

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KURTARMA YARDIM İLİŞKİLERİNDE
KILAVUZ KAPTANIN HUKUKİ ROLÜ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Yusuf KOÇ**

Anabilim Dalı : Deniz Ulaştırma Mühendisliği

Programı : Deniz Ulaştırma Mühendisliği

ŞUBAT 2010

**KURTARMA YARDIM İLİŞKİLERİNDE
KILAVUZ KAPTANIN HUKUKİ ROLÜ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Yusuf KOÇ
(512021001)**

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 23 Aralık 2009

Tezin Savunulduğu Tarih : 03 Şubat 2010

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Sezer ILGIN (İTÜ)

Diğer Jüri Üyeleri : Prof. Dr. V. Selim ATAERGIN (MÜ)

Yrd. Doç. Dr. Tanzer SATIR (İTÜ)

ŞUBAT 2010

Kılavuzluk camiasına,

ÖNSÖZ

Kurtarma yardım kuralları deniz ulaşımının tarihi kadar eskidir. Kurtarma yardım hukuku ise uluslararası deniz hukukunun önemli konularından biridir. Denizin tehlikeleri ile karşılaşan ve kendi çabaları ile kurtulma imkanları olmayan gemilerin ve içindekilerin dışarıdan bir müdahale ile kurtarılacak emniyet altına alınmaları hukuki olarak birçok ulusal ve uluslararası kurallarla düzenlenmiştir. Kurtarıcı veya yardımcının bir gemi veya römorkaj hizmeti veren bir firma olması durumu ile ilgili kurallar belirlenmiş olsa da, kurtarıcının kılavuz kaptan olması ile ilgili durum uluslararası hukukta netlik kazanmış olmasına rağmen, kendi ticaret kanunumuzda bazı karışıklıkların mevcut olduğu görülmektedir. Bu çalışma ile hem kendi hukuk kurallarımızda hem de uluslararası hukukta gemi kurtarma yardım olayında kurtarıcı veya yardımcının kılavuz kaptan olması durumu, kurtarma yardım hukuku ve gemi kaptanı ile kılavuz kaptan arasındaki görev ve sorumluluk paylaşımı esas alınarak incelenmiştir.

Çalışmanın yürütülmesi sırasında göstermiş olduğu ilgi ve desteğinden dolayı tez danışmanım sayın Prof. Dr. Sezer Ilgın'a teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca tez konumun tespitinde yardımcı olarak kılavuzluk camiasına bu konuda çalışma yapılmasını sağlayan Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'de Kıdemli Kılavuz Kaptan olarak görev yapmakta olan sayın Dr. Kapt. Ali Cömert'e, mevcut hukuk kurallarının araştırılması ve kaynak taraması sırasında yardımlarını esirgemeyen sayın Prof. Dr. Vehbi Selim Ataergin'e, konunun pratik uygulaması sırasında kazandığı tecrübelerini paylaşan Kapt. Arslan Dede'ye ve yoğun geçen Yüksek Lisans ders ve tez teslim sürecimde bana her zaman destek olan eşim Kapt. Derya Koç'a teşekkürlerimi sunarım.

Şubat 2010

Yusuf Koç
(Kılavuz Kaptan)

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	v
İÇİNDEKİLER	vii
KISALTMALAR	xi
ÖZET.....	xiii
1. KURTARMA YARDIM HİZMETLERİNİN TARİHÇESİ	1
1.1 1910 Tarihli Brüksel Konvansiyonu Öncesi.....	1
1.2 Konvansiyon Devri.....	2
1.2.1 1900 tarihli Paris Konferansı ve 1902 tarihli Hamburg ön tasarısı.....	3
1.2.2 1905 ve 1909 tarihli Brüksel diplomatik konferansları	3
1.3 Türkiye’de Kurtarma Yardım Hizmetlerinin Tarihçesi.....	3
1.3.1 Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarihsel gelişimi.....	5
2. KURTARMA VE YARDIM AYIRIMI VE TANIMI	7
2.1 Brüksel Konvansiyonu’ndan Sonra Kurtarma ve Yardım Ayırımı	7
2.2 Türk-Alman Hukukuna Göre Kurtarma ve Yardım Ayırımı	7
2.3 Kurtarma ve Yardımın Çeşitli Tanımları.....	8
3. KURTARMA YARDIMIN UNSURLARI.....	9
3.1 Tehlike	9
3.1.1 Tehlikenin tarifi ve önemi.....	9
3.1.2 Tehlikenin mevcut veya muhtemel oluşu	10
3.1.3 Tehlikenin objektif veya sübjektif oluşu	10
3.1.4 Tehlikenin yeri	10
3.1.5 Tehlikenin kurtarıcı veya yardımcısı da tehdit etmesi	11
3.2 Kurtarılan veya Yardım Gören.....	11
3.2.1 Yük	12
3.2.2 Navlun ve yolcu taşıma ücreti.....	13
3.2.3 Bagajlar ve zati eşya	13
3.2.4 İnsan.....	13
3.3 Kurtarılan veya Yardım Gören.....	13
3.3.1 Kurtarma yardımın geçerli bir müdahale sayılması için şartlar	13
3.3.1.1 Uygun karşı koyma meselesi	13
3.3.1.2 Bir hizmet borcunun bulunmaması	14
3.3.2 Kurtarıcı ve yardımcının vasıfları	14
3.3.2.1 Kurtarıcı veya yardımcının kişi olması durumu	14
3.3.2.2 Kurtarıcı veya yardımcının gemi personeli olması durumu	15
3.3.3 Kurtarma ve yardımın şekli	16
3.3.3.1 Gemi ile çekme (römorkaj)	16
3.3.3.2 Gemi ile diğer hizmet	16
3.3.3.3 Gemi veya bireysel fikri yardım	16
3.4 Faydalı Netice	17
4. KURTARMA YARDIM ÜCRETİ	19

4.1 Ücretin Belirlenmesi	19
4.2 Tayinde Gözetilecek Hususlar	20
4.2.1 Yardım eden veya kurtarana ait esaslar.....	20
4.2.1.1 Elde edilen netice	20
4.2.1.2 Çalışmış olanların emeği	21
4.2.1.3 Yardım veya kurtarmaya iştirak etmiş olanların kendileri ve gemileri için göze aldıkları tehlike	21
4.2.1.4 Kurtarıcı veya yardımcı tarafından sarfedilen zaman	21
4.2.1.5 Kurtarıcı veya yardımcının uğramış olduğu zarar ve yaptığı masraflar	21
4.2.1.6 Kurtarma veya yardıma iştirak etmiş olanların tehlikeye soktukları malzemenin değeri	22
4.2.2 Yardım gören veya kurtarılanlara ait esaslar	22
4.2.2.1 Emniyet altına alınan veya kurtarılan geminin ve içindeki can ve malların maruz kaldıkları tehlike	22
4.2.2.2 Emniyet altına alınan veya kurtarılan şeylerin değeri	22
4.3 Ücretin İndirilmesi veya Hiç Verilmemesi.....	23
5. KURTARMA-YARDIM SÖZLEŞMESİ.....	25
5.1 Sözleşmenin Niteliği	25
5.2 Tarafları ve Şekli.....	25
5.3 Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Tarafından Uygulanan Kurtarma Yardım Sözleşmesi' nin İncelenmesi	27
6. YÜRÜRLÜKTE OLAN TÜRK TİCARET KANUNU'NA GÖRE KURTARMA YARDIM HUSUSU İLE İLGİLİ MADDELERİN İNCELENMESİ	31
6.1 Ücret İsteme Hakkı	31
6.2 Ücret İsteme Hakkının İstisnaları	31
6.2.1 Neticesiz kalmış hizmetler	31
6.2.2 Ücret isteyemeyecek kimseler	31
6.3 Kurtarma Yardım Ücretinin Belirlenmesi	32
6.3.1 Sözleşme yoksa.....	32
6.3.2 Sözleşme varsa.....	33
6.4 Kurtarma Yardım Ücretinin Paylaştırılması.....	33
7. KURTARICI VEYA YARDIMCININ KILAVUZ KAPTAN OLMASI.....	35
7.1 Kılavuz Kaptanlığın Tanımı	35
7.2 Kılavuz Kaptanların Vasıfları.....	40
7.3 Kılavuz Kaptan Gemiadamı mıdır?	42
7.4 Kılavuz Kaptanların Yeterlikleri, Eğitimleri, Belgelendirilmeleri ve Çalışma Usulleri Hakkında Yönetmelik Gereği Kılavuz Kaptanların Gemi Kaptanlarına Tavsiyede Bulunma Görev ve Sorumlulukları.....	44
7.5 IMO Res.A.960/23 Gereği Kaptan ve Kılavuz Kaptan Arasındaki İlişki.....	46
7.6 Kılavuz Kaptanın İlgili Denizcilik İdaresini Temsil Vasfı	47
7.7 Kılavuzluk Çeşitleri	48
7.7.1 Uygulandıkları alan bakımından.....	48
7.7.1.1 Liman kılavuzluğu	48
7.7.1.2 Deniz kılavuzluğu	48
Boğaz kılavuzluğu	48
Açık deniz kılavuzluğu	49
7.7.1.3 Uzaktan kılavuzluk	49
7.7.2 Hukuki bakımdan kılavuzluk.....	49

7.7.2.1 İhtiyari kılavuzluk	49
7.7.2.2 Mecburi kılavuzluk	50
7.7.2.3 Mecburi müşavir kılavuz	51
7.7.2.4 Mecburi sevk ve idare kılavuzu	52
7.8 Ülkemizde Kılavuzluk Ve Römorkaj Hizmetlerinin İncelenmesi	53
7.8.1 Ülkemizdeki kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin özet geçmişi ...	53
7.8.2 Gelişmiş ülkelerdeki kılavuzluk hizmetleri	54
7.8.3 Türkiye'deki kılavuzluk hizmetlerinin diğer gelişmiş ülkelere göre değerlendirilmesi.....	57
7.9 Kurtarıcının Kılavuz Kaptan Olmasının Ülkelerin Hukuk Kurallarına Göre İncelenmesi	58
7.9.1 Fransız Hukukuna Göre İnceleme.....	53
7.9.2 Anglo-Sakson Hukukuna Göre İnceleme	53
7.9.3 Alman Hukukuna Göre İnceleme.....	53
7.9.4 Türk Hukukuna Göre İnceleme.....	53
7.10 Kurtarma-Yardım Durumunda Kılavuz Kaptanın Hukuki Durumunun Bazı Uluslararası Olaylarda İncelenmesi	58
7.11 Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. İstanbul Liman Hizmet Tarifesine Göre Kurtarma-Yardım Hizmetinin İncelenmesi	58
8. TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ TÜZÜĞÜNÜN KURTARMA YARDIM HUSUSLARI AÇISINDAN İNCELENMESİ.....	65
9.1 Karaya Oturma, Arıza ve Diğer Kaza Durumlarında Gemilere Uygulanacak Kurallar	65
9.2 Karaya Oturma, Arıza ve Kaza Durumlarında Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Tarafından Yapılacaklar.....	65
9.3 Karaya Oturma, Arıza ve Kaza Durumlarında Liman Başkanlıkları Tarafından Yapılacaklar.....	66
9.4 Gemi Tarafından Yapılacakların İncelenmesi	68
9. 1989 TARİHLİ ULUSLARARASI KURTARMA SÖZLEŞMESİ (INTERNATIONAL CONVENTION ON SALVAGE) 'NDE KILAVUZ KAPTAN	69
10. YENİ TÜRK TİCARET KANUNU TASARISININ DENİZ TİCARETİ HUKUKUNA KILAVUZLUK VE KURTARMA KONULARI İLE İLGİLİ GETİRDİĞİ YENİLİK VE DEĞİŞİKLİKLER.....	75
10.1 Tasarıda Yer Alan Donatanın Kılavuzun Fiillerinden Sorumluluğu Hususu	76
10.2 Tasarıda Yer Alan Kurtarma Yardım Hususu.....	77
11. SONUÇ.....	75
KAYNAKLAR.....	81
EKLER.....	85

KISALTMALAR

EMPA	: Avrupa Deniz Kılavuzları Derneği
GRT	: Gros Tonaj
GSK	: Gemi Sörvey Kurulu
GTH	: Gemi Trafik Hizmetleri
GTHM	: Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi
IMPA	: Uluslararası Deniz Kılavuzları Derneği
KEG	: Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
LOF	: Lloyd Standart Kurtarma Yardım Sözleşmesi
TBDTDT	: Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TDİ	: Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TOF	: Türk Standart Kurtarma Yardım Sözleşmesi
TTK	: Türk Ticaret Kanunu

KURTARMA YARDIM İLİŞKİLERİNDE KILAVUZ KAPTANIN HUKUKİ ROLÜ

ÖZET

Türk hukukunda gemi kaptanına, yetkili kılavuz kaptan belgesi ile yetkilendirildiği alan dahilinde uluslararası denizcilik teamüllerine göre geminin seyir ve manevrasına yönelik konularda danışmanlık yapan ve gemi kaptanının sorumluluğu esas olmak üzere hizmetleri seyir ve manevra ile sınırlı olarak gemiye kılavuzluk eden kişiye kılavuz kaptan denmektedir. Kılavuz kaptanın belirli görev ve sorumlulukları olmasına rağmen, bu kişinin gemideki varlığı, gemi kaptanının ya da seyir vardiyasından sorumlu zabitin geminin güvenliğiyle ilgili görev ve sorumluluklarını ortadan kaldırmaz. Dünyada kılavuzluk hizmetlerinin hukuki yapısı incelendiğinde, ihtiyari kılavuzluk ve zorunlu kılavuzluk olmak üzere iki temel sınıflandırma olduğu görülmektedir. Kurtarma yardım operasyonlarında kurtarıcı veya yardımcı bir gemi veya römörkaj firması olabileceği gibi, bu hizmet 3.kişiler tarafından da verilebilir ve bu 3.kişi bir kılavuz kaptan da olabilir. Kılavuz kaptan kılavuzluk hizmetini verirken acil durumlarda bir kurtarma yardım operasyonu ortaya çıkabilir ve kurtarma yardım hizmeti kılavuzluk hizmetinin sınırları içerisine girmediğinde, kılavuzluk hizmeti sona erdiğinden kılavuz kaptan kurtarıcı veya yardımcı olarak hizmette bulunabilir.

Deniz taşımacılığı yapılan yerlerde, kurtarma yardım da vardır. Bu nedenle kurtarma yardım kuralları deniz ulaşımının tarihi kadar eskidir. Romalılardan bugüne, gemi kurtarma yardımının temelinde deniz tehlikesi içindeki gemi veya malı, gönüllü olarak ve kendi can ve malını tehlikeye atarak, içinde bulunduğu tehlikeden kurtarıp sahibine bağışlayan kişinin karşılık olarak mal sahibi tarafından kurtarılan malın değeri veya yapılan yardımın büyüklüğü temel alınarak ödüllendirilmesinin gerekliliği inancı yatmaktadır. Uluslararası hukukta 1910 Brüksel Konvansiyonu ve 1989 tarihli Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi¹ gibi kuralların yanı sıra, birçok ülke kendi hukuklarını da uluslararası hukuk kurallarını esas alarak düzenlemişlerdir. Ülkemizde ise 1929 tarihli Deniz Ticaret Kanunumuzda kurtarma yardım ile ilgili maddeler yer almaktadır ve 1910 tarihli Brüksel Konvansiyonu aynen kabul edilmiş ve 1955 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir.

Kurtarma yardım operasyonunun gemi ile de yapılması şart değildir. Kurtaran veya yardım eden üçüncü kişiler denizde veya karada olabilirler. Ayrıca birçok ülkede gemiadamlarının kendi gemilerinin kurtarılması mevzusunda hiç bir zaman kurtarma yardım ücreti talep edemeyecekleri kesindir diye benimsenmiştir.

¹ “Sözleşme” terimi günümüz hukukunda ve TTK tasarısında (tasarıya <http://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf> adresinden ulaşılabilir) kullanılmaktadır. 1440 sayılı eski TTK kapsamında Arapçadan gelen “mukavele”, mevut 6762 sayılı TTK’da tercih edilmiştir. TTK tasarısında ise “sözleşme” olarak güncellenmiştir.

Fransız hukukuna göre mücbir sebep haricinde, her kılavuz, geminin tehlike içinde olduğunu gördüğü zaman, hizmete mecbur olduğu sahanın dışında her türlü yardım yapmaya mecburdur². İngiliz mahkemelerine göre, eğer yapılan kurtarma yardım operasyonu kılavuz kaptan için makul olarak römorkaj sözleşmesine dahil sayılabilecek riskler dışında başka riskler tevhit ediyorsa bu takdirde kurtarma ve yardım ücreti hakkını tanımamak için hiçbir sebep yoktur³. Alman Hukukunda kılavuz kaptan, kılavuzluk hizmeti dışındaki yardımları için yalnız bu hizmeti, tehlike içinde bulunan bir gemi tarafından talep edildiği halde kurtarma yardım ücreti talep edebilir⁴. Ticaret kanunumuza göre, gemiadamları kurtarma yardım ücreti talebinde bulunamazlar. Mevazımız olan Alman Hukukunun, kılavuzun gemiadamı olmadığını kabul eden durumu kendi hukukumuz da teyid etmektedir. Buna istinaden, kılavuz kaptan, normal hizmeti hudutları içine sokulamayacak fevkalade bir hizmet veya yardımda bulunması halinde kurtarma yardım ücreti talep edebilir.

Kurtarma yardım operasyonunda gemi üzerinde bulunan kılavuz kaptanın kılavuzluk hizmetinin hala devam edip etmediği ve kurtarma yardım ücretine hak kazanıp kazanamayacağı ile ilgili karışıklıklar mevcut olduğundan kurtarma yardım ilişkilerinde kılavuz kaptanın hukuki rolünün incelenmesi bu karışıkların engellenmesine yardımcı olacaktır.

² 28 Mart 1918 tarihli Fransız Kılavuzluğa dair kanun (naklen); **KENDER**, Rayegan, Denizde Kurtarma-Yardım, İstanbul 1962, s.40, dipnot:83.

³ **TEKİL**, Fahiman, Deniz Nakliyatı ve Sigorta Hukukunda Kurtarma ve Yardım, İstanbul 1966, s.60.

⁴ **LE BRUN**, Roger, Assistance, Sauvetage et Obligation de Service, 1950, s.40 (naklen); **KENDER**, s.41, dipnot:87.

LEGAL ASPECTS OF A PILOT DURING SALVAGE OPERATIONS

SUMMARY

According to Turkish law pilot is a person who gives advisory service to the master of the ship for the intended passage and manoeuvring of the vessel as per international maritime customary practice with holding an authorized pilot certificate in the authorized area however his services are limited as the liability of master continues. Eventhough the pilot has certain duties and responsibilities, his onboard presence will not take away the safety related duties and responsibilities of the master and officer of the watch. There are two fundamental pilotage services as voluntary pilotage and compulsory pilotage whensoever legal structure of the worldwide pilotage services has been analyzed. Salvor or helper of salvage operations can be a ship or tug company besides this may be third parties, and this third parties can include pilot. A salvage operation may appear in emergency situations during the pilot is giving pilotage service and since the salvage service is not within the limits of pilotage service, the pilotage service has ended pilot can be a salvor or helper.

Salvage operations of ships exist wherever there is sea transportation. Therefore, the rules of ship salvage are as old as the history of sea transportation. From Romanics to till today, salvor who voluntarily saved the value of the vessel and her other property which is in a danger by having risk of salvor's safety and property deserves a reward within the basic concept of ship salvage. As well as 1910 Brussels Convention and 1989 International Convention on Salvage within the the rules of international law, many countries have regulated their national laws with respect to the rules of international law. Rules of the ship salvage in our country exist in the 1929 Maritime Law and 1910 Brussels Convention has exactly been accepted and has been validated since 1955.

It is not essential to make the salvage operation with a ship. 3rd party salvors or helpers may be at sea or ashore. Meanwhile many countries adopted as it is obvious that crew will never ask for a reward for the salvage operation of their ships.

Every pilot except in case of force majeure whenever he finds any vessel in danger, has to give any kind of assistance where it is out of the servicing area as per French law. There is no reason for not accepting a salvage fee as per British law if the operation reasonably includes other risks than the tug operations for the pilot. The pilot can only request salvage fee if the operations that are other than the pilotage are required by the vessel in danger as per German law. Crew of the vessel can not request salvage fee as per Turkish Maritime Law, besides it also confirms that a pilot is not the crew of the vessel. Consequently, pilot can request a salvage fee if he makes extraordinary operation which will not be within the limits of normal servicing of his job.

Since there are some confusions about whether if the the pilotage service continues or not during the salvage operations when the pilot is already onboard or whether if the pilot can grant a salvage fee or not, analysing the legal aspects of a pilot during salvage operations will help to prevent these confusions.

1. KURTARMA YARDIM HİZMETLERİNİN TARİHÇESİ

Deniz taşımacılığı yapılan yerlerde, kurtarma yardım da vardır. Bu nedenle kurtarma yardım kuralları deniz ulaşımının tarihi kadar eskidir. Ancak günümüzde kurtarma yardım kurallarını düzenleyen temel kurallar 23 Eylül 1910 tarihli Brüksel Konvansiyonu⁵ ile meydana getirilmiştir. Konvansiyon, 1900 Paris ve 1912 Hamburg konferanslarında ön tasarı halinde gözden geçirildikten sonra 1905 ve 1909 Brüksel diplomatik konferanslarında son şeklini almış ve 23 Eylül 1910'da Brüksel'de imzalanmıştır. Kurtarma yardımın 1910 tarihli Brüksel Konvansiyonu öncesi, konvansiyon devri ve günümüze kadar gelişimini aşağıdaki başlıklar altında incelemeye çalışacağız.

1.1 1910 Tarihli Brüksel Konvansiyonu Öncesi

Eski devirlerde, bir kurtarma olayında kurtarılan malların sahipleri, devletin ve kurtarıcının taleplerinden evvel yağmacılarla karşılaşmışlardır⁶. Özellikle kıyı memleketlerinde, yanlış ışıklar yakmak ve böylece geçen gemileri tuzağa düşürüp yağma etmek suretiyle kazanç temin ediliyordu. Deniz trafik kuralları henüz oluşturulmadığından seyrüsefer daha çok sahilden yapılıyordu.

Eski Yunanda, kurtarılan mal üzerinde malikin hakkını beyan eden bir kanuni metin yoktur. Bununla beraber bu hakkın korunduğu kanaatini uyandıracak ciddi işaretler mevcuttur. Romada ise, bir deniz tehlikesinden kurtarılan şeyleri elinde tutan kurtarıcı bir hırsız gibi takip edilir, yani kurtarılan şeyler üzerinde malikin mülkiyet hakkının devam ettiği kabul edilir. Gene bir parçasında, kurtarma işini yapanlara bir ücret hakkı tanınmaktaydı.

Romalılardan bugüne, gemi kurtarma yardımın temelinde deniz tehlikesi içindeki gemi veya malı, gönüllü olarak ve kendi can ve malını tehlikeye atarak, içinde bulunduğu tehlikeden kurtarıp sahibine bağışlayan kişinin karşılık olarak mal sahibi

⁵ Konvansiyonun asıl ismi “Denizde-Kurtarma Yardım’a dair bazı kaidelerin birleştirilmesi hakkındaki Brüksel Konvansiyonu” olarak geçmektedir.

⁶ **RIPERT**, George, 1980. Droit Maritime, Cilt III, s.102.

tarafından kurtarılan malın değeri veya yapılan yardımın büyüklüğü temel alınarak ödüllendirilmesinin gerekliliği inancı yatmaktadır⁷.

Orta çağda ise Avrupa’da birçok dini meclisler, kurtarılan kişilerin ve bunların eşyalarının himayesi için kurallar çıkarmıştır.

Devlet otoritesi merkezileştikten sonra kurulan krallıklardan iki büyük deniz memleketi olan Fransa ve İngiltere’de kurtarma olayı oldukça geniş olarak düzenlenmiştir. Örneğin enkaz açık denizde bulunmuş veya dibinden çıkarılmışsa, kurtulan şeylerin mülkiyetinin üçte biri hiçbir masrafı düşürülmeden kurtarıcıya verilir, diğer üçte ikisi, eğer talep ederlerse sahiplerine verilmek üzere depo edilir, talep edilmezse Amiral ile Kral arasında taksim edilirdi⁸.

Ondokuzuncu asrın sonunda hemen hemen bütün denizci memleketlerde, kurtarma yardım mevzu kanunlarla düzenlenmiş bulunmaktadır. Kurtarma yardım ücretinin belirlenmesinde her olayda, gerek kurtarılan gerekse kurtarıcı tarafından maruz kalınan tehlikenin ağırlığı, sarfedilen gayret ve zaman, yapılan masraflar, meydana gelmiş zararlar gibi hususlar dikkate alınmak suretiyle tayin ve tespit edilip kurtulan şeylerin değeri, ikinci planda tutulur. Ayrıca yalnız İngiliz sisteminde can kurtaranlara ücret hakkı tanınıyordu. Kanunların bir çoğunda mecburi yardım meselesi yalnız çatma halinde düzenlenmiştir. Çatma dışında mecburi yardım sadece Hollanda ve İtalya’da düzenlenmiştir⁹.

İşte bu farkların Deniz Hukuku’nun uluslararası olması nedeni ile ihtilaflara sebep olmasından bu hususta uluslararası birliğe varabilmek için çalışmalara başlanmıştır.

1.2 Konvansiyon Devri

Aşağıdaki bölümlerde 1910 tarihli Brüksel Konferansı’nın hazırlıkları için temeli oluşturduğu için önem arz eden 1900 tarihli Paris Konferansı ve 1902’de Hamburg’da tetkike arz edilen ön tasarı ile 1905 ve 1909 tarihli Brüksel Diplomatik Konferansları’nı inceleyeceğiz.

⁷ MENTEŞ, Tufan, Gemiadamının Kurtarma Yardım Ücreti ve Adalet Kavramı, İstanbul 1990, s.22.

⁸ Ordonnance de la Marine, Livre IV. Tit. IX, m.27, (naklen); KENDER, s.6, dipnot:15.

⁹ KENDER, s.7.

1.2.1 1900 tarihli Paris Konferansı ve 1902 tarihli Hamburg ön tasarısı

Paris'te 1902'de toplanan konferansta, kurtarma ile yardım tefrik edilmeyecek, ücrete hak kazanmak için faydalı netice elde edilmiş olmalısı gerekecektir ve römorköre, kılavuz kaptana ve gemiadamlarına sadece istisnai hizmetler için ücret hakkı verir, yardımcı ve yardım görenin aynı kişi olması ücret hakkını kaldırmaz, kaptanın makul karşı koymasına rağmen kurtarmaya iştirak eden her kişi ücret hakkından mahrumdur, yardım ücreti yardımcının gayret ve mahareti, yardım görenin içinde bulunduğu tehlike, kurtarılan şeylerin değerine göre hesaplanır, mal kurtaranlara verilecek ücretten bir kısım can kurtaranlara verilir, tehlike içinde yapılan sözleşme mahkeme tarafından düzenlenebilir, çatma halindeki gemiler arasında yardım mecburiyeti vardır şeklinde bazı prensipler kabul edilmiştir.

1.2.2 1905 ve 1909 tarihli Brüksel diplomatik konferansları

1905 tarihli Brüksel Konferansı'nda "her kaptan, denizde tehlike içinde gördüğü insanlara, yabancı ve düşman dahi olsa, kendisi için tehlikesiz yapabildiği hallerde yardım etmeye mecburdur" şeklinde bir hüküm kabul edildi. 1909 tarihli Brüksel Konferansı'nda ise; Paris'te kabul edilip sonradan kaldırılan, insan kurtaranlar için, gemi ve yük kurtaranlara verilen ücretten belirli bir hisseye hak vermek şeklinde bir hüküm tekrar kabul edildi. Sonunda 23 Eylül 1910'da Brüksel'de konvansiyon imzalandı, tasdik töreni 1 Şubat 1913'de sona erdi ve konvansiyon 1 Mart 1913'de yürürlüğe girdi. Konvansiyonun tasdikinden sonra devletler iç hukuklarını düzenleyerek bu mevzuda konvansiyonun koymuş olduğu prensipleri kabul ettiler. Böylece enternasyonal hukukla milli kanunlar arasında uygunluk temin edilmiş oldu¹⁰.

1.3 Türkiye'de Kurtarma Yardım Hizmetlerinin Tarihçesi

Ülkemizde ilk Deniz Ticareti Kanunu 1864'de düzenlenmiştir ve 1864 tarihli Ticareti Bahriye Kanunu'nun önemli bir kısmı 1807 tarihli Fransız Ticaret Kanunu'ndan tercüme edilmiştir ve bu kanunda kurtarma yardım ile ilgili hiçbir hüküm bulunmamaktaydı.

¹⁰ **KENDER**, Rayegan, s.11 1929 tarihli TTK (Türk Ticaret Kanunu) da 7 Ocak 1913 tarihli Alman kanunundan alınmıştır.

Ülkemizde ikinci Deniz Ticareti Kanunu ise 1929 senesinde düzenlenmiştir ve bu kanun Almanların 1897 tarihli ticaret kanunundan aynen alınmıştır. Böylece, Alman Kanunu’nda Brüksel Konvansiyonu’na uygun olarak yapılmış olan değişiklik dolayısıyla, o tarihe kadar mevzuatımızca bilinmeyen kurtarma yardım kurumu da kanunumuza modern şekli ile girmiştir.

Nihayet bugün yürürlükte olan ticaret kanunumuzun deniz ticaretine tahsis edilen dördüncü kitabındaki 1222 ile 1234’üncü maddeler kurtarma yardım olayını düzenlemektedir¹¹. Bu hükümler, 1929 tarihli kanundakilere nazaran pek farklı değildirler. Yapılmış olan önemli değişiklik, eski kanunda aynı donatana ait iki gemi arasında kurtarma yardım alacağı doğmayacağı hükmü, Alman Ticaret Kanunu madde 743’e uygun olarak, doğacağı şekline getirilmiş, böylece Brüksel Konvansiyonu ile de ahenk temin edilmiştir. İkinci olarak yeni kanunumuzun kurtarma yardıma dair hükümlerinin yalnız ticaret gemilerine değil, yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi gezinti, spor, eğitim ve ilim gayelerine tahsis edilmiş gemilere, bir kamu hizmetine tahsis edilen devlet gemileri, donanmaya bağlı savaş gemilerine .ve yardımcı gemilere de uygulanacağını açıkça ifade etmiş olmasıdır.

Türkiye sadece¹² 1910 tarihli Brüksel Konvansiyonu’na taraf olup, bu konvansiyonu 09.06.1937 tarih ve 3226 sayılı Kanun ile tasdik etmiş ve 23.06.1937 tarihinde yayımlayarak 16.09.1955 tarihinden itibaren yürürlüğe girmesini sağlamıştır.

Diğer uluslararası düzenlemelere ise Türkiye henüz katılmamış olup, Türkiye’de halen yürürlükte olan iç hukuktaki konuya ilişkin düzenlemeler ise esas itibarı ile 1910 Brüksel Konvansiyonu’nun hükümlerine dayanmaktadır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü bünyesinde 1989 yılında kabul edilen ve Temmuz 1996 tarihinde yürürlüğe giren Uluslararası Gemi Kurtarma Sözleşmesi’ne (1989 International Salvage Convention) göre gemi kurtarma yardım (salvage), “seyir edilebilir sularda veya diğer sularda tehlikede bulunan bir tekneye ya da herhangi bir

¹¹ **TTK (Türk Ticaret Kanunu)**, 1956, Kanun No: 6762 Yürürlüğe Giriş Tarihi: 01 Ocak 1957.

¹² Türkiye, 1989 tarihli “Denizde Kurtarma Hakkında Milletlerarası Sözleşme” sine henüz katılmamıştır. Ancak 25.08.2003 tarihli Bakanları Kurulu kararı ile OPRC (1990 tarihli Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale Ve İşbirliği İle İlgili Uluslararası Sözleşme) sözleşmesine taraf olunması kararlaştırılmıştır (R.G. 18.09.2003 - 25233). Bu sözleşmenin “kurtarma hizmetlerinin ıslahı” başlıklı sekizinci kararının birinci maddesinde imzalayan devletlerin gecikmeksizin 1989 sözleşmesine taraf olmaları istenmektedir. Dolayısı ile sırf bu sebeple bile Türkiye 1989 sözleşmesine taraf olmak zorunda kalacaktır.

mala yardım etme işleminin üstlenilmesi hareketi veya işi” olarak tanımlanmıştır¹³. Uluslararası ve ulusal kurallara göre yapılan gemi kurtarma yardım hizmeti karşılığında hizmeti sağlayanın hizmeti alan taraftan ücret talep etmeye hakkı vardır.

Türkiye’de kurtarma yardım hizmetleri tekel sahası içerisinde, kuruluş ana statüsünün dördüncü maddesi gereğince Ulaştırma Bakanlığı tarafından Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü’ne verilmiştir¹⁴. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü’nün ana statüsünden kaynaklanan görevleri kapsamındaki mal ve gemi kurtarma hizmetleri Gemi Kurtarma ve Tahlisiye Hizmetleri Dairesi Başkanlığı bünyesinde verilmekte olup, Türkiye’de bu hizmetlerin başlangıcı, 1926 yılında İstanbul’da kurulan "Kilcher & Walkers Co." isimli İngiliz kumpanyasına dayanmaktadır¹⁵. Bu şirketin, adları “La Nina”, “La Valetta”, “Cleopatra” , “Cesar”, “Kicknar”, “Sanbel Parados” ve “Belos” olmak üzere 8 kurtarma gemisi / römorkörü bulunmaktaydı. Bu gemilerden “Sambel Parados” Danimarka, “Belos” Yunan, diğerleri İngiliz bayrağı taşımaktaydı. 1930 tarihli Kabotaj Kanunu’nun çıkması ve Türk karasularındaki kurtarma hizmetlerinin millileştirilmesi ile bu şirket Türk Kurtarma Ltd. şeklini almıştır ve mevcut tüm römorkörler Türk Bayrağı’na geçmiştir¹⁶.

“Akbaş”, “Hora”, “Kilyos” ve “Saros” adlarına sahip kurtarma gemileri/römorkörler 1940 yılından itibaren Deniz Yolları Genel Müdürlüğü’ne bağlı Kurtarma İşletmesi bünyesinde hizmet vermeye başladılar. Kurtarma İşletmesi 1952 tarih ve 5842 nolu kanun ile T.C. Denizcilik Bankası’na bağlanarak hizmet vermeye başlamış ve kuruluşa 1967 yılında “Alemdar 2” kurtarma gemisi yanında, “Dalğış 1” dalğış ve destek botu ve 1974 yapım tarihli “Söndüren-1” yangın botu kazandırılmıştır. 1985 yılında Uluslararası Kurtarma Birliği’ne tam üye olmuştur¹⁷.

1.3.1 Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarihsel gelişimi

Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. içerisinde 1984 tarih ve 233 nolu kanun ile “Kurtarma ve Çeki İşletmesi” şeklinde hizmetine devam eden kuruluş daha sonra

¹³ **Denizcilik Müsteşarlığı**, Uluslararası Mevzuat Veritabanı, Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi, 1989 Londra, madde 1.

¹⁴ Yargıtay, özetler; “Tekel hakkının ihlali nedeniyle açılan kurtarma ücretinin tahsili davasında husumet kurtarılan geminin donatanına yöneltilemez. Kurtaran; bu hizmeti tekel alanı içinde yapmış da olsa, amacı ticari değilse, tekel hakkı ihlal edilmiş sayılamaz” şeklinde karar vermiştir, **Y11HD, T.09.03.1970, E.1969/1172, K.1970/934, www.kazanci.com.tr (15.01.2010, 17:30)**.

¹⁵ **Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü**, Tarihçe, (<http://www.coastalsafety.gov.tr>, 01.05.2009, 20:14).

¹⁶ **Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü**, Tarihçe, (<http://www.coastalsafety.gov.tr>, 01.05.2009, 20:27).

¹⁷ **Uluslararası Kurtarma Birliği**, Üye listesi, (<http://www.marine-salvage.com>, 14.05.2009, 09:15).

Kıyı Emniyeti İşletmesi ile 1994 yılında birleşerek Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmesi adı altında hizmet vermeye başlamış ve 1995 yılında “TDİ Kurtaran” isimli açık deniz kurtarma gemisi işletme filosuna katılmıştır.

Kuruluş, 12.05.1997 tarih ve 9466 Bakanlar Kurulu Kararı ile Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'den ayrılmış olup, Kamu İktisadi Teşekkülü statüsünde ve “Kıyı Emniyeti Ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü” adı altında hizmetlerine devam etmekte ve kurtarma hizmetleri kuruluşun Gemi Kurtarma ve Tahliye Hizmetleri Dairesi Başkanlığı birimleri tarafından verilmektedir.

Kuruluş, Karadeniz’de Şile feneri ile Karaburun arasındaki Türk karasuları ile Ege Denizi’nde, Bozcaada ve İmroz sahilleri de dahil olmak üzere Bababurnu ile Saroz Körfezi’nde Kemikli mevki arasında kalan Türk karasularında ve bu iki sınır arasındaki Karadeniz ve Çanakkale Boğazları ve Marmara Denizi’nde ve Karaburun ile Foça’yı birleştiren hattın içinde bulunan İzmir Körfezi’nde kazaya uğrayan (harp ve yardımcı gemiler hariç) 300 rüsum tonilatodan yukarı gemilerin ve yüklerin kurtarma yardım işlerini tekel şeklinde olmak üzere bütün denizlerde gemi kurtarma ve yardım işleri yapmak, aktif ve pasif refakat, çeki (cer) ve römorkaj hizmetlerini yapmak, batıkları çıkarmak, dalgıçlık hizmetlerini yapmak, deniz araçlarının her türlü bakım, onarım, yenileme ve donatılarını sağlamak ile görevlidir.

08.06.1984 tarih ve 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkı’nda kanun hükmünde kararname hükümlerine tabi olarak ve söz konusu kanun hükmünde kararname çerçevesinde faaliyette bulunmak üzere, 12.05.1997 tarih ve 97/9466 sayılı bakanlar kurulu kararı ile teşkil olunan kuruluş, ana statüsünün 06.08.1997 tarih ve 97/t-34 sayılı kararı ile onaylanmasını müteakip kuruluşun ismi 07 Şubat 2007 tarih ve 2007/T-3 sayılı Yüksek Planlama Kurulu kararı ile (akten ve hukuken kazanılmış hak ve sorumlulukları saklı kalmak kaydıyla) “Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü” olarak değiştirilmiştir.

2. KURTARMA VE YARDIM AYRIMI VE TANIMI

2.1 Brüksel Konvansiyonu’ndan Sonra Kurtarma ve Yardım Ayrımı

Kurtarma yardımı dair 1910’da imzalanan Brüksel Konvansiyonu’nun birinci maddesinde, bu iki hizmetin niteliğinin aynı olduğu ve hiçbir ayrıma mahal bulunmadığı ifade edilmek istenmiştir¹⁸. Kurtarma ile yardım hizmetlerine aynı hukuki kuralların uygulanabileceği belirtilmektedir. Fakat eğer gemi enkaz haline gelmişse bunun kurtarılması konvansiyonun uygulama alanından çıkacaktır. Bugün gerek konvansiyonda gerek Türk Hukuku’nda kurtarma yardım hizmetinin konusu gemi olabilir, enkaz olamaz denmektedir.

2.2 Türk-Alman Hukukuna Göre Kurtarma ve Yardım Ayrımı

Alman Ticaret Kanunu madde 740’a tekabül eden, Türk Ticaret Kanunu madde 1222’de kurtarma ile yardım ayrı ayrı tarif edilmiştir. Buna göre, kurtarma, deniz tehlikesi altında bulunan gemi veya içindeki şeylerin gemiadamlarının idaresinden çıktıktan sonra üçüncü kişiler tarafından ele geçirilerek emniyet altına alınmasıdır. Yardım ise gene deniz tehlikesi altında bulunan gemi ve içindeki şeylerin üçüncü kişiler yardımıyla bu tehlikeden kurtarılmasıdır. Ancak, kurtarma ile yardımın birbirinden ayrılmasının pratik faydası yoktur, zira kurtarma ile yardım ücretini ayrı ayrı düzenleyen eski Alman Kanunu’ndaki hükümler artık mevcut değildir, ve her iki hizmet aynı hukuki kurallarla düzenlenmektedir¹⁹.

¹⁸ 1910 tarihli Brüksel Konvansiyonu m.1’da “Tehlikede bulunan deniz gemilerinin, gemide mevcut şeylerin, navlun ve yolcu taşıma ücretlerinin kurtarılmaları ve yardım görmeleri ve deniz gemileri ve iç sularda işleyen gemilerin birbirlerine yaptıkları bu gibi hizmetler kurtarma ile yardım arasında fark gözetilmeksizin ve yapılan hizmete hangi suda yapıldığına bakılmaksızın” şeklinde yer almaktadır.

¹⁹ WÜSTENDÖRFER, H, Neuzeithches Seehandelsrecht 1950, (naklen); KENDER, s.19, dipnot:25.

2.3 Kurtarma ve Yardımın Çeşitli Tanımları

Uluslararası Denizcilik Örgütü bünyesinde 1989 yılında kabul edilen ve Temmuz 1996 tarihinde yürürlüğe giren Uluslararası Gemi Kurtarma Sözleşmesi'ne göre (1989 International Salvage Convention) gemi kurtarma yardım (salvage), seyir edilebilir sularda veya diğer sularda tehlikede bulunan bir tekneye ya da herhangi bir mala yardım etme işleminin üstlenilmesi hareketi veya işi olarak tanımlanmıştır. Türk Deniz Ticaret Kanunu'nda ise gemi kurtarma yardım, deniz tehlikesi altında bulunan gemi veya içindeki şeylerin gemi adamlarının idaresinden çıktıktan sonra üçüncü kişiler tarafından ele geçirilerek emniyet altına alınması, yardım ise gemi ve içindeki şeylerin üçüncü kişiler yardımıyla deniz tehlikesinden kurtarılması olarak tanımlanmıştır.

3. KURTARMA YARDIMIN UNSURLARI

3.1 Tehlike

Aşağıdaki bölümlerde deniz tehlikesinin tanımını yapacağız ve detaylarını incelemeye çalışacağız.

3.1.1 Tehlikenin tarifi ve önemi

Kurtarma yardım hizmetini diğer hizmetlerden ayıran en esaslı unsuru, ticaret kanunumuza göre bir kurtarma yardım hizmetinin “deniz tehlikesi altında bulunan” gemi ve içindeki şeylere yapılmış olması gerekir²⁰.

Uluslararası Deniz Hukuku tanımına göre yapılan yardım hizmetinin gemi kurtarma yardım sayılması için geminin ve/veya yükünün deniz tehlikesinden kurtarılması gerekmektedir. Buradaki deniz tehlikesi, geminin veya yükünün, geminin personeli tarafından kurtarılamayacak şekilde bir tehlike içerisine girmesi anlamına gelmektedir²¹.

Gemi ve gemide bulunan şeylerin içinde bulunduğu, dışarıdan müdahale olmazsa kendi vasıtalarıyla kurtulamayarak zayı olacağı veya çok ağır hasara uğrayacağı kuvvetle muhtemel olan, şiddetli fırtına, buzlar arasına sıkışma, karaya oturma gibi sebepler yüzünden olabildiği gibi, yangın, harp gibi denize has olmayan durumlar da tehlike olarak değerlendirilmelidir.

Tehlikenin gemi ve yükü müştereken tehdit etmesi gerekli değildir. Yalnız yükü veya yalnız gemiyi tehdit etmesi yeterlidir²².

²⁰ TTK m.1222: Deniz tehlikesi altında bulunan bir gemi veya gemideki şeyler; gemiadamlarının idaresinden çıktıktan sonra üçüncü şahıslar tarafından ele geçirilerek emniyet altına alınır veya, bu hal haricinde, gemi veya gemide bulunan şeyler üçüncü şahısların yardımıyla deniz tehlikesinden kurtarılır ise bu kısım hükümleri gereğince kurtarma veya yardım için bir ücret istenebilir. Bu maddeye göre geminin deniz tehlikesi altında bulunması şarttır.

²¹ ARSEVEN, Haydar, Deniz Ticareti Hukuku Dersleri, 1961 İstanbul, s.93.

²² GÖKNİL, Hüseyin Avni, Borçlar Hukuku, 1951 Ankara, s.362.

Bir geminin imdat işareti vermesi, kurtarıcı veya yardımcı bakımından, tehlike olduğunu muhakkak gösterir, zira tehlike her zaman dışarıdan görülebilir şekilde olmayabilir.

3.1.2 Tehlikenin mevcut veya muhtemel oluşu

Kurtarma yardımıda, tehlikenin meydana gelmiş olması şart değildir, muhtemel bulunması yeterlidir. Tehlikenin derecesini tespit çok hassas bir husustur. Bir taraftan mutlak ve hemen olmasına lüzum yok, diğer taraftan da geniş surette mümkün, yani çok uzak ihtimalde olmaması lazımdır²³. Kaptan sonuna kadar beklemek mecburiyetinde olmayıp, eğer normal olarak, bulunduğu durumdan kendi vasıtalarıyla kurtulamayacaksa ve bu durumda kalmak az çok yakın bir gelecekte gemi ve yükün ziya veya ağır hasarına sebep olacaksa kurtarma yardım hizmeti için talepte bulunabilir. Genellikle kurtarmada tehlike mevcut, yardımda muhtemeldir.

3.1.3 Tehlikenin objektif veya sübjektif oluşu

Tehlikenin objektif olarak mevcut olması gerekir. Fakat buna bazı sübjektif unsurlar karışabilir. Denizde çok kayalık veya buzlarla dolu, tehlikeli bir bölge varsa burada seyreden geminin kaptanı eğer bu bölgeyi iyi tanımıyorsa tehlike mevcuttur fakat çok iyi tanıyor ve geçit yerlerini biliyorsa tehlike yoktur. Tehlike objektif olarak mevcut olmamakla beraber normal olarak bir kaptanın tehlike olduğuna hükmedeceği bir hal mevcutsa gene tehlike vardır²⁴. Bunun sebebi, kaptanı, yardım talebi için tehlikenin tahakkuk etmesine kadar bekletmeyip daha evvelden ve daha az zararla deniz servetini kurtarmasına müsaade etmektir.

3.1.4 Tehlikenin yeri

Tehlikenin açık denizde olması şart değildir. Bir limanda veya kanalda veya koyda bulunan gemi için de kurtarma yardım söz konusu olabilir.

Kanunumuzun 1222 inci maddesindeki ifadeden maksat “denizde tehlike içinde bulunan” olduğuna göre kurtarma yardımının ancak denizde olabileceği neticesine varmamız gereklidir. Bu nedenle, iç sulardaki kazalar bir kurtarma yardıma mevzu teşkil edemezler.

²³ **Ripert**, Cilt III, s.117,118 (naklen); **TEKİL**, Fahiman, Deniz Hukuku, İstanbul 1988, s.232.

²⁴ **ARSEVEN**, s.94.

Brüksel Konvansiyonu'nda ise kurtarma yardımının yapıldığı sular dikkate alınmaksızın konvansiyon hükümleri uygulanacaktır, ancak burada taraflardan birinin deniz gemisi olması şarttır.

3.1.5 Tehlikenin kurtarıcı veya yardımcısı da tehdit etmesi

Kurtarma yardım ücreti borcunun doğabilmesi için tehlikenin sadece yardım gören veya kurtarılanı tehdit etmesi gerekir. Yardımcı veya kurtarıcının bu operasyonu gerçekleştirirken tehlikeye maruz kalması şart değildir. Eğer kurtarıcı tehlikenin etkisinde kalmışsa bu ücret hesaplaşırken dikkate alınır²⁵.

3.2 Kurtarılan veya Yardım Gören

Ticaret Kanunumuza ve Brüksel Konvansiyonu'na göre, kurtarma yardım hizmetinin konusu tehlikede bulunan gemi ve içindeki şeylerdir²⁶.

Ticaret Kanunumuz 816'ıncı maddesine göre tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması, denizde hareket etmesi olanağına bağlı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekne gemi sayılır. Kurtarma yardımı dair 1222'inci maddede sadece gemi dendiğine ve ticaret kanunumuzun uygulama bakımından geminin tanımı madde 816'daki gibi olduğuna göre bunlardan çıkacak netice bir kurtarma yardım olayında kurtarılan veya yardım gören geminin ancak deniz gemisi olabileceğidir²⁷. Bu gemi kavramı içine şüphesiz geminin mütemmim cüzleri ve teferruatı²⁸ da dahildir.

²⁵ TTK m.1226, Brüksel Konvansiyonu m.8.

²⁶ TTK m.1222, Brüksel Konvansiyonu m.1.

²⁷ **OKAY**, Sami, Deniz Ticareti Hukuku Dersleri Cilt II, İstanbul 1958, s.28.

²⁸ 4721 sayılı Medeni Kanun'un 684.maddesinde Bütünleyici Parça (Mütemmim Cüz) kavramı şu şekilde kaleme alınmıştır; "Bütünleyici parça, yerel adetlere göre asıl şeyin temel unsuru olan ve o şey yok edilmedikçe, zarara uğratılmadıkça veya yapısı değiştirilmedikçe ondan ayrılmasına olanak bulunmayan parçadır". Buna göre tamamlayıcı parçalar; genel anlayışa göre bir şeyin esaslı unsurunu teşkil eden ve nesne yok edilmedikçe, parçalanmadıkça ve niteliği bozulmadıkça ondan ayrılması mümkün olmayan varlıklardır. Yani mütemmim cüz, bir nesnenin başka bir nesneyle onu bütünleyecek ve tamamlayacak şekilde birleştirilmesi halinde söz konusu olur. Aynı kanunun 686.Maddesinde ise Eklenti (Teferruat) kavramının tanımına yer verilmiştir. " Eklenti, asıl şey malikinin anlaşılabilen arzusuna veya yerel adetlere göre, işletilmesi, korunması veya yarar sağlaması için asıl şeye sürekli olarak özgülünen ve kullanılmasında birleştirme, takma veya başka bir biçimde asıl şeye bağlı kılınan taşınır maldır. Eklenti, asıl şeyden geçici olarak ayrılmakla bu niteliğini kaybetmez ". Tanımdan hareketle kısaca açıklayacak olursak eklenti, aslı olan nesneden kolayca ayrılan, ayrıldığı asıl nesnenin temel bütünlüğünde tahribat yaratmayan parçalardır.

Brüksel Konvansiyonu’nda ise, deniz gemisi ve iç su gemisinden bahsedilmiş fakat bunların ne olduğu tarif ve tayin edilmeyerek bu hususlar milli hukuklara bırakılmıştır.

Kurtarma yardım hizmetinin mevzunu tam olarak belirleyebilmek için gemi vasfının ne zaman zayi olacağını belirlemek lazımdır. Zira, böylece bir enkaz meydana gelecek ve bunun kurtarılması, kurtarma yardım hükümlerinin uygulama sahasından çıkacaktır. Ticaret Kanunumuza göre, gemi kurtarılamayacak şekilde batır veya tamir kabul etmez hale gelirse gemi vasfı sona erer. Gemi bütün olarak çıkarılıp tamir ile tekrar denizde sefer yapabilecek halde değilse kurtarılamayacak şekilde batma olarak anlaşılmalıdır, geminin tamir kabul etmez hale gelmesini Ticaret Kanunumuz tamiri hiç veya bulunduğu yerde mümkün değilse ve tamir edilebileceği bir limana götürülemezse “tamir kabul etmez gemi” sayılır şeklinde açıklamaktadır²⁹. Konvansiyonun 1’inci maddesine göre kurtarma yardımının mevzu gemi, gemide bulunan şeyler, navlun ve yolcu taşıma ücretidir.

3.2.1 Yük

Gemide bulunup da kurtarma yardım mevzu teşkil edebilecek şeylerin ilki ve en önemlisi yükür³⁰. Zira denizde seyrin esas gayesi ticaret olup, bu da insan ve eşya taşımayı gerektirir. Yük, denizde taşınmak üzere gemiye yüklenen eşyadır. Genellikle yük, yüklü olduğu gemi ile beraber kurtarma yardımının mevzunu teşkil eder. Fakat yalnız olarak kurtarılmasına da bir engel yoktur.

Denize düşmüş veya atılmış olan bir yük için, eğer düştüğü gemi meydana ve belli ise, kaptanın yük üzerindeki fer’i zilyetliğinin³¹ devam ettiği kabul olunmalı ve bu yük kurtarma yardıma mevzu olabilmelidir. Fakat eğer yükün ayrıldığı gemi ortada değilse, o zaman üzerindeki zilyetlik tamamen kaybolmuş olduğundan, deniz hukukunda kabul edilen bir enkaz teşkil eder ve bunun kurtarılması bizim mevzumuzun dışında kalır. Enkaz haline gelmiş bir geminin içinde bulunan yük de enkaz teşkil eder.

²⁹ TTK m.818 Ayrıca aynı maddede “tamir masrafı geminin, eski ve yeni farkı gözetilmeksizin, önceki değerinin dörtte üçünü aşacaksa tamire değmez gemi olarak sayılır” yer almaktadır.

³⁰ ÇETİNGİL, Ergon / KENDER, Rayegan, Deniz Ticareti Hukuku Dersleri, İstanbul 1978, s.112.

³¹ Türk Medeni Kanunu m.974: Zilyet, bir sınırlı ayni hak veya bir kişisel hakkın kurulmasını ya da kullanılmasını sağlamak için şeyi başkasına teslim ederse, bunların ikisi de zilyet olur. Bir şeyde malik sıfatıyla zilyet olan asli zilyet, diğeri fer’i zilyettir.

3.2.2 Navlun ve yolcu taşıma ücreti

Navlun ve yolcu taşıma ücreti peşin alınmamışsa, geminin selametine bağlı ve bunun içinde yer alan kıymetler olduğundan kurtarma yardımı mevzu teşkil edebilir.

3.2.3 Bagajlar ve zati eşya

Gemide bulunan şeyler mefhumu içine, gemide bulunan maddi değeri olan yolcu bagajları da girer.

3.2.4 İnsan

Tehlike içinde bulunan bir geminin içindeki insanların da tehlikeye maruz bulunduğu muhakkaktır. Fakat can kurtarmanın mevcut olması için, mutlak bir tehlike içinde yani hayatları sona ermek üzere olan insanların kurtarılması aranmaktadır. Eğer böyle bir durum yoksa, kurtarma yardımı mevzu teşkil eden geminin içindeki insanların maruz bulundukları tehlike, ücretin hesabında dikkate alınıp bir insan kurtarılması mevzu bahis olamaz³².

3.3 Kurtarılan veya Yardım Gören

3.3.1 Kurtarma yardımının geçerli bir müdahale sayılması için şartlar

3.3.1.1 Uygun karşı koyma sorunu

Denizde tehlike içinde bulunan gemi veya gemideki şeylere dışarıdan yapılan her müdahale kurtarma yardım ücreti borcunu doğurmaz. Konvansiyonda yalnız talebin şart olmadığı kabul edilmekle yetinilmeyerek bu hususta yardım gören tarafından bir karşı koyma oluşursa bunun ancak belirgin ve uygun olması halinde ücretin doğumuna mani olabileceği öngörülmüştür. Şu halde netice olarak tehlike içinde bulunan bir gemiye kaptanının talebi ile, talebi olmadan kendiliğinden, kaptanın karşı koyması halince eğer bu karşı koyma belirgin ve uygun değilse, dışarıdan yapılan müdahale geçerlidir ve diğer unsurları tamam olduğu takdirde bir kurtarma yardım ücreti borcu doğar.

³² Fransız Temyiz Mahkemesi Kararı: D.M.F. 1952 s.134. (naklen); **KENDER**, s.31, dipnot:50.

3.3.1.2 Bir hizmet borcunun bulunmaması

Denizde tehlike içinde bulunan bir gemiye yapılan müdahalenin geçerli olması, yani bir kurtarma yardım ücreti borcu doğabilmesi için ikinci şart kurtarıcı veya yardımcının bu işi kurtarılan veya yardım görene önceki bir sözleşme dolayısıyla veya resmi bir görev icabı mecburen veya bizzat kendi menfaati icabı yapmış olmamalıdır³³.

3.3.2 Kurtarıcı ve yardımcının vasıfları

Doktrinde hakim olan fikre göre³⁴, kurtarıcı veya yardımcının gemi olması şart değildir. Karadan yapılabileceği gibi denizde de bir üçüncü kişi yapabilir. Ticaret Kanunumuzun 1222'inci maddesinin ifadesi karşısında, kurtarıcı veya yardımcının gemi olmayabileceği muhakkaktır. Zira madde, kurtaran veya yardımcı için genel bir ifade olarak üçüncü kişiler cümlesini kullanmıştır.

Ayrıca aynı donatanın iki gemisi arasında ifa edilen kurtarma yardım hizmetinde ücret borcu doğar ve bu borcun, sadece, tek alacaklısı ve borçlusu donatan olan kısım değildir ve diğer ilgililerin de hak ve borçları tahakkuk ettirilecektir³⁵.

3.3.2.1 Kurtarıcı veya yardımcının kişi olması durumu

Kurtarma yardım operasyonunun gemi ile yapılması şart değildir. Kurtaran veya yardım eden üçüncü kişiler denizde veya karada olabilirler. Denizde olanları da yardım gören geminin içinde veya dışında bulunabilirler.

Yardım eden üçüncü kişi bazı durumlarda Gemi Trafik Hizmetleri Operatörü de olabilir. Kurtarma yardım faaliyeti kapsamında, Gemi Trafik Hizmetlerinin olağan hizmet sınırı dışında bir hizmetde bulunulması halinde Gemi Trafik Hizmetleri Operatörü de kurtarma yardım ücreti talep edebilir³⁶.

Yardım gören geminin içinde bulunan üçüncü kişiler, yolcu, kaçak olarak gemiye giren kimse veya hayatı kurtarılaraq gemiye alınan kimse olabilir.

³³ KENDER, s.33.

³⁴ Fransa: Le Clere, J, L'Assistance Aux Navires Et Le Sauvetage Des Epaves, Paris 1954, s.127, Danjon, s.201, Chauveau, s.598, İtalya, Berlingieri, Le Clere, s.128, İngiltere, Kennedy, s.12 (naklen); KENDER, s.3 dipnot:59.

³⁵ CARVER, Carriage of Goods by Sea, Londra 1938, s.504 Kurtaran geminin sadece mürettebatı (eğer sözleşmelerinde böyle bir zorunluluk yoksa) ücret talep edebilir.

³⁶ İLGİN, Sezer, Kişisel Görüşme, İstanbul 2010.

Yolcunun kurtarıcı veya yardımcı niteliğini kazanabilmesi için, tehlikede bulunan geminin kurtulması kendilerinin de kurtulmasını temin edeceğinden ve böylece kendi menfaatleri icabı bu işi yapacaklarından yolcuların kurtarıcı veya yardımcı sıfatını kazanabilmeleri için yolcunun hem kendi selameti hem de gemi veya yükün selameti için çalışıp çalışmadığına bakılacak, ancak o zaman ücrete hak kazanabilecektir.

3.3.2.2 Kurtarıcı veya yardımcının gemi personeli olması durumu

Fransa'da gemi adamlarının kendi gemilerinin kurtarılması mevzuunda hiç bir zaman kurtarma yardım ücreti talep edemeyecekleri açıktadır diye benimsenmiştir³⁷.

Anglo-Sakson Hukukunda kanuni metin yoktur, ancak mahkeme içtihatları meseleyi halletmeye çalışmışlardır. Genel olarak gemiadamları, sözleşmeleri icabı yapmaya mecbur oldukları hizmetler için kurtarma yardım ücreti talep edemezler. Şu halde hizmet sözleşmesinin sona ermesi, gemi adamının kurtarma yardım ücretine hak kazanması için bir şarttır. Bu sebeplerle sözleşme sona erdikten sonra bir gemiadamı gemiye girip onu kurtarmışsa ücrete hak kazanacaktır.

Alman Ticaret Kanunu madde 742/2'ye göre, tehlike içinde bulunan geminin gemiadamları kurtarma yardım ücreti talebinde bulunamazlar. Bu madde gemi adamlarına, tehlike halinde, gemi ve yükü muhafaza için hiçbir kayıt olmaksızın her türlü yardımda bulunmak mecburiyetini yüklemiştir ve onlara kaptanın rızası olmadan gemiyi terketmeyi yasak etmiştir³⁸.

Türk Hukukuna gelince meihazımız olan Alman Hukukunda olduğu gibi hukukumuzda da gemi adamlarının kurtarma yardım ücreti talep etmelerine kanunen cevaz verilmemiştir. Kimlerin gemiadamı sayılacağı da gene ticaret kanunumuzun 821'inci maddesinde düzenlenmiştir³⁹.

Denizci olmayan gemi adamları terimi ise bu maddedeki “gemide istihdam edilen diğer kimseler” kategorisine girerler. Şu durum karşısında bu kişiler de kurtarma yardım ücreti talep edemeyeceklerdir. Doktrinde ise gemi müstahdemlerinden olup

³⁷ KENDER, s.44.

³⁸ Almanya'da gemiadamlarına dair 1902 tarihli kanun, m.41.

³⁹ TTK m.821'e göre “Gemiadamları:kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide istihdam edilen diğer kimselerdir.

da gemiye bakmak görevini üstlerine almamış bulunan piyanist, masajcı, ütücü gibi kimselerin kurtarıcı veya yardımcı olabileceği kabul edilmektedir⁴⁰.

Bu hal şekli “Voluntariness” yani “Gönüllülük” prensibinin neticesi olarak doğru ve yerindedir. Bu kişiler ile donatan arasındaki sözleşmenin mevzu ve icrası içine bir kurtarma veya yardım hizmeti giremez. Zira bunlar geminin sevk ve idaresi ile ilgili olmayıp karada da aynen yapılan işlerin ifası ile mükelleftirler⁴¹ ve denizcilikten anlamazlar fakat kanunumuzun hali hazır şekli bu neticeye varmaya müsaade etmemektedir.

3.3.3 Kurtarma ve yardımın şekli

3.3.3.1 Gemi ile çekme (römorkaj)

Brüksel Konvansiyonu’nda bu mevzuda şöyle bir hal şekline varılmıştır. Römorkör, ancak römorkaj sözleşmesinin uygulama alanına girmeyecek fevkalade hizmetler yerine getirmişse, çektiği geminin veya yükünün kendisi tarafından kurtarılmış yahut yardım görmüş olmasından dolayı bir ücret isteyebilir⁴².

Eğer bir römorkaj sözleşmesi yapılmamışsa, tehlike içinde bulunan bir gemiyi çekme suretiyle selamete erdirmeye bir kurtarma yardım teşkil eder; zira bütün unsurları tahakkuk etmiştir. Bu durumda yapılan bir kurtarma yardım sözleşmesi de geçerli olmalıdır⁴³.

3.3.3.2 Gemi ile diğer hizmet

Tehlike içinde bulunan bir gemi veya gemideki şeylere başka bir gemi tarafından, tehlike içindeki geminin civarında bir müddet durma, karaya oturmuş bir gemiyi çekme veya hafifletme suretiyle yüzer hale getirme, batmış bir gemiyi çıkarma, tehlikedeki gemide bulunan yük ve eşyayı kurtarma, gemideki yangını söndürme veya bu işe yardım gibi çok çeşitli kurtarma yardım hizmetlerinde bulunulabilir.

3.3.3.3 Gemi veya bireysel fikri yardım

⁴⁰ GÖKNİL, s.362.

⁴¹ MENTEŞ, s.79.

⁴² Brüksel Konvansiyonu m.4.

⁴³ KENDER, s.49.

Eğer yardımcı bir kişi ise gemiden bağımsız bir kişi gibi kurtarma yardım hizmetlerinde bulunabileceği kati olarak sayılamamakla beraber, bir dalgıç denize dalıp gemide bulunan bir yırtığı tamir edebilir veya sahile yakın yerde karadaki kişiler tarafından yardımda bulunulabilir şeklinde olabilir.

Tehlike içindeki gemiye, sadece konuşarak fikir vermek, tavsiyelerde bulunmak suretiyle yardımda bulunulabilir.

3.4 Faydalı Netice

Tehlike içinde bulunan gemi veya gemide bulunan şeyleri kurtarma veya bunlara yardım hizmetinin bir kurtarma yardım ücreti hakkını doğurabilmesi için, Türk Ticaret Kanunu madde 1223 ve Brüksel Konvansiyonu madde 2'ye göre neticede adı geçen kıymetlerin kurtarılmış veya emniyet altına alınmış olması şarttır.

İlk defa konvansiyonda bir madde halinde ifade edilen bu hüküm, konvansiyondan evvel de sözleşmeye konan bir şart vasıtasıyla genellikle uygulanıyordu. Bu şart İngiliz Hukuku'nun eski bir prensibi olan "No cure no pay", kurtarma başarıya ulaşmazsa ücret de istenemez anlamına gelecek şekilde ifade ediliyordu⁴⁴.

Neticenin mutlak olması şart değildir, nisbi de olabilir. Yani, ücrete hak kazanmak için geminin bulunduğu tehlikeli durumdan çıkarılıp nisbeten selamete ulaştırılması yeterlidir, limana kadar götürülmesi şart değildir⁴⁵. Yeter ki neticede gemi ve yük kurtulmuş olsun. Yardım ücretine hak kazanmak için muhakkak nihai selameti temin etmek gerekmez. Yardım edilen geminin neticede kurtulmuş olması ve ücret talep eden geminin, kurtarma faaliyetinde faydalı bir rol oynamış olması yeterlidir. İkinci olarak; faydalı netice tam veya kısmi olabilir. Başka ifade ile, tehlikede bulunan gemi ve yükün hepsinin beraber kurtulması şart değildir⁴⁶.

Tehlike içinde bulunan gemiyi kurtarmaya veya onlara yardım etmeye çalışanlar, çok defa hem kişilerini hem de mallarını tehlikeye koyacaklardır. İkinci olarak, eğer

⁴⁴ **İLGİN**, Sezer, Deniz Hukuku-II (Deniz Özel Hukuku) Deniz Harp Okulu 2008, Llyod's Open Form'un Ortaya Çıkışı ve Gelişimi. dipnot:118'de "Buna rağmen, son yıllarda, özellikle çevre kirliliği olaylarını önlemek amacı ile "no cure no pay" esasının yanısıra, bazı şartlarda, kurtarma başarılı olmasa dahi, çevre zararının önlenmesi durumunda, kurtaranın masrafları ile birlikte bir kısım tazminatın da kendisine ödenmesi konusunda "no cure little pay" esası getirilmiştir" yer almaktadır.

⁴⁵ **ESCARRA**, Jean, Cours de Droit Maritime, Paris 1948, s.399 (naklen); **KENDER**, s.60 dipnot:153.

⁴⁶ **TEKİL**, s.65.

bütün çalışma ve gayretlere rağmen netice elde edilemezse, hiç bir ücret hakkı doğmayacak; ve bu yüzden uğranılan zarar ve yapılan masraflar da kurtarıcının üzerinde kalacaktır. Bu şekildeki hukuki düzenlemenin sebebi, kurtarıcı veya yardımcıları netice elde etmek üzere maksimum gayretle çalışmaya sevk etmek ve bir gemi sahibinin bir takım talepler karşısında kalmasını önlemektir⁴⁷.

⁴⁷ **TEKİL**, s.66.

4. KURTARMA YARDIM ÜCRETİ

Tehlike içinde bulunan gemi ve yükü başarı ile kurtarılmış ve faydalı sonuç alınmış olması halinde, ancak kurtarma yardım gerçekleşmekte ve kurtarma yardım ücreti talep hakkı doğmaktadır. Yazılı bir kurtarma yardım sözleşmesi olsa dahi kurtarma yardım ücreti önceden rakam olarak belirlenememektedir. Bugünkü mevzuata göre ise kurtarıcı veya yardımcı sadece belirli bir ücrete hak kazanır. Bu ücretin tayinin de gözetilecek hususları aşağıdaki başlıklar altında incelemeye çalışacağız.

4.1 Ücretin Belirlenmesi

Brüksel Konvansiyonu'nun 6'ncı maddesine göre, ücretin miktarı sözleşme ile tespit edilir, sözleşme yoksa hakim tarafından tayin edilir⁴⁸ veya üçüncü olarak hakem tarafından tayin edilebilir⁴⁹.

Deniz hukukunda çok görülen hakeme müracaat usulü kurtarma yardım mevzusunda özellikle pratik öneme sahip bulunarak çok iltifat görmüştür⁵⁰.

Birinci olarak, tahkim yolu ile bir uyuşmazlık bir dereceye kadar uzlaştırmacı bir şekilde halledilir. İkinci olarak, hakem kararı mahkeme kararından çabuk elde edilir. Kurtarma yardım ücreti ekseri hallerde bir müşterek avarya teşkil edeceğinden, avarya hesaplaşmasının kati olarak yapılması bu ücretin belirlenmesine bağlı olur. Böylece kazaya uğrayan geminin, ücretin çabuk tayin edilmesinde büyük menfaati olur. Üçüncü olarak, hakemler aynı zamanda bu hususta mesleki bilgi sahibi olan kişiler arasından seçilir ve hakimler gibi sert hukuki disipline tabi olmadıkları için durumları daha az doktrinaldır. Bu sebeple çok defa tarafların menfaatine uygun gelir.

Nihayet hakeme gitme mahkemeye nazaran çok daha az masraflıdır. Bir ihtilafın hakem tarafından halledilebilmesi için şu iki muamelenin yapılmış olması gerekir.

⁴⁸ TTK m.1226.

⁴⁹ KENDER, s.96.

⁵⁰ KORAL, Rabi, İç Hukukumuzda Tahkim, İstanbul 1947, s.1039.

Öncelikle, ihtilafa taraf olanların, gerek bu ihtilaf doğmadan evvel, gerek sonra, bunu hakeme hallettirecekleri hususunda anlaşmaları, ikinci olarak, tarafların hakemlerini seçip bunlarla tahkim konusu hakkında bir anlaşma yapmaları icap eder⁵¹. Kurtarma yardım hususunda, tarafların aralarında, ihtilaflarını hal için hakeme gideceklerine dair yaptıkları sözleşme, uygulamada genellikle kurtarma yardım sözleşmesinin içine ithal edilmekte, onun bir cüz'ünü teşkil etmektedir.

4.2 Tayinde Gözetilecek Hususlar

Ticaret kanunumuz, sözleşme olmadığı halde kurtarma yardım ücretini tayin hususunda evvela genel bir ölçü koymuştur. Ticaret kanunumuz madde 1225'e göre, halin icabı gözetilerek hak ve nesafet dairesinde tayin olunur.

Kurtarma yardım ücreti para olarak tespit olunur, ilgililer oy birliği ile istemedikçe ücret, emniyet altına alman veya kurtarılan şeylerin değerlerinin bir yüzdesi nisbetinde tespit edilemez. Buradaki ilgililerden, kurtarıcı ve kurtarılan taraflar anlaşılmalıdır. Niheyet kanun, kurtarma yardım ücretinin en yüksek sınırını da tespit etmiştir. Ödenecek para hiç bir halde kurtulan şeylerin değerini de geçemez.

Konvansiyonda ise kurtarma yardım ücretinin kararlaştırılması için sözleşme, mahkemece veya hakemce tayin olmak üzere üç yol mevcuttur.

4.2.1 Yardım eden veya kurtarana ait esaslar

4.2.1.1 Elde edilen netice

Kurtarma yardım hizmeti ile bir netice elde edilememiş yani tehlike içinde bulunan gemi veya içindeki şeyler selamete ulaştırılamamışsa hiç bir ücret verilmez. Doğmuş olan ücret hakkının miktarını belirlemek için kanunun aradığı elde edilen netice kavramından sadece bunu anlamamalıdır. Burada maksat elde edilen neticenin değeri, yani hizmeti görenlerin başarı derecesidir. Kurtulan şeylerin değeri bu başarının sadece objektif ölçüsü olup, bunun bir de sübjektif ölçüsü vardır. Bu, elde edilmiş olan netice ile, duruma göre edilmesi kabil olanı mukayese suretiyle bulunur⁵².

⁵¹ **KORAL**, s.1039.

⁵² **GÜLTEKİN, G.**, Deniz Hukuku, Çatma ve Kurtarma Yardım, Prof. Cemil Bilsel'e Armağan, İstanbul 1939, s.631.

4.2.1.2 Çalışmış olanların emeği

Kurtarma yardım hizmetini teşkil eden teknik ameliyeler, şartlara göre bazen çok zor, bazen daha kolay olabilir. Hizmetin az veya çok gayret ve emeğe ihtiyaç göstermesi; geminin dar bir kanalda karaya oturması ile yardımcının çok zor manevra yapabilmesini sağlayan mahalli şartlar, şiddetli bir fırtına anında yardımcının emeğini belirleyen zamana ait şartlar ve yardım gören veya kurtarılan geminin durumuna ait şartlardan ileri gelebilir.

4.2.1.3 Yardım veya kurtarmaya iştirak etmiş olanların kendileri ve gemileri için göze aldıkları tehlike

Kurtarma yardımın en esaslı unsuru olan tehlikenin yardımcıyı da tehdit etmesi şart değildir. Eğer, yardımcılar bu hizmeti ifa etmek için bir tehlikeye maruz kalmayı göze almak mecburiyetinde kalmışlarsa, bu durum ücretin daha geniş olarak tayin edilmesine sebep olur. Zira tehlike içinde hizmeti ifa etmek daha fazla gayret ve emeği icap ettirir⁵³.

4.2.1.4 Kurtarıcı veya yardımcı tarafından sarfedilen zaman

Kurtarıcı veya yardımcının, kazaya uğrayan geminin hizmetinde kaldığı müddet de, dikkate alınması gereken bir unsurdur. Bu, ücretin belirlenmesinde kurtarıcı veya yardımcının masraflarının belirlenmesinde de esas teşkil edecektir. Buradaki müddet, kanundaki ifadeden de anlaşıldığı gibi, sadece hizmetin fiilen devam ettiği müddet değil, fakat kurtarıcının bu hizmeti ifa etmek üzere yola çıkmasından itibaren başlayıp, tekrar kendi yerine döndüğü ana kadar süren zamandır.

4.2.1.5 Kurtarıcı veya yardımcının uğradığı zarar ve yaptığı masraflar

Bir kurtarma yardım hizmetinin muvaffak olması, kurtarıcı veya yardımcıya, bu hizmeti ifa sırasında görmüş olduğu zarar ve yapmış olduğu masrafların tam olarak tahsili için bir hak doğurmaz. Bunlar verilecek ücretin belirlenmesinde dikkate alınır. Ancak şurası muhakkaktır ki, normal olarak, bir kurtarma yardım ücretinin minimum miktarı bu masraf ve zararların tutarı olmalıdır. Yani ücretin her şeyden evvel bu masraf ve zararları karşılaması icap eder.

⁵³ MENTES, s.109.

Ancak, önceden görüldüğü gibi ücretin maksimum sınırı kurtarılan şeylerin değeridir. Şu halde, eğer yardımcının zarar ve masraflarının tutarı, kurtulan şeylerin değerinden fazla ise aradaki fark talep edilemeyecek, böylece masraf ve zararların karşılığı tam olarak elde edilemeyecektir.

4.2.1.6 Kurtarma veya yardıma iştirak etmiş olanların tehlikeye soktukları malzemenin değeri

Denizde kurtarma yardım hizmetlerinin ifası için kurulmuş olan bir müessesenin işlemesi çok masrafları icap ettirir. Maksat ve mevzu sadece kurtarma hizmetleri olduğundan başka geliri yoktur. Esasen hususi surette teçhiz edilmiş olan gemiler tarafından yapılan hizmet teknik bakımdan daima daha üstün olduğundan daha yüksek bir ücrete hak kazandırmalıdır.

4.2.2 Yardım gören veya kurtarılanlara ait esaslar

4.2.2.1 Emniyet altına alınan veya kurtarılan geminin ve içindeki can ve malların maruz kaldıkları tehlike

Kurtarma yardım hizmetinin en önemli ögesi olan tehlike muhtelif dereceler arz edebilir, tam ziya veya ağır bir hasar tehlikesi olabilir. Muhakkak ki, ağır ve mevcut bir tehlikeden kurtarma, daha hafif veya muhtemel bir tehlikeden kurtarmaya nazaran daha yüksek bir ücrete hak verecektir.

Burada tehlike objektif olarak tayin edilmelidir. Yani kaptanın tahayyül ettiği değil fakat geminin maruz bulunduğu gerçek tehlike esas alınmalıdır.

Bu tehlikenin derecesi, gemi ve yükün kendisine, gerekse içinde bulunduğu mahal ve hava şartlarına göre değişebilir⁵⁴. Ayrıca kazaya uğrayan geminin içindeki insanların maruz kaldığı tehlike genel olarak tehlikenin kararlaştırma ve yorumlanmasında bir unsur teşkil eder.

4.2.2.2 Emniyet altına alınan veya kurtarılan şeylerin değeri

Geminin değeri kavramından geminin emniyet altına alınmış olduğu yerdeki ve halindeki değeri anlaşılmalıdır. Eğer gemi hasarlanmışsa, sağlam halindeki değerinden, yapılan veya yapılması icap eden tamir bedelinin azaltılması suretiyle

⁵⁴ Le Clere, s. 222 (naklen) KENDER, s. 106.

elde edilir. Yük konusunda, gemide taşınan yük bazen kıymete sahip olabilir. Kurtulan veya yardım gören yükün selamete ulaştığı yer ve zamandaki gerçek kıymetinin esas alınması gerekir.

Navlun ve yolcu taşıma creti hususunda ise ticaret kanunumuzun 1226/2'inci maddesinin ifadesi, emniyet altına alınan veya kurtarılan şeylerin değeri ile hak kazanılan navlun ve yolcu taşıma ücretinin ayrı şeyler olduğu izlenimini uyandıracak gibidir. Mehzamız olan Alman Kanunu'nda, bunların emniyet altına alınan veya kurtarılan şeylerin değeri içine dahil bulunduğu açıkça ifade edilmiştir. Bizim maddemizi de bu anlamda kabul etmek gerekir.

4.3 Ücretin İndirilmesi veya Hiç Verilmemesi

Her ne suretle olursa olsun tayin edilmiş bulunan kurtarma yardım creti, bazı hallerde mahkeme tarafından indirilebilir veya hiç verilmeyebilir.

Yardımda bulunan veya kurtaran kimseler, kurtarma yardım işini kendi kusurları ile zaruri kılmışlarsa, örneğin rmkrn teknik kusuru⁵⁵ sebebiyle çekilen gemi tehlikeli olarak karaya oturmuş olup, rmkr onu bu durumdan kurtarmışsa, yardımcı kendi kusuru ile sebep olduğu çatma dolayısıyla, attığı gemiyi tehlikeli bir hale koyduktan sonra kurtarmışsa, yardımcı kusuru ile sebebiyet verdiği tehlikeyi hafifletmek ve önlemekle, mükellef olduğu için bu vecibesinin ifası dolayısıyla bir ücret alması haksızlık teşkil eder⁵⁶.

Eğer yardımcı ile yardım gören müştereken kusurlu iseler, ücret verilecektir fakat ücretten düşürülecektir.

Böylece deniz tehlikesi içinde, duruma hakim olan kurtarıcı veya yardımcılarının, kazaya uğrayan gemi aleyhinde hareket etmeleri mümkün olduğu kadar önlenmek istenmiştir.

⁵⁵ İş bu teknik kusur rmkrn teknik bir arızasından veya personelinin sevk ve idare kusurundan dolayı meydana gelmiş olabilir.

⁵⁶ TTK, m.1229, Brüksel Konvansiyonu, m.8.

5. KURTARMA-YARDIM SÖZLEŞMESİ

5.1 Sözleşmenin Niteliği

Kurtarma yardımı talep edenin, bu hizmete kurtarma yardım niteliğini tanımış olduğunu gösterir. Yani sonradan hizmetin esasına itiraz ederek varsayalım ki bunun bir römorkaj olduğunu iddia edemez. Sözleşme, sözleşme yapıldığı anda, yardım talep edenin tehlike içinde bulunduğunu ve kurtarma yardım hizmetini kabul ettiğini gösterir. Böylece kanunen aranmış alan tehlike ile belirgin ve uygun bir karşı koyma bulunmaması hususlarını tahakkuk ettirmektedir⁵⁷.

5.2 Tarafları ve Şekli

Kurtarma yardım sözleşmesi, kurtarılacak veya yardım görececek değerler yani gemi ve yük üzerinde hukuki tasarruf yetkisine sahip olan “yardım gören veya kurtarılan” olarak değerlendirilen kişiler ve “kurtarıcı veya yardımcı” olarak değerlendirilen kurtarma yardım hizmetini genellikle mesleki olarak yani sırf bu iş için kurulmuş bir müessesenin temsilcileri tarafından ve hususi surette inşa ve teçhiz edilmiş gemilerle veya bu işi meslek edinmemiş gemi tarafından da yapılabilir.

Kurtarma yardım sözleşmesi, rızai bir akit olup hiç bir şekle tabi değildir. Uygulamada kurtarma yardım hizmetinde tarafların borçlarının ve bilhassa ücretin tayin edilebilmesi için sözleşme yapılmış ve bunun kurtarıcılar tarafından kullanılması uygulanır hale gelmiştir⁵⁸. Bu sözleşmenin en önemlisi “Lloyd's” adlı meşhur İngiliz sigorta şirketinin kabul ve neşretmiş olduğu “Lloyd's Standart Form of Salvage Agreement No Cure No Pay” isimli sözleşmedir. Bu sözleşme tipi hizmetin ifasından sonra ücretin belirlenmesini ve tahsilini temin için alınacak tedbirleri (garanti verilmesi, hakemlerin belirlenmesi, vs.) düzenlemektedir.

⁵⁷ **Le Clere**, s.164 ve devamı, **Escarra**, s.394-395, **Chauveau**, s.594, **Smeesters**, s.604, (naklen); **KENDER**, s.76 dipnot:43.

⁵⁸ **GÖKNİL**, s.365.

LOF 2000’de birinci bölümde “Tahkim ve LSSA (Lloyd’s Standart Salvage Arbitration) Klozları” adı altında, kurtarıcının ücretinin ve/veya özel tazminatının Londara’da, Lloyd’s Standart Kurtarma Yardım şartlarına ve Lloyd’s usul kurallarına göre, tahkim suretiyle belirleneceği hükmü getirilmiştir⁵⁹.

1800’lü yılların sonlarında, zamanın gemileri için kaza yapma riski çok yüksek bir geçit olan Çanakkale Boğazı’nda meydana gelen gemi kazalarının kurtarıcılar tarafından kötüye kullanılması ve makul olmayan ücretlerle kurtarma yardım hizmetlerinin verilmesi gemi kaptanlarını ve sahiplerini zor durumlara düşürmekteydi⁶⁰. Bu duruma bir çözüm getirmek amacı ile zamanın Lloyd’s Genel Sekreteri Henry Hozier 1890 yılında Çanakkale’ye gelerek, buradaki en büyük kurtarma yardım şirketi sahibi olan Vincent Grech ile “no cure – no pay” yani “yapılan hizmetler neticesiz kalırsa kurtarma veya yardım ücreti istenmez” esasına dayalı bir anlaşma yapmıştır⁶¹. Doğabilecek olan anlaşmazlığın, İngiliz mahkemelerince oluşturulacak komite (Lloyd Komitesi) tarafından seçilecek bir hakemce çözüleceğini de bu anlaşmaya koymuştur. Bu uygulamada kısa zamanda bölgedeki başka kurtarıcılarla da anlaşmaya varılmış ve beş yıl içinde 45 kurtarma yardım ihtilafında Lloyd Komitesince seçilmiş hakemlere gidilmiştir⁶². LOF kurtarma yardım hizmetlerinde ücret konusunda ortaya çıkacak çekişmeleri, anlaşmazlıkları ortadan kaldırmak için tasarlanmış bir iş sözleşmesidir.

LOF, kurtarıcı ve tehlikede olan taraflar arasında, kurtarıcının kurtarmayı gerçekleştirme yolunda maksimum çabayı sarf etmesini temel alan bir anlaşma olması ile birlikte hukuken yargıya açıktır⁶³. Mahkemeler sözleşmenin taraflarca kabul edilirken içinde bulunulan durumları göz önünde tutarak anlaşmaya müdahalede bulunabilir.

Mahkemeler kurtarma yardım hizmetinin uygun şekilde gerçekleştirildiğine karar verirse sözleşme gereklerinin yerine getirilmesi konusunda gerekeni yapacaktır. LOF sözleşmesi geleneksel "no cure – no pay" yani “yapılan hizmetler neticesiz kalırsa

⁵⁹ **ILGIN**, Sezer, Lloyd’s Open Form’un Ortaya Çıkışı ve Gelişimi.

⁶⁰ Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Kuruluş Tarihçesi, www.coastalsafety.gov.tr (07.07.2009 14:35).

⁶¹ **ILGIN**, Sezer, Kurtarma Hukukundaki Son Gelişmeler Açısından Lloyd’s Open Form (LOF) 1980-1990-1995’in İncelenmesi ve US.Open Form Salvage Agreement 1996 (Marshall V), Deniz Hukuku Dergisi, Yıl 2, Sayı 1, İstanbul 1997, s.46.

⁶² **ATİK**, Oğuz, Kurtarma Yardım Hizmetleri ve Türkiye Uygulaması, Yüksek Lisans Tezi (yayımlanmamış), 2007, s.37.

⁶³ **CHORLEY**, Robert, Chorley and Gile’s Shipping Law, 1995 s.459.

kurtarma veya yardım ücreti istenmez” kavramı temel alınarak oluşturulmuş bir sözleşmedir.

Ancak, kurtarıcının deniz kirliliğinin önlenmesi yolundaki çabaları sırasında yaptığı harcamalar göz önünde tutularak, 1989 Uluslararası Kurtarma Yardım Sözleşmesi’nin 14. maddesi gereği, kurtarmayı başarı ile tamamlayamamış olsa da “özel tazminat” hakkı kazanabilecektir. LOF 1990 ve en son hali ile LOF 2000 bu prensiple tasarlanmıştır⁶⁴.

Diğer taraftan, LOF’un dışında halihazırda mevcut, Türk (TOF), Japon, Çin, Fransız, Rus, Alman formlarına ilave olarak, Newyork’taki “Society of Maritime Arbitrators” (SMA) (Denizcilik Hakemleri Cemiyeti) tarafından hazırlanan “Marshal V” kod adlı bir “US. Open Form Salvage Agreement” (ABD “Open Form” Açık Form Kurtarma Sözleşmesi de mevcuttur.

5.3 Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Tarafından Uygulanan Kurtarma Yardım Sözleşmesi’nin İncelenmesi

Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü’nün amacı denizlerimizde ve karasularımızda seyreden Türk ve yabancı bayraklı gemilerin seyir güvenliğine yardımcı olmak, seyir emniyeti ve gemi kurtarma ile ilgili her türlü hizmetleri yapmak, tekel alanı içerisinde can kurtarma (tahlisiye) hizmetleri yapmak ve bunlarla ilgili cihaz ve tesisleri kurmak, işletmek ve bunların her türlü bakım, onarım, yenileme ve donatılarını sağlamaktır ve söz konusu kurtarma yardım görevini ifa için bir kurtarma yardım sözleşmesi hazırlanmıştır.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Karadeniz’de Şile Feneri ile Karaburun Feneri arasındaki Türk karasuları ile Ege Denizi’nde, Bozcaada ve Gökçeada (İmroz) sahilleri de dahil olmak üzere Bababurnu ile Saroz Körfezi’nde Kemikli mevki arasında kalan Türk karasularında ve bu iki sınır arasındaki Karadeniz ve Çanakkale Boğazları ve Marmara denizinde; kurulmuş ve kurulacak olan can kurtarma (deniz-kara tahlisiye) istasyonlarını tekel şeklinde işletir ve harp ve yardımcı gemiler hariç kazaya uğrayan 300 rüsum tonilatodan yukarı gemilerin ve yüklerin kurtarma ve

⁶⁴ **ILGIN**, Sezer, Llyod’s Open Form’un Ortaya Çıkışı ve Gelişimi.

yardımları işlerini tekel şeklinde⁶⁵ olmak üzere, bütün denizlerde gemi kurtarma, yardım ve çeki (cer) işlerini yapar.

Bu kurtarma yardım sözleşmesi, TOF (Turkish Open Form) olarak kısa ismi ile de anılır ve Türk Ticaret Kanunu'nun 1223. maddesi gereğince “yapılan hizmetler neticesiz kalırsa kurtarma veya yardım ücreti istenemez” esasına göre yapılmıştır ve yapılan hizmetin kurtarma yardım niteliğinde bulunduğu itiraz olunamaz ibaresi yer almaktadır.

Kaptan, deniz tehlikesine maruz kalan değerlerin, ücret karşılığında kurtarılacak sözleşmede belirtilen mahalde kendisine teslim edilmesini kurtarıcıdan istemiştir. Kurtarıcı da bu teklifi kabul ederek, her türlü hizmet, masraf ve vasıta kendisine ait olmak üzere, kurtarma ve yardım işinde sözleşme hükümleri dairesinde elinden geldiği kadar çalışmayı taahhüt etmiştir.

Kurtarıcı mutlak takdir hakkını kullanarak, kurtarma yardımının bir netice vermeyeceğine veya deniz tehlikesine maruz kalan değerlerin durumunu, diğer hal ve şartları da dikkate alarak değerlerin yapılacak kurtarma yardım hizmet ve masraflarına değmeyeceğine kanaat ettiği takdirde, akitten rücu ve işe başlamış olsa dahi işi bulunduğu hal üzere terk etmek yetkisine sahiptir. İş terk ve akitten rücu halinde kurtarıcıdan tazminat talebinde bulunulamaz. Gemi veya gemide bulunan şeyler kısmen kurtarılmış ise kurtarıcı, kurtarılan değerler üzerinden ücret alır. Bu ücret kurtarılan değerleri geçemez. Kaptan ve diğer gemiadamları, kurtarma yardım işine hiçbir şekil ve surette müdahale edemezler, manevra ve operasyonları önleyemez veya kendiliklerinden manevra ve operasyonlara teşebbüs edemezler.

Ayrıca Kaptan, gemi içindeki yük ve yakıtın cins, nitelik, nicelik ve değerlerini, gemi, yük ve navlunun sigorta şirketlerinin adını ve sigorta bedellerini, navlunun tahsil edilip edilmediğini, edildi ise ne kadarının tahsil edildiğini kurtarıcıya yazı ile bildirmek zorundadır.

⁶⁵ Yargıtay, özetler; “Türk karasuları içinde münhasıran türk bayrağı taşıyan gemiler kurtarma yardım yapabilir. Denizcilik bankasının kurtarma yardım tekel hakkı ihlal edilirse, bankanın tazminat isteme hakkı doğar. Kurtarmaya “p” tahlisiye gemisinin iştirak etmesi, olayda, ticari bir kasıt bulunduğunu açıkça gösterir” şeklinde karar vermiştir, **Y11HD, T.08.12.1970, E.1970/629, K.1970/4935, www.kazanci.com.tr (15.01.2010, 17:30).**

İşin, Kaptan tarafından yarım bırakılması veya müdahale edilerek, bitirilmesinin önlenmesi halinde, kurtarma yardım hizmeti tam ve başarılı olarak verilmiş kabul edilir. Kurtarma yardım ücreti buna göre tespit edilir ve ödemesi yapılır.

Bu sözleşmede kurtarıcı, kaza yerine gelinceye kadar, deniz tehlikesine maruz kalan gemi kendi imkanlarıyla kurtulur ise, kurtarıcı yaptığı masraflar ve bu yüzden uğradığı zararlarla birlikte, münasip bir ücret almaya hak kazanır⁶⁶.

TOF ve LOF formlarını birbirinden ayıran en önemli özellik, TOF formunun altıncı maddesinde yer alan düzenleme gereğince, hakem ücretleri, kararlarında hükmettikleri kurtarma ve yardım ücreti miktarına göre belirlenmekte ve bu düzenleme formun eleştiriye en açık olan yanını oluşturmaktadır⁶⁷.

⁶⁶ Yeni TTK tasarısında kurtarma ücretinin belirlenmesinde esas alınacak çağdaş kıstaslar öngörölmüş, borçlular ve güvenceler yeniden düzenlenmiştir. Bknz: Bölüm 10.

⁶⁷ **Darling, G., / Smith, C.**, LOF 90 and the New Salvage Convention, Londra 1991, s.101 (naklen); **ILGIN**, Türk Kurtarma Yardım Sözleşme Formu. Bu rakam, kurtarma ve yardım ücretinin %10'u olup, ihtilaf halinde üçüncü hakeme gidilmesi durumunda bu oran %12'ye çıkmaktadır. Bu konuda yapılan eleştiriler ise, hakemlerin adil davranamayacakları, her olayda kurtarma ve yardımın gerçekleştiği sonucuna varacakları ve kurtarma yardım ücretini gereğinden yüksek belirleme yönelik hareket edecekleri noktasında toplanmaktadır.

6. YÜRÜRLÜKTE TÜRK TİCARET KANUNU'NA GÖRE KURTARMA YARDIM HUSUSU İLE İLGİLİ MADDELERİN İNCELENMESİ

Türk Ticaret Kanunumuzun dördüncü kitabının üçüncü kısmında⁶⁸ kurtarma yardım ile ilgili hususlar yer almaktadır⁶⁹.

6.1 Ücret İsteme Hakkı

Deniz tehlikesi altında bulunan bir gemi veya gemideki şeyler, gemiadamlarının idaresinden çıktıktan sonra üçüncü kişiler tarafından ele geçirilerek emniyet altına alınır veya, bu hal haricinde, gemi veya gemide bulunan şeyler üçüncü kişilerin yardımıyla deniz tehlikesinden kurtarılır ise bu kısım hükümleri gereğince kurtarma veya yardım için bir ücret istenebilir. Kurtarma veya yardım aynı donatanın birden çok gemileri arasında olsa da hüküm aynıdır. Ödenecek para, emniyet altına alınan veya kurtarılan şeylerin değerini hiçbir halde geçemez⁷⁰.

6.2 Ücret İsteme Hakkının İstisnaları

6.2.1 Neticesiz kalmış hizmetler

Yapılan hizmetler neticesiz kalmış olursa kurtarma veya yardım ücreti diye bir şey istenemez⁷¹.

6.2.2 Ücret isteyemeyecek kimseler

Kaptanın açık karşı koymasına rağmen bir gemiye yardımda bulunmuş olan kimse, kurtarma veya yardım ücreti diye bir şey isteyemez, meğer ki, karşı koymanın uygun olmadığı anlaşılsın. Tehlike altında bulunan geminin gemiadamları da böyle bir talepte bulunamazlar. Römorkör tarafından çekilen geminin yahut yükünün emniyet

⁶⁸ Bugün yürürlükte olan ticaret kanunumuzun deniz ticaretine tahsis edilen dördüncü kitabındaki 1222 ile 1234'üncü maddeler kurtarma yardım olayını düzenlemektedir.

⁶⁹ Yeni TTK tasarısında ise deniz ticareti ile ilgili maddeler beşinci kitapta yer almaktadır.

⁷⁰ Yeni TTK tasarısı m.1304.

⁷¹ TTK m.1223.

altına alınmış veya kurtarılmış olmasından dolayı kurtarma veya yardım ücreti istenebilmesi için cer sözleşmesinin yerine getirilmesi mahiyetinde sayılamayacak derecede fevkalade hizmetlerde bulunulmuş olması şarttır⁷².

6.3 Kurtarma Yardım Ücretinin Belirlenmesi

6.3.1 Sözleşme yoksa

Taraflar arasında bir sözleşme yoksa kurtarma veya yardım ücreti, halin icabı gözetilerek hak ve nasafet dairesinde tayin olunur. 1230'uncu madde hükmü mahfuz kalmak şartı ile kurtarma veya yardım işlerine iştirak etmiş olan birden çok kimseler arasında kurtarma veya yardım ücretinin pay edilmesinde de birinci fıkra hükmü uygulanır. Kurtarma veya yardım ücreti para olarak tespit olunur. İlgililer oy birliğiyle istemedikçe ücret, emniyet altına alınan veya kurtarılan şeylerin değerlerinin bir yüzdesi nispetinde tespit edilemez⁷³.

Kurtarma veya yardım ücretinin tutarı tayin olunurken, elde edilen netice, çalışmış olanların emeği ve hizmeti, emniyet altına alınan veya kurtarılan geminin ve içindeki can ve malların maruz kaldıkları tehlike, yardım veya kurtarmaya iştirak etmiş olanların kendileri ve gemileri için göze aldıkları tehlike, sarfedilen zaman, meydana gelen zararlar ve yapılan masraflar, kurtarma veya yardıma iştirak etmiş olanların göze aldıkları tazmin mesuliyeti veya diğer mahzurlar tehlikeye soktukları malzemenin değeri ve yardım eden veya kurtaran gemi hususi bir maksada tahsis edilmişse bu maksat göz önünde bulundurulur. Emniyet altına alınan veya kurtarılan şeylerin değeri ile hak kazanılan navlun ve yolcu taşıma ücretleri ancak ikinci derecede gözönünde tutulur⁷⁴.

Resmi dairelerin masraf ve harçları ve emniyet altına alınan veya kurtarılan şeyler için ödenmesi lazım gelen gümrük ve diğer resimlerle bu şeylerin muhafazası, korunması, değerlerinin biçilmesi ve satılması maksatları ile yapılan masraflar, kurtarma ve yardım ücretine dahil değildir⁷⁵.

⁷² TTK m.1224.

⁷³ TTK m.1225.

⁷⁴ TTK m.1226.

⁷⁵ TTK m.1227.

6.3.2 Sözleşme varsa

Kurtarma veya yardım hakkında yapılan bir sözleşme tehlike zamanında ve tehlikenin tesiri altında yapılmış ve kabul edilen şartlar hak ve nasafet esaslarına aykırı bulunmuş olursa, talep üzerine mahkeme tarafından değiştirilebilir yahut iptal olunabilir⁷⁶.

Sözleşmeyi yapanlardan biri hile ile sözleşmeyi yapmaya sevk edilmiş olur yahut kurtarma veya yardım ücreti, yapılan hizmetlerle herhangi bir cihetten aşırı derecede nispetsiz bulunursa aynı hüküm uygulanır⁷⁷.

Yardımda bulunan veya kurtaran kimseler kurtarma veya yardım işini kendi kusurları ile zaruri kılmış, hırsızlık etmiş, mal gizlemiş, doğruluğa sığmayan başka hareketlerde bulunmuşlarsa kurtarma veya yardım ücreti indirilebilir veya hiç verilmeyebilir⁷⁸.

6.4 Kurtarma Yardım Ücretinin Paylaştırılması

Gemi ve yükün kurtarılması halinde; yürürlükte olan TTK madde 1230'a göre; bir gemi veya yükü, bir başka gemi tarafından tamamen veya kısmen emniyet altına alınır veya kurtarılsa, kurtarma veya yardım ücreti, öteki geminin donatanı, kaptanı ve diğer gemi adamları arasında, ilk önce donatana yardım veya kurtarma yüzünden geminin uğradığı zararlar işletme yüzünden yapılan fazla masraflar tazmin edildikten sonra bakiyeden vapur donatanına üçte iki, yelkenli donatanına yarısı, vapur kaptanı ve diğer gemiadamlarına altıda birer, yelkenli kaptanı ve diğer gemiadamlarına dörtte birer verilmek suretiyle pay edilir⁷⁹.

⁷⁶ Yargıtay, özetler; “Kurtarma yada yardım için yapılan bir anlaşma tehlikenin etkisi altında, hak ve nesafete aykırı şartlarla yapılmış ise talep üzerine mahkemece değiştirilebilir ya da iptal edilebilir” şeklinde karar verilmiştir, **Y11HD, T.02.05.1989 E.1989/5390, K.1989/2755, www.kazanci.com.tr (15.01.2010, 17:30)**.

⁷⁷ TTK m.1228.

⁷⁸ TTK m.1229.

⁷⁹ Yeni TTK tasarısı m.1310'da bu oranlar tasarıya alınmamış ve pay cetvelinin hazırlanması öncelikle donatana bırakılmıştır. Donatanın kaptana ve diğer gemiadamlarına yazılı olarak bildireceği pay cetveline karşı mahkemeye müracaat yolu açıktır. Bu takdirde mahkeme, kurtarma faaliyetinin bütün özelliklerini dikkate alarak, her bir gemiadamına ödenecek payı tespit edecektir. Tasarıda özel tazminattan değil, donatanın yalnızca kurtarma ücretinden kaptana ve diğer gemiadamlarına pay vereceği kabul edilmiştir. Ayrıca kurtarma gemilerinde çalışan gemiadamlarına da ücretten pay alma hakkı tanınmıştır. Yargıtay, özetler; “İki kaptan arasındaki sözleşme gereği yapılan kurtarma sonucu, kurtarma bedelinden kurtarma ve yardım masrafları çıktıktan sonra geri kalanın 2/3'ünün donatana, 1/3'ünün ise pay cetveline göre gemi adamlarına ödenmesi gerekir” şeklinde karar vermiştir, **Y11HD,**

Kaptan müstesna olmak üzere gemiadamlarına düşen miktar, herbirinin bilhassa maddi ve şahsi hizmeti gözetilerek aralarında pay edilir. Pay yolculuk bitmeden gemiadamlarına bildirilir ve her birinin payını gösteren bir cetvele göre kaptan tarafından yapılır.

Pay cetveline karşı cetvelin bildirilmesinden sonra ilk varılan yerdeki mahkemeye veyahut da geminin bu yolculuktan bağlama limanına dönmesinden itibaren on gün içinde o yerdeki mahkemeye itiraz olunabilir.

Mahkemece ilgililer dinlendikten sonra pay cetveli aynen veya lüzumunda değiştirilerek tasdik olunur ve bu karar kesindir. Mahkeme tarafından kararın bir sureti gecikmeden donatana tebliğ edilir.

Kurtarma veya yardım işlerinin bu maksada tahsis edilmiş olan gemi veya römorkör tarafından yapılması halinde yukarıdaki hükümler uygulanmaz.

İnsan kurtaranlara tazminat hususunda ise, madde 1231'e göre; kurtarmayı veya yardımı icab ettiren kaza sırasında insan kurtarmak için çalışmış olan kimse, gemiye veya gemide bulunan şeyleri kurtarmış olanlara ait tazminattan hak ve nasafete uygun bir pay isteyebilir. Kurtarılan kimseler kurtarma veya yardım ücreti ödemeye mecbur değildir.

Ayrıca Türk Ticaret Kanunumuzda madde 1232'ye göre yardım ve kurtarma masrafları ile ücretinden dolayı alacaklının emniyet altına alınan veya kurtarılan şeyler üzerinde rehin hakkı ve emniyet altına alınan şeyler üzerinde teminat verilinceye kadar aynı zamanda hapis hakkı vardır.

T.11.02.1991, E.1989/8852, K.1991/802, www.kazanci.com.tr (15.01.2010, 17:30) “Kurtarma yardım tehlike altında bulunan gemi veya gemideki nesnelerin başka bir gemi veya üçüncü kişiler tarafından güvenlik altına alınmasıdır. Kurtarma ve yardım ücreti için, kurtarılan geminin donatısı, deniz serveti ve kurtarılan yükü aynen sorumludur. Kurtarıcılar bir kaç gemi ise ücret bunlar arasında paylaştırılır” şeklinde karar vermiştir, **Y11HD, T.05.12.1984, E.1984/5301, K.1984/6254, , www.kazanci.com.tr (15.01.2010, 17:30).**

7. KURTARICI VEYA YARDIMCININ KILAVUZ KAPTAN OLMASI

Kılavuz kaptanın yardımcı veya kurtarıcı olup olamayacağı meselesine Brüksel Konvansiyonunda temas edilmemiş olduğuna göre milli hukuklara bırakılmış demektir.

Milli hukuklarca genellikle, kılavuzun görevinin muvakkat ve çok hususi olması sebebiyle gemiadamı sayılamıyacağı kabul edilerek yardımcı veya kurtarıcılık vasfı az veya çok mevzu bahis edilmiştir.

Kılavuz kaptanlar gemiadamı sayılmayacağından⁸⁰ ve Türk Ticaret Kanunumuz madde 1224'te gemiadamları için kurtarma yardım ücreti istenemeyeceği yolunda öngörülen hüküm kılavuz kaptanlara uygulanamayacağından dolayı, pilotaj sözleşmesinin ifası sırasında doğan tehlike üzerine gemiyi kurtaran veya ona başarılı bir yardımda bulunan kılavuz kaptanın kurtarma yardım hukuku ile ilgili durumunu öncelikle kılavuz kaptanın tanımı ve hukuki çeşitlerini değerlendirerek aşağıda incelemeye çalışacağız.

7.1 Kılavuz Kaptanlığın Tanımı

Deniz ticaretinde her zaman, bir geminin seferinin güvenlik içinde ve gecikmeden tamamlanması beklenir. Kılavuzluk hizmetlerinin var oluş nedeni de gemileri dar sular diye adlandırılan limanlar, boğazlar gibi yerlerde güvenlik içinde ve olabilecek en kısa zamanda objektif olarak seyrettirmek yanaştırmak ve kaldırmaktır⁸¹.

Dünyadaki her meslek bir gereksinimden doğmuştur. Çok eski zamanlardan beri, bir limanın dar, sık ve akıntılı sularına yaklaşan gemilerin, o limanın özelliklerini bilmemekten ötürü, oturmaları, çatışmaları, batmaları sorunları yaşanmıştır. Bu sorunları çözmek için, gemilerin bir limanın çeşitli tehlikelerle kuşatılmış sularına yaklaşırken ve ayrılırken, o yerin tüm özelliklerini çok iyi bilen deneyimli

⁸⁰ Bkz: Bölüm 7.3 Kılavuz Kaptan Gemiadamı mıdır?.

⁸¹ **EROL**, Aykut, Kılavuz Kaptan ve Kılavuzluk, DENİZATI Dergisi, sayı 18, İstanbul 1988.

denizcilerce yönetilmelerine gerek duyulmuştur. İşte bu da, kılavuzluk mesleğini ortaya çıkartmıştır.

Kılavuzluk mesleğinin başlangıcının günümüzden 4000 yıl öncesine kadar uzandığı tahmin edilmektedir. Çünkü, eski Mezopotamya'daki Kalde'nin Ur liman şehrinde kılavuz kaptanlar bulunduğu bilinmektedir. M.Ö. 1700 yıllarında yer alan Babil'deki yazılı Hammurabi kanunlarında da kılavuzlardan söz edilmekte ve örneğin kaptanın ücreti bir gümüş sikke iken, kılavuz kaptanının iki gümüş sikke olacağı belirtilmektedir⁸².

Biraz daha günümüze yaklaştığımızda, milattan sonra 12'inci yüzyıl dolaylarında, Biskay Körfezi'ndeki Oleron Adası'nda yaşayanların denizcilikte çok ileri olduğunu ve atalarından kalma örf ve adaletlerine dayanan yazılı denizcilik kanunlarının bulunduğunu görüyoruz. İngiltere kralı 1.Richard, 1190'da Kudüs'e yaptığı haclı seferi öncesi, donanmasının büyük bir bölümünü bu adada donattığı sırada oradan alınan kanunlar daha sonra İngiltere'ye getirilmiştir. Esasen, son yıllara kadar İngiltere'de yürürlükte kalan 1913 Kılavuzluk Yasasının (Pilotage Act 1913) temelleri bu Oleron kanunları üzerine inşa edilmiştir.

Kılavuzları eğitmek için ilk kez 1514'de, Britanya'da bir dernek kurulmuştur. Kral VIII. Henry'nin ayrıcalık belgesi verilmesiyle kurulan bu "Denizciler Loncası" bugün Britanya'da temel kılavuzluk otoritesi olan Trinity House'un kökenini oluşturur⁸³.

Piri Reis'in 1525 yılında tamamlayıp Kanuni Sultan Süleyman'a sunduğu Kitab-ı Bahriyye'de de kılavuzlukla ilgili satırlar görülür.

Kısaca, dünyada kılavuzluk mesleğinin ortaya çıkmasının, yerleşip gelişmesinin sebeplerini, gemilerin ve yüklerinin uğrayacakları zararları önlemek, gemilerin yapacakları kaza sonucu çevreye verebilecekleri zararları önlemek, deniz trafiğinin, güvenlik içinde, hızlı ve düzenli akmasını sağlamak, kılavuzlanan yabancı gemilerden alınan ücretlerle, ülke ekonomisine katkıda bulunmak, kılavuzlama yoluyla, ülkenin, belirli yerlerdeki kontrolü elinde tutmasını, ekonomik ve siyasal durumunu kuvvetlendirmesini sağlamak olarak özetleyebiliriz⁸⁴.

⁸² **KORALTÜRK**, Murat, Türkiye'de Kılavuz Kaptanlığın Tarihi, İstanbul 2004, s.4.

⁸³ **PRINCE**, Bartlett, Pilot-Take Charge, Londra 1970, s.16.

⁸⁴ **EROL**, DENİZATI Dergisi, sayı 18.

Can ve mal kaybına yönelik her türlü doğal tehlike ve engeller içeren suyollarında, bu tehlikelere karşı güvenlik içinde yol alabilme gereksinimi nerede ise dünyanın en eski mesleklerinden birisi olan kılavuzluğun ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Buna göre özellikle çağımızda yoğunlaşan deniz trafiği, taşınan tehlikeli ve zararlı yükler, mahalli liman inşaatları ile donanımları, kıyılardaki değerli yapılar ve yerleşim bölgeleri dikkate alındığında, kılavuzluk hizmetleri bugün çevrenin güvenliğini sağlamak açısından da önemli görev üstlenmiştir.

Denizde gerçekleşen kazaların temel nedenleri kötü hava koşulları, teknik bakımdan ve personel açısından yetersiz olan gemiler, bölgede geçerli seyir kurallarındaki aksaklıklar, var olan kurallara uyumu denetleyecek, bilgi akışını sağlayacak gemi trafik hizmetlerinin bulunmayışı ve gemilerde kılavuz kaptan bulunmamasıdır⁸⁵.

Zaman içerisindeki teknolojik değişim denizcilik alanında birçok sektörün gelişmesini ivmelendirmiştir. Özellikle ölçek ekonomisini gerçekleştirmek amacıyla inşa edilen gemilerin boyutları büyümüş, ancak bu büyüme gemilerin manevra yeteneklerini de kısıtlamıştır. Bu durum açık denizlerde daha emniyetli seyir sağlarken, dar kanallar, boğazlar ve liman giriş çıkışlarında kılavuz kaptan ve römorkör gibi yardımcıların seyre katılmaları gerekliliğini doğurmuştur.

Kılavuz kelimesinin yerine Ortaçağda “lodesman” kelimesinin kullanıldığı bilinmektedir. Bu kelime Anglo Saxon dilinde yol göstermek, rehberlik etmek anlamına gelmekteydi. Kutup yıldızı ise Lodestar olarak anılıyordu. İngilizcedeki “pilot” kelimesi ise Yunanca’daki “plous” yani “seyir” kelimesinden kaynaklanmaktadır. Plous kelimesi zamanla “pilot” haline gelmiştir⁸⁶. Uygulamada ve özellikle yurtdışında birçok ülkede “kılavuz” ile ilgili olarak İngilizcedeki karşılığı “pilot” kelimesi yaygın olarak kullanılmaktadır⁸⁷.

Kılavuzluk seyir esnasında akıntı, rüzgar ve diğer etkenlerle tehlike ve yüksek risk içeren boğaz, geçit, kanal, körfez ve liman gibi suyollarında taşıtların güvenlik içinde yol almasını sağlamak üzere bu tehlike ve riskleri tanıyıp ona göre davranma bilgi ve deneyimine sahip kişilerce verilen bir hizmettir. Geminin kılavuz kaptan tarafından

⁸⁵ **EROL**, Aykut, Boğazlarımız ve Kılavuz Kaptan, Eta Dergisi, Sayı Temmuz-Ağustos, İstanbul 1997.

⁸⁶ **HIGNETT**, HM, 1990, Brief History of Pilotage, The Nautical Institute on Pilotage and Shiphandling s.16.

⁸⁷ **ILGIN**, Deniz Hukuku-II, s.15.

seyrine kılavuzlamak, kılavuzluk hizmetlerinin verildiği sulara kılavuz suları, kılavuz kaptan almanın zorunlu olmasına zorunlu kılavuzluk ve gemiye kılavuz kaptan göndermek için kıyıda veya denizde bulunan yere kılavuzluk istasyonu denir.

Amerikan Deniz Hukuku'nda ise kılavuz kaptan, tehlikeli bir bölgeden geçmekte olan, sığ sularda, dar kanallarda seyir yapan ya da liman giriş çıkış manevrası yapmakta olan bir gemiyi bölgesel tehlikelerden ve çevreyi de gemiden kaynaklanabilecek tehlikelerden koruma amaçlı rehberlik yapan kişi olarak tanımlanmaktadır⁸⁸.

1987 İngiliz Kılavuzluk Kanunu'nda (British Pilotage Act 87) ise gemi personeli dışında ancak gemiye rehberlik eden kişi olarak tanımlanmaktadır. Bu tanımdan anlaşılacağı üzere kılavuz kaptan tecrübesi ve bilgi birikimiyle gemiye güvenli seyir için destek olan kişidir.

Kılavuz kaptanın gemi üzerinde kendi iradesine göre hareket etme özgürlüğü bulunmaktadır. Ancak gemi personeli ile bir takım halinde çalışarak gerek bir danışman gerekse bir karar üretme merkezi rolü üstlenir.

Kılavuz kaptan, geminin seyir durumunu etkileyebilecek bütün yerel unsurları bilir. Kuvvetli akıntılar, sığlıklar, feribot seferleri, deniz dibi tarama faaliyetleri ve diğer tehlikeler bunlar arasında yer alır. Kılavuz kaptan, kılavuzluk yaptığı ülkenin dilini bildiğinden bu avantajını da haberleşmede kullanır. Bu çerçevede liman yetkilileri, gemi trafik hizmetleri, römorkörler, palamar personeli ve diğer gemilerle kolaylıkla bağlantı kurar.

Kılavuz sahip olduğu yöresel bilgiler ile diğer seyir yardımcıları arasında farklı bir yere sahiptir. Zira kılavuz kaptan insani yetenekleri sayesinde cihazların sahip olduğu dezavantajları ortadan kaldırır. Akıntı, rüzgar, deniz dibi topukları gibi değişken doğa koşulları hakkındaki yöresel bilgisi ile bölgeye yabancı olan gemi kaptanlarının en önemli yardımcısıdır⁸⁹. Kılavuz kaptan bölgedeki trafiğin yoğunluğu ve akışı hakkında da gemi kaptanını bilgilendirmekle görevlidir.

⁸⁸ **YAVAŞÇA**, Cemalettin, Deniz Ticaret Hukuku Deniz Kazaları ve Deniz Sigortaları, İstanbul 1993, s.16.

⁸⁹ **AKTEN**, Necmettin, Kılavuz Kaptan Gemiadamı mıdır?, İstanbul Barosu Dergisi, özel sayı:5 İstanbul 2007, s.124.

Kılavuz kaptan kendi kılavuzluk bölgesindeki özel yasal düzenlemelerden ve o bölgeye özgü koşullardan tam olarak haberdardır. Gemi kaptanının ise bu bilgilerin hepsine sahip olması beklenemez.

Genel olarak kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri, denizlerde ve boğazlarda gemilerin ulusal mevzuat ve uluslararası kurallarla tesis edilmiş seyir kurallarına göre uygun şekilde seyretmelerinin sağlanarak can, mal ve çevrenin korunması, yine bu kapsamda gemilerin limana giriş ve çıkışlarında veya rıhtım ve/veya iskelelere yanaşmalarında ve ayrılmalarda şamandıralara bağlanmalarında, demirlemelerinde, buraları terk etmelerinde veya herhangi bir nedenle yer değiştirmelerinde verilen hizmettir.

Kılavuzluk hizmetlerinin etkinliği, diğer faktörlerin yanı sıra kılavuz kaptan, gemi kaptanı ve köprüüstü personeli arasındaki haberleşmenin ve bilgi alışverişinin etkin olmasına ve bu kişilerin her birinin karşılıklı olarak birbirlerinin görev ve işlevini anlamalarına bağlıdır. Kılavuz kaptan, gemi kaptanı ve köprüüstü personeli arasında kılavuz kaptanın kullanabileceği gemideki sistem ve ekipmanları da dikkate alan etkin koordinasyonun sağlanması, güvenli ve başarılı bir geçişin gerçekleştirilmesine yardımcı olacaktır.

Ülkemizde ise, denizciliğe uzak kalışımıza paralel olarak, kılavuzluğun ne olup ne olmadığı daha henüz tam anlaşılamamıştır. Sokaktaki vatandaşlarımızı bir yana bırakalım, hukukçularımız arasında bile kılavuz kaptanı, römorkör kaptanı ile karıştıran, geminin önünde küçük bir tekneyle giderek ona yol gösteren bir kişi sanan, geminin dümenini tutan serdümen sanan, köprüüstünde bulunarak gemi kaptanına bazı konularda zaman zaman akıl veren bir kişi sanan, önde giden bir gemiye binen kılavuzun arkadan gelen gemileri de kılavuzladığını sananlar bulunmaktadır⁹⁰.

Kılavuz Kaptanların Yeterlikleri, Eğitimleri, Belgelendirilmeleri Ve Çalışma Usulleri Hakkında Yönetmelikte⁹¹; kılavuz kaptan yeterlik belgelerinden birisine sahip olarak; gemi kaptanına, yetkili kılavuz kaptan belgesi ile yetkilendirildiği alan dahilinde uluslararası denizcilik teamüllerine göre geminin seyir ve manevrasına yönelik

⁹⁰ **EROL**, DENİZATI Dergisi, sayı 18.

⁹¹ Kılavuz Kaptanların Yeterlikleri, Eğitimleri, Belgelendirilmeleri Ve Çalışma Usulleri Hakkında Yönetmelik, 28.11.2006, R.G. 26360 m.4.

konularda danışmanlık yapan ve gemi kaptanının sorumluluğu esas olmak üzere hizmetleri seyir ve manevra ile sınırlı olarak gemiye kılavuzluk eden kişiye kılavuz kaptan denir. Bu kişinin vermiş olduğu hizmete kılavuzluk, hizmetin gerçekleştiği sahaya kılavuzluk sahası denir.

Kılavuz kaptanın içinde yer aldığı kılavuzluk teşkilatı ise; kılavuzluk hizmet bölgesi içinde idare tarafından kendisine kılavuzluk hizmeti yapma izni verilmiş olan ve yetkilendirildiği bölgede idarece belirlenmiş asgari sayıda kılavuz kaptan istihdam eden ve hizmete uygun kılavuzluk istasyonuna sahip olan kamu veya özel teşebbüs tüzel kişiliği veyahut bu niteliklere sahip olarak müşterek taahhütnameyle idareden izin almış birden çok tüzel kişiliğin oluşturduğu ortak girişimdir.

Türkiye’de kılavuz kaptanlar sınırları idarece belirlenen ve yetkilendirilmiş bir kılavuzluk teşkilatının hizmet verdiği, kılavuz kaptan almanın zorunlu veya isteğe bağlı olduğu, bir veya birden fazla liman bölgesinin sınırları içinde kalan liman, koy, boğaz, körfez gibi deniz alanları ile Türk Boğazları’nı ve denizleri kapsayan kılavuzluk hizmet bölgelerinde görev yaparlar.

7.2 Kılavuz Kaptanların Vasıfları

Günümüz dünyasının ulaştığı bilgi düzeyinden bakıldığında, kılavuz kaptan ve kılavuzluk konusunun aşağıdaki temel öğeleri içerdiği görülür.

Kılavuzluk, kendine has özellikleri bulunan, özel bilgi ve deneyim gerektiren, tehlike unsuru taşıyan, boğaz, geçit, kanal, körfez, liman ve benzeri sınırlanmış dar sularda geçerli olan bir meslektir ve kılavuzluk mesleğinin önemli özelliklerinden birisi de, işin yapılmak istenmesidir. Çünkü kılavuzluk, bir moral ve kendine güven işidir. Belir bir yerde kılavuzluk yapabilmek için, o işi yapacak kişinin bunu istemesi ve o işi yapmak üzere başvurması şarttır. Yani, bir yere atama yoluyla kılavuz verilemez. Bir yerde kılavuzluk yapacak kişi o işi kendisi istemelidir, bir başka deyişle, oradaki işi yapmaya gözü kesmelidir. Şayet, gözü kesmiyorsa, atama yoluyla zorla verilse ve gemiye gönderilse bile fiilen o işi zaten yapamaz.

Kılavuz, belirli bir alanın yerel özelliklerini ayrıntılarıyla bilen, o belirli alan için özel olarak eğitilip yetiştirilmiş bir uzman kaptandır. Kılavuz, belirli bir alan için uzman kişi olduğundan, uzmanlık alanının neresi olduğu, yaptığı staj ve verdiği sınav sonucunda kazandığı yeterlik belgesinde belirtilir. Ve bir kılavuz ancak, yeterlik

belgesinin ait olduğu alan içinde kılavuzluk yapabilir, sahip olduğu yeterlik belgesinin kapsadığı alanın sınırları dışında kılavuzluk yapamaz.

Kılavuzun işi, gemileri, yeterlik belgesinde belirtilen alan içinde kullanmak, yönetmektir. Bu yönetme işi, geminin rotasına, hızına ve her türlü manevrasına karar vererek, onu güvenlikle seyrettirme, demirleme, şamandıraya bağlama, yanaştırma, kaldırma gibi ve benzeri kullanma eylemlerini kapsar. Kılavuzun görevi, kılavuzladığı gemiyi amacına hem güvenlik içinde hem de çabuk ulaştırmaktır.

Bindiğı gemideki tüm canlar ve malların güvenliği kılavuza teslim edildiğinden, onun işe alınırken seçilmesi, yetiştirilmesi, özel bilgiler ve deneyimlerle donatılıp yeterlikli kılınması, kısaca tam anlamıyla güvenilir bir uzman durumuna getirilmesi şarttır. Uygulamada, bir gemi bir kişi tarafından kullanılır. Bir gemiyi iki kişinin birden kullanması ya da yönetimin iki kişi arasında paylaşılması düşünülemez. Bu nedenle, “yıllara dayanan denizcilik deneyimleri”, “özel olarak eğitilip yetiştirilmeleri”, “ayrıntılı yerel bilgilerle donatılmaları”, “yaptıkları işlemlerin onların günlük uğraşları olması”, “hep aynı yerde çalışmayla kazandıkları sürekli gözlem bilgileri”, “çok sık yaptıkları uygulamalarla kazandıkları deneyimleriyle”, bir uzman sayılan kılavuz kaptanın, yapılması amaçlanan işi en iyi başarabilecek, en güvenilir kişi olduğu kabul edildiğinden, uygulamada bindiğı geminin yönetiminin kendisine verilmesi benimsenir. Bazılarının sandığı gibi, kılavuz, köprüüstünde bulunup kaptanın gemiyi yönetmesi sırasında zaman zaman fikrini sorduğı bir danışman değildir.

Kılavuzlamalarda geminin yönetiminin kılavuza bırakılmasının benimsenmesine karşılık (zorunlu kılavuzluk dışında), ortaya çıkan bir kazada kaptanın ve dolayısıyla “donatanın” sorumlu tutulup, kılavuzun sorumlu tutulmamasıdır. İlk bakışta, özellikle denizciliğe uzak kişilere ters gelen, bu kuralın neden konulduğu biraz incelendiğinde kolayca anlaşılabilir. Kılavuz öyle iyi yetiştirilmiş bir uzmandır ki, o kaza yapabilecek en son kişidir. Şayet kaza kılavuzun yönetiminde olmuş ise, koşullar o kazayı kaçınılmaz kılmış olmalıdır; başka bir deyişle, bu kazayı hiç kimse önleyemezdi, demektir. Kılavuzun kullandığı geminin herhangi bir aksaklığı, kusuru ya da eksikliği ona söylenmemiş, ondan saklanmış olabilir ve deniz hukukunun ana prensibine göre, donatan gemi adamlarından birisinin görevini yaparken işlediğı kusur sonucunda üçüncü kişilere verdiği zararlardan dolayı sorumludur. Kılavuz kaptan da, gemide görev yaptığı sırada kaptanın yerine geçip geminin sevk ve

idaresiyle ilgili bir iş yaptığından gemiadamı sayılır. Ayrıca, birçok devletin mevzuatında, donatanı temsil ettiği için geminin tek sorumlusu olarak kaptan kabul edildiğinden, kılavuzlama sırasında kaptana, kılavuzun yaptıklarını sürekli izleme görevi ve bir tehlikenin kılavuzun verdiği kararla önlenemeyeceğini gördüğünde karışma yani müdahale hakkı verilmiştir⁹².

Kılavuz, gemiyi yönetmek amacıyla belirli bir yerde gemiye alınan uzman denizcidir tanımlamasında da görüldüğü üzere, kılavuzlama işinin gerçekleşmesi için, kılavuzun kılavuzlayacağı gemiye binmesi, o gemide bulunması, gerekmektedir.

Çünkü çağımızın gelişen tüm teknik olanaklarına karşın bugün yine de, gemi kullanmada, kullanıcının gemide bulunup onun hareketlerini görmesi, duyması, algılaması gerekli ve geçerlidir. Bir gemiyi, geminin dışında bir yerden kılavuzlamak ise geçersizdir.

7.3 Kılavuz Kaptan Gemiadamı mıdır?

Kılavuz kaptan gemi kaptanına, yetkili kılavuz kaptan belgesi ile yetkilendirildiği alan dahilinde uluslararası denizcilik teamüllerine göre geminin seyir ve manevrasına yönelik konularda danışmanlık yapan kişidir⁹³. Bir başka tanıma göre ise, bir seyir bölgesinden geçirmek veya geminin bir limana giriş ve çıkışını sağlamak üzere gemiye alınan kişidir⁹⁴.

Kılavuz kaptan ve gemi kaptanı kavramları birbirlerinden farklı iki süjedir. Gemi kaptanı, gemi merkezli bir hizmet işletmesinde gemiadamı olarak görev yapar, kılavuz kaptan ise kara merkezli bir hizmet işletmesinde denizadamı olarak görev

⁹² **Martin**, N, Sea and River Pilots, s.11’de “Bir kılavuz bir gemiye görevli olarak bindiğinde, o tümüyle ve yalnızca onun kılavuzlanmasından sorumludur. Kimse onu bu sorumluluktan kurtaramaz ve kimseye, geminin süvarisi dışında, onun kılavuzlamayı yönetmesine karışma izni verilmez. Süvari, navigasyonun yönetimini kılavuza devreder, ancak “yönetimle ilgili” ve “yönetimin” izleyerek denetiminde kalır ve çok nadir olarak (bir tehlikenin kılavuzun verdiği kararla önlenemeyeceğini düşünürse) karışır” yer almaktadır. Ayrıca IMO Resolution 960.A/23, Ek-2, 2.1’da “Kılavuz kaptanın belirli görev ve sorumlulukları olmasına rağmen, bu kişinin varlığı gemi kaptanının yada seyir vardiyasından sorumlu zabitin geminin güvenliğiyle ilgili görev ve sorumluluklarını ortadan kaldırmaz” yer almaktadır.

⁹³ Kılavuz Kaptanların Yeterlikleri, Eğitimleri, Belgelendirilmeleri Ve Çalışma Usulleri, Hakkında Yönetmelik, 28.11.2006, 26360 sayılı R.G. m.4.

⁹⁴ **AKTEN**, s.123.

yapar⁹⁵. Kaptan gemiyi sevk ve idaresi altında bulunduran kimsedir⁹⁶. Bu görevi kaptanın donatanla olan hizmet sözleşmesinden doğar.

Gemi kaptanı gemisine yolculuk boyunca kumanda eden ve yöneten gemiadamıdır. Gemi kaptanı yasadan doğan yetkiyle donatanı bağlama limanı dışında temsil eder⁹⁷. Kılavuz kaptan ise yolculuğun bir bölümünde gemide bulunan, verdiği teknik hizmet bitince de gemiden ayrılan ve yolculuğun tamamında gemide bulunmayan deniz adamıdır⁹⁸.

Gemiadamları yönetmeliğine göre; gemiadamı kavramı geminin kaptanını, zabitlerini, yardımcı zabitlerini, stajyerlerini, tayfalarını ve yardımcı hizmet personelini içerisine alır⁹⁹. Deniz İş Kanunumuza göre ise kılavuz kaptanların iş bu kanun hükümlerine tabi olmadığı görülmektedir¹⁰⁰.

Ancak Deniz İş Kanunu madde 27’de kılavuz kaptanlara Deniz İş Kanunundaki deniz iş sürelerine ait hükümlerin uygulanamayacağı belirtildiğinden, kılavuz kaptanların gemiadamı olduğuna dair görüşte bulunmaktadır¹⁰¹. Bu yorum ancak bir “yasal zorunlu sebep” durumunda yani “geminin sevk ve idare yetkisinin fiilen kılavuza geçmesi”¹⁰² olasılığı söz konusu olduğunda geçerli bir yorumdur.

Kılavuz kaptanın, asıl işi Türk bayraklı bir gemide çalışmak olmaması, işverenin kılavuz kaptanın hizmet sunduğu gemilerin donatanı olmaması ya da kendi adına ve hesabına işletmemesi, gemide yolculuğun sadece kendisinin danışmanlığına başvurulması gereği duyulan kesitinde katılması, Gemiadamları Yönetmeliği kapsamında yer almaması, kılavuz kaptan almanın zorunlu veya isteğe bağlı olduğu yerlerde gemi kaptanına geminin seyrinde ve manevrasında yardım edip, danışmanlık yapan kişi olması, hizmet verdiği geminin donatanını yasadan doğan temsil yetkisi olmaması gibi nedenlerle mevzuatın belirlediği unsurlara sahip

⁹⁵ AKTEN, s.125.

⁹⁶ ÇAĞA, Tahir / KENDER, Rayegan, Deniz Ticareti Hukuku I, İstanbul 2000, s.166.

⁹⁷ TTK m.986-988.

⁹⁸ AKTEN, s.126.

⁹⁹ Gemiadamları Yönetmeliği, 31.07.2002, R.G. 24832, m.4.

¹⁰⁰ Deniz İş Kanunu, 20.04.1967, R.G. 12586, m.27. Kaptana vekalet eden kimse (kılavuz kaptanlar dahil) bu kanunun iş sürelerine ilişkin hükümlerine tabi değildir.

¹⁰¹ AYBAY, Gündüz, Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku, İstanbul 1998, s.1008.

¹⁰² Gemi kaptanının gemi idaresini fiilen kılavuz kaptana bırakmak durumunda olması anlamında kullanılmıştır.

olmamakla, teknik yönden kaptan nitelikleri ve becerileri bulunsa da gemiadamı statüsünde değildir¹⁰³.

Kılavuz kaptanın gemiadamı sayılması ancak geminin sevk ve idare yetkisinin kılavuz kaptana geçmesi durumunda olur. Böylesi bir durum örneğin Panama kanal kılavuzluğunda uygulanmaktadır¹⁰⁴.

Yargıtay İçtihadı Birleştirme Hukuk Genel Kurulu Kararı 16.03.1955 günlü 26 E, 4 K sayılı içtihadı birleştirme kararında kılavuz kaptan gemideyken meydana gelen çatışma kazası sebebiyle sorumluluk halini irdemiştir. Yargıtay kararında “mecburi kılavuz” sözünün “hem kılavuz alma mecburiyeti” ni hem de “kılavuzun gemiyi sevk ve idare etme” halini anlattığı, ancak kılavuzluk hizmetinin “geminin sevk ve idaresinin kılavuza bırakılması” şeklinde yürütülmediği İstanbul limanında TTK m.12192’deki anlamda mecburi kılavuzluk olduğunun kabul edilemeyeceği, kılavuz olarak seyir eden geminin kusurlu çatmasından doğan hasardan donatanın sorumlu olacağı hükmü tahsis edilmiştir¹⁰⁵.

Ancak Türkiye’de kılavuz kaptanın deniz iş kanunu açısından o davaya has gemiadamı olarak değerlendirilmesi gerektiğine dair Yargıtay kararı da mevcuttur¹⁰⁶. Özetle; kılavuz kaptanın kendisini çalıştıran ile ilişkileri yönünden 854 sayılı Deniz İş Kanunu kapsamıyla değil, 4875 sayılı İş Kanunu kapsamında değerlendirilmesi gerekmektedir¹⁰⁷.

7.4 Kılavuz Kaptanların Yeterlikleri, Eğitimleri, Belgelendirilmeleri ve Çalışma Usulleri Hakkında Yönetmelik Gereği Kılavuz Kaptanların Gemi Kaptanlarına Tavsiyede Bulunma Görev ve Sorumlulukları

Kılavuzluk, bütün dünyada kamusal niteliği olan bir deniz güvenliği hizmeti olarak kabul edilmektedir.

¹⁰³ AKTEN, s.128.

¹⁰⁴ AKTEN, s. 128 dipnot:17, Bu yetkinin yerel ihtiyaca bağlı olarak ve bir mevzuat çerçevesinde gemi kaptanından alınıp kılavuz kaptana verilmesi, haliyle, gemiye hizmet süresi içinde kumanda etme yetkisine sahip kişi olarak kılavuz kaptana gemiadamı sıfatı kazandıracaktır. Yoksa kılavuz kaptanın kumandada iken 3.kişilere zarar vermesi durumunda zarar gören kişilerin hukuku korunamamış olacaktır.

¹⁰⁵ AYBAY, Gündüz, Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili Yargıtay Kararları, İstanbul 1986, s.292.

¹⁰⁶ Kadıköy 1.İş Mahkemesi E.2006/624, K.2007/95 ve Y9HD E.2007/11920 K.2007/29801, <http://www.turkishpilots.org> (10.06.2009 11:35).

¹⁰⁷ AKTEN, s.132.

Kılavuz kaptanın görev tanımı yapılırken; birinci görev olarak kendi mesleki bilgi ve becerisini kullanarak, bulunduğu gemiyi kılavuzluk yaptığı bölge içerisinde güvenli seyir ve güvenli manevra yaptırarak, çatışmasını ve karaya oturmasını önlemek, ikinci görev olarak, devletin ve kılavuzluk otoritesinin gemi üzerindeki temsilcisi olmaktır. Kılavuzluk, dünyada deniz güvenliği hizmeti olarak ve mutlaka devletin gözetiminde olması gereken bir hizmet olarak kabul edilmektedir.

Kılavuz kaptanların görev sırasında yetkinliklerini belirleyen becerileri; bölgesel akıntı ve rüzgar durumlarının gemi ve manevra üzerinde oluşturacağı etkileri tahmin etmesi, seyir bilgisindeki tecrübesi ile dar kanal geçişleri ve liman manevralarındaki ustalığı, bölgesel trafiği iyi bilmeleri, bölgesel dili bilmesi nedeniyle kıyı istasyonlarıyla etkili bir şekilde haberleşme yeterliliği, gemi manevrası üzerindeki ustalığı, römorkörlerin sevk ve idaresindeki ustalığı, kaptana olan desteği sayesinde manevradaki iş yoğunluğunu azaltması, diğer gemi personeli ile takım çalışmasına girerek iş bölümünde rol alması şeklinde sıralanabilir.

Kılavuz Kaptanların Yeterlikleri, Eğitimleri, Belgelendirilmeleri ve Çalışma Usulleri Hakkında Yönetmelik¹⁰⁸ madde 22 gereği kılavuz kaptan, mesleki bilgisi ve deneyimini kullanarak gemi seyri hakkında gemi kaptanına tavsiyede bulunur. Bu tavsiyeyi, mücbir hallerde bir başka gemi üzerindeyken veya karada iken de verebilir.

Ancak, seyredilen deniz alanı yetkili bir Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi (GTHM) alanı içinde ise, kılavuz kaptanlar başka gemilere verecekleri tavsiyeleri veya başka gemi ile kılavuzladıkları gemiler arasında yapacakları manevra mutabakatlarını GTHM'nin bilgisi dahilinde yaparlar.

Gemi kaptanı, geminin manevra kumandasını kılavuz kaptana bırakmış olsa da gemisinin seyrinden sorumludur¹⁰⁹.

Eğer birden çok kılavuz kaptan birlikte görev yapıyor ise, gemi kaptanına yalnızca birisi tavsiyede bulunur. Diğerleri ise, tavsiyede bulunan kılavuz kaptana yardımcı

¹⁰⁸ R.G. 28.11.2006 / 26360.

¹⁰⁹ Kılavuz Kaptanların Yeterlikleri, Eğitimleri, Belgelendirilmeleri ve Çalışma Usulleri Hakkında Yönetmelik, m.4-f'de "gemi kaptanının sorumluluğu esas olmak üzere" hizmetleri seyir ve manevra ile sınırlı olarak gemiye kılavuzluk eden kişiye kılavuz kaptan denir tanımı yer almaktadır. Ayrıca bkz. Bölüm 7.7.2.

olacaktır. Kılavuzlamaya başlamadan önce, hangisinin tavsiyede bulunacak kılavuz kaptan olacağı gemi kaptanına bildirilir.

Kılavuz kaptanlar, kılavuzladıkları gemide gözlemleyebildikleri ve geminin seyir emniyeti ve güvenliği bakımından eksiklik ve uygunsuzlukları tespit ettiği anda ilgili liman başkanlığına bildirmekle yükümlüdür¹¹⁰.

Kılavuz genel olarak, limanların girişinde ve çıkışında, kanallar da, denizin o mahaldeki durumunu iyi bildiğinden burada seyredecek gemilere yardım edecek kimsedir.

Ayrıca, kılavuz kaptanlık, teori ve pratiğin ideal bileşimini hedefleyen uygulamalı bir sanat dalıdır. Kılavuz kaptanlar kişiyi hem fiziksel hem psikolojik olarak etkileyen ağır stres yükü altında üzerinde bulundukları geminin kaptanına, bağlı oldukları kılavuzluk kuruluşuna, meslek onurlarını gözeterek, yaşadığımız yüz yılın çevre bilinci ile topluma ve kamuya karşı olan sorumluluklarını kusursuz bir şekilde yerine getirmeye çalışan sanatkarlardır. Kılavuz kaptanların bedence çok sağlam ve dayanıklı, uyarıcıları algılayıp hemen tepki verebilen soğukkanlı, dikkatli, sabırlı, sorumluluk sahibi, dürüst, güvenilir, kurallara uyan kişiler olmaları beklenir.

7.5 IMO Res.A.960/23 Gereği Kaptan ve Kılavuz Kaptan Arasındaki İlişki

Kılavuzluk hizmetlerinin etkinliği diğer faktörlerin yanı sıra kılavuz kaptan, gemi kaptanı ve köprüüstü personeli arasındaki haberleşmenin ve bilgi alışverişinin etkin olmasına ve bu kişilerin her birinin karşılıklı olarak birbirlerinin görev ve işlevini anlamalarına bağlıdır.

Kılavuz kaptanın belirli görev ve sorumlulukları olmasına rağmen, bu kişinin gemideki varlığı, gemi kaptanının ya da seyir vardiyasından sorumlu zabitin gemi güvenliğiyle ilgili görev ve sorumluluklarını ortadan kaldırmaz¹¹¹.

¹¹⁰ Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, R.G. 16.11.1998 / 23515, m.31: “Türk Boğazları’nda yanlış seyreden yada kurallara uymayan gemileri gören kılavuz kaptanlar, gemi kaptanları ve kamu görevlileri bu gemileri derhal Trafik Kontrol İstasyonuna bildirecekler ve 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir. Kılavuz kaptanlar, kılavuzlamakta oldukları gemilerde meydana gelen deniz kazalarını ve rotaları üzerinde seyir güvenliği bakımından saptadıkları sakıncalı hususları, derhal Trafik Kontrol İstasyonuna bildirecekler ve 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir”.

¹¹¹ Aynı cümle STCW (Standarts of Training, Certification and Watchkeeping) Bölüm A-VIII/2, Kısım 3-1, Paragraf 49’da yer almaktadır.

Kılavuz kaptanın gemiye binmesiyle birlikte ve kılavuzlama işlemi başlamadan evvel kılavuz kaptanın, gemi kaptanının ve köprüüstü personelinin her birinin geminin güvenli geçişini sağlama konusunda kendi rollerinin bilincinde olmaları büyük önem taşır.

Gemi kaptanı, köprüüstü zabıtları ve kılavuz kaptan, iyi iletişim kurmak ve birbirlerinin kılavuzluk yapılan sulardan güvenli geçişin sağlanılmasındaki rolünü anlamak yönündeki sorumluluğu paylaşırlar. Kılavuz kaptana destek olmak ve onun eylemlerinin sürekli olarak takip edilmesini sağlamak gemi kaptanları ve köprüüstü zabıtlarının görevleri arasındadır.

Gemi kaptanı ile kılavuz kaptan, seyir prosedürleri, yerel koşul ve kurallar ile geminin özellikleri konusunda bilgi alışverişinde bulunmalıdır. Bu bilgi alışverişi, genelde kılavuzlama işlemi boyunca sürecektir devamlı bir süreç olmalıdır. Her bir kılavuzlama işlemi, kılavuz kaptan ile gemi kaptanı arasındaki bilgi alışverişi ile başlamalıdır¹¹². Bu aşamada paylaşılacak bilginin miktarı ve içeriği, ilgili kılavuzlama işleminin kendine özgü özellikleri ve gereklilikleri doğrultusunda belirlenmelidir.

7.6 Kılavuz Kaptanın İlgili Denizcilik İdaresini Temsil Vastası

Avrupa’da 1982 tarihli Paris Memorandumu sayesinde özgün bir liman denetim sistemi kurulmuştur. Buna göre, liman idareleri limanlarına gelen gemilerin uluslararası konvansiyonlarla getirilmiş asgari standartlara uygun olup olmadığını denetlemektedir. Amaç, limana girmek ve çıkmak isteyen standart altı gemilerin, can, deniz, mal ve çevre güvenliğini tehlikeye atmalarını engellemektir.

Bir çok ülkede liman idareleri kılavuz kaptanlara da bu tür görev ve sorumluluklar vermekte olup, Türkiye’de ise, Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü¹¹³ ve birçok liman yönetmeliğinde¹¹⁴ kılavuz kaptanlara da denizcilik idaresi tarafından

¹¹² IMO Resolution 960.A/23, Ek-2, Gemi kaptanı-kılavuz kaptan bilgi alışverişi, m.5.2.

¹¹³ R.G. 06.11.1998 / 23515.

¹¹⁴ İstanbul Liman Tüzüğü (R.G. 06.09.1996 / 22746), Kılavuz Kaptanların Yükümlülüğü, m.43’de “Kılavuz kaptanlar, kılavuzlamakta oldukları gemilerin seyir teçhizatında gördükleri eksiklik ve aksaklıkları, deniz kazalarını ve yolları üzerinde seyir güvenliğı bakımından saptadıkları diğer sakıncalı hususları, derhal Trafik Kontrol Merkezine bildirirler ve Liman Başkanlığına yazılı bir rapor verirler. Liman içinde yanlış seyreden ya da kurallara uymayan gemileri gören kılavuz kaptanlar ve trafik kontrol istasyonları görevlileri, bu gibi gemileri Liman Başkanlığına bildirecek ve daha sonra da

gemilerin teknik kondisyonları ile ilgili bazı kontrol yetkileri vermiştir ve kılavuz kaptanlar gördükleri uygunsuzlukları bulundukları kılavuzluk sahasındaki Liman Başkanlığı'na rapor etmek ile mükelleftirler.

7.7 Kılavuzluk Çeşitleri

7.7.1 Uygulandıkları alan bakımından

7.7.1.1 Liman kılavuzluğu

Devletin bütün egemenlik yetkilerini kullanabildiği deniz alanları olan iç sular, genel olarak limanlar, rıhtımlar ve körfezleri kapsar. Bu alanlar deniz trafiğinin yoğun olduğu, kılavuzluk bakımından önem arz eden bölgelerdir. Özellikle liman ve rıhtımlara giriş ve çıkışlarda gemi üzerinde kılavuz bulundurulması zorunluluğu vardır. Liman kılavuz kaptanları, yalnız yetkili bulundukları liman sınırları içerisinde seyreden, demirleyen ve manevra yapan gemilerin seyir ve çevre emniyetinden sorumludur.

7.7.1.2 Deniz kılavuzluğu

Deniz kılavuzluğu, liman sınırları dışında kalan deniz bölgelerinde verilen kılavuzluk hizmetlerini kapsamaktadır.

Deniz kılavuz kaptanları, liman sınırları dışında kalan yerlerde kılavuzluk hizmeti görürler. Deniz kılavuz kaptanları, kılavuzladıkları geminin bulunduğu limanda veya boğazda yetkili liman veya boğaz kılavuz kaptanı bulunduğu takdirde, o limanın veya boğazın kılavuz kaptanlık yeterlik belgesini sahip bulunsalar dahi, gemiyi liman veya boğaz sınırları içinde kılavuzlayamazlar.

Boğaz kılavuzluğu

Boğaz geçişlerindeki kılavuzluk hizmetleri özellikle uluslararası alanda denizlerin serbestliği ilkesi açısından önem taşımaktadır. Bu ilkeye göre boğaz geçişleri engellenemez ve ertelenemez. Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapacak gemilere can, mal, seyir ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları önemle

24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir” yer almaktadır. Ayrıca İzmit Liman Tüzüğü (R.G. 25.02.1982 / 17616) m.37 ve Çanakkale Liman Yönetmeliği (R.G. 11.09.1982 / 17809) m.50.

tavsiye edilir. Ülkemizde Türk Boğazları Kılavuz Kaptanlığı ehliyetine sahip olanlar veya İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı için ayrı ayrı veya hepsine birden kılavuzluk kaptanlık ehliyetine sahip olanlar Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'nin hizmetleri kapsamında kılavuzluk yapmaktadırlar.

Açık deniz kılavuzluğu

Açık deniz kılavuzluğu ise limanlar dışında yapılan bir başka kılavuzluk türüdür. Türkiye’de bulunmayan bu kılavuzluk türünün tanımı Baltık Kılavuzluk Otoriteleri Komisyonu tarafından Uluslararası Denizcilik Örgütü Denizde Güvenlik Komitesi’ne sunulan raporda bulunmaktadır. Bu rapora göre açık deniz kılavuzluğu, liman, rıhtım, nehir gibi bölgesel kılavuzluk alanlarının dışında kalan alanlarda yapılan kılavuzluk türüdür ve uluslararası sularda yapılan kılavuzluk hizmetlerini kapsar.

7.7.1.3 Uzaktan kılavuzluk

Avrupa Deniz Kılavuzları Derneği (EMPA) ve Uluslararası Deniz Kılavuzları Derneği (IMPA) ortak olarak uzaktan kılavuzluğu gemi üzerinde bulunmadan belirlenen bir merkezden lisanslı bir kılavuz kaptan tarafından gemilerin güvenli seyir yapılabilmesi için verilen kılavuzluk hizmeti olarak tanımlamaktadır. Bazı ülkelerin ulusal mevzuatlarına göre ise bu kılavuzluk türünün kullanılması söz konusu değildir. Örneğin Fransa ve İngiliz Deniz Hukuku’na göre kılavuzluk hizmeti uzaktan verilemez. Bu sebepten kılavuz kaptanın bizzat gemi üzerinde bulunması gerekliliği söz konusudur.

7.7.2 Hukuki bakımdan kılavuzluk

Dünyada deniz kılavuzluk hizmetlerinin hukuki yapısı incelendiğinde, ihtiyari kılavuzluk (isteğe bağlı) ve zorunlu kılavuzluk olmak üzere iki temel sınıflama yapıldığı görülmektedir.

7.7.2.1 İhtiyari kılavuzluk

Devletler iç suları üzerindeki mutlak egemenlik hakları ve karasularındaki geniş düzenleme yetkileri nedeniyle deniz alanlarının herhangi bir yerinde kılavuzluğu ihtiyari veya zorunlu yapma hakkına sahiptirler.

Kıyı devletinin zorunlu tutmamasına rağmen, ihtiyari kılavuzluk hizmetinin kullanılmasının gemi kaptanının takdirine bırakıldığı kılavuzluk hizmetidir. Uygulamalara bakılacak olursa ihtiyari kılavuzluğun mecburi kılavuzluğa oranla daha az rastlanıldığı sonucuna varılabilir. Bunun sebebi devletlerin can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak üzere kılavuzluk hizmetini zorunlu tutmalarıdır.

İhtiyari kılavuz, seyir yapılan denizde kaptanın kendi bilgi ve tecrübesini yetersiz bulması üzerine talebi üzerine temin edilen ve uzman olduğu konularda gemiye çıkarak bilgi veren, donatana bir hizmet akdi ile bağlı bulunmayan bir kaptandır. Ancak verdiği bilgilere gemi kaptanı uymak zorunda değildir, sadece bir danışman statüsündedir. Gemi kaptanı dilerse gemisinin idaresini kılavuza bırakır, dilerse yalnızca tavsiye alır¹¹⁵.

Ancak, kılavuzun görevini gereği gibi yapmamış olduğunun ve kaptana yanlış bilgi verdiğinin yani kusurunun ispatı halinde, donatanın üçüncü şahıslara ödemek zorunda kaldığı hasar ve zarar bedelini tahsil etmek üzere kılavuza veya onu istihdam eden kılavuzluk müessesesine karşı bir rücu davası açması imkanı da bulunmaktadır¹¹⁶.

7.7.2.2 Mecburi kılavuzluk

Mecburi kılavuzluk ülkelerin iç sularında, özellikle dar ve sığ sular ile liman giriş çıkışlarında ve seyir risklerinin yüksek olduğu yerlerde seyir yapan gemilerin alması gerekli zorunlu hizmet olarak nitelendirilebilir.

Bugün deniz alanına sahip tüm ülkelerde, özellikle iç sular kapsamına dahil olan alanlarda seyir güvenliği yanında geminin, taşıdığı yüklerin, yolcuların ve mürettebatın güvenliği, liman girişlerinin engellenmemesi ve liman yapılarına zarar gelmemesi amacıyla kılavuzluk zorunludur. Bundan başka kılavuzluk hizmetine mali destek sağlanması veya askeri ve siyasi nedenlerle de kılavuzluğun zorunlu tutulduğunu görüyoruz.

Kılavuzluk kimi hallerde belli tip yük ve gemiler için söz konusudur. Bu gemi tipi ve yüklerin niteliği her bölgenin kendi özelliğine göre belirlenebilir. Örneğin; Danimarka limanlarına gelen 1500 ton ve üzeri petrol tankerleri, ambalajsız sıvı

¹¹⁵ ÇAĞA, Tahir / KENDER, Rayegan, s.169.

¹¹⁶ İLGİN, Deniz Hukuku-II, s.15.

kimyasal madde taşıyan tankerleri, gaz tankerlerini ve radyoaktif madde taşıyan tankerlerin kılavuz almasını zorunlu tutmaktadır. Bunlar dışındaki gemi ve yükler bakımından kılavuz alınması zorunlu değildir.

Genel olarak dünyada mecburi kılavuzluk hizmetlerinin içeriği liman tüzük ve yönetmeliklerinde düzenlenmiştir. Örneğin; Türk limanlarına giriş ve çıkış yapan gemilerin kılavuz alma zorunluluğu bulunmaktadır. Ancak daha detaylı bilgiler o limanla ilgili yönetmelikte bulunmaktadır.

Örneğin; İstanbul Liman Tüzüğü'nde limanda kılavuzluk ve römorkör hizmetleri 1000 GRT ve daha büyük Türk ticaret gemileri ile 150 GRT üzerindeki yabancı gemiler, kılavuz kaptan almak zorundadırlar denilmektedir. Montrö Sözleşmesi'ne göre; barış zamanında ticaret gemileri bayrağı ve yükü ne olursa olsun, gündüz ve gece, sağlık kontrolleri ile ilgili üçüncü madde hükmü mahfuz kalmak şartı ile, hiçbir merasime tabi olmaksızın Türk Boğazları'ndan geçiş serbestisine sahip olup, bu geçiş ve seyrüsefer esnasında pilotaj ve römorkaj kendileri için ihtiyaridir. Fakat alabilecekleri pilotlar ancak Türk pilotlarıdır ve bu serbesti ancak geçiş ve seyrüsefer halinde bulunma ile sınırlıdır.

7.7.2.3 Mecburi müşavir kılavuz

Kurallar belli bir bölge ve sularda gemiye kılavuz kaptan almayı zorunlu kılmış ancak geminin yönetiminin bu kılavuza devri hakkında açık bir kural getirilmemişse mecburi müşavir kılavuzluk söz konusu olur¹¹⁷.

Bu kılavuzluk türünde gemiye çıkan kılavuz, kaptanın danışmanı konumundadır ve geminin yönetimini eline almaz, sadece tavsiyelerde bulunur. Yönetim gemi kaptanıdır ve kaptan, kılavuz kaptanın tavsiyelerine uymak zorunda değildir¹¹⁸. Gemi kılavuzlandığı sırada bir kaza gerçekleşirse, geminin kaptanı ve dolayısıyla donatanı hukuki açıdan sorumludur¹¹⁹. Gemi kaptanı kanunen gerekli olmadığı halde

¹¹⁷ MENTES, Tufan, Deniz Ticareti Hukuku, İstanbul 1977, s.147.

¹¹⁸ Yargıtay, özetler; “Mecburi kılavuz sözü, hem kılavuz alma zorunluluğunu, hem de kılavuzun gemiyi yönetme durumunu anlatır. Kılavuzluk hizmetinin geminin sevk ve yönetiminin kılavuza bırakılması biçiminde yapılmadığı istanbul limanında, ttk.'nın 1219. Maddesi anlamında mecburi kılavuzluk bulunduğu söz edilemez. Dolayısıyla kılavuz, kaptanın müşaviri konumunda olduğundan, çatmadan donatan sorumlu olur” şeklinde karar vermiştir, **Yargıtay İçtihadı Birleştirme Genel Kurulu Kararı**, T.16.03.1955, E.1955/26, K.1955/4, www.kazanci.com.tr (15.01.2010, 17:30).

¹¹⁹ Yeni TTK tasarısının 1291 inci maddesinde çatma hükümleri bakımından yapılmış olan ayırım dikkate alınmış ve maddenin uygulama alanına “mecburi müşavir, ihtiyari müşavir ve ihtiyari sevk

gemisinin sevk ve idaresini kılavuza bırakması durumunda da sorumluluktan kurtulmaz.

7.7.2.4 Mecburi sevk ve idare kılavuzu

Kılavuz almanın zorunlu olduğu bölgelerde kaptana gemisinin yönetimini kılavuz kaptana bırakmak yükü de yüklenmiş olabilir. Bu halde geminin sevk ve idaresi geminin kaptanından alınarak kılavuza geçmektedir. Bu tür kılavuzluğa mecburi sevk ve idare kılavuzluğu denilmektedir. Panama kanalında ve Kiel kanalında verilen kılavuzluk hizmetleri bu türden hizmetlere girmektedir.

Panama kanalında, gemiler, eşit şartlar altında, bütün devletlerin ticaret ve savaş gemilerine açık ve serbest olacağı ilkesi kabul edilmiştir¹²⁰ ve bu kanaldan geçiş süresince geminin manevra kumandasını kılavuz kaptan alır. Gemiye bir hasar verilmesi durumunda, kazadan sonra 24 saat içerisinde yapılan bir resmi soruşturma sonucu kılavuz kaptanın hatası bulunursa, bu hasarın tazmini Panama Kanal Otoritesi'nden mümkündür.¹²¹

Mecburi sevk ve idare kılavuzu 1854 tarihli İngiliz Deniz Ticaret Kanunu'nda tanımlanmıştır. Bu kanunda kılavuz kaptan gemi personelinden olmadığı halde geminin yönetimini elinde bulunduran kişidir. Bu hükme dayanan bir mahkeme kararında “yönetimi elinde bulundurmak” ifadesinin, kılavuzun gemide en yetkili kişi olduğu ve kaptan ile personelin kendisine yardımla yükümlü oldukları anlamına geldikleri belirtilmiştir.

1952 tarihli Kanada Denizcilik Kanunu'da 1854 tarihli İngiliz Deniz Ticaret Kanunu ile aynı hükmü içermektedir. 1968 tarihinde Kraliyet Komisyonu tarafından hazırlanan rapora göre "pilotaj" kelimesi "geminin yönetimini elinde bulundurmak, geminin seyrini sağlamak" anlamındadır. Söz konusu kanunda kılavuz, geminin seyrini sağlayan kişidir. Bu nedenle kaptan veya başka bir kimse geminin yönetimini eline alırsa kılavuz artık kanun anlamında kılavuz değildir.

kılavuzlarının kusuru” alınmış buna karşılık “mecburi sevk kılavuzu” nun kusurundan donatanın sorumlu olmayacağı ilkesi kabul edilmiştir.

¹²⁰ TOLUNER, Sevim, Milletlerarası Hukuk Dersleri, İstanbul 1996, s.150.

¹²¹ Steamship Mutual Underwriting Association, <http://www.simsl.com/PilotLiability1204.html> (01.01.2010 : 14:35).

Mecburi sevk ve idare kılavuzunun, müşavir kılavuzdan farkı uygulamada önemlidir. Kılavuzlama esnasında geminin herhangi bir kazaya uğraması, karaya oturması, cana, mala ve çevreye zarar vermesi halinde üçüncü kişilere karşı sorumluluğun kimde olduğunun belirlenmesinde kılavuz kaptanın sadece danışmanlık görevi mi gördüğü yoksa geminin sevk ve idaresine sahip mi olduğu önem taşır.

Kılavuzun sadece müşavir olduğu durumlarda, gemi kaptanı kılavuzun tavsiyelerine uymak zorunda değildir ve gemisinin tüm sorumluluğunu taşır. Bu nedenle üçüncü kişilere verilen zararlardan doğan sorumluluk kaptan, dolayısıyla da donatan üzerindedir. Kılavuzun gemiyi sevk ve idare yetkisini bir kanun hükmü dolayısıyla eline aldığı halde ise, üçüncü kişiye verilen zararlardan kılavuz kaptan ve kendisini istihdam eden idare sorumludur. Bu durum Panama kanalında açıklıkla görülmektedir. Kanal idaresi, kılavuz kaptanların görevlerini ifa ederken kusurlarıyla verdikleri zararlardan doğan tüm sorumluluğu üstlenmektedir.

7.8 Ülkemizde Kılavuzluk Ve Römorkaj Hizmetlerinin İncelenmesi

7.8.1 Ülkemizdeki kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin özet geçmişi

Türkiye'de, Cumhuriyet'in ilk yıllarından doksanlı yıllara gelinceye kadar, limanlar kamu kuruluşları tarafından kuruldu ve buna bağlı olarak kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri de kamu kuruluşları tarafından verildi ve bu nedenle, kimse bu hizmetlerde dünyadaki uygulamaların ne olduğuna bakma ihtiyacı hissetmedi¹²².

1990'lı yıllara gelindiğinde gelişen ve artan ticaret hacmine bağlı olarak, kamu limanlarının yanaşma yeri ile yükleme ve boşaltma kapasiteleri gemilere yeterli gelmediğinden, özel kuruluşlar da iskele ve rıhtımlar inşa etmeye başladılar. Buralara kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetini yakındaki kamu kuruluşları vermeye çalıştı. Ancak çeşitli nedenlerle yeterli yatırım yapamayan ve yeterlikli personel çalıştıramadığı için kendi limanlarına bile iyi hizmet veremeyen kamu kuruluşları, çoğalan bu özel iskele ve rıhtımlara da yeterli hizmeti veremedi. Bu yüzden gemiler yanaşma ve kalkma için uzun süreler beklemek zorunda kaldı. Türkiye gemi

¹²² **EROL**, Aykut, Ülkemizde Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri, Denizcilik Dergisi Kasım-Aralık sayı:40, İstanbul 2008 <http://www.dekaspilot.com/dks/yazilar/makale.php?id=242> 01.09.2009 13:24

beklemeleri yüzünden maddi kayıplarla karşılaştı ve zaman zaman yetersiz römorkör sayısı ve gücü dolayısıyla kazalar da oldu.

Gemi beklemelerinin neden olduğu zaman ve ekonomik kayıplar, konuyla ilgili olan gemiler, liman işletmeleri, iskele, rıhtım ve terminaller, yük sahipleri, yük taşıyanlar, fabrikalar gibi birçok kesimin yoğun şikayetlerine neden oldu. Bunun üzerine soruna çözüm arayışına giren Denizcilik Müsteşarlığı, kamu kesiminin tekel alanı dışında kalan yerlerde, özel kuruluşların da "kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri" verebilmesine olanak sağlayan bazı mevzuat değişiklikleri yaptı. Denizcilik Müsteşarlığı, öngördüğü şartları sağlayan birkaç kuruluşa kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri yapma izinleri verdi.

Bu durumda, ülkemizde kamu kuruluşlarının yanında özel kuruluşlar da kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri vermeye başladı. İzin verilen özel kuruluşlar yeni, güçlü ve yeterli sayıda römorkör, palamar motoru ile modern kılavuzluk istasyonları yaptı, tecrübeli ve yeterli personelle çağdaş bir hizmet vermeye başladı. Böylece izin alan özel kuruluşların hizmet verdiği yerlerde, daha önce görülen gemi beklemeleri ve ona bağlı para ve zaman kayıpları ile diğer bütün olumsuzluklar hızla ortadan kalktı. Bu hizmetlerin ana amacı olan güvenlik ile güvenlik içinde hızlilik temin edildi. Bunun sonucunda, gemi ve yükleriyle bağlantılı limanlar, ihracatçılar, ithalatçılar, kara taşımacılığı yapanlar ve benzeri tüm ilgili tarafların çalışma hızları, kapasiteleri ve verimlilikleri arttı.

Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinde, ülkemizde 1990'lı yıllarda başlayan bir başka gelişme de, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından bazı limanların özelleştirmesiyle ortaya çıktı. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı özelleştirdiği limanlarda kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerini de limanı alanlara verdi.

Buna göre, Türkiye'de kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerini, kamu kuruluşları, Denizcilik Müsteşarlığı'nın izin verdiği kuruluşlar ve özelleştirilen limanları alan şirketler şeklinde özetleyebileceğimiz üç ayrı grup verir durumuna geldi.

7.8.2 Gelişmiş ülkelerdeki kılavuzluk hizmetleri

Denizcilik uluslararası bir uğraştır. Bu nedenle denizcilikle ilgili kurallar ve uygulamalar, denizcilikle uğraşan bütün ülkelerde, bazen yerel özellikler dolayısıyla ufak farklılıklar gösterse de, çoğunlukla aynıdır. Zaten bu denizcilik kural ve uygulamaları yüzyılların içinden süzülüp gelmiştir.

Kılavuzluk hizmetleri, can, mal, seyir ve çevre güvenliği sağlar, bu nedenle kamusal ya da yarı kamusal özelliktedir. Kılavuzluk hizmetlerinin temeli güvenlik sağlamak olduğundan, sınırları belirlenmiş bir saha içerisinde yalnızca bir tane kılavuzluk teşkilatına izin verilir. Çünkü bu hizmetlerin, sağlıklı olabilmesi için, bizde de birçok Danıştay¹²³ ve Rekabet Kurulu kararında¹²⁴ belirtildiği gibi, merkezi bir organizasyon tarafından, herhangi bir kargaşaya neden olmadan, belirli bir düzen ve disiplin içinde, kesintisiz olarak, kamu yararına konulmuş kuralları uygulayarak, kamu yararına konulmuş kuralların diğer ilgililer tarafından uygulanıp uygulanmadığını denetleyerek, hizmetlerle ilgili gemi, armatör, acente, liman işletmesi gibi ve benzeri diğer ticari menfaat taraflarına karşı tarafsız ve eşit uzaklıkta kalarak, verilmesi zorunludur¹²⁵.

Kılavuzluk hizmetlerinin yukarıda saydığımız özellikleri nedeniyle kılavuzluk hizmetlerinde rekabete izin verilmez. Kılavuzluk hizmetlerinde yüz yıl kadar önce yaşanan rekabetten alınan dersler sonucunda, rekabete izin verilmemesinin nedenleri, kılavuz kaptanların görevi güvenliği sağlamak ve kamu çıkarlarını korumak olduğundan, kılavuz kaptanın asıl müşterisinin gemi, armatör ya da başkaları değil, kamu çıkarları olduğu kabul edilmektedir.

Kılavuz kaptanlar işlerini yaparlarken birçok karar vermek zorunda kalırlar. Örneğin siste yol kesilmesi veya kesilmemesi, kaza olasılığı olan bir fırtına ya da şiddetli akıntıda manevra yapmak veya yapmamak v.b. gibi durumlarda, şayet rekabet olursa, kılavuz kaptanlar rekabetin olmadığı bir ortamda normal olarak yapmayı reddedeceği işleri, işi kaçırmamak için yapmak zorunda kalacaklarından, rekabet güvenliği tehlikeye atar.

Kılavuzluk her ne kadar kişisel olarak verilen bir hizmet ise de, çağımızda iyi ve etkin bir kılavuzluk hizmeti verilmesi için modern araç gereçlerle donatılmış etkin çalışabilecek kılavuzluk istasyonları ve istasyon personeli, amacına uygun inşa

¹²³ Danıştay 10.Dairesi'nin 2000/468, 2000/4921 ve 2000/5276 Esas No'lu kararlarında şöyle denmektedir: "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".

¹²⁴ Rekabet Kurulu Kararı, 00-47/495-270, <http://www.rekabet.gov.tr/dosyalar/kararlar/karar303.pdf> (01.10.2009 19:46).

¹²⁵ **EROL**, Aykut, Ülkemizde Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri, Denizcilik Dergisi Kasım-Aralık sayı:40, İstanbul 2008 <http://www.dekaspilot.com/dks/yazilar/makale.php?id=242> (01.08.2009 13:24).

edilmiş pilot motorları ve uygun vasıfta personel ve giderek artan oranda modern elektronik seyir, izleme ve haberleşme donanımları gerektirmektedir. Bunlarla bağlantılı olarak, bugün kılavuzluk hizmetleri, gerektirdiği yatırımlar, eğitim ve işletim masraflarıyla nispeten sermayesi yoğun işler kapsamında sayılmaktadır. Bu nedenlerden ötürü, rekabet olduğunda yeterli yatırımlar yapılamaz. Rekabet, kılavuzluk hizmetlerinde gerekli yatırımların yapılmasına engel olur ve bu da hizmetlerin ana amacı olan güvenliği tehlikeye atar¹²⁶.

Kılavuzluk hizmetleri, kamusal nitelikte olduğundan, kamu menfaatlerini koruması gerektiğinden, hizmetlerle ilgili gemi, armatör, acente, liman işletmesi gibi ve benzeri ticari menfaat taraflarına karşı tarafsız ve eşit uzaklıkta kalarak, verilmesi zorunludur. Bu nedenle her kurum ve kuruluşu, örneğin acentelere, kılavuzluk hizmetlerini yapma izni verilmez. Çünkü acentelerin görevi, temsil ettikleri armatörün menfaatlerini üçüncü kişilere karşı korumaktır. Şayet acenteler, kılavuzluk ya da römorkörcülük gibi gemiye yönelik bir hizmeti verirse, kendi menfaatlerini ön planda tutacakları ve temsil ettikleri armatörün menfaatlerini korumayacakları açıktır. Aynı biçimde, armatörlere de kılavuzluk hizmeti yapma izni verilmez. Çünkü kamusal çıkarları korumakla görevli kılavuzluk hizmetleriyle armatörlerin çıkarları bağdaşmaz, zaman zaman çatışır. Örneğin bir armatörün çıkarı gemisinin hiç zaman kaybetmemesindedir. Oysa kamu çıkarları, siste, kuvvetli bir akıntı ya da rüzgarda güvenlik nedeniyle bazen gemilerin beklemesini gerekli kılar.

Gelişmiş, denizcilikte yeterince deneyimli ve ticari menfaat gruplarının kamu menfaatlerinin önüne geçmediği çağdaş ülkelerde, kılavuzluk hizmetleri liman işletmelerinin kendilerine bırakılmamaktadır. Çünkü liman işletmelerinin ticari menfaatleri de birçok zaman kamu menfaatleri ile çatışır.

Çağdaş denizci ülkeler, kamusal nitelikli kılavuzluk hizmetlerini en etkin ve iyi verebilecek teşkilat yapısının, kılavuz kaptanların oluşturduğu kuruluşlar olduğunu bulmuşlardır. Uygulamalar da, kılavuz kaptanlar tarafından oluşturulan ve yönetilen bir teşkilatın kamu menfaatlerini iyi koruyabildiğini, hizmetlerle ilgili tüm taraflara eşit uzaklıkta durabildiğini ve ilgili tüm taraflar karşısında bağımsız kalabildiğini göstermiştir. Bu nedenle örneğin Almanya, Hollanda, Fransa, İtalya gibi Avrupa

¹²⁶ **EROL**, Aykut, Ülkemizde Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri, Denizcilik Dergisi Kasım-Aralık sayı:40, İstanbul 2008 <http://www.dekaspilot.com/dks/yazilar/makale.php?id=242> (01.08.2009 13:24).

Birliği ölkelerinde uzun yıllardan bu yana kılavuzluk hizmetleri ölkede çapında kılavuz kaptanların kurduğu ve yönettiği kuruluşlar tarafından verilmektedir. Adı geçen Avrupa Birliği ölkelerinde, bu yapının nasıl kurulacağına ve işleyeceğine ilişkin Kılavuzluk Kanunu bulunmaktadır¹²⁷.

Kılavuzluk hizmetlerinin kamusal özelliği nedeniyle, her devlet, kılavuzluk hizmetlerini ister kamu, ister özel kuruluşlar versin, hizmetlerin nerede, hangi koşullarla verileceğine ilişkin ve benzeri kurallar koymakta ve hizmetlerin gözetim ve denetimini yapmaktadır.

7.8.3 Türkiye'deki kılavuzluk hizmetlerinin diğer gelişmiş ölkelere göre değerdendirilmesi

Ölkemizde, kılavuzluk ve römorkörcölük hizmetlerini, kamu kuruluşları, Denizcilik Müsteşarlığı'nın izin verdiği kuruluşlar ve özelleştirilen limanları alan şirketler şeklinde özetleyebileceğimiz üç ayrı grup vermektedir.

Türkiye'de ağdaş ölkelerdeki gibi kılavuz kaptanların bölgesel bazda oluşturduğu kuruluşların bir federasyon oluşturarak kılavuzluk hizmetlerini ölkede çapında vermesi şeklindeki yapı ve buna ilişkin bir kanun yoktur. Limanlarımızın çoğunda, kılavuzluk hizmetlerini liman işletmelerinin vermesi biçiminde sakıncalı bir uygulama bulunmaktadır¹²⁸.

Türkiye'de kılavuzluk ve römorkörcölük hizmetlerinde, 1990'lı yılların başlarına ulaşıldığında yaşanan sıkıntılar nedeniyle, çözüm arayışları sonucundaki oluşumlar ile Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın, liman satışlarında kılavuzluk ve römorkörcölük hizmetlerini de liman özelleştirmesinin içinde bırakmasıyla¹²⁹, bu hizmetlerde Avrupa Birliğinde olduğu gibi ölkede çapında bir birlik oluşmamıştır.

Kılavuzluk hizmetlerinde Avrupa Birliği ölkelerindekine benzer bir yapı Türkiye'de de kurulduğunda, dünyadaki ortak kurallar olan, hizmetlerin belli sınırlar içinde, orası için yetiştirilmiş tecrübeli kılavuz kaptanlar tarafından, tek bir teşkilat yapısı içinde verilmesi, merkezi bir organizasyon tarafından, herhangi bir kargaşaya neden

¹²⁷ **EROL**, Aykut, Dünyada ve Türkiye'de Kılavuzluk Hizmetleri, ETA Dergisi, sayı Mayıs-Haziran İstanbul 1997.

¹²⁸ **EROL**, Aykut, Liman Tarifeleri ve Ölkemizin Menfaatleri, Dünya Gazetesi, 25.09.2008.

¹²⁹ Alanya, Antalya, Giresun, Hopa, Marmaris, Ordu, Rize, Sinop, Tekirdağ vb. limanlarının özelleştirilme süreçleri. Örneğin; Ambarlı limanında kılavuzluk hizmetleri liman yönetimi tarafından (Arpaş) yapılmaktadır.

olmadan, belirli bir düzen ve disiplin içinde, kesintisiz olarak verilmesi, hizmetlerle ilgili armatör, acente, liman işletmesi ve benzeri tüm ilgili taraflara karşı eşit uzaklıkta durularak ve tarafsız biçimde verilmesi, kamu yararına konulmuş tüm kuralların hiçbir ticari baskı altında kalmadan uygulanarak verilmesi, kılavuzluk hizmetlerinin verimli, etkin, güvenlik içinde hızlı, kesintisiz gerçekleştirilmesini sağlayacak tüm donanım ve yeterli personelin sağlanarak verilmesi, hizmetlerin liman işletmeleri tarafından verilmesi durumunda oluşan sorunların ortadan kalkarak güvenlik içinde verilmesi, sağlanacaktır.

Böyle bir sistem içinde, Avrupa Birliği ülkelerinde olduğu gibi, kılavuzluk hizmetlerinin verimli, etkin, güvenlik içinde hızlı, kesintisiz verilmesini sağlayacak yatırımların yapılması ile işletme giderlerinin karşılanması ve çalışan kılavuz kaptanlara bir uzak yol kaptanının aldığı en üst düzeyde maaş ödenmesi ile emekli olduklarında da çalışırkenki ücretin en az %80'ini almalarının sağlanması temeli üzerine bir yöntem kurulması mümkün olacaktır.

7.9 Kurtarıcının Kılavuz Kaptan Olmasının Ülkelerin Hukuk Kurallarına Göre İncelenmesi

7.9.1 Fransız Hukukuna Göre İnceleme

Fransa'da mesele kanunla halledilmiştir. 28 Mart 1928 tarihli, kılavuzluğa dair kanunun altıncı maddesine göre, mücbir sebep haricinde, her kılavuz, geminin tehlike içinde olduğunu gördüğü zaman, hizmete mecbur olduğu sahanın dışında her türlü yardım yapmaya mecburdur. Kılavuz bu halde hususi bir ücrete hak kazanır ki bu ücret ihtilaf halinde mahkeme tarafından tespit olunur.

Bu ücretin neye bağlı olarak tespit olunacağı hakkında da 19 Temmuz 1928 tarihli bir talimatname düzenlenmiştir. Buna göre altıncı maddeye göre kılavuzun talep edeceği ücret, 29 Nisan 1916 tarihli kurtarma ve yardıma dair kanun hükümlerine uygun olarak tayin edilecektir¹³⁰.

¹³⁰ **Le Brun**, s.33, **Danjon**, s.109, (naklen); **KENDER**, s.40, dipnot:84.

Ayrıca Fransa’da Liman Pilotları Profesyonel Sendikası, pilot haklarını korumakta ve üye bir pilotla birlikte pilotlar adına kurtarma ve yardım ücreti davası açabilmektedir.

7.9.2 Anglo-Sakson Hukukuna Göre İnceleme

İngiltere Hükümeti, kılavuzların yardım konusundaki hakları için mahalli nizamlar ortaya koymuştur. Kılavuz görevi dışında bir yardım hizmeti yapmışsa kurtarma yardım ücretine hak kazanır olarak kabul edilmiştir. Fakat bir hizmet ne zaman bir kılavuzluk, ne zaman bir yardım teşkil edecektir? Kılavuzluğun hudutları içine giremeyen bir tehlike olup bunun bertaraf edilmesi yardım teşkil edecektir¹³¹. İngiliz mahkeme içtihatlarına göre böyle bir tehlike kılavuzluk hizmetinin başında olabileceği gibi bu hizmetin başlamasından sonra da meydana çıkmış olabilir ve hizmetin vasfını değiştirebilir.

İngiliz mahkemelerine göre, eğer yapılan operasyon kılavuz kaptan için makul olarak römorkaj sözleşmesine dahil sayılabilecek riskler dışında başka riskler tevhit ediyorsa bu takdirde kurtarma ve yardım ücreti hakkını tanımamak için hiçbir sebep yoktur¹³².

7.9.3 Alman Hukukuna Göre İnceleme

Mehazımızı teşkil eden Alman Hukuku’nda hakim olan görüşe göre kılavuz kaptan gemiadamı değildir¹³³. Böylece Alman Ticaret Kanunu madde 742’deki gemiadamları hiçbir halde yardım ücreti talep edemezler hükmü burada mevzu bahis olamaz.

Kılavuz sözleşmesinin niteliği bakımından bir kurtarma olup olamayacağına gelince; bu konuda Alman Hukuku’nda, Fransız ve İngiliz Hukuku’nun liberalliği pek yoktur. Alman doktrini 1838 tarihli kılavuzluğa dair bir yasayı ve mahkeme içtihatlarını yorumlayarak şu prensibe varmıştır. Kılavuz, kılavuzluk hizmeti dışındaki yardımları için yalnız bu hizmeti, tehlike içinde bulunan bir gemi tarafından talep edildiği halde kurtarma yardım ücreti talep edebilir. Durum böyle olmayıp da tehlike kılavuzun

¹³¹ Kennedy, s.44 ve devamı (naklen); KENDER, s.41, dipnot:85.

¹³² Yargıtay, özetler; “Römorkör tarafından çekilen geminin yahut yükünün emniyet altına alınmış veya kurtarılmış olmasından dolayı kurtarma veya yardım ücreti istenebilmesi için cer mukavelesinin yerine getirilmesi mahiyetinde sayılamayacak derecede fevkalade hizmetlerde bulunulmuş olması şarttır” şeklinde karar verilmiştir, Y11HD, T.06.07.1992, E.1991/1384, K.1992/8233, www.kazanci.com.tr (15.01.2010, 17:30).

¹³³ 1902 tarihli Alman deniz adamlarına dair kanuna göre de kılavuz gemiadamı değildir.

faaliyete geçmesinden sonra ortaya çıkmış ise kılavuzun gemiyi terketmesi, görevinin ihlali sayılır ve bu tehlikeden gemiyi kurtarmaya çalışmalıdır. Eğer bu hizmet bir zaman kaybını veya istisnai bir gayreti icap ettirmişse, kılavuz bu hadiselerle göre normal ücretten daha fazla bir ücrete hak kazanır. Fakat bu kurtarma yardım ücreti olamaz, gene bir kılavuz ücretidir¹³⁴.

Görülüyor ki, milli hukuklar bu konuda tamamen birbirine uyum sağlamamaktadır. Burada meseleyi şöyle ele almak gerekir. Kılavuzun yardımcı olmasına mani olacak husus, kılavuzluk sözleşmesi dolayısıyla bir hizmetin ifasına esasen mecbur olunması yani İngilizlerin ‘Voluntariness’ dedikleri unsurun bulunmamasıdır. Şu halde bu unsurun olabildiği halde, kılavuz yardımcı olabilmelidir. Bu unsur, ancak, kılavuzun kılavuzluk sözleşmesinin yerine getirilmesi sayılamıyacak istisnai bir hizmet görmesi halinde mevcuttur. Kılavuz her türlü tehlike halinde gemiye, yardımla mükellef olmayıp ancak o duruma has rizikolara karşı geminin seyrinin selametini temin eder. Fakat, bu sözleşmenin yerine getirilmesi sırasında fevkalade, istisnai, anormal bir tehlike baş gösterirse, gemiyi bundan kurtarma, bir kurtarma yardım hizmeti teşkil edebilir.

Konvansiyon kılavuz meselesine temas etmemiştir. Brüksel Konvansiyonu’nun römorkaj için kabul ettiği hal şekli aynen kılavuzluk için de kabul edilmeli, yani her ikisi aynı hükme tabi tutulmalıdır.

Bu teklif, konuda birlik yaratması ve konvansiyonun bir boşluğunu doldurması bakımından caziptir. Römorkaja kıyas edilmesi meselenin ruhuna da uygun düşer. Her ikisinin de bir sözleşme dolayısıyla ifasına mecbur olunan bir hizmetin hududunu aşan bir faaliyet bahis mevzudur.

7.9.4 Türk Hukukuna Göre İnceleme

Ticaret kanunumuza göre, gemiadamları kurtarma yardım ücreti talebinde bulunamazlar. Mehazımız olan Alman Hukuku’nun, kılavuzun gemiadamı olmadığını kabul eden durumu milli hukukumuz da teyit etmektedir¹³⁵. Bununla birlikte ticaret kanunumuzun dışında, gemiadamlarına ait mevzuatımız kılavuzun gemiadamı olarak kabul edilmediğini göstermektedir.

¹³⁴ KENDER, s.41.

¹³⁵ Detaylı bilgi için bkz: 7.3 Kılavuz kaptan gemiadamı mıdır?.

Ticaret kanunumuz madde 1222'ye göre bir hizmetin kurtarma yardım sayılabilmesi için, onun üçüncü kişilerce yapılması gereklidir; burada geçen "üçüncü kişi" terimiyle anlatılan geminin gemiadamları dışında kalan kimselerdir. Kurtarma çokluk bir gemi ve o geminin gemiadamlarınca gerçekleştirildiği için, hem ilgili konvansiyonun, hem de yasamızın düzenleyişi, kurtarma hizmetinin yalnız gemilerce verilebileceğini düşündürür ki bu düşünce yanlıştır ve tehlikedeki geminin gemiadamları dışında herkes kurtarma hizmeti yapabilir.

Örneğin; rıhtımda yanan bir gemiye söndürücülerce verilen söndürme hizmeti kurtarma yardımdır. Karaya oturmuş gemideki yükün ve eşyaların kıyıda insanlarca gemiden ya da denizden çıkarılıp emin bir yere taşınması kurtarmadır. Bir işletmenin kıyıda görevli insanların, işletmeye ait römorkörle gidip yanan gemiye çıkarak yangını söndürmeleri kurtarmadır. Yasamız, tehlikedeki geminin gemiadamlarının yaptığı hizmetin kurtarma sayılamayacağını belirtmişse de, mevzuata göre gemiadamı olarak nitelenen aşçı, kamarot gibi kimselerin verdikleri hizmetin kurtarma sayılacağı söylenebilir. Tehlikedeki gemide çalışan müzisyen gibi, gemiadamı sayılmayan kişilerin hizmeti kesinlikle kurtarma sayılır. Bunun gibi, tehlikedeki gemide görevli bulunan polis, gümrük memuru gibi kimselerin hizmeti de kurtarmadır.

Gemide görev yapan kılavuz kaptanın durumu tartışmalıdır; görev yaptığı sürece gemiadamına benzer bir durumda olduğu, esasen geminin güvenli şekilde seyrini sağlamakla görevli bulunduğu düşüncesiyle, kılavuzun kurtarma hizmeti yapamayacağı fikrine karşı, olağan tehlike sınırı dışında kurtarmayı haklı kılacak bir tehlike içine girmiş gemide görev yapan kılavuzun, artık üçüncü kişi olduğu karşı düşüncesi ileri sürülmektedir. Bu karşı düşüncüyü benimseyen mahkeme kararları vardır.

Memleketimizde, kılavuzluk hizmetinin düzenlenmesini tetkik edersek; bu konuda en eski ve köklü kuruluşlardan biri olan Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'ne ait hizmet tarifesinin en son bölümünde kılavuz kaptanın gemide olduğu durumlarda da kurtarma yardım ücreti alınabileceği durum tanımlanmış ve tarife ücreti esasları belirlenmiştir¹³⁶.

¹³⁶ Bkz:Bölüm 7.11.

Bu metne bağılı olarak, kılavuzun, normal hizmeti hudutları içine sokulamıyacak fevkalade bir hizmet veya yardımda bulunması halinde kurtarma yardım ücreti talep edebileceği neticesine varılabilir. Bu kurtarma yardım hukukunun normal bir neticesidir. Zira, kurtarma yardım ücreti istenememesi için uygulamada önceden bir sözleşme ilişkisinin mevcut olması gerekir. Eğer yapılan iş sözleşmenin konu ve icabatı haricinde ise ücret hakkı doğar.

Bu mevzuda son olarak şuna temas etmek gerekir; kurtarıcı veya yardımcı gemide bulunan kılavuz, kurtarma yardım hizmetine fiilen iştirak etmişse, şüphesiz ücrete hak kazanır. Ücretin kurtarıcılara taksiminde kılavuz, gemiadamı değil fakat müşterek bir kurtarıcı olarak kabul edilmelidir.

1916 tarihli Brüksel Konvansiyonu'nda yardımın maddi bir hizmet şeklinde olması şartına dair hiçbir işaret mevcut değildir, bu nedenle tehlikeye maruz bulunan geminin içindeki kılavuz kaptan tamamen görev bölgesi dışında, kaptana yaptığı tavsiyelerle gemiyi tehlikeli durumdan kurtarırsa, bu hadise yardım olarak değerlendirilmelidir.

7.10 Kurtarma-Yardım Durumunda Kılavuz Kaptanın Hukuki Durumunun Bazı Uluslararası Olaylarda İncelenmesi

King Minos isimli geminin baş tarafı, çatma sonucu 38 ayak batmış, dümeni ise su dışında kalmıştır. Bu durumda gemisini güçlükle sevk ve idare edebilen kaptan, Lloyd's Form'un "no cure no pay" esasına dayanan şartları ileri süren römorkörlerin yardım tekliflerini reddetmiş, en yakın pilot istasyonundan geminin Dungeness'da demirleyebilmesini sağlayacak bir pilot gönderilmesini istemiştir. Pilot gelmiş, bu operasyonu başarmış, gemiyi Douvres'a götürmüş ve sonra Dunkerque'e kadar gemide kalmıştır¹³⁷.

Dunkerque Ticaret Mahkemesi, pilotun bu hizmetini kurtarma ve yardım saymıştır. Mahkeme kararını Paris Üst Mahkemesi'nin 7 Mart 1955 tarihli bir kararına istinaden vermiştir. O karara konu teşkil eden olayda gemi mecburi pilotaj sahasının 6 kilometre dışındadır ve pilot olay yerine çağrı almaksızın kendiliğinden gitmiştir. Burada ise geminin kazaya uğradığı yer mecburi pilotaj bölgesi içindedir, fakat

¹³⁷ TEKİL, s.62, dipnot:64.

pilotun önemli hizmetleri pilotaj bölgesinin dışında olmuştur. Ancak pilota mecburi görev bölgesi içinde çağrı yapılmıştır.

Pilot gemide Dunkerque'e kadar kalmıştır. Oysa İngiliz Amirallik Temsilcisi'nin gemiyi kontrole geldiği yerde pilot, görevi bitmiş olarak gemiyi terk edebilirdi. Doktrinde pilota ait kurtarma ve yardım ücretinin belirlenmesinde pilot gemiyi kurtardıktan sonraki devrenin dikkate alınabilmesi, ancak şartların gemiyi terke imkan vermemesi halinde ve bu durumda pilotun bazı hizmetleri olacağı düşünülerek mümkün sayılmaktadır¹³⁸.

Bir başka olayda çatma sonucu karaya oturan Tsiropinas isimli geminin yüzdürülmesi için üç pilotun çok zor şartlar içinde yaptıkları başarılı çalışma üzerine İngiliz Amirallik Mahkemesi, bu pilotlar lehine kurtarma ve yardım ücretine hükmetmiştir¹³⁹. Burada pilotaj hizmetinin sona eriş ve pilotlar tarafından görevleri dışındaki bambaşka bir hizmete girilmesi bahis konusudur.

Etrib isimli bir gemi ise sisli bir havada karaya oturmuştur ve diğer gemilerin ortasında karaya oturan bu geminin maruz kaldığı risk ciddidir, böyle bir durumda pilotunun özel olarak tehlikeli şartlar içerisinde başardığı yüzdürme işleminin pilotun normal olarak taahhüt ettiği hizmet sınırını aştığı inkar edilemez şeklinde İngiliz mahkemelerinde bir karar mevcuttur¹⁴⁰.

7.11 Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. İstanbul Liman Hizmet Tarifesine Göre Kurtarma-Yardım Hizmetinin İncelenmesi

Bu tarifenin amacı kanun, tüzük, yönetmelik ve talimatlarda belirtilen esaslar dahilinde, Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. tarafından işletilmek üzere devletçe kendilerine verilen liman, rıhtım ve iskeleler ile diğer kıyı tesislerinde yapılacak iş ve hizmetin ücret ve uygulama koşullarını düzenlemektir ve mevcut tarife, yukarıda belirtilen yerlerde verilecek, kuruluşun ana statüsünde yer alan, iş ve hizmetleri kapsar.

¹³⁸ **TEKİL**, s.63, dipnot:66.

¹³⁹ **TEKİL**, s.60, dipnot:55.

¹⁴⁰ **TEKİL**, s.60, dipnot:57, İngiliz mahkemesinin verdiği özet karar “Sisli bir havada karaya oturmuş diğer gemiler arasında karaya oturan bir geminin maruz bulunduğu risk, ciddidir. Böyle bir durumda bu vapur pilotunun özel olarak tehlikeli şartlar içinde başardığı yüzdürme ameliyesinin pilotun normal olarak taahhüt ettiği hizmet sınırını aştığı inkar edilemez” şeklindedir.

Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. tarife no:17’de kurtarma yardım hizmetleri tarifesi bulunmaktadır ve bu tarifiede kurtarma yardım hizmeti kılavuz ve römorkör hizmeti verilen gemide seyir halinde iken oluşabilecek teknik bir arıza sonucu dümen ve makinelerin vazife görmemesi, gemide meydana gelecek yangın, patlama, sabotaj gibi tehlikeli durumların yanı sıra personelden veya yolculardan kaynaklanan herhangi bir eylem, anarşi, boykot gibi riskli ve olağanüstü durumlar nedeniyle geminin kurtarma yardımı düşmesi halinde, kılavuzluk ve römorkaj hizmeti sona erer demektedir ve bu aşamadan sonra verilen hizmetlerin kurtarma yardım hizmeti olarak değerlendirileceği gösterilmektedir.

Mevcut tarifiede, kurtarma yardım hizmet ücreti; kurtarılan değerler, yapılan iş ve ilgili mevzuatta belirtilen kıstaslar dikkate alınarak tahakkuk ettirilir.

8. TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ TÜZÜĞÜNÜN KURTARMA YARDIM HUSUSLARI AÇISINDAN İNCELENMESİ

Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü (TBDTDT) Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir¹⁴¹ ve Türk Boğazları'nda seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek için hazırlanmış olup Türk Boğazları'nda seyir yapacak tüm gemileri kapsar.

TBDTDT maddelerinin uygulanmasında açıklayıcı ve detaylandırıcı bir rehber olarak hazırlanmış olan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Uygulama Talimatı dördüncü bölümde yer alan hususları aşağıda incelemeye çalışacağız.

8.1 Karaya Oturma, Arıza ve Diğer Kaza Durumlarında Gemilere Uygulanacak Kurallar

TBDTDT madde 15 gereği İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçerken kaza, arıza, zorunlu demirleme gibi bir nedenle uğraksız geçişi bozulan gemi, trafik kontrol istasyonuna hemen bilgi vererek tavsiye ve talimat isteyeceklerdir. İlgili trafik kontrol istasyonunca kendilerinin ve çevrenin güvenliğini sağlayacak önlemler tamamlandıktan sonra kılavuz kaptan alacaklar ve geçişin tamamlanması için öngörülenleri yerine getireceklerdir.

8.2 Karaya Oturma, Arıza ve Kaza Durumlarında Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Tarafından Yapılacaklar

Meydana gelen olayın ve geminin niteliği, yeri, tipi ve büyüklüğü göz önünde bulundurularak ivedilikle olay yerine can kurtarma amaçlı tahlisiye botu ile yeterli sayıda ve güçte römorkör gönderir ve ilgili tüm birimlere bilgi verir. Boğaz geçişi

¹⁴¹ R.G. 16.11.1998 / 23515.

sırasında meydana gelen ve gemi tarafından giderilen arızalarda kılavuz kaptan ve römorkör gönderilerek gemiyi sörvey işlemleri için uygun bir demir yerine aldırır.

Deniz trafiğini tehlikeye düşürecek mevkide bulunan geminin resen emniyetli bir yere alınmasını sağlar. Ancak, arıza nedeniyle trafik ayırım şeritleri dışında ve diğer gemilerin Boğaz geçişlerine büyük engel teşkil etmeyecek mevkide demirlemek zorunda kalan gemiler için meteorolojik ve hidrolojik koşullar ile geminin niteliği gereği emniyetli demir yerine çekilmesi, geminin o andaki demir pozisyonuna göre daha fazla risk oluşturacak ise gemiyi demirlediği mevkide bekletebilir. Bu süre zarfında geminin ve çevrenin emniyetini sağlamak için, geminin yeri, tipi ve büyüklüğü gözönünde bulundurularak refakatte römorkör(ler) bulundurulur.

Geminin, Marmara Denizi'nde trafik ayırım şeritleri içinde arıza yapması halinde, gemiye arızasını gidermesi için maksimum 2 saat süre verilir. Bu sürenin sonunda geminin arızasını giderememiş olması ve trafik ayırım şeridi içinde kalarak seyir, can, mal ve çevre emniyeti açısından tehlike oluşturması durumunda römorkör(ler) göndererek geminin emniyetli bir yere alınmasını sağlar.

8.3 Karaya Oturma, Arıza ve Kaza Durumlarında Liman Başkanlıkları Tarafından Yapılacaklar

Olayın meydana geldiği bölgede seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanması için gerekli tüm tedbirlerin alınmasını sağlar. Gerekli incelemelerin yapılması amacıyla, gemi sörvey kurulu uzmanı ve olayın niteliğine göre su altı sörveyi için dalgıç veya balıkadam ekibinden oluşan teknik heyetin olay yerine ivedilikle intikalini sağlar. Teknik heyet tarafından incelemelerin bir sörvey tespit raporu haline getirilmesini sağlar.

Sörvey tespit raporunun hazırlanması aşamasında, arıza ve kazanın şekli ve niteliği ile oturma pozisyonu, dip yapısı, geminin konumu, manevra kabiliyeti, çevre kirliliği riski ve mevcut deniz trafiği gibi hususlar göz önünde bulundurulur.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları sınırları içerisi ve boğaz girişlerine 2 mil mesafe içinde kalan alan haricinde meydana gelen arıza, kaza ve benzeri durumlarda; seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanması ile ilgili operasyonların yapılmasını müteakip gemiyi/gemileri, ulusal ve uluslararası denetimler kapsamında sörveylerinin yapılabilmesi için uygun bir yere (demir yeri, tersane, rıhtım vb.)

aldırır. Olay yerine ulaşma imkanları ve hava/deniz koşulları uygun ise bu işlemin kılavuz kaptan ve/veya römorkör(ler) ile yapılmasını sağlar. GTH Merkezi tarafından arıza yaptığı belirlenen gemiye, arızasını gidermesini müteakip, Boğazdan geçecek ise Boğaz girişinden önce, limana gitmesi halinde limanda, ilgili Liman Başkanlığı tarafından durum tespiti için teknik heyet gönderir.

Karaya oturma durumunda gemi kaptanı tarafından kendi imkanları ile kurtulma talebinde bulunulması halinde, sualtı sörvey raporu gemi kaptanına verilerek kurtulma planı istenir. Söz konusu kurtulma planı en fazla 3 saat içinde teknik heyete sunulacaktır. Sunulan kurtulma planı gemide bulunan teknik heyet tarafından, sualtı sörvey raporu da göz önünde bulundurularak değerlendirilir ve sonuç gemi kaptanına en geç 12 saat içerisinde bildirilir. Gemi kaptanının sunmuş olduğu kurtulma planının uygun görülmesi halinde, sörvey tespit raporu formu liman başkanı adına gemi sörvey kurulu uzmanı tarafından imzalanarak gemi kaptanına verilecek ve liman başkanlığı tarafından gemiye kılavuz kaptan ve kurtarma uzmanı gönderilmesi sağlanarak geminin kendi imkanları ile kurtulması için süre verilir. Bu süre İstanbul ve Çanakkale Boğazları içerisinde en fazla 6 saat, Marmara Denizi'nde ise 48 saat ile sınırlıdır.

Gemi kaptanı tarafından en fazla 3 saat içinde kurtulma planının sunulmaması veya sunulan planın teknik heyet tarafından uygun görülmemesi veya gemi kaptanına kurtulma planının uygulanmasına yönelik verilmiş olan süre içinde geminin kendi imkanlarıyla kurtulamaması durumunda, gemi kaptanı tarafından kurtarma yardım talebinde bulunulması dahi, liman başkanlığınca, bölgede bir an önce seyir, can, mal ve çevre emniyetinin sağlanması amacıyla Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne bu kurtarma yardım hizmetini resen verir.

Kurtulma veya kurtarılanın gerçekleşmesine müteakip, gerekli işlemlerin yapılabilmesi için gemi römorkör(ler) eşliğinde emniyetli bir demir yerine demirletilir. Bu süre zarfında söz konusu gemiye verilen hizmetlerin bedeli (dalgalılık, kılavuzluk ve römorkör hizmetleri, çevre kirliliğini önlemeye ilişkin güvenlik tedbirleri ve her türlü sörvey masrafları) tahsil edilmeden Liman Başkanlığı tarafından geminin seyrine müsaade edilmez.

Yapılan hizmet bedellerinin karşılanmış olması ve/veya deniz kazalarının incelenmesine ilişkin işlemlerin tamamlanmış olması şartı ile teknik olarak seyrine

engel bir durum bulunmadığı tespit edilen ve hakkında olumlu sörvey raporu düzenlenen geminin seyrine izin verir.

Olayın herhangi bir liman sınırı dışındaki alanda meydana gelmesi durumunda; yukarıdaki işlemler ilgili Bölge Müdürlüğü'nce görevlendirilecek Liman Başkanlığı tarafından yerine getirilir.

8.4 Gemi Tarafından Yapılacakların İncelenmesi

Herhangi bir kaza, arıza veya karaya oturma'nın meydana gelmesi halinde derhal ilgili gemi trafik hizmetleri merkezine bilgi verir.

Hiçbir kimyasal madde kullanmamak kaydıyla deniz kirliliğinin önlenmesi ile can güvenliğinin teminine yönelik alınacak tedbirler hariç, kurtulma çalışmaları, balast operasyonu, kargo tahliyesi/transferi, makine çalıştırma gibi buna benzer müdahaleler kesinlikle yapmaz ve ilgili gemi trafik hizmetleri merkezinden bilgi/tavsiye/talimat bekler. Kaza, arıza veya karaya oturan gemi, gemi trafik hizmetleri merkezi tarafından verilecek talimatlara uymakla yükümlüdür.

Geminin karaya oturması halinde gemi kaptanı eğer kendi imkanları ile kurtulma talebinde bulunursa sualtı sörvey raporunu aldıktan maksimum 3 saat içinde hazırlayacağı kurtulma planını teknik heyete sunmakla yükümlüdür.

Geminin, Marmara Denizi'nde trafik ayırım şeritleri içinde arıza yapması halinde, gemiye arızasını gidermesi için maksimum 2 saat süre verilir, bu süre içerisinde arızasını gidermemesi durumunda gemi trafik hizmetleri merkezi tarafından verilecek talimatlara uymakla yükümlüdür.

9. 1989 TARİHLİ ULUSLARARASI KURTARMA SÖZLEŞMESİ (INTERNATIONAL CONVENTION ON SALVAGE)’NDE KILAVUZ KAPTAN

Yüzyıllar boyunca gemi kurtarma işlemlerinde kurtarma gerçekleşmezse ödeme yok yani “no cure, no pay” formülü uygulanmıştır. Bu formül her ne kadar pek çok olayda başarılı olmuşsa da, deniz kirliliğini dikkate alan bir formül olmaktan uzaktı, çünkü kurtarmayı yapacak olan, büyük bir deniz kirliliğini önlemiş olsa bile eğer gemiyi kurtaramamış ise hiçbir maddi kazanç elde edemiyordu. Bu eksikliği gidermek amacıyla 1989 yılında Uluslararası Gemi Kurtarma Sözleşmesi kabul edildi ve Temmuz 1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir¹⁴².

Kabul edilen sistemin getirdiği önemli yenilikler şu şekilde sıralanabilir; kurtarmaya konu teşkil edebilecek deniz araçları ve eşya geniş bir şekilde tanımlanmış, böylece kurtarma hükümlerinin uygulama alanı yaygınlaştırılmıştır.

Kurtarma hizmetinin bir devlet kuruluşu tarafından yapılması halinde “gönüllülük” unsurunun bulunup bulunmadığı tartışması sona erdirilmiş ve kurtarma yükümlülüğünün mevzuat gereği bulunduğu hallerde dahi kurtarma hükümlerinin uygulanacağı kabul edilmiştir,

Kaptanın kurtarma sözleşmesi yapma yetkisi ve kapsamı düzenlenmiştir, kurtarma sözleşmesiyle değiştirilemeyecek emredici kurallar kabul edilmiştir, tarafların yükümlülükleri düzenlenmiş ve bu çerçevede özellikle çevrenin korunmasına ilişkin kurallar getirilmiştir, kurtarma ücretinin belirlenmesinde esas alınacak çağdaş kıstaslar öngörülmüş, borçlular ve teminatlar yeniden düzenlenmiştir, kurtarma ücretinin paylaşılması hususunda mahkemeleri fazlasıyla meşgul etmiş olan sorunları ortadan kaldıracak açık hükümler getirilmiştir, kurtarma faaliyetinin çevre kirliliğini önlemeye veya sınırlamaya da yönelik olduğu hallerde, kurtarana bir özel

¹⁴² http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=259&doc_id=687 (17.08.2009 23:55)
29 uncu maddesindeki düzenleme gereği on beş devletin onayından bir yıl sonra 14 Temmuz 1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

tazminat ödenmesini öngören kapsamlı bir düzenleme kabul edilmiştir ve zaman aşımı yeniden düzenlenmiştir¹⁴³.

Sözleşmenin en önemli özelliği kirlenmenin önlenmesi için yapılan çalışmaları teşvik edici yönde olmasıdır. Sözleşmede çevresel zarar; kıyı veya iç sularda veya bitişik alanlarda kirlenme, kirliliğin bulaşması, yangın, patlama veya benzeri kazalardan dolayı insan sağlığına deniz canlıları veya deniz kaynaklarına verilmiş olan önemli fiziksel zarar olarak tanımlanmaktadır. Türkiye’de son yıllarda üst üste yaşanmış olan vahim deniz kazaları, bütün bu ihtiyaçların Türk karasuları açısından ne denli varit olduğunu ortaya koymuştur. Boğazlar, Marmara, Ege ve Akdeniz kıyılarındaki olabilecek bir felakette, ilgili kurum veya kuruluşların kirlenmeyi önleme veya yardım etme dürtülerini harekete geçirmek için Türkiye’nin biran önce sözleşmeye katılmasında yarar olduğu düşünülmektedir¹⁴⁴.

Türkiye, 1989 tarihli Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi’ni henüz kabul etmemiş olup, protokol aşamasındadır, aşağıda söz konusu sözleşmenin maddelerini gemi kaptanı ve kılavuz kaptan bakımından incelemeyeceğiz.

Bu sözleşmede kurtarma faaliyeti, seyir edilebilir sularda veya diğer sularda tehlikede bulunan bir tekneye ya da herhangi bir mala yardım etme işleminin üstlenilmesi hareketi veya işidir ve iş bu sözleşme, deniz yatağı mineral kaynakları araştırması, üretimi ya da işletimi yapılan bölgelerin etrafında bulunan sabit yada yüzen platformlar veya karadan gelen delici ünitelere uygulanmaz, ayrıca kurtarma faaliyeti sırasında devlet aksini kararlaştırmadıkça, genel olarak göz önünde bulundurulmuş uluslararası hukukun prensipleri altındaki yüce dokunulmazlık esaslarına göre bu sözleşme savaş gemilerine veya devletin sahip olduğu veya işlettiği ticari olmayan diğer gemilere uygulanmaz¹⁴⁵.

Bu sözleşme, kamu otoritelerince yürütülen veya kontrol edilen kurtarma faaliyetleriyle ilişkili hiçbir ulusal kanun veya uluslararası sözleşmelere karşı bir etkide bulunmayacaktır. Bununla birlikte, kurtarma faaliyetinde bulunan kurtarıcılar, yaptıkları kurtarma işlemi dolayısıyla sözleşmede belirtilen haklardan ve çıkarlardan

¹⁴³ **ATİK**, Oğuz, Gemi Kurtarma-Yardım Hizmetleri ve Türkiye Uygulaması, Yüksek Lisans Tezi (yayımlanmamış), Dokuz Eylül Üniversitesi 2007.

¹⁴⁴ T.C. Başbakanlık Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü’nün 09.11.2006 tarihli yeni TTK tasarısı gerekçesi, <http://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf>, s.1. Ayrıca yeni TTK tasarısında Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi 1989’un birçok maddesi tercüme edilerek kullanılmıştır.

¹⁴⁵ Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi 1989, m.1-4.

yararlanma hakkına sahip olacaklardır. kurtarma faaliyetlerinde bulunan bir kamu otoritesinin, sözleşmede belirtilen haklardan ve çıkarlardan yararlanma dereceleri, sözü geçen kamu otoritesinin dahilinde bulunduğu devletin kanunlarına göre belirtilecektir¹⁴⁶.

Bu sözleşme, yapılan anlaşmada kurtarıma derecesi açıkça belirtilmedikçe, her kurtarma faaliyetine uygulanacaktır. Gemi kaptanı, kurtarma anlaşmasını gemi maliki adına akdetme hakkına sahiptir ve gemi kaptanı veya gemi maliki, gemideki yükün sahibi adına kurtarma anlaşmasını akdetme hakkına sahiptir¹⁴⁷.

1989 tarihli Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi eğer anlaşma yakışıksız bir etkiye yada tehlikeli bir tesire girmişse ve şartları adaletsizse veya anlaşmaya göre belirlenen ödeme verilen hizmete göre çok fazla ya da çok az ise iptal edilebilir veya değiştirilebilir¹⁴⁸.

Kurtaran, kurtarma faaliyetini büyük bir dikkatle sürdürmeli, görevi yerine getirirken çevreye gelebilecek hasarı önlemek veya en aza indirmek için elinden geleni yapmalı, şartlar, başka kurtarıcılardan yardım isteme durumuna geldiğinde ve mantıklı olarak gemi kaptanı veya tehlikede bulunanlar tarafından diğer kurtarıcılardan yardım istenmişse bunu kabul etmelidir. Burada diğer kurtarıcılardan yardım talebinin gereksiz ve yerinde olmayan bir talep olduğu ortaya çıkarsa ilk kurtarıcının hakları kaybolmayacak veya aza indirgenemeyecektir¹⁴⁹.

Gemi kaptanı, kurtarma faaliyetleri sırasında kurtaranla tam bir işbirliği içinde olmalı, bunu yaparken çevreye gelebilecek hasarı önlemeli yada en aza indirmeli, tekne yada tehlikedeki birimler güvenli bir yere geldiğinde, mantıklı olarak kurtaran tarafından talep edilmiş teslim işlemini onun isteğine göre yapmalıdır.

Bu sözleşmede yer alan hiçbir husus kıyı devletinin uluslararası hukukun prensipleri ölçüsünde gözettiği haklarıyla çelişmeyecek ve onları etkilemeyecektir. Buna göre kıyı devleti, yasalarınca önlemeye çalıştığı çevre kirliliği ve koruduğu kıyıların tehdit

¹⁴⁶ Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi 1989, Kıyı Devletlerinin Hakları, m.5.

¹⁴⁷ Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi 1989, Kıyı Devletlerinin Hakları, m.6.

¹⁴⁸ Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi 1989, Kıyı Devletlerinin Hakları, m.7.

¹⁴⁹ Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi 1989, Kıyı Devletlerinin Hakları, m.8.

altına sokmamak için yürütülen kurtarma faaliyetlerine müdahale etme ve rota belirleme hakkına sahiptir¹⁵⁰.

Her kaptan denizde kaybolma tehlikesi ile karşı karşıya olan herkese, kendi gemisine ve personeline zarar vermeden yardım etmekle yükümlüdür.

1989 tarihli Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi'ne göre, başarıyla sonuçlanan kurtarma faaliyeti sonucunda ödül hakkı doğar, aksi kararlaştırılmadıkça yararlı bir sonuca ulaşmayan kurtarma faaliyetleri sonucu hiçbir ödeme yapılmaz ve bu husus, kurtaran ve kurtarılan gemilerin sahibi aynı olsa bile uygulanacaktır.

Ödül, kurtarma faaliyetlerini teşvik edecek miktarda olmalı¹⁵¹ ve teknenin ve diğer tehlikedeki birimlerin kurtarılan değerleri, çevreye gelebilecek hasarın önlenmesinde yada en aza indirilmesinde, kurtaranın sarf ettiği çaba ve gösterdiği beceriklilik, kurtaran tarafından elde edilen başarının derecesi, tehlikenin derecesi ve niteliği, kurtaranın tekneyi ve tehlikede ki diğer birimleri kurtarıırken sarf ettiği çaba ve gösterdiği beceriklilik, kurtaranlar tarafından harcanan zaman, harcanan para ve uğranan kayıplar, sorumluluğun riski ve kurtaran tarafından veya onun ekipmanları tarafından girilen diğer riskler, verilen yardım hizmetinin çabukluğu, kurtarma faaliyetlerinde istenen ekipmanların yada gemilerin elde edilebilirliği ve kullanılabilirliği, kurtaranın kullandığı ekipmanların yeterliliği ve hazır olma durumları gibi kriterler sırası dikkate alınmadan gözönünde bulundurulur¹⁵².

Ödülün ödenmesi, yukarıdaki kriterler göz önüne alınarak, geminin ve tehlikedeki diğer birimlerin ilgililerinin, kurtarılan değerlerinin oranına göre belirlenecektir. Yine de taraf devlet kendi ulusal hukukunda sözü geçen ödülün ödenmesinin bu ilgililerin biri tarafından yapılmasını sağlayabilir. Bu, bir ilgilinin, diğer ilgililere, kendilerini ait olan hisselerine karşı yapacağı bir başvuruya bağlıdır. Ayrıca bir ilgiye özel olan ödül ve ödenebilir olan ve yasal olarak tahsil edilebilen masraflar, teknenin ve tehlikedeki diğer birimlerin kurtarılan değerlerinden fazla olmayacaktır.

¹⁵⁰ Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi 1989, Kıyı Devletlerinin Hakları, m.9.

¹⁵¹ Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi 1989, Ödül İçin Koşullar, m.12.

¹⁵² Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi 1989, Ödül Belirleme Kriterleri, m.13. Orjinal metinde 3 üncü bölüm 12 nci maddede kurtarıncının hakları başlıklı bölümde ödül şartları için "Salvage operations which have had a useful result give right to a reward, except as otherwise provided, no payment is due under this convention if the salvage operations have had no useful result, this chapter shall apply, notwithstanding that the salvaged vessel and the vessel undertaking the salvage operations belong to the same owner" olarak yer almaktadır.

Kurtaran, kurtarma faaliyetini çevreyi, kendi ve taşıdığı yük nedeniyle tehdit eden bir gemiye karşı yaparken, bu sözleşmede ödülü almaya hak kazanmazsa, yaptığı masraflara eş değerde bir özel tazminatı, geminin malikinden almaya hak kazanacaktır¹⁵³.

Kurtarma operasyonuna katılan her geminin kaptanı, maliki ve kurtarma operasyonunda çalışan personel arasında yapılacak olan ödülün paylaşımı, o geminin bayrağını taşıdığı devletin yasalarınca karar verilecek ve belirlenecektir. Eğer kurtarma gemiden yapılmamışsa, kurtaran paylaşım ve kurtarılan arasında yapılan anlaşmayı yöneten kanunlar tarafından paylaşım belirlenir¹⁵⁴.

Hayatları kurtarılan insanlar buna karşılık bir ödeme yapma zorunda değildir, bir kaza münasebetiyle kurtarma operasyonuna katılarak hayat kurtaran bir kurtarıcı, gemiyi ya da çevreye gelebilecek zararı önleyen ya da en aza indiren kurtarıcının alacağı ödül üzerinden adil bir hisse almaya hak kazanacaktır¹⁵⁵.

Bu sözleşme uyarınca; kurtarma operasyonları, kurtarıcının ihmali ve hatası ya da hileli ve dürüst olmayan davranışları dolayısıyla çok daha gerekli ya da zor hale gelirse, kurtarıcı ödemelerin tamamı ya da bir kısmından dereceli olarak mahrum edilebilir¹⁵⁶.

Ayrıca bu sözleşme uyarınca; geminin malikinin ya da gemi kaptanının açık ve makul yasaklarına rağmen sunulan hizmetlerde veya gemide olmayan ve olmamış olan tehlikeler durumunda, gemi ödemelerde artış alamaz¹⁵⁷.

Kurtarılan gemi ya da diğer mülkiyet, kurtarıcının isteği haricinde, kurtarma operasyonlarının tamamlanmasından sonra varılan ilk limandan, kurtarıcının tazminatı için karşı yeterli teminatları yerine getirmeden ayrılamaz¹⁵⁸.

¹⁵³ Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi 1989, Özel Tazminat, m.14.

¹⁵⁴ Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi 1989, Ödülün Kurtaranlar Arasında Paylaşımı, m.15.

¹⁵⁵ Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi 1989, İnsanların Kurtarılması, m.16.

¹⁵⁶ Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi 1989, Kurtarıcıların Uygunsuz Davranışlarının Etkileri, m.18.

¹⁵⁷ Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi 1989, Kurtarma Operasyonlarındaki Yasaklar, m.19.

¹⁵⁸ Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi 1989, Teminatları Sağlamak İçin Görevler, m.21.

10. YENİ TÜRK TİCARET KANUNU TASARISININ DENİZ TİCARETİ HUKUKUNA KILAVUZLUK VE KURTARMA KONULARI İLE İLGİLİ GETİRDİĞİ YENİLİK VE DEĞİŞİKLİKLER

Ülkemizde deniz ticareti hukukunun temel kanunu, 29.06.1956 tarihinde kabul edilmiş olan 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu’dur. Bu kanunun “Deniz Ticareti” başlıklı dördüncü kitabında, gemi ve üzerindeki mülkiyet ve diğer ayni haklar, donatanın sorumluluğu, konişmento, gemi alacaklısı hakkı, çatma, kurtarma yardım ve müşterek avarya gibi temel deniz hukuku konuları düzenlenmektedir.

Bu temel kanuna ek olarak mevzuatımızda, deniz hukukuna ilişkin birçok kanun, yönetmelik gibi düzenlemeler de bulunmaktadır. Şüphesiz deniz hukukunun temel kavramlarını ve temel meselelerini düzenleyen Türk Ticaret Kanunu, deniz ticareti hukuku uygulamasında önemli bir ağırlığa sahiptir.

Yeni bir Türk Ticaret Kanunu hazırlanmasındaki hareket noktası, halen yürürlükte olan 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun, Avrupa Birliği tam üyeliğini müzakere eden ve dünya ekonomisi ile bütünleşme çabası içerisinde olan Türkiye’nin ihtiyaçlarını karşılamaktan uzak ve ayrıca teknolojik gelişmeler ve internetin sağladığı olanakların gerisinde kalmış olmasıdır¹⁵⁹.

Adalet Bakanlığı’nın 1999 yılında kurduğu komisyon alt komisyonlara ayrılmış ve bunlar arasında, Deniz Ticareti Alt Komisyonu kurulmuştur. Deniz Ticareti Alt Komisyonu’nun temel yaklaşımı, deniz hukukuna ilişkin uluslararası sözleşmeler ile uyumlu bir kanun hazırlamak olmuştur. Bu çerçevede, tasarıda, uluslararası sözleşmelerin tercümesi veya doğrudan uluslararası sözleşmeye atıf şeklinde pek çok düzenleme mevcuttur. Uluslararası Denizcilik Örgütü, Uluslararası Denizcilik Komitesi, Uluslararası Teslim Şekilleri gibi uluslararası denizcilik faaliyetini düzenleyen kurallara uyumlu bir Türk Ticaret Kanunu hazırlamak amaçlanmıştır. Bu tasarıda yer alan Deniz Ticaret Hukuku düzenlemeleri, hiç şüphe yok ki, Türk denizcilik sektörünün yapısını ve rekabet gücünü etkileyecek niteliktedir.

¹⁵⁹ **KARA**, Fatma, Yeni TTK tasarısı, Denizcilik Dergisi, İstanbul Ağustos 2009.

10.1 Tasarıda Yer Alan Donatanın Kılavuzun Fiillerinden Sorumluluğu Hususu

Yeni TTK tasarısı m.1291’de kılavuzların hukuki statüsü, Yargıtay’ın 16.03.1955 tarihli ve 1954/26 Esas, 1955/4 Karar sayılı İçtihadı Birleştirme Kararı ile açıklığa kavuşturulmuştur. Buna göre kılavuzlar, geminin sevkindeki etkinlikleri bakımından “danışman kılavuz – sevk kılavuzu”, onlardan yararlanmanın zorunlu olup olmaması bakımından da “zorunlu kılavuz – isteğe bağlı kılavuz” olarak tasnif edilir. İçtihadı Birleştirme Kararında, 6762 sayılı kanunun 1219 uncu maddesine karşılık gelen 1929 tarihli ve 1440 sayılı ticaret kanunumuzun 1278 inci maddesinin mecburi sevk kılavuzu hakkında uygulanacağı kabul edilmiştir. Bu temel ilkede bir değişiklik yapılmasına gerek görülmemiş, ana düzenlemenin tamamlanması amaçlanmıştır.

Maddenin ilk fıkrası yenidir; Türk karasularında kılavuzlar, kural olarak müşavir sıfatı ile görev yapmaktadır. Böyle bir kılavuzun kusuru ile çatma meydana gelmişse, kılavuzun bulunduğu geminin donatanının sorumlu olup olmayacağı hususunda 6762 sayılı kanunda bir açıklık yoktur. Uygulamada donatanın sorumlu olduğu isabetle kabul edilmektedir. Bu açıdan, kılavuz alınmasının zorunlu olup olmaması önem taşımaz. Dolayısı ile, her türlü isteğe bağlı kılavuz ile zorunlu danışman bakımından, yerleşik uygulamada birinci fıkra açık bir hükümle ifade olunmuştur.

İkinci fıkra, 6762 sayılı kanunun 1219 uncu maddesinden alınmıştır; bu hükmün mehzazı da 1972 değişikliğinden önceki Alman ticaret kanunun 738 inci paragrafıdır. Buna karşılık 1910 sözleşmesinin beşinci maddesi uyarınca donatan, zorunlu sevk kılavuzunun kusurundan sorumludur. Anılan hüküm, sözleşmenin müzakereleri sırasında çok tartışılmış ve sonuçta Fransız hukuk anlayışını yansıtan bu çözüm benimsenmiştir. Ne var ki, müzakerelere katılan devletlerin önemli bir kısmı, bu hükmü kabul edemeyeceklerini bildirmişlerdir. Bunun üzerine 1910 sözleşmesine ek bir madde konulmuştur. Bu maddeye göre üye devletler, donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması hakkında bir milletlerarası sözleşme kabul edene kadar 1910 sözleşmesinin beşinci maddesini uygulamayacaktır. Sözleşmeyi imzalayan bütün devletlerin katıldığı böyle bir sözleşme henüz imzalanmamış olduğundan, milli hukukta aksine düzenleme yapılmasına engel yoktur. Nitekim, Almanya’da da, donatan, zorunlu sevk kılavuzunun kusurundan sorumlu tutulmamıştır. Türk hukukuna da uygun olan bu kural tasarıda muhafaza edilmiştir.

Türk Ticaret Kanunu'nda, donatanın gemiadamlarının görevlerini yaparken işledikleri kusurdan sorumlu olduğu açıkça öngörülmekle birlikte, gemiadamı niteliğinde olmayan kılavuzun fiillerinde sorumluluk açık düzenlemeden yoksundur.

Bu konuda Yargıtay'ın 16.03.1995 tarihli ve 1954/26 Esas, 1955/4 Karar sayılı İçtihadı Birleştirme Kararı'na¹⁶⁰ uygun olarak yerleşmiş içtihatları, donatanın mecburi veya ihtiyari danışman kılavuzun fiillerinden sorumlu tutulması yönündedir.

Tasarıda da Yargıtay'ın bu yerleşik içtihadı benimsenmiştir. Donatanın zorunlu danışman kılavuz veya isteğe bağlı kılavuzun görevlerini yerine getirirken işledikleri kusur sonucunda üçüncü kişilere verebileceği zararlardan sorumlu olacağı açıkça öngörülmüştür, tasarının 1291 inci maddesi de bu doğrultuda düzenlenmiştir.

10.2 Tasarıda Yer Alan Kurtarma Yardım Hususu

Denizde kurtarma yardım da yine 23.09.2010 tarihinde Brüksel'de kabul edilmiş olan bir milletlerarası sözleşme ile düzenlenmişti. Türkiye bu sözleşmeye taraf olmuş, ayrıca da sözleşmenin hükümlerini Alman Ticaret Kanunu vasıtasıyla 6762 sayılı kanunun 1222 ile 1234 üncü maddelerine işlenmiş, tamamlayıcı olarak da 1861 tarihli Alman Umumi Ticaret Kanunnamesinden gelen hükümleri kabul etmiştir. Bu düzenlemeler, 20.yüzyılın başlarındaki denizcilik ihtiyaçlarını karşılamaktaydı. Ancak, günümüzün yoğun deniz trafiği, gittikçe artan petrol ve tehlikeli yük taşımacılığı, büyüyen ve idaresi güçleşen gemiler, denizde kurtarma alanında yepyeni ihtiyaç ve zaruretlerin ortaya çıkmasına yol açmıştır. Türkiye' de son yıllarda üst üste yaşanmış vahim deniz kazaları¹⁶¹ bütün bu ihtiyaçların Türk karasuları açısından ne denli gerekli olduğunu ortaya koymuştur. Milletlerarası alanda, bu yeni ihtiyaçlara ve gelişmelere cevap verebilmek üzere, 28.04.1989 tarihinde Londra'da "Denizde Kurtarma Hakkında Milletlerarası Sözleşme" kabul edilmiştir. Bu sözleşme çok kısa süre içerisinde geniş bir katılım bularak yürürlüğe

¹⁶⁰ Bu kararda "Kılavuz olarak Sirkeci rıhtımından hareket eden Mete Şilebinin, Devlet Demiryollarına ait vagon nakline mahsus seyyar Dubaya çarparak hasara uğratmasından dolayı Devlet Demiryolları Umum Müdürlüğü tarafından Mete Şilebi donatanı aleyhine açılan tazminat davasında; Galata Limanı'nda kılavuz olarak seyreden bir geminin çarpma nedeniyle meydana getirdiği zarardan; donatan, kılavuz alması nedeniyle sorumluluktan kurtulamaz" şeklinde sonuca varılmıştır.

¹⁶¹ Özellikle "Torrey Canyon", "Amoco Cadiz" gibi tanker kazalarından edinilen tecrübeler gibi çevre bilincinin geliştirilmesi ile ilgili önemli gelişmeler olmuştur. Ayrıca Türk karasularında vuku bulan "Independenta" (1979), "Nassia" (1994), "TPAO" (1997) ve "Volganef 247" (1999) gibi vahim tanker kazaları nitelikli kurtarma hizmetlerinin önemini ortaya koymuştur ve gemi ve yükün kurtarılması kadar çevre kirliliğinin önlenmesinin de önemli bir zorunluluk olduğu ortaya çıkmıştır.

girmiş olup, bütün denizci ülkelerde başarıyla uygulanmaktadır. Alman hukukunda da sözleşmenin hükümleri 16.03.2001 tarihinde ticaret kanununa işlenmiştir. Bu tesbitler çerçevesinde, tasarının 1298 ile 1319 uncu maddeleri, 1989 sözleşmesinin hükümlerine göre hazırlanmıştır. Tamamlayıcı hususlarda tasarının sistemine uygun hükümler kabul edilmiştir. Kabul edilen sistemin getirdiği yenilikler şöyle sıralanabilir:

1. 1910 sözleşmesinden gelmekte olan “kurtarma” ve “yardım” arasındaki ayrım kaldırılmış ve bu nitelikteki her türlü fiil veya hareket “kurtarma faaliyeti” içerisine toplanmıştır.
2. Kurtarmaya konu teşkil edebilecek su araçları ve eşya geniş bir şekilde tanımlanmış, böylece kurtarma hükümlerinin uygulama alanı yaygınlaştırılmıştır.
3. Kurtarma işinin bir devlet kurumu tarafından yapılması halinde “gönüllülük” unsurunun bulunup bulunmadığı tartışması sona erdirilmiş ve kurtarma yükümlülüğünün mevzuat gereği bulunduğu hallerde dahi kurtarma hükümlerinin uygulanacağı kabul edilmiştir.
4. Kaptanın kurtarma sözleşmesi yapma yetkisi ve kapsamı düzenlenmiştir.
5. Kurtarma sözleşmesiyle değiştirilemeyecek emredici kurallar kabul edilmiştir.
6. Tarafların yükümlülükleri düzenlenmiş ve bu çerçevede özellikle çevrenin korunmasına ilişkin kurallar getirilmiştir.
7. Kurtarma ücretinin belirlenmesinde esas alınacak çağdaş kıstaslar öngörülmüş, borçlular ve güvenceler yeniden düzenlenmiştir.
8. Kurtarma ücretinin paylaşılması hususunda mahkemeleri fazlasıyla meşgul etmiş sorunları ortadan kaldıracak açık hükümler getirilmiştir.
9. Kurtarma faaliyetinin çevre kirliliğini önlemeye ve sınırlamaya da yönelik olduğu hallerde, kurtarana bir özel tazminat ödenmesini öngören kapsamlı bir düzenleme kabul edilmiştir¹⁶².
10. Zaman aşımı yeniden düzenlenmiştir.

Yeni TTK tasarısında 1910 sözleşmesinden gelen “kurtarma” ve “yardım” ayrımı terk edilmiştir. 1989 sözleşmesinin birinci maddesinin (a) bendi uyarınca, tehlikeye maruz bulunan gemiye ve eşyaya yapılmış her türlü yardım, sözleşmenin

¹⁶² Kurtarma hukukundaki “no cure no pay” ilkesi tasarıda da korunmuştur. Fakat, çevre zararı tehdidi oluşturan bir araç veya onun içindeki eşya için kurtarma faaliyetinde bulunulmuş ise, faydalı netice alınmamış olsa dahi kurtaran, yapmış olduğu giderleri “özel tazminat”, yaptığı giderlerin yüzde otuzuna kadar arttırabilir. 1989 Londra Sözleşmesi’nden alınmış bu düzenleme ile, çevre tehdidini azaltan kurtarma faaliyetinde bulunanlar için ek bir koruma öngörülmüş bulunmaktadır.

uygulanmasına yol açan bir “kurtarma faaliyeti” niteliğindedir. Dolayısı ile bu iki kavram artık “kurtarma” kavramı içerisinde toplanmıştır. Öte yandan, 6762 sayılı kanunda kurtarma faaliyetini yürüten kimse için belli bir terim kullanılmamıştı. Bu kimse 1989 sözleşmesinde “salvor” olarak nitelendirilmiştir. Tasarıda ise bu terim “kurtaran” olarak ifade edilmiştir.

Kurtarmaya ilişkin hükümler tasarıda, eşya kurtarma (1298 ile 1316 ncı maddeler) ve insan kurtarma (1317 ile 1318 inci) olmak üzere iki grupta toplanmıştır. Eşya kurtarmaya ilişkin hükümler kendi içinde beş başlık altında toplanmıştır. Önce 1298 inci maddede kurtarma faaliyetinin ne anlama geldiği ifade edilmiştir. 1299 uncu maddede, kurtarma hükümlerine tabi olan diğer haller ile ilgili hüküm, 1300 ile 1302 inci maddelerde kurtarma sözleşmesine ilişkin özel hükümler yer almakta, 1303 üncü maddede bir sözleşme imzalanıp imzalanmadığına bakılmaksızın her kurtarma faaliyetinde taraflara düşen diğer yükümlülöklere yer verilmiştir. 1304 ile 1316 ncı maddelerde kurtaranın hakları ayrıntılı olarak düzenlenmiştir.

Yeni TTK tasarısı madde 1298’de, “Kurtarma” ya ilişkin ilk maddede tanımlar verilmiş ve böylece bu bölümün uygulama alan.ı belirlenmiştir. Maddede verilen tanımlar, 1989 sözleşmesinin çeşitli hükümlerinden biraraya getirilmiştir. Birinci fıkrada “kurtarma faaliyeti” terimi tanımlanmış, ikinci fıkrada “eşya” kavramı açıklanmış, üçüncü fıkrada ise “eşya” teriminden istisna edilen şeyler sıralanmıştır. Son fıkrada ise, “kurtarma faaliyeti” niteliğinde sayılmayan faaliyetler sıralanmıştır.

Yeni TTK tasarısı madde 1299’da, 1989 sözleşmesi bakımından, kurtarma faaliyetini kimin yaptığı önem taşımaz; faydalı bir sonuç sağlayan herhangi bir yardımı yapan kişi “kurtaran” sayılır. Bu husus tasarının 1298 inci maddesinin birinci fıkrasında yer alan “her türlü” ibaresi ile vurgulanmıştır. Maddenin (b) bendinde, aynı donatanın gemileri arasındaki kurtarmada da bu bölüm hükümlerinin uygulanacağı bildirilmiştir. Yeni TTK tasarısı madde 1312’de özel tazminat vurgulanmıştır¹⁶³.

¹⁶³ 1989 sözleşmesinde “special compensation” olarak nitelendirilmiştir, yani İngiliz hukunda “tazminat” anlamına gelen “indemnity” veya “damages” terimleri kullanılmamıştır. Zaten maddenin ilk fıkrasına göre talebin konusu kurtarma faaliyeti için yapılan masraflardır.

Yeni TTK tasarısı madde ise 1300’de, 1989 sözleşmesinin 6 ncı maddesinin ikinci fıkrasında yer alan kurallar¹⁶⁴ tasarının bu maddesine uyarlanırken kaptanın da bu yetkilere sahip olduğu belirtilmiştir.

Uygulamalarda tereddüt ve tartışmalara yol açan diğer bir sorun, birden çok kurtaranın katıldığı kurtarma faaliyetinde, ücretin nasıl pay edileceğidir. İlk fıkarda “tek ücret” ilkesi vurgulanmıştır. Buna göre kurtarma faaliyetlerinin tümü için tek bir ücret istenecektir ve bütün kurtaranlar, onların alt yüklenicileri ve gemiadamları kendi paylarını bu toplam ücretin içinden alacaktır¹⁶⁵.

Kurtarma faaliyeti bir gemi tarafından yürütülmüşse, o geminin donatanı, önceki maddelere göre ücret almaya hak kazanacaktır. Yürürlükte olan TTK¹⁶⁶ nda belirtilen oranlar tasarıya alınmamış ve pay cetvelinin hazırlanması öncelikle donatana bırakılmıştır. Donatanın kaptana ve diğer gemiadamlarına yazılı olarak bildireceği pay cetveline karşı mahkemeye müracaat yolu açıktır¹⁶⁷.

Sonuç olarak yeni düzenlemeye göre, yalnızca kurtaranın ücret ve özel tazminat alacakları değil, kurtarma faaliyetinden doğan bütün alacaklar aynı zamanaşımı süresine tabidir¹⁶⁸.

¹⁶⁴ Bu kurallar, kurtarma sözleşmesinin imzalanmasında ve temsil yetkisi ve kapsamında kimlere yetki verildiğini düzenler.

¹⁶⁵ Yeni TTK tasarısı m.1308.

¹⁶⁶ Yürürlükte olan TTK m. 1230’a göre; bir gemi veya yükü, bir başka gemi tarafından tamamen veya kısmen emniyet altına alınır veya kurtarılsa, kurtarma veya yardım ücreti, öteki geminin donatanı, kaptanı ve diğer gemi adamları arasında, ilk önce donatana yardım veya kurtarma yüzünden geminin uğradığı zararlar işletme yüzünden yapılan fazla masraflar tazmin edildikten sonra bakiyeden vapur donatanına üçte iki, yelkenli donatanına yarısı, vapur kaptanı ve diğer gemiadamlarına altıda birer, yelkenli kaptanı ve diğer gemiadamlarına dörtte birer verilmek suretiyle pay edilir.

¹⁶⁷ Yeni TTK tasarısı m.1310.

¹⁶⁸ Yeni TTK tasarısı m.1319.

11. SONUÇ

Kurtarma yardım faaliyetlerinde kurtarıcı ya da yardımcının 3.kişi olabileceği durumlar ile karşılaşılabilir, 3.kişi denizde veya karada olabilir ve kişi olarak veya fikir olarak yardımda bulunabilir. Burada söz konusu 3.kişi bir kılavuz kaptan da olabilir.

Kurtarıcı veya yardımcının kılavuz kaptan olması durumunu kurtarma yardım hukuku, gemi kaptanı ve kılavuz kaptan arasındaki görev ve sorumluluk paylaşımı ile kılavuzluk hizmetinin hukuki yapısına göre incelediğimizde; olağan tehlike sınırı dışında kurtarmayı haklı kılacak bir tehlike içine girmiş gemide görev yapan kılavuzun, artık üçüncü kişi olduğu kabul edilmekle birlikte, kılavuz kaptanın normal hizmet sınırları içerisine girmeyecek hareketlerde bulunması sonucu kurtarma yardım faaliyetinde bulunulması halinde, kılavuz kaptan da kurtarıcı (salvor) olarak değerlendirilmelidir, ve bu durumda kılavuz kaptan da kurtarma yardım ücretinden pay alabilir.

KAYNAKLAR

- AKTEN**, Necmettin, *Kılavuz Kaptan Gemiadamı mıdır?*, İstanbul Barosu Dergisi, özel sayı:5 İstanbul 2007, s.123-132.
- AYBAY**, Gündüz, *Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili Yargıtay Kararları*, İstanbul 1986, s.291-294.
- AYBAY**, Gündüz, *Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku*, İstanbul 1998.
- ARSEVEN**, Haydar, *Deniz Ticareti Hukuku Dersleri*, 1961 İstanbul.
- ATİK**, Oğuz, *Kurtarma Yardım Hizmetleri ve Türkiye Uygulaması*, Yüksek Lisans Tezi (yayımlanmamış), 2007, s.37.
- BARTLETT-PRINCE**, W., *Pilot-Take Charge*, s. 16.
- CARVER**, *Carriage of Goods by Sea*, Londra 1938.
- ÇAĞA**, Tahir / **KENDER**, Rayegan, *Deniz Ticareti Hukuku I*, İstanbul 2000.
- CHORLEY**, Robert, *Chorley and Gile's Shipping Law*, Londra 1995.
- ÇETİNGİL**, Ergon / **KENDER**, Rayegan, *Deniz Ticareti Hukuku Dersleri*, İstanbul 1978.
- Denizcilik Müsteşarlığı**, Uluslararası Mevzuat Veritabanı, Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi, 1989 Londra.
- EROL**, Aykut, *Boğazlarımız ve Kılavuz Kaptan*, Eta Dergisi, Sayı Temmuz-Ağustos, İstanbul 1997.
- EROL**, Aykut, *Kılavuz Kaptan ve Kılavuzluk*, DENİZATI Dergisi, sayı 18, İstanbul 1988.
- EROL**, Aykut, *Dünyada ve Türkiye'de Kılavuzluk Hizmetleri*, ETA Dergisi, sayı Mayıs-Haziran İstanbul 1997.
- EROL**, Aykut, *Liman Tarifeleri ve Ülkemizin Menfaatleri*, Dünya Gazetesi, 25.09.2008.
- EROL**, Aykut, *Ülkemizde Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri*, Denizcilik Dergisi Kasım-Aralık sayı:40, İstanbul 2008.
- GÖKNİL**, Hüseyin Avni, *Borçlar Hukuku*, 1951 Ankara, s.362.
- GÖKNİL**, M., *Deniz Ticaret Hukuku* 3.Baskı, İstanbul 1946.
- GÜLTEKİN**, G., *Deniz Hukuku, Çatma ve Kurtarma Yardım*. Prof. Cemil Bilsel' e Armağan, İstanbul 1939.
- HIGNETT**, HM, 1990, *Brief History of Pilotage*, The Nautical Institute on Pilotage and Shiphandling, s.16.
- ILGIN**, Sezer, *Deniz Hukuku-II* (Deniz Özel Hukuku) Deniz Harp Okulu 2008.

- KARA**, Fatma, *Yeni TTK tasarısı*, Denizcilik Dergisi, İstanbul Ağustos 2009.
- KENDER**, Rayegan, *Denizde Kurtarma-Yardım 1910 tarihli Brüksel Konvansiyonu ve Türk Hukukuna Göre*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Matbaası, İstanbul 1962.
- KENNEDY**, 1958. *Civil Salvage*, Fourth Edition, s. 44, London.
- KORAL**, Rabi, *İç Hukukumuzda Tahkim*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Matbaası, XIII. Cilt İstanbul 1947.
- KORALTÜRK**, Murat, *Türkiye’de Kılavuz Kaptanlığın Tarihi*, İstanbul 2004.
- MARTIN**, N, *Sea and River Pilots*, s.14.
- MENTEŞ**, Tufan, *Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul 1977.
- MENTEŞ**, Tufan, *Gemiadamının Kurtarma Yardım Ücreti ve Adalet Kavramı*, İstanbul 1990.
- OKAY**, Sami, *Deniz Ticareti Hukuku Dersleri Cilt II*, İstanbul 1958.
- RIPERT**, George, 1980. *Droit Maritime*, Cilt III, s.102.
- TEKİL**, Fahiman, *Deniz Nakliyatı ve Sigorta Hukukunda Kurtarma ve Yardım*, İstanbul 1966.
- YAVAŞÇA**, Cemalettin, *Deniz Ticaret Hukuku Deniz Kazaları ve Deniz Sigortaları*, İstanbul 1993.

EKLER

- EK A.1 :** Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Liman Hizmetleri Tarifesi
- EK A.2 :** Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Kurtarma Yardım Sözleşmesi (TOF)
- EK A.3 :** Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi,1989

EK A.1



TÜRKİYE DENİZCİLİK İŞLETMELERİ A.Ş.

LİMAN HİZMETLERİ TARİFESİ

1.1 AMAÇ VE KAPSAM

Bu Tarifenin amacı: Kanun, Tüzük, Yönetmelik ve Talimatlarda belirtilen esaslar dahilinde, Kuruluş tarafından işletilmek üzere Devletçe kendilerine verilen Liman, Rıhtım ve İskeleler ile diğer kıyı tesislerinde yapılacak iş ve hizmetin ücret ve uygulama koşullarını düzenlemektir.

Bu Tarife, yukarıda belirtilen yerlerde verilecek, Kuruluşun Ana Statüsünde ve bu Tarife kitabında yer alan, iş ve hizmetleri kapsar.

1.2 TANIMLAR VE KISALTMALAR

Bu Tarife kitabında geçen;

1.2.1 Kuruluş:

Devletçe işletilmek üzere kendisine liman, rıhtım, iskele ve kıyı tesisleri verilen genel müdürlüğü (TDİ Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş Genel Müdürlüğü.)

1.2.2 İşletme:

Hizmetin yerine getirildiği kuruluşa bağlı liman işletmesini,

1.2.3 Gemi:

Su üstünde insan ve yük taşımaya veya savaşmaya yarayan kendi hareket etme kabiliyetine sahip deniz araçlarını,

a)Yolcu ve Feribot Gemileri : Rıhtımlara yanaşan veya baştan, kıçtan ve yandan kapak atmak suretiyle yolcu, yük ve araç taşımaya mahsus gemileri,

b)Car Carrier Gemiler: Rıhtımlara kıçtan ve yandan kapak atmak suretiyle yanaşan, çok katlı ve binek aracı taşımaya mahsus gemileri,

c)Ro-Ro Gemileri: Rıhtımlara baştan, kıçtan ve yandan kapak atmak suretiyle yanaşan, yolcu ve yük taşımaya mahsus, kendinden müteharrik olan veya olmayan, tekerlekli araçlar üzerindeki her türlü yüklerin yükletilip boşaltıldığı gemileri,

d)Konteyner Gemileri: Uluslararası Standartlar Örgütünce (ISO) kabul edilen tip ve ölçülere uygun şekilde hususi, dayanıklı ve özel tertibatlı yükleri taşımaya mahsus gemileri,

e)Transit yük gemileri : Limana yükleme veya boşaltma amacıyla gelip yükleyeceği veya boşaltacağı yük oranının % 50'sinden fazlası transit olan gemileri,

f) Diğer Gemiler: a.b.c.d ve e maddeleri dışında kalan gemileri,

1.2.4 Gemi Tonilatosu:

a)GT (Gros Tonilato): Geminin güverte altı ve güverte üstü bütün kapalı yerlerin hacmini,

b)NT (Net Tonilato): Geminin yük ve yolcu taşımaya imkan vermeyen kısımlarının gros tonilatodan çıkarılmasından sonra kalan hacmini,

1.2.5 Deniz Vasıtası: Liman İşletmesince gemilerin limana alınıp yanaştırılması ve ayrılmasında veya aracılığı ile yükleme-boşaltma, şifting ve limbo hizmetleri ile taşıma hizmetlerinde kullanılan her türlü makinalı ve makinasız deniz araçlarını,

4.10 KURTARMA-YARDIM HİZMETLERİ TARİFESİ (Tarife No: 17)

4.10.1 Hizmetin Tanımı:

Kılavuz ve römorkör hizmeti verilen gemide seyir halinde iken oluşabilecek teknik bir arıza sonucu dümen ve makinelerin vazife görmemesi, gemide meydana gelecek yangın, patlama, sabotaj gibi tehlikeli durumların yanı sıra personelden veya yolculardan kaynaklanan herhangi bir eylem, anarşi, boykot gibi riskli ve olağanüstü durumlar nedeniyle geminin kurtarma-yardıma düşmesi halinde, kılavuzluk ve römorkaj hizmeti sona erer. Bu aşamadan sonra verilen hizmetler kurtarma-yardım hizmeti olarak değerlendirilir.

4.10.2 Tarife Ücreti:

Kurtarma-yardım hizmet ücreti: kurtarılan değerler, yapılan iş ve ilgili mevzuatta belirtilen kıstaslar dikkate alınarak tahakkuk ettirilir.

EK A.2

KIYI EMNİYETİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ



KURTARMA-YARDIM SÖZLEŞMESİ
FR.710.138 – Rev 00 / 26.05.2006

KURTARMA YOK – ÜCRET YOK

1)Kurtarıcının Adı: KIYI EMNİYETİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (Sözleşmede bundan sonra “KURTARICI” olarak adlandırılacaktır.)	2)Kurtarılacak Değerler: Gemi Adı: Gemi, Bunker ,Yük, Navlun (Sözleşmede bundan sonra “Kurtarılacak Değerler” olarak belirtilecektir.)
3) Teslim Yeri: (Belirtilmemesi halinde en yakın demir mahalli kabul edilir)	4) Donatan / İşletici Adı :
5) Sözleşme Yeri:	6) Sözleşme tarihi:
7)Kurtarıcı Nam ve Hesabına İmzalayan: İmza:	8)Kaptan veya Kurtarılacak Değerler Nam ve Hesabına imzalayan: İmza:

Deniz Tehlikesine maruz kalan geminin kaptanı, donatan veya temsilcisi sözleşmede kısaca "**KAPTAN**" olarak anılacaktır. **KAPTAN**, 8 madde ve 4 sayfadan ibaret bu sözleşmeyi kabul ederek kurtarılacak tüm değerleri temsilen iki nüsha olarak imzalamıştır.

KIYI EMNİYETİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

MADDE 1-- Bu sözleşme Türk Ticaret Kanunu'nun 1223. maddesi gereğince **“yapılan hizmetler neticesiz kalırsa kurtarma veya yardım ücreti istenemez”** esasına göre yapılmıştır. Bu Sözleşmeye göre yapılan hizmetin kurtarma-yardım niteliğinde bulunduğuna itiraz olunamaz.

MADDE 2-- KAPTAN, deniz tehlikesine maruz kalan kutu 2 de belirtilen değerlerin, ücret karşılığında kurtarılacak kutu 3 de belirtilen mahalde kendisine teslim edilmesini KURTARICI'dan istemiştir. KURTARICI da bu teklifi kabul ederek, her türlü hizmet, masraf ve vasıta kendisine ait olmak üzere, kurtarma ve yardım işinde işbu sözleşme hükümleri dairesinde elinden geldiği kadar çalışmayı taahhüt etmiştir.

KURTARICI, yapılacak kurtarma-yardım hizmetinin, faydalı bir netice sağlayıp sağlamayacağı veya kutu 2 de belirtilen değerlerin kurtarma-yardım hizmet ve masraflarına değip değmeyeceği hususunda başlangıçta ve Kurtarma Yardım hizmetinin sonuna kadar, her zaman, mutlak takdir hakkını haizdir.

KURTARICI, bu mutlak takdir hakkını kullanarak, kurtarma yardımının bir netice vermeyeceğine veyahut deniz tehlikesine maruz kalan kutu 2 de belirtilen değerlerin durumunu, diğer hal ve şartları da dikkate alarak değerlerin yapılacak kurtarma-yardım hizmet ve masraflarına değmeyeceğine kanaat ettiği takdirde, akitten rücu ve işe başlamış olsa dahi işi bulunduğu hal üzere terk etmek yetkisini haizdir. İş terk ve akitten rücu halinde KURTARICI'dan tazminat talebinde bulunulamaz. Gemi veya gemide bulunan şeyler kısmen kurtarılmış ise KURTARICI, kurtarılan değerler üzerinden ücret alır. Bu ücret kurtarılan değerleri geçemez.

KURTARICI, kurtarma-yardım hizmetini bu sözleşmede adı geçen veya elinde mevcut diğer kurtarma gemilerinden herhangi biri ile yahut diğer gemi ve vasıtalarla yapmak ve hizmetin herhangi bir safhasında gemi veya vasıta değiştirmek hususunda her zaman tam bir yetkiye sahiptir

MADDE 3--Deniz tehlikesi altında bulunan geminin kaptanı, KURTARICI'nın gerekli bulduğu manevra ve ameliyeleri yapar , gerekli malzemeyi KURTARICI veya emrine verir. KURTARICI, deniz tehlikesi altında bulunan geminin makine,demir, zincir, her türlü teçhizat ve teferruatını, kurtarma ve yardım ile ilgili olarak ücretsiz kullanmaya yetkilidir. Bu amaçla yukarıda belirtilen her türlü malzemenin gerektiğinde yerini değiştirir, diğer bir gemiye veya kurtarma gemisine nakleder.

KURTARICI, deniz tehlikesi altında bulunan gemi içindeki bütün maddeleri; yük, safra, mahrukat, gemi vasıtaları, alet, edevat v.s. boşaltabilir, serbestçe yerlerini değiştirebilir, limbo edebilir ve kendi mutlak rey ve kanaatince denize atılmasını lüzumlu gördüğü şeyleri denize atabilir. Bundan dolayı tazminata muhatap olamaz.

Kurtarma-Yardım ameliyesi yapılırken manevra, yükleme, boşaltma, çekme ve diğer hareketler yüzünden veya muhalif hava yada herhangi bir sebeple deniz tehlikesine maruz kalan geminin tekne ve teçhizatına, yüküne ve sair değerlere vaki hasar, zarar ve ziyadan veyahut büsbütün ziyadan dolayı KURTARICI'ya sorumluluk yüklenemez.

KIYI EMNİYETİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

MADDE 4-- KAPTAN ve diğer gemi adamları, kurtarma-yardım işine hiçbir şekil ve surette müdahale edemezler, manevra ve ameliyeleri önleyemez veya kendiliklerinden manevra ve ameliyelere teşebbüs edemezler.

KAPTAN ve gemi adamları gemi, yük, kaza hakkında ve sair hususlarda bütün bilgi ve özellikleri kurtarma gemisi kaptanına derhal bildirmekle yükümlüdürler.

Ayrıca KAPTAN, gemi içindeki yük ve yakıtın cins, nitelik, nicelik ve değerlerini; gemi, yük ve navlunun sigorta şirketlerinin adını ve sigorta bedellerini, navlunun tahsil edilip edilmediğini, edildi ise ne kadarının tahsil edildiğini KURTARICIYA yazı ile bildirmek zorundadır. İşin, KAPTAN tarafından yarım bırakılması veya müdahale edilerek, bitirilmesinin önlenmesi halinde, kurtarma-yardım hizmeti tam ve başarılı olarak verilmiş kabul edilir. Kurtarma-yardım ücreti buna göre tespit, tayin ve tediye olunur.

MADDE 5--Kurtarılan değerlerin kutu 3'de belirtilen mahalle getirildiği veya bulundukları yerde emniyet altına alındığı, yahut 4'ncü maddenin son fıkrasındaki halin vuku bulduğu tarihte kurtarma-yardım taahhüdü başarı ile yerine getirilmiş ve deniz tehlikesinden kurtarılan değerler, sözleşme hükümlerine göre KAPTAN tarafından teslim alınmış sayılır.

KAPTAN, bu maddenin birinci fıkrasına göre kurtarma-yardımın son bulması üzerine ve derhal, kurtarma yardım ücretiyle masraflarına, faizlerine, hakem, avukat ücretleri ve tahkim masraflarıyla KURTARICI'ya tediye ile yükümlü ve muhatap olacağı bilcümle hususlara karşılık, kurtarılan değerlere şamil olmak üzere KURTARICI'nın tayin edeceği şekil, şart ve miktarda meblağı muhtevi sureti ilişik, müddetsiz müşterek ve müteselsil borçlu ve müteselsil kefil kaydını muhtevi muteber bir banka teminat mektubunu veya nakit teminatı vermekle mükelleftir. Teminatın miktarı, ileride kurtarma-yardım ücretinin hakemlerce belirlenmesinde ve masraf vesair yükümlülüklerin tahmilinde bir tesiri haiz değildir.

Sözleşme hükümlerine uygun şekilde teminat verilmesi tarihine kadar KURTARICI, Kurtarma-Yardım hizmeti verilen gemi civarında kurtarma gemisi bekletebilir veya sair tedbirleri alabilir. Bu nedenle yapılan masraflar, uğranılan zararlar ve kayıplar da kurtarma-yardım ücretinin tespit ve belirlenmesinde nazarı dikkate alınır. Bu ücretin belirlenmesinde sarf edilen zaman, deniz vasıtasının bulunduğu yerden hareketle tekrar aynı yere dönüşüne kadar geçen zaman dilimi olarak hesaplanır.

Kurtarılan ve Emniyet altına alınan değerler üzerinde, bu sözleşme ve Türk Ticaret Kanunu'nun kurtarma-yardım hükümleri gereğince, KURTARICI'nın rehin ve hapis hakları mevcuttur. Kurtarılan veya yardım gören gemi ve içindekiler KURTARICI'nın yazılı muvafakati olmadıkça kutu 3'de belirtilen mahalden hareket ettirilemez, başka mahalle götürülemez ve yük ile diğer eşya ve malzeme gemiden alınamaz.

Kurtarılan tüm değerlere karşılık tek bir teminat mektubu verilebileceği gibi, KURTARICI'nın yazılı muvafakati ile gemi yük navlun ve bunker için ayrı ayrı teminat verilebilir. KURTARICI, yük ve navlun için ayrı ayrı teminat verilse dahi donatan aleyhine yasal yollara başvurabilir.

KIYI EMNİYETİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Teminatın verilmemesi veya yetmemesi halinde, verilmesi veya tamamlanmasına kadar KURTARICI, alacağını temin zımında rehin ve hapis hakkını kullanmak, gemi ve yük üzerinde ihtiyati tedbir veya ihtiyati haciz kararı alarak gemiyi seferden men etmek de dahil olmak üzere bütün hukuki yollara müracaatta serbesttir. Bu haklarının kullanılmasında gemi ve yüke gelebilecek zarar, ziyan ve hasardan dolayı sorumluluk gemi, bunker, yük ve navlun ilgililerine aittir.

Gemide bulunan yükün herhangi bir suretle gemiden teminatsız veya noksan teminatla çıkarılması halinde; yük ilgililerinin payına düşen Kurtarma-Yardım ücretinden kurtarılan veya yardım gören gemi donatanı, kaptan ile birlikte KURTARICI'ya karşı şahsen sorumludur.

Teminatın yüksek alınmış bulunmasından dolayı KURTARICI'dan hiçbir tazminat talep edilemez.

MADDE 6-- Kurtarılan veya yardım gören gemi donatanı, yük ilgililerinin ödemekle mükellef olduğu kurtarma yardım ücretiyle, hakem, avukatlık ücretleri, masrafları ve diğer bütün mali yükümlülüklerden dolayı KURTARICI'ya karşı yük ilgilileriyle birlikte müşterek ve müteselsil borçlu ve alacağın teferruatıyla birlikte tamamından sorumludur. Kurtarılan veya yardım gören gemi donatanı, KURTARICIYA Kurtarma-Yardım hizmetinden doğan bütün alacağı öder. KURTARICI, alacaklarının tahsili için açacağı davada husumeti, kurtarılan değerlere şamil olmak üzere, teselsül ve iştirak esasına binaen yalnız donatana veya donatanla birlikte yük sahibine, ya da bu esaslar dairesinde Kaptana tevcih etmek hususunda tam bir serbestiye sahiptir.

Donatan; gemi, bunker, yük ve navluna düşen bütün kurtarma-yardım ücretleriyle teferruatını ödemeyi ve bu sebeple, husumetin yalnız kendisine tevcihini kabul eder. Teminatların ayrı ayrı verilmesi husumetlerin tevcihinde hiçbir şekilde etkili olmaz.

Taraflarca Sulh olunamaması halinde, kurtarılan değerlere verilen Kurtarma-Yardım hizmetinden kaynaklanan Kurtarma-Yardım alacağının tayinine ilişkin ihtilaf, yasal süresi içerisinde Kurtarıcının talebi üzerine İstanbul'da tahkim yolu ile hallolunur. Diğer ihtilaflar genel hükümlere göre İstanbul Mahkemelerinde hal ve fasl olunur.

KURTARICI bir hakem, KAPTAN veya donatan da kurtarılan değerlere şamil olarak bir hakem tayin ederler. KURTARICI'nın hakem seçiminin kendisine tebliği üzerine, kaptan veya donatan bir hafta içinde bu maddede yazılı olduğu şekilde, hakemini seçip KURTARICI'ya bildirmediği takdirde ikinci hakem; KURTARICI'nın müracaatı üzerine İstanbul Denizcilik İhtisas Mahkemesi tarafından seçilir.

İki hakem kararda ittifak edemezler ise, üçüncü hakemi seçerler. Üçüncü hakem seçiminde ittifak edemedikleri takdirde, üçüncü hakem KURTARICI'nın müracaatı üzerine İstanbul Denizcilik İhtisas Mahkemesi tarafından seçilir.

Tarafların gelip gelmemelerine bakılmaksızın, Hakemler tarafları davet ederek toplandıkları ilk toplantı tarihinden başlamak üzere 55 gün içinde tetkikatı ikmal ile karar verir. Üçüncü hakeme gidildiği takdirde, tarafların gelip gelmemelerine

KIYI EMNİYETİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

bakılmaksızın müddet her üç hakemin tarafları çağırarak toplandıkları günden aşlamak üzere 45 gün sonrası için uzatılmış olur ve bu takdirde hakemler üç hakem halinde taraflarla birlikte toplandıkları günden başlamak üzere 45 gün içinde tetkikatı ikmal ile karar verirler.

Hakemler, Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanununun Tahkim'e ilişkin emredici hükümleri hariç olmak üzere Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu ile bağlı değildir. Tetkikat günü gelmeyen taraf çağırılamaz, yargılamaya yokluğunda devam edilir.

Tahkim müddeti tarafların muvafakati ile veya mahkeme kararı ile uzatılabilir.

Gemi, bunker, yük ve navlun için ayrı ayrı teminatlar alındığı takdirde, hakemler kararında kurtarılan değerleri ve nispetlerini ayrı ayrı belirtirler.

Hakemlere, hüküm altına aldıkları meblağ üzerinden hakem ücreti ödenir. Bu ihtilafın iki hakem tarafından halli takdirinde hüküm altına alınan meblağın %10' u, üç hakemle halli takdirinde %12' sidir. Bu nisbet üzerinden ahakkuk eden ücret, aleyhine alacak davası ikame edilen kurtarılan değer sahip ve/veya ilgililerine ait olur ve hakemler arasında eşit şekilde paylaşılır.

Hakemler, hükmolunacak meblağa kurtarma-yardım hizmetinin bittiği tarihi takip eden günden başlamak üzere, T.C. Merkez Bankasının Kısa Vadeli Krediler için öngördüğü reeskont faizi oranına göre faiz yürütür.

MADDE 7-- KURTARICI, kaza yerine gelinceye kadar, deniz tehlikesine maruz kalan gemi kendi imkanlarıyla urtulur ise, kurtarıcı yaptığı masraflar ve bu yüzden uğradığı zararlarla birlikte, münasip bir ücret almaya hak kazanır.

Tekel sınırları dışında veya içinde deniz tehlikesine maruz kalan gemi 3' üncü şahıslar veya gemiler tarafından urtarılır ya da yardım görürse, deniz tehlikesine maruz kalan gemi KURTARICI'ya, tam bir Kurtarma-Yardım ücreti tazminatı ödemeyi kabul eder.

MADDE 8-- Hakemlerin takdir ve tayin etmiş oldukları kurtarma-yardım ücreti ile avukatlık ve hakem ücretleri, aiz vesair meblağ, tahkim masrafları, hakem kararının Kaptan'a, Donatan'a veya vekillerine tebliğ tarihinden itibaren 7 gün içinde KURTARICI'ya ödenecektir. Aksi takdirde KURTARICI elindeki teminattan veya gemi veyahut tahsil edilmemiş navlundan veya yükten bütün alacakları tahsile yetkilidir.

EK A.3

ULUSLARARASI KURTARMA SÖZLEŞMESİ, 1989

BÖLÜM 1- GENEL HÜKÜMLER

Madde 1

Tanımlar

Bu Anlaşmada yer alan

(a)**Kurtarma operasyonu**, seyir edilebilir sularda veya diğer sularda tehlikede bulunan bir tekneye ya da herhangi bir mala yardım etme işleminin üstlenilmesi hareketi veya işidir.

(b)**Tekne**, seyir etme kabiliyeti olan herhangi bir gemi, tekne ya da herhangi yapıdır.

(c)**Mal**, riski halinde taşıma ücretini de içeren, kalıcı ve kasıtlı olmayarak sahil şeridine bağlanan herhangi bir malıdır.

(d)**Çevreye verilen zarar**, kirlenme, bulaşma, yangın, patlama ya da diğer büyük vakalar nedeniyle insana veya kıyı yada iç sularda veya bunlara bitişik alanlardaki deniz yaşamı veya kaynaklarına verilen fiziksel hasardır.

(e)**Ödeme**, bu Sözleşme göre ödenmesi gereken ödül, ücret yada tazminattır.

(f)**Organizasyon**, Uluslararası Denizcilik Örgütüdür.

(g)**Genel Sekreterlik**, Örgütün Genel Sekreterliğidir.

Madde 2

Sözleşmenin uygulanması

Bu Sözleşme, ilgili olan adli veya uzlaşma prosedürü işlemlerinin bir taraf devletine getirilmesi ile uygulanabilir hale gelebilir.

Madde 3

Platformlar ve delici üniteler

Bu Sözleşme, deniz yatağı mineral kaynakları araştırması, üretimi ya da işletimi yapılan bölgelerin etrafında bulunan sabit yada yüzen platformlar veya karadan gelen delici ünitelere uygulanmayacaktır.

Madde 4

Devlete ait tekneler

1. Madde 5 e hâlel getirmeksizin, kurtarma operasyonu sırasında devlet aksini kararlaştırmadıkça, genel olarak göz önünde bulundurulmuş uluslararası hukukun prensipleri altındaki yüce dokunulmazlık esaslarına göre bu Sözleşme savaş gemilerine veya devletin sahip olduğu veya işlettiği ticari olmayan diğer gemilere uygulanmayacaktır.

2. Taraf Devlet, paragraf 1 de tanımlanan savaş gemilerine veya diğer bu Sözleşme uygulamaya karar verdiğinde, Genel Sekreterliği, bu uygulamanın terimlerini ve durumlarını açıkça belirterek, bundan haberdar edecektir.

Madde 5

Kamu otoritelerince kontrol edilen kurtarma operasyonları

- 1.Bu Sözleşme, kamu otoritelerince yürütülen veya kontrol edilen kurtarma operasyonlarıyla ilişkili hiçbir ulusal kanun veya uluslararası Sözleşmelere karşı bir etkide bulunmayacaktır.
- 2.Bununla birlikte, kurtarma operasyonunda bulunan kurtarıcılar, yaptıkları kurtarma işlemi dolayısıyla Sözleşmede belirtilen haklardan ve çıkarlardan yararlanma hakkına sahip olacaklardır.
- 3.Kurtarma operasyonlarında bulunan bir kamu otoritesinin, Sözleşmede belirtilen haklardan ve çıkarlardan yararlanma dereceleri, sözü geçen kamu otoritesinin dahilinde bulunduğu devletin kanunlarına göre belirtilecektir.

Madde 6

Kurtarma anlaşmaları

- 1.Bu Sözleşme, yapılan anlaşmada kurtarıma derecesi açıkça belirtilmedikçe, her kurtarma operasyonuna uygulanacaktır.
- 2.Gemi kaptanı, kurtarma anlaşmasını gemi maliki adına akdetme hakkına sahip olmalıdır. Gemi kaptanı veya gemi maliki, gemideki yükün sahibi adına kurtarma anlaşmasını akdetme hakkına sahip olmalıdır.
- 3.Çevreye karşı oluşacak zararın önlenmesi yada en aza indirmesi için de olsa, bu Maddedeki hiçbir husus Madde 7 deki hükümleri etkilemeyecektir.

Madde 7

Anlaşmaların iptali ve geliştirilmesi

Bu anlaşma aşağıda belirtilen durumlarda iptal edilebilir yada geliştirilebilir:

- (a)eğer anlaşma yakışsız bir etkiye yada tehlikeli bir tesire girmişse ve şartları adaletsizse
- (b)anlaşmaya göre belirlenen ödeme verilen hizmete göre çok fazla ya da çok az ise

KISIM II- KURTARMA OPERASYONLARININ PERFORMANSLARI

Madde 8

Kurtaranın, gemi kaptanının ve gemi malikinin görevleri

- 1.kurtaranın, gemi malikine ve gemide bulunan yük sahibine karşı görevleri
 - (a)kurtarma operasyonunu büyük bir dikkatle sürdürmek
 - (b)(a) da bahsedilen görevi yerine getirirken çevreye gelebilecek hasarı önlemek veya en aza indirmek için elinden geleni yapmak.
 - (c)Şartlar, başka kurtarıcılardan yardım isteme durumuna geldiğinde ve;
 - (d)Mantıklı olarak gemi kaptanı veya tehlikede bulunanlar tarafından diğer kurtarıcılardan yardım istenmişse bunu kabul etmek; diğer kurtarıcılardan yardım talebinin gereksiz ve yerinde olmayan bir talep olduğu ortaya çıkarsa ilk kurtarıcının hakları kaybolmaz veya aza indirgenemez.
- 2.gemi kaptanı, malikinin veya gemideki yükün sahibin kurtarana karşı görevleri
 - (a)kurtarma operasyonları sırasında kurtaranla tam bir işbirliği içinde olmak;
 - (b)bunu yaparken çevreye gelebilecek hasarı önlemek yada en aza indirmek
 - (c)tekne yada tehlikedeki birimler güvenli bir yere geldiğinde, mantıklı olarak kurtaran tarafından talep edilmiş teslim işlemini onun isteğine göre yapmak.

Madde 9

Kıyı devletlerinin hakları

Bu Sözleşmede yer alan hiçbir husus kıyı devletinin uluslararası hukukun prensipleri ölçüsünde gözetdiği haklarıyla çelişmeyecek ve onları etkilemeyecektir. Buna göre kıyı devleti, yasalarınca önlemeye çalıştığı çevre kirliliği ve koruduğu kıyıların tehdit altına sokmamak için yürütülen kurtarma operasyonlarına müdahale etme ve rota belirleme hakkına sahiptir.

Madde 10

Yardım hizmeti görevi

1. Her kaptan denizde kaybolma tehlikesi ile karşı karşıya olan herkese, kendi gemisine ve personeline zarar vermeden yardım etmekle yükümlüdür.
2. Taraf Devlet, 1. Paragrafta belirtilen bu görevi zorunlu olarak uygulatmak için gerekli olanı yapmalıdır.
3. Paragraf 1 de belirtilen yükümlülüğün gemi kaptanı tarafından ihlali sonucu, gemi, maliki sorumlu tutulmaz.

Madde 11

İşbirliği

Taraf ülke, tehlikedeki bir birimin kurtarılması için ve aynı zamanda çevrenin de hasar görmesini önlemek için yapılan kurtarma operasyonlarında, bu işlemler için karar verme yada düzenleme yapma aşamasına gelebilir. Bunlar, tehlikedeki gemiye veya binme limanları açmak veya kurtaranın işini kolaylaştırmak için bazı hazırlıklar yapmak olabilir. İşte bu durumlarda kurtarma operasyonuna yeterli yardımı yapabilmek için gerekli otoriteleri hesaba katmalıdır.

KISIM III-KURTARANIN HAKLARI

Madde 12

Ödül için koşullar

1. başarıyla sonuçlanan kurtarma operasyonu sonucunda ödül hakkı doğar
2. aksi kararlaştırılmadıkça yararlı bir sonuca ulaşmayan kurtarma operasyonları sonucu hiçbir ödeme yapılmaz.
3. bu kısım, kurtaran ve kurtarılan gemilerin sahibi aynı olsa bile uygulanacaktır.

Madde 13

Ödül belirleme kriterleri

1. Ödül, kurtarma operasyonlarını teşvik edecek miktarda olmalı ve aşağıdaki kriterler, sırası dikkate alınmadan, göz önünde bulundurulmalıdır;
 - (a) teknenin ve diğer tehlikedeki birimlerin kurtarılan değerleri;
 - (b) çevreye gelebilecek hasarın önlenmesinde yada en aza indirilmesinde, kurtaranın sarf ettiği çaba ve gösterdiği beceriklilik;
 - (c) Kurtaran tarafından elde edilen başarının derecesi;
 - (d) Tehlikenin derecesi ve niteliği;
 - (e) Kurtaranın tekneyi ve tehlikede ki diğer birimleri kurtarıırken sarf ettiği çaba ve gösterdiği beceriklilik;
 - (f) Kurtaranlar tarafından harcanan zaman, harcanan para ve uğranan kayıplar;
 - (g) Sorumluluğun riski ve kurtaran tarafından veya onun ekipmanları tarafından girilen diğer riskler;
 - (h) Verilen yardım hizmetinin çabukluğu;

- (i) Kurtarma operasyonlarında istenen ekipmanların yada gemilerin elde edilebilirliği ve kullanılabilirliği;
(j) Kurtaranın kullandığı ekipmanların yeterliliği ve hazır olma durumları.

2. ödülün ödenmesi, yukarıdaki kriterler göz önüne alınarak, geminin ve tehlikedeki diğer birimlerin ilgililerinin, kurtarılan değerlerinin oranına göre belirlenecektir. Yine de taraf devlet kendi ulusal hukukunda sözü geçen ödülün ödenmesinin bu ilgililerin biri tarafından yapılmasını sağlayabilir. Bu, bir ilgilinin, diğer ilgililere, kendilerini ait olan hisselerine karşı yapacağı bir başvuruya bağlıdır. Bu maddedeki hiçbir şey savunma hakkını etkileyemez.

3. bir ilgiliye özel olan ödül ve ödenebilir olan ve yasal olarak tahsil edilebilen masraflar, teknenin ve tehlikedeki diğer birimlerin kurtarılan değerlerinden fazla olmayacaktır.

Madde 14

Özel tazminat

1. kurtaran, kurtarma operasyonunu :

çevreyi, kendi ve taşıdığı yük nedeniyle tehdit eden bir gemiye karşı yaparken, paragraf 13 te belirtilen ödülü almaya hak kazanmazsa, burada belirtilen, yaptığı masraflara eş değerde bir özel tazminatı, geminin malikinden almaya hak kazanacaktır.

2. Eğer, birinci paragrafta belirtilen şartlarda, kurtaran, çevreye olabilecek zararı önlemişse ya da en aza indirebilmişse, geminin maliki tarafından kendisine ödenecek özel tazminat, kurtaranın masraflarının % 30 u kadar artırılabilir. Yine de, mahkeme adıl bulursa ve akla yatkın olduğuna karar verirse, Madde 13 de belirtilen kriterlerle alakalı olarak özel tazminatı daha da artırabilir fakat bu toplam artış hiçbir zaman kurtaranın yaptığı masrafların % 100 ünden daha fazla olamaz.

3. Madde 13, paragraf 1, (h), (i), (j) maddelerindeki kriterlerle kıyaslanacak olunursa, paragraf 1 ve 2 deki amaçlara uygun olarak kurtaranın yaptığı masraflar, kurtarma operasyonu sırasında kullanılan ekipmanlar ile çalışan personel için kendi cebinden dürüstçe ve akla uygun olarak yapılan masraflar anlamına gelir.

4. Bu Maddede belirtilen toplam ödenecek özel tazminat, sadece ve eğer kurtaran tarafından tahsil edilebilecek bir ödülünden daha fazla bir miktarda ise ödenebilecektir.

5. Eğer kurtaran, kendi ihmalkarlığından dolayı çevreye gelebilecek zararı önleyememiş ya da en aza indirememişse bu Maddede belirtilen özel tazminattan yararlanma hakkından yoksun bırakılabilir.

6. Bu Maddede sözü geçen hiçbir şey, geminin malikinin ödeme talebinde bulunma hakkını etkileyemez.

Madde 15

Ödülün Kurtaranlar arasında paylaşımı

1. Madde 13 de belirtilen ödülün kurtaranlar arasında dağıtımı, bu maddede belirtilen kriterler göz önünde bulunularak yapılacaktır.

2. Kurtarma operasyonuna katılan her geminin kaptanı, maliki ve kurtarma operasyonunda çalışan personel arasında yapılacak olan ödülün paylaşımı, o geminin bayrağını taşıdığı devletin yasalarınca karar verilecek ve belirlenecektir. Eğer kurtarma gemiden yapılmamışsa, kurtaran paylaşım ve kurtarılan arasında yapılan anlaşmayı yöneten kanunlar tarafından paylaşım belirlenir.

Madde 16

İnsanların kurtarılması

1.hayatları kurtarılan insanlar buna karşılık bir ödeme yapma zorunda değildir fakat bu Maddede ki hiçbir şey ulusal yasanın hükümlerini etkileyemez.

2.Bir kaza münasebetiyle kurtarma operasyonuna katılarak hayat kurtaran bir kurtarıcı, gemiyi ya da çevreye gelebilecek zararı önleyen ya da en aza indiren kurtarıcının alacağı ödül üzerinden adıl bir hisse almaya hak kazanır.

Madde 17

Varolan anlaşmalar altında sunulan hizmetler

Anlaşmanın borç uygulaması, tehlike oluşumu öncesi yapıldığından, sunulacak hizmetlerin mantıksal ölçüleri aşması haricinde Sözleşmenin hazırlıkları aşamasında hiçbir ödeme yapılmaz.

Madde 18

Kurtarıcıların uygunsuz davranışlarının etkileri

Bu Sözleşme uyarınca; kurtarma operasyonları, kurtarıcının ihmali ve hatası ya da hileli ve dürüst olmayan davranışları dolayısıyla çok daha gerekli ya da zor hale gelirse, kurtarıcı ödemelerin tamamı ya da bir kısmından dereceli olarak mahrum edilebilir.

Madde 19

Kurtarma operasyonlarındaki yasaklar

Bu Sözleşme uyarınca; geminin malikinin ya da gemi kaptanının açık ve makul yasaklarına rağmen sunulan hizmetlerde veya gemide olmayan ve olmamış olan tehlikeler durumunda, gemi ödemelerde artış alamaz.

KISIM 4- TALEPLER VE UYGULAMALAR

Madde 20

Deniz ipotekleri

1.Bu Sözleşmedeki hiçbir madde, kurtarıcının; herhangi bir uluslar arası Sözleşme ya da ulusal kanun altındaki ipoteklerini etkilemez.

2.Kurtarıcının isteği halinde, usulüne uygun olarak elde edilmiş tazminatı için yeterli teminatlar-faiz ve ücretler dahil olmak üzere sağlanırsa, kurtarıcı ipoteği için zorlanamaz.

Madde 21

Teminatları sağlamak için görevler

1.Kurtarıcının talebi halinde, bu Sözleşme uyarınca ödemeye yükümlü kişi kurtarıcının faiz ve ücretleri dahil olmak üzere tazminatı için yeterli teminatlar sağlar.

2.Birinci paragraftaki yargıya bakılmaksızın, yük tahliye edilmeden önce, kurtarılan geminin maliki; yükün malikinin, faiz ve ücretler dahil olmak üzere geminin malikinin tazminatını karşılaması için yeterli teminatları sağlaması amacıyla çaba sarf eder.

3.Kurtarılan gemi ya da diğer mülkiyet, kurtarıcının isteği haricinde, kurtarma operasyonlarının tamamlanmasından sonra varılan ilk limandan, kurtarıcının tazminatı için karşı yeterli teminatları yerine getirmeden ayrılamaz.

Madde 22

Geçici ödemeler

1.Davanın koşullarına uygun olarak gelişen, hakkın saptandığı güvenlik durumunda, kurtarıcıya, tazminatı hakkında kararı veren mahkeme, geçici kararla adil ve yerinde görülen miktarda veresiye ödeme düzenleyebiliriz.

2.Bu madde altındaki geçici ödeme koşullarında, madde 21 de sağlanan tazminat binaen azaltılır.

Madde 23

Faaliyetlerin kısıtlanması

1.Eğer hukuksal ve tahkimsel muameleler iki yıllık periyod içerisinde ele alınmadıysa, bu Sözleşme uyarınca ödeme faaliyetleri zamanla yürürlüğünü kaybeder. Sınırlama periyodu kurtarma operasyonunun sona erdiği günden itibaren başlar.

2.Tazminatın ödeneceği kişi, sınırlama periyodu içerisinde talebini ihbarnameler ile tebliğ eder. Bu periyod daha sonra istem halinde uzatılabilir.

3.Tazminatla sorumlu kişiye ait faaliyetler davanın ele alındığı mahkemenin vereceği ek zaman doğrultusunda, ilgili paragrafta değinilen limitasyon periyodunun sona ermesinden sonra ele alınabilir.

Madde 24

Faiz

Bu Sözleşme uyarınca kurtarıcının hakkı olan faiz davanın gerçekleştiği ülke kanunlarına göre belirlenir.

Madde 25

Devlet mülkü mallar

Devletin maliki olduğu durumlarda onun onayı olmaksızın bu Sözleşmenin hiçbir hükmü kurtarma operasyonları devletin malikinde bulunan ticari olmayan yüklerin hukuki işlem ile hacizi, tutuklanması ve alıkonması temeliyle kullanılamaz.Bu tür mallar uluslararası hukukun kurallarınca dokunulmazlık kazanır.

Madde 26

Kişiyeye ait mallar

Bu Sözleşme, eğer devletin kişiyeye ait malların kurtarma operasyonu sırasında ödemesi yoksa, devlet tarafından kişiyeye ait mallara haciz, tutuklama ya da alıkoyma için kullanılamaz.

Eğer devlet bu tür insani yüklerle ilgili kurtarma hizmetleri için ödeme yapmayı kabul etmişse,bu sözleşmenin hiçbir hükmü Devlet tarafından bağışlanan insani yardımla ilgili kargoların hacizi, tutuklama ya da alıkonulması maksadıyla kullanılamaz.

Madde 27

Tahkimsel kararların yayımlanması

Taraf devletler, tahkimsel kararların yayımlanmasını mümkün olduğunca çabuk ve doğrularak korurlar.

BÖLÜM 5- SON MADDELER

Madde 28

İmza, onay, kabul, resmi izin ve çoğalma

- 1.bu Sözleşme, 1 Haziran 1989'dan 30 Temmuz 1990'a kadar Organizasyonun merkez bürosunda çalışanlar tarafından imzaya açıldı, ve bu tarihten sonra çoğalması sağlandı.
- 2.Hükümetler, kurallarını bu Sözleşmeyle aşağıda belirtildiği üzere sınırlayabilirler.
 - a.Onay, kabul, resmi izin ya da çoğalma olmadan imza; ya da
 - b.Onay, kabul ya da resmi iznin takip ettiği onay, kabul ya da resmi izne tabi imza; ya da
 - c.Çoğalma,
- 3.Onay, kabul, resmi izin ya da çoğalma aracın Genel Sekreterlik tarafından belirlenen deposit miktarı ile sonuçlanır.

Madde 29

Uygulamaya geçme/Hüküm doğrurma

- 1.Bu Sözleşme 15 ülkenin rızasının bu Sözleşme ile sınırlandırıldığı tarihten bir yıl sonra uygulamaya geçer.
- 2.Kurallarını bu Sözleşme ile sınırlamak isteyen hükümet için uygulamaya geçme kuralların uygulanmaya başlamasından bir yıl sonra gerçekleşir.

Madde 30

Kısıtlamalar -Çekinceler

- 1.herhangi bir hükümet imza, onay, kabul, resmi izin ya da katılma anındaki dahi olsa aşağıdaki koşullar içerisinde bu Sözleşmenin kurallarına çekince koyabilir.
 - a.kurtarma operasyonları iç sularda gerçekleşmiş ve bütün gemiler seferlerini iç sularda yapmışsa,
 - b.Kurtarma operasyonları iç sularda gerçekleşmiş ve hiçbir gemi buna tabi değilse.
 - c.İlgili taraflar o hükümete tabiyse.
 - d.İlgili mülk tarih öncesi, arkeolojik ya da tarihi deniz mülkü ise ve deniz yatağında bulunuyorsa.
- 2.İmza anında yapılan çekinceler onay, kabul ya da resmi izin belgelenmesine tabidir.
- 3.Bu geri çekilme ihbarnamesinin alındığı tarihten itibaren yürürlüğe girer. Eğer geri çekilmeyi bu Sözleşmeye çekince koyan herhangi bir devlet, herhangi bir zamanda Sözleşmedeki çekinceyi Genel Sekreterliğe hitap eden bir bildiri aracılığıyla geri çekebilir.

Madde 31

Açıklama

- 1.Bu Sözleşme Sözleşmenin herhangi bir ülkede yürürlüğe girdiği tarihten bir yıl sonra hükümet tarafından açıklanır.
- 2.Açıklama, vasitanın Genel Sekreterlik tarafından belirlenen deposit miktarının etkilenir.
- 3.Açıklama, Genel Sekreterliğin belirlediği vasıta ile ilgili açıklamanın alınmasından bir yıl ya da daha uzun bir süre etkilidir.

Madde 32

Düzeltilme ve değişiklik

- 1.Bu Sözleşmenin düzeltilmesi ve değiştirilmesi ile ilgili toplantı Organizasyon tarafından düzenlenir.
- 2.Genel Sekreterlik sekiz taraf devletin veya tarafların dörtte birinin hangi sayı daha yüksekse ricası üzerine Sözleşmenin düzeltilme ve değişikliği için bu Sözleşmeye taraf olan devletleri bir konferansla bir araya getirebilir.
- 3.Bu Sözleşme düzeltilmiş şekliyle uygulamaya konulduğu tarihten sonra Sözleşme çerçevesinde beyan edilen herhangi bir rıza Sözleşmeye düzeltilmiş şekliyle başvurulduğunu addeder.

Madde 33

Teminat

- 1.bu Sözleşme Genel-Sekreterlik tarafından teminat altına alınır.
- 2.Genel-Sekreterlik:
 - a.Bu Sözleşmeyi imzalamış ve ayrıca kabul etmiş tüm devletlere ve Organizasyonun her üyesine aşağıda sıralanan bilgileri vermekle yükümlüdür.
 - i.her bir yeni imza atmış ya da onay, kabul, resmi izin ve katılım belgelerini tarihleriyle birlikte teminat altına almış yeni üyeleri.
 - ii.Bu Sözleşmeye giriş tarihlerini,
 - iii.Bu Sözleşmeyi kabul etmiş tüm vasıtaların alınış tarihleri ve açıklamanın uygulamaya geçtiği tarihlerle beraber tazminatlarını,
 - iv.Madde 32’de açıklanan her değişikliği,
 - v.Bu Sözleşme altında yapılan her düzeltme, ilan ya da ihbarı.
 - b.bu Sözleşmeye imza atmış ya da kabul etmiş bütün hükümetlere bu Sözleşmenin gerçek sertifika kopyalarını dağıtır.
- 3.bu Sözleşme uygulamaya geçer geçmez, gerçek sertifika kopyası BM gemi kira kontrat 102. maddesi uyarınca tescili ve yayımı için Depositör tarafından BM Genel Sekreterliğine ulaştırılır.

Madde 34

Diller

Bu Sözleşmenin aslı Arapça, Çince, İngilizce, Fransızca, Rusça ve İspanyolca olarak hazırlandı. Sözleşme bu amaç için kendi hükümetlerince gereğine uygun olarak yetkilendirilmiş imza sahiplerinin şahitliğinde imzalandı. 28 Nisan 1989. LONDRA.

ÖZGEÇMİŞ

Ad Soyad: Yusuf Koç

Doğum Yeri ve Tarihi: İstanbul 1978

Adres: Dr. Fahri Atabey Cad. Zeynepkamil Apt. 91/8 Üsküdar-İstanbul

Lisans Üniversite: İstanbul Teknik Üniversitesi