkarılan derslerle uygulamalar ve kurallar sürekli geliştirilmiştir⁴²².

IMO, milletlerarası sözleşmelerin yanı sıra seyrüsefer için telsiz iletişimi ve seyir ekipmanlarına ilişkin konular ve performans standartları hakkında rehber kuralları içeren bir dizi karar ve kod kabul ederek yayımlamıştır. Bunların bir kısmı sadece öneriden ibaret olmakla birlikte diğer bir kısmında milletlerarası sözleşmelerin ilgili bazı

⁴²⁰ IALA VTS Manual 2016, s. 16.

⁴²¹ IALA VTS Manual 2016, s. 16.

⁴²² IALA VTS Manual 2016, s. 16.

hükümlerine gönderimde bulunmaktadır. Böylece bu belgelerin hukukî etkileri güçlendirilmektedir⁴²³.

IMO tarafından 1968 yılında yayımlanan Liman İkaz Sistemleri Hakkında Tavsiyeler (*Recommendation on Port Advisory Systems*)⁴²⁴ isimli kararda, VTS'nin seyir emniyetine katkısı ortaya konmuştur. Gerçek anlamda VTS'le ilgili ilk milletlerarası doküman, IMO'nun hazırladığı, yönlendirici kurallar ihtiva eden VTS sisteminin nasıl olması ve işletilmesi gerektiğini gösteren 1985 yılında çıkarılan VTS Rehber Kuralları'dır⁴²⁵. Bu kurallar IALA'nın VTS Komitesi tarafından geliştirilerek IMO'ya sunulmuş ve 1997 yılında VTS için Temel Esaslar olarak benimsenmiştir⁴²⁶. VTS sistemi kuran ülkeler de VTS kullanıcı rehberlerini yayımlamaktadırlar⁴²⁷.

3.2. SOLAS 1974

SOLAS 74⁴²⁸, gemilerin inşa aşamasından başlamak üzere gemilerde dizayn kriterlerinden, iletişimin sağlanacağı elektronik ekipmanın niteliğine, iletişim metotlarına değin kurallar koyan, bütün denizlerde seyir yapan gemilere yönelik can, mal emniyetini sağlamak üzere alınacak tedbirler ile uyulacak kuralları ortaya koyan milletlerarası sözleşmedir. SOLAS 74 deniz emniyetinin sağlanmasını amaçlayan ilk ve en önemli milletlerarası sözleşmedir. SOLAS 74, Sözleşme'nin son versiyonu olup 1974 yılında kabul edilmiş ve 25.05.1980 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Mevcut hükümlerin yetersizliği ve deniz kazalarının artması sebebiyle 1978 ve 1988'de kabul edilen Protokollerle önemli değişiklikler yapılmıştır.

⁴²³ IALA VTS Manual 2016, s.16. IALA VTS Eğitim Standartları Kılavuzları da bu kapsamda değerlendirilebilir.

⁴²⁴ IMO in Resolution A.158, EK IV.

⁴²⁵ IMO Resolution A. 578 (14).

⁴²⁶ IMO Resolution A. 857 (20).

⁴²⁷ Bkz. <<http://www.worldvtsguide.org/Pages/locationindex.html>>, (E.T.: 14.04.2019).

⁴²⁸ Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi, 1974 (*Safety Of Life At Sea: SOLAS 74*), 1 Kasım 1974 kabul edilmiş ve 25 Mayıs 1980'de yürürlüğe girmiştir. Denizcilik alanındaki gelişmelere paralel olarak I. Bölümün güncellenmesi için 1978 ve 1988 yıllarında SOLAS 74 Sözleşmesine iki adet ek protokol yapılmıştır. Günümüzde 1978 Protokolü büyük ölçüde işlevini yitirmiş olup 1988 Protokolü (Harmonize Sürvey ve Sertifikalandırma Sistemi) geniş olarak uygulanmaktadır. SOLAS 1974 Sözleşmesine 2019 yılı itibarı ile dünya denizcilik filosunun % 99'undan fazlasını temsil eden 162 Ülke taraftır. SOLAS 74 Sözleşmesine Ülkemiz 25 Mayıs 1980 tarih ve 16985 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 06.03.1980 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile taraf olmuştur. Sözleşme, Ülkemiz açısından 25 Mayıs 1980 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ayrıca SOLAS 74'nin 1981 ve 1983 değişiklikleri de ülkemizce onaylanarak 09.07.1986 tarihinde yürürlüğe girmiştir Bkz. <[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\).-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS).-1974.aspx)>, (E.T.: 07.11. 2019).

SOLAS'ın V. Bölümü Seyir Emniyeti başlığını taşımaktadır. Bu kapsamda SOLAS'ın VTS ile ilgili V. Bölümünün 12 numaralı düzenlemesi taraf devletlerin sağlaması icabeden arama kurtarma, VTS, gemi raporları, meteorolojik uygulamalar şeklindeki konularını düzenlenmektedir. Gemilerin sefer bölgelerine ve tiplerine göre uyacakları seyir kuralı ile bulunduracakları seyir teçhizatına ilişkin kurallar V. Bölüm kapsamında düzenlenmektedir⁴²⁹. V. Bölüm 12 numaralı kuralda Gemi Trafik Hizmetleri başlığı altında aşağıdaki hükümler yer almaktadır⁴³⁰:

- (a) VTS denizde can ve seyrüsefer emniyetini ve deniz ortamını, kıyıya bağlı faaliyet alanlarını, açık deniz tesislerini denizdeki trafiğin oluşabilecek zararlı etkilerinden korumaya katkıda bulunur.
- (b) Akit devletler, trafik hacmi veya risk derecesinin deniz alanına VTS kurulmasını haklı gösterdiği durumlarda bir VTS'in kurulmasını düzenlemeyi taahhüt ederler.
- (c) Taraf Devletler, bir VTS planlama ve uygulama durumunda IMO'nun geliştirdiği yönergeleri takip edecektir. VTS kullanımı yalnızca kıyı devletinin karasuları içindeki deniz alanlarında zorunlu hale getirilebilir.
- (d) Taraf Devletler, bayraklarını taşımaya yetkili gemilerin VTS'e katılımı ve kurallarına uyulmasını sağlamak için çaba gösterecektir.
- (e) Bu yönetmelikte yer alan hiçbir şey ya da IMO tarafından kabul edilen kurallar, devletlerin milletlerarası hukukla tanınan, milletlerarası seyrüsefer ve özel deniz alanında kullanılan yasal rejimlerine ilişkin hak ve görevlerine hâlel getiremez⁴³¹.

3.3. COLREG 1972

Denizde Çatışmayı Önleme Milletlerarası Tüzüğü (*Convention on The International Regulations for Preventing Collisions at Sea: COLREG 1972*)⁴³²,

⁴²⁹ IALA VTS Manual 2016, s. 27, 29.

⁴³⁰ SOLAS' da kıyı devletlerinin, IMO VTS Ana Esaslarına mümkün olduğu kadar uymak kaydıyla, deniz trafiğinin, seyir güvenliği için risk oluşturduğu deniz alanlarında VTS sistemi kurma ve işletme hakları kabul edilmiştir. Bkz. <www.imo.org/.../solas%20v%20on%20safety%20of%20nav>. (E.T.: 24.04.2019).

⁴³¹ SOLAS Bölüm V Kural 12(2) ve (5).

⁴³² COLREG 1972; IMCO'nun 1960 tarihli Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğünü yeniden düzenlemesi ve 4-20 Ekim 1972 tarihleri arasında Londra'da düzenlediği Konferansa sunması sonucu burada 20 Ekim 1972'de kabul edilen COLREG 1972, 15 Temmuz 1977 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ülkemizde 31.05.1963 tarihli ve 244 sayılı Kanunun 3. ve 5. maddelerine göre Bakanlar Kurulunca 12.12.1977 tarihinde ve 7/14561 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla 4922 sayılı ve 10.6.1946 tarihli Denizde Can ve Mal koruma hakkında kanuna dayanılarak kabul edilmiştir. Bkz.: Yarkın; D., Ş.; Baylan, S.,B.; Yarkın,

denizlerde çarpışmayı önlemek için gemilerin seyrini düzenleyen kurallar ve tanımlar ile seyir yardımcılarına ilişkin standartları ortaya koymaktadır. COLREG 1972, 1977’de yürürlüğe girmiştir. Taraf Devletlerin trafik ayırım düzeni kurmasına izin veren kurallar içermektedir. Genellikle trafik ayırım düzenini de kapsayan VTS dahilinde yapılacak trafik ayırım şemalarının bu Sözleşme’ye uygun tesis edilmesi gerekmektedir⁴³³.

Tüzüğün 1. maddesine göre bir taraf devlet, zararsız geçiş hakkını kullanmakta olan bir yabancı gemiye kendi kanunları yanısıra BMDHS’ne göre de yaptırım uygulayabilir. Kıyı devletinin, karasularından zararsız geçiş hakkını kullanmakta olan bir yabancı gemiye BMDHS’ne göre COLREG hükümlerine uymaya zorlama hakkı bulunmaktadır. BMDHS’ne göre; COLREG’e taraf olmayan ülkelerin gemileri eğer COLREG’e taraf olan ülke karasularında seyrediyorsa, Sözleşme hükümlerine uygun davranmak ve uygun donatılmak zorundadırlar. COLREG 1972’nin 1(d) maddesine göre Bu Kuralların amaçlarına uygun olarak, IMO tarafından trafik ayırım düzenleri (*Traffic Seperation Shemes: TSS*)⁴³⁴ benimsenip uygulanabilir. Kıyı devletlerinin egemenlik haklarını kullandıkları karasuları ve iç sularda gemi trafiğinin düzenlenmesi trafik ayırım düzenleriyle yapılabilmekte ise de çoğunlukla VTS’le düzenlenmektedir⁴³⁵.

3.4. STCW 1978

Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları Milletlerarası Sözleşmesi (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers: STCW 1978*)⁴³⁶; gemi adamlarının

D.B.;Yorum ve Açıklamalarıyla Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü, s. 1.; Bkz. 29.04.1978 tarih ve 16273 sayılı RG.

⁴³³ COLREG, Kural 10.

⁴³⁴ TSS dünyada aşırı gemi trafiğine sahip limanların yaklaşma sularında ve uluslararası geçit olan boğaz ve diğer su geçitleri ile buraların yaklaşma sularında, çift taraflı seyreden gemilerin birbirinden belirgin olarak ayrılmış seyir şeritlerinde hareket etmeleri için yapılmış özel uygulamalardır. Bu kapsamda İstanbul ve Çanakkale boğazlarında, IMO tarafından onaylanmış TSS vardır. Benzer şekilde devletlerin Liman kurallarında ve yayınladıkları deniz haritalarında “dikkatli seyredilmesi gereken deniz alanları”, “sakınılması gereken deniz alanları”, “derin su rotaları” ve “güvenli seyir geçitleri” gibi seyir emniyetine dair uygulamalar yer almaktadır. Bu tür seyir emniyetine dair önlemlerin uluslararası geçerlilik kazanması ve tüm gemiler tarafından uygulanması için IMO tarafından onaylanması gerekmektedir. Bkz. COLREG kural 10.

⁴³⁵ Yarkın; D. Ş.- Baylan, S., B.- Yarkın, D. B.: *Yorum ve Açıklamalarıyla Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü*, DKK Yayını, s. 4. Bkz. < <https://www.dzkk.tsk.tr/data/icerik/391/DCOT.pdf>>, (E.T.:11.11.19).

⁴³⁶ STCW 1978, 7 Temmuz 1978’de kabul edilmiş ve 28 Nisan 1984’de yürürlüğe girmiştir. En önemli revizyonları 1995 ve 2010’da yapılmıştır. Türkiye’nin STCW 1978 Sözleşmesi’ne katılmak üzere 20.04.1989 tarihinde anılan Sözleşme’ye “Katılmasının Uygun Bulunduğuna Dair 3539 Sayılı Kanun” çıkarılmıştır. Ancak üyelik bildirgesini 28.07.1992 tarihinde vermiştir. 28.10.1992 tarihinde ise anılan sözleşmeye resmen kabul edilmiş bulunmaktadır. Bkz. 28.04.1989 tarih ve 20152 sayılı RG.

belgelendirilmesi, vardiya tutma standartlarının düzenlenmesi ile hükümetlerarası işbirliğinin sağlanması, deniz emniyeti, denize ait çevrenin korunması, seyrüseferin verimli yapılabilmesi konusundaki kriterlerin devletlerce kabulünü sağlamak için kabul edilmiştir.

STCW 1978'in 1995 revizyonunda IMO, 1995 Konferansıyla deniz kılavuzlarının, VTSO'ların eğitim ve sertifikasyonunu kapsayan hükümleri içeren STCW'nin 10. numaralı kararını kabul etmiştir⁴³⁷. STCW 95, VTS personelinin denizde can koruma, seyrüsefer emniyeti ve verimliliği ile çevrenin korunmasında önemli katkıları olduğunu kabul etmektedir⁴³⁸. STCW 1978'in 2010 revizyonu Standart Deniz Haberleşme İfadelerinin (*Standard Marine Communication Phrases: SMCP*)⁴³⁹ VTS prosedürleriyle birlikte kullanılmasını içermektedir⁴⁴⁰.

STCW 2010⁴⁴¹ değişikliklerinde, seyir açısından zorunluluk arzetmeyen IMO'nun VTS operatörlerinin işe alımı, nitelikleri ve eğitimi konusundaki yönergeleri bulunmaktadır. STCW 2010 değişiklikleri sadece gemi raporlama ve VTS prosedürleri konusunda bazı genel referansları içermektedir⁴⁴².

3.5. MARPOL 73/78

IMO önderliğinde 1973 yılında toplanan bir Diplomatik Konferansta Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (*The*

Bkz. <[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx)>, (E.T.:11.11.2019).

⁴³⁷ STCW'ye 1995 tarihli değişiklikleri, Sözleşmeyi güncel hale getirme ihtiyacı ve belirsizlikleri giderme ihtiyacına cevap olarak ortaya çıktı. 1995'teki değişiklikler 1 Şubat 1997'de yürürlüğe girdi. Revizyonun en önemli özelliklerinden biri, teknik ekin düzenlemelere ayrılması ve birçok teknik düzenlemenin aktarıldığı yeni bir STCW Kodudur. Bkz. <[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx)>, (E.T.; 11.11.2019).

⁴³⁸ MCA, *Vessel Traffic Services (VTS) - Training and Certification of VTS Personnel*, MGN 318, UK, s. 2.

⁴³⁹ Standart Deniz Haberleşme İfadeleri (SMCP), Kasım 2001'de A.918 (22) numaralı IMO Kararı olarak kabul edilmiştir. SMCP IMO tarafından 1977'de kabul edilen ve 1985'te revize edilen Standart Deniz Seyir Sözlüğü'nün yerini almıştır. Bu sözlük denizciler tarafından kullanılmak üzere geliştirilmiş, seyir esnasında dil zorluğunun ortaya çıktığı durumlar için ortak bir dilin (yani İngilizce) oluşturulması gerekmiş ve kapsamlı bir standartlaştırılmış güvenlik dili olarak modern denizcilik ve güvenlikle ilgili tüm önemli sözlü iletişimleri kapsamaktadır. Bkz. <<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/StandardMarineCommunicationPhrases.aspx>>, (E.T.: 11.11.2019).

⁴⁴⁰ IALA *VTS Manual 2016*, s. 19.

⁴⁴¹ STCW Sözleşmesi ve Kodunda yapılan Manila değişiklikleri, 25 Haziran 2010'da STCW Sözleşmesi ve Kurallarının büyük bir revizyonu olarak kabul edilmiştir. Bu değişiklik, 1 Ocak 2012 tarihinde, zımnî kabul prosedürü çerçevesinde yürürlüğe girmiştir. Bkz. <[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-seafarers-(STCW).aspx)>, (E.T.: 11.11.2019).

⁴⁴² Bkz. <<http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Pages/STCW-Convention.aspx>>, (E.T.: 24.04.2019).

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978: MARPOL 73/78)⁴⁴³ kabul edilmiştir. Sözleşmenin, denizlerde petrol, zehirli sıvılar, ambalajlı zararlı maddeler, pis sular ve çöplerle kasıtlı kirletmenin önlenmesi ile gemilerce yolaçılan kazalardan kaynaklanacak deniz kirliliğinin azaltılmasını amaçlamaktadır. Sözleşmeye 1978 tarihinde bir protokol eklenmiştir.

MARPOL 73/78, belirtilen amaçlarını gerçekleştirebilmek için devletlerce gemilerin faaliyetleriyle ilgili tüm teknik, yönetim tedbirlerinin alınmasını; limanlarla, kıyı tesisleri ve ekiplerin hazırlanmasını, gereken kurumsal yapı ve hukuki düzenlemelerin tamamlanmasını istemektedir. Bu çevrecede Sözleşme, kıyı devleti tarafından, gemilerin yolaçtığı kirliliği önlenmek ve kontrol etmek açısından limanlarda VTS kurmasında dayanabileceği bir milletlerarası belge olarak kabul edilebilir.

VTS uygulamaları bakımından değinilmesi gereken bir diğer konu, Özel Duyarlı Hassas Deniz Alanları'dır (*Particularly Sensitive Sea Area: PSSA*). PSSA; ekolojik, sosyo-ekonomik ya da bilimsel nedenlerle özel koruma gerektiren ve milletlerarası denizcilik faaliyetlerinden zarar görmeye açık olabilecek bir deniz alanıdır. Bu sebeple, IMO tarafından özel koruma gerektiren alanlar olarak nitelendirilmektedirler. IMO'nun A.982/24. kararında Özel Duyarlı Hassas Deniz Alanı Belirlemek İçin Gözden Geçirilmiş Kılavuz ilkeleri benimsenmiş olup, bir deniz bölgesinin PSSA olarak belirlenmesi için gereken kurallar ortaya konmaktadır. Bu kurallar, deniz alanı bir dizi özel kriteri sağlıyorsa, bu deniz alanlarının korunmasını düzenlemektedir. Bir deniz alanı IMO tarafından PSSA olarak kabul edildiğinde; o bölgede denizcilik faaliyetlerini kontrol etmek amacıyla seyir kontrol yöntemleri uygulanmakta, MARPOL'un katı bir şekilde uygulanması söz konusu olmakta, VTS kurulması uygun görülmekte ve petrol tankerleri ve gemiler için özel tahliye ve ekipman donanımı gereği gibi belirli önlemler alınmaktadır⁴⁴⁴. Bir PSSA, tüm gemiler ya da bazı gemi türleri bakımından sakınılması gereken özel bir koruma alanı olarak kabul edilebilmekte; alanı korumak amacıyla gemi

⁴⁴³ MARPOL 73/78, bir sözleşme, protokol ve altı ekten oluşmakta olup, 2 Ekim 1983 tarihinde yürürlüğe girmiştir. MARPOL 73/78 sırasıyla 1983, 1987, 1988 ve 1992 yıllarında tadil edilmiştir. MARPOL 73/78 Sözleşmesinin zorunlu eklerine 2018 sonu itibarıyla 174 ülke taraftır. Türkiye, MARPOL 73/78 Sözleşmesinin I, II ve V. Eklerine, 24.06.1990 tarih ve 20558 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 3.5.1990 Tarih ve 90/442 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile taraf olmuştur. Sözleşmenin I, II ve V. Ekleri, Ülkemiz açısından 10 Ocak 1991 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye'nin MARPOL 73/78 Sözleşmesinin VI. Ekine de 6438 sayılı Kanunla 2013 tarihinde taraf olmuştur. Bkz. 15.03.2013 tarih ve 28588 sayılı RG.

⁴⁴⁴ IALA VTS Manual 2016, s. 19.

ve tankerlerin bu bölgede belirli bir hız, rota veya ekipmanla geçiş yapmaları, zorunlu VTS uygulamalarına uymaları istenebilmektedir.

4. Avrupa Birliği Direktif ve Kurallarında Yer Alan Hukuki Dayanaklar

AB, kıyı devletlerinin deniz trafiğini düzenlemeleri hususunda, üye devletlerin deniz alanlarında seyreden gemiler hakkında bazı düzenlemeler yapmıştır. AB'nin kıyı devleti olarak yaptığı düzenlemeler dört ana grupta ele alınabilir. Bunlar; tahliye kriterleri, seyrüsefer önlemleri, korunan bölgeler, kıyı kural ve standartları ile kaza incelemeleridir. Bunlardan tez konumuzla bağlantılı olarak seyrüsefer önlemleri ele alınmıştır.

4.1. Avrupa Birliği Deniz Emniyeti Politikaları Çerçevesinde VTS

Deniz emniyeti ve kirliliğin önlenmesi konusunda AB mevzuatının geliştirilmesine ve uygulanmasına teknik, bilimsel destek sağlamak amacıyla AB Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA) kurulmuştur⁴⁴⁵. Ajans, AB'nin deniz emniyeti ağının merkezi durumundadır. Ajans AB Komisyonu ile harmonize şekilde kamu idareleri ve özel teşebbüslerle ortak hareket etmektedir.

AB'nin kıyı devleti uygulamaları, üye devletlerin uygulamalarına bağlıdır. Üye devletler, AB'nin uygulamaya koyduğu deniz emniyeti ve seyir emniyetine ilişkin önlemleri alırken milletlerarası hukukun kabul ettiği yükümlülükleri dikkate almaları gereklidir⁴⁴⁶.

AB deniz emniyeti konusuna ilk olarak, Roma Antlaşması⁴⁴⁷, nın deniz ve hava taşımacılığı hakkında tedbir almayı içeren maddesi ile önem verdiğini göstermiştir. AB'inde başlarda deniz emniyetinin IMO tarafından kabul edilen milletlerarası sözleşmelerle düzenlenmesi kabul edilmiş, ancak yaşanan ciddi deniz felaketleri bu anlayışı değiştirmiştir. AB 1992 tarihli Beyaz Kitap'da (*White Paper*), deniz emniyeti ve

⁴⁴⁵ EMSA, 27 Haziran 2002 ve 1406/2002 sayılı AB direktifi ile kurulmuştur. Bkz.: Regulation (EC) 1406/2002 of European Parliament and Council of 27 June 2002, Establishing European Maritime Safety Agency.

⁴⁴⁶ Ringbom, H.: *The EU Maritime Safety Policy and International Law*, 2008, Chapter 6, s. 502.

⁴⁴⁷ Roma Antlaşması, 25 Mart 1957 tarihinde Fransa, Batı Almanya, İtalya, Benelüks ülkeleri Belçika, Hollanda ve Lüksemburg başbakanları ve dışişleri bakanları arasında Roma'da imzalanan ve bağımsız bir uluslararası örgüt olan Avrupa Ekonomik Topluluğu'nu (AET) oluşturan antlaşmadır. Bkz. <<https://ab.gov.tr/105.html>>, (E. T.: 01.03.2020).

deniz çevresinin korunması konusunu AB'nin deniz ulaştırması politikalarına dahil etmiştir⁴⁴⁸.

1993 tarihli AB'nin Politika ve Eylem Planında kabul edilen 4 prensipten biri seyir yardımcıları, VTS ve limanlardaki atık alım tesisleri gibi konularda denizcilik altyapısının geliştirilmesidir⁴⁴⁹. AB, deniz emniyeti konusunda IMO Sözleşmelerinde yer alan emniyet ve çevre standartlarına uyumlu bir politika izlemektedir⁴⁵⁰. AB, denizcilik sektöründe emniyet ve çevre meselelerine ilişkin olarak IMO tarafından belirlenen kuralları iç hukukuna aktarmakta, bunları direktiflere dönüştürmektedir⁴⁵¹. 2002/59/EC Direktifi, deniz trafiğinin izlenmesini, kontrolünü, bilgi sistemlerinin kurulmasını gerekli görmektedir. VTMS hakkındaki bu Direktif, AB ülkelerinde denizlerdeki trafiği izleme konusunu düzenleyen temel direktiftir. 93/75/EEC sayılı ve 13 Eylül 1993 tarihli Topluluk limanlarına bağlanan ya da ayrılan ve tehlikeli ya da kirletici madde taşıyan gemilerin sahip olması gereken asgari şartlar, hakkındaki Konsey kararı bu direktifle feshedilmiştir⁴⁵². Avrupa sularında gemi trafiğinin izlenmesi konusu 2009/17/EC sayılı Deniz Trafiğinin İzlenmesi ve Tehlike Altındaki Gemilere Yardım Direktifi teklifinde sunulmuştur. Yeni direktif, 2002/59/EC sayılı Topluluk Gemi Trafiği İzleme ve Bilgi Sistemi Direktifinde değişiklikler ortaya koymuştur.

4.2. Avrupa Birliği Seyrüsefer Tedbirleri Çerçevesinde VTS

AB, harmonize bir seyir sistemi kurmayı amaçlamakta olduğundan, seyrüsefer tedbirleri, kıyı devletlerinin kıyıları boyunca deniz trafiği hakkında bilgi toplanması çalışmalarını kapsamaktadır. Bunlar, denizde emniyeti sağlamak ile deniz çevresini korumak için uygulanan tedbirlerdir⁴⁵³. 2002/59/EC Direktifi, denizde trafiğin takip edilmesi için bir düzenleme yapmanın denizde kazalar ve kirliliğin önlenmesi ile kirliliğin deniz çevresi, kıyıları, ekonomi ve insan sağlığı ile ilgili olası olumsuz zararlarının en az düzeye çekilmesinin gerektiğini belirtmektedir. Ayrıca, deniz trafiğini verimli şekilde yönetmenin önceden haberdar olmak ve bilgiyle mümkün olacağı ifade edilmektedir.

⁴⁴⁸ Ringbom, s. 37.

⁴⁴⁹ Ringbom, s. 38.

⁴⁵⁰ Ringbom, s.182. Bkz. COM (2003) 478 final, s. 2.; Topluluğun temel felsefesi IMO Sözleşmelerinde yer alan emniyet standartlarının Avrupa'da kabul edilmesidir.

⁴⁵¹ European Parliament, Directorate General for Research Working Document, W 14, Chapter 4, Safety and Environment; Bkz. <http://www.europarl.europa.eu/workingpapers/tran/w14/4_en.htm>, (E.T.: 26.03.2019).

⁴⁵² 1978'de, Amoco Cadiz kazası sonucunda Konsey, AB limanlarına giren veya çıkan bazı tankerler için asgari şartlarla ilgili bu Direktifi kabul etmiştir.

⁴⁵³ Ringbom, s. 439.

Direktifte, denizde gemi trafiğini izleme ve bilgi sistemi kurmak için, AB Komisyonu ve üyelerle işbirliğinin ve alakalı kamu kuruluşlarının birbirleriyle iletişim hattı kurmalarının gerekliliği ifade edilmektedir. Direktifde; üye devletler tarafından SOLAS 1974 m. 11(5)'e göre, IMO tarafından kabul edilen zorunlu gemi raporlama sistemi⁴⁵⁴ dahilinde gemilerin gerekli ve uygun tedbirleri almaları ve ilgili bilgilerin raporlanmasına ilişkin sistemle uyum sağlanması istenmektedir⁴⁵⁵.

2009/17/EC sayılı Direktif ile VITMIS Direktifinde değişiklik yapılarak⁴⁵⁶ üye devletlerin yetkisi altındaki deniz bölgelerinde; deniz trafiğinin emniyetini ve verimliliğini artıracak bir sistem oluşturulması için denizcilik verilerinin taraf devletler arasında dijital olarak iletilmesi amacıyla SafeSeaNet sistemi oluşturulmuştur⁴⁵⁷. Direktifin amacı, denizdeki olaylar, kazalar ya da risk içeren durumlara idarelerin etkili şekilde müdahale etmesini kolaylaştırmak, arama kurtarma faaliyetlerini en iyi hale getirmek, gemi kaynaklı kirliliği önlenmek için destek olmaktır⁴⁵⁸.

AB'nin deniz trafiğini düzenleme konusundaki mevzuatı, önemli oranda BMDHS ve SOLAS 1974 ile uyumludur. VTMIS Direktifindeki tedbirler sayesinde deniz trafiği izleme ve düzenleme konusunda bilgi, iletişim alanındaki gelişmeler ile LRIT'ye yönelik milletlerarası gelişmeler gözönüne alınarak AB'nin kıyı devleti yetkileri güçlenmiştir.

AB uyum çalışmaları çerçevesinde mevzuatımızda VTS alanında 18.02.2007 tarih ve 26438 sayılı Deniz Trafik Hizmetlerinin Kurulması ve Yönetilmesi Hakkındaki Yönetmelik çıkarılmıştır. Sonraki yıllarda bu Yönetmelikte değişiklikler yapılmıştır⁴⁵⁹. 2012 tarihli Yönetmelik değişikliği VITMIS Direktifine göre hazırlanmıştır.

⁴⁵⁴ A.851(20) sayılı IMO kararı gemi raporlama prosedürleri ve formatı hakkında olup, gemi raporlama sistemi de deniz emniyetini artırıcı bir tedbirdir. Gemi ile kıyı idareleri arasında iletişim kurulmasını sağlamaktadır.

⁴⁵⁵ Topluluk gemi trafik izleme ve bilgi sistemi kurulması ve 93/75/EEC sayılı Konsey Direktifinin yürürlükten kaldırılması hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin 2002/59/EC sayılı Direktifi. Bkz. <<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:208:0010:0027:EN:PDF>>, (E. T.: 03.03.2019).

⁴⁵⁶ Bkz. Official Journal of the European Union, L 131/101, Bkz. <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0101:0113:EN:PDF>>, (E. T.: 14.04.2019).

⁴⁵⁷ SafeSeaNet Sistemi için bkz. <<http://emsa.europa.eu/background/items/id/269.html?cid=113>>, (E. T.: 14.04.2019).

⁴⁵⁸ Gemi Trafik İzleme ve Bilgi (VTMIS) sistemi için bkz.; <<http://www.emsa.europa.eu/visits-to-member-states/vessel-traffic-monitoring-a-information-systems.html>>, (E. T.: 19.03.2019)

⁴⁵⁹ Bkz. 2007 tarihli Yönetmelik; 01.12. 2010 tarih ve 27802 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan değişiklik, 15.08.2012 tarih ve 28385 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan değişiklik ve 09.09.2016 tarih ve 29826 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan değişikliklerle tadil edilmiştir.

5. Uluslararası Örf ve Adet Hukukunda Yer Alan Hukukî Dayanaklar

Örf ve adet kuralı; belirli olaylar, ilişkilerde toplumun bireylerince kalıplaşmış davranış şeklinin düzenli tekrar etmesi sonucu tedricen gelişen ve kabul gören kurallardır⁴⁶⁰. Örf ve adet kurallarının ortaya çıkabilmesi, kuralların uzun zamanlar boyunca etkin olarak kullanılması ve kuralların kullanılmamasının yaptırıma neden olacağına ilişkin toplumda ortak bir kabul oluşması gereklidir.⁴⁶¹ Örf ve adet kuralları genel olarak yazılı olmayan normlardan oluşmaktadır. Kanun ve örf ve adet kuralı arasında azımsanamayacak ilişki mevcuttur. Toplumsal iradenin yansıması⁴⁶² ile oluşan, hayatla ilgili ihtiyaçlarından kaynaklanan kurallar pozitif hukukun oluşmasında göz ardı edilemez⁴⁶³. Ayrıca örf ve adet kuralları hukukun uygulanması ile yorumlanabilmesi konusunda mühim bir yere sahiptir.

Milletlerarası alanda örf ve adet kuralları devletler arasındaki ilişkilerde, uygulamalar ve tutumlarda kendini ortaya koyar. Uluslararası Adalet Divanı (*International Court of Justice: UAD*) Sözleşmesinin⁴⁶⁴ örf ve adetler hakkındaki 38. maddesinde uluslararası örf ve adet, “hukukun kabul edilen genel pratik açıklamaları” olarak tanımlanır. Belirli uygulama gereklerinin örf ve adetten dolayı ortaya çıktığını ifade edebilmek iki koşulla mümkündür. Birincisi devamlılık unsuru olup; bir davranış kalıbının bağlılık oluşturmaları ancak uzun yıllar sürdürülmesiyle mümkündür. İkincisi ise genellik unsurudur ki; birçok devletin aynı doğrultudaki uygulamasıdır. Özellikle genel ve temsile yeter bir grup tarafından kabul görmüş uygulama mevcut olmalıdır. Genellik unsurunda ayırıcı faktör, tekrarlanan uygulamadan etkilenen devlet veya devletlerin itirazının olmaması gereğidir⁴⁶⁵. Örf ve adet kuralına hukukça atıf yapılmalıdır. Ayrıca devletlerce, uygulamaların bu şekilde olması gerektiği fikriyle yapıyor olmaları gerekir.

⁴⁶⁰ Aral, V.: *Hukuk ve Hukuk Bilimi Üzerine, Filiz Kitabevi*, İstanbul 1992, s. 99.

⁴⁶¹ Aral, s. 100, 101.

⁴⁶² Aral; s.102.

⁴⁶³ Aral; s.100.

⁴⁶⁴ UAD, BM'nin başlıca yargı organıdır. UAD'nın merkezi Hollanda'nın Lahey kentindedir. BM Genel Kurul ve Güvenlik Konseyi'nden değişik ülkelerden seçilen 15 yargıçtan oluşur. Divanın yetki alanı, bir uluslararası uyuşmazlıkta taraf olan ülkelerin kendisine getirdikleri davalar ile BM Antlaşması'nda ya da yürürlükteki uluslararası antlaşmalarda özellikle öngörülmüş konuları kapsar. Uluslararası Adalet Divanı Statüsü, BM Antlaşması'nın (BM Şartı) ayrılmaz bir parçasıdır ve Adalet Divanı'nın çalışma esaslarını belirler. BM Antlaşması, 26 Haziran 1945 tarihinde San Francisco'da imzalanmış ve 110. maddeye uygun olarak 24 Ekim 1945'te yürürlüğe girmiştir. Türkiye Antlaşmayı Milletlerarası Adalet Divanı Statüsü'yle birlikte 15 Ağustos 1945'te onaylamıştır. Bkz. 4801 Sayılı Onay Kanunu ve 24.08.1945 tarih ve 6902 RG. Antlaşma metni için Bkz. <http://www.unicankara.org.tr/doc_pdf/adalet_divani.pdf>, (E. T.: 11.11.2019).

⁴⁶⁵ Aybay, G.: *Deniz Hukuku*, Aybay Yayınları, İstanbul 1998, s. 846, 847.

Yukarıdaki açıklamalardan hareketle, milletlerarası deniz hukukunun asıl kaynağının örf ve adet hukuku olduğunu söyleyebiliriz⁴⁶⁶. Denizlerde bir düzenin olması gerektiği fikri ilk olarak milletlerarası örf ve adet hukukunda ortaya çıkmıştır. 20. yüzyıldan sonra deniz hukuku alanında sözleşmeler ortaya konmuştur. Denizlerin çoğunluğu açık deniz alanı olduğundan, bu alanlar hakkında örf ve adet hukuku yüzyıllar önce oluşmuştu. Yerleşmiş örf ve adet hukuku gelişerek sözleşmelerin oluşmasına yol açmıştır. İlk olarak 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi deniz hukukuyla alakalı örf ve adet hukukunu derleyip toparlamış ve deniz hukuku için önemli bir belge olmuştur. Milletlerarası örf ve adet hukukunda benimsenen açık deniz ilkesinin, ilk olarak 1958 tarihli Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi sayesinde milletlerarası hukuki niteliği kayıt altına alınmıştır. Yapılan bilimsel araştırmalarda açık deniz serbestliği anlayışının antik çağlara uzanmakta olduğu tespit edilmiştir⁴⁶⁷. Ardından BMDHS 1982 tarihinde kabul edilmiş olup, devletlerin denizdeki haklarını, yetkilerini, yükümlülüklerini düzenlemiştir.

Orta Çağda “sahil suları”, “sahile yakın sular”, “sahile bitişik sular” tabirleri ile kıyılarda seyrüsefer güvenliği sağlanması, deniz haydutlarına karşı sahillerin korunması, balıkçılık, gemilerden vergi alınması, salgın hastalıkların önlenmesi gibi faaliyetler kıyı devletlerinin faaliyetleri arasında yer almıştır. Denizler üzerindeki hakimiyet iddiaları, özellikle Portekiz ve İspanyol gemiciler tarafından yapılan büyük keşiflerden sonra daha da artmıştır. Kıyı devletlerinin yetki talepleri ile İspanya ve Portekiz arasında denizlerin paylaşımı ve diğer devletlerin gemilerinin bu bölgelerde sefer yapmaları için Portekiz veya İspanya krallarından izin almaları gereği sonucu, denizler üzerinde rekabet ortaya çıkmıştır. Bunlar arasındaki gerilim, yüzyıllar boyunca kimi zaman artmış, kimi zaman azalmıştır. Takip eden yüzyıllarda, kıyı devletlerinin hak talepleri, Hollandalı, İngiliz, Fransız ve diğer sömürgeci güçlerin tüm dünyada serbest ticaret yapma istekleri karşısında gerilemeye başlamıştır. Sonunda karasuları olarak adlandırılan ve sahilden bir top atışı mesafesinde bulunan (üç deniz mili), nispeten dar bir su şeridinin genel olarak kıyı devletinin egemenliği altında olduğu kabul edilmiştir. Bu dönemde karasularına yabancı gemilerin gelişi ve limanlara girişleri kıyı devletinin kontrolü altındaydı. Kıyı devletlerince karasularının kontrolü ve denetimi konusundaki örf ve adet hukuku, zaman içinde günümüzdeki limanlara ve karasularına girişlerin kontrolü ve seyrüferin düzenlenmesi konusunda bir araç olan VTS’in bir kavram olarak gelişmesine neden olmuştur.

⁴⁶⁶ Toluner, S.: *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, Beta Yayınları, İstanbul 1996, s. 5.

⁴⁶⁷ Oppenheim, s. 407.

6. IALA Düzenlemelerinde Yer Alan Hukuki Dayanaklar

IALA; deniz emniyeti, çevre koruma ve deniz güvenliği, gemi hareketlerinin izlenmesi konuları da dahil olmak üzere VTS'nin tüm yönleriyle ilgilenmektedir. IALA, 1981'de VTS Komitesi'ni kurmuştur. IMO ile çok güçlü bağlantılara sahip, danışman statüsünde bir sivil toplum örgütü (NGO) olarak tanımlanmaktadır. Kendi alanında bir otorite olarak kabul edilen IALA, denizcilik topluluğuna tavsiye ve rehberlik yapmak üzere, seyir yardımcıları ve VTS ile ilgili gelişmelere katkı sağlayarak bunları denizcilere sunmaktadır⁴⁶⁸.

IALA'nın VTS Komitesinin temel amacı, bu alanda yer alan kişilere zamanında, doğru rehberlik ve tavsiye sağlamaktır. VTS Komite çalışmaları sonunda dört yılda bir, IALA VTS El Kitabı yayımlanır. VTS'in yasal dayanağını teşkil eden dokümanlar, hiyerarşik olarak; IALA Tavsiyeleri, Yönergeleri ve Kılavuzları ile VTS personelini eğitmek için hazırlanan Model Kursları olarak sınıflandırılabilir.

IMO'nun A.857(20) sayılı kararıyla kabul edilen Gemi Trafik Hizmetleri Rehberi, IALA VTS Komitesi tarafından hazırlanmıştır. Rehber, ihtiyaçlar çerçevesinde sık sık gözden geçirilmektedir⁴⁶⁹. Ayrıca IALA, STCW 1995 Diplomatik Konferansının gereği olarak ve üyelere gelen talepler üzerine, VTS görevlileri (*Vessel Traffic Service Operator: VTSO*) ile ilgili olarak denizciler için bir eğitim rejimi geliştirmiştir. 2002 yılında ise IMO'nun MSC Komitesi 1065 numaralı Gemi Trafik Hizmeti Personelinin Eğitim ve Sertifikalandırılması için IALA Standartları hakkındaki dokümanı ile 2000 yılında kabul edilen kuralları değiştirmiştir. Bu gelişme, VTS dünyası ve özellikle VTSO'lar için bir dönüm noktası olarak kabul edilmektedir⁴⁷⁰.

C. TÜRK HUKUKUNDA VTS'İN HUKUKİ DAYANAKLARI

1. Montrö Boğazlar Sözleşmesi

Türk Boğazları; İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi'nden müteşekkil bir su yolu olup, Türkiye'nin iç suları niteliğindedir⁴⁷¹. Dolayısıyla, Türk

⁴⁶⁸ IALA VTS Manual 2016, s. 23.

⁴⁶⁹ IALA VTS manual 2016, s. 26.

⁴⁷⁰ IALA VTS Manuel 2016, s. 19.

⁴⁷¹ İç sular herhangi bir sınırlama söz konusu olmaksızın devlet ülkesinin bir parçası gibi kabul edilmektedir. BMDHS'nde tanım dışında iç suların hukuki rejimiyle ilgili herhangi bir düzenleyici hüküm yer almamaktadır. Devlet iç sularda mutlak egemenliğe sahiptir. Bkz. Özman, s. 247.

Boğazları, geçiş özgürlüğü ilkesine zarar vermemek şartıyla Türk iç suları rejimine tabidir⁴⁷². Fiziki açıdan ulusal boğaz özelliğine sahip olan Türk Boğazları, Karadeniz’e kıyıdaş devletlerce açık denizlere çıkmada yegane geçiş olduğundan milletlerarası seyirde kullanılmaktadır. Bu nedenle Türk Boğazları’ndan geçiş milletlerarası düzenlemelere tabi tutulmuştur⁴⁷³.

BMDHS’inde milletlerarası boğazların geçiş rejimleri farklı türdeki boğazlar için farklı rejimlere tabi tutulmaktadır. Sözleşmenin 35(c) maddesine göre geçiş rejimleri uzun bir geçmişe sahip milletlerarası sözleşmelerle düzenlenen boğazlar, BMDHS’inde yer alan rejimlerden etkilenmeyeceklerdir. Bunlara örnek Türk Boğazları, Macellan Boğazı ve Baltık Boğazlarıdır.

Türk Boğazları’ndan geçiş rejimi 1936 tarihli Montrö (Montreux) Boğazlar Sözleşmesi’nde düzenlenmiştir. Sözleşmede ticaret gemilerine serbest geçiş tanınmış, savaş gemilerine ise, barış ve savaş zamanı ile geminin Karadeniz’e kıyıdaş devletlerden birinin gemisi olması veya olmaması durumları çerçevesinde değişen geçiş ilkesi belirlenmiştir⁴⁷⁴. Montrö Sözleşmesi’nin 1. maddesinde Boğazlar’da denizden geçiş ve gidiş-geliş tam özgürlüğü kabul edilmiştir. Geçişe ilişkin bütün hukuki meseleler Sözleşme’de düzenlenmiştir. Kurulan geçiş rejiminde boğaz devleti olan Türkiye’nin yetkileri temel alınmış, kısıtlamalar istisna olarak görülmüştür⁴⁷⁵.

Türkiye, Montrö hükümlerine aykırı olmamak şartıyla, genel milletlerarası ilkeler çerçevesinde, Boğazlar geçiş kriterlerini bozmadan belirli meselelerde düzenleme yapma hakkına sahiptir. Denizde kirliliğin önlenmesi, geçiş serbestisine engel olmadan denizde trafiğin düzenlenmesi gibi Montrö’de yer almayan alanlarda Türkiye’nin yetkili olduğu genellikle kabul edilmektedir. Türkiye, geçişin zararsız olmasını sağlamak amacıyla uygun gördüğü gerekli düzenlemeleri yapabilir⁴⁷⁶.

⁴⁷² Toluner, *Milletlerarası Hukuk*, s. 156.

⁴⁷³ Karan, “Türk Boğazlarının Hukukî Statüsü”, s. 424, 435, 437. Karan, hukukî açıdan boğazların ancak seyrüsefer yapılabilmesi halinde önem arz edeceğini, BMDHS’nin de sadece uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazları düzenlemekte olduğunu, dolayısıyla Türk Boğazlarının uluslararası boğazlar statüsünde sayılamayacağını ileri sürmektedir.

⁴⁷⁴ Toluner, S.: “Güncel Gelişmeler Işığında 1936 Montreux (Montrö) Sözleşmesi”, İstanbul Barosu Dergisi, cilt 80, sayı 6, 2006. s. 168, 169, (Anılış: Montrö Sözleşmesi).

⁴⁷⁵ Baykal, F., H.: “Günümüzde Deniz Ulaşımındaki Gelişmelerin Işığında Türk Boğazlarının Hukuki Rejiminin Değerlendirilmesi ve Milletlerarası Hukukta Genel Olarak Kabul Görmüş Diğer Boğazlardan Geçiş Rejimleri ile Kıyaslanması”, Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı, B. Öztürk, M. Kadioğlu ve H. Öztürk (ed.), TÜDAV Yayın no: 5, İstanbul, s. 30, (Anılış: Türk Boğazları).

⁴⁷⁶ Toluner, *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, s. 165.

Türkiye, Türk Boğazları'nda seyir, can, mal ve çevre emniyetinin geliştirilmesi için bazı önlemleri uygulamaya koymuştur. Bu amaçla Boğazlarda VTS, AIS gibi deniz trafiğini izlemeye yönelik gelişmiş seyir emniyeti ve güvenliği sistemleri kurmuştur. Bu çerçevede Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nü⁴⁷⁷ yürürlüğe koymuş ve yıllar içinde gereken değişiklikleri yapmış, ardından COLREG 1972'ye göre gemilere geçişlerinde yükümlülük getiren trafik ayırım şemalarını uygulamaya geçirmiştir. 1994 yılında ise Trafik Ayırım Düzeni ve Rapor Sistemini uygulamaya geçirmiştir. Bu uygulama IMO tarafından 1995 tarihinde kabul edilmiştir⁴⁷⁸. Ardından Türk Boğazları VTS'i (TBGTH) tamamlamış ve 30.12.2003 tarihinde fiilen devreye almıştır. Türk Boğazları'nın yanı sıra Marmara Denizini de izlemek amacıyla 2008 tarihinde Marmara denizinde ilave gözetleme istasyonları kurularak sisteme entegre edilmiştir. Böylece Türk Boğazları VTS sistemi, Marmara Denizi'nde uygulanan trafik ayırım düzenini de kapsayacak biçimde genişletilerek Türk Boğazları'nın bütününde gemi trafiği takip altına alınmıştır.

2. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni

2.1. Türk Boğazları'nda Seyir Düzeni

Artan deniz trafiği ve kazalar sebebiyle Türk Boğazları'nda seyir, can, mal ve çevre emniyetinin en üst seviyede sağlanması gereği doğmuştur. Bu amaçla, deniz trafik düzeninde değişiklik yapılması ve Soldan Seyir Düzeninin, Sağdan Seyir Düzeni olarak değiştirilmesi ile trafiğin kontrol altına alınması meselesi gündeme gelmiştir.

1982 tarihli İstanbul Liman Tüzüğü⁴⁷⁹ ile Boğazlarda kullanılan soldan seyir düzeni, Marmara Denizi'nden Karadeniz'e geçecek gemilerin İstanbul Boğazı'nın

⁴⁷⁷ 06.11.1998 tarih ve 23515 Mükerrer sayılı RG. Boğazlar Tüzüğü ilk kez 1993 yılında "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzüğü" adıyla yürürlüğe konmuş (11.1.1994 tarih ve 21815 sayılı RG.), anılan Tüzükte daha sonra bazı değişiklik de yapılmış (21.6.1994 tarih ve 21967 sayılı RG.), Tüzük 1994 yılında yürürlüğe girmiştir. Daha sonra yeniden gözden geçirilerek, 6 Kasım 1998 tarihinde Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü yürürlüğe girmiştir. 15.08.2019 tarihinde ise Türk Boğazları Deniz Trafik Yönetmeliği yayınlanmıştır. Bkz. 15.08.2019 tarih ve 30859 sayılı RG.

⁴⁷⁸ Türk Boğazları, Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, Bkz. <<http://www.mfa.gov.tr/turk-bogazlari.tr.mfa>>, (E. T.: 13.03.2019).

⁴⁷⁹ İstanbul Liman Tüzüğü 09.04.1982 tarih ve 8/4538 sayılı Bakanlar Kururlu Kararı ile kabul edilmiş ve 01.05.1982 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Daha sonra İstanbul Liman Yönetmeliği çıkarılmıştır. Bkz. 10.09.2011 tarih ve 28050 sayılı RG.

girişinden itibaren çıkışına kadar COLREG 1972 kurallarına uygun olarak sağdan seyir düzeni olarak kullanılmaya başlandı.

2.2. 1994 Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük

Denizde gemi trafiği yoğunluğunun sürekli artması ve deniz kazalarının önüne geçilememesi, 1990'lı yılların başından itibaren meseleye ilişkin müstakil düzenlemelerin yapılması ihtiyacını gündeme getirmiştir. Türkiye, uluslararası deniz hukukunun kendisine tanıdığı yetkilere dayanarak 23.11.1993 tarihli, 93/5061 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'yla Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzüğü kabul etmiştir⁴⁸⁰. Tüzük, Limanlar Kanunu'na istinaden hazırlanmıştır.

Tüzüğün amacı, seyir emniyetini sağlamak yoluyla Boğazların emniyetini sağlamak ve denizlerin kirlenmesini önlemektir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi, seyir emniyetinin sağlanması hususunda herhangi bir kısıtlama getirmediğinden bu Tüzük yoluyla trafik ayırım şeması kabul edilmiş, Türk Boğazları Bölgesini koruyan ilkeler benimsenmiştir⁴⁸¹.

Tüzük ile getirilen en önemli düzenlemelerden birisi, Türk Boğazları'na girişten belirli bir süre önce gemilerin seyir planı verme zorunluluğudur. Gemilerin Boğazlardan geçişleri sırasında seyir emniyeti bakımından uymaları gereken hız sınırlamaları, ışıklıdırma ve işaretleme kuralları gibi bazı kurallar düzenlenmiştir. Nükleer yakıt kullanan veya nükleer, tehlikeli, zararlı yük veya atık bulunduran gemiler bakımından izin alma zorunluluğu getirilmiştir. 1994 Tüzüğü ile birlikte yeni bir uygulama olarak COLREG Kural 10'a göre düzenlenmiş olan trafik ayırım şeridi hayata geçirilmiştir.

⁴⁸⁰ 06.11.1998 tarih ve 23515 Mükerrer sayılı RG. Boğazlar Tüzüğü ilk kez 1993 yılında "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzüğü" adıyla yürürlüğe konmuş (11.01.1994 tarih ve 21815 sayılı RG.), anılan Tüzükte daha sonra bazı değişiklik de yapılmış (21.06.1994 tarih ve 21967 sayılı RG.), Tüzük 1994 yılında yürürlüğe girmiştir.

⁴⁸¹ BMDHS 21. maddesinde "kıyı devletleri, güvenlik, maliye, sağlık veya muhaceret konularındaki yasa ve kurallarına aykırı davranışların önlenmesine ve zararsız geçişe ilişkin yasa veya kurallar kabul edebilecekleri"ni belirtmektedir. BMDHS'nin 24. maddesinde kıyı devletlerinin bu yetkisinin sınırları arasında "yabancı gemilere zararsız geçiş haklarını kullanmalarını engelleyecek veya kısıtlayacak yükümlülükler getirmemek" de bulunmaktadır. Ayrıca Sözleşmede kıyı devletlerinin karasularından geçişi düzenleyecek trafik ayırım şemaları kabul ve ilan etmelerine; özellikle nükleer takatli gemilerin ve çevreyi kirlenme potansiyeli bulunan yük taşıyan gemilerden bu ayırım şemalarına uygun seyretmelerini isteme olanağı da tanınmıştır. Bkz. BMDHS; m. 22.

Tüzük, MSC'nin 63. Dönem Toplantısında onaylanmıştır⁴⁸². Daha sonra bu Tüzük, yürürlükten kaldırılmıştır⁴⁸³.

2.3. 1998 Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü

IMO'nun Trafik Ayrım Düzeni konusundaki kural ve tavsiyelerinin, 1994 Tüzüğü'nden farklı hükümleri bulunması nedeniyle⁴⁸⁴; farklılıkları gidermek amacıyla, 1998 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü kabul edilmiştir⁴⁸⁵. Tüzüğün hazırlanmasında milletlerarası deniz hukukunun genel ilkeleri ile Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin konferans tutanaklarını kullanılmıştır.

1998 Tüzüğü, geçiş emniyetini artırma meselesine odaklanmıştır. Geçiş yapacak gemilerin Trafik Kontrol Merkezine zamanında bildirim yapmaları, geçiş sırasında kazaya uğrayan veya arıza yapan gemilerin Trafik Kontrol Merkezine durumlarını bildirerek kılavuz kaptan almak suretiyle seyre devam edecekleri gibi seyrüseferle ilgili yeni bazı hükümler kabul edilmiştir⁴⁸⁶. MSC tarafından da 1998 tarihli Türk Boğazları'na ilişkin düzenleme uygun görülmüş, IMO'nun 19. Genel Kurulunda kabul edilen A.827 (19) sayılı kararı ile onaylanmıştır⁴⁸⁷.

2.4. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği

1998 Tüzüğü, 14.08.2019 tarih ve 1426 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararıyla Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği'nin⁴⁸⁸ ihdası ile yürürlükten kaldırılmış olup,

⁴⁸² Bkz. MSC/WP.5/Add.1:MSC 63/WP.17. Türkiye'nin de yer aldığı 62. dönem toplantısından kısa bir süre önce Nassia/Shipbroker kazası İstanbul'u sarstmış, bu kaza, Boğazlarda yeni bir trafik yönetim sisteminin gerekliliğini göstermiştir.

⁴⁸³ Tüzük 6 Kasım 1998 tarihinde Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün yürürlüğe girmesiyle yürürlükten kaldırılmıştır. 15.08.2019 tarihinde ise Türk Boğazları Deniz Trafik Yönetmeliği yayınlanmıştır. Bkz. 15.08.2019 tarih ve 30859 Sayılı RG.

⁴⁸⁴ 1994 tarihli Tüzük, büyük gemiyi 150 metre ve üzeri, derin draftlı gemiyi de 10 metre ve daha derin suçekimli gemi olarak tanımlamaktaydı. IMO Kural ve Tavsiyelerinde büyük gemi 200 metre ve üzeri, derin draftlı gemi ise 15 metre ve daha derin suçekimli gemi olarak tanımlanmaktaydı. Bkz. Kanbolat, H.-Ece, N., J.- Akten, N.- Oral, N: "75. Yılında Montrö Boğazlar Sözleşmesi: Karadeniz'in Değişen Jeopolitiği Çerçevesinde", ORSAM, Rapor No: 51, İstanbul 2011, s. 12-13.

⁴⁸⁵ Tüzük 08.10.1998 tarih ve 98/11860 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla kabul edilmiş olup; 06.11.1998 tarih ve 23515 mükerrer RG.'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

⁴⁸⁶ 1998 Tarihli Tüzük, m. 15.

⁴⁸⁷ Söz konusu kararın 5. Paragrafında: "MSC, hükümetlerden gelen teklifleri, İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi ile ilgili olarak konulmuş olan kural ve tavsiyelerin işleyişini, bu kural ve tavsiyelerdeki değişiklik önerilerini gözden geçirmeli ve gelecek Genel Kurul'a bu konuda bir rapor vermelidir." ifadesi yer almış, 71. Deniz Güvenliği Komitesi dönem toplantısında yapılan tavsiyeler kabul edilmiş ve 21. Genel Kurul'da da benimsenmiştir. Bkz. Kanbolat ve diğerleri, s. 14.

⁴⁸⁸ Yönetmelik 1426 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile 15.08.2019 tarih ve 30859 sayılı RG.'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Yönetmelik içeriğinde belirtildiği üzere “20.07.1936 tarihinde imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi, 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanunun 6. maddesi, 618 sayılı Limanlar Kanununun 2. maddesi ve 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 474. ve 479. maddelerine” dayanarak düzenlenmiştir.

Yönetmelik’te; hukukî dayanaklara iki madde ilavesi yapılmış, Marmara Denizinde seyir yapan gemilerin VTS’e rapor vermeleri düzenlenmiş, İstanbul Boğazı Güney Girişi Demirleme yerleri (Yenikapı) bölgesine gelen ve buradan örneğin Haydarpaşa limanına yanaşacak olan gemiler için Kılavuz Kaptan alma zorunluluğu getirilmiş olup diğer gemiler muaf tutulmuş, böylece Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni İstanbul Liman yönetmeliği ile uyumlu hale getirilmiştir. Ayrıca bazı demirleme yerlerinde; demirleme ile kalkış ve kıyı tesislerine yanaşacak gemiler için demirleme sahasında kılavuz kaptan alma zorunluluğu getirilmiştir.

Yönetmeliğin 28(2). maddesinde Boğazlarda klavuzluk ve römorkörlük hizmetleri “KEGM tarafından verilebilir” denmektedir. Oysa Tüzükte “Bakanlık adına KEGM tarafından verilir. KEGM bu yetkisini devredemez.” denmekteydi. Bu değişiklikle Boğazlarda kılavuzluk ve romörkörlük hizmetlerinde KEGM’nün tek el yetkisinin kaldırılması söz konusu olabilmektedir. Yine Yönetmeliğin 33(2). maddesi ile İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğaz geçişleri sınırlandırılmıştır.

2.5. Gemi Trafik Hizmetleri (VTS)

Türk Boğazları’nda deniz trafiğini düzenlemeye yönelik yapılan teknik çalışmalar, 1988 yılında başlamıştır. 1996 yılında Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH-VTS) Projesi⁴⁸⁹ mülga Denizcilik Müsteşarlığı yatırım programına alınmıştır. Yürütülen çalışmalar sonucunda Türk Boğazları VTS Projesi 01.07.2003 tarihinde tamamlanmış, sistemin 30.12.2003 tarihinde fiilen işletilmesi mümkün olmuştur. Sistemin işletilmesi, bakım-onarımı ve idamesi, 2002 yılında Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü’ne (KEGM) devredilmiştir⁴⁹⁰. Bilahare, konuya ilişkin olarak KEGM ile Mülga Denizcilik Müsteşarlığı 26.09.2002 tarihli bir protokol imzalanmıştır⁴⁹¹.

⁴⁸⁹ Proje, Milli Güvenlik Kurulu’nun 27.12.1995 tarihli ve 388 sayılı tavsiye kararına istinaden, 04.07.1996 tarih ve 96/8370 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yatırım programına alınmıştır.

⁴⁹⁰ Bkz. 02.08.2002 tarihli ve 2002/4636 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı.

⁴⁹¹ KEGM Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın İlgili Kuruluşu olup 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname Hükümleri kapsamında faaliyet göstermektedir ve merkezi İstanbul’dadır. Amacı, deniz ve karasularında

Türk Boğazları VTS'inin kurulmasından bir süre sonra Türk Boğazları'nın yanı sıra Marmara Denizi trafik ayırım şeridinde cereyan eden gemi trafiğinin izlenmesi de amaçlanmıştır. 02.07.2008'de Marmara Denizi'ne üç Trafik Gözetleme İstasyonu (TGİ) kurulmuştur. Bunlar; Armutlu, Bozcaada ve Şarköy istasyonlarıdır. Bu istasyonların sisteme entegrasyonu sağlanmıştır⁴⁹². İlk yıllarda yalnızca İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nı izleyen Türk Boğazları VTS'i, sonradan yapılan TGİ'lerle Marmara Denizi'ndeki Trafik Ayırım Düzenini kapsamak üzere genişletilmiştir. Böylece Türk Boğazları'nda tümüyle gemi trafiği takip altına alınmıştır. Sonuç olarak Ege Denizi'nden Karadeniz'e değin kesintisiz bir şekilde gemilerin izlenmesi mümkün olmuştur.

Türk Boğazları VTS'i; İstanbul ile Çanakkale'deki iki VTS merkezi ile bunlara bağlı, Türk Boğazları'nda değişik bölgelerde konuşlanan onaltı insansız TGİ tarafından çeşitli diferansiyel küresel konumlandırma sistemi (dGPS), Radyo Kerteriz Bulucu (RDF) ile diğer algılama terminalleri yoluyla fonksiyonlarını icra etmektedir. TGİ'lerde öncelikli olarak radar, ayrıca konuşlu bulunduğu yerlere göre değişen AIS, Çok Yüksek Frekanslı (VHF) Telsizler ve diğer algılayıcı cihazlar mevcuttur⁴⁹³. Türk Boğazları VTS Sistemi; bilgi, seyir yardımı ile trafik organizasyonu hizmeti vermektedir⁴⁹⁴.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından İzmit, İzmir ile Mersin'de üç yerde VTS sistemi kurulmuştur. Bölgesel VTS'ler şeklinde isimlendirilen ve işletme yetkisi KEGM'ne devredilen bu VTS'lerin, İzmit Körfezi, İzmir Körfezi ile Kuzey Ege deniz alanı ve İskenderun, Mersin Körfezleri ile Doğu Akdeniz'de 2016 yılından itibaren hizmet vermektedir⁴⁹⁵.

seyreden Türk ve yabancı bayraklı gemilerin seyir güvenliğine yardımcı olmak, kıyı emniyeti ve gemi kurtarma hizmetleri ile kılavuzluk, römorkörcülük hizmetleri yapmak ve bunlarla ilgili cihaz ve tesislerini kurmak, işletmek, can, mal ve gemi kurtarmak, yardım, çeki, batık çıkarmak ve bunlarla ilgili römorkaj ve dalgıçlık hizmetlerini yürütmek, güvenli seyre yönelik kurulmuş ve kurulacak olan sahil telsiz istasyonları, AIS, dGPS ve benzeri sistemlerle ilgili her türlü yatırımı yapmak ve tekel şeklinde işleterek seyir emniyetini artırmaktır. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü faaliyetlerini 3 adedinde otorite olmak üzere 7 temel alanda sürdürmektedir. Belirlenen Saha İçerisinde Tekel Olmak Üzere Tüm Denizlerde Gemi Kurtarma, Tahlisiye (Can Kurtarma), Türk Boğazları VTS Otoritesi, Fenerler Otoritesi, Deniz Haberleşmede Hesaplaşma Otoritesi Ve Navteks Yayın Koordinatörü, Kılavuzluk Hizmeti, Römorkaj Hizmetidir. Bkz. <<https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/hakkimizda>>, (E. T.: 30.03.2019).

⁴⁹² Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü 2016-2020 Stratejik Planı, s. 56. Bkz. <<http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/userfiles/editor/pdf/2016-2020-stratejik-plan-pdf>>, (E. T.:11.11. 2019).

⁴⁹³ Bkz. <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/gemi_trafik_ve_kilavuzluk_hizmeti>, (E.T.: 30.03.2019).

⁴⁹⁴ KEGM 2016-2020 Stratejik Planı, s. 36.

⁴⁹⁵ Bkz. <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/gemi_trafik_ve_kilavuzluk_hizmeti>, (E.T.: 30.03.2019).

Türk Boğazları VTS'i ve bölgesel VTS'ler birlikte beş VTS merkezi ve merkezlere bağlı, hizmet bölgelerine dağılmış kırk TGI'den oluşmuştur. VTS merkezleri, radarlar, gece görüşlü elektrooptik ekipman, AIS, telsiz donanımı, elektronik haritadan takip, kaydetme-yeniden gösterme olanakları, meteorolojik ve hidrografik algılama cihazları, dGPS, veri aktarma olanakları ile başkaca gerekli donanım ve uygulama yazılımları bileşiminden müteşekkildir⁴⁹⁶. Bölgesel VTS sistemleri sayesinde deniz trafiğinin emniyeti ile verimliliği geliştirilmekte, deniz çevresinin korunması sağlanmaktadır. Ayrıca gemi trafiğinin takibi, organizasyonu, yönetimi ve bölgesel VTS alanlarının bir kısmında veya tümünde “bilgi, seyir yardımı ve trafik organizasyonu hizmetleri”nin birisi ya da daha fazlasının temini amaçlanmıştır.

VTS makamının yetki ve sorumlulukları, VTS operatörlerinin uyacağı operasyonel ve teknik ilkeler, eğitim ve belgelendirme ile VTS'in diğer işlevleri; Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin kurulması ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik hükümlerinde düzenlenmiştir⁴⁹⁷. Yönetmelik'te yetkili ulusal otorite olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı; yetkili VTS kurumu olarak da KEGM gösterilmiştir⁴⁹⁸. 2017 tarihli Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik⁴⁹⁹ ile yapılan değişikliğin 1. maddesinde “18.02.2007 tarihli ve 26438 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmeliğin 15/B maddesinin birinci fıkrasının birinci cümlesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.” denilerek, “İdare Gemi Trafik Yönetim Merkezini (GTYM) kendisi işletebileceği gibi, GTYM’nin işletimini bir VTS otoritesine devredebilir.” şeklinde ifade edilmektedir. Burada VTS otoritesi olan KEGM’nün işletmecilik yetkisini tamamen ya da kısmen devredebilmesine imkan tanınmıştır. Türk Boğazları VTS sistemi, 14.08.2019 tarih ve 1426 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararıyla çıkarılan ve 1998 Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü’nü değiştiren Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği⁵⁰⁰, Gemi Trafik Hizmetleri

⁴⁹⁶ KEGM 2016-2020 Stratejik Planı, s. 56-58.

⁴⁹⁷ Yönetmelik 18.02.2007 tarih ve 26438 sayılı Resmi Gazetede yayınlanmıştır. Daha sonra 31.12.2010 tarih ve 27802 sayılı RG., 15.08.2012 tarih ve 28385 sayılı RG. Ve 09.09.2016 tarih ve 29826 sayılı RG, 19.12.2017 tarih ve 30275 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan, “Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik” lerle ilk Yönetmelikte değişikliğe gidilmiştir.

⁴⁹⁸ Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi, Bkz. <<http://www.vda.org.tr/upload/tarife/KULLANICIREHBERI.pdf>>, s. 1, (E. T.: 23.03.2019).

⁴⁹⁹ Yönetmelik değişikliği 19.12.2017 tarih ve 30275 sayılı RG.’de yayınlanmıştır.

⁵⁰⁰ Yönetmelik 15.08.2019 tarih ve 30859 sayılı RG.’de yayınlanmıştır.

Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik ile A.857(20) ve A.827(19) sayılı IMO kararlarına uygun olarak işletilmektedir⁵⁰¹.

KEGM'nün VTS'e ilişkin önemli görevleri vardır. KEGM, Türk Boğazları'nda tekel olarak, Türk denizleri ile karasularında seyir emniyetini sağlamak üzere VTS sistemi kurmak, Türk Boğazları VTS sistemini Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı için işletmek, VTS sisteminin görevle alakalı bütün ihtiyaçlarını temin etmek, icabeden yatırımı üstlenmek, kurulması planlanacak VTS'leri Bakanlık için kurmak, işletmek, kontrol etmek, denetlemek ve belgelendirme hizmetlerini yapmak yetkileri mevcuttur⁵⁰².

Türk Boğazları'nda yapılan düzenlemeler ve VTS Sistemi'nin devreye girmesiyle Türk Boğazlar bölgesindeki kazalar azalmıştır. İstanbul ve Çanakkale Boğazı ile Marmara Denizi'nde meydana gelen deniz kaza ve olaylarının İstanbul Boğazı'ndan geçen tüm gemi ve deniz araçlarına oranı incelendiğinde; İstanbul Boğazı'nda VTS'nin işletmeye alınması sonrasında 2015 yılında en az kaza sayısı gerçekleşmiştir. Türk Boğazları VTS Sisteminin, Boğazlar bölgesinde kazaların önlenmesi ve azaltılmasında etkili olduğu görülmektedir⁵⁰³. Mevcut veriler, Türk Boğazları VTS Sisteminin seyir emniyetine sağladığı katkıyı açıkça ortaya koymaktadır⁵⁰⁴.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın resmi verilerine göre; Türk Boğazları geçiş istatistikleri ile deniz kaza ve olay istatistiklerine dayanarak⁵⁰⁵, Yıllar bazında kaza sayısının geçiş sayısına oranlarına bakıldığında, VTS kurulmasından sonra oranların gitgide azaldığı ve 2015 itibariyle binde 0,918 olarak en az oranın yakalandığı görülecektir. Ancak 2016'dan itibaren kaza oranlarında bir artış görülmektedir. Ülkemizde VTS kurulmuş tüm bölgeler için resmi kaza istatistikleri ve geçiş istatistikleri tutulmasına rağmen VTS'in çevre koruma ve kazalar üzerindeki etkisini değerlendirmek üzere kapsamlı bir çalışmanın bulunmadığı göze çarpmaktadır. Türk Boğazları ve

⁵⁰¹ Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi; Bkz. <<http://www.vda.org.tr/upload/tarife/KULLANICIREHBERI.pdf>>, (E.T.: 23.03.2019).

⁵⁰² KEGM 2016-2020 Stratejik Planı; s. 22., Bkz. <<http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/userfiles/editor/pdf/2016-2020-stratejik-plan-.pdf>>. (E.T.: 30.03.2019).

⁵⁰³ Ece, N., J.: "Kılavuzluk Hizmetlerinin Deniz Emniyetine Katkısı: İstanbul Boğazı'nda Kazaya Karışan Gemiler ile Kılavuz Kaptan Almaları Arasındaki İlişkinin Analizi", Journal of ETA Maritime Sci. 2016; 4(1): 3-21 | DOI: 10.5505/jems.2016.03522; s. 9, 19.

⁵⁰⁴ Bkz. <<https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/gemi-trafik-ve-kilavuzluk-hizmeti>>, (E.T.: 30.04.2019).

⁵⁰⁵ Türk Boğazları ve Marmara Denizi geçiş istatistikleri ve kaza istatistikleri için Bkz. <<https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/diger-deniz-kazalari.aspx>>. (E.T.: 15.11.2019).

Marmara Denizi haricinde de diğer VTS bölgelerini içerecek şekilde, VTS'in etkisi üzerine çalışmalar yapılması faydalı olacaktır.

2.6. Gemi Trafik Yönetim Sistemi (GTYS)

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca kurulan Gemi Trafik Yönetim Sistemi (GTYS); Bölgesel VTS sistemleri, 24 adet TGI ve 3 adet VTS merkezi ve Ankara'da bulunan Gemi Trafik Yönetim Merkezi'ni (GTYM) içermektedir. GTYM ve Bölgesel VTS (İstanbul, Çanakkale, İzmit, İzmir, Mersin) Merkezlerinde tüm deniz görüntüleri birleştirilerek diğer sistemlere (LRIT, AIS, e-denizcilik yazılımları) entegre edilmektedir. Böylelikle ülkedeki genel uygulama görüntüsü ortaya çıkmaktadır. Limanlarda, verimliliğin yanısıra emniyet oranının artırılması ve kriz yönetimi(SAR) için gemiler ile yüklerin hareketlerine ilişkin izleme ve takip işlemi önem kazanmıştır. Türkiye'de, GTYM tarafından bütün limanlar ile sistemi kullananların, sistemden bilgi alış verişi yapmaları, üst seviyedeki yetkili görevlilerin ülke görüntüsünü kısmen ya da tümüyle kendi işyerlerinden izlemeleri, yönetmeleri sağlanmaktadır. Liman Başkanlıkları, VTS'ler, acenteler, liman tesisleri, kılavuzluk ve römorkörcülük teşkilatları gibi kuruluşlar veri alışverişi yaparak bir çok işlemi GTYM üzerinden gerçekleştirebilmektedirler⁵⁰⁶.

Ayrıca; Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Gümrük Müsteşarlığı gibi kurumlar da ihtiyaç halinde GTYM üzerinden işlem ve veri alış verişi yapabilmektedirler. GTYM veritabanı, gelişmiş arayüz ile açık mimari esaslar çerçevesinde tasarlandığından, dış sistemlerle bilgi alışverişi yapma kabiliyetindedir⁵⁰⁷.

GTYS Projesi 2005 yılı itibariyle planlanmaya başlanmıştır. Bu kapsamda yer alan VTS'lerin işletme, bakım-onarım, idame sorumluluğu, KEGM'ne devredilmiştir⁵⁰⁸. KEGM'nün VTS konusunda; IMO Türk Delegasyonu ve IALA Konseyi Üyeliği mevcuttur⁵⁰⁹.

⁵⁰⁶ Bkz. < <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/gemi-trafik-ve-kilavuzluk-hizmeti>>. (E. T.: 30.03.2019).

⁵⁰⁷ Bkz. < <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/gemi-trafik-ve-kilavuzluk-hizmeti>>, (E. T.: 30.03.2019).

⁵⁰⁸ Bkz. Bakanlar Kurulu'nun 21.10.2013 tarih ve 2013/5498 sayılı Kararı.

⁵⁰⁹ Bkz. < <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/gemi-trafik-ve-kilavuzluk-hizmeti>>, (E. T.: 30.03.2019).

GTYS'nin amacı; sorumlulukları kapsamında, katılan gemilere ait trafik için, millî ve milletlerarası kurallar dahilinde bilgi hizmeti, trafik organizasyonu ile seyir yardımı hizmeti sağlamaktır. Böylelikle seyir, can, mal ile çevre emniyeti arttırılacaktır. GTYS; sorumluluk alanlarındaki deniz trafiğini tüm çevre şartlarında 7 gün 24 saat düzenli olarak takip ederek, deniz trafiği konusundaki millî ve milletlerarası kuralların uygulanmasını sağlamaktadır. Ayrıca; deniz trafiğine ait ses, veri ve görüntülerin kayıtlarını tutmaktadır. Bu kayıtların kurallara uygun olarak alakalı kurum ve kuruluşlara aktarımı hazırlanmakta, kaza durumunda, etkili olarak hızlı müdahale sağlanmaktadır. Böylece seyir, can, mal emniyetinin arttırılması, çevre kirliliğinin önlenmesi ve azaltılması, ekonomik kayıpların düşürülmesi ile deniz trafiğinin hızlı ve emniyetli şekilde devamını sağlamak üzere en önlemler alınmaktadır⁵¹⁰.

3. 618 Sayılı Limanlar Kanunu

Limanlar kanunu'nun 2. maddesinde⁵¹¹, “Türkiye limanlarına girip çıkan bütün gemiler ve deniz araçları bu Kanun hükümlerine tabidirler. Limanların sınırları ile kamu limanlarının yetki alanlarını belirleyen deniz koordinatları, limanlara gelen gemilerin ve gemi dışında kalan her türlü deniz aracının liman içinde seyir, demirleme, rıhtım ve iskelelere yanaşma, şamandıralara bağlama ve buralardan ayrılma ve uyulacak kurallar ile ticaret eşyası, patlayıcı, yanıcı ve benzeri tehlikeli maddelerin boşaltma ve yükleme yöntemini, yer ve zamanlarını, gemilerin limanda kalabilecekleri süreleri, çevre kirliliğinin önlenmesi ile limanda düzen ve disiplinin sağlanmasına ilişkin diğer hususlar Denizcilik Müsteşarlığınca çıkartılacak yönetmelikle düzenlenir.” denilerek, “Türk limanlarının sınırları ile kamu limanlarının yetki alanları ve bunlara giriş çıkışla ve çevre korumayla ilgili uyulacak kural ve düzenlemelerin çıkarılacak yönetmeliklerle düzenlenmesi” hükme bağlanmıştır. Bu kapsamda limanlarla ilgili çıkarılan Liman Yönetmelikleri ile Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik ve Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği'nin düzenlenmesinde anılan 2. madde dayanak alınmıştır. Bu bağlamda VTS düzenlemesinin temel hukukî dayanaklarından da birisidir.

Limanlar Kanunu'na dayanılarak çıkarılan Liman Yönetmeliklerinde; gemilerde bulunması gereken emniyet ve haberleşme cihazlarının kullanımı konusu 31. maddede

⁵¹⁰ Bkz. <<https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/gemi-trafik-ve-kilavuzluk-hizmeti>>. (E. T.: 30.03.2019).

⁵¹¹ 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun 2. Maddesinde, 5790 sayılı kanunun 15 m. ile değişiklik yapılmıştır. 5790 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun ve Limanlar Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun, 29 Temmuz 2008 Salı günü 26951 sayılı RG.'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

belirtilmektedir. Bu maddeye göre, “liman idari sahasında bulunan gemi ve deniz araçlarında mevzuat gereği bulundurulması gereken emniyet ve haberleşme cihazlarının açık ve çalışır durumda olması ve devamlı surette dinleme yapılması” zorunludur. Sözü edilen cihazların arızası halinde geminin kaptanı veya donatanı durumu ivedilikle en yakın liman başkanlığına bildirmek zorundadır. Bu madde, VTS tarafından gemilerin izlenmesi ve gerektiğinde yönlendirilmesi konusunda ulusal mevzuat için dayanak alınmaktadır.

Limanlar Yönetmeliği’nin tehlike oluşturan gemi ve deniz araçları hakkındaki 46(1) maddesine göre “Liman idari sahasında, cinsi, tonajı ve bayrağına bakılmaksızın adli mercilerce verilmiş haciz, ihtiyati haciz, ihtiyati tedbir veya seferden men kararları gibi hukuki işleme konu olan veya teknik eksikliği nedeniyle bir idari karar ile seferden alıkonulan ya da herhangi bir sebeple kıyı tesislerinde veya demirleme sahasında bekleyen, tehlike oluşturan, kumanda edilemeyen ve benzeri nedenlerle denize elverişli olmayan gemi ve deniz araçlarını, denize elverişli hale getirmek, seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyetini tehlikeye atmayacak tedbirleri derhal almak ve aldirmekle, liman başkanlığının izni dahilinde, gemi ilgilileri yükümlüdür” hükmü amirdir. Bu hüküm VTS gibi seyir emniyetini sağlama, can, mal ve çevre koruma konusunda uluslararası uygulamalarla etkinliğini kanıtlamış bir sistemin gemi yönetimi tarafından kullanılmasına olanak sağlamaktadır.

13 Haziran 2018 tarihli Limanlar Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmeliğin⁵¹² 3(j) maddesinde “Uğraksız geçiş niteliğinde olup, sefer talimatı bekleme, arıza sonucu yedek parça ve/veya teknisyen temini, kötü hava koşullarından dolayı sığınma, personel değişimi ve liman başkanlığınca kabul edilen mazeretli hallerde; gemi ve deniz araçları önceden liman başkanlığına veya Gemi Trafik Hizmetleri Merkezine veyahut kılavuzluk teşkilatına telsizle bilgi vererek demirleme ordinosu almadan liman idari sahasında liman başkanlığınca belirlenen sahalara demirleyebilirler. Bu bildirimin Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi ve/veya kılavuzluk teşkilatına yapılması halinde bildirim alan, derhal liman başkanlığına bilgi verir. Bu şekilde demirleyen gemi ve deniz araçları, demirleme süresinin 168 saati aşması halinde demirleme ordinosu alırlar.” hükmü bulunmaktadır. Bu madde ile VTS, Limanlar kanununun bir parçası haline gelmiştir.

⁵¹² Limanlar Yönetmeliğinde değişiklik 13.06.2018 tarih ve 30450 sayılı RG.’de yayımlanmıştır.

“İzmit, İzmir, Mersin, Gemi Trafik Hizmetleri Uygulama Talimatı”nın 3(1). maddesinde “Bu talimat, 618 Sayılı Limanlar Kanunu, 4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun, 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, Limanlar Yönetmeliği ile Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmeliğe dayanılarak hazırlanmıştır.” denilerek uygulamada VTS sisteminin çalışmasında ve idari uygulamalarında 618 sayılı Limanlar Kanunu ve bağlı Liman yönetmeliklerine atıf yapılmaktadır.

4. 5312 Sayılı Deniz Çevresinin Petrol Ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun

5312 Sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun⁵¹³ ve Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği⁵¹⁴, denizde oluşan ve denizi kirlüten kazaların müdahalesine yönelik esaslar ve deniz kirliliği neticesinde meydana gelen zararların tazmin esasları konusundaki sorumluluk ve görevleri ortaya koymaktadır. Bu konuda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Sahil Güvenlik Komutanlığı görevlidir. 5312 Sayılı Kanunun Uygulama Yönetmeliği’nin amacı, kirlenme tehlikesine karşı önlem alınması, zararların tespit ve tanzim esasları, milletlerarası yükümlülükler ve ilgililerin yetki görev ve sorumluluklarını belirlemektir. Gemi yakıtlarından ve yüklerden kaynaklanan kirliliği ve kıyı tesislerini kapsamaktadır. 500 groston ve daha büyük petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemilere uygulanır.

5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun ile uygulama yönetmelikleri, millî düzeyde gemi kaynaklı petrol kirliliği müdahale hükümlerini ortaya koymaktadır. Bu hükümler AB, IMO şartları ile 1990 tarihli Petrol Kirliliğine Müdahale hakkındaki Uluslararası Sözleşme’yi (OPRC)⁵¹⁵ kapsar. Bu kanun ve yönetmeliklerin

⁵¹³ 5312 sayılı Kanunun Kabul tarihi 11.03.2005 tarih ve 25752 sayılı RG.’de yayınlanmıştır.

⁵¹⁴ Yönetmelik 21.10.2006 tarih ve 26326 sayılı RG’de yayınlanmıştır.

⁵¹⁵ Uluslararası Sözleşme ve Eklerine ilişkin Kabul Kanunu 11.06.2003 tarih ve 4882 sayılıdır. Bkz. 17.6.2003 tarih ve 25141 sayılı RG.

uygulanması amacıyla Acil Müdahale Merkezlerinin Kurulması Projeleri hazırlanmıştır⁵¹⁶. Bu hükümler ve projeler denizin kirlenme tehlikesine karşı önlem alınması ve zararların tespiti amaçlarıyla VTS kurulması ve işletilmesinde hukukî dayanak olarak alınabilecektir. 5312 sayılı Kanun'un Uygulama Yönetmeliği'nde, denizin kirlenmesiyle neticelenen kazalara müdahale ile kirlilik nedeniyle meydana gelen zararların tazmini konularında sorumluluklar ile görevler ayrıntılı olarak açıklanmaktadır.

5. 2872 Sayılı Çevre Kanunu

Çevre Kanunu'nun⁵¹⁷ amacı, “bütün canlıların ortak varlığı olan çevrenin, sürdürülebilir çevre ve sürdürülebilir kalkınma ilkeleri doğrultusunda korunmasını sağlamak”tır. Kanun gemiler ile deniz araçlarının yol açtığı kirlilik nedeniyle idarî para cezalarını da kapsamaktadır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı ile Büyükşehir Belediye Başkanlıkları görevli kurumlardır.

Bu kanunla bağlantılı olarak; Çevre Kanununa Göre Verilecek İdari Para Cezalarında İhlalin Tespiti ve Ceza Verilmesi ile Tahsili Hakkında Yönetmelik⁵¹⁸; Kanun kapsamında idarî para cezası verme konusunda ihlallerin tespit edilmesi, cezaların kesilme usulü ve ceza uygulamalarında belge niteliği taşıyan makbuzların şekli, dağıtılması, kontrolü konularının usul ile esaslarını düzenlemektedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Büyükşehir Belediye Başkanlıkları görevli kurumlardır. Bu yönetmeliğin kapsamı itibarıyla 3. maddesinde belirtildiği üzere, “ülkenin egemenlik alanlarındaki denizlerde ve yargılama yetkisine tabi olan deniz yetki alanlarında ve bunlarla bağlantılı sularda, tabii veya suni göller ve baraj gölleri ile akarsularda 2872 sayılı Çevre Kanunu uyarınca uygulanacak idarî yaptırımları” kapsamaktadır. Yönetmelik VTS bölgelerini de kapsamakta olup, denetim konusundaki 7(2). maddede “gemilerin sebep olduğu ihlallerin tespiti için, Bakanlıkça yetki verilmiş kurum ve kuruluşların yetkili makamı tarafından konunun uzmanı iki veya daha fazla kişiden meydana gelen çevre denetim ekibi görevlendirilir. Denizlerde idari para cezası vermeye yetkili kurum veya kuruluşların

⁵¹⁶ Bkz. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Web Sitesi. <http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/doc/20130226_113645_66968_1_67502.pdf>, (E.T.: 30.03.2019).

⁵¹⁷ 2872 sayılı Çevre Kanunu 09.08.1983 tarihinde kabul edilmiş ve 11.08.1983 tarih ve 18132 sayılı RG.'de yayınlanmıştır.

⁵¹⁸ Yönetmelik 03.04.2007 tarih ve 26482 sayılı RG.'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

yetkili oldukları alanlarda sürekli olarak havadan, karadan ve denizden kontrol ve izleme yapmaları, kontrol, izleme ve haberleşme için gerekli her türlü tedbiri almaları esastır.” ifadesi liman ve kıyılarda konumlandırılan VTS sayesinde kontrol, izleme ve haberleşme imkanlarının kullanılarak ilgili mevzuatın uygulanması konusunda denetim ve kontrol yapılmasının sağlanabileceği görülmektedir. Bu bağlamda VTS, deniz kirliliğinin denetimi, kontrolü ve tespitinde yetkilendirilebilir.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’nın yayınladığı 2011/9 sayılı Yetki Devri Genelgesi; gemi kaynaklı denize yönelik kirlilikle ilgili tespit hususunda “Bakanlıkça yetki verilmiş kurum ve kuruluşlar ile bu kurum ve kuruluşların yetki alanları, yetki konuları, Türkiye’nin deniz yetki alanlarında 2872 sayılı Çevre Kanunu hükümlerine uyulup uyulmadığının denetlenmesi, tespit edilen ihlallerde uygulanacak yaptırımlar, ihlalin tespiti için havadan, karadan ve denizden kontrol ve izlemenin yapılma usul ve esaslarını” düzenlemektedir. Bu kapsamda Türkiye’nin deniz yetki alanlarında Çevre Kanunu hükümlerine uyulmasının kontrolü ile Kanun’un 24. maddesi kapsamında idarî yaptırım yetkisi; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’na, Bakanlığa bağlı Liman Başkanlıklarına, Sahil Güvenlik Komutanlığına, Bölge Komutanlığı bağlısı Gemi/Bot Komutanlıkları ile İstanbul, Kocaeli, Antalya, Mersin Büyükşehir Belediye Başkanlıkları’nın Çevre Koruma ve Kontrol Dairesi Başkanlıklarına verilmiştir⁵¹⁹. Yetki Devri Genelgesi ile deniz çevresi konusunda ihlallerin tespiti için havadan, karadan ve denizden kontrol ve izlemenin yapılması işlemi VTS’in faaliyet alanına girmekte ve tespit edilen ihlallerde uygulanacak yaptırımlar için bilgi ve belgelerin temini de yine VTS faaliyetleri arasında bulunduğundan ilgili bölgelerde VTS kurulması konusunda millî anlamda yasal bir dayanak oluşturmaktadır.

II. GEMİ TRAFİK SİSTEMİNİN HUKUKİ NİTELİĞİ

A. GENEL OLARAK

Tüm dünyada VTS’in deniz emniyetine sağladığı katkılara dair hemen hemen bir fikir birliği vardır. Yapılan araştırmalar, açıkça bunu desteklemektedir. Deniz

⁵¹⁹ Battal, M., K.: *Fethiye-Göcek Özel Çevre Koruma Bölgesinde Gemilerden Kaynaklanan Kirliliği Önlemek için Mevzuat ve Altyapı Değerlendirmesi Raporu ve Eylem Planı*, PIMS 3697: Türkiye’nin Deniz ve Kıyı Koruma Alanları Sisteminin Güçlendirilmesi Projesi, Teknik Rapor Serisi 6: 60 sf., Ankara 2011, s. 23, 24, 25.

emniyetinin sağlanması, nihayetinde insanların beden bütünlüğünü, mallarını ve çevreyi korumakta, belirtilen değerlere zarar verilmesini engellemekte veya en aza indirmektedir.

Son yıllarda deniz trafiğini düzenleme ve kontrol hizmetlerinin gelişen teknolojiyle birlikte farklı özelliklere sahip olması, elde edilen bilgilerin kayıt edilmesi, paydaşlara dağıtılması ve muhtelif amaçlarla kullanılmasının mümkün olması, VTS uygulamalarının hukukî niteliğinin belirlenmesinin önemini ortaya koymaktadır. Bir VTS merkezinden bir gemiye verilen bilgilerin hatalı olması sebebiyle bir gemi kazası veya başkaca bir olay meydana gelebilir, gemi veya gemi dışında bulunan insanlar bedensel zarara maruz kalabilirler ya da başka zararlar ortaya çıkabilir. Verilen bilgilerin yayımlanmaması veya güncel olmamaları ya da farklı kişi ve kurumlarla paylaşılması da muhtelif zararlara yol açabilir.

Bu hâllerde kimlerin hangi esaslara göre sorumlu tutulacağı, VTS hizmetlerinin hukukî niteliğiyle doğrudan bağlantılıdır. Keza, VTS merkezi ile bilgi alışverişinin yapıldığı gemiler ve kurumlar arasındaki ilişkinin niteliğinin de açıklığa kavuşturulması gerekir. VTS'in hukukî niteliğinin belirlenmesinde VTS merkezi ile gemiler arasındaki ilişki, VTS sisteminin amacı, gemilere verilen hizmetler ve VTS'in zorunlu olup olmaması gibi hususlar dikkate alınmalıdır. IMO tarafından hazırlanan VTS Kılavuzunda VTS kurma ve işletme sorumluluğunun Taraf Devletlerin uhdesinde bulunduğu⁵²⁰, SOLAS'ta da "Taraf Devletlerin sadece deniz trafiğinin yoğunluğu ve oluşturduğu riskin derecesini göz önüne alarak VTS sistemi kurabilecekleri" ifade edilmektedir⁵²¹. Ayrıca ilgili IMO Kararında, VTS makamlarının bir VTS'in tanıtılıp işletilmesi halinde operatörün görevlerini yerine getirememesinden kaynaklanan bir nakliye kazası durumunda ortaya çıkabilecek hukukî sonuçları dikkate almaları gerektiği açıkça belirtilmektedir⁵²².

B. GEMİ TRAFİK SİSTEMİNİN HUKUKİ NİTELİĞİNE DAİR GÖRÜŞLER

1. Gemi Trafik Hizmeti Kamu Hizmeti Niteliğindedir

VTS'in deniz emniyetine açık katkıları dolayısıyla kamu hizmeti niteliğinde olduğu ileri sürülmektedir⁵²³. Kamu hizmeti, genel olarak "devlet veya diğer kamu tüzel

⁵²⁰ Bkz. IMO Resolution A. 857 (20) (EK I, 3(1)).

⁵²¹ Bkz. SOLAS Bölüm V, Kural 8 (2).

⁵²² IMO Resolution, Ek I, Paragraf 2(2)(4).

⁵²³ Kızılsümer, D.: *Uluslararası Deniz Hukuku Çerçevesinde Boğazlarda Kıyı Devletinin Yetkileri*, DEÜ Sosyal Bilimler Ens. Kamu Hukuku Anabilimdalı, Yayımlanmamış Doktora Tezi, İzmir 2002, s. 116.

kişileri tarafından veya bunların gözetim ve denetimleri altında genel ve ortak gereksinimleri karşılamak ve tatmin etmek, kamu yararını sağlamak için kamuya sunulmuş devamlı ve muntazam faaliyetler”⁵²⁴ olarak tanımlanmaktadır. Dar anlamda ise “kamu idare veya müesseselerinin kamu hukukuna özgü yöntemler çerçevesinde, bu hukuktan doğan yetkilere dayanarak gösterdiği faaliyetler ve yaptığı hizmetler”⁵²⁵ şeklinde tanımlanmaktadır. Kamu hizmeti kavramında belirleyici unsur, yönetim şekli olmayıp, hizmetteki amaç ile sorumluluğu yüklenen yapının niteliğindedir. Buradan hareketle kamu hizmeti, “devletin veya diğer kamu tüzel kişilerinin toplumun, halkın veya toplulukların genel ortak ihtiyaçlarını gereği gibi karşılamak amacıyla ele alıp doğrudan icra ettiği ya da buyruğu ve sorumluluğu altında başkalarına yaptırdığı her türlü faaliyet”⁵²⁶ olarak da tanımlanmaktadır.

Kamu hizmeti tanımından hangi hukuksal sonuçların doğacağı önem taşımaktadır. Kamu hizmetinin karakteristik nitelikleri; sözleşme esaslarına değil, kanun ya da yönetmelik tarzında düzenleyici işlemleri dayanak alması, hizmet yapan şahısların kamu hukuku usullerini kullanmaları, ayrıca hizmete ait yapıyı, usullerini kamu yararı gereğince değiştirebilmeleri ve kamu yararının özel menfaatlere üstün tutulmasıdır⁵²⁷. Herhangi bir uygulamanın sadece tekel şeklinde yürütülmesi kamu hizmeti anlamında her zaman kesin, yeterli gösterge sayılamaz⁵²⁸.

VTS, kamu makamlarının eliyle kurulmakta, gemiler ile VTS merkezleri sürekli karşılıklı iletişim içinde bulunmakta, hizmetlere, iş ve işlemlere ilişkin kurallar, kıyı devletlerince milletlerarası hukuka uygun olarak düzenlenip yayımlanmakta⁵²⁹; VTS işleticisi kişi ve kurumlar gemilere bilgi, tavsiye veya talimat vermekte, hizmetin türleri ve seviyesi, çeşitli bilgi ve prosedürlere erişim, uygun araçlarla denizcilere duyurulmaktadır⁵³⁰. Bütün bu unsurlar, kamu hizmeti kavramıyla örtüşmektedir. VTS hizmetleri, genel olarak bir kamu hizmeti niteliğinde görülmektedir⁵³¹.

⁵²⁴ Onar, S., S.: *İdare Hukukunun Umumi Esasları*, Hak Kitabevi, İstanbul 1966, op. cit., s. 13.

⁵²⁵ Onar, s. 36.

⁵²⁶ Duran, L.: *İdare Hukuku Ders Notları*, Fakülteler Matbaası, İstanbul 1982, op. cit., s. 307.

⁵²⁷ Onar, s. 26, 27.

⁵²⁸ Onar, s. 28.

⁵²⁹ IALA VTS Manual 2016, Chapter 14, s. 77.

⁵³⁰ IMO A.857(20) kararı.

⁵³¹ Kızılsümer, s. 116.

Milletlerarası kuruluşlar da örneğin IALA, açıkça VTS'in bir kamu hizmeti niteliğinde olduğunu belirtmektedir⁵³². VTS makamlarının faaliyetlerini halka bildirmesi ve paydaşlarla işbirliği görevleri mevcuttur. VTS Kurumu, erişebilir olduğu geniş bilgileri paydaşlarının kullanımına sunmakta, doğrudan veya dolaylı olarak medya aracılığıyla da kamuoyu farkındalığını arttırmaya çalışmaktadır⁵³³. VTS'e ilişkin hizmetlerin yürütülme usul ve esaslarının, neredeyse tüm dünyada kanun ve yönetmelikler ve diğer alt seviyedeki düzenleyici işlemlerle yürütülmesi ve çoğu idari işlemlere konu olması, VTS'in kamu hizmeti niteliğini öne çıkarmaktadır⁵³⁴.

VTS'in bir kamu hizmeti olduğunu destekleyen bir diğer düzenleme, 2002/59/EC sayılı AB Direktifi'dir. AB'nin VTMIS Direktifi'nde, bir kamu hizmeti olarak VTS'in mevzuatla düzenlendiği görülmektedir. Üye devletler, VTS/VTMIS düzenlemelerini AB hukukuna entegre etmekten sorumlu tutulmuşlardır⁵³⁵.

IMO'nun A.720 (17) EK. 3(1)(3)(3) ve A.982(24) sayılı kararlarında yer alan PSSA alanlarında da denizcilik faaliyetlerini kontrol etmek üzere VTS kurulması gibi önlemlere başvurulabileceği belirtilmektedir⁵³⁶. Bu bölgelerde özellikle seyrin tehlikeli olduğu deniz alanında kıyı devleti gerekli bütün seyir önlemlerini alma yetkisine sahiptir. Kıyı devleti, VTS'e ilişkin yapacağı düzenlemelerde kamu yararı ve özellikle çevrenin korunması düşüncesini dikkate almak zorundadır.

Ülkemizde VTS'den sorumlu KEGM, sermayesinin tamamı devlete ait, ana statüsündeki hükümler saklı kalmak üzere özel hukuk hükümleri çerçevesinde faaliyet gösteren bir kamu iktisadi kuruluşu (KİK)'dur. KEGM, Türk Boğazlarında VTS'i uygulama hususunda tekel yetkisine sahiptir. Özel hukuk hükümlerine tabi faaliyetleri dışındaki faaliyetleri, idari işlem ve eylem niteliğindedir. Kamu kurum ve kuruluşları, dayandıkları mevzuat çerçevesinde kendilerinden istenen görevleri icra ederken, kamu gücünü ve yetkilerini uygulayarak tek taraflı şekilde oluşturdukları işlem ya da eylemler

⁵³² IALA VTS Manual 2016, Chapter 17, s. 83.

⁵³³ IALA VTS Manual 2016, Chapter 17, s. 83.

⁵³⁴ Ringbom, s. 38.

⁵³⁵ Bkz. Panagiotarakis, N.: "Current status of shore based traffic infrastructure (e.g. AIS, VTS, SAR) deployment in European & Mediterranean countries/ Results of recent surveys conducted on behalf of EMSA & SAFEMED projects", Horama S. A., France, 2007, s. 19; Paul, L.,M., B.: "A Vessel Traffic System Analysis for the Korea/Tsushima Strait"; ESENA Workshop; Energy-Related Marine Issues in the Regional Seas of Northeast Asia; Berkeley, California 8-10 December 1997, s. 10.; Bootsma, R.-Polderman, K.: "ATS and VTS, Some Observations Towards a Synthesis", Journal of Navigation, Cambridge University Press 2009, C. 11, S. 1, s. 42-51, s. 50.

⁵³⁶ IALA VTS Kılavuzu, s. 19.

sebebiyle bir kamu hizmeti görmektedirler⁵³⁷. KEGM'nün bir KİK olarak seyir emniyetine yardımcı olması ve seyir emniyeti ile ilgili VTS hizmetlerini tekel şeklinde ve tek yanlı işlemlerle yürütmesi, Türk hukuku bakımından da VTS faaliyetlerinin kamu hizmeti niteliği taşıdığını açıkça göstermektedir.

VTS, bir kamu hizmeti niteliğinde olduğundan bu hizmetin yürütülmesindeki kusur sebebiyle doğan zararlardan idare sorumludur. Hizmet, özel hukuka ya da kamu hukukuna tabi olsa da idarenin oluşan zarardan sorumluluğuna gidilebilir⁵³⁸. İdarî eylem ve işlemlerinden dolayı zarar görenlerin zararlarının idare tarafından karşılanması hukuk devleti ilkesinin bir sonucudur. İdarenin yaptığı eylem ve işlemlerde kusuru varsa kusur sorumluluğuna gidilmesi gerekir. Ancak bazen idarenin sorumluluğunda kusur şartı aranmaz.

İdarenin hukukî sorumluluğu için temel şart, zararın bir idarî faaliyet sonucu ortaya çıkması ve faaliyette idare hukukuna ilişkin sorumluluk temellerinden en az birinin uygulanmasıdır⁵³⁹. Kamu hukukunda idarenin iki tür sorumluluğu mevcuttur. Birincisi idarenin özel hukuk ilkeleri çerçevesindeki sözleşmelerinden doğan özel hukuk sorumluluğu, ikincisi de idarenin idare hukuku ilkeleri çerçevesindeki sözleşmelerden doğan idarî işlem ve faaliyetlerden ortaya çıkan idare hukukuna özgü sorumluluktur⁵⁴⁰.

Kişilerin idarenin yaptığı eylem ve işlemlerden dolayı uğradığı maddî veya manevî zararları idarenin tazmin yükümlülüğü, idarenin hizmet kusuruna ve kusursuz sorumluluğuna dayanmaktadır⁵⁴¹. Anayasanın 125. maddesine göre “idarenin her türlü eylem ve işlemine karşı yargı yolunun açık” olduğu, maddenin son kısmında ise idarenin kendi eylem ve işlemlerinden doğan zararı karşılamakla yükümlü bulunduğu belirtilmiştir.

Hizmet kusuru, TBK m. 41’de yer alan haksız fiilden ayrı idare hukukuna ait bir sorumluluk türüdür⁵⁴². Hizmet kusuru idare hukuku açısından hizmetin kurulmasında, düzenlenmesinde veya işleyişindeki bozukluk veya aksaklığa karşılık gelen bir kusur

⁵³⁷ Gözler, K.- Kaplan, G.: *İdare Hukuku Dersleri*, Ekin Kitabevi, Bursa, 2018, s. 44- 47.

⁵³⁸ Gözler- Kaplan, s. 678-680.

⁵³⁹ Altay, E.: *İdarî Yargı Kararlarının Uygulanmasından Doğan Uyuşmazlıklar*, 1. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, 2004, s. 273

⁵⁴⁰ Yayla, Y.: *İdare Hukuku*, Beta Yayınları, 1. B., İstanbul, 2009, s. 351.

⁵⁴¹ Gözler - Kaplan, s. 694, 695.

⁵⁴² Sarıca, R.: “Hizmet Kusuru ve Karakterleri”, İÜHF Mecmuası, İstanbul 1949, C. XV, S. 4, s. 859.

olarak tanımlanmaktadır⁵⁴³. Hizmet kusuru genellikle hizmetin kötü ya da geç işlemesi veya hiç işlememesi durumlarında ortaya çıkar⁵⁴⁴. Kamu hizmetlerinin özel kişilere yaptırılması esnasında oluşan zararlardan da idarenin sorumluluğu ortaya çıkabilir. Danıştay bir kararında, idarenin bir hizmeti özel kişilere gördürmesi sonucunda hizmet boyunca ortaya çıkan zarardan dolayı bu hizmetin kamu hizmeti niteliğinin değişmeyeceğini, idarenin hizmetin görülmesinde gözetim ve denetim görevinin olduğunu, bunların olmamasının hizmetin kötü işlemesi sayılacağı, bundan da idarenin sorumlu olacağını belirtmiştir⁵⁴⁵.

Yargıtay da muhtelif kararlarında kamu hizmetinin kusurlu görülmesi ve kötü idamesi sonucu oluşan zararlarda hizmet kusurunun mevcut olduğunu kabul etmektedir⁵⁴⁶. Yargıtay; kamu hizmetinin hukuka uygun idame edilip edilmediği konusu ile kamu gücüyle, re'sen ve tek taraflı uygulanan, idarî bir faaliyet özelliği taşıyan işlemlerden kaynaklanan zararın telafisinin idarî karar ve işlemlerden kaynaklanan zararlardan sayılarak, bunların idarî hukuk ilkeleriyle değerlendirilmesi gerektiğini, benzeri uyuşmazlıklarda idarî yargının görevli olduğunu belirtmektedir.

Yargıtay Hukuk Genel Kurulu, kararlarında kamu tüzel kişilerinin bir özel hukuk tüzel kişisi gibi yapmış olduğu iş ve eylemlerden kaynaklanan zararlar dolayısıyla sorumluluğun özel hukuk hükümleri ve ilkeleri çerçevesinde çözümlenmesi gerektiğini vurgulamaktadır⁵⁴⁷. Nitekim, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun (KTK)⁵⁴⁸ 106. maddesine ilişkin uyuşmazlıklarda uygulamanın bu yolda olduğu görülmektedir. Bir KİK olarak KEGM'nün üçüncü kişilerle olan ilişkilerinden doğan uyuşmazlıklar da adli yargı yerinde görülmektedir.

KEGM'nün faaliyet alanlarıyla ilgili davalar, konusuna bağlı olarak adli veya idarî yargıda görülmektedir. KEGM aleyhine açılan bir davada Uyuşmazlık Mahkemesi, davalı kuruluşun ana statüsü gereği özel hukuka tabi olması ve 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin Teşebbüslerin Fiyat ve Tarifeleri başlıklı 35(1) maddesine göre çıkartılan Kılavuzluk, Römorkaj ve Diğer Hizmetler Tarifesi kapsamında ücretlendirme yapılmış olmasının yanısıra verilen

⁵⁴³ Günday, M.: *İdare Hukuku*, Seçkin Yayıncılık, 2017, s. 369.

⁵⁴⁴ Bkz. Danıştay 15. Daire: E.2018/3251, K.2018/8233, K.T:13.12.2018; Danıştay 15. Daire D: E.2018/3131, K.2019/1012, K.T: 21.02.2019.

⁵⁴⁵ Bkz. Danıştay 10. Daire: E.2002/7475, K.2003/5193, K.T: 16.12.2003.

⁵⁴⁶ Yargıtay 4. Hukuk Dairesi: E. 05/3352, K. 05/3429, K.T:01.11.2005; Yargıtay 4. Hukuk Dairesi: E.2019/2897, K.2019/5764; K.T: 04.12.2019.

⁵⁴⁷ Yargıtay Hukuk Genel Kurulu: E. 07/497, K. 07/694, K. T: 03.10.2007.

⁵⁴⁸ Bkz. 18.10.1983 tarih ve 18195 sayılı RG.

hizmetin Türk Ticaret Kanunu'nun 1352. maddesine göre deniz alacaklarından sayılması sebebiyle davanın görülmesi ve çözümünün adli yargı yerine ait olduğuna karar vermiştir⁵⁴⁹.

2. Gemi Trafik Hizmeti Hava Trafik Hizmeti ile Aynı Niteliğe Sahiptir

Havacılığın ilk yıllarından itibaren uçuşların kayıpsız gerçekleştirilmesi ve kara ve hava yoluyla taşımalara benzer bir hukuki sorumluluk sistemi kurulmasına çalışılmıştır. Hava ulaştırmasındaki teknolojik yenilikler ve sınırlı bir alanda aynı anda uçan uçakların sayısındaki artış, kıt hava sahasında hava seyrüsefer hizmetlerinin düzenlenmesini gerektirmiştir.

Egemenlik yetkisine dayanarak devletler kendi hava yetki alanlarında ve karasularında düzenlemeler yaparlar. Uluslararası havacılığın gelişmesiyle devletler hava sahalarını millî ve milletlerarası uçaklara açmışlardır. Devletler kendi hava sahalarında emniyetin sağlanmasından sorumlu tutulmaktadırlar. Hava trafiğinde emniyetin sağlanması zarureti Hava Trafik Kontrol (*Air Traffic Control*: ATC) hizmetlerini ortaya çıkarmıştır⁵⁵⁰.

Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcıları kavramı, (*Air Navigation Service Providers*: ANSP) çeşitli hizmet türlerini içeren bir tanımlamadır. Hava Trafik Hizmeti (HTH) bu kapsamın altında yer alır. HTH başlığı altında, kazaların önlenmesi için temel zorunlu hizmetler, çarpışma durumunda izlenecek prosedürler mevcuttur. HTH, üç ana hizmete ayrılmıştır. Bunlar; uçuş bilgi hizmeti, uyarı hizmeti ve ATC hizmetidir. Uçak kazalarından kaynaklanan davaların önemli bir kısmı, ATC hatalarını içermektedir.

Milletlerarası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin (*Chicago Convention on International Civil Aviation*: Şikago Sözleşmesi)⁵⁵¹ 28. maddesinde yer alan hava

⁵⁴⁹ Bkz. Uyuşmazlık Mahkemesi Hukuk Bölümü, E: 2013 / 1784, K: 2014 / 315 ve K.T: 01.04.2014.

⁵⁵⁰ Levy, S., J.: "The Expanding Responsibility of the Government Air Traffic Controller", 36 Fordham L. Rev. 401 (1968). S. 403, s. 404. Bkz. <<http://ir.lawnet.fordham.edu/flr/vol36/iss3/2>>. (E.T.: 02.03.2020).

⁵⁵¹ Ülkemiz, ICAO'yu kuran Şikago Sözleşmesini 5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı kanunla onaylanmış ve kanun 12.06.1945 tarih ve 6029 sayılı Resmi Gazetede yayınlanmıştır. Bu Sözleşme ve ekleri ile üye devletlerin sicilinde kayıtlı bulunan sivil hava araçlarının hukukî durumu, tescili, hava sahalarında devletlerin egemenlik hakları, uluslararası uçuşlar, uçuş hakları, uçuş operasyonları ve usulleri, sivil havacılık personelinin lisanslandırılması, uyulması gereken sivil havacılık kuralları, sivil hava aracı kazalarının soruşturulması, havaalanlarının inşası, seyrüsefer yardımcıları ile ilgili düzenlemeler, sivil havacılığın gelişmesine ve doğacak ihtiyaçlara göre hukukî düzenlemeler yapılmıştır. Chicago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin 11, 12 ve 15 nolu Ekleri ile uçuş güvenliğinin tesisi için bazı hava trafik hizmetlerinin verileceği ifade edilmiştir. Bunlar, Hava trafik denetimi hizmeti, Uçuş bilgi hizmeti, Uyarı hizmeti, Havacılık bilgi hizmeti, Arama kurtarma hizmeti olarak belirlenmiştir. Bkz.

seyrüsefer hizmet sağlayıcılarının sorumluluğuna ilişkin kural sayesinde devletlere kendi bölgelerinde uluslararası hava seyrüseferini kolaylaştırmak için hava seyrüsefer tesisleri sağlama zorunluluğu getirilmektedir. Şikago Sözleşmesi'nin 31. maddesi Taraf Devletlere bayrağı altında uçan uçakların uçuşa elverişliliklerini belgelemeleri yükümlülüğü gerektirmekte, 32. madde ise Taraf Devletleri, uçaktaki personelin lisanslarını kontrol etme ve uçağı hasar için sigorta yaptırmakla yükümlü tutmaktadır. Taraf Devlet bu hükümlere uymaz ve bir kaza meydana gelirse sorumlu olur⁵⁵². ATC için nasıl bir yapı kurulacağı devletlerin inisiyatifindedir. Bu hizmetler, genellikle devletin yetkili sivil havacılık otoritesince sağlanmaktadır.⁵⁵³.

Hava seyir hizmetlerinin çoğu yönleri, devletin kontrolü altındadır. Devletler arasında hava seyir sistemlerine ilişkin özel ve kamu işletmeleri için farklı yasal çerçeve oluşmuştur. Özel ATC işletmesinin yapısına ilişkin ve onun kamunun yetkili otoritesiyle ilişkisine dair yaygın bir kural bulunmamaktadır. Ancak Şikago Sözleşmesi ve eklerinde hava seyir emniyeti konusundaki kurallara tam uyum zorunluluğu HTH sağlayıcılarını bu kurallara uymak zorunda bırakmaktadır. Bu, özel hava trafik emniyeti sağlayıcılarının devletin gözetiminde ve bağlayıcı kurallarla çalışmak zorunda olduğu, yani özel HTH için düzenleme ve kontrol fonksiyonlarının devletin kendisinde olduğu anlamına gelmektedir⁵⁵⁴.

ATC, üç işlevsel kategoriye ayrılmıştır. Bunlar; havalanı trafik kontrolörleri, uçuş trafik kontrolörleri ve uçuş hizmeti hava trafik uzmanlarıdır. Ticari bir uçağın yüklendikten sonra hava alanında sertifikaları, vergileri ve taşıyıcı olarak gerekli şartları taşımasının sağlandığını ve kalkış için hazır olduğunun kontrollerini yapan, hava alanı trafik kontrolörüdür. Bundan sonra kalkış izni verilir ve uçak hava alanı trafik kontrolörünün kontrol bölgesi içinde seyretmeye başlar. Ardından devreye uçuş trafik kontrolörü girer. Pilota irtifa, hava durumu ile ilgili talimatları, trafik bilgisini verir. Uçak çeşitli hava sahalarından geçerken birbirini takip eden uçuş trafik kontrolörlerine dağıtılır ve uçak varış noktasına yaklaştıkça, varış yeri hava alanı trafiğine giriş pozisyonuna yönlendiren yaklaşma kontrolörü devreye girer. Varış yeri hava trafik kontrolöründen gerekli talimatları alan uçak gerekli iniş izninden sonra, varış havaalanına inince yer

<[https://ssd.dhmi.gov.tr/Documents/Annex%2011--Air%20Traffic%20Services\(14th%20Edition\).pdf](https://ssd.dhmi.gov.tr/Documents/Annex%2011--Air%20Traffic%20Services(14th%20Edition).pdf)>. (E.T.: 11.11.2019).

⁵⁵² Schwenk, W., Schwenk, R.: *Aspects of International Co-operation in Air Traffic Management*, Kluwer Law International; 1 Edition, Netherland, 1997, s. 88.

⁵⁵³ Schwenk, Schwenk, s. 88.

⁵⁵⁴ Schwenk, Schwenk, s. 89.

kontrolörü uçağın hareketlerini manevra alanına yönlendirir. ATC'nin sorumlu olduğu davaların çoğunluğu uçağın inişi sırasında meydana gelen kazalara dayanmaktadır. Uçuşun bu kritik aşamasında pilot, ATC'ye gerekli talimatlar ve yardım için bir hayli bağımlıdır. Bu yoğun kesitte değişik faktörlerin etkileşimi kazalara zemin oluşturmaktadır⁵⁵⁵.

Denizcilikteki teknolojik ve organizasyonel yapılar, havacılıktaki gelişmelerden büyük ölçüde etkilenmiştir. Bu yapılar, özellikle trafik yönetimi ve trafik emniyeti konularında havacılık alanındaki düzenlemelere yaklaşma eğilimi göstermiştir⁵⁵⁶. Deniz taşımacılığı endüstrisinin geleceği sivil havacılığın gelişimine benzetilmekte, kıyı bazlı kontrol işlevi modern ATC'ye benzetilmekte ve gemi kaptanının pozisyonu havayolu pilotunun pozisyonuna kıyaslanmaktadır⁵⁵⁷. VTS'e ilişkin ilkelerin oluşturulmasında HTH'nin otoritesinin kurulması, bölgelerin tanımlanması, otorite ile kullanıcılar arasındaki işbirliği gibi konulardaki düzenlemelerden esinlenilmiştir. HTH'nin kamu hizmeti niteliği dikkate alındığında, verilmekte olan hizmetler ile kurulup işletilme amaçları açısından bakıldığında HTH ile VTS sistemleri, birbirlerine benzemektedir⁵⁵⁸.

Benzerliklerine rağmen her iki sistem arasında önemli ayrılıklar da mevcuttur. Günümüzde sorumluluk anlayışı olarak bir hava aracının işletilmesinden dolayı sorumluluk, ATC kontrolörü ve pilot arasında karşılıklı görev formülüyle açıklanabilirken, denizdeki seyirde sorumluluk hâlâ kaptanın omuzlarındadır. VTS operatörünün verdiği bilgi ve tavsiyelerden dolayı meydana gelen zararlardan operatörlerin sorumlu tutulamayacağı ileri sürülebilir⁵⁵⁹ iken, HTH'inde ATC'ye yönelik yükümlülükteki genişleme sonucu, bir kazaya katkıda bulunan herhangi bir tarafın hasarı karşılaması gereklidir⁵⁶⁰. Bu öncelikle, ATC'nin modern havacılık sisteminde vazgeçilmez rolü ve devlet hizmetlerine olan güvenin artmasıyla, başarısızlıklardan dolayı devletin sorumluluğuna gidileceği gerçeğini ortaya koymaktadır⁵⁶¹. ATC'nin

⁵⁵⁵ Early, S. B.- Garner, W.-Rueggsegger, M., C.-Schiff, S., S.: "The Expanding Liability of Air Traffic Controllers", Journal of Air Law and Commerce, Volume 39, Issue 4, Article 5, 1973, s. 599-624, 599 (1973), s. 599-601; Bkz. <<https://scholar.smu.edu/jalc/vol39/iss4/5>>, (E.T.:01.03.2020).

⁵⁵⁶ Yahşi, M- Uğurlu, Ö.: "Gemi Trafik Hizmetleri ile Hava Trafik Hizmetlerinin Karşılaştırılması", Conf. P. 2014, Bknz. <<https://www.researchgate.net/publication/285311245>>, (E. T.: 11.11.2019); Bkz. BIEVRE, s. 358. Yazar, deniz trafiği yönetimi ve hava trafiği kontrolünün; trafiğin organizasyonu, yönetimi ve kontrolü konularında kullanılabilecek benzerlikler bulunduğunu düşünmektedir.

⁵⁵⁷ Kwiatkowska, B.: *International Organization and The Law of the Sea Documantary Year Book 1999*, Martinus Nijhoff Publishers, London, s. 35, item 159.

⁵⁵⁸ Bootsma, Polderman, s. 50.

⁵⁵⁹ Yahşi, Uğurlu, s. 2.

⁵⁶⁰ Early ve diğerleri, s. 618.

⁵⁶¹ Early ve diğerleri, s. 618.

sorumluluğu sonucu yolcular, pilotlar veya zarar gören mülk sahiplerinin temsilcileri, tazminat alma konusunda daha büyük bir beklentiyle devletten talepte bulunabilmektedirler. Bununla birlikte, bu durum kamuya belirli bir maliyet yüklemektedir.

HTH yönetimi, tek bir merkezden hava trafiğini yönlendiren, hava araçlarının uçuş planlarına göre hareket etmesini sağlayan etkin bir sistemdir. HTH sisteminde trafiği izlemek, uçaklar arasında ayrımı sağlamak, katılımcıları yönlendirmek ve kapasite planlaması gibi dört önemli işlevi de yerine getirmesi gereken bir merkezî sorumluluk söz konusudur. HTH, hava trafiğinin ayrılması, trafik akışının düzenlenmesi, hava aracı mürettebatının sertifikasyon kontrolü de dahil personelin havalanından ayrılmasına kadar sorumludur⁵⁶². Hava taşımacılığının bu yapısı, HTH'nin hukukî niteliğinin milletlerarası seviyede ve hızlı biçimde düzenlenmesini sağlamış, ancak deniz taşımacılığının geleneksel yapısı, VTS'nin hukukî açıdan yavaş gelişmesine neden olmuştur⁵⁶³.

Deniz trafiği dağınık bir ulaştırma sistemidir. Gemiler, genel olarak kendi başlarına idare edilirler⁵⁶⁴. VTS, gemiye belirlenmiş bir bölge için karadan tavsiye veya istek üzerine bilgi hizmeti verir; bazı bölgelerde daha ileri trafik hizmeti sağlanır. VTS operatörü kurallara uyulup uyulmadığını gözlemlemekle birlikte aktif olarak planlama, yönlendirme veya deniz trafiğini ayırma gibi konularda kesin yetkiye sahip değildir. HTH'de olduğu gibi kesintisiz bir yönlendirme ve kontrol söz konusu değildir. VTS'in hukukî yetkisi sınırlı olduğundan tehlikeli bir durum olup olmadığına bakılmaksızın trafiği yönlendirmesi mümkün görülmemektedir. Seyir kararları her zaman geminin kaptanında kalmaktadır. Bu nedenle VTS ve HTH, öngörme ve cevap verme yetenekleri bakımından büyük ölçüde farklılık gösterir. VTS sisteminde sorumluluk, katılımcı gemiler ve kılavuzluk ve römorkörcülük gibi diğer hizmetler tarafından paylaşılmaktadır. Sonuç olarak, VTS trafiğin nasıl ayrıldığını, yönlendirildiğini ve planlandığını etkileme potansiyeli sınırlı olan, izleme görevine odaklı, isteğe bağlı ya da olaylar karşısında etkinleşen bir role sahiptir⁵⁶⁵.

⁵⁶² Yahşi, Uğurlu, s. 2. Bkz. *The Convention on International Civil Aviation Annexes 1 to 16*, I. Civil Aviation Organization, 2001.

⁵⁶³ Ustaoglu, Furusho, s. 55.

⁵⁶⁴ Yahşi, Uğurlu, s. 2.

⁵⁶⁵ Praetorius, s. 35.

VTS işlemlerinin belirli yerel koşullara adapte edilmesi sonucu hizmet sunumunda, hatta bir VTS sisteminin sunduğu hizmetlerde bile farklılıklar bulunmaktadır⁵⁶⁶. Tüm dünyada HTH hizmetleri için prosedürler belirli olup standart hizmetler ve rehberlik verilmekte iken, dünyada farklı ülkelerde hatta aynı ülkede farklı deniz alanlarındaki VTS'lerde bile aynı hizmetler verilmemektedir. Kimi VTS'ler sadece bilgi amaçlı hizmet vermekte, kimileri de iki ya da üç işlevi de taşımaktadır. Ayrıca VTS'in kapasite ve hizmet alanında da farklılıklar bulunmaktadır. VTS sisteminde trafiğin güvenli ve akıcı bir şekilde hareket etmesini sağlamak için tüm aktörlerin işbirliği yapması gerektiğinden, eksiksiz bir dağıtık sistemin gerçekleştirilmesi zor olabilmektedir. Bu yapısal farklılıklar da VTS konusunda yeknesak kuralların uygulanmasını zorlaştırmaktadır.

Doktrinde VTS ve HTH arasındaki yakın benzerliklere rağmen hava ve deniz yollarının gelişim süreçlerinin farklılığı ve kendilerine has kuralların varlığı sebebiyle HTH'nin deniz hukukunda VTS sistemine uygulanmasının neredeyse imkânsız olduğu ifade edilmektedir⁵⁶⁷. Çünkü hizmetler farklı şekillerde düzenlenmiş olup, VTS mevcut bir kuruluş için bir destek sistemi olarak tasarlanmıştır. Ancak, iki sistem arasındaki en önemli benzerlik, ulaşım da emniyetin sağlanması, kazaların önlenmesi veya en aza indirilmesi suretiyle can ve mal kayıplarının engellenmesi ve çevrenin korunmasıdır. Bu açıdan gerek HTH, gerekse VTS hizmetleri kamu yararına çalışmakta olduklarından verilen hizmetlerin bir kamu hizmeti olduğu rahatlıkla ileri sürülebilir.

Ayrıca, kıyı devletlerinin VTS sağlama zorunluluğu olmamasına rağmen, sivil havacılıkta Şikago Sözleşmesi tarafından devletlerin HTH'ye hava sahası içinde uçuş bilgi bölgesine kadar hava trafiğini kontrol etme ve düzenleme yetkisi verme görevi mevcuttur. Bu farklılık VTS'in hukukî niteliğinin HTH niteliğinde olmadığını gösteren önemli bir unsurdur.

Ülke sınırları içinde hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanması yeknesak bir yapı oluşturmakta olup, millî yasaların hava seyrüsefer hizmetlerinin sınır ötesine uygulanması milletlerarası işbirliğini gerektirir ve ilgililer için ilave sorumluluk doğurur. VTS'in hukukî zemini millî düzenlemelerle oluşturulduğundan, milletlerarası sorumluluk

⁵⁶⁶ Praetorius, G.; Lützhöft, M.: "Decision Support for Vessel Traffic Service (VTS): User needs for dynamic risk management in the VTS Domain", Work: A Journal of Prevention, Assessment and Rehabilitation, 41 (Supplement 1/ 2012), 4866-4872.

⁵⁶⁷ Raspodnik, s. 36; Praetorius, s. 38.

konularında hava seyrüsefer hizmetlerinin sınır ötesi hükümlerinin uygulanması zor görülmektedir.

VTS'in hukukî niteliğinin belirlenmesinde sorumluluk meselesi önem arzeder. VTS'in kıyı devletinin deniz seyrüsefer hizmetleri konusundaki merkezi sisteminin bir parçası olduğu durumlarda, HTH sistemine benzer bir yapının oluşabileceği düşünülebilir. Ancak, HTH'de devletlerin Şikago Sözleşmesi ve diğer havayolu taşıma sözleşmeleri ile sorumlulukları ve sınırları belirlenmiş olmasına karşın VTS'de böyle bir milletlerarası sözleşme mevcut değildir. Ortak bölgesel hava sahasına benzer şekilde küresel olarak belirlenmiş VTS hizmetlerinin tanımlandığı deniz alanların olmaması, VTS'nin hukukî niteliğinin HTH olarak görülmesini mümkün kılmamaktadır.

Ülkemizde Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ), Türkiye sınırları içinde Ana Statüsü çerçevesinde hava trafik kontrol hizmetlerinin ifası, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve sistemlerin kurulması, işletilmesi ve denetimi görevlerini yürütmektedir⁵⁶⁸ DHMİ, tüzel kişiliğe sahip, iş ve işlemlerinde özerk, sermayesinin tamamı devlete ait, ana statüsüne ait hükümler saklı olarak, özel hukuk hükümlerine göre faaliyet gösteren bir kamu iktisadi kuruluşudur.

2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu⁵⁶⁹ ile Ana Sözleşmesine göre HTH'ni yürütmekle yükümlü bulunan DHMİ Genel Müdürlüğü, Milletlerarası Sivil Havacılık Örgütü (*International Civil Aviation Organization: ICAO*)⁵⁷⁰ tarafından hava seyrüseferi konusunda ortaya konan standart ve tavsiye edilen uygulamalar ile bunların dünyada uygulanması amacıyla Şikago Sözleşmesi ve Ekleri, Avrupa Bölgesi uçuş dokümanları ile diğer kılavuz ve periyodik yayınların takip edilmesi, anılan belge ve dokümanlarda bulunan kural ve usuller çerçevesinde Türk karasuları ile Türk hava yetki sahasının

⁵⁶⁸ Bkz. < <https://ssd.dhmi.gov.tr/sayfalar/Icerik.aspx?oid=536> >, (E.T.: 01.03.2020).

⁵⁶⁹ 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, Bkz.19.10.1983 tarih ve 1819 sayılı RG.

⁵⁷⁰ ICAO, Birleşmiş Milletler'e bağlı olarak 1947 yılında kurulmuş bir uluslararası havacılık örgütüdür. Nisan 2019 itibarıyla 193 üyesi mevcuttur. Türkiye kurucu üyesidir ve Türkiye 1947 yılındaki ilk ICAO Genel Kurulunda, Konseye üç yıllık süre için üye seçilmiştir. Türkiye kurucu üyesi olduğu ICAO'nun faaliyetlerini daha yakından izlemek üzere 1978 yılında Ottawa Büyükelçiliği nezdinde ICAO işlerinden sorumlu bir Büro oluşturmuş, Büro 1990'da Daimi Temsilcilik düzeyine çıkarılmıştır. Türkiye, Örgütün en önemli organı olan Konseyde gözlemci statüsündedir. Bu statü ile ICAO'nun karar alma mekanizmalarına iştirak edilememekte, ancak gerektiği takdirde ülkemizi ilgilendiren bir konuda söz hakkımız bulunmaktadır. Bkz. < http://www.mfa.gov.tr/uluslararasi-sivil-havacilik-orgutu-ica_o.tr.mfaz >; < <https://www.icao.int/about-icao/Pages/member-states.aspx> >. (E. T.: 11.11.2019).

tümünde uçuş emniyetinin sağlanması ile hava trafiğinin düzenlenmesinden sorumludur⁵⁷¹.

Pilot ve ATC kontrolörü arasındaki sorumluluk paylaşımında uçağın işletilmesinden öncelikli olarak pilot sorumlu olmasına rağmen, onun sorumluluğu emniyetli uçuş için gerekli olan tüm bilgilerden haberdar edilmesine bağlıdır. Benzer şekilde, kontrolör de el kitaplarında belirtilen uyarıları vermek, uçak için görünen tehlikeler konusunda uyarmak ve gerekirse uçakların arasını açmakla sorumludur. Ancak, sorumluluğun “kontrol” temelinde değerlendirilmesi, pilotun iniş sırasında tamamen ATC’nin kontrolünde olmasını gerektirmekte, bu da çalışmayı zorlaştıran bir yapı ortaya koymaktadır. ATC’nin iniş durumunda bağımsız olmamasının bir sonucu olarak, kendisine yüklenen tüm yükümlülükleri yerine getirmesi gerekmektedir. Ayrıca ATC’nin, pilotun farkında olmayabileceği tehlikeli koşullara karşı uyarması gereklidir. Kısacası, ATC, kazaları önlemek için makul önlemleri almakla yükümlüdür. Ancak, tehlike konusunda uyarılan pilot, talimatları dinlemezse ATC sorumlu olmaz.

Mahkemeler, kalkış için ATC onayının bir talimat olmadığını, belirli bir zamanda uçağın kalkmasına ilişkin nihaî kararın pilota ait olduğunu kabul etmektedir. Kalkış sırasında pilot seyahat yönü gibi çeşitli faktörlerden dolayı ATC’ye daha az bağımlıdır. Kalkışta oluşan kazalardan dolayı açılan davalarda pilotun birinci derecede sorumlu olması nedeniyle ATC’nin sorumluluğu kalkıştan önceki hazırlıkla ilgili olarak uçağın uygun olmayan şekilde yüklenmesi ve pilotun öngörülen uçuş kategorisi için doğru lisansa sahip olup olmaması gibi konuları kapsamaktadır⁵⁷². ATC’nin kalkıştaki tehlikelere karşı uyarma yükümlülüğünün olduğu, ATC’nin uyarma kabiliyeti çerçevesinde pilota gerekli uyarıyı yapmaması ihmal olarak kabul edilmektedir⁵⁷³.

HTH’nin performansı millî yasalara ve düzenlemelere tabidir⁵⁷⁴. Şikago Sözleşmesi’nin 28. maddesi, devletlerin yalnızca kendi hava sahalarında HTH vermesini gerektirir. Bu nedenle devletler HTH’yi kendi sorumlulukları olarak görmektedirler⁵⁷⁵. Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair

⁵⁷¹ Bkz. < <https://ssd.dhmi.gov.tr/sayfalar/Icerik.aspx?oid=536> >, (E.T.: 01.03.2020).

⁵⁷² Early, S., B.ve diğerleri, s. 606.

⁵⁷³ Early, S., B.ve diğerleri, s. 608.

⁵⁷⁴ Schubert, F.: “Legal Aspects of Cross-Border Service Provision in the Single European Sky”, A&SL, vol. 35, n 2, 2010, s.116. (Anılış: Legal Aspects of Cross-Border Service Provision in the Single European Sky)

⁵⁷⁵ Schubert, “Legal Aspects of Cross-Border Service Provision in the Single European Sky”, s.116.

Sözleşme’de (*The Convention for The Unification of Certain Rules for International Carriage by Air: Montreal Sözleşmesi*)⁵⁷⁶ ise ancak bir kaza dolayısıyla bedensel zarar ve ölümlerde sınırsız sorumluluk esası benimsenmiştir⁵⁷⁷. Bu sözleşmelere rağmen HTH’den sorumluluk konusu millî hukuk hükümlerine, uygulanabildiği ölçüde ikili sözleşme hükümlerine ve genel hükümlere bırakılmaktadır. Şikago Sözleşmesi, devletler arasındaki ilişkiyi düzenler; ancak gerçek kişilere HTH’ye karşı dava açma hakkı vermez.

VTS’den kaynaklanan sorumlulukla ilgili olarak, millî mevzuatın yapısı önem taşır. HTH sorumluluğu konusunda da genel anlayış, bu hizmetlerin sağlanmasında yer alan risklerin özelliklerini dikkate alan özel hükümlerden ziyade haksız fiil gibi genel hükümlerin uygulanmasının daha uygun olacağıdır⁵⁷⁸.

HTH’nin hukukî sorumluluğunun bir hayli katı olduğu İsviçre hariç, çoğu devletlerde kusur sorumluluğu esası benimsenmiştir⁵⁷⁹. VTS’in hukukî niteliğinin HTH kapsamında değerlendirilmesi durumunda; HTH’ye uygulanan genel hukuk kurallarının, VTS’den kaynaklanan sorumluluk sorunlarını çözemeyeceği aşıkardır. HTH’ye ilişkin tazminat davalarında yurtdışında bulunan bir hizmet sağlayıcısından mağdurların tazminat talep etmeleri zor ve masraflı olmakta, millî hukuklar siyasi yapıdaki farklılıkların sonucu olarak milletlerarası hukuktan daha fazla değişmektedir. Ancak, millî hukukların mevcut VTS sorunlarını yeterince çözemeyeceği de iddia edilemez. Aksine, millî hukuklar tarafından sorumluluk konularını düzenlemek pratik bir yoldur⁵⁸⁰. VTS’in Şikago Sözleşmesi’ne benzer şekilde milletlerarası bir hukukî zemini

⁵⁷⁶ Montreal Sözleşmesi, 10-28 Mayıs 1999 tarihleri arasında Montreal’de yapılan Uluslararası Hava Hukuku Konferansına katılan devletler tarafından imzaya açılmıştır. Sözleşmeyi ülkemiz de imzalamıştır. Sözleşmeye ilişkin onay süreci başlatılmış olup, 02.04.2009 tarihli ve 5866 sayılı Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme’nin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun, 14.04.2009 tarihli ve 27200 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanmıştır. Montreal Sözleşmesi’nin ülkemiz hukuku açısından yürürlüğe girmesi için yasal sürecin de yakında sonuçlandırılması öngörülmektedir. Bkz. <<http://web.shgm.gov.tr/tr/genel-duyurular/1088-hava-yoluyla-uluslararası-tasimaciliga-iliskin-belirli-kuralların-birlestirilmesine-dair-sozlesme-montreal-sozlesmesi-hakkında>>, (E.T.: 02.03.2020).

⁵⁷⁷ Montreal Sözleşmesi “hava yolu taşıyıcısının sınırsız sorumluluğu” kavramını getirmiştir. İki aşamalı bir tazminat sistemi öngören Montreal Sözleşmesi’ne göre ilk aşama, taşıyıcının kusuruna bağlı olmayan 100.000 SDR’ye kadar mutlak bir sorumluluk getirmektedir. İkinci aşama ise, taşıyıcının kusuru karinesine dayanmakta olup sorumluluk sınırı içermemektedir. Bkz. <<http://web.shgm.gov.tr/tr/genel-duyurular/1088-hava-yoluyla-uluslararası-tasimaciliga-iliskin-belirli-kuralların-birlestirilmesine-dair-sozlesme-montreal-sozlesmesi-hakkında>>. (E.T.: 02.03.2020).

⁵⁷⁸ Schubert, F.: “The Liability of Air Traffic Control Agencies”, Presentation delivered at McGill University, 2015, s. 99-116.(Anılış: The Liability of Air Traffic Control Agencies).

⁵⁷⁹ Schubert, F.: “The Liability of Air Navigation Services Providers: Some Lessons from the Single European Sky”, Aviation Law and Policy Series, Vol. 8, 2011, s.53, (Anılış: The Liability of Air Navigation Services Providers); W. Schwenk, R. Schwenk, “Aspects of International Co-operation in Air Traffic Management”, Utrecht Studies in Air and Space Law, Vol. 17, 1998, s.141.

⁵⁸⁰ Schubert, “The Liability of Air Navigation Services Providers”, s. 51.

olmadığından, HTH’de olduğu gibi kıyı devletinin sorumluluğunun belirlenmesinde millî hukuk hükümlerine başvurulmaktadır.

Hava hukukuna ilişkin düzenlemeler ve seyrüsefer kuralları, hava trafik kontrol sisteminin temelini oluşturmaktadır. Şikago Sözleşmesi’nin 12. ve 28. maddeleri, hem millî sınırlar içindeki tarafık, hem de milletlerarası trafik için hava trafik kontrolü ve hava trafik tesisleri sağlamayı gerektirmektedir.

Genel olarak mahkemeler, bir uçağın emniyetli seyri konusunda nihaî sorumluluğun pilota olduğunu kabul etmektedir. Ancak bu anlayış, ATC kontrolörünün uyarı görevini yerine getirdikten sonra ortaya çıkmaktadır⁵⁸¹. Oysa VTS’de, uyarı yapılmamış dahi olsa seyir sorumluluğu kaptandadır.

İngiltere’de pilotlar, HTH’nin talimatlarına uymak veya çok çeşitli durumlarda kontrol otoritelerinin iznini almakla yükümlüdür. Bir uçağın güvenliğine ilişkin nihaî sorumluluk, pilota ait olsa da pilot, hava seyrüsefer hizmeti sağlayanlara veya işletenlere tamamen güvenmek zorundadır⁵⁸². Bu nedenle, İngiliz hava trafik kontrolörleri, uçuş emniyetini arttırmak için gerekli olabilecek tüm talimat ve tavsiyelerdeki ihmallerden sorumlu tutulmaktadır. Ancak denetleyici kurumun sorumluluğu katı biçimde uygulanmamaktadır.

Ülkemizde DHMİ’nin hizmet kusurundan kaynaklanan zararlara ilişkin açılan açılan davalarda⁵⁸³ idarî yargının görevli olduğuna hükmedilmektedir. DHMİ’nin gördüğü hizmetin özel hukuka ilişkin olmaması sebebiyle bu kararlarda isabet bulunmaktadır.

ABD gibi havacılık endüstrisi güçlü bir ülkede dahi HTH hizmetlerinden kaynaklanan sorumluluk davalarında farklı uygulamalar göze çarpmaktadır. Doğu Hava Yolları ve Bolivya devleti askeri uçağının Washington Ulusal Havaalanı’na inmeye çalışırken havada çarpıştığı olayda, her iki uçağı aynı anda aynı piste indirme konusunda

⁵⁸¹ Barnes, L.; Macdonald, W.: “Search For The Legal Liability Of Air Traffic Controllers”, The Transportation Law Journal, S. 188, 1970, s. 192.

⁵⁸² Barnes, Macdonald, s. 200.

⁵⁸³ Bkz. Uyuşmazlık Mahkemesi Hukuk Bölümü: E. 2011/205 K. 2012/9, K.T. 6.2.2012. <<https://www.lexpera.com.tr/ictihat/uyusmazlik-mahkemesi/e-2011-205-k-2012-9-t-6-2-2012>>, (E.T. 01.03.2020); Uyuşmazlık Mahkemesi Hukuk Bölümü: E. 2009/167 K. 2009/226, K.T:5.10.2009, <<https://www.lexpera.com.tr/ictihat/uyusmazlik-mahkemesi/e-2009-167-k-2009-226-t-5-10-2009>>, (E.T. 01.03.2020).

kontrolörün ihmeline dayalı olarak tazminat davası açılmıştır. Davada davalı kamu kuruluşu, kontrolörün işleminin doğası gereği düzenleyici olduğunu ve bir “özel kuruluş” tarafından yerine getirilen işlemlere benzemediğini kamuya mahsus takdir yetkisinin kullanıldığını iddia etmiştir. Mahkeme, ATC’nin ve kontrolörün görevlerini yaparken ortaya çıkan kusurlarından devletin sorumlu olduğuna hükmetmiştir⁵⁸⁴.

İtalya’da ITAVIA Havayolları’na ait bir uçak 1980 yılında iç hat uçuşu sırasında Tiren Denizi’ne düşmüş, uçakta bulunan toplam 81 kişi hayatını kaybetmiştir. İtalyan Yüksek Mahkemesi, ANSP’lerin olası kazaları önleme görevinin yerine getirilmediği gerekçesiyle Savunma ve Ulaştırma Bakanlıkları’nın kazada ölenlerin ailelerine tazminat ödemesine karar vermiştir⁵⁸⁵.

3. Gemi Trafik Hizmeti Kılavuzluk Hizmeti Niteliğindedir

Deniz teknolojileri geliştikçe VTS etkin olarak kullanılmaya başlanmış, VTS ve kılavuzluk hizmetlerinin tarafları arasında da kaptana tavsiye sağlamak konusunda birçok tartışma yaşanmaya başlanmıştır. Kılavuzun asıl rolü kaptanı bilgilendirmek iken, VTS operatörünün temel görevlerinden biri de gemilere seyir yardımı sağlamaktır⁵⁸⁶. IALA, seyir yardımı hizmeti verilmesinin özellikle seyir şartlarının zor olduğu iklim şartlarında veya kusur ya da eksikliklik durumlarında önem arzedeceğini ifade etmiştir. VTS hizmetinde geminin talebi öncelikli olmakla birlikte, bazı durumlarda VTS operatörü gemiye seyir yardım hizmeti vermeyi gerekli bulabilir. Bu gereklilik bazen bir talimat niteliği de taşıyabilir. VTS hizmetleri de kılavuzluk hizmetleri gibi hem kaptan hem de kıyı devleti ve halkın çıkarları doğrultusunda hizmet vermektedir.

Doktrinde VTS hizmetlerinin kılavuzluk niteliğinde bir faaliyet olarak değerlendirildiği savunulmaktadır⁵⁸⁷. Bir görüşe göre VTS sisteminin, kurulma amacı ile verdiği hizmetler göz önüne alındığında, VTS kılavuzluk hizmetlerine yakın bir hizmet olarak görülmektedir⁵⁸⁸. Buna göre VTS hizmetleri, kılavuzluk hizmetleri gibi seyir

⁵⁸⁴ The court of appeals in US, 221 F.2d 62(D.C. Cir. 1955), Bkz.< <https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/221/62/273780/>>; (E.T.: 01.03.2020).

⁵⁸⁵ Vrbaski, L.: “Liability of Air Navigation Service Providers: Towards an International Solution”, Air & Space Law Candidate, Leiden University, the Netherlands, s. 8.

⁵⁸⁶ İstikbal, C.: “Pilot-VTS Operator Relationship: Can VTS Operator advise to pilot?”, 2016. Makale için bkz. <<https://www.seanews.com.tr/yazarlar/cahit-istikbal/pilot-vts-operator-relationship-can-vts-operator-advise-to-pilot/162557/>>, (E. T.:11.11.2019). (Anılış: Kılavuz ve VTSO ilişkisi)

⁵⁸⁷ Huges, “When is a VTS not a VTS?”, Part 1, Journal of Navigation, C. 62, S. 3, s. 5.

⁵⁸⁸ Topsoy, s. 910, 931.

emniyetinin sağlanması amacına katkı sağladığından, VTS merkezi ve gemiler arasındaki ilişkinin hukukî niteliğinin zorunlu danışman kılavuzluk niteliğinde görülmesi, ortaya çıkan uyuşmazlıkların da bu kavram temelinde çözülmesi önerilmektedir⁵⁸⁹. Kıyı devletlerinin, millî ya da milletlerarası hukuktan kaynaklanan VTS kurma konusunda sorumluluğu bulunmadığından VTS'nin bir kamu hizmeti olamayacağı öne sürülmektedir⁵⁹⁰. Ayrıca; VTS'nin kurulumu ile işletme konularında VTS otoritesinin idare hukuku bağlamında sorumluluğu yüklenmeyeceği, VTS'nin bir kamu hizmeti olmadığı, ancak bu durumun kıyı devletinin deniz hukukuna dayanan deniz trafiğini düzenleme yetki ve sorumluluğunu ortadan kaldırmayacağı ifade edilmektedir⁵⁹¹.

Kılavuzluk, dünyada kamusal nitelikte bir deniz emniyeti hizmeti olarak görülmektedir. Kılavuz, kıyı devletinin ve kılavuzluk idaresinin gemi üzerindeki temsilcisidir. Zorunlu kılavuzluk, kıyı devletinin mevzuatı gereği seyir yapan gemi ve deniz araçlarının alması gereken bir hizmettir⁵⁹². Burada zorunluluk geminin kılavuz almasına ilişkin olup, geminin seyrüseferinden sorumluluk hâlâ kaptanda kalmaktadır⁵⁹³.

Kılavuz kaptan, gemi seyri hakkında tavsiyeyi zorunlu hâllerde başka bir gemi üzerindeyken veya karadayken de verebilir. Bu açıdan VTS seyir yardımcı hizmeti kılavuzluğa benzetilmektedir. Ancak, geminin seyrettiği deniz alanı, yetkili bir VTS merkezinin yetki alanındaysa kılavuz kaptan, diğer gemilere vereceği tavsiye veya diğer gemi ile kılavuzladığı gemi arasında yapacağı seyir mutabakatlarını VTS Merkezinin bilgisi çerçevesinde yapar. Bu açıdan bakıldığında kılavuzun VTS'in bir parçası olduğu, VTS tarafından kapsandığı, ancak VTS'in birebir bir kılavuzluk olmadığı görülmektedir.

IMO'nun A.960 (23) Kararına göre kaptan ve kılavuz arasında iletişimin etkin olması, bilgi alışverişinin tam sağlanması ve karşılıklı olarak birbirlerinin görev ve işlerini anlamaları gereklidir. Kılavuz kaptanın gemideki varlığı, gemi kaptanının geminin emniyetiyle ilgili görev ve sorumluluklarını ortadan kaldırmaz⁵⁹⁴. 1982 tarihli Paris Memorandumu ile kurulan liman denetim sistemine göre, liman devleti denetimi birçok ülkede kılavuzların da katkısıyla yürütülmektedir. Türkiye'de Türk Boğazları

⁵⁸⁹ Topsoy, s. 910-911.

⁵⁹⁰ Topsoy, s. 912.

⁵⁹¹ Topsoy, s. 910-912.

⁵⁹² Demir, "Türk Hukukunda Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri", s. 350.

⁵⁹³ Türk Ticaret Kanunu m. 1291(1).

⁵⁹⁴ Bkz. STCW 73/78 Bölüm A-VIII/2, Kısım 3-1, Paragraf 49.

Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği ve Limanlar Yönetmeliği'nde⁵⁹⁵ kılavuz kaptanlara gemilerin teknik durumlarıyla ilgili kısmî denetim yetkileri verilmiştir. Kılavuz kaptanlar tespit ettikleri uygunsuzlukları, bulundukları kılavuzluk alanı Liman Başkanlığı'na rapor etmekle yükümlüdürler. Böyle bir denetim VTS kapsamında yapılacak seyir yardımı ve bilgi hizmetinde, ancak geminin VTSO'ya verdiği bilgiler çerçevesinde gerçekleşebilir. VTSO'nun geminin durumu hakkında bağımsız bir denetim bilgisi olamaz. VTS operatörlerinin yükümlülükleri de aynı yönetmelikte gösterilmiştir⁵⁹⁶. Anlaşılacağı üzere VTS ve kılavuzluk hizmeti birbirini tamamlayan, ancak farklı işlevlere sahip olan kurumlardır.

Türk limanları için giriş, çıkış yapacak gemilere kılavuz alma mecburiyeti getirilmiştir. Ancak, Montrö Sözleşmesi uyarınca; Türk Boğazları'ndan geçiş serbestisi kullanacak gemilerin geçişleriyle seyrüseferleri sırasında kılavuzluk ve römorkaj almaları kendilerine bırakılmıştır. Türk Boğazlarında VTS uygulaması kapsamında gerekli görülen tüm gemilere bilgi ve seyir yardımı hizmeti verilmektedir⁵⁹⁷. Bununla birlikte Türk Boğazları VTS uygulamalarına zorunlu sevk ve idare kılavuzluğu hükümlerinin uygulanması, Montrö Sözleşmesi'ne aykırılık teşkil edecektir.

TTK'nun 1341(3). maddesinde kılavuz teriminin, “gemide veya herhangi başka bir yerden gemiye kılavuzluk hizmeti veren kişiyi veya kişileri ve bu kişi veya kişilerin fiillerinden sorumlu olan bütün gerçek ve tüzel kişileri” kapsayacağı belirtilmektedir. Bu ifade VTS'in işlevleriyle de örtüşmektedir. Ancak geminin dışından bir gemiye tavsiyede bulunan ya da bilgi veren kılavuz kaptan, kılavuzluk belgesine sahip olmasına rağmen gemide hazır bulunmadığından fiilen kılavuz sayılmayacak, buradaki hizmeti kılavuzluk hizmeti olmayacaktır. Gemi dışından uzaktan tavsiye veren kılavuzun ya da VTSO'nun, gemide yaşanabilecek arıza ve problemlere hakim olamayacağından, anında müdahale etmek üzere uygun tavsiye ve öneri sağlaması da mümkün görülmemektedir.

⁵⁹⁵ Limanlar Yönetmeliğinde, Kılavuz Kaptanların Yükümlülüğü, m. 24(2)(a)'da “Kılavuz kaptanlar, kılavuzluk hizmeti vermekte oldukları gemilerin seyir teçhizatında görebildikleri eksiklik ve aksaklıkları, deniz kazalarını ve seyir güzergâhları üzerindeki seyir güvenliğinin tehlikeye düşürülmesi ve çevre kirliliği ile ilgili tespit ettikleri hususları derhal Liman Başkanlığına bildirir ve bu bildirimini izleyen yirmi dört saat içinde yazılı bir rapor verir.” demektedir; bkz. 31.10.2012 tarih ve 28453 sayılı RG.

⁵⁹⁶ Limanlar Yönetmeliği, m. 24(3).

⁵⁹⁷ KEGM Stratejik Plan 2011-2015, S. 62, Bkz. <http://www.sp.gov.tr/upload/xSPStratejikPlan/files/femMS+KEGM_SP_2011-2015.pdf>, (E.T.:01.03.2020).

Türkiye’de kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri; kamu kuruluşları, Bakanlıkça izin verilen kuruluşlar ile özelleştirilmiş limanları almış olan şirketler tarafından verilmektedir. Kılavuzluk hizmetlerinin can, mal, seyir ve çevre emniyetini sağlamayı amaçlaması nedeniyle bir kamu hizmeti olduğu açıktır. Kılavuzluk hizmetlerinin asıl amacı, seyir emniyetini sağlamak olduğundan belirli bir alanda tek bir kılavuzluk teşkilatına izin verilir⁵⁹⁸. Almanya, Hollanda, Fransa, İtalya gibi ülkelerde kılavuzluğun tesisi ve işletilmesine ilişkin özel Kılavuzluk Kanunları bulunmaktadır⁵⁹⁹.

Ülkemizde, Türk Boğazları VTS sistemi kapsamında uğraklı ya da uğraksız geçiş yapan gemilere verilen hizmetler bakımından kılavuzluk niteliğine benzer hukukî ilişkinin mevcudiyetinden bahsedilebilir. Nitekim, Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmeliğin 7(1). maddesinde yer alan “Kaptan, gemi trafik hizmetleri alanı içerisinde gemisinin sevk ve idaresi ile gemisinin yapacağı bütün manevralardan sorumludur.” hükmü VTS’in danışmanlık hizmeti kapsamında değerlendirilmesine elverişli olduğu izlenimi uyandırmaktadır. Benzer şekilde Türkiye’de kılavuzlar, kural olarak danışman statüsünde görev yapmaktadırlar⁶⁰⁰. Buna karşılık Türk hukukunda ilgili mevzuatın kılavuzluk ve VTS için ayrı ayrı düzenlenmiş olması ve farklı hükümler içermesi ülkemizde kılavuzluk hizmetleri ve VTS hizmetlerinin farklı hukukî statüde değerlendirildiğini göstermektedir.

Kılavuz kaptanın gemide görev yapması durumunda gemiadamı sayılıp sayılmayacağı durumu tartışmalı olup, gemi üzerinde kılavuzluk yaptığı süre zarfında gemiadamına benzer bir konumda kabul edilebilir. Ülkemizde Deniz İş Kanunu’nda⁶⁰¹, kılavuz kaptanların gemi adamı olduğu 2(c) ve 27(1) maddelerinde açık olarak yer almaktadır. Özellikle kılavuz kaptanın geminin sevk ve idaresini eline alması durumunda kılavuz, gemiadamı sayılabilir. Panama kanal kılavuzluğu bu niteliktedir⁶⁰². Ülkemizde de kılavuz kaptanların gemi adamı sayılabileceklerine dair muhtelif kararlar mevcuttur⁶⁰³.

⁵⁹⁸ Danıştay 10. Dairesi’nin 2000/468, 2000/4921 ve 2000/5276 Esas No’lu kararlarında; “Kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin; denizde seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin sağlanmasına yönelik özelliği dolayısıyla, sınırları belli bir bölgede bu hizmetlerin merkezi bir organizasyon tarafından belli bir düzen içinde verilmesi gerektiğinden, denizcilik hizmetlerinin uluslararası niteliği ve dünyadaki uygulamalar da dikkate alınarak, her bir kılavuzluk ve römorkaj bölgesi sınırları içerisinde yalnız bir kılavuzluk/römorkaj teşkilatına izin verilmesi” ifade edilmektedir.

⁵⁹⁹ Erol, A.: “Dünyada ve Türkiye’de Kılavuzluk Hizmetleri”, ETA Dergisi, Sayı: Mayıs-Haziran,1997.

⁶⁰⁰ 6102 sayılı TTK m.1291’in gerekçesi.

⁶⁰¹ 854 sayılı Deniz İş Kanunu, Kabul Tarihi: 20.04.1967, 29.04.1967 tarih ve 12586 sayılı RG.

⁶⁰² Akten, N.: “Kılavuz Kaptan Gemiadamı mıdır?”, İstanbul Barosu Dergisi, Özel Sayı: 5, İstanbul 2007, s.123-132. s. 128.

⁶⁰³ Bkz. Yargıtay 9. Hukuk Dairesi E: 2007/11920, K: 2007/29801, Karar Tarihi: 08.10.2007.

Ancak VTS’de uzaktan seyir yardımı veren VTSO, kılavuz kaptan yeterliğine sahip olsa da gemide çalışmadığından gemiadamı sayılmaz.

TTK’nun 1291(2). maddesine göre geminin sevk ve idaresinin kılavuza bırakılması zorunlu ise kılavuzun kusuru ile meydana gelen çatmadan donatan sorumlu olmaz. Başka bir ifadeyle, geminin sevk ve idaresinin kılavuza bırakılması zorunlu değilse kılavuzun kusuruyla meydana gelen hasardan donatan sorumlu olmaktadır. Yargıtay da, zorunlu kılavuz alma durumunda kılavuzun kusurundan doğan çatmadan donatanın sorumlu olacağını, donatanın sorumsuzluğunun sadece geminin sevk ve idaresinin kılavuza bırakılmasının zorunlu olduğu durumlarda kabul edileceği görüşündedir⁶⁰⁴. Bu kurallar ışığında; VTS tavsiye ve talimatlarına kılavuzluk hükümlerinin uygulanması durumunda, VTS’in talimatlarının bağlayıcı olduğu ve geminin seyrine müdahale ettiği durumlarda VTSO’nun kusuruyla oluşacak çatmadan donatanın sorumlu tutulmaması gerekir. Özellikle Türk Boğazlarında Montrö Sözleşmesi’ne göre kılavuzluk uygulaması zorunlu olmamasına rağmen; Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Yönetmeliği’nin⁶⁰⁵ ve Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği’nin⁶⁰⁶ bazı maddelerinde, gemilerin Türk Boğazları’nda ve trafik ayırım düzeninde geçiş yaparken VTS’nin talimatlarına uyma zorunluluğu bulunmaktadır. Kılavuzluk hükümlerinin VTS’ne uygulanması durumunda VTSO talimatlarının zorunlu sevk ve idare kılavuzu hükümleri kapsamında değerlendirilmesi ile oluşacak çatmadan VTSO ve VTS idaresinin sorumlu olması gerekir.

⁶⁰⁴ Yargıtay İctihadi Birleştirme Kurulu’nun 16.03.1955 tarih ve E.1954/26, K. 1955/4’de; Gemi, mecburi kılavuzun idaresinde seyrederken onun kusuruyla meydana gelen çatmadan donatanın sorumlu olmayacağına dair hüküm sadece kılavuzun alınmasının değil sevk ve idarenin de kılavuza bırakılmasının mecburî olduğu hallerde uygulanır.

⁶⁰⁵ Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmeliğin 6(5)(a,b,c,ç) maddelerinde; Türk Boğazları VTS otoritesinin “Sorumluluk sahasındaki deniz alanının bir kısmını veya tamamını deniz trafiğine kapatabileceği, deniz trafiğinin belirli bir yönde akışını durdurabileceği, Gemileri demirlettirebileceği, demirdeki gemileri kaldırabileceği, limandan ayrılan bir gemiyi limana geri döndürebileceği veya limanda bağlı bir gemiyi liman dışına alabileceği, Gemilere birbirini geçme yasağı koyabileceği veya belirleyeceği deniz alanlarında seyir yasağı getirebileceği ve gemi trafik hizmetleri alanında izlenmesi gereken rotaları belirleyebileceği ve gemilere hız sınırlamaları getirebileceği” belirtilmektedir.

⁶⁰⁶ VTS Yönetmeliği’nin 5(1). maddesinde “Bakanlık/İdare, trafik ayırım düzeninin uygulanması, denetlenmesi ve rapor sisteminin işlerliği için Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi’ni kurar.”, madde 16(1)’de “İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçerken kaza, arıza, zorunlu demirleme gibi bir nedenle uğraksız geçişi bozulan gemi, ilgili TBGTH Merkezine hemen bilgi vererek tavsiye ve talimat isteyeceklerdir” ve madde 44(1)’de “zorunlu hallerde, TBGTH Merkezinden izin alarak, kendi trafik ayırım şeritlerinin en sancak tarafında, trafik ayırım düzenine uyarak ve seyir şartlarını bozmadan acente teması yapılabilirler” gibi zorunlu hükümler mevcuttur.

TTK'nun 1341(3). maddesinde kılavuz terimi, gemiden ya da başka herhangi bir yerden gemiye kılavuzluk hizmeti veren kişi ya da kişileri veya bunların iş ve işlemlerinden sorumlu tüm gerçek ve tüzel kişileri kapsamaktadır. Bu nedenle VTSO operatörü ve onun fiillerinden sorumlu VTS idaresi de işlevsel olarak bu kapsamda değerlendirilecek olursa; gemide danışman niteliğinde hizmet veren kılavuz, VTS Operatörü olduğu takdirde TTK'nun 1341. maddesine göre gemi dışından verdiği tavsiyelerden sorumlu tutulacaktır ki, bu hakkaniyete uygun olmaz.

Türk hukukunda kılavuzluk uygulamalarına ilişkin önemli bir içtihadı birleştirme kararı mevcuttur. Yargıtay, içinde kılavuz bulunan Mısır bayrağındaki bir geminin Galata rıhtımına yanaşırken rıhtımda bağlı ve hareketsiz halde bulunan bir vapura çarparak vapura ve rıhtıma verdiği hasar nedeniyle açılan davada kılavuzun, kaptanın danışmanı olması ve geminin seyir ve manevralarından sorumluluğun tamamen kaptanda olması nedeniyle oluşan zarardan donatanın sorumlu olduğuna karar vermiştir. Kararda TTK m. 1278'de mecburî kılavuzluk ihdas edilmediği, mevcut kılavuzluğun mecburî nitelikte olmadığı hususu vurgulanmıştır⁶⁰⁷.

C. DEĞERLENDİRME

VTS sisteminin kamu hizmeti olup olmadığının belirlenmesinde en önemli kriter, onu kuranların iradesidir. Kamu hizmetleri doğrudan devlet tarafından yürütülebileceği gibi tek taraflı görevlendirme (ruhsat verme) ya da sözleşmeyle görevlendirme şeklinde de yürütülebilir. Kamu hizmeti, genel idare esaslarına göre yürütülen hizmet alanlarının dışına taşarak genişleyen bir kapsama sahiptir. Bir faaliyetin kamu hizmeti sayılabilmesi, bu hizmetin kamu yararına amacına uygun olarak yürütülmesine yönelik kamusal bir iradenin varlığını gerektirir. Ayrıca, bu faaliyetler, idare tarafından veya idarenin gözetim ve denetiminde sürdürülmelidir⁶⁰⁸.

Denizlerde, özellikle liman ve kıyılarda seyrüseferin düzenlenmesi, seyrüsefer etkinliğinin artırılması, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanması ile deniz kirliliğinin önlenmesi amaçları, devletlerin VTS kurma ve işletmelerinde hâkim olan unsurlardır. Bu faaliyetlerin toplumun ortak çıkarına hizmet etmek üzere yürütüldüğü açıktır. Kamu

⁶⁰⁷ Bkz. 604 numaralı dipnotta geçen Yargıtay İctihadı Birleştirme Kararı. Bkz.< <https://www.lexpera.com.tr/ictihat/yargitay/ictihatlari-birlestirme-hgk-e-1954-26-k-1955-4-t-16-03-1955>>.(E.T.: 01.03.2020).

⁶⁰⁸ Gözler- Kaplan, s. 477, 478.

makamları, kamu yararı dolayısıyla VTS'i kurmakta ve işletmektedir. Kamu makamlarının gözetimi altında özel kişilerce VTS kurulması ve işletilmesi, hizmetin kamu hizmeti niteliğini etkilememektedir. Devletlerin sorumluluğunu belirlemek için eylem ve faaliyetleri devletin eylemi olarak kabul edilecek organların ve kişilerin tespit edilmesi önem arz eder. Devletin egemenlik yetkilerine dayanmak suretiyle iç hukuk düzenlemeleriyle belirlediği organların eylem ve işlemleri, doğrudan devletin eylemi olarak kabul edilmektedir⁶⁰⁹. Bununla birlikte, devletin resmî organı sıfatına sahip olmamakla birlikte devletin gözetim ve denetimi altındaki kişi ve grupların yaptıkları kamu hizmetleri de mevcuttur⁶¹⁰.

VTS iş ve işlemlerine ilişkin kuralları kıyı devletinin milletlerarası kurallara uygun olarak düzenlemesi ve yayımlamasının gerekmesi⁶¹¹; VTS'den sorumlu kurumun katılan gemilere verilecek hizmet türleri ve seviyesini, denizcilerin VTS alanında ihtiyaç duyabilecekleri çeşitli bilgi ve prosedürleri uygun deniz yayınlarında yayımlaması gerekliliği⁶¹²; VTS'in paydaşlarla işbirliği ve hizmetlerin halka duyurulması⁶¹³ genel olarak VTS'in kamu hizmeti niteliğiyle örtüşmektedir. Ayrıca, SOLAS hükümlerine uygun olarak Taraf Devletlerin belirli kriterler dâhilinde VTS kurmaları⁶¹⁴ ve IMO VTS Kılavuzunda, "VTS sisteminin kurulması ve işletilmesinde sorumluluğun üye devletlere yüklenmiş" olması⁶¹⁵ söz konusu hizmetlerin kamu hizmeti sayılması bakımından önemli bir hukukî temel oluşturmaktadır. Yine, VTS'in kamu yararına bir faaliyet olduğu IALA tarafından açıkça kabul edilmektedir⁶¹⁶.

VTS ve HTH, birer kamu hizmeti olmakla beraber, aralarında önemli ayrılıklar mevcuttur. VTS'in HTH hükümlerine göre değerlendirilmesi konusunda iki önemli sorun bulunmaktadır. Birincisi HTH ile pilot arasındaki ilişkinin bir uçuş planı ile kurulmasıdır. VTS ile kaptan arasında böyle bir plan mevcut değildir. Bu uçuş planı HTH ve pilotu bağlayan bir sözleşmeye benzetilmektedir⁶¹⁷ ki, VTS ile geminin kaptanı arasında bu

⁶⁰⁹ Kurtdarcan, B., R.; "Uluslararası Sorumluluk Hukuku Kapsamında Devletin De Facto Organı Kavramı Üzerine Kısa Bir Değerlendirme", Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C: 11, Sayı:143-144, Temmuz - Ağustos 2016, s. "Özet" İçinde.

⁶¹⁰ Kurtdarcan, s. 57.

⁶¹¹ IALA VTS Manual 2016, Chapter 14, s. 77.

⁶¹² IMO A.857(20) kararı.

⁶¹³ IALA VTS Manual 2016, Chapter 17, s. 83.

⁶¹⁴ SOLAS Bölüm V, Kural 8/2.

⁶¹⁵ IMO Resolution A. 857(20), EK I, 3(1).

⁶¹⁶ IALA VTS Manual 2016, Chapter 17, s. 83.

⁶¹⁷ De Bievre, A., F., M.- Kemp, J., F.: "A Regional Vessel Traffic Service for the North Sea", International Journal of Estuarine and Coastal Law, Online Publication Date: 01 Jan 1990, Volume 5: Issue 1-4, s: 167-179; Bkz. <<https://doi.org/10.1163/157180890X00641>>, (E. T.: 11.11. 2019).

anlamda bir sözleşmesel ilişki yoktur. Geminin sevk ve idaresi her hâlükârda kaptanın omuzlarındadır. Pilot ayrılmak için geçerli sebepleri olmadığı sürece, bu plana uymak zorundadır. HTH, çarpışma olasılığının bulunduğu hâllerde uçuş planı değişikliğini önerebilir; pilot da bu planı uygular. HTH'nin rolü, uçuşu izlemek, pilotların raporlarını onaylamak ve iniş, kalkış ve bunlar esnasında uçaklar arasında gerekli mesafeyi sağlamaktır. Benzer durum, çok istisnâî hâllerde VTS için mümkün olabilir. Örneğin; Rotterdam Limanı'nda olumsuz hava koşulları sırasında uzaktan kılavuzluk tarzında kıyıya dayalı kılavuzluk uygulanmaktadır. VTS'de geminin seyri konusunda kaptana müdahale edilemez.

İkinci sorun, Hava Trafik Kontrolörleri için uluslararası kabul görmüş sertifikasyon ve eğitim standartları mevcut olmasına karşın VTS'de böyle bir standart bulunmamasıdır. VTS işletimine dair düzenlemelere sahip birçok devlet, IMO VTS Yönergeleri ve IALA tavsiyelerine uymakla birlikte HTH benzeri bir sertifikasyon ve eğitim standartları zorunluluğu getirmemişlerdir⁶¹⁸. Dünyada VTS operatörleri için resmî olarak kabul edilmiş yeterlilik, kabul şartları ve eğitim standartlarını belirleyen bir milletlerarası sözleşme yoktur.

Hava yoluyla ulaşımda emniyetin sağlanması için Hava Trafik Kontrolörlerinin görevleri büyük önem taşımaktadır. Hava Trafik Kontrolörlerinin görevlerini yerine getirebilmesi için pilot ile HTH arasında çok sıkı ve uyumlu bir ilişkinin varlığı şarttır. Şikago Sözleşmesi'nin EK 11'i uyarınca, Taraf Devletler, hava trafik hizmetlerini yürütmekle görevlidirler⁶¹⁹. Sivil havacılıkta, uçakların geçiş özgürlüğü mevcut olsa da, her uluslararası havaalanı ve sivil havacılık otoritesi HTH'e hava sahası içinde uçuş bilgi bölgesine kadar hava trafiğini kontrol etme ve düzenleme görevi vermektedir⁶²⁰. VTS'in ise Şikago Sözleşmesi gibi bir küresel hukukî zemini olmadığından, VTS'le ilgili hukukî konular ülkeden ülkeye farklılık arz etmektedir.

VTS hizmetleri, zorunlu veya ihtiyarî olarak yürütülse dahi bir tür danışmanlık hizmeti niteliğindedir. Aynı zamanda bir kamu hizmeti olan VTS, tüm bölgesel deniz trafiğini düzenleyen bir sistem olarak kabul edilmelidir. Yerine göre VTS öneri ve talimatlarına uyulması zorunlu olabilir. VTS gemilerin sevk ve idaresini yönlendirmesi nedeniyle kılavuzluğa ve HTH'ye benzemekle beraber kendine özgü yapısı olan bir

⁶¹⁸ IALA VTS Kılavuzu 2016, s. 71, 72.

⁶¹⁹ De Bievre, Kemp; s. 167-179.

⁶²⁰ De Bievre, Kemp; s. 167-179.

hizmettir. VTS hizmetlerini, ne tam olarak kılavuzluk, ne de tam olarak HTH kapsamında görmek mümkün değildir. Somut olayın koşulları çerçevesinde VTS hizmetlerine yerine göre kılavuzluk, yerine göre HTH hükümleri hukukî mahiyeti elverdiğince kıyasen uygulanabilir. Özellikle mevzuat gereği VTS merkezinin talimat ve tavsiyelerine uyulmasının zorunlu olduğu hâllerde durum böyledir. Nitekim, bu doğrultuda ilgili yönetmeliklerde gerekli hükümlere yer verilmiştir.

Konuyla ilgili olarak insansız deniz araçları bakımından da kısa bir değerlendirme yapılmasında fayda bulunmaktadır. 2020 yılından sonra denizcilik sektörünün geleceğinde önemli yer tutması beklenen insansız gemilerde kaptanın ve mürettebatın yükümlülükleri ve sorumluluklarının ortadan kalkabileceği ifade edilmektedir⁶²¹. Bayrak devletine ait kıyı istasyonlarından kontrol edilecek olan insansız gemilerin seyrüseferiyle ilgili sorumluluğun, bayrak devletinin Kıyı Kontrol Merkezinde olması beklenmektedir. İnsansız ve uzaktan kontrol edilen gemilerin mevcut hızlı gelişen teknolojiyi kullanırken seyirle ilgili bilgilerin tanımlanması önem arz etmektedir. Bilgi, gemi tarafından ya da yetkililerin müdahalesi olmadan, standartlaştırılmadan başka gemiler tarafından üretilirse o zaman geminin seyirine yardımcı hükmünde olur. Bilgiler, bir veya daha fazla kamu otoritesi aracılığıyla sağlanırsa bu bilgilerin seyir yardımcısı olarak nitelendirilmesi mümkündür.

III. GEMİ TRAFİK SİSTEMİNDEN DOLAYI SORUMLULUK

A. GENEL OLARAK

Millî sularda bir VTS hizmetinin uygulanması dolayısıyla sorumluluk, kıyı devletinin denizcilikten sorumlu makamlarına aittir. Bu makamlar genel olarak, VTS'in yanı sıra bölgesel kılavuzluk hizmetleri ile diğer düzenlemelerin uygulanmasından da sorumludur⁶²². Bu esasa uygun şekilde IMO'nun A.857(20) numaralı kararıyla, VTS işleten kıyı devletlerinin VTS kurallarının ihlaline ilişkin olarak millî hukuklarında gerekli düzenlemeleri yapabilecekleri belirtilmektedir. Kıyı devletlerinin, bu düzenlemeleri yaparken söz konusu kararın EK I, 2(2)(2)(12). maddesinde yer aldığı

⁶²¹ Fuller, B., S.: "Legal Framework of Unmanned Vessels", MUNIN Final Event June 10th Hamburg, Germany 2015.

⁶²² Praetorius, s. 12-13.

şekilde, teknik problemler ile bunların sonucunda meydana gelebilecek olağanüstü durumları da dikkate almaları gerekir.

VTS sisteminin işletilmesinden sorumluluk, genel olarak kıyı devletine ait olmakla birlikte, sistemin işletilmesinden zarar görenlerin kıyı devletinin ilgili makamları haricinde kimlere karşı talepte bulunabileceğinin de belirlenmesi gerekmektedir. Konuya ilişkin olarak milletlerarası hukukta genel kabul gören bir düzenleme mevcut değildir. Bu sebeple, zarar gören kişilerin genel hükümler haricinde uygulanabilir olduğu ölçüde ilgili milletlerarası sözleşmeler çerçevesinde zararlarının tazminini talep edebileceklerinin kabulü gerekir. Bununla birlikte, çoğu hâllerde uygulanacak millî hukuk hükümleri çerçevesinde uyuşmazlıkların çözülebileceği değerlendirilmektedir.

Dünyada farklı coğrafi koşullarda her türlü gemiye farklı VTS hizmetleri sunulmaktadır. VTS'ler farklı koşullarda birbirinden farklı ihtiyaçlara göre tesis edildikleri için sorumluluk bahsinde VTS özelliklerinin de dikkate alınması gerekir. Ayrıca, VTS'lerin faaliyet gösterdiği ülkelerin kanunları da genel olarak birbirinden farklıdır. Çoğu VTS, tesis ve işletilme bakımından kendi mevzuatına sahiptir. Bunun yanı sıra VTS'lerin inşası, boyutları, finansmanı ve yönetim yapıları da farklıdır. TSS'in VTS'nin bir parçası olduğu durumlarda, farklı uygulamalar da ortaya çıkabilir. Bu nedenlerle sorumluluk konusunda VTS tipleri konusunda ayırım yapılmalıdır⁶²³.

1.Liman VTS'i

Limanların çoğu özellikle büyük limanlar önemli ticari faaliyetlerin gerçekleştiği yerlerdir. Bu alanlar, çeşitli depolama alanları, yükleme, boşaltma hatta belki de farklı ticari tesislerin de bulunduğu yüksek miktarda yatırımların yapıldığı yerlerdir. Çok sayıda gemi, bu alanları kullanmakta olduğundan onların faaliyetlerinin iyi yönetilmesi gerekir. Günümüzde büyük limanlar kendi yetki alanları dışındaki gemi trafiğini de göz önüne almak zorundadır. Birçok liman; etkin, verimli ve düşük maliyetli işletme amacıyla limana giren ve çıkan gemi trafiğini organize etmeye çalışmakta, bu amaçla VTS uygulamaktadır.

⁶²³ MacWilliam, R.- Cooke, D.: “ VTS: Lifting The Fog Of Legal Liability”, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly”, 1(M), 2006, s. 370.

Liman VTS hizmeti verirken ortaya çıkan kusur, bir ticari işletmenin işletilmesine ilişkin bir kusur gibi değerlendirilebilir. VTS, kıyı devletinin karasularında, ancak liman yetki alanı dışında da yetkili makamın onayıyla faaliyet gösterebilir. Böyle bir durumda Liman VTS'i kamu makamları tarafından işletiliyor olsa bile VTSO'ların kusuruna dayalı sorumluluk, genel hukuk kuralları çerçevesinde değerlendirilir.

2. Kıyı VTS'i

Kıyı VTS'lerinin kuruluş amaçları kıyıdan geçen gemilerin emniyetli bir şekilde seyrüsefer yaparak kıyıdan ayrılmasıdır. Amaç, kıyıdaki yoğun gemi trafiğini düzenlemek değildir. Talimatlara uymayan gemilere karşı kıyı VTS'inin bir yaptırımı yoktur. Kıyı VTS'leri yalnızca bilgi hizmeti olarak görev yaptıklarından VTS yetkilisinin, bilgi sağlamadaki kusurundan sorumlu tutulması beklenemez⁶²⁴. Kıyı VTS'i tarafından bir gemiye bilgi hizmeti verilmediği ve bu nedenle geminin karıştığı kaza dolayısıyla VTS sorumlu tutulmamalıdır. Ancak kıyı VTS, kasten yanlış bilgi vermesi durumunda oluşabilecek zarardan sorumlu tutulmalıdır⁶²⁵.

3. Karma VTS'ler

VTS'ler her zaman sadece liman ya da sadece kıyı VTS'i olarak tesis edilmezler. Liman VTS'leri VTS yetki alanından geçen gemilere hizmet verebilir, kıyı VTS'leri de kendi bölgelerindeki limanların emniyetli şekilde işletilmesi için kullanılabilir. İngiliz kanalı ve Singapur Boğazı bu iki amaçla da kullanılmaktadır. Sorumluluk olayın şartlarına göre değişebilir.

B. KIYI DEVLETİNİN SORUMLULUĞU

Kıyı devletinin VTS'in işletilmesinden sorumlu makamı veya VTS işletmesini devrettiği özel kişi ve kurumlar, işletme nedeniyle meydana gelen zararlardan sorumlu olurlar⁶²⁶. Kıyı devleti, sistemin işletilmesiyle ilgili olarak kendi kontrolü altındaki eylem ve işlemlerden doğan zararlardan sorumludur. Kıyı devletinin yetki devrinde bulunduğu VTS işleticisinin faaliyetlerinden sorumlu olup olmayacağı, uygulanacak hukukun içeriğine bağlıdır.

⁶²⁴ MacWilliam, Cooke, s. 373.

⁶²⁵ MacWilliam, Cooke, s. 373.

⁶²⁶ Kızılsümer, s. 116.

Avrupa’da liman otoriteleri, kendi yetki alanlarında VTS hizmetlerinin sebep olduğu zararlar için hukukî sorumluluğu kabul etmekte, ancak liman dışına uzanan VTS hizmetleri bakımından sorumluluk reddedilmektedir. Kıyı devletleri genellikle VTS hizmeti verdikleri bütün alanlarda değil, fakat ilgili mevzuatla yetkili oldukları alanlarda sorumluluğu üzerlerine almaktadırlar⁶²⁷. Bir VTS, genellikle ilgili liman otoritesi tarafından işletilir. Örnek olarak İngiliz hukukunda liman otoritelerinin veya görevlilerin görevlerini yerine getirirken makul özen ve beceri gösteremedikleri takdirde sorumlu olacakları açık bir şekilde kabul edilmiştir⁶²⁸. VTS’in ücretli olması halinde sorumluluk genişletilebilir. VTS’den kaynaklanan sorumluluğun çok yönlü düzenlenmesi gerekmektedir⁶²⁹.

Kıyı devletleri, iç hukukta yapacakları düzenlemelerin kapsamını belirlemede özgür olduklarından bir kaza durumunda kendilerini hukukî sorumluluktan kurtaran bazı düzenlemeleri kabul edebilirler. Temel sorumluluk hükümlerine aykırı olmamak şartıyla, bu hükümlerin geçerli olması gerektiği ileri sürülmektedir⁶³⁰. VTS konusunda sorumlulukların belirlenmesinde VTS sisteminin tipine göre ayırım yapılması uygun olur. Bu konuda özel kuruluşlarca işletilen limanların VTS otoritelerinin ticaret hukuku kuralları çerçevesinde özen yükümlülüğü kapsamında sorumlulukları söz konusudur. Kamu hukuku kuralları çerçevesinde işletilen liman VTS’lerinin de genel hukuk kuralları kapsamında sorumlu olmaları gereği ifade edilmektedir⁶³¹.

Kıyı devletinin hukukî sorumluluğunun belirlenmesinde, devletin iç hukukunda VTS’in hukukî statüsü ve hukukî sorumluluğuna ilişkin hükümlerin öncelikle uygulanması gerekmektedir. IMO’nun A.857(20) kararı ve eklerinde yer alan sorumluluk bahsinde⁶³², Taraf Devletlerin hükümetlerinin veya yetkili makamlarının VTS’nin işleyişine ilişkin yasal düzenlemeleri yapma yetkisine sahip oldukları ve VTS’nin millî ve milletlerarası hukuka uygun olarak işletilmesini sağlamakla yükümlü oldukları belirtilmektedir. Yine, aynı maddenin devamında VTS’nin amaçlarına göre verilecek hizmetlerin türü ve seviyesinin belirlenmesiyle birlikte kıyı ve deniz bazlı ekipman için uygun standartların oluşturulması Taraf Devletlerin yükümlülükleri arasında

⁶²⁷ De Bievre, A.; *Vessel Traffic Services and the Law*, JN, 1990, s. 358.

⁶²⁸ MacWilliam, Cooke, s. 369.

⁶²⁹ Kızılsümer, 118.

⁶³⁰ Kızılsümer, 115.

⁶³¹ Topsoy, s. 925.

⁶³² IMO Resolution A. 857(20), EK I, 2(2).

sayılmaktadır. Söz konusu kararın Ek I, 2(2)(4). maddesinde ise işletme sonucu ortaya çıkan kusur veya kazalarda sorumluluk unsurunun belirlenmesinin önemine vurgu yapılmaktadır⁶³³.

IMO'nun VTS Temel Esasları ile IALA'nın VTS El Kitabı hükümleri, Taraf Devletler bakımından bağlayıcı nitelikte olmamakla birlikte, VTS hizmetlerinin yürütülmesi sırasında verilen zararlara ilişkin sorumluluğun tayininde yol göstermektedir. Kıyı devletleri, iç hukuklarında VTS'in hukukî statüsü ve hukukî sorumluluğa dair yapacakları düzenlemelerde özgür olsalar da ilgili milletlerarası düzenlemelerden yararlanabilirler.

Ülkemizde Gemi Trafik Hizmetlerinin Kurulması ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik'in 4(p) maddesinde, VTS konusunda yetkili otorite olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı gösterilmektedir. Yönetmeliğin 5(1). maddesinde "Türkiye'nin içsuları, karasuları veya körfezlerinde kurulacak bir VTS'e gerek olup olmadığı ile VTS'in türü ve verilecek hizmetlerin İdare tarafından belirleneceği", m. 5(2)'ye göre de "İdarenin gemi trafik hizmetlerini kurma, başka bir kurum veya kuruluşa kurdurma, işletme veya kendi adına işletirme yetkisine sahip olduğu" belirtilmektedir. İdare, liman işletmecilerinin talebiyle, yalnızca kendilerine ait liman tesislerinde kendi adlarına VTS kurma ve işletme izni verebilmektedir.

Bu hükümlerden hareketle, VTS otoritesi olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın VTS'in işletilmesi sebebiyle doğan zararlardan sorumlu olacağı söylenebilir. Sorumluluğun esası, kural olarak kusur sorumluluğudur. Böyle bir durumda VTS'in kurulmasına, işletilmesine veya işlettirilmesine ilişkin kurucu unsurlardan ya da VTS işletmecisine gerektiği şekilde yetki verilmemesinden kaynaklanan zararlar için kıyı devletinin sorumluluğuna gidilebilir. Ancak Yönetmeliğin 5(2). maddesi çerçevesinde bir liman işletmecisinin kendi liman tesisinde kendi adına VTS tesisi kurması ve işletmesi durumunda, VTS'in işletilmesi sebebiyle doğan zararlardan kıyı devletinin sorumlu olmaması gerekir. Bununla birlikte bu tür VTS'lere gerek izin verilmesinde, gerekse faaliyetlerinin mevzuata uygun olup olmadığının denetlenmesinde VTS otoritesi olarak gerekli dikkat ve özeni göstermeyen, ihmali bulunan Bakanlığın sorumluluğunun doğacağı kabul edilmelidir.

⁶³³ IMO Resolution A. 857(20), EK I, 2(2)(12).

VTS işletmecisinin idareden aldığı yetkiye ilişkin noksanlıklar nedeniyle VTS tarafından eksik bir bilgi verilmesi veya bilginin verilememesinden dolayı meydana gelen zararlardan genel hükümler çerçevesinde kıyı devletinin sorumlu tutulması gerekir. Kıyı devletinin sorumluluğunda, öncelikle 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun (TBK)⁶³⁴ haksız fiillerden sorumluluğa ilişkin 49. ve diğer maddelerin hükümleri uygulanabilir.

Diğer yandan, bir çevre zararı meydana gelmişse Bakanlık, Çevre Kanunu'nun 3(g) maddesi ve "Kirlenmenin Sorumluluğu" başlığı altındaki 28. maddesi hükümleri çerçevesinde doğrudan veya dolaylı olarak sebep olduğu zararlardan kusursuz sorumluluk esaslarına göre de sorumlu tutulabilir. Bununla birlikte, meydana gelen zararlara uygulanabilecek bir milletlerarası sözleşme hükmü var ise bunun doğrudan ve öncelikli olarak uygulanması gerekir. Ne var ki, milletlerarası sözleşmelerle düzenlenen kirlenme zararlarına ilişkin hükümlerin kıyı devletine uygulanması ihtimali yoktur. Zira, kirlenme zararları dolayısıyla hukukî sorumluluğu düzenleyen sözleşmeler, sadece geminin malikini veya donatanını kusursuz sorumluluk esaslarına göre sorumlu tutmaktadır.

Kıyı devleti, özel kişilerce verilen VTS hizmetleri nedeniyle de sorumlu tutulabilir. Bu durum, özellikle zarar görenin zararının tamamını VTS işletmesinden elde edemediği olaylarda ortaya çıkar⁶³⁵. Ancak bunun için kıyı devletinin VTS hizmetlerini yürüten kişileri seçmede ve hizmetlerin mevzuata uygunluğunu denetlemede kusurlu olduğunun tespiti veya zararın meydana gelmesinde başkaca bir kusurlu eylem veya ihmalinin bulunması gerekir.

Kıyı devletinin sorumluluğuna ilişkin olarak; Elliott davasında verilen karar dikkat çekmektedir. Bu davada bir balıkçı gemisinin kaptanı (Bay Elliott) Avustralya Onslow limanından seyir bilgisi ve yardım almak için iletişim kurmaya çalışmasına rağmen limanın böyle bir imkânı olmaması ve Bay Elliott'a diğer kaptanlar tarafından limanın uzak olduğuna dair yanlış bilgi verilmesi sonucu, gemisini limanın dışına demirleyen Bay Elliott şiddetli bir fırtınada gemisinin batması sonucu ölmüştür. Kaptanın eşi bayan Elliott, eğer liman, kocasının onunla iletişim kurmak için gerekli araçlara sahip olsaydı, limanın aslında açık olduğunu tespit edeceğini ve ölmeyeceğini belirterek

⁶³⁴ Bkz. 6098 sayılı TBK, 04.02.2011 tarih ve 27836 sayılı RG.

⁶³⁵ Kızılsümer, s. 117.

tazminat davası açmış, mahkeme ortaya çıkan durumun ilgili makamlar tarafından öngörülemediğine karar vermiştir⁶³⁶.

C. GEMİ TRAFİK SİSTEMİ İŞLETENİNİN SORUMLULUĞU

VTs sisteminin işletiminde yetki sahibi kişiler, katılımcı gemilerle etkileşimden ve VTs alanındaki hizmetin güvenli ve etkin bir şekilde sağlanmasından sorumludurlar. Ayrıca VTs yetkilileri, VTs'nin yönetimi ve işletimiyle birlikte ilgili millî ve milletlerarası hukuk kurallarına uygun davranmak zorundadır. VTs işletmecisi, aynı zamanda kurulumu da üstlenmekteyse millî makamların bir alt yüklenicisi gibi her bir VTs için tanımlanan alanda belirtilen hizmet tiplerine uygun olarak hizmetlerin gereği gibi yerine getirilmesinden sorumludur⁶³⁷.

VTs kurulumu bağlamında; VTs ihtiyacının belirlenmesi, ihtiyaç duyulan hizmet türlerinin belirlenmesi, VTs'nin işleyişine ilişkin yasal temelin sağlanması, VTs'nin teknik ve organizasyonel özelliklerinin belirlenmesi, VTs alanı onayı için gerekli işlemlerin yapılması gerekir. Ayrıca, yetki verilen alanda VTs'nin millî ve milletlerarası kurallar dâhilinde işletmesinin sağlanması gerekmektedir.

VTs'nin ilgili mevzuat çerçevesinde işletilmesi konusunda; VTs'nin işletme hedeflerinin karşılanması, VTs'nin IMO VTs Kılavuzu ile IALA standart, tavsiye, Rehber Kuralları ve VTs için yetkili millî otorite tarafından belirlenen standartlara uygun olarak çalıştırılmasının sağlanması gereklidir. Ayrıca, gemilerle uygun iletişim standartlarının kullanılması, uygun niteliklere sahip ve eğitilmiş yeterli personelin temin edilmesi, uygun ekipmanın düzenli temin edilmesi, VTs personelinin görevlerini yerine getirmek için gerekli yetki ve koordinasyonlara sahip olmaları sağlanmalıdır.

Bir VTs merkezinde personel olarak VTs operatörü (VTsO), VTs süpervizörü (VTSS) ve VTs yöneticisi (VTSM) kategorilerinde görevlendirme yapılmaktadır⁶³⁸. Kategorilerin her birinin VTs merkezindeki yerel organizasyon içindeki sorumlulukları

⁶³⁶ Supreme Court of Western Australia, 1999; Elliott Case, Elliott v. Minister of Transport for the State of Western Australia [1999] WASCA 134; Bkz. <<http://www8.austlii.edu.au/cgi-bin/viewdoc/au/cases/wa/WASCA/1999/134.html>>, (E.T:01.03.2020).

⁶³⁷ Bkz. <<https://www.amsa.gov.au/safety-navigation/navigating-coastal-waters/australian-legislative-framework-vessel-traffic-services>>, (E. T.: 08.03.2019).

⁶³⁸ MSC/Circ.952, IALA Standards For Training and Certification of Vessel Traffic Service (VTs) Personnel, 2010.

ve görevleri bulunmaktadır. VTSSO, mesajları VTS alanındaki gemilere yayınlayan hat operatörüdür. VTSSO, bölgeyi izlemeli ve katılan gemilerin seyir güvenliğini arttırmaya yönelik makul eylemlere karar vermeli, VTS alanındaki muhtemel tehlikeli gelişmelere yönelik bilgileri, trafik katılımcılarına iletmeli, kılavuzluk veya römorkör hizmetleri hakkında bilgileri ilgililere iletmelidir⁶³⁹.

VTSSO'lar, gemi trafiğinin mevcut düzenlemelere uygun şekilde sağlanmasından sorumlu olup, uygun olmayan koşullarda bulunan gemiler hakkında yetkililere rapor verme yetkisine sahiptir. Bir kaza veya olay durumunda olayı rapor etmek ve kayıtları muhafaza etmek, ayrıca uygun önlemleri almak, örneğin; acil durum operasyonlarını koordine etmek, onun sorumluluğundadır⁶⁴⁰.

VTSS'nin görevi, VTSSO'lar ile acil durum operasyonlarının gereklerini koordine etmektir. VTSSO'ların çalışmalarını denetler ve sunulan hizmetin, yetkili VTS otoritesinin ve denizcilik alanındaki diğer paydaşların gereksinimlerine uygun olmasını sağlar. Bir VTSS ayrıca VTSSO'ların eğitim ve beceri değerlendirmelerinde yardımcı olur. VTS yöneticisinin yokluğunda bu görevlerin yerine getirilmesinden ve faaliyetlerin mevzuata uygun ve herhangi bir kesinti olmadan gerçekleştirilmesini sağlamaktan sorumludur⁶⁴¹.

VTSM, VTS merkezinde VTS faaliyetlerinin koordinasyonu ve yönetiminden yetkili otorite adına sorumludur. VTSM aynı zamanda bir VTS merkezinde yeterli eğitim seviyesini sağlamaktan sorumlu kişidir⁶⁴². VTS merkezinde görevlendirilen kılavuz ise, zorunlu olmamakla birlikte gereken güvenliğin temini açısından VTS merkezinin ve iletişimde olduğu kişi ile geminin ne kadar yeterli olduğu konusunda bilgi sahibi olmalıdır.

Tüm VTS görevlileri işletenin sorumluluğunda iş ve işlemleri gerçekleştirmektedirler. Gemilerin VTS tarafından yönlendirilmesinde verilen tavsiye ve talimatların etkili olması için VTS'nin gemilere talimat vermek için yetkili olması ve talimatların yerine getirilmesinin gemide bulunan kaptana bırakılması gerekir⁶⁴³. VTS'nin, seyir emniyeti açısından gemideki kaptanın sorumluluklarına müdahale

⁶³⁹ IALA VTS Manual 2008, s. 124-125.

⁶⁴⁰ IALA VTS Manual 2008, s.124-125.

⁶⁴¹ IALA, 2012a.

⁶⁴² IALA, 2012a.

⁶⁴³ IMO A. 857(20) Nolu Karar, EK I, 2.3.4.

etmemesi gerekir⁶⁴⁴. IALA'nın VTS El Kitabı'nda "VTS tarafından verilen bir talimatın yerine getirilmesinin, gemiye zarar verebileceği değerlendirildiği takdirde gemi kaptanının bu talimatlara uymayabileceği" vurgulanmaktadır⁶⁴⁵.

VTS otoritesi, VTS sistemini kıyı devleti için işletmekten sorumlu kurum veya kuruluştur. VTS'in Yetkili Otoritesi ile VTS işleteninin hukukî sorumluluğu konusunda özel düzenlemeler bulunmadığından, VTS işletenin sorumluluğunun tayininde de yukarıda kıyı devletinin sorumluluğu bahsinde olduğu gibi genel hükümlere gidilmelidir. Ancak VTS işleteninin sorumluluğunun tayininde, VTS'nin türünün ve hizmetlerinin dikkate alınması gerekir.

VTS işleteni çoğunlukla, kaptanın danışmanı konumundadır. Dolayısıyla, VTS işleteni, kusurlu talimat veya diğer hareketleri sebebiyle hizmet verdiği geminin bu suretle diğer kişilere, eşyaya veya çevreye verdiği zararlardan sorumlu olur. Zarardan kusurunun bulunması şartıyla geminin kaptanı ve diğer gemi adamlarıyla donatan da sorumlu olur.

VTS işleteninin sebep olduğu zararlardan sorumlu olan donatan, haksız fiil hükümlerinin yanı sıra sözleşmeye dayanarak da VTS işletenini dava edebilir. Zira, VTS işletmesi ile donatan arasında VTS hizmetlerinin yürütülmesi hususunda açık veya örtülü bir sözleşme ilişkisi mevcuttur. Türk hukukunda, Yargıtay'ın 1955 tarihli içtihadı birleştirme kararında⁶⁴⁶ kılavuz, danışman niteliğinde kabul edilmektedir. Kılavuzun sorumluluğu konusunda kılavuzluk sözleşmesinde hüküm bulunmaması durumunda, TBK'nın vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümleri uygulanır.

VTS işletmesinin talimat ve tavsiyelerine uyulması zorunlu olabilir. Geminin kaptanı, VTS işletmesinin talimatlarına göre hareket etmek, bu talimatlar çerçevesinde geminin sevk ve idaresini gerçekleştirmek zorunda ise bu talimatlara uyulması dolayısıyla doğan zararlardan VTS işletmesi sorumlu olur. Bu tür zararlardan donatanın sorumlu tutulmaması gerekir. Zira, geminin sevk ve idaresi, bir anlamda VTS işletmesine ait olmaktadır. Bununla birlikte somut olayın koşulları altında VTS işletmesinin talimatlarının açıkça denizde emniyetli seyrüseferin yapılmasına ilişkin kurallara aykırılık teşkil ettiği kaptan tarafından tespit edilmişse, kaptan bu tür talimatları yerine getirmemeli, kendi görüşüne uygun şekilde emniyetli seyrüseferi sağlamaya çalışmalıdır.

⁶⁴⁴ IMO A.857(20) Nolu Karar, EK I, 2.3.4.

⁶⁴⁵ IALA VTS Manual 2012, s. 159.

⁶⁴⁶ Bkz. Yargıtay'ın 16.03.1955 tarih ve E: 1954/26 ve K. 1955/4 sayılı İçtihadı Birleştirme Kararı.

Aksi takdirde VTS işletmesinin yanı sıra geminin donatanı oluşan zarardan sorumlu olur. Kaptan da şahsen sorumlu tutulabilir.

Kıyı devletinin sorumluluğunda olduğu gibi eğer bir çevre zararı meydana gelmişse VTS işleteni, Çevre Kanunu'nun 3(g) ve 28. maddeleri çerçevesinde kusursuz sorumluluk esaslarına göre de sorumlu tutulabilir. VTS işleteninin çevre zararına doğrudan ve dolayısıyla sebep olmasının bir önemi bulunmamaktadır. Bununla birlikte, meydana gelen zararlara uygulanabilecek bir milletlerarası sözleşme hükmü var ise bunun doğrudan ve öncelikli olarak uygulanması gerekir. Ne var ki, milletlerarası sözleşmelerle düzenlenen kirlenme zararlarına ilişkin hükümlerin VTS işletenine uygulanması ihtimali yoktur. Zira, kirlenme zararları dolayısıyla hukukî sorumluluğu düzenleyen sözleşmeler, sadece geminin malikini veya donatanını kusursuz sorumluluk esaslarına göre sorumlu tutmaktadır.

Türk Boğazları VTS Kullanıcı Rehberi'nde "Türk Boğazları VTS'i tarafından verilecek olan hiçbir bilgi, tavsiye, uyarı ve talimatın kaptanın profesyonel bilgi ve yeteneği ile gemiyi idare etme sorumluluğunu ortadan kaldırmayacağı, kaptanın VTS alanı içerisinde geminin sevk ve idaresinden ve gemisinin yapacağı bütün manevralardan sorumlu olduğu" ifade edilmektedir. Ayrıca kaptanın kararlarından Türk Boğazları VTS'inin sorumlu tutulamayacağı açık olarak belirtilmiştir⁶⁴⁷. Yönetmeliğin 7(2). maddesine göre ise kaptan, VTS tarafından verilen talimatlara gemisi veya diğer gemilerin emniyeti açısından tehlike arz etmediği sürece uymalıdır.

Ayrıca, VTS işleteninin adam çalıştıran sıfatıyla TBK'nın 66. maddesi hükümlerine göre kusursuz sorumluluğuna da gidilebilir. TBK'nın 66(1). maddesi uyarınca adam çalıştıran, çalışanının verdiği işi yaparken başkalarına verdiği zararı gidermek yükümlülüğündedir. Aynı maddenin 2. fıkrası uyarınca adam çalıştıran; çalışanı seçme, talimat verme, gözetim ve denetim yapma sırasında zarar ortaya çıkmasını önlemek üzere gereken özeni gösterdiğini ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilir. Adam çalıştıranların sorumluluğunun doğması için zarar verici fiilin hukuka aykırı olması gerekli ise de çalışanın kusuru aranmaz. VTS işletenler, bu hizmetlerin verilmesi sırasında çok sayıda ve farklı uzmanlıklara sahip personel çalıştırırlar. Hizmetler, yoğun şekilde bu personel eliyle yürütülür. Esasen çoğu olaylarda VTS operatörlerinin kusurlu eylemleri sonucu

⁶⁴⁷ 18.02.2007 tarih ve 26438 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Gemi trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik'in 7(1). maddesinde gemi kaptanının, VTS bölgesinde gemisinin sevk ve idaresi ile yapacağı bütün manevralardan sorumlu olduğu belirtilmektedir.

zarar ortaya çıkar. Dolayısıyla, VTS personelinin eylemleri sebebiyle zarar görenler, adam çalıştıran sıfatıyla VTS işletenini takip edebilirler. Şüphesiz zarar gören, çalışana haksız fiil kurallarına göre dava açma hakkına da sahiptir.

VTS işletenler ile VTS personelinin veya VTS merkezi dışında bir kılavuzun ya da bir başka kişinin birlikte bir zarara sebep olmaları durumunda TBK'nın 61. maddesi gereğince sorumlulukları müteselsildir. Zira bu hükme göre “birden çok kişinin aynı hukukî sebepten ya da farklı hukukî sebeplerden dolayı aynı zarar verici olaya neden olmalarından dolayı sorumlu olmalarına müteselsil sorumluluk” denmektedir. Örneğin; bir olayda VTS işletmesinin ve bu kapsamda çalışan VTSO ya da kılavuz ile kaptanın bir çevre zararına sebep olmaları durumunda müteselsil sorumluluktan bahsedilebilir. Müteselsil sorumluların her biri, zarara uğrayana karşı tazminatın tümünden sorumludurlar.

VTS işletenlerin uygulanabilir bir milletlerarası sözleşme veya millî kanun hükümleri uyarınca sorumluluklarını sınırlandırma hakkına sahip oldukları belirtilmelidir. TTK'nun 1341(3). maddesinde aynen “Bu maddenin uygulamasında kılavuz terimi, gemide veya herhangi başka bir yerden gemiye kılavuzluk hizmeti veren kişiyi veya kişileri ve bu kişi veya kişilerin fiillerinden sorumlu olan bütün gerçek ve tüzel kişileri kapsar.” hükmü yer almaktadır. Dolayısıyla, VTS kapsamında doğrudan gemiye çıkarak hizmet veren bir kılavuzun ya da VTS merkezinden gemiye hizmet veren bir VTS operatörünün ve bunları çalıştıran VTS işleteninin sorumluluklarını sınırlandırma haklarının varlığında tereddüt edilmemelidir.

Doktrinde VTS'in uygun şekilde işletilmemesinin sebep olacağı kusurdan VTS otoritesinin sorumlu tutulacağına ilişkin hâkim bir görüş mevcuttur. Ancak, VTS türlerine göre bir sorumluluk ayırımına gidilmesi hukuka uygun görülmektedir. Özellikle VTS alanında gemilere hâkimiyeti yeterli olmayan kıyı VTS'lerinde kamusal görev yapan VTS otoritelerinin sorumlu tutulmaması hakkaniyete daha uygun görülmektedir. Ancak VTS otoritesinin özel hukuk kurallarına göre işletilmesi durumunda sorumluluğun kıyı devletinin iç hukukuna göre belirlenmesi daha uygun olacaktır. Liman VTS'inde ise VTS otoritelerinin gemiler üzerinde daha geniş yetkilere sahip olması, özellikle VTS kurallarına uymayan gemileri limana almama veya limanda tutma gibi yetkilerinin bulunması dolayısıyla; limanda kamu VTS otoritesi yapılanması mevcutsa, sorumluluk konusunun genel hukuk ilkeleri çerçevesinde belirlenmesi gerekir. Ancak VTS'in özel

hukuk çerçevesinde işletilmesi durumunda genel hükümlerle birlikte sorumluluğun tayininde bir ticari işletmenin varlığı da dikkate alınarak özen yükümlülüğü kavramından yararlanılabilir.

VTSO'nun sorumluluğu konusunun da bu başlık altında değerlendirilmesi konunun bütünlüğünün sağlanması açısından faydalı görülmektedir. VTSO'nun sorumluluğunda belirleyici olan kriter, VTSO'nun bilgi ya da talimatlarının gemi kaptanını bağlayıcı olup olmamasıdır. Kaptanın bu talimatlara uymama konusunda bir takdir hakkına sahip olup olmadığı önemlidir. VTSO'nun gemiye verdiği tavsiye gemi kaptanı tarafından bir takdir hakkını içinde barındırır. Ancak VTSO'nun talimat vermesi durumunda IMO ile IALA'nın el kitaplarında “eğer VTS operatörü gemi kaptanına bir talimat verecekse, bu talimatın sonuca dayalı olması gerektiği, dolayısıyla dümen ya da motor manevraları gibi ayrıntıların kaptana bırakılması” tavsiye edilmektedir. Aynı zamanda “VTS operatörünün vermiş olduğu talimatlarda kaptanın sorumluluklarına müdahale edilmemesi” de tavsiye edilmektedir. IALA VTS el kitabında ise “kaptanın VTS tarafından verilen bir talimatın yerine getirilmesinin gemiye zarar verebileceğini değerlendirmesi durumunda bu talimata uymayabileceği” belirtilmektedir. Dolayısıyla kaptanın VTSO'nun, gemiye zarar verebilme ihtimali bulunan talimatlarının dışındakilere uyma mecburiyeti olmalıdır.

Bir kaza halinde VTSO'nun verdiği talimatlardan doğan sorumluluk, VTS'nin zorunlu veya isteğe bağlı olması durumları çerçevesinde değerlendirilebilir. VTS'nin isteğe bağlı olması halinde; kaptanın VTS'e girme konusunda takdir hakkı bulunduğu için, VTS operatörünün bir sorumluluğu olmaz. Ancak, VTS'e katılım zorunlu ise, VTSO'nun verdiği talimat sonucu kaza oluşmuşsa, IMO ve IALA belgelerinde gemi kaptanına VTS talimatlarına uyum için takdir hakkı tanındığından VTSO'nun sorumluluğu tartışmalıdır. VTSO'nun verdiği talimatın gemi kaptanını bağlayıcı olduğunda, VTS otoritesine genel hukuk ilkeleri kapsamında sorumluluk için gidilebilir. Ancak bu gemi kaptanının sorumluluğunu ortadan kaldırmaz.

Türkiye’de Türk boğazları VTS’i Kullanıcı Rehberi’nde açık şekilde “VTSO tarafından verilen bilgi, tavsiye ve talimatların kaptanın profesyonel bilgi ve yeteneğiyle gemiyi idare etme sorumluluğunu ortadan kaldırmayacağı ve kaptanın kararlarından ve hareketlerinden dolayı gemi trafik hizmetleri merkezinin sorumlu olmayacağı” kuralına yer verilmiştir. Aynı zamanda Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik’de de kaptanın “VTS alanı içerisinde gemisinin sevk ve

idaresiyle, gemisinin yapacağı bütün manevralardan dolayı sorumlu olacağı” açık şekilde belirtilmiştir. Türk Boğazları’nda tüm sorumluluk gemi kaptanındadır. Kaptan, gemisini tehlikeye düşürecek talimatların dışında, VTSO’nun verdiği talimat ve tavsiyelere uymak zorundadır. Ancak tavsiye ve talimatlara uyması kaptanın sorumluluğunu kaldırmaz.

VTSO’ların limanlardaki yükümlülükleri Limanlar Yönetmeliği’nin 24(3). maddesinde tanımlanmaktadır. Burada belirtilen ya da Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik’de geçen diğer görevlerde VTSO’nun kusuru durumunda Yönetmeliğin 19(2) maddesinde “herhangi bir kaza veya olaya sebebiyet verilmesi sonucunda, İdarenin gerektiğinde ilgili kurum ve kuruluşlardan da personel alarak teknik ve idari tahkikat yapacağı”, tahkikat sonunda “seyir, can, mal ve çevre emniyetine yönelik geçerli bir sebebi olmaksızın ...ağır kusur ya da ihmali olduğu...tespit edilen deniz trafik operatörü veya başoperatörüne, ikaz, yeterlik belgesinin üç ay süreyle askıya alınması, yeterlik belgesinin altı ay süreyle askıya alınması, yeterlik belgesinin iptal edilmesi yaptırımlarından birisinin” uygulanabileceği belirtilmektedir.

D. DONATANIN VE GEMİ ADAMLARININ SORUMLULUĞU

TTK’nun 1062. maddesinde donatanın sorumluluğu düzenlenmiştir. Bu maddenin 1. fıkrasında “donatanın gemi adamlarının, zorunlu danışman kılavuzun veya isteğe bağlı kılavuzun görevlerini yerine getirirken işledikleri kusur sonucunda üçüncü kişilere verdiği zararlardan sorumlu” olacağı belirtilmektedir. Ancak donatan, “yolculara ve yüklerle ilgili kişilere karşı, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre” sorumlu olur. TTK’nun 1062(2). maddesinde ise “donatanın, Türkiye Cumhuriyetinin taraf olduğu sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin milletlerarası sözleşmelerden doğan sorumluluğunu sınırlandırma hakkının saklı” bulunduğu belirtilmektedir. Diğer yandan, TTK’nın 1291(2). maddesine göre “geminin zorunlu sevk kılavuzu tarafından sevk edilirken onun kusurundan ileri gelen çatmadan geminin donatanının sorumlu olmadığı” belirtilmektedir. Bu kural, zorunlu sevk kılavuzluğuna ilişkin genel anlayışa paraleldir.

Yukarıda belirtilen hükümlere kıyasla, bir VTS merkezinin tavsiye veya talimatlarına uyması sebebiyle meydana gelen zararlardan gemi adamları ve dolayısıyla

donatanın, sorumlu olacağı anlaşılmaktadır⁶⁴⁸. Özellikle, VTS hizmetlerine ihtiyarî veya zorunlu danışman kılavuzluğa ilişkin hükümlerin kıyasen uygulandığı hâllerde durum böyledir. Zira, VTS merkezinin verdiği talimat veya tavsiyeler, kaptanı bağlamaz; geminin sevk ve idaresi tamamıyla kaptana aittir.

Mevzuat hükümleri gereği VTS merkezinin verdiği talimat veya tavsiyelere gemi kaptanının uymasının zorunlu olduğu, bir başka deyişle zorunlu sevk ve idare kılavuzluğu benzeri bir durumun mevcut olduğu hâllerde, bu talimat veya tavsiyelere uyması sebebiyle meydana gelen zararlardan kaptan ve gemiadamlarının, dolayısıyla donatanın sorumlu tutulmaması gerekir. Bununla birlikte söz konusu talimat veya tavsiyeler, açıkça denizde emniyet kurallarına aykırı ise ve bir zarara yol açabileceği kaptan tarafından makul bir şekilde değerlendirilmekteyse, kaptan bu talimat veya tavsiyelere uymak zorunda olmamalıdır. Aksi takdirde kaptanın ve dolayısıyla donatanın sorumluluğuna gidilebilir. Zira, VTS merkezinin talimatlarına veya tavsiyelerine uyulması zorunlu olsa dahi geminin sevk ve idaresi hâlâ kaptandadır.

VTS tarafından verilen kusurlu bilgi ve tavsiyelere uyulmasının bir zarara yol açtığı hâllerde kusurunun bulunması şartıyla kaptanın ve dolayısıyla donatanın sorumluluğu mevcut olmakla birlikte duruma göre VTS işletmecisiyle birlikte kıyı devletinin de hukukî sorumluluğunun saklı olduğu belirtilmelidir⁶⁴⁹. Yukarıda belirtilen esaslara paralel şekilde doktrinde kaptanın VTS tarafından kendisine verilen talimatlara uyması gereğinden hareketle, millî hukuklarda yapılacak düzenlemelerde kaptanın tüm yönetimden sorumlu olduğu geleneksel anlayışın terk edilmesinin uygun olacağı ileri sürülmektedir. Ayrıca, her ne kadar bir mevzuat hükmü gereği VTS merkezlerinin talimatlarına uymak zorunlu olsa ve işbirliği yapılmaması dolayısıyla bir takım yaptırımlar uygulanabilecek olsa dahi özellikle çevre kirliliği tehlikesinin mevcut olduğu hâllerde kaptanın deniz emniyeti ve çevre kirliliğinin önlenmesi kurallarıyla çelişen talimatlara uymamasının yerinde olacağı da savunulmaktadır⁶⁵⁰.

Nitekim, IMO'nun A.857(20) numaralı kararında VTS'nin gemilere talimat verme yetkisinin sonuca ilişkin olması, talimata uygun hareket detaylarının yerine getirilmesinin gemideki kaptan veya kılavuz kaptana bırakılması gerektiği ifade edilmektedir. VTS

⁶⁴⁸ Ersoy, E.: "6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Çatma Hükümlerinin Değerlendirilmesi", Dergipark Marmara özel sayı 2012, s. 503, Bkz. <dergipark.gov.tr/download/issue-file/430>, (E.T.: 11.11.2019).

⁶⁴⁹ Oral, "IMO ve Türk Boğazları", s. 88.

⁶⁵⁰ Plant, G.: *International Legal Aspects of Vessel Traffic Services*, MP, 1990, s. 84.

faaliyetleri, kaptanın emniyetli seyir ile ilgili yükümlülüklerini ihlal etmemelidir. VTS tarafından verilen talimatın uygulanmasının gemiye, gemideki insanlara ve eşyaya zarar verip vermeyeceğinin değerlendirilmesi sonuç itibariyle kaptan tarafından yapılır. Kaptan, yapacağı değerlendirmeye göre bu talimata uymayabilir⁶⁵¹.

Kılavuzların sorumluluklarının sınırlandırılmasıyla ilgili olarak TTK'nun 1341(1). maddesinde özel bir düzenleme bulunmaktadır. Buna göre Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşme'de (LLMC 76)⁶⁵² ifade edilen sorumluluk sınırı, kılavuzlara yönelik tüm talepler toplamında 1.500 Özel Çekme Hakkıdır (ÖÇH)⁶⁵³. Oluşan zarar için kılavuz kaptana ancak 1.500 ÖÇH'ya kadar rücu edilebilir. TTK'nun 1341(2). maddesinde de CLC 92 Sözleşmesine atıf yapılarak, donatanın kılavuza yöneltebileceği rücu davalarında sorumluluk sınırı toplamda 1.500 ÖÇH'dır. TTK'nun 1341(3). maddesi hükmü çerçevesinde VTS işletmesiyle bu işletmede çalışan hizmetleri veren kişilerin kılavuz olarak değerlendirilmesi ile bu sınırlandırmalardan yararlanabileceği düşünülebilir. Ancak, gerek VTS işletmesi, gerekse bu hizmetleri veren işletmenin çalışanları, zarar verme kastıyla veya böyle bir zarara sebep olabileceği bilinciyle işledikleri kusur veya ihmalleri sonucu zarara sebep oldukları takdirde sınırlandırma haklarını kaybederler⁶⁵⁴.

⁶⁵¹ Bkz. *IALA VTS Manual 2002*, madde 2(4)(3).

⁶⁵² Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşme (*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims: LLMC 76*), 19 Kasım 1976'da kabul edilmiştir. 1 Aralık 1986'da yürürlüğe girmiştir. Türkiye "LLMC 76" Sözleşmesine 1980 yılında taraf olmuştur. Ardından 96 Protokolünde getirilen değişiklikleri ise 2010 yılında iç hukuka aktararak uygulamaya başlamıştır. LLMC 96 Protokolünün ulusal mevzuatımızda referans alındığı "Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik" 14.11.2010 tarih ve 27759 sayılı Resmî Gazetede yayımlanmış ve 1 Temmuz 2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir. IMO verilerine göre 21 Şubat 2019 tarihi itibariyle LLMC 96 Protokolüne Dünya tonajının % 61,87'sini oluşturan, Türkiye dahil 57 ülke taraftır. Bkz. <www.imo.org> (E.T.: 03.08.2019).

⁶⁵³ Özel Çekme Hakkı (*Special Drawing Rights: SDR*), IMF'nin üye ülkelerin mevcut resmi rezervlerine katkıda bulunmak amacıyla 1969 yılında oluşturduğu uluslararası bir rezerv varlığıdır. Özel Çekme Hakları üye ülkelere IMF kotalarıyla orantılı olarak tahsis edilir. SDR aynı zamanda IMF'nin ve diğer bazı milletlerarası kuruluşların hesap birimi olarak kullanılmaktadır. SDR'nin değeri, başlıca uluslararası para birimlerinden oluşan bir sepet esas alınarak belirlenmektedir. Bkz. <www.imf.org>, (E.T.: 03.08.2019).

⁶⁵⁴ Erol, "Kılavuz Kaptan, Kılavuzluk Hukuku ve Ülkemiz".

SONUÇ

VTS, gemi trafiğini yönetmeye yardımcı olmak için bir kıyı otoritesi tarafından verilen deniz emniyeti hizmetidir. VTS, özellikle yüksek riske sahip deniz alanlarındaki deniz trafiğini düzenlemektedir. VTS, deniz emniyetinin sağlanmasına, deniz kirliliğinin önlenmesine, denizde asayişin sağlanmasına, kıyı yapılarının korunmasına ve mevzuatın sağlıklı şekilde uygulanmasına büyük katkılar sağlamaktadır.

Bilgi teknolojilerindeki hızlı gelişmelerle birlikte VTS işlem hacmi önemli ölçüde artmıştır. Dünya çapında faaliyet gösteren VTS sayısı 500'ü geçmektedir. Son yıllarda VTS'i yoğun olarak etkileyen gelişmelerden biri Deniz Trafiği Yönetimi (STM) kavramıdır. STM hava trafik yönetimine benzeyen bir deniz trafiği yönetimi öngörmektedir. STM'nin havacılıktaki hava trafik kontrol merkezlerine benzer şekilde Deniz Trafik Koordinasyon Merkezi olarak bilinen yeni bir hizmet tesisi olarak yapılıması amaçlanmaktadır.

Türkiye, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının gözetiminde KEGM yoluyla Türk Boğazları VTS Sistemini, 30.12.2003 tarihinden itibaren başarılı bir şekilde yürütmektedir. Bu sayede Türk Boğazlarında ciddi gemi kazalarında çarpıcı bir düşüş dikkati çekmektedir. VTS hizmetlerinin diğer denizlerimize genişletilmesiyle birlikte denizlerimizde ciddi çevre kirliliğine, can ve mal kayıplarına yol açan önemli bir kaza meydana gelmemiştir.

Milletlerarası hukukta her ne kadar VTS'i bağımsız şekilde düzenleyen bir milletlerarası sözleşme mevcut değilse de VTS'e hukukî dayanak oluşturacak önemli belgeler bulunmaktadır. Bunlar; ilk olarak IMO tarafından 1985'de kabul edilen VTS Rehber Kuralları, sonrasında 1997 yılında kabul edilen VTS Temel Esasları ile SOLAS V. Bölümü 12 numaralı düzenlemedir. Ayrıca BMDHS'nin 25. maddesi, kıyı devletinin iç sularında ve karasularında seyir düzenlemeleri kapsamında VTS tesis edebilmesine dayanak teşkil eden önemli bir hükümdür. Bu kurallar, devletlere VTS uygulamalarında büyük kolaylıklar sağlamakta ve yol göstermektedir.

Türk Hukukunda VTS hizmetleri; Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulması ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik, Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni

Yönetmeliği, A.857 (20), A.827 (19) sayılı IMO Kararları ile AB'nin 2002/59/EC Direktifine uygun olarak yürütülmektedir. Bu düzenlemelerin kanunî dayanağı ise 10.07.2018 tarih ve 1 Numaralı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi, 618 sayılı Limanlar Kanunu ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanundur.

VTS'in milletlerarası sözleşme gibi bağlayıcı nitelikte bir belgeyle düzenlenmek istenmesi, kıyı devletlerinin egemenlik yetkilerini kısıtlayabilir. VTS, çok farklı sularda ve çok farklı şekillerde işletilebilir. VTS'in çoğu ülkelerde kıyı devletlerinin Sahil Güvenlik birimlerince işletilmesi, bu hizmetlerin kıyı devletinin millî güvenliğinin bir parçası olduğunu ortaya koymaktadır. Kıyı devletlerinin egemenlik yetkilerini paylaşmak istememeleri, bir milletlerarası sözleşmeye ulaşılması önündeki en büyük engeldir.

Hukukî mahiyeti itibariyle VTS hizmetleri, zorunlu ya da ihtiyarî de olsa sonuçta bir tür danışmanlık hizmetidir. Ancak VTS'in bir kamu hizmeti olduğuna şüphe yoktur. Gemilerin sevk ve idaresini düzenlemesi nedeniyle kılavuzluğa ve HTH'ye benzemekle beraber tam olarak ne kılavuzluk, ne de HTH olarak nitelendirilebilir. VTS, bu hizmetleri de aşan bir kapsam ve uygulamaya sahip kompleks bir sistemdir. Dolayısıyla, VTS'i kendine özgü bir hukukî kurum olarak nitelendirmek daha isabetlidir. Böylece VTS hizmetlerine, yerine göre danışman kılavuzluk, yerine göre de HTH hükümleri hukukî mahiyeti elverdiğince kıyasen uygulanabilir.

VTS hizmetlerinin yürütülmesi sebebiyle doğan zararların ne şekilde tazmin edileceği meselesi, genel hükümlere göre ele alınmaktadır. Zira, Türk Hukukunda VTS işletenlerin sorumluluğu özel olarak düzenlenmemiştir. Çoğu devletlerde sorumluluk, haksız fiil kurallarına ve kusur esasına tabidir. Ülkemiz uygulamaları bakımından da kural olarak kusur sorumluluğunun geçerli olduğu söylenebilir. Bununla birlikte VTS'in kompleks ve kendine özgü bir kurum olması sebebiyle somut olayın koşulları altında uyuşmazlıklara yerine göre idare hukuku kuralları veya özel hukuk kuralları uygulanır. Bu çerçevede uyuşmazlığın bir özel hukuk ilişkisinden mi, yoksa kamu gücünün kullanılmasından mı kaynaklandığı hususuna bağlı olarak tazminat davaları, idarî yargıda veya adlî yargıda görülebilir. Uygulanacak kuralların genel olarak yeterli olduğu değerlendirilmektedir.

VTs işletenin hukukî sorumluluğunun tayininde genel hükümlere gidilmekle birlikte VTS türünün ve hizmetlerinin dikkate alınması gereklidir. VTS tarafından verilen kusurlu bilgi ve tavsiyelere uyulmasının bir zarara yol açtığı hâllerde dahi aslî olarak kaptan ve donatan sorumludur. Ancak duruma göre VTS işletmecisiyle birlikte kıyı devletin de hukukî sorumluluğu gidilebilir.

Mevcut şartlar altında hukukî sorumluluğun bir milletlerarası sözleşme yerine IMO tarafından kabul edilen ve genel kabul gören Rehber Kurallar çerçevesinde millî hukuklar kapsamında düzenlenmesi daha esnek ve pratik bir uygulama olarak karşımıza çıkmaktadır. Böylece, gelişen teknolojiyle birlikte e- seyir ve STM gibi deniz taşımacılığı seyir düzenleme ve kontrol imkânlarının bir parçası hâline gelmekte olan VTS'in gelişmelere daha çabuk uyum sağlanmasına da katkı sağlanabilir.

VTs sisteminin deniz trafiği yönetimi ve emniyetine, denizde asayişin sağlanmasına ve deniz kirliliğinin önlenmesine katkıları açık olmakla birlikte Türkiye'de bu amaçla özel ve ayrıntılı bilimsel çalışmaların yapılmadığı gözlenmektedir. Bu çalışmaların VTS ile ilgili kurumlar tarafından yaptırılması, ülkemizin deniz yetki alanlarında hak ve menfaatlerinin korunması konularına katkı sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

I. TEMEL KAYNAKLAR

A) KANUNLAR/SÖZLEŞMELER

BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (Kabul Tarihi: 10 Aralık 1982, bkz. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf).

BM Anlaşması (Kabul tarihi: 24 Ekim 1945, Türkiye Antlaşmayı 15 Ağustos 1945'te onaylamıştır. Bkz. 24.08.1945 tarih ve 6902 sayılı RG.).

1958 Açık Deniz Sözleşmesi (Kabul Tarihi: 29 April 1958, bkz. [https://legal.un.org/avl/ ha/gclos/gclos.html](https://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html)).

Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Milletlerarası Sözleşme (CLC 92 Sözleşmesi) (Kabul tarihi: 27 Kasım 1992, Türkiye 2001 yılında taraf olmuştur. Bkz. 04.07.2001 tarih ve 24472 sayılı RG.).

1972 Milletlerarası Denizde Çatışmayı önleme Sözleşmesi (COLREG 72) (Türkiye Sözleşmeye 1978 tarihinde taraf olmuştur. Bkz. 29.4.1978 tarih ve 16273 sayılı RG.).

1973 Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Sözleşmesi (MARPOL 73/78, Türkiye 1990 yılında Sözleşmeye taraf olmuştur. Bkz. 24.06.1990 tarih ve 20558 sayılı RG.),

1974 Denizde Can Emniyeti Milletlerarası Sözleşmesi (SOLAS Sözleşmesi) (1 Kasım 1974 kabul edilmiş ve 25 Mayıs 1980'de yürürlüğe girmiştir. Türkiye için Sözleşme 25 Mayıs 1980 tarihinde yürürlüğe girmiştir).

1978 Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Easaları Hakkında Milletlararası Sözleşme (Kabul tarihi: 1 Aralık 1978, Türkiye'nin STCW 1978 Sözleşmesi'ne katılımı için bkz. 28.04.1989 tarih ve 20152 sayılı RG.)

1982 Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Kabul tarihi: 26 Ocak 1982, bkz. <https://www.parismou.org/about-us/organisation>).

Milletlararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (Şikago Sözleşmesi) (Ülkemiz, Şikago Sözleşmesini 5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı kanunla onaylanmıştır. Bkz. 12.06.1945 tarih ve 6029 sayılı RG.)

Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair

Sözleşme (Montreal Sözleşmesi) (Sözleşmeyi ülkemiz imzalamıştır. Bkz. 14.04.2009 tarih ve 27200 sayılı RG.).

Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşme (LLMC 76) (Türkiye Sözleşmeye taraftır. Bkz. 04.06.1980 tarih ve 17007 sayılı RG.).

Lozan Barış Antlaşması (Kabul tarihi: 24 Temmuz 1923, bkz. <http://ua.mfa.gov.tr/detay.aspx?88>)

Montrö Boğazlar Sözleşmesi (Kabul tarihi: 20.07.1936, Bkz. 05.08.1936 tarih ve 3374 sayılı RG.).

618 Sayılı Limanlar Kanunu (Bkz. 14.4.1941 kabul ve 20.4.1941 tarih ve 95 sayılı RG.).

2674 sayılı Türk Karasuları Kanunu (Bkz. 29.05.1982 tarih ve 17708 sayılı RG.).

6102 sayılı TTK (Bkz. 14.02.2011 tarih ve 27846 sayılı RG.).

6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu (Bkz. 04.02.2011 tarih ve 27836 sayılı RG.).

Türkiye ile İtalya arasında 4 Ocak 1932’de imzalanan Anlaşma (Bkz. 25.01.1933 tarih ve 2313 sayılı RG.).

Türkiye ile Sovyetler Birliği arasında 23.6.1978 tarihli Kıta Sahaneliği Sınırlandırması Anlaşması (Bkz. 20.1.1981 tarih ve 17226 sayılı RG.).

Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme ile Kıta Sahaneliğinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun, (Bkz. 09.10.1990 tarih ve 20660 sayılı RG.).

5312 Sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun (Bkz. 03.03.2005, 11.03.2005 tarih ve 25752 sayılı RG.).

2692 sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu (Bkz. 13.07.1982 tarih ve 17753 sayılı RG.).

2872 sayılı Çevre Kanunu (Bkz.11.08.1983 tarih ve 18132 sayılı RG.)

854 Sayılı Deniz İş Kanunu (Kabul Tarihi: 20.04.1967, 29.04.1967 tarih ve 12586 sayılı RG.)

B) YÖNETMELİKLER, TEBLİĞLER, TARİFELER

Çevre kanunu Uygulama Yönetmeliği (Bkz. 03.04.2007 tarih ve 26482 sayılı RG.).

Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü (Bkz. 29.04.1978 tarih ve 6273 sayılı RG.).

Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik (Bkz. 18.02.2007 tarih ve 26438 sayılı RG.).

Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Hakkında Yönetmelik (Bkz. 31.12.2018 tarih ve 30642 RG.).

Limanlar Yönetmeliği (Bkz. 31.10.2012 tarih ve 28453 sayılı RG.).

Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği (Bkz. 26.03.2006 tarih ve 26120 sayılı RG.).

Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği (Bkz. 15.08.2019 tarih ve 30859 sayılı RG.).

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (Denizcilik Müsteşarlığı)'nca yayınlanmış olan (AIS) Klas-B Cihazının gemilere donatılmasına ve özelliklerine dair Tebliğ (Bkz. 11.09.2007 tarih ve 26640 sayılı RG.).

Yabancı Silahlı Kuvvetlere Bağlı Gemilerin Türk İç Sularına ve Limanlarına Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin Yönetmelik (Bkz.15.12.1983 tarih ve 18252 sayılı RG.).

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü 2016-2020 Stratejik Planı (Bkz. Kiyiemniyeti.gov.tr).

Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi(Bkz. www.turkishstraits.com).

Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA) (27.06. 2002 ve 1406/2002 sayılı EU Direktifi).

AB Düzenlemeleri, Direktif ve Diğer Sözleşmeleri (Bkz. https://europa.eu)

IALA VTS Manual 2016 (Bkz.www.iala-aism.org).

Temel IALA Dokümanları (Bkz. www.iala-aism.org).

II. YARDIMCI KAYNAKLAR

A) MAHKEME KARARLARI

UAD; Volga Kararı, Dava No. 11, par. 53. (Bkz. <https://www.icj-cij.org/en/advanced-search>, E.T.:11.11.2019).

UAD, Camouco Kararı, Dava No. 5, par. 29 ve 33. (Bkz. <https://www.icj-cij.org/en/advanced-search>, E.T.:11.11.2019).

UAD, Korfu Boğazı Davası Kararı, CIJ, Recueil, 1949, s. 22. (Bkz. <https://www.icj-cij.org/en/advanced-search>, E.T.:11.11.2019).

UAD, Kuzey Denizi Kıta Sahaneliği Davaları Kararı, 20 Şubat 1969, I.C.J. Reports, s. 38-46 (Bkz. <https://www.icj-cij.org/en/advanced-search>, E.T.: 11.11.2019).

The court of appeals in US, 221 F.2d 62(D.C. Cir. 1955), (Bkz. <https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/221/62/273780/> E.T.: 01.03.2020).

Supreme Court of Western Australia, 1999; Elliott Case, Elliott v. Minister of Transport for the State of Western Australia [1999] WASCA 134, (Bkz. <http://www8.austlii.edu.au/cgi-bin/viewdoc/au/cases/wa/WASCA/1999/134.html>, E.T.:01.03.2020).

Danıştay 15. Daire: E.2018/3251, K.2018/8233, K.T:13.12.2018.(Bkz. <http://emsal.danistay.uyap.gov.tr/BilgiBankasiIstemciWeb/>, E.T.:01.03.2020).

Danıştay 15. Daire: E.2018/3131, K.2019/1012, K.T: 21.02.2019. (Bkz. <http://emsal.danistay.uyap.gov.tr/BilgiBankasiIstemciWeb/>, E.T.:01.03.2020).

Danıştay 10. Daire: E.2002/7475, K.2003/5193, K.T: 16.12.2003. (Bkz. <http://emsal.danistay.uyap.gov.tr/BilgiBankasiIstemciWeb/>, E.T.:01.03.2020).

Danıştay 10. Daire: E.2000/468, K.2000/4921, K.T.: 11.03.2000. (Bkz. <http://emsal.danistay.uyap.gov.tr/BilgiBankasiIstemciWeb/>, E.T.:01.03.2020).

Yargıtay, 16.03.1955 tarihli ve 1941/26-4 sayılı İçtihadı Birleştirme Kararı. (Bkz. <http://www.ticaretkanunu.net/turk-ticaret-kanunu-madde-gerekceleri-besinci-kitap-deniz-ticaretimadde-931-1400/>, E.T.: 05.12.2019).

Yargıtay 4. Hukuk Dairesi: E. 05/3352, K. 05/3429, K.T:01.11.2005. (Bkz. <https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/>, E.T.:01.03.2020).

Yargıtay 4. Hukuk Dairesi: E.2019/2897, K.2019/5764; K.T: 04.12.2019.(Bkz. <https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/>, E.T.:01.03.2020).

Yargıtay Hukuk Genel Kururlu: E. 07/497, K. 07/694, K. T: 03.10.2007.(Bkz. <https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/>, E.T.:01.03.2020).

Yargıtay İçtihadı Birleştirme Genel Kurulu: E. 1954/26 K. 1955/4 T. 16.03.1955. (Bkz. <https://www.lexpera.com.tr/ictihat/yargitay/ictihatlar-birlestirme-hgk-e-1954-26-k-1955-4-t-16-03-1955>, E.T.: 01.03.2020).

Yargıtay 9. Hukuk Dairesi: E: 2007/11920, K: 2007/29801, K.T.: 08.10.2007. (Bkz. <https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/>, E.T.:01.03.2020).

Yargıtay 12. Ceza Dairesi:E. 2019/3822 K. 2019/7278, K.T:13.6.2019. (Bkz. <https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/>, E.T.:01.03.2020).

Uyuşmazlık Mahkemesi Hukuk Bölümü: E: 2013/1784, K:2014/315 ve K.T: 01.04.2014, (Bkz. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/05/20140509M1-1.htm>, E.T. 01.03.2020).

Uyuşmazlık Mahkemesi, Hukuk Bölümü: E. 2011/205 K. 2012/9, K.T. 6.2.2012,
(Bkz. <https://www.lexpera.com.tr/ictihat/uyusmazlik-mahkemesi/e-2011-205-k-2012-9-t-6-2-2012>, E.T. 01.03.2020).

Uyuşmazlık Mahkemesi, Hukuk Bölümü: E. 2009/167 K. 2009/226, K.T:5.10.2009,
(Bkz. <https://www.lexpera.com.tr/ictihat/uyusmazlik-mahkemesi/e-2009-167-k-2009-226-t-5-10-2009>, E.T. 01.03.2020).

B) DOKTRİN

1- Kitap ve Makaleler

- Abdullayev, C.:** *Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği*, Yetkin Yayınları, Ankara 2005.
- Ahnish, F.A.:** *The International Law of Maritime Boundaries and the Practice of States in the Mediterranean*, Oxford University Press, Oxford 1993.
- Akçapar, B.:** “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde Deniz Hukuku Uluslararası Mahkemesi”, AÜSBFD, Prof. Dr. Oral SANDER’e Armağan, Cilt 51, S:1-4, Ankara 1996.
- Akten, N. - Koldemir, B.:** “Gemileri tutmada yeni bir boyut: Liman Devleti Denetimi”, Uluslararası Deniz Hukuku’nda Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları Sempozyumu Kitabı, s: 91-108, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi ve Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası, Trabzon 2011.
- Akten, N.:** “Kılavuz Kaptan Gemiadamı mıdır?”, İstanbul Barosu Dergisi, Özel Sayı: 5, İstanbul 2007, s.123-132.
- Altay, E.:** *İdarî Yargı Kararlarının Uygulanmasından Doğan Uyuşmazlıklar*, 1. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, 2004, s. 273
- Aral, V.:** *Hukuk ve Hukuk Bilimi Üzerine*, Filiz Kitabevi, İstanbul 1992.
- Arild, L. - Kongsberg:** “Benefits of VTMS and Real Time Information Systems in the Arctic and Other Environmentally Sensitive Areas”, VTS Symposium, Bergen-Norway 2008.
- Ata, Ç.:** “Otomatik Tanımlama Sistemi ve Gelecekteki Uygulamaları” EMO Dergisi S: 435, Ankara 2009.
- Aybay, G.:** *Deniz Hukuku*, Aybay Yayınları, İstanbul 1998.

- Aydın Okur, D.:** *Deniz Hukukunda Liman Devleti Yetkisi ve Denetimi*, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul 2009. (Anılış: Liman Devleti Yetkisi).
- Barnes, L.- Macdonald, W.:** “Search For The Legal Liability Of Air Traffic Controllers”, *The Transportation Law Journal*, S. 188, 1970.
- Başeren, S., H.:** *Ege Sorunları*, TÜDAV Vakfı Yayınları No: 25, Ankara 2006.
- Baykal, F., H.:** “Günümüzde Deniz Ulaşımındaki Gelişmelerin Işığında Türk Boğazlarının Hukuki Rejiminin Değerlendirilmesi ve Milletlerarası Hukukta Genel Olarak Kabul Görmüş Diğer Boğazlardan Geçiş Rejimleri İle Kıyaslanması” *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, TÜDAV Yayın no: 5, İstanbul 2000.
- Baykal, F., H.:** *Deniz Hukuku Çalışmaları*, Alfa Yayınları, İstanbul 1998.
- Bennet, A.:** “That Sinking Feeling, Stateless Ships, Universal Jurisdiction, and the Drug Trafficking Vessel Interdiction Act”, *The Yale Journal of International Law*, Vol. 37.
- Bootsma, R. - Polderman, K.:** “ATS and VTS, Some Observations Towards a Synthesis ”, *Journal of Navigation*, Cambridge University Press 2009, C. 11, S. 1, s. 42-51.
- Brownlie, I.- Crawford, J.:** *Brownlie’s Principles of Public International Law*, 9. Edition, Oxford University Press 2012.
- Canca, H., S.:** *Devletlerin Gemilere Müdahale Yetki ve Yükümlülükleri*, Seçkin Yay., Ankara 2015.
- Ceyhun, G., Ç.:** “Deniz Alanları ve Ulaştırma Koridorları arasındaki İlişkiyi Belirlemeye Yönelik Bir çalışma: Türkiye Uygulaması”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, *The Journal of International Social Research* 2014, C. 7 S. 33 Vol. 7. s: 401-425.
- Churchill, R. R. - Lowe, A.V.:** *The Law of The Sea*, 3. Edition, Juris Publishing, Manchester University Press 1999.
- De Bievre, A.:** *Vessel Traffic Services and the Law*, JN, 1990.
- De Bievre, A. - Kemp, J., F.:** “A Regional Vessel Traffic Service for the North Sea”, *International Journal of Estuarine and Coastal Law*, Online Publication Date: 01 Jan 1990, Volume 5: Issue 1-4, s.167-179.
- Demir, İ.:** “Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin Feshi”, *TBB Dergisi* 2018(136), s. 327-358. (Anılış: Montrö Sözleşmesinin Feshi).
- Demir, İ.:** “Türk Hukukunda Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri”, *Deniz Hukuku Dergisi*, S. 1-4, s. 343-420, İstanbul 2011.(Anılış: Kılavuzluk ve Römorkaj).

- Duran, L.:** *İdare Hukuku Ders Notları*, op. Cit. Fakülteler Matbaası, İstanbul 1982.
- Early, S. B.- Garner, W.-Ruegsegger, M., C.-Schiff, S., S.:** “The Expanding Liability of Air Traffic Controllers”, *Journal of Air Law and Commerce*, Volume 39, Issue 4, Article 5, 1973, s. 599-624.
- Ece, J., N.:** “Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları”, *Uluslararası Deniz Hukukunda Kıyı Devletinin Gemilere Elkoyma Yetkisinin Sınırları Sempozyumu*, s. 56-68, Trabzon, 24-25 Mart 2011.
- Ece, N., J.:** “Kılavuzluk Hizmetlerinin Deniz Emniyetine Katkısı: İstanbul Boğazı’nda Kazaya Karışan Gemiler ile Kılavuz Kaptan Almaları Arasındaki İlişkinin Analizi”, *Journal of ETA Maritime Sci.* 2016; 4(1): 3-21.
- EMSA:** *An overview of the 29 European Maritime Administrations, An Assessment of the Effectiveness of the US Coast Guard Vessel Traffic Service System.*
- Ersoy, E.:** “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Çatma Hükümlerinin Değerlendirilmesi”, *Dergipark Marmara özel sayı*, 2012. Bkz. dergipark.gov.tr/download/issue-file/430.
- Erol, A.:** “Kılavuz Kaptan, Kılavuzluk Hukuku ve Ülkemiz”, *Deniz Haber Elektronik Dergisi*, Yayınlanma Tarihi: 05.12.2018, (Anılış:Kılavuz Kaptan, Kılavuzluk Hukuku ve Ülkemiz)
- Erol, A.:** “Dünyada ve Türkiye’de Kılavuzluk Hizmetleri”, *ETA Dergisi*, Sayı: Mayıs-Haziran,1997, (Anılış Kılavuzluk Hizmetleri).
- Fuller, B., S.:** “Legal Framework of Unmanned Vessels”, *MUNIN Final Event June 10th Hamburg, Germany* 2015.
- Gözler, K. - Kaplan, G.:** *İdare Hukuku Dersleri*, Ekin Kitabevi, Bursa, 2018.
- Günday, M.:** *İdare Hukuku*, Seçkin Yayıncılık, 11. Baskı, Ankara, 2017.
- İstikbal, C.:** “VTS-Kılavuzluk İlişkileri ve Kılavuz Kaptanın Rolü”, *Kılavuz Kaptanların ve VTS Operatörlerinin Eğitimi ve Sertifikalandırılması Konferansı*, Ukrayna 2003, (Anılış: VTS-Kılavuzluk İlişkileri).
- İstikbal, C.:** “Gemi Trafik Hizmetleri’ne (VTS) Genel Bir Bakış”, *Deniz Ulaşımı, Güvenlik Yönetimi ve Türk Boğazları*, Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı, İstanbul 11-12 Kasım 2000,(Anılış: Gemi Trafik Hizmetlerine Bakış).
- İstikbal, C.:** “E-Navigation”, *SeaNews Dergisi*, Ocak 2015, (Anılış: E Navigation).
- İstikbal, C.:** “Pilot-VTS Operator Relationship: Can VTS Operator advise to pilot?”, *SeaNews Dergisi*, 2016, (Anılış: Kılavuz ve VTSO İlişkisi).

- İzveren, A- Franko, N- Çalık, A.:** *Deniz Ticaret Hukuku*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1994.
- İlgin, S.:** *Deniz Ticaret Hukuku ve Mevzuatı*, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1992.
- Hadley, M.:** “Issues in Remote Pilotage”, *Journal of Navigation*, Vol: 52, No:1, 1999.
- Hughes, T.:** “Vessel Traffic Services (VTS): Are We Ready For The New Millenium?”, *Journal of Navigation*, Vol: 51, No: 3.
- Hughes, T.:** “When is a VTS not a VTS?”, Part 1, *Journal of Navigation*, C. 62, S. 3.
- Karan, H.:** *Uluslararası Deniz Hukuku Dersi Notları*, AÜHF, 2017.
- Karan, H.:** “Türk Boğazlarının Hukukî Statüsü”, Prof. Dr. Hikmet Sami Türk’e Armağan, Turhan Kitabevi, Ankara 2017. (Anlış: Türk Boğazları).
- Klein, N.:** *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford University Press Inc.; First Published, Newyork, 2011.
- Kuran, S.:** *Uluslararası Deniz Hukuku*, Arıkan Yayınları, 2. Baskı, İstanbul 2007.
- Kumar, S.- Hoffmann, J.:** *Globalization: The Maritime Nexus*, in *Handbook of Maritime Economics and Business*, Chapter 3, Edited by C. Grammenos, Informa, Lloyds List Press, London 2002.
- Kurtdarcan, B., R.:** “Uluslararası Sorumluluk Hukuku Kapsamında Devletin De Facto Organı Kavramı Üzerine Kısa Bir Değerlendirme”, *Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* C: 11, Sayı:143-144, Tem. – Ağ. 2016, s: 57- 91.
- Kwiatkowska, B.:** *International Organization and The Law of the Sea Documantary Year Book 1999*, Martinus Nijhoff Publishers, London.
- Larsson, M., L.:** *The Law of Environmental Damage: Liability and Reparation*, Kluwer Law, Stockholm, 1999.
- Levy, S., J.:** “The Expanding Responsibility of the Government Air Traffic Controller”, 36 *Fordham L. Rev.* 401 (1968). S. 403.
- MacWilliam, R.- Cooke, D.:** “ VTS: Lifting The Fog Of Legal Liability”, *Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly*, 1(M), 2006.
- Mäkinen; A.- Lamp, J.- Andersson, A.:** *More Maritime Safety for the Baltic Sea - Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) status with additional proctective measures needed*; WWF Baltic Team 2003.
- Mapplebeck, G.:** *Management of Navigation Through Vessel Traffic Service*, in: *Navigational rights and freedoms and the new Law of the Sea*, Edited by Donald R. Rothwell and Sam Bateman, The Hague/London/ Boston 2000.
- Milli Eğitim Bakanlığı:** *Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü*, MEB Yayını, Ankara, 2015.

- Mengeş, Y.:** “İkinci Dünya Savaşı’nda Menteşe (Rodos, 12 Ada ve Meis) Adaları”, Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi, XVII/34 (2017-Bahar/Spring).
- Meray, S.:** *Devletler Hukukuna Giriş*, 1-11, İstanbul, 1959.
- Mısır, D. S.:** “Gemi Trafik Hizmetleri”, SÜMAE Yunus Araştırma Bülteni, 8:3, İstanbul 2008.
- Molenaar, E.J.:** “Port State Jurisdiction: Toward Comprehensive, Mandatory and Global Coverage”, *Ocean Development & International Law*, C. 38, 2007. s: 225–257.
- Molenaar, E., J.:** *Coastal State Jurisdiction Over Vessel-Sorce Pollution*, *Kluwer Law International*, 1998.
- Mou, J., M.-Zhou, C.- Du, Y.-Tang, W., M.:** “Evaluate VTS benefits: A case study of Zhoushan Port”, *International Journal of e-Navigation and Maritime Economy* 3, s:132 -141, 2015.
- Onar, S., S.:** *İdare Hukukunun Umumi Esasları*, op. Cit., Hak Kitabevi, İstanbul 1966.
- Oral, N.:** “IMO ve Türk Boğazları”, Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı 11-12 Kasım, İstanbul 2000.
- Oppenheim, L.:** *International Law A Treatise*, Vol.1 Peace,3rd. E dt. Edited by Ronald F. Roxburgh, The Lawbook Exchange Ltd., Clark New Jersey 2005.
- Özçayır, O.:** *Port State Control*, 2nd. Edt, LLP, 2004.
- Özman, A.:** *Deniz Hukuku, Kaynaklar Kişiler Nesneler Ulusal Deniz Alanları*, C. I, Turhan Kitabevi, Ankara 2006.(Anılış: Deniz Hukuku)
- Paul, L., M., B.:** “A Vessel Traffic System Analysis for the Korea/Tsushima Strait”, ESENA Workshop; Energy-Related Marine Issues in the Regional Seas of Northeast Asia, Berkeley, California, 8-10 December 1997.
- Pazarcı, H.:** *Uluslararası Hukuk Dersleri II*: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 571, Ankara, 1989. (Anılış Pazarcı, Uluslararası Hukuk Dersleri II).
- Pazarcı, H.:** *Uluslararası Hukuk*, Turhan Kitabevi Yayınları, Ankara, 2003. (Anılış: Pazarcı, Uluslararası Hukuk).
- Pietrzykowski, Z.:** “Maritime Intelligent Transport Systems”, *Transport Systems Telematics: 10th Conference*, Katowice, Ustron, Poland 2010.
- Plant, G.:** *International Legal Aspects of Vessel Traffic Services*, MP, 1990.
- Praetorius, G. - Lützhöft, M.:** “Decision Support for Vessel Traffic Service (VTS): User needs for dynamic risk management in the VTS Domain”, *Work: A Journal of Prevention, Assessment and Rehabilitation*, 41 (Supplement 1/ 2012), 4866-4872.

- Ringbom, H.:** *The EU Maritime Safety Policy and International Law*, 2008, Chapter 6.
- Rothwell, D., R.- Stephens, T.:** *The International Law of the Sea*, 1st Edition, Hart Publishing 2011.
- Rothwell, D., R.:** “Coastal State Sovereignty and Innocent Passage: The Voyage of The Lusitania Expresso”, *Marine Policy*, Vol.16, Iss.6, Nov 1992. S: 427-437.
- Sarıca, R.:** “Hizmet Kusuru ve Karakterleri”, *İÜHF Mecmuası*, İstanbul 1949, C.XV, S.4.
- Shaw, M., N.:** *International Law*, Cambridge University Press, 5th Edition, New York 2003.
- Scovazzi, T.:** *Marine Specially Protected Area Under Domestic Legislation*, Kluwer law International, Netherland, 1999.
- Schubert, F.:** “Legal Aspects of Cross-Border Service Provision in the Single European Sky”, *A&SL*, vol. 35, n 2, 2010, s.116. (Anılış: Legal Aspects of Cross-Border Service Provision in the Single European Sky).
- Schubert, F.:** “The Liability of Air Traffic Control Agencies”, Presentation delivered at McGill University, 2015, s. 99-116.(Anılış: The Liability of Air Traffic Control Agencies).
- Schubert, F.:** “The Liability of Air Navigation Services Providers: Some Lessons from the Single European Sky”, *Aviation Law and Policy Series*, Vol. 8, 2011. (Anılış: The Liability of Air Navigation Services Providers).
- Schwenk, W.- Schwenk, R.:** *Aspects of International Co-operation in Air Traffic Management*, Kluwer Law International; 1 Edition, Netherland, 1997.
- Soares, C., G.:** “Maritime Technology and Engineering III”, *Proceedings of the 3rd International Conference on Maritime Technology and Engineering, MARTECH 2016*, Lisbon-Portugal, 4-6 July 2016.
- Şimşek, G. E.- Tütüncü; A. N.- Uzun, E.- Akün, V., N.:** *Anadolu Üniversitesi Uluslararası Hukuk II*, Anadolu Ün. Yayını No: 2917, Eskişehir 2013.
- Tanaka, Y.:** *The International Law of The Sea*, Cambridge University Press, 2012.
- Toluner, S.:** “Güncel Gelişmeler Işığında 1936 Montreux (Montrö) Sözleşmesi”, *İstanbul Barosu Dergisi*, cilt 80, sayı 6, 2006. s. 168, 169. (Anılış: Montrö Sözleşmesi).
- Toluner, S.:** *Milletlerarası Hukuk Dersleri Devletin Yetkisi (Yer ve Kişiler Bakımından Çevresi ve Niteliği)*, İstanbul 1996. (Anılış: Milletlerarası Hukuk Dersleri).

- Topsoy, F.:** “Uluslararası Deniz Hukuku Kuralları Işığında Gemi Trafik Hizmetleri (VTS) Sistemi ve Operatörlerinin Hukukî Statüsü”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi C. XVII, Ankara Y. 2013, S. 1-2.
- Ustaoglu, S.- Furusho, M.:** “The Importance and Contributions of the VTS Towards the Establishment of the Global Safety Management System for the Safety of the Maritime Transportation”, Third General Assembly of the International Association of Maritime Universities, Maine 2002.
- Ustaoglu, B. S.- Poyraz, Ö.:** “VTS and It’s Application What Type of VTS for Turkish Straits?”, The Proceedings of the Symposium on the Straits used for International Navigation, Publication Number: 11, TÜDAV, İstanbul 2002.
- Vrbaski, L.:** “Liability of Air Navigation Service Providers: Towards an International Solution”, Air & Space Law Candidate, Leiden University, the Netherlands.
- Yahşi, M- Uğurlu, Ö.:** “Gemi Trafik Hizmetleri ile Hava Trafik Hizmetlerinin Karşılaştırılması”, I. Ulusal Gemi Trafik Hizmetleri Kongresi, İstanbul, 2014.
- Yang, H.:** “Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and Territorial Sea”, Hamburg Studies on Maritime Affairs, Springer, Hamburg 2006.
- Yarkın; D., Ş.- Baylan, S., B.- Yarkın, D.B.:** *Yorum ve Açıklamalarıyla Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü*, DKK Yayını.
- Yayla, Y.:** *İdare Hukuku*, Beta Yayınları, 1. B., İstanbul, 2009.
- Yüceer, B. S.:** Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk, DEÜ, DEÜ Rektörlük Matbaası, İzmir, 2001.
- Zhu, J.- Chen, J.:** “Simple discussion on the function and benefit of VTS and its domestic administration status quo”, Journal of Dalian Maritime University S1, 2008.

2- Yayımlanmamış Tezler

- Aydın Okur, D. A.:** *Gemi Kaynaklı Deniz Kirliliğinin Önlenmesinde Değişen Yetki Dengeleri Bağlamında Liman Devleti Yetkisinin Artan Önemi ve Liman Devleti Denetimi*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2008.
- Çökelek, M.:** *Uluslararası Deniz Hukukunda Karasularında Zararsız Geçiş Rejimi*; Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, YL. Tezi, 2008.

- Doğru, S.:** *Uluslararası Hukukta Seyir Güvenliği Serbestliği ve Deniz Güvenliği*, Doktora Tezi, AÜHF, 2008.
- Keskin, H.İ.:** *“LRIT” Sisteminin Deniz Emniyeti ve Güvenliğine Olan Etkilerinin Analizi*, YL Tezi, İTÜ Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı Deniz Ulaştırma Mühendisliği, 2013.
- Kızılkapan; T.:** *Kıyı Alanlarında Gemi Emniyet Yönetimi ve Deniz Kazaları Analizi*, DEÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Programı YL Tezi, 2010.
- Kızılsümer, D.:** *Uluslararası Deniz Hukuku Çerçevesinde Boğazlarda Kıyı Devletinin Yetkileri*, DEÜ Sosyal Bilimler Ens. Kamu Hukuku Anabilimdalı, Doktora Tezi 2002.
- Praetorius, G.:** *Vessel Traffic Service (VTS): A Maritime Information Service or Traffic Control System?*, Department of Shipping and Marine Technology Chalmers University of Technology; Doctoral Thesis, İsveç 2014.
- Raspodnik, A.:** *Unilateral Pollution Control in the Northwest Passage The Canadian Nordreg, Regulations in the context of Unclos, Article 234*, Master Thesis in Law of the Sea University of Tromsø, Faculty of Law 2011.
- Abdullah, M., S.:** *VTS [vessel traffic services] in the Singapore strait: an investigation into mandatory traffic control" (2000)*, World Maritime University, 419, Sweden 2000.
- Töz, A., C.:** *Türkiye’de Deniz Kılavuzluk Hizmetleri ve Uygulamaları*, DEÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilimdalı, YL. Tezi 2007.

3. Raporlar

- Battal, M., K.: *Fethiye-Göcek Özel Çevre Koruma Bölgesinde Gemilerden Kaynaklanan Kirliliği Önlemek için Mevzuat ve Altyapı Değerlendirmesi Raporu ve Eylem Planı*, PIMS 3697: Türkiye’nin Deniz ve Kıyı Koruma Alanları Sisteminin Güçlendirilmesi Projesi, Teknik Rapor Serisi 6: 60 sf., Ankara, 2011.
- DNV: *Trans Mountain Expansion Project Evaluation of VTS Capabilities for Termpol 3.15*,; *Trans Mountain Pipeline ULCDNV GL-Report No. PP063911*, Rev. 0.3, USA, 2014.

- Global Forum: The Impacts of Globalisation on International Maritime Transport Activity, Transport and Environment in a Globalising World, Guadalajara-Mexico 2008. (Anılış: The Impacts of Globalization).
- Kanbolat, H. - Ece, N.J. - Akten, N. - Oral, N: 75. Yılında Montrö Boğazlar Sözleşmesi: Karadeniz'in Değişen Jjeopolitiği Çerçevesinde, ORSAM, Rapor No: 51, 2011.
- Mukherjee, P., K.: Impact Of The Monalisa Project On The International Legal Framework For Navigation At Sea. Report of EU, Sweeden 2013.
- Panagiotarakis, N.: Current status of shore based traffic infrastructure (e.g. AIS, VTS, SAR) deployment in European & Mediterranean countries/ Results of recent surveys conducted on behalf of EMSA & SAFEMED Projects, Horama S. A., France, 2007.
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı: Denizcilik Çalışma Grubu Raporu, 11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası, Ankara 2013.
- US Coast Guard, An Assessment of the Effectiveness of the US Coast Guard Vessel Traffic Service System, National Transportation Safety Board, Washington DC. 2016, Publication Type NTSB/SS-16/01.

III. ÇEVİRİMİÇİ KAYNAKLAR

- <<https://www.amsa.gov.au/safety-navigation/navigating-coastal-waters/australian-legislative-framework-vessel-traffic-services>>.
- <<https://wwwwww.itu.int>>.
- <<https://www.iala-aism.org/product/iala-vts-manual-2016-digital-copy/>>.
- <<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/VesselTrafficServices.aspx>>.
- <<http://www.imo.org/fr/OurWork/Environment/PollutionPrevention/OilPollution/Pages/Background.aspx>>.
- <www.sosyalarastirmalar.com>.
- < www.impahg.org>.
- <www.iaphworldports.org>
- <<http://legal.un.org/avl/ha/uncls/uncls.html>>.
- <<http://dehukam.ankara.edu.tr/wp-content/uploads/sites/115/2016/12/Genel-tekrar-28-Aral%C4%B1k-son.pdf>>.
- <<https://www.parismou.org>>.

<<http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/sua-treaties.aspx>>

<<http://www.mcga.gov.uk>>.

<<http://www.iala-aism.org>>.

<<https://safety4sea.com/ten-tips-for-effective20-use-of-vts-communications/>>

<<https://www.worldvtsguide.org/>>.

< <http://www.elmansrl.it/en/products/item/vtmis-solution>>.

<<http://assets.wwf.org.uk/downloads/balticpssa.pdf>>.

<<https://www.sheltermar.com.br/en/vts/vtmis/>>.

<<https://www.denizhaber.com/kilavuz-kaptan-kilavuzluk-hukuku-ve-ulkemiz-makale,100692.html>>.

<<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/AIS.aspx>>.

<https://www.porttechnology.org/technical-papers/ais_a_tool_for_vts/>.

< https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/gemi_trafik_ve_kilavuzluk_hizmeti>.

<[http://www.imo.org/OurWork/Safety/Navigation/Documents/LRIT/MSC.202\(81\).pdf](http://www.imo.org/OurWork/Safety/Navigation/Documents/LRIT/MSC.202(81).pdf)>.

<<http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/Documents/SOLAS%20V%20on%20Safety%20of%20Navigation.pdf>>.

<http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/telsiz_mudurlugu>.

<http://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm>

<[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)>.

.<[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx)>.

<<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/StandardMarineCommunicationPhrases.aspx>>.

<<http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Pages/STCW-Convention.aspx>>.

<http://www.europarl.europa.eu/workingpapers/tran/w14/4_en.htm>.

<<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:208:0010:0027:EN:PDF>>.

<<http://emsa.europa.eu/background/items/id/269.html?cid=113>>.

<<http://www.emsa.europa.eu/visits-to-member-states/vessel-traffic-monitoring-a-information-systems.html>>.

<http://www.unicankara.org.tr/doc_pdf/adalet_divani.pdf>.

<https://wikivisually.com/wiki/Coast_Guard_Act>.

<<https://www.navcen.uscg.gov/?pageName=vtsHistory>>.

<<https://www.nationalgeographic.com/environment/2019/03/oil-spills-30-years-after-exxon-valdez/>>.

<https://www.uscg.mil/Mariners/National-Pollution-Funds-Center/About_NPFC/OPA/>.

<<https://www.navcen.uscg.gov/?pageName=navRuleChanges>>.

<<https://www.atlanticarea.uscg.mil/Our-Organization/District-8/District-Units/Sector-Houston-Galveston/Units/VTS-Port-Arthur/Working-with-VTS/VTS-Regulations/>>.

<<https://www.amsa.gov.au/about/regulations-and-standards-vessels/navigation-act-2012>>.

<<https://www.msq.qld.gov.au/Shipping/Reefvts.aspx>>.

<www.emsa.europa.eu/overview-maritime-administrations/download/1031/.../23.html>.

<<https://www.marinfo.gc.ca/e-nav/index-eng.php>>.

<<https://www.tc.gc.ca/eng/marinesecurity/regulations-362.htm>>.

<<https://www.ccg-gcc.gc.ca/mcts-sctm/vessel-traffic-traffic-maritime-eng.html>>.

<<https://www.ccg-gcc.gc.ca/mcts-sctm/laws-lois-eng.html>>.

<<https://www.thearcticinstitute.org/bering-strait-vessel-traffic-service-part1>>.

<www.kystverket.no/en/EN_Maritime-Services/Vessel-Traffic-Service/>.

<[https://www.kystverket.no/en/News/New-Norwegian-regulations-regarding-the-use-of-Vessel-Traffic-Service - Areas-and-the-use-of-specific-waters/](https://www.kystverket.no/en/News/New-Norwegian-regulations-regarding-the-use-of-Vessel-Traffic-Service-Areas-and-the-use-of-specific-waters/)>.

<https://www.kystverket.no/en/EN_Maritime-Services/Vessel-Traffic-Service/VTS-Services/>.

<http://commons.wmu.se/all_dissertations/>.

<<https://www.navcen.uscg.gov/?pageName=IMOSNCirc>>.

<<https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/port-of-singapore/operations/vessel-traffic-information-system-vtis>>.

<https://www.iala-aism.org/wiki/iwrap/index.php/Malacca_and_Singapore_Strait_VTS>.

<<https://www.pla.co.uk/Safety/Vessel-Traffic-Services-VTS>>.

<<http://www.legislation.gov.uk/apni/1970/1/contents>>.

<https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/461544/MGN_401.pdf>.

<<http://www.mfa.gov.tr/turk-bogazlari.tr.mfa>>.

<<https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/hakimizda>>.

<<http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/userfiles/editor/pdf/2016-2020-stratejik-plan-.pdf>>.

<https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/gemi_trafik_ve_kilavuzluk_hizmeti>.

<<http://www.vda.org.tr/upload/tarife/ KULLANICIREHBERI.pdf>>.

<https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/diger_deniz_kazalari.aspx>.

<http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/ DISGM/tr/doc/20130226_113645_66968_1_67502.pdf>.

<<https://www.researchgate.net/publication/285311245>>.

<<https://www.seanews.com.tr/yazarlar/cahit-istikbal/pilot-vts-operator-relationship-can-vts-operator-advise-to-pilot/162557/>>.

< <https://jurix.com.tr/article/5424>>.

< <https://www.amsa.gov.au/safety-navigation/navigating-coastal-waters/australian-legislative-framework-vessel-traffic-services>>.

<<http://www.icj-cij.org/docket/files/51/5535.pdf>>.

<<https://www.marineinsight.com/marine-navigation/what-are-vessel-traffic-services/>>.

<www.dnvgl.com>.

< <http://www.unmanned-ship.org/munin/wp-content/uploads/2015/06/ MUNIN-Final-Event-C-1a-UCC-Legal-framework-for-unmanned-vessels.pdf>>.

<http://www.imo.org/en/ Media_Centre/MeetingSummaries/MSC/Pages/MSC-98th-session.aspx>.

<http://www.mfa.gov.tr/uluslararasi-sivil-havacilik-orgutu-_icao_.tr.mfaz>

<<https://www.icao.int/about-icao/ Pages/member-states.aspx>>.

< <https://www.dzkk.tsk.tr/data/icerik/391/DCOT.pdf>>.

<<http://ir.lawnet.fordham.edu/flr/vol36/iss3/2>>.

<[https://ssd.dhmi.gov.tr/Documents/Annex%2011--Air%20Traffic%20Services \(14th%20Edition\).pdf](https://ssd.dhmi.gov.tr/Documents/Annex%2011--Air%20Traffic%20Services (14th%20Edition).pdf)>.

<<http://www.mfa.gov.tr/uluslararasi-sivil-havacilik-orgutu- icao .tr. mfaz>>.

<<https://www.icao.int/about-icao/ Pages/member-states.aspx>>.

< <https://ssd.dhmi.gov.tr/sayfalar/Icerik.aspx?oid=536>>.

<<http://web.shgm.gov.tr/tr/genel-duyurular/1088-hava-yoluyla-uluslararasi-tasimaciliga-iliskin-belirli-kuralların-birlestirilmesine-dair-sozlesme-montreal-sozlesmesi-hakkında>>.

<<http://www.sp.gov.tr/upload/xSPStratejikPlan/files/ femMS +KEGM SP 2011-2015.pdf>>.

<https://www.kiyemniyeti.gov.tr/seyir_yardimcilari>.

<<https://scholar.smu.edu/jalc/vol39/iss4/5>>.

<<https://www.seanews.com.tr/yazarlar/cahit-İstikbal/pilot-vts-operator-relationship-can-vts-operator-advise-to-pilot/162557/>>.

<<http://ir.lawnet.fordham.edu/flr/vol36/iss3/2>>.

<<https://www.iala-aism.org/product/s1020-marine-aids-to-navigation-design-and-delivery/>>.

<<https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/>>.

<<http://emsal.danistay.uyap.gov.tr/BilgiBankasiIstemciWeb/>>.

<<https://www.lexpera.com.tr>>.

< <https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/221/62/273780/>>.

<<http://www8.austlii.edu.au/cgi-bin/viewdoc/au/cases/wa/WASCA/1999/134.html>>.

<www.imf.org>.



TEZ ÖZETİ

Tez konusu “Hukuki Açıdan Gemi Trafik Sistemi- VTS” olarak seçilmiştir. VTS, deniz trafiğini düzenleme yöntemlerinden birisi olarak özellikle limanlarda ve seyir güçlüğü çekilen diğer alanlarda güvenli seyir olanaklarını hizmete sunan bir sistemdir. VTS, gemi trafiğini yönetmeye yardımcı olmak için bir kıyı otoritesi tarafından sağlanan deniz emniyeti hizmetidir.

SOLAS’ın V. Bölümünün 12. numaralı kuralı ve IMO’nun A.857 (20) sayılı Karar’ı ile VTS’i kurma yetkisi kıyı devletlerine verilmiş olup, her kıyı devleti deniz trafiğini değerlendirerek VTS kurabilmektedir. VTS ancak karasularında zorunlu olarak uygulanabilir. IMO’nun A.857(20) sayılı kararına göre bir VTS; bilgi hizmeti, seyir yardımcı hizmeti, trafik düzenleme hizmeti verebilir.

Çalışma iki bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, Gemi Trafik Hizmeti (VTS) sistemine ilişkin temel teorik kavramlar sunulmuştur. VTS’in tarihi gelişimi aktarılmış, VTS tanımı ve benzeri müesseselerle karşılaştırılması yapılarak kıyı devletlerinin VTS tesisi yetkisi, ilgili milletlerarası sözleşmeler çerçevesinde ele alınmıştır. Dünyadaki VTS uygulamalarından örnekler verilmiştir.

İkinci bölümde, BMDHS’nde düzenlenen deniz yetki alanlarına göre VTS’in hukuki dayanakları milletlerarası hukuk ve Türk Hukuku açısından ele alınmıştır. Bu bölümde Kıyı Devletin VTS oluşturma yetkisi incelenmiştir. Ayrıca VTS’in hukukî niteliği değerlendirilmiş, milletlerarası doktrinde yer alan görüşleri aktaran bir değerlendirme sunulmuştur. Bu bölümde; Kıyı devletin, VTS işletmecisi ve VTSO’nun sorumlulukları ile kaptan ve donatanın VTS’den kaynaklanan sorumlulukları milletlerarası hukuk, milletlerarası sözleşmeler, geleneksel sorumluluk ilkeleri ve Türk hukuku açısından değerlendirilmiştir.

Tez VTS’in mevcut durumu ve gelecekteki gelişmelerin VTS’i nasıl etkileyeceğine ilişkin değerlendirmeler ve ülkemizdeki VTS çalışmalarına ilişkin önerilerle son bulmuştur.

ABSTRACT

The subject of the thesis has been chosen as “The Legal Aspects of Vessel Traffic System”. VTS is a method of regulating maritime traffic in ports and other navigation area which is the system that offers safe navigation services. VTS is a maritime safety service provided by a coastal authority to help manage ship traffic.

SOLAS Chapter V, Rule 12 and IMO Decision A.857 (20) gives the authority to each coastal state to establish VTS, by assessing maritime traffic. VTS can only be made compulsory in territorial waters. According to IMO decision A.857 (20) that a VTS can include information service, navigation assistance service and traffic regulation service.

The study consists of two parts. In the first part, the basic theoretical concepts of the VTS system were presented. The historical development of VTS has been discussed and the authority of the coastal state the regulating the maritime traffic has been examined. The legal definition VTS and the comparison of VTS with similar systems were described within the framework of the relevant international conventions. VTS activities of some countries in the world are given.

In the second part, the legal basis of VTS were discussed in terms of international and Turkish Law, according to the maritime jurisdiction areas regulated in UNCLOS. In this section, the authority of the Coastal State to set up of VTS installation was examined. In addition, the legal status of VTS was examined and VTS's applications were presented within the framework of opinions in the international doctrine with our evaluations. In this chapter; The responsibilities of the coastal state, the operator of VTS and VTSO, the responsibilities of the master of ship and the shipowner due to VTS were evaluated in terms of international law, international contracts, traditional principles of responsibility and Turkish law.

In addition, legal status of VTS was examined and its applications in Turkish Law and European Union Law and the opinions in the international doctrine were presented with an evaluation. Secondly, it was evaluated the responsibilities of the coastal state, operating VTS and captain and shipowner arising from VTS in terms of international law, international conventions, traditional responsibility principles and the Turkish law.

The thesis was concluded that evaluations on current situations of VTS and future developments how will affect VTS legal status and the recommendations on VTS studies in our country.