



COSTA CONCORDIA DENİZ KAZASININ DENİZ EMNİYETİ BAKIMINDAN SONUÇLARI

RESULTS OF COSTA CONCORDIA MARINE ACCIDENT ON THE SCOPE OF MARITIME SAFETY

İsmail DEMİR*  & Özgenur KARA** 

Makale Bilgi

Gönderilme: 25/09/2020
Kabul: 11/12/2020

Anahtar Kelimeler

Costa Concordia,
Deniz Emniyeti,
SOLAS,
Deniz Kazası,
Deniz Emniyeti
Komitesi.

Article Info

Received: 25/09/2020
Accepted: 11/12/2020

Keywords

Costa Concordia,
Maritime Safety,
SOLAS,
Marine Accident,
Maritime Safety
Committee.

Özet

COSTA CONCORDIA isimli yolcu gemisinin sebep olduğu deniz kazası neticesinde toplam olarak otuz üç kişi hayatını kaybetmiş, yüzlerce kişi yaralanmış ve gemi tamamen kullanılamaz bir hâle gelmiştir. COSTA CONCORDIA kazasının büyüklüğü ve sonuçları, onun deniz emniyeti bakımından değerlendirilmesini gerektirmiştir. Bu çalışmada ilk olarak kaza, meydana geliş şekli bakımından açıklanmıştır. İkinci olarak, deniz emniyetine ilişkin sorunlar ve uluslararası düzenlemeler kapsamında ihlal olarak nitelendirilebilecek hususlar tespit edilmiştir. Son olarak Birleşmiş Milletler Teşkilatı'nın bir uzmanlık kuruluşu olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization – “IMO”) Deniz Emniyeti Komitesi (Maritime Safety Committee – “MSC”) ve Avrupa Birliği'nin meseleye ilişkin çalışmalarına temas edilmiştir. Bu çalışmada COSTA CONCORDIA kazası sonrası IMO-MSC'nin katkısıyla, yolcu gemisi donatanlara yönelik geçici tedbirlerin belirlendiği, deniz emniyetine yönelik sorun teşkil edebilecek hususların uzun vadeli eylem planına eklendiği ve 1974 tarihli Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (International Convention for the Safety Life at Sea, 1974 – “1974 SOLAS”)’da değişiklik yapıldığı tespit edilmektedir. Ayrıca, COSTA CONCORDIA kazası, Avrupa Birliği ve sivil toplum kuruluşları nezdinde de deniz emniyeti boyutu ile dikkat çekmiştir.

Abstract

As a result of the marine accident, caused by the cruise ship named COSTA CONCORDIA, a total of thirty-three people lost their lives, hundreds of people were injured and the ship became completely unusable. The magnitude of the COSTA CONCORDIA accident and its results required it to be evaluated in terms of maritime safety. In this study, firstly, the accident is explained in terms of the occurrence. Secondly, the problems related to maritime safety and the issues that could be described as violations within the scope of international regulations are established. Finally, it is dealt with Maritime Safety Committee (“MSC”) of the International Maritime Organization (“IMO”) which is a specialised agency of the United Nations and European Union’s works in relation to the matter are explained. In this study it has been found that, following COSTA CONCORDIA accident, the temporary measures for passenger ship’s owners have been established, the issues that may pose a problem related to accident have been added to the long-term action plan for maritime safety, and the amendments have been made to International Convention for the Safety Life at Sea, 1974 (“1974 SOLAS”) with the contribution of IMO-MSC. In addition, COSTA CONCORDIA accident has been attracted attention with its maritime safety aspect at the European Union and non-governmental organizations.

I. GİRİŞ

Günümüzde bilim ve teknolojiye yaşanan ilerlemelere paralel şekilde daha emniyetli ve sofistike, yüksek donanıma sahip gemiler inşa edilmesine rağmen, deniz kazalarının meydana gelmesi engellenememektedir. Deniz kazalarının meydana gelmesini tamamen önlemek mümkün değildir. Ancak, kazaların olumsuz etkilerinin asgari seviyeye indirilmesi gereğinin her geçen gün daha fazla hissedilmekte olduğu da bir gerçektir¹. Özellikle devasa büyüklükte, binlerce yolcu taşıma kapasitesine sahip yolcu gemilerinin karıştığı deniz kazalarının sonuçları bir hayli ağırdır². Deniz kazaları, binlerce yolcunun ölümüne, bedensel zarara maruz kalmalarına, eşya ve çevre zararlarına yol açmaktadır.

Diğer gemilerin tabi olduğu deniz emniyetine (*maritime safety*) dair kurallar, genel olarak yolcu gemileri için de geçerlidir. Bununla birlikte, münhasıran yolcu gemileri için geliştirilen deniz emniyeti kuralları da mevcuttur. Deniz kazalarının önlenmesi, kazaların olumsuz sonuçlarının asgari seviyeye indirilmesi, söz konusu kurallara azami ölçüde uyulmasına bağlıdır. Yaşanan tecrübeler çerçevesinde bu kurallar, sürekli olarak geliştirilmekte ve yenilenmektedir. Deniz kazalarından alınan dersler, ister istemez mevcut kuralların gözden geçirilmesini zorunlu kılmaktadır.

Denizdeki tehlikelerin fazlalığı ve çeşitliliği, deniz emniyetine ilişkin çok sayıda ve kapsamlı düzenlemelerin yapılmasını gerektirmektedir. Deniz emniyetine dair düzenlemeler, esas itibarıyla ticaret gemilerinin inşası, donanımı ve işletilmesi ile seyrüsefer koşullarına ilişkin standartlara uygunluklarını ilgilendiren bir teknik alanda yer alır³. Dar anlamıyla sadece gemilerin denizde seyrüsefer emniyetini ifade eden deniz emniyeti kavramı, son yıllarda yaygın şekilde deniz kirliliğinin (*marine pollution*) önlenmesi ve denizde güvenliğin (*maritime security*) sağlanmasını da kapsar şekilde daha geniş bir anlamda kullanılmaktadır⁴.

Deniz emniyetine ilişkin kuralların oluşturulması, XX. yüzyılın başlarına rastlamaktadır. Bu dönemden önce devletler, özellikle deniz ticaretini sekteye uğratacağı ve uluslararası alanda rekabeti engelleyeceği endişesiyle düzenleme yapmaktan kaçınmışlardır⁵. Deniz emniyetine dair düzenlemelerin oluşturulmasında resmî ve gayri resmî uluslararası örgütlerin çabaları büyüktür. Özellikle Birleşmiş Milletler Teşkilatı'nın bir uzmanlık kuruluşu olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (*International Maritime Organization: "IMO"*),⁶ küresel ölçekte denizde emniyete ilişkin kurallar ihdas eden tek yetkili uluslararası örgüttür. IMO, "temiz denizlerde emniyetli, güvenli ve verimli denizcilik" (*safe, secure and efficient shipping on clean ocean*) hedefi çerçevesinde, kuruluşundan bu zamana kadar ana ve alt komiteleri aracılığıyla kırktan fazla milletlerarası sözleşme, yüzlerce kod ve tavsiye niteliğinde kararları kabul etmiştir⁷. Bunlar arasında deniz emniyetini ilgilendiren en önemli düzenleme, 1974 tarihli Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi ("1974 SOLAS")⁸ dir⁹. Çalışmamızda COSTA CONCORDIA deniz kazasının deniz emniyeti bakımından sonuçları, bütün dünyada geniş kabul gören 1974 SOLAS ve bu Sözleşme'ye bağlı sair düzenlemeler bağlamında ele alınmıştır.

II. KAZANIN MEYDANA GELİŞİ

İtalyan bayraklı kruvaziyer gemisi COSTA CONCORDIA, Costa Crociere isimli bir anonim şirket tarafından işletilmektedir. COSTA CONCORDIA, denize indirildiği 2 Eylül 2005

¹ DEMİR, İsmail: "Deniz Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği Üzerine Değerlendirmeler", Prof. Dr. Cevdet Yavuz'a Armağan, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, C. I, 22(3), 2016, s.880.

² MANDARAKA-SHEPPARD, Aleka: *Modern Maritime Law Volume II: Managing Risks and Liabilities*, 3. Bası, Informa Law from Routledge, London 2013, s.791.

³ BOISSON, Philippe: "Law of Maritime Safety", in Attard, David Joseph/Fitzmaurice, Malgosia/Martínez Gutiérrez, Norman/Arroyo, Ignacio/Belja, Elda (ed.), *The IMLI Manual on International Maritime Law II: Shipping Law*, Oxford University Press, Oxford 2016, s.180.

⁴ DEMİR, İsmail: "Türk Hukukunda Deniz Emniyetine İlişkin Düzenlemelere Genel Bakış", in Kırca, İsmail/Şit İmamoglu, Başak/Gürel, Murat/Tekin, Ufuk/Bektaş, İbrahim/Yener, Merve İrem (ed.), Prof. Dr. Sabih Arkan'a Armağan, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2019, s.354.

⁵ BOISSON, s.181.

⁶ Türkiye'nin 25.03.1958 tarihinden itibaren üyesi olduğu Birleşmiş Milletler nezdindeki bir örgüt olan IMO'ya toplamda 174 devlet üyedir: Bkz. <http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/MemberStates.aspx>, (Erişim Tarihi: 15.09.2020). Önceki adı International Maritime Consultative Organization ("IMCO") olan örgütün kuruluşuna dair bkz. <https://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20II/Chapter%20XII/XII-1.en.pdf>, (Erişim Tarihi: 23.09.2020).

⁷ BOISSON, s.182; GREWAL, Devinder: "International Ship Safety Regulations", in Talley, Wayne (ed.), *Maritime Safety, Security and Piracy*, Informa Law, London 2008, s.11.

⁸ *International Convention for the Safety Life at Sea, 1974*. Türkiye 06.03.1980 tarihli ve 8/522 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 1974 tarihli SOLAS'ı onaylamış ve SOLAS'ın Türkçe ve İngilizce metinleri yayımlanmıştır: Bkz. RG: 25.05.1980; 16985. Türkiye, 1974 tarihli SOLAS'ın 1978 tarihli Protokolü'ne taraf olmasına rağmen, henüz 1988 tarihli Protokol ile 1996 tarihli tadilatlarla taraf olmamıştır: Bkz. <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>, (Erişim Tarihi: 15.09.2020).

⁹ GREWAL, s.12.

tarihi itibarıyla İtalya'nın en büyük yolcu gemisidir¹⁰. Gemi, 13 Ocak 2012 tarihine kadar bir kruvaziyer gemi olarak işletilmiştir¹¹. COSTA CONCORDIA, düzenli olarak bir hafta sürecek şekilde Akdeniz'de seferler yapmaktadır. Geminin güzergâhında Civitavecchia, Savona, Marsilya, Barselona, Palma de Mallorca, Caligari ve Palermo limanları yer almaktadır¹².

COSTA CONCORDIA, 13 Ocak 2012 tarihinde Civitavecchia Limanı'ndan ayrılmasını takiben yaklaşık iki saat sonra İtalya'nın Tiren Denizi karasularında ciddi bir deniz kazasına maruz kalmıştır¹³. Gemi, İtalya'nın Giglio Adası'na yakın bir yerde sığ sulara yönelmiş, önce Le Scole resiflerine çarparak hasar almış, sonrasında hızla su almaya devam etmesi neticesinde yan yatarak batmıştır¹⁴. Kazanın gerçekleştiği sırada gemide 3.206 yolcu ve 1.023 mürettebat bulunmaktadır¹⁵. Yolcuların büyük bir kısmı İtalya vatandaşlarıdır. Gemide İngiliz, İspanyol, Alman, Fransız, Güney Koreli, Kuzey ve Güney Amerikalı yolcular da bulunmaktadır. Geminin mürettebatı, Filipinli, Hindistanlı ve Endonezyalı gemi adamlarından oluşmaktadır¹⁶.

Gemi kaptanı Francesco Schettiona, ilk ifadesinde turistik amaçla adaya yakın sefer yaptığını, karanlık olması sebebiyle adaların çok iyi görünmediğini belirtmiştir. Kaptan, geminin navigasyon sistemini kapatmış, önceden belirlenen rotadan saparak adaya yönelmiştir¹⁷. Yapılan ilk soruşturmada geminin kıyıda 5 mil açıkta olması gerekirken, karaya oturduğu sırada kıyıya yalnızca 150 metre mesafede bulunduğu ve geminin 15,5 knot gibi yüksek bir hızda kayalıklara çarptığı tespit edilmiştir¹⁸. Geminin donatısı Costa Crociere tarafından yapılan ilk açıklamalarda kaptanın belirlenen rotadan saptığı ve gemide acil durumda uyulması gerekli olan standart prosedürlere uyulmadığı ifade edilmiştir¹⁹.

Geminin kayalıklara çarpmasını takiben çarpma sesi duyulmuş ve geminin ışıkları sönmüştür. Gemi personeli tarafından bunun bir elektrik arızası olduğuna ilişkin duyuru yapılmıştır. Yolcuların yapmış olduğu çağrı üzerine İtalyan Sahil Güvenliği tarafından gemi ile temasa geçilmişse de gemide yalnızca elektrik kesintisi olduğu ve gerekli bakımın yapıldığı bildirilmiştir. Geminin kayalıklara çarpmasından yaklaşık bir saat sonra İtalyan Sahil Güvenliği tarafından tekrar bir çağrı yapılmış, kaptan bu kez imdat çağrısı göndermiş ve kaptan tarafından "gemiye terk talimatı" verilmiştir. Bunun üzerine yolculardan bir kısmı üçüncü güvertedeki can kurtarma istasyonlarında toplanmış, diğer bir kısmı ise denize atlayarak adaya doğru yüzmeye başlamıştır. Gemi, ilk olarak sancağa çarpmış, sonrasında sancağa doğru dairesel manevranın devam etmesiyle birlikte 20 derece yan yatmıştır. Geminin giderek yatması sebebiyle bir süre sonra filikaların indirilmesi imkânı tamamen ortadan kalkmıştır. Geminin tahliyesi İtalyan Sahil Güvenliği tarafından sağlanmış, kaptan ve gemi personeli yolcular tamamen tahliye edilmeden önce gemiyi terk etmişlerdir²⁰.

COSTA CONCORDIA kazası, otuz ikisi yolcu ve mürettebat, biri kurtarma görevlisi olmak üzere toplam otuz üç kişinin ölümü, yüz elli yedi kişinin yaralanmasıyla sonuçlanmıştır. 13 Ocak ilâ 30 Ocak 2012 tarihleri arasında kurtarma ekipleri tarafından kayıp kişilerin aramasına ilişkin çalışmalar devam etmiştir²¹. Kurtarma çalışmalarında gemide bulunan 2.400 metrik ton yakıtın çevreye yayılması engellenmiştir²².

¹⁰ KARA, Hacı: "Costa Concordia Kazasının Sonuçları", Türkiye Barolar Birliği Dergisi, 25(104), 2013, s.137.

¹¹ DAKE, Shawn: "A Short History of the Costa Concordia", 22.01.2012, <https://maritimematters.com/2012/01/a-short-history-of-the-costa-concordia/>, (Erişim Tarihi: 15.09.2020).

¹² Italian Ministry of Infrastructures and Transports, Marine Casualties Investigative Body: Cruise Ship Costa Concordia, Report on the Safety Technical Investigation, https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/2012costaconcordia.pdf, (Erişim Tarihi: 15.09.2020).

¹³ SOMERS, Eduard: "The Costa Concordia Incident and Liability for Passenger Damage: An International and European Law Approach", in Govaere, Inge/Lannon, Erwan/Van Elsuwege, Peter/Adam, Stanislas (ed.), The European Union in the World Essays in Honour of Marc Maresceau, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden 2014, s.341.

¹⁴ ELNABAWYBAHRİZ, Mohamed Nabil/HASSAN, Mohamed Hussein Nassar: "The Impact of Low Efficient Evacuation Plan During Costa Concordia Accident", International Journal of Mechanical Engineering, 5(1), 2016, s.45; KARA, Hacı: "Costa Concordia Kazasının Sebepleri", Aktüeldeniz, S.32, 2012, s.21.

¹⁵ IMO, 10.04.2012, MSC 90/27/5, s.1.

¹⁶ KARA, Sebepleri, s.21.

¹⁷ SOMERS, s.342.

¹⁸ Italian Ministry of Infrastructures and Transports, Marine Casualties Investigative Body: Cruise Ship Costa Concordia, Report on the Safety Technical Investigation, s.3, https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/2012costaconcordia.pdf, (Erişim Tarihi: 15.09.2020); KARA, Sebepleri, s.21.

¹⁹ KARA, Sebepleri, s.21.

²⁰ Italian Ministry of Infrastructures and Transports, Marine Casualties Investigative Body: Cruise Ship Costa Concordia, Report on the Safety Technical Investigation, s.16 vd., https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/2012costaconcordia.pdf, (Erişim Tarihi: 15.09.2020); KARA, Sebepleri, s.22.

²¹ Bkz. <https://gis.imo.org/Members/MCI/Browse.aspx?Form=Analysis&Action=View&IncidentID=8482&AnalysisID=3171>, (Erişim Tarihi: 15.09.2020); Bkz. <https://safety4sea.com/maritime-history-costa-concordia-disaster/>, (Erişim Tarihi: 15.09.2020).

²² KARA, Sonuçları, s.141.

Kazayı takiben İtalya tarafından MSC'ye sunulan raporda üç farklı soruşturmanın yürütülmekte olduğu ifade edilmiştir²³. Öncelikle İtalyan Sahil Güvenliği tarafından İtalyan Denizcilik Kanunu (*Italian Code of Navigation*)²⁴ gereğince idari soruşturma yürütülerek, kazanın muhtemel nedenleri ve kimlerin sorumlu tutulabileceği saptanmaya çalışılmıştır. İkinci olarak IMO ve Avrupa Birliği düzenlemeleri gereğince²⁵ kazanın gerçekleşmesine sebep olan teknik aksaklıkları belirlemek üzere kaza sonrası teknik soruşturma gerçekleştirilmiştir. Son olarak adli makamlarca kazanın gerçekleşmesinde sorumlu kişilerin takibine yönelik bir ceza soruşturması yürütülmüştür²⁶.

Kaza neticesinde ilk olarak 26 Ocak ve 27 Ocak 2012 tarihlerinde iki tazminat davası açılmıştır²⁷. Bu davaları Amerika Birleşik Devletleri'nde açılan davalar izlemiştir²⁸. Daha fazla sayıda tazminat davası açılma ihtimalini değerlendiren Carnival Corporation, yeni davalara mahal vermeden uyuşmazlıkların çözümü amacıyla herhangi bir bedensel zarara maruz kalmayan yolcuların zarar gören eşyasını ve manevi zararlarını tazmin etmeye yolcu başına 11.000 Euro ödemeyi teklif etmiştir. Ayrıca şirket tarafından yolcuların seyahat ve sağlık giderlerinin de karşılanacağı taahhüt edilmiştir²⁹. Kazada ölen yolcuların yakınları ile yaralanıp tedavi görmekte olan yolcular için de onların durumlarına göre farklı tekliflerin sunulabileceği belirtilmiştir³⁰. Esasen yolcu gemilerinin karıştığı deniz kazalarında genellikle dava yoluna başvurulmaksızın uyuşmazlıkların sulh yoluyla çözümlendiği, bu yöntemin uzun dava prosedürüyle uğraşmak istemeyen çoğu yolcular tarafından da tercih edildiği görülmektedir. Önceki deniz kazalarıyla karşılaştırıldığında, COSTA CONCORDIA kazasında önerilen tazminat miktarının yolcular için kabul edilebilir şekilde bir hayli yüksek olduğu değerlendirilmektedir³¹.

III. DENİZ EMNİYETİNE İLİŞKİN SORUNLARIN TESPİTİ

A. Genel Olarak

Kazanın meydana gelmesine yol açan sorunlar, genel olarak geminin teknik yapısına ilişkin sorunlar ve geminin organizasyonuna ilişkin sorunlar olarak gruplandırılabilir. Her ne kadar kazanın meydana gelmesinden sonra kaptanın hatalı davranışlarına ve genel olarak insan unsuruna odaklanılmış olsa da geminin teknik donanım eksikliği ve gerekli yeterliliğe sahip

²³ MSC, İtalya'nın kazaya ilişkin teknik, idari ve cezai soruşturmalardan sürekli olarak komiteyi bilgilendirmesini istemiş, bu doğrultuda İtalya, kaza sonrası gerçekleşen MSC toplantılarında komiteyi gelişmelerden haberdar ederek, yürütülen soruşturmalara ilişkin raporlar sunmuştur: Bkz. IMO, 10.04.2012, MSC 90/27/5; IMO, 10.04.2012, MSC 90/27/10; IMO, 25.09.2012, MSC 91/7/5; IMO, 16.11.2012, MSC 91/7/7; IMO, 18.03.2013, MSC 92/6/3; IMO, 13.05.2013, MSC 92/INF.6; IMO, 11.02.2014, MSC 93/6/1. Söz konusu raporlar neticesinde IMO nezdindeki "Marine Casualties and Incidents - GISIS" sisteminde Costa Concordia kazası "C008482" referans numarası ile "çok ciddi deniz kazası (*very serious marine casualty*) olarak kaydolmuştur. Kazaya ilişkin raporlar ve analizler bu sistemde yer almaktadır: Bkz. <https://gisis.imo.org/Members/MCI/Browse.aspx?Form=Analysis&Action=View&IncidentID=8482&AnalysisID=3171>, (Erişim Tarihi: 15.09.2020).

²⁴ Bkz. <http://www.satiratore.it/Diritto/Codice%20della%20Navigazione.pdf>, (Erişim Tarihi: 18.09.2020).

²⁵ Bkz. 1974 SOLAS XI. Bölüm, Kural 1(6) ve 2009/18/EC sayılı Avrupa Birliği Yönergesi.

²⁶ IMO, 10.04.2012, MSC 90/27/5, s.2. Bu doğrultuda, kazadan sonra İtalyan yetkililerce gemide bulunan gemi sefer kayıt cihazındaki (*voyage data recorder* - VDR) veriler incelenmeye ve geminin kaptanı ile köprüstünde bulunan gemi adamlarının ifadeleri alınmaya başlanmıştır: PICCINELLI, Mario/GUBIAN, Paolo: "Modern Ships Voyage Data Recorders: A Forensics Perspective on the Costa Concordia Shipwreck", *The International Journal of Digital Forensics & Incident Response*, C. 10, 2013, s.41 vd. Ayrıca, geminin hasar aldıktan sonraki stabilitesini ölçmek üzere kardeş gemisi (*sister ship*) Costa Serena üzerinde simülasyon çalışmaları gerçekleştirilmiştir: IMO, 10.04.2012, MSC 90/27/5, s.2. Costa Concordia gemisinin kaptanı ve birinci zabiti kazanın gerçekleşmesinin sonra adam öldürme ve geminin terk edilmesi gibi suçlar bakımından tutuklanmıştır. İtalyan Yargıtay'ı tarafından Mayıs 2017 tarihinde Costa Concordia gemisinin kaptanını, taksirle adam öldürme, gemi kazasına sebep olma ve batmış olan deniz aracını yolcu ve mürettebatı hâlen daha gemideyken terk etme suçlarından 16 yıl hapis cezasına mahkum edilmiştir: PARSONS, James/ALLEN, Chad: "The History of Safety Management", in Olteda, Helle/Lützhöft, Margareta (ed.), *Managing Maritime Safety*, Routledge, New York 2018, s.27; KARA, Sonuçları, s.141. Ayrıca gemi adamlarından beşi de kasten öldürme ve yaralanmaya sebep olmaktan mahkum edilmişlerdir: Bkz. <https://safety4sea.com/maritime-history-costa-concordia-disaster/>, (Erişim Tarihi: 15.09.2020).

²⁷ Bu konuda bkz. KARA, Sonuçları, s.142 vd.

²⁸ SOMERS, s.344 vd. Kazada 1974 tarihli Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesi (*Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 - Atina Sözleşmesi*)'nin uygulanabilirliği ise m. 2(1) gereğince, ancak taşıma sözleşmesinin taraf devletlerden birinde yapılmış olması hâlinde mümkündür: KARA, Sonuçları, s.145. 20.04.1987 tarihinde yürürlüğe giren Atina Sözleşmesi'nin İngilizce metni için bkz. http://library.arcticportal.org/1700/1/Athens_convention_compilation.pdf, (Erişim Tarihi: 18.09.2020). Zira, Costa Concordia gemisi İtalyan sicilinde kayıtlı olmakla birlikte, seferin hem kalkış hem varış yeri İtalya sınırları içerisinde olup, İtalya Atina Sözleşmesi'ne taraf değildir: Bkz. <http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/MemberStates.aspx>, (Erişim Tarihi: 15.09.2020).

²⁹ ELNABAWYBAHRİZ/HASSAN, s.51; KARA, Sonuçları, s.142. Bunun sonucunda gemide bulunan Fransız yolcuların 180'ini davadan vazgeçerek 11 bin Euro tazminat teklifini kabul etmiş, 20'si ise Amerika Birleşik Devletleri'nde açılan davaya iştirak etmiştir: IMO Maritime Knowledge Centre: *Current Awareness Bulletin*, 24(5), 2012, s.4. Carnival Corporation şirketi tarafından 22 Ocak 2013 tarihinde yapılan açıklamada yolcuların %62'si ve gemi adamlarının %93'ü ile anlaşmaya varıldığı belirtilmiştir: DICKERSON, Thomas: "The Cruise Passenger's Rights and Remedies 2014: The Costa Concordia Disaster: One Year Later Many More Incidents Both on Board Megaship and During Risky Shore Excursions", *Tulane Maritime Law Journal*, 38(2), 2014, s.525. Ayrıca şirket bu tazminat teklifinin uluslararası sözleşmelerde öngörülen sorumluluk sınırlarından daha yüksek olduğunu da açıklamıştır: SOMERS, s.346.

³⁰ SOMERS, s.345.

³¹ SOMERS, s.346.

olmayan gemi adamlarının gemide çalıştırılması sebebiyle donatanın sorumluluğu meselesi ihmal edilmemelidir. Öncelikle belirtilmelidir ki, kazanın meydana gelmesine yol açan sebepler, doğrudan deniz emniyetine ilişkin düzenlemelerin ihlal edilmesi sonucunu doğurmamaktadır. Ayrıca, kazada tespit edilen sorunların deniz emniyetine ilişkin düzenlemelere yansımaları da oldukça sınırlı olmuştur.

IMO tarafından oluşturulan sistemde “çok ciddi deniz kazası” kapsamında yer alan COSTA CONCORDIA kazasına yol açan unsurlar; risk analizinin ve seyrüsefer planlamasının düzgün bir şekilde yapılamaması, geminin kontrolünün tam olarak sağlanamaması, köprü üstündeki yönetimin düzgün gerçekleşmemesi, geminin konumunun izlenmesindeki aksaklıklar olarak sıralanabilir³².

Kazanın sonuçlarının ölümcül olması ise geminin tahliyesinin başarılı bir şekilde gerçekleştirilememesiyle oldukça yakından ilgilidir³³. Bu anlamda öncelikle gemi adamları tarafından yolcuların tahliye ve gemide acil durumlarda yapılması gerekenlere ilişkin yeterli şekilde bilgilendirilmemesi ve gemide bu konularda anlaşılabilir uyarı levhalarının bulunmaması önemli bir sorun teşkil etmiştir. Zira başarılı bir tahliyenin gerçekleşebilmesi için gerek yolcuların, gerekse gemi adamlarının acil durumlarda yapmaları gerekenleri bilmeleri hayati önem taşımaktadır³⁴.

B. Geminin Teknik Yapısına İlişkin Sorunlar

COSTA CONCORDIA, 1974 SOLAS gereklerine uygun şekilde yeterli sayıda can kurtarma ekipmanlarıyla donatılmıştır³⁵. İtalyan otoritelerince yapılan teknik soruşturmada gemide 6.115 kişinin kurtarılmasına yetecek kadar ekipman bulunduğu saptanmıştır³⁶. Ancak geminin 20 dereceden fazla olacak şekilde yatması sebebiyle gemide bulunan 26 adet can kurtarma botundan 23 adeti kullanılabilmiş³⁷, 69 adet can kurtarma salından ise yalnızca 6 adetinin denize indirilmesi mümkün olmuştur³⁸. Bir görüşe göre belirli bir derecede yan yatan gemiler bakımından kullanılmaya elverişli olan geleneksel biniş merdivenleri, COSTA CONCORDIA’da tam olarak bulunması gereken sayıdan biraz daha fazla olsaydı, bu sorunun çözülmesi mümkün olabilirdi³⁹. Diğer görüşe göre ise geminin daha hızlı ve başarılı bir şekilde tahliye edilebilmesi için yolcu gemilerine yönelik kaydıraklı tahliye sistemlerine ihtiyaç bulunmaktadır. Ayrıca, tahliye sırasında can kurtarma botlarından bazılarının indirilirken hızla geminin bordasına çarptığı ve bu durumun geminin daha çabuk su almasına yol açtığı tespit edilmiştir⁴⁰.

Kazada birçok kişinin soğuk sudan etkilenerek hipotermi nöbeti geçirmesi sebebiyle hayatını kaybetmiş olabilecekleri değerlendirilmektedir. Bu doğrultuda gemilerde genellikle gemi adamlarının eğitiminde kullanılan ve gemi adamları bakımından bulundurulması gerekli olan ısı korumalı giysiler ile ekipmanların yolcu gemilerinde yolcular için de bulundurulması gereği ortaya çıkmıştır. Son derece lüks bir yolcu gemisi olan COSTA CONCORDIA’nın her türlü olanağa sahip olmasına rağmen, gemide yaşanabilecek acil durumlarda kullanılmak üzere özellikle yaşlılar, çocuklar ve engelliler için bir ambulans helikopter bulunmaması eleştirilmektedir⁴¹.

1974 SOLAS Bölüm III, Kural 21(1)(3) uyarınca geminin terk edilmesine ilişkin uyarıyı takiben gemideki tüm insanları kurtarmak için gereken sayıda can kurtarma ekipmanının 30 dakika içerisinde denize indirilebilecek düzende olması gerekmektedir. Bu kurala uygun davranılması için tüm can kurtarma ekipmanlarının erişilebilir ve istendiğinde kullanılabilir

³² Bkz. <https://gis.imo.org/Members/MCI/Browse.aspx?Form=Analysis&Action=View&IncidentID=8482&AnalysisID=3171>, (Erişim Tarihi: 15.09.2020).

³³ Bu husus İtalyan yetkililerince ilk yapılan soruşturmada dahi ortaya konulmuş ve kazadaki en temel sorunun; acil duruma ilişkin sinyalin geç verilmesi ve geminin tahliyesine ilişkin yapılması gerekenlerin zamanında yapılmaması olduğu belirtilmiştir: IMO, 10.04.2012, MSC 90/27/5, s.3.

³⁴ IMO, 26.03.2012, MSC 90/27/4, s.3.

³⁵ ELNABAWYBAHRİZ/HASSAN, s.47.

³⁶ Italian Ministry of Infrastructures and Transports, Marine Casualties Investigative Body: Cruise Ship Costa Concordia, Report on the Safety Technical Investigation, s.26, https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/2012costaconcordia.pdf, (Erişim Tarihi: 15.09.2020).

³⁷ IMO, 10.04.2012, MSC 90/27/5, s.1.

³⁸ Italian Ministry of Infrastructures and Transports, Marine Casualties Investigative Body: Cruise Ship Costa Concordia, Report on the Safety Technical Investigation, s.26, https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/2012costaconcordia.pdf, (Erişim Tarihi: 15.09.2020); ELNABAWYBAHRİZ/HASSAN, s.47.

³⁹ IMO, 18.03.2013, MSC 92/6/3, s.5. Bu konuda bkz. 1974 SOLAS Bölüm III, Kural 11(7).

⁴⁰ Bkz. <http://www.marpolandsolas.com/tr/?ai=206&k=86&mb=Edit%F6%FCn%20Yaz%FDlar%F>, (Erişim Tarihi: 15.09.2020).

⁴¹ Bkz. <http://www.marpolandsolas.com/tr/?ai=206&k=86&mb=Edit%F6%FCn%20Yaz%FDlar%F>, (Erişim Tarihi: 15.09.2020).

durumda olması⁴², kaptanın tahliye edilecek kişilere ilişkin listelere hâkim olması, insanların paniklemeden tahliye edilmeyi beklemesi gibi tüm şartların uygun olması gereklidir⁴³. COSTA CONCORDIA kazasında bu kural uygulanamamış, geminin boşaltılması saatler sürmüştür. Esasen büyük yolcu gemilerinin acil bir durumda her zaman 30 dakika içerisinde boşaltılması pek mümkün değildir. Bu kural, çoğu hâllerde sadece eski gemiler bakımından uygulanabilir⁴⁴. Nitekim İtalyan Sahil Güvenliği ve İtalyan Donanması tarafından gerçekleştirilen kurtarma faaliyetleri sonucunda bile tüm yolcuların gemiyi terk etmesi toplamda altı saatin sonunda gerçekleşebilmiştir⁴⁵.

Kazayı farklı kılan hususlardan biri, gemide hayati öneme sahip ekipmanların bulunduğu beş farklı su geçirmez bölmenin kazanın gerçekleşmesiyle sular altında kalmasıdır⁴⁶. Gemide su geçirmez kapıların (*watertight doors*) tümü kapalı değildir⁴⁷. Ayrıca, ikiden fazla su geçirmez bölmenin sular altında kalması, geminin dengesini korumasını oldukça zorlaştırmıştır⁴⁸. Dolayısıyla kazada sorun teşkil eden konulardan biri de “gemi stabilitesi” olmuştur. Bu kavram, geminin herhangi bir dış kuvvetin etkisiyle bozulan eski konumuna dönebilme kabiliyeti olarak ifade edilmektedir⁴⁹. Gemi inşasında büyük yolcu gemileri stabilite açısından her zaman risk taşımaktadır. Bu anlamda stabilite hesaplarının tekrar gözden geçirilmesi gerekliliği kaza sonrası sıklıkla gündeme gelmiştir⁵⁰.

COSTA CONCORDIA kazasını takiben 1974 SOLAS’ta yer alan hayati öneme sahip ekipmanların yedeklenmesine⁵¹, su basması tespit sistemi kurulmasına⁵² ve Elektronik Harita Gösterim ve Bilgi Sistemi’nin (*Electronic Chart Display System – “ECDIS”*) kullanımına⁵³ ilişkin kuralların gündeme gelmesi gerektiği düşünülebilir⁵⁴. Ancak, gemi, inşa edildiği yıl itibarıyla ilk iki düzenlemenin kapsamı dışında kalmakta, 1 Temmuz 2011’den önce inşa edilmiş olmasına rağmen henüz 1 Temmuz 2012’den sonra ilk sörveyden geçmediği için son düzenlemeye de tabi olmamaktadır. Böylece söz konusu kurallara ilişkin herhangi bir ihlal gerçekleşmemektedir. Yine 1974 SOLAS’ın seyrüsefere ilişkin en önemli değişikliklerinden biri olan Yolcu Gemilerinde Köprüüstü Seyir Alarm Sistemi’nin (“BNWAS”)⁵⁵ COSTA CONCORDIA’da kurulmamış olması, bir aykırılık oluşturmamaktadır. Zira bu sistem, sadece 1 Temmuz 2011’den sonra omurgası kızığa konulan gemiler bakımından geçerlidir.

C. Geminin Organizasyonuna İlişkin Sorunlar

Kazada hayatını kaybeden kişi sayısı, diğer benzeri kazalara kıyasla az olmakla birlikte, kaza, özellikle kaptanın karar alma sürecindeki hataları sebebiyle hem kamuoyunda, hem de denizcilik çevresinde uzun tartışmalara yol açmıştır⁵⁶. Kaptanın, geminin hasara uğramasını takiben yaklaşık bir saat boyunca karar almakta zorlanması, gemi adamlarının yolcuların gemiyi terk etmek istediklerini kendilerine iletmelerinden ardından geminin terk edilmesi kararının alınması yoğun şekilde eleştirilmektedir. Zira kaptanın karar alma süreci boyunca gemi, su almaya devam etmiş, sancağa doğru yatmaya başlamıştır. Kaptanın gecikmiş talimatıyla verilen gemiyi terk alarmından sonra da organizasyon hataları yapılmıştır. Sonuçta yolcuların ve

⁴² Örneğin, can yeleklerinin geminin hangi kısmında depo edileceğine ilişkin 1974 SOLAS’ta herhangi bir düzenleme bulunmadığından yolcuların paniklemesi ve acil duruma ilişkin bilgilendirilmenin tam olarak yapılmaması durumunda can yeleklerine ulaşmak dahi sorun teşkil edebilir: KLEIN, Ross: “In the Aftermath of the Costa Concordia Disaster”, Magazine of the Centre for Analysis of Risk and Regulation”, No: 24, Summer 2012, s.5.

⁴³ ELNABAWYBAHRİZ/HASSAN, s.47.

⁴⁴ KLEIN, s.5.

⁴⁵ PENSE, Caner: “Deniz Kazalarında İnsan Faktörü ve Bir Çözüm Olarak E-Seyir”, Akıllı Ulaşım Sistemleri ve Uygulamaları Dergisi, 1(2), 2018, s.72-86.

⁴⁶ IMO, 18.03.2013, MSC 92/6/3, s.2. Ayrıca bkz. <https://safety4sea.com/maritime-history-costa-concordia-disaster/>, (Erişim Tarihi: 15.09.2020).

⁴⁷ KLEIN, s.4. Ayrıca bkz. Italian Ministry of Infrastructures and Transports, Marine Casualties Investigative Body: Cruise Ship Costa Concordia, Report on the Safety Technical Investigation, s.57, https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/2012costaconcordia.pdf, (Erişim Tarihi: 15.09.2020).

⁴⁸ IMO, 18.03.2013, MSC 92/6/3, s.2.

⁴⁹ Bkz. <https://www.marineinsight.com/naval-architecture/intact-stability-of-surface-ships/>, (Erişim Tarihi: 15.09.2020).

⁵⁰ Bkz. <http://www.marpolandsolas.com/tr/?ai=206&k=86&mb=Edit%F6r%FCn%20Yaz%FDlar%F>, (Erişim Tarihi: 15.09.2020).

⁵¹ Bu konuda, 1 Temmuz 2010 tarihi ve sonrasında inşa edilecek gemiler bakımından geçerli olan 1974 SOLAS Bölüm II, Kural 1, 8(1), 2(21) ve 2(22) örnek olarak verilmiştir: IMO, 18.03.2013, MSC 92/6/3, s.2.

⁵² Bu konuda, 1 Temmuz 2010 tarihi ve sonrasında inşa edilecek gemiler bakımından geçerli olan 1974 SOLAS Bölüm II, Kural 1 ve 22(1) örnek olarak verilmiştir: IMO, 18.03.2013, MSC 92/6/3, s.2.

⁵³ Bkz. 1 Temmuz 2011 tarihinden önce inşa edilmiş bütün gemilerde, 1 Temmuz 2012’deki ilk sörveylerinde bulunmak üzere geçerli olan 1974 SOLAS Bölüm V, Kural 19(2)(2)(3)(2). ECDIS eğitimi gemi adamları bakımından zorunlu tutulmuştur. Bu konuda bkz. MANDARAKA-SHEPPARD, s.50.

⁵⁴ IMO, 18.03.2013, MSC 92/6/3, s.2.

⁵⁵ Söz konusu sistem IMO, 05.07.2009, MSC.282(86) sayılı karar ile 1974 SOLAS Bölüm II, Kural 19(2)(2)(3) ve 19(2)(2)(4)’de eklenmiştir.

⁵⁶ PENSE, s.5.

mürettebatın tamamının zamanında gemiyi terk etmeleri mümkün olamamıştır⁵⁷.

Kazada kaptanın gemiyi kıyıya çok yakın bir şekilde ilerletmesi oldukça eleştirilmiştir. Kaptan, ilk ifadesinde bunun turistik amaçla olduğunu vurgulamaktayken, mahkemede yapmış olduğu savunmada bunun denizcilikte yaygın olarak yapılan “yelken selamı” (*sail-by salute*) olduğunu ve şirketin talimatlarına uygun davrandığını ifade etmiştir⁵⁸. Ancak, deniz emniyeti kuralları gereğince geminin kıyıda belirli bir uzaklıkta durması gerekmektedir. Nitekim kıyıya yakın seyir, 1974 SOLAS Bölüm V, Kural 34(1)’de yer alan emniyetli seyir ve tehlikeli durumlardan kaçınmaya ilişkin kurala da aykırılık teşkil etmektedir⁵⁹.

Kazada gemi adamlarının acil durumlara ilişkin yeterli eğitimlerinin olmadığı ve acil durumda yolcuların gemiden tahliyesine ilişkin yapılması gerekenleri gerçekleştirmedikleri birçok raporda yer almıştır. Ayrıca, kaptan dâhil olmak üzere, gemi adamlarının yolculardan önce gemiyi terk etmeleri de geminin organizasyonuna ilişkin önemli bir sorun olduğunu göstermektedir. Deniz emniyetine ilişkin düzenlemelerde gemi adamlarının eğitilmesi gerektiği belirtilmekteyse de eğitimin niteliğine ilişkin herhangi bir açıklama bulunmamaktadır. Her denizcilik işletmesi bu noktada farklı metotlar izlemektedir⁶⁰. Ancak kaza göstermektedir ki, gemi adamlarının eğitimi için oluşturulmuş standartların mevcudiyetine rağmen, eğitim sistemleri gemi adamlarının görevlerine göre farklılık göstermelidir⁶¹.

Kazaya dair yapılan soruşturmalarda yolcular ve gemi adamları arasında bir iletişim probleminin olduğu ifade edilmiştir. Gemide otuz sekiz farklı devletin tabiiyetinde bulunan gemi adamlarının çalıştırılması ve bu kişilerin çoğunun İtalyanca bilmemesine rağmen, gemideki yazılı bilgilendirmeler ve emirlerin İtalyanca olduğu görülmüştür⁶². İletişim kurmaya ilişkin yaşanan sıkıntılar, geminin tahliyesine ilişkin verilen emirlerin anlaşılmasına yol açmış, gemi adamları arasında işbirliği kurulmasını olumsuz etkilemiştir. Ayrıca, gemide bulunan yolculardan birçoğu tarafından İtalyanca yapılan bilgilendirmelerin anlaşılmasına da sorun teşkil etmiştir⁶³. Geminin çalışma dilinin İtalyanca olmasına rağmen⁶⁴, geminin bu dili bilmeyen mürettebatla donatılması, esasen donatanın emniyet yönetimi sistemine ilişkin önemli bir kusurunu oluşturmaktadır⁶⁵. Özellikle tahliyenin gerçekleştirilmesi sırasında yolcuların farklı tabiiyetten olmaları sebebiyle bilgilendirme ve talimatların yeterince anlaşılacağı tespit edilmiştir⁶⁶. Deniz emniyeti bakımından iletişim ve dil becerilerinin önemi ile mürettebatın anlaşılabilirliği için ortak bir dil belirlenmesi gerektiği hususu, gerek 1978 tarihli Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme’de (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*, “1978 STCW”)⁶⁷, gerekse 1974 SOLAS’da açıkça vurgulanmaktadır⁶⁸. Keza, zamanında ve başarılı bir tahliyenin gerçekleşmesi bakımından iletişimin önemli olduğu, MSC’de Birleşmiş Milletler tarafından kaza sonrası sunulan raporda da belirtilmiştir⁶⁹.

Yolcu gemilerinde yolcuların gemiye binmelerinin ardından eğitilmiş gemi adamları tarafından acil durumlarda geminin nasıl terk edileceğine ilişkin bilgilendirilmeleri gerekir. 1974 SOLAS’ın can kurtarma ekipmanlarına ilişkin III. Bölümü’nde yer alan “Acil Durum Eğitim ve Talimleri” başlıklı Kural 19’a göre gemi, seyrüsefere başladıktan sonra yolculuk 24 saatten fazla sürecek ise geminin hareket etmesini takiben 24 saat içerisinde bir toplanma talimi (*muster drills*)

⁵⁷ PENSE, s.5.

⁵⁸ KLEIN, s.4.

⁵⁹ Bu husus İtalyan Delegasyonu tarafından sunulan raporda da belirtilmiştir: IMO, 10.04.2012, MSC 90/27/10, s.2.

⁶⁰ KLEIN, s.4.

⁶¹ KARA, Sonuçları, s.146.

⁶² OLTEDAL, Helle/LÜTZHÖFT, Margareta: “The Human Contribution”, in Oltedal, Helle/Lützhöft, Margareta (ed.), *Managing Maritime Safety*, Routledge, New York 2018, s.77.

⁶³ ELNABAWYBAHRİZ/HASSAN, s.47.

⁶⁴ Italian Ministry of Infrastructures and Transports, Marine Casualties Investigative Body: Cruise Ship Costa Concordia, Report on the Safety Technical Investigation, s.26, https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/2012costaconcordia.pdf, (Erişim Tarihi: 15.09.2020).

⁶⁵ OLTEDAL/LÜTZHÖFT, s.77.

⁶⁶ IMO, 17.12.2012, MSC 91/22, s.33.

⁶⁷ 1995 ve 2010 yıllarında revize edilen STCW’nin İngilizce metni için bkz. https://www.itfglobal.org/media/1391/stcw_revised_rk-bb_small.pdf, (Erişim Tarihi: 15.09.2020). Türk hukuku bakımından da “Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği” m. 62(f)’de gemide etkili bir sözlü iletişimin kurulması gerekliliği açıkça ifade edilmektedir: Bkz. RG: 10.02.2018; 30328.

⁶⁸ MANDARAKA-SHEPPARD, s.18.

⁶⁹ IMO, 26.03.2012, MSC 90/27/4, s.3. Yine aynı raporda ayrıca STCW gereğince gemi adamlarının kriz yönetimi konusunda görevleri ve sorumlulukları olmasına rağmen, iletişim eksikliği sebebiyle yolcuların kimin gemi adamı olduğunun bile farkına varamaması hâlinde gemi adamının bu görevini yerine getirme imkânının kalmayacağı da belirtilmiştir: IMO, 26.03.2012, MSC 90/27/4, s.3.

ya da denizcilikteki adıyla “role eğitimi”⁷⁰ yapılması gerekmektedir. COSTA CONCORDIA kazasında ise kaza, geminin hareketinden henüz 24 saat geçmeden gerçekleşmiş, dolayısıyla söz konusu eğitim yapılamamıştır. Bununla birlikte, bu konuda yaygın uygulama, geminin hareketinden önce toplanma talimi yapılması yönündedir. Ancak, olayda geminin hareketinden önce de böyle bir eğitim verilmiş değildir⁷¹. Belirtilen sebeplerle 1974 SOLAS’ta yer alan bu düzenleme gereği yolculara acil durumlarda yapılması gerekenlere ilişkin bir eğitim verilmemesi ya da kısa bir bilgilendirme yapılmaması, herhangi bir aykırılık taşımamaktadır. Ancak, kazadan sonra yapılan ilk MSC toplantısından itibaren 1974 SOLAS hükümleri eleştirilmeye başlanmış ve değiştirilmesi gerektiği sıklıkla vurgulanmıştır⁷².

IV. KAZA SONRASI YÜRÜTÜLEN ÇALIŞMALAR

A. Uluslararası Denizcilik Örgütü Nezdindeki Çalışmalar

1. Genel Olarak

COSTA CONCORDIA deniz kazası, IMO’da özellikle MSC’nin gündemine alınmış, MSC’nin 90. toplantısından itibaren kazaya ilişkin raporlar paylaşılmış ve deniz emniyetine ilişkin olarak kazadan çıkarılabilecek dersler ortaya konulmuştur. Bu tartışmalar, esas itibarıyla yolcu gemileri bakımından deniz emniyeti hakkında MSC nezdinde oluşturulan geçici çalışma grubu tarafından yürütülmüştür⁷³. Çalışma grubu, özellikle büyük yolcu gemilerinde deniz emniyetine ilişkin gerek teknik, gerekse geminin organizasyonuna ilişkin konuların tartışılması amacıyla kurulmuştur. Aşağıda detaylı olarak incelenen geçici tedbirler, kazayla ilgili uzun vadeli eylem planında yer verilen konular ve 1974 SOLAS’ta yapılan değişiklikler, bu çalışma grubunun çalışmaları ile ortaya çıkmıştır⁷⁴.

2. Geçici Tedbirler

COSTA CONCORDIA kazasının gerçekleşmesinden beş ay sonra MSC tarafından kazaya ilişkin o tarihte elde edilen bilgiler çerçevesinde yolcu gemisi işleten donatanlarca alınabilecek geçici tedbirlere yönelik kararlar kabul edilmiştir⁷⁵. Bu tedbirler ihdas edilirken devletler ve sivil toplum örgütlerinin yolcu gemilerindeki emniyetin artırılması amacıyla yaptıkları öneriler dikkate alınmıştır. Getirilen geçici tedbirlerle IMO üyesi devletlerdeki yolcu gemisi işletenleri tarafından deniz emniyetine yönelik hâlihazırda alınan tedbirlerin gözden geçirilmesi teşvik edilmektedir.

Yukarıdaki açıklamalar doğrultusunda MSC tarafından 2012 yılında Yolcu Gemilerinin Emniyetinin Artırılmasına Yönelik Yolcu Gemisi Şirketleri İçin Tavsiye Edilen Geçici Tedbirler (*Recommended Interim Measures for Passenger Ship Companies to Enhance the Safety of Passenger Ships*) isimli sirküler kabul edilmiştir⁷⁶. Söz konusu tedbirler, bağlayıcı nitelikte olmayıp, tedbirlerin devletlerce dikkate alınması tamamen gönüllük esasına dayanmaktadır⁷⁷. Geçici tedbirlerin ilk yayımlanan hâlinde beş ana konu yer almaktaydı. Bunlar; gemideki can yeleklerinin yolcu kabinleri dışındaki yerlerde de bulundurulmasına, yolcular için acil durum bilgilendirmelerinin anlaşılır olmasına, gemiye sonradan binen yolcular için bireysel veya grup olarak kısa bir acil durum bilgilendirmesinin yapılmasına, köprüüstüne erişim sağlayabilecek personelin karar alma sürecinin doğru işleyebilmesi adına sınırlı tutulmasına ve geminin seyir planının bu konudaki kılavuzlara uygun olmasına ilişkinidir.

Geçici tedbirlere ilişkin sirküler daha sonra iki kez revize edilmiştir⁷⁸. 2012 yılında yayımlanan sirküler, 2013 yılında yayımlanan sirküler ile yürürlükten kaldırılmıştır⁷⁹. 2013

⁷⁰ 1980’li ve 1990’lı yıllarda yolcuların can yeleklerini giydiği ve can kurtarma istasyonlarında gerçekleşen bir talim yapılmaktayken, 2000’li yılların başından itibaren sanal ortamda bir talim yapılmaktadır: KLEIN, s.4.

⁷¹ KLEIN, s.4.

⁷² Bu husus kazadan sonra gerçekleştirilen ilk MSC toplantısından itibaren, özellikle CLIA delegasyonu tarafından sunulan raporlarda sıklıkla vurgulanarak, 1974 SOLAS’ta değişiklik yapılmasının gerekliliği ifade edilmiştir: IMO, 21.05.2012, MSC 90/WP.1, s.31.

⁷³ Söz konusu çalışma grubu “*ad hoc working group on passenger ship safety*” olarak ifade edilmektedir: IMO, 14.02.2012, MSC 90/27, s.2.

⁷⁴ IMO, 14.02.2012, MSC 90/27, s.2.

⁷⁵ Costa Concordia kazasının takiben deniz emniyetine ilişkin yapılan çalışmalar 2 Temmuz 2013 tarihli konsey raporunda da geçici tedbirlere ilişkin tavsiyeler ve uzun vadeli eylem planı olmak üzere iki madde olarak ifade edilmiştir: IMO, 02.07.2013, C. 110/8/Add.1, s.3.

⁷⁶ IMO, 01.07.2012, MSC.1/Circ.1446 sayılı sirküler. Yolcu gemilerinde emniyeti artırmaya yönelik olan bu tedbirlerin IMO üyesi devletlerin bayrağını taşıyan gemilerde acil ve etkili şekilde dikkate alınması gerekmektedir. Ancak bağlayıcılığı olmayan tedbirlerin alınması gönüllük esasına dayanmaktadır: IMO, 25.05.2012, MSC.336(90).

⁷⁷ IMO, 01.07.2012, MSC.1/Circ.1446 sayılı sirküler m. 3.

⁷⁸ IMO, 22.01.2013, MSC.1/Circ.1446/Rev.1 sayılı sirküler.

⁷⁹ IMO, 08.08.2013, MSC.1/Circ.1446/Rev.2 sayılı sirküler. Costa Concordia kazasını takiben MSC tarafından kabul edilen 2012 tarihli sirküler ile bu sirküleri yürürlükten kaldıran revize edilmiş 2013 tarihli sirküleri takiben Mülga Ulaştırma Denizcilik ve

sirküleri oluşturulurken özellikle Uluslararası Deniz Ticaret Odası'nın (*International Chamber of Shipping – "ICS"*) revize edilmiş geçici tedbirlere ilişkin önerileri dikkate alınmıştır⁸⁰. Bu doğrultuda yolcu can yeleklerinin aynı tasarıma sahip olması, yolculara yapılacak olan acil durum bilgilendirmelerine ilişkin video hazırlanması ve acil durum bilgi kartlarının kullanılması konularında geçici tedbirlerde değişiklik yapılması uygun görülmüştür. Ayrıca köprüüstüne erişim ve köprüüstü yönetimine ilişkin yolcu gemisi işletenlerinin benimsedikleri politikalar bakımından uyumun sağlanması ve hangi hâllerde planlanan seyir planına uyulmayabileceği hakkında da geçici tedbirlerde düzenlemeler yapılması kabul edilmiştir⁸¹.

2013 tarihli sirkülerde yer alan geçici tedbirlerde yolcu gemisi maliklerinin veya bir yolcu gemisini işleten şirketlerin bu gemilerde yapacakları denetimlerde gerekli özeni göstermesi gerektiği hususu vurgulanmıştır. Bu kapsamda denetimlerin ne şekilde gerçekleştirileceğine ve uygulanması tavsiye edilen ek tedbirlere ilişkin çerçeve belirlenmiştir. Sirkülerde deniz emniyetine ilişkin çerçevesi çizilen konular kısaca şunlardır: Can yeleklerinin sayısı ve ulaşılabilirliği, yolculara yönelik acil durum talimatları, role ve acil durum talimatlarının kapsamı⁸², yolcu role talim noktası, personelin köprüüstüne erişimi, seyir planı, yolcuların milliyetinin kaydı, filika eğitim talimleri, ağır cisimlerin güvenceye alınması, "Yolculuk Veri Kaydedici" ("VDR") için meyl ölçme hakkında bilgi kaydı⁸³.

3. Uzun Vadeli Eylem Planı

MSC'de kazaya ilişkin soruşturmaların tamamlanmasının sonra gerek teknik, gerekse gemilerin organizasyonu hakkındaki konular, yolcu gemilerine ilişkin uzun vadeli eylem planına dâhil edilmiştir. Uzun vadeli eylem planı, deniz emniyetine ilişkin düzenlemelerde ivedi değişiklik gerektirmeyen, ancak COSTA CONCORDIA kazasıyla olan ilişkisi sebebiyle gelecekte değişiklik yapılması muhtemel konulardan oluşmaktadır. Bu doğrultuda uzun vadeli eylem planı MSC dönem toplantılarını takiben sıklıkla revize edilmiş ve güncellenmiştir⁸⁴. COSTA CONCORDIA kazasına ilişkin konuların plana dâhil edilmesinde İtalya delegasyonunun önerileri ve bu önerilere Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği (*Cruise Lines International Association – "CLIA"*) tarafından getirilen eleştiriler etkili olmuştur.

MSC'de geminin tahliyesiyle ilgili olmak üzere çeşitli öneriler gündeme gelmiştir. Bunlar; yeni gemilerde yapım aşamasında tahliye analizinin yapılmasına⁸⁵ ve gemi inşa projesinin erken safhalarında acil durumlarda yolcu ve mürettebatın kaçış yollarının belirlenmesi hakkındaki 1974 SOLAS düzenlemesinin⁸⁶ yolcu gemileri bakımından zorunlu olmasına ilişkindir. Ayrıca 20 derece üzerinde yan yatma gerçekleştikten sonra geleneksel merdivenlerin kullanılmasının daha elverişli olduğunun saptanması üzerine, geminin her tarafındaki biniş merdiveni sayısının en az birer artırılması da önerilmiştir⁸⁷. CLIA tarafından tahliye analizi ve tahliyeye ilişkin öneriler uygun bulunmuş, bu konuda özellikle COSTA CONCORDIA'nın yüksek tarafında kalan merdivenlerin eğitilmemiş insanlar tarafından kullanılmaya çalışılmasındaki güçlükler işaret edilmiştir⁸⁸. Getirilen öneriler ve eleştiriler doğrultusunda yeni gemiler için tahliye analizi yapılması ve biniş merdiveni sayısının artırılması konuları uzun vadeli eylem planına dâhil

Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından öncelikle 2012 tarihli sirkülere uygun olarak 2013/97 sayılı Uygulama Talimatı, sonrasında ise 2013 tarihli sirkülere uygun olarak 2013/192 sayılı Uygulama Talimatı yayımlanmıştır: Bkz. <https://imo.uab.gov.tr/tum-uygulama-talimatlari>, (Erişim Tarihi: 25.06.2020). Esasen söz konusu uygulama talimatlarının yayımlanması Türkiye'nin IMO üyesi bir devlet olması sebebiyle taahhüdünün bir gereğidir.

⁸⁰ IMO, 05.04.2013, MSC 92/6/5.

⁸¹ IMO, 27.06.2013, MSC 92/WP.8/Rev.1, s.11.

⁸² İtalyan delegasyonu deniz emniyetini sağlamak üzere görevli olan mürettebatın sertifika ya da belgelerini de gösterir bir role cetveli oluşturmasına ilişkin bir öneride de bulunmuştur. Ancak öneri CLIA tarafından uygun bulunmamıştır. Zira hâlihazırda düzenlemeler gereğince gemi adamlarının sertifikaları ve yeterlilikleri zaten yolcu gemisi şirketleri tarafından değerlendirilmektedir. CLIA tarafından, bu hususun yeterince bilginin yer aldığı role cetvelini gereksiz bir bilgiyle daha doldurmak olduğu ifade etmiştir: IMO, 28.05.2013, MSC 92/6/10, s.4. Ancak öneri kaza raporunda yer alan bazı gemi adamlarının can kurtarma ekipmanlarını kullanmada geçerli sertifikaları olmadığı yönündeki bağlantının kurulabileceği düşüncesiyle makul görülmüştür. Bu doğrultuda MSC tarafından acil durum konusunda görevli olan mürettebatın gerekli eğitimi aldığı veya sertifikaya sahip olduğunun önemini doğrulamak üzere bu hususun revize edilecek olan geçici tedbirlere dahil edilmesi uygun görülmüştür: IMO, 27.06.2013, MSC 92/WP.8/Rev.1, s.8.

⁸³ İtalyan delegasyonu meyl ölçümlerinin VDR'a dahil edilmesi önerisinde bulunmuştur. Bu öneri kazayla ilgili görülmeyle birlikte, bu konuda 90. dönem toplantısında kabul edilen karar gereğince, 1 Temmuz 2014 tarihinden itibaren gerekli olmak üzere, VDR'a ilişkin revize edilmiş standartların içerisinde meyl ölçmeye ilişkin bir izleme sistemi de olacağı öngörülmüştür. Ancak MSC tarafından bu hususun revize edilmiş geçici tedbirlere yolcu gemisi şirketleri bu özelliğe sahip VDR kullanımında teşvik etmek üzere eklenmesi uygun bulunmuştur: IMO, 27.06.2013, MSC 92/WP.8/Rev.1, s.9.

⁸⁴ IMO, 26.06.2013, MSC 92/WP.8/Rev.1; IMO, 23.05.2014, MSC 93/WP.6/Rev.1; IMO, 15.01.2015, MSC 95/6/1; IMO, 09.02.2016, MSC 96/6.

⁸⁵ Bu husus ayrıca Almanya ve İspanya delegasyonları tarafından sunulan raporda da ifade edilmiştir: IMO, 12.03.2013, MSC 92/6/2.

⁸⁶ Bkz. 1974 SOLAS Bölüm II(2), Kural 13(7)(4).

⁸⁷ IMO, 18.03.2013, MSC 92/6/3, s.5. Bu konuda bkz. 1974 SOLAS Bölüm III, Kural 11(7).

⁸⁸ IMO, 28.05.2013, MSC 92/6/10, s.4.

edilmiştir⁸⁹.

İtalyan delegasyonu tarafından COSTA CONCORDIA kazasını farklı kılan unsurlardan birini oluşturan gemi stabilitesi konusunda çeşitli öneriler ileri sürülmüştür. Bunlar; hayati öneme sahip ekipmanların bulunduğu ve elektrik üretimi için kullanılan su geçirmez bölmelerin çift cidarlı olması, su geçirmez bölmelerdeki su baskını noktalarının sınırlandırılması, su basması durumlarında kaptan için bilgisayar sistemine dayanan bir stabilite desteği sağlanması, 1974 SOLAS Bölüm II(1), Kural 8(1) ve 22(1) uyarınca su basması izleme ve tespit sistemi ile gemi stabilitesine ilişkin bilgisayar sisteminin bağlantılı olmasıdır⁹⁰. Bu öneriler, CLIA delegasyonu tarafından da genel olarak uygun bulunmuş ve desteklenmiştir⁹¹. Ancak, su geçirmez bölmelerin çift cidarlı olmasına ilişkin önerinin deniz kazası raporuyla ilişkisi tam olarak saptanamadığından MSC, bu öneriye ilişkin İtalya'dan açıklama talep etmiştir⁹². İtalyan delegasyonu tarafından gemi stabilitesine ilişkin diğer öneriler ise uzun vadeli eylem planının kapsamına dâhil edilmiştir⁹³.

Hayati ekipmanlar ve gemideki elektrik dağıtımına ilişkin olarak ise İtalyan delegasyonu tarafından yeni gemilerde geçerli olmak üzere hayati ekipmanların bulunduğu kompartımanların fonksiyonel olarak yerleştirilmesi gerektiğine, sintine pompalarının geminin uzunluğuna uygun olmasına ve en az bir adet büyük su miktarının tahliyesine imkân veren pompanın bulunması gerektiğine, ana santral odalarının su geçirmez bölmelere yerleştirilmesine ilişkin önerilerde bulunulmuştur⁹⁴. Bu önerilerin de MSC tarafından uzun vadeli eylem planı kapsamına dâhil edilmesi uygun görülmüştür⁹⁵. Ayrıca, 1974 SOLAS Bölüm II(1), Kural 42'de düzenlenen acil durumlarda güç üretimine ilişkin olarak İtalyan delegasyonu tarafından çeşitli öneriler getirilmiştir. Bunlar; su tahliyesine ilişkin yüksek kapasiteli pompaları beslemek üzere acil durum jeneratörlerinin kapasitesinin artırılması ve bu jeneratörlerin düzgün çalışabilmesi amacıyla gerekli diğer sistemlerin kurulması, can yeleklerinin konumunu vurgulamak üzere tüm kabinlerde acil durum ışığı sağlanmasıdır⁹⁶. Acil durum jeneratörlerinin kapasitesinin artırılması deniz kazası raporuyla ilişkili bulunmadığından bu öneri uzun vadeli eylem planına eklenmemiş olmakla birlikte, diğer öneriler MSC tarafından uygun görülmüş ve planda yer almıştır⁹⁷.

Kaza bakımından bir diğer sorunu kaptanın seyir emniyetine veya çevrenin korunmasına ilişkin bir sebep bulunmaksızın onaylanmış seyir planından sapması oluşturmaktadır. Buna ilişkin 1974 SOLAS IX. Bölüm, Kural 1(2)'de yer alan düzenlemeye ek olarak MSC tarafından kaptanın onaylanmış planlanan rotadan sapmasına cevaz veren hâllere ilişkin kapsamlı bir düzenlemenin uzun vadeli eylem planı içerisine yer alması öngörülmüştür⁹⁸.

COSTA CONCORDIA kazasında özellikle köprüüstünde karar alma sürecinin düzgün işleyemediği dikkati çekmiştir. Bu doğrultuda İtalyan delegasyonu tarafından Köprüüstü Ekip Yönetimi (*Bridge Team Management*) kursuna ilişkin sertifikaların 1 Ocak 2015 tarihinden önce yenilenmesine⁹⁹ ilişkin bir öneri sunulmuştur¹⁰⁰. Ancak bu öneri, 1 Ocak 2015 tarihine kadar olmasa da, 1 Ocak 2017 tarihine kadar STCW Manila Değişiklikleri'yle ("2010 Manila amendments": STCW Convention and STCW Code)¹⁰¹ bu şekilde bir gereklilik öngörülmüş olması sebebiyle konunun uzun vadeli eylem planına alınması uygun görülmemiştir¹⁰².

⁸⁹ IMO, 27.06.2013, MSC 92/WP.8/Rev.1, s.9.

⁹⁰ IMO, 18.03.2013, MSC 92/6/3, s.2. İlk iki önerinin yeni inşa edilecek gemiler bakımından dikkate alınması talep edilirken, diğer iki önerinin ise tüm gemiler bakımından hayata geçirilmesi istenmiştir: IMO, 18.03.2013, MSC 92/6/3, s.2.

⁹¹ IMO, 28.05.2013, MSC 92/6/10, s.2.

⁹² Bu doğrultuda İtalyan delegasyonu tarafından yapılan açıklama yeterli görülmemiş ve tekrar bir rapor istenmiştir: IMO, 20.05.2014, MSC 93/WP.6, s.3.

⁹³ IMO, 27.06.2013, MSC 92/WP.8/Rev.1, s.4.

⁹⁴ IMO, 18.03.2013, MSC 92/6/3, s.3. Söz konusu düzenlemeler için sırasıyla bkz. 1974 SOLAS Bölüm II(2), Kural 21; 1974 SOLAS Bölüm II(1), Kural 35(1); 1974 SOLAS Bölüm II(1), Kural 41.

⁹⁵ IMO, 27.06.2013, MSC 92/WP.8/Rev.1, s.4.

⁹⁶ IMO, 18.03.2013, MSC 92/6/3, s.4.

⁹⁷ IMO, 27.06.2013, MSC 92/WP.8/Rev.1, s.6.

⁹⁸ IMO, 17.12.2012, MSC 91/22, s.33. Ancak bu hâllerin IMO'nun A.893(21) sayılı kararıyla 04.02.2000 tarihinde kabul edilen "Seyir Planlama Hakkındaki Kılavuz (*Guidelines for Voyage Planning*)"da da öngörülebileceği değerlendirilmiştir. Elbette bu kılavuzun yolcu gemilerinden daha geniş bir kapsamı bulunur: IMO, 17.12.2012, MSC 91/22, s.33. Kılavuz için bkz. [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.893\(21\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.893(21).pdf), (Erişim Tarihi: 16.06.2020).

⁹⁹ Bu öneri CLIA tarafından yeterince açık bulunmamıştır: IMO, 28.05.2013, MSC 92/6/10, s.3.

¹⁰⁰ IMO, 18.03.2013, MSC 92/6/3, s.5.

¹⁰¹ 1978 STCW, Haziran 2010'da Filipinler'in başkenti Manila'da gerçekleştirilen bir diplomatik konferansta değiştirilmiş ve "Manila Değişiklikleri" olarak anılmaya başlanmıştır. Bu değişikliklerde gemi adamlarının eğitimi ve sertifikalandırılmasında küresel standartlara ve gelişen teknolojiye uygunluk dikkate alınmıştır.

¹⁰² IMO, 27.06.2013, MSC 92/WP.8/Rev.1, s.8. Yine İtalyan delegasyonunca Asgari Güvenli Yönetim İlkelerinin (*Principles of Minimum Safe Manning*) büyük yolcu gemileri bakımından daha iyi uygulanabilecek şekilde güncellenmesi ve ilkelerin zorunlu hâle getirilmesi hususları gündeme getirilmiştir: IMO'nun A. 1047(27) sayılı kararıyla 20.12.2011 tarihinde kabul edilen ilkeler, [http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/VisionPrinciplesGoals/Documents/1047\(27\).pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/VisionPrinciplesGoals/Documents/1047(27).pdf), (Erişim Tarihi: 17.06.2020);

COSTA CONCORDIA kazasıyla doğrudan ilgili görülmemekle birlikte, bu kaza vesilesiyle arama kurtarma çalışmalarında yolcuların tabiiyetlerine ilişkin kayıtların tutulmasının önemi gündeme gelmiştir. Bu konuda MSC tarafından her bir kişinin tabiiyetinin de kayıt altına alınmasına yönelik bir düzenleme yapılmasına ilişkin öneri, uzun vadeli eylem planına eklenmiştir¹⁰³. Ancak, COSTA CONCORDIA'daki esas sorun, tahliye sırasındaki bilgilendirme ve talimatların farklı devletlerin tabiiyetinde olan yolcular tarafından anlaşılabilmesidir. Bununla birlikte, yolcuların tabiiyetlerine yönelik kayıtların tutulmasına ilişkin söz konusu önerinin meseleye ilişkin dolaylı bir etki yaratabileceği söylenebilir.

4. 1974 SOLAS Değişiklikleri

TITANIC faciasının arkasından kabul edilen SOLAS kuralları, yaşanan her bir kaza sonrasında gözden geçirilerek ya mevcut kurallar değiştirilmiş ya da yeni kurallar kabul edilmiştir. COSTA CONCORDIA kazasını müteakip MSC toplantılarında 2013 yılında 1974 SOLAS III. Bölüm, Kural 19'da yer alan acil durum eğitimleri ve talimleri (*muster drills*) hakkındaki hükümde ve 2017 yılında 1974 SOLAS'ın II. Bölümü'nde yer alan "bölmeleme ve stabilite" (*subdivision and stability*) ile ilgili hükümlerde değişiklikler yapılması kabul edilmiştir. 2017 yılındaki değişikliklerle ilgili olarak 1974 SOLAS'ın II. Bölümü'ne ilişkin revize edilmiş bir açıklama notu (*revised explanatory notes to SOLAS Chapter II*) yayımlanmıştır¹⁰⁴. Ayrıca kazada da tartışma konusu olan yolcu gemilerinin seferleri sırasında su geçirmez kapıların durumuna ilişkin olarak bir kılavuz (*revised guidance for watertight doors on passenger ships which may be opened during navigation*) kabul edilmiştir¹⁰⁵. Ancak belirtmek gerekir ki, su geçirmez bölmelere ilişkin düzenlemeler uzun vadeli eylem planında kazayla doğrudan ilgili olarak nitelendirilmemiştir¹⁰⁶.

Kazanın sonrasında ilk olarak CLIA tarafından yolcuların ve mürettebatın acil durumlarda yapmaları gereken hususlara ilişkin toplanma taliminin geminin kalkışından 24 saat içerisinde değil, derhal gerçekleştirilmesi önerilmiştir. Zira kazada en çok dikkat çeken ve yolcular arasında paniğe sebep olan husus, gemiye yeni binmiş yolcuların henüz deniz emniyetine ilişkin hiçbir bilgilendirme almamış olmalarıdır¹⁰⁷. 1974 SOLAS III. Bölüm, Kural 19(2)(2)'de yer alan acil durum eğitimleri ve talimleri hakkındaki hükümde yer alan "... 24 saat içinde ..." ibaresi, geminin kalkışından itibaren "... derhal ..." olarak değiştirilmiştir¹⁰⁸. Ayrıca, MSC nezdinde oluşturulan Yolcu Gemilerinin Emniyetine İlişkin Çalışma Grubu'nda gemideki tüm yolcuların gemiye geç binip binmediklerine bakılmaksızın aynı kalitede acil durum eğitimi alması gerektiği değerlendirilmiştir. Bu da gemiye sonradan binen yolcular bakımından 1974 SOLAS Bölüm III, Kural 19(2)(3)'te yer alan geç binen yolcular bakımından yalnızca kısa bir bilgilendirme yapılmasına ilişkin düzenlemede de değişiklik yapılmasını gündeme getirmektedir¹⁰⁹. Ancak, bu hususta 1974 SOLAS'ta herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.

1974 SOLAS III. Bölüm, Kural 19(2)(2)'de yapılan değişiklik, Ocak 2015'ten itibaren zorunlu olarak uygulanmak üzere kabul edilmiştir¹¹⁰. Bu bağlamda tüm yolcuları kapsayacak nitelikteki zorunlu talim, geminin kalkışından hemen sonra yapılacak olmakla birlikte, gemiye geç binen yolcular için bireysel veya grup olarak eğitim verilmesi gerekmektedir. Böylece tüm yolculara mümkün olan en kısa sürede zorunlu eğitimin verilmesi veya gerekli bilgilendirmelerin yapılması sağlanmaya çalışılmıştır¹¹¹. MSC'de özellikle bu eğitim ve bilgilendirmelerin olmazsa olmaz unsurlarının belirlenmesi ve bu konuda bir standart oluşturulmasına yönelik çalışmalar yapılarak yolcuların eğitimlere katılmaları teşvik edilmektedir¹¹².

COSTA CONCORDIA kazasının etkisiyle MSC'nin 98. Dönem toplantısında özellikle yeni inşa edilen yolcu gemilerine ilişkin 1974 SOLAS II. Bölüm, Kural 1'e ilişkin değişiklikler

IMO, 18.03.2013, MSC 92/6/3, s.5. Asgari Güvenli Yönetim İlkeleri'ne ilişkin getirilen öneriler ise kazayla ilgisinin bulunmadığı ve bu konuda mevcut düzenlemelerin varlığı sebebiyle dikkate alınmamıştır: IMO, 27.06.2013, MSC 92/WP.8/Rev.1, s.8.

¹⁰³ IMO, 17.12.2012, MSC 91/22, s.33. 1974 SOLAS Bölüm III, Kural 27 uyarınca ise yolcuların bilgilerinin her bir yolcunun ismini, cinsiyetini içerecek ve yetişkin, çocuk ve genç olmak üzere ayrırt edilecek şekilde arama kurtarma çalışmalarına uygun olarak kaydedilmesi öngörülmekte olup, milliyete ilişkin herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır.

¹⁰⁴ IMO, 09.06.2017, MSC 98/23/Add.1.

¹⁰⁵ IMO, 16.07.2017, MSC.1/Circ.1564.

¹⁰⁶ IMO, 27.06.2013, MSC 92/WP.8/Rev.1, s.5.

¹⁰⁷ DICKERSON, s.524.

¹⁰⁸ Bu düzenleme öncelikle kazayı takiben yolcu gemilerindeki acil durum eğitimlerine ilişkin bir zorunluluk olarak geçici tedbirlerin içerisinde yer almıştır: IMO, 17.12.2012, MSC 91/22, s.32. Ancak "... kalkıştan sonra derhal ..." ifadesi çok açık olmaması sebebiyle eleştirilmiş ve bu konuda ek açıklama yapılabileceği değerlendirilmiştir: IMO, 17.12.2012, MSC 91/22, s.32.

¹⁰⁹ IMO, 28.11.2012, MSC 91/WP.8, s.3.

¹¹⁰ Bkz. <https://safety4sea.com/maritime-history-costa-concordia-disaster/>, (Erişim Tarihi: 15.09.2020).

¹¹¹ ELNABAWYBAHRİZ/HASSAN, s.51.

¹¹² IMO, 17.12.2012, MSC 91/22, s.33.

kabul edilmiştir. Söz konusu değişiklikler ile geminin çarpması ya da batmasından sonra dahi dengesini kaybetmeden yüzmeye devam edebilme becerisini, diğer bir ifadeyle stabilitesini arttırmak hedeflenmektedir¹¹³. Ayrıca, MSC, yolcu gemilerinde yer alan ve seyir sırasında açık tutulabilen su geçirmez kapılara ilişkin olarak da bir kılavuz hazırlamıştır¹¹⁴.

COSTA CONCORDIA kazasında özellikle köprüüstünde karar alma sürecinin düzgün işleyemediğinin tespiti sebebiyle konuya ilişkin muhtelif öneriler gündeme getirilmiştir. İtalyan delegasyonu tarafından köprüüstü yönetimine ilişkin getirilen öneriler, her ne kadar kaza raporuyla ilişkili olsa da halihazırda konuların 1974 SOLAS V. Bölüm, Kural 15(6)'da Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu (*International Safety Management Code* – “ISM Kod”)¹¹⁵ çerçevesinde düzenlenmesi sebebiyle değişiklik yapılmasına gerek olmadığı değerlendirilmiştir¹¹⁶. Ayrıca, geçici tedbirlere ilişkin sirkülerde yer alan rehber kurallar kapsamında¹¹⁷ da meseleye temas edilmiştir. Sonuçta, her ne kadar kazadaki sorunlardan biri olarak değerlendirilse de MSC tarafından köprüüstünde görevli personel dışındaki kişilerin bulunmasına ve dikkat dağıtıcı unsurlara yönelik ayrıca bir çalışma yapılmasına gerek duyulmamıştır¹¹⁸.

Deniz emniyeti bakımından kazada geminin seyrüseferine ilişkin insan hataları ve geminin tahliye edilmesindeki başarısızlıklar, esasen 1978 STCW ve ISM Kod ile de yakından ilgilidir¹¹⁹. MSC’de Birleşmiş Milletler delegasyonu tarafından sadece COSTA CONCORDIA deniz kazası bakımından değil, genel olarak yolcu gemilerinin emniyeti bakımından büyük önem taşıyan gemi adamlarının eğitimi meselesine dair Gemi Adamlarının Eğitim ve Vardiya Standartları Alt Komitesi’nin (*Standards of Training and Watchkeeping Sub Committee* – “STW”) toplantısına yeni bir gündem maddesi eklenmesi önerilmiştir. Zira yolcu gemilerindeki personelin eğitiminin niteliğine ilişkin asgari standartlar, uzun bir zamandan beri değiştirilmemiştir. Bu doğrultuda Birleşmiş Milletler delegasyonu, verilecek eğitimin personelin görev ve sorumluluklarıyla doğrudan ilgili olması gerektiğini vurgulamıştır¹²⁰. Ancak, bu hususta yeterince düzenlemenin mevcut olduğu gerekçesiyle herhangi bir değişiklik yapılmasına gerek görülmemiştir.

B. Avrupa Birliği ve Sivil Toplum Örgütleri Nezdindeki Çalışmalar

Avrupa Parlamentosu Taşıma Komitesi’nin Ocak 2012 tarihli toplantısında yolcu gemilerinde deniz emniyeti meselesi, COSTA CONCORDIA kazası bağlamında ele alınmıştır. Genel olarak IMO’nun belirlemiş olduğu uluslararası kurallardan etkilenecek oluşturulan Avrupa Birliği deniz emniyeti kurallarının 2010 yılından itibaren güncel gelişmelere uygun olarak gözden geçirilmesi gerektiği hususu, Komite’nin gündem maddeleri arasında yer almıştır. Kaza, mevcut kuralların yeterliliğinin sorgulanmasına yola açmıştır. Bu doğrultuda geminin stabilitesi, tasarımı ve tahliyesi ile gemi adamlarının eğitilmesine ilişkin konularda Avrupa Birliği kurallarının revize edilebileceği değerlendirilmiştir¹²¹.

Avrupa Birliği, yolcu gemilerine yönelik temel uluslararası deniz emniyeti kurallarının her bir üye devletin kendi sularında veya üye devletlerin birbirlerinin sularında yapılacak seferlere de uygulanmasını sağlamaktadır¹²². Bu konuda temel düzenleme, 2009/45 sayılı Avrupa Birliği Yolcu Gemileri Hakkında Emniyet Kuralları ve Standartlara Dair Yönerge’dir (*The European Union Directive on Safety Rules and Standards for Passenger Rules, Directive 2009/45*)’dir¹²³.

¹¹³ Bkz. <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/passengership/Pages/default.aspx>, (Erişim Tarihi: 15.09.20 20). Aksi düzenlenmedikçe değişiklikler, 1 Ocak 2020 tarihinden itibaren gemi inşa sözleşmesiyle inşa edilecek gemileri, bir gemi inşa sözleşmesinin bulunmadığı durumlarda ise 1 Ocak 2020 tarihinden itibaren omurgası inşa edilmiş olan veya bu seviyede başka bir kısmı inşa edilmiş olan gemileri ya da teslimi 1 Ocak 2024 tarihi ve sonrasında gerçekleştirilecek gemileri kapsamaktadır: IMO, 15.07.2017, Resolution MSC.421(98), s.2.

¹¹⁴ Bkz. <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/passengership/Pages/default.aspx>, (Erişim Tarihi: 15.09.20 20).

¹¹⁵ ISM Kod, Herald of Free Enterprise deniz kazası sonucunda, 1993 yılında kabul edilmiş ve 1998 yılından itibaren zorunlu olmuştur: GREWAL, s.12. ISM Kod, gemilerin güvenli olarak yönetimi ve işletilmesi ile deniz kirliliğine karşı koruma sağlanması amaçlarıyla IMO tarafından oluşturulan kuralları ihtiva etmektedir. ISM Kod, 1993 yılında IMO’nun A.741(18) sayılı kararıyla kabul edilerek, 1994 yılında 1974 SOLAS’ın IX. Bölümü’ne eklenmiştir: DEMİR, Genel Bakış, s.362, dn.56. ISM Kod’a ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. ANDERSON, Phil: ISM Code: A Practical Guide to the Legal and Insurance Implications, 3. Bası, Informa Law from Routledge, New York 2015.

¹¹⁶ IMO, 27.06.2013, MSC 92/WP.8/Rev.1, s.7. Ayrıca, köprüüstü yönetimi ve karar alma sürecine ilişkin olarak STCW’de değişiklikler yapıldığı belirtilmiştir: IMO, 18.03.2013, MSC 92/6/3, s.7.

¹¹⁷ IMO, 01.07.2012, MSC.1/Circ.1446 sayılı sirküler.

¹¹⁸ IMO, 17.12.2012, MSC 91/22, s.33.

¹¹⁹ PARSONS/ALLEN, s.27.

¹²⁰ IMO, 28.11.2012, MSC 91/WP.8, s.3.

¹²¹ European Commission, 20.01.2012, MEMO/12/25, s.2.

¹²² European Commission, 20.01.2012, MEMO/12/25, s.3.

¹²³ Bkz. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:163:0001:0140:EN:PDF>, (Erişim Tarihi: 15.09.2020). Yolcu gemilerindeki deniz emniyetine ilişkin diğer düzenlemeler için bkz. Regulation 336/2006, Directive 96/98, Directive 2003/25.

Avrupa Birliği, deniz emniyetine ilişkin düzenlemelerinde IMO'dan farklı olarak gerekli siyasi ve yasal kaynaklara sahip olduğundan Avrupa Birliği sularında tüm bayrak devletlerini ihdas etmiş olduğu kuralara uymaya zorlayabilir¹²⁴. COSTA CONCORDIA kazasından sonra Avrupa Birliği, ISM Kod'un boşluklarını doldurmak amacıyla MSC'ye yaşanan deniz kazalarında insan unsurunun rolüne ilişkin altı başlıktan oluşan bir rapor sunmuştur. Avrupa Birliği, TITANIC kazasına benzettiği COSTA CONCORDIA kazasından deniz emniyetine ilişkin ihtiyaç duyulan düzenlemelerin geliştirilmesi için gerekli derslerin çıkarılabilmesinin önemine sürekli vurgu yapmaktadır¹²⁵.

Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (*European Maritime Safety Agency*: -“EMSA”), COSTA CONCORDIA kazasının etkisi altında 2016 yılında yolcu gemilerinde zarar stabilitesine (*damage stability*) ilişkin bir çalışma başlatmıştır. Bunlar, MSC'nin Temmuz 2017'deki toplantısında 2020 tarihli 1974 SOLAS'ın “*required index R*”de yer alacak değişiklikleri olarak kabul edilmiştir. Bu doğrultuda geminin, olası bir çarpmadan sonra tekrar yüzmesi sağlanabilececek şekilde inşa edilmesine ilişkin dikkate alınması gereken veriler ortaya konulmuştur¹²⁶.

CLIA, Avrupa Kruvaziyer Konseyi (*European Cruise Council*) ve Yolcu Gemileri Birliği (*Passenger Shipping Association*) tarafından yolcu gemilerinde toplanma taliminin zorunluğu dışında, görevli olmayan personelin köprüüstünde bulunmaması, gemide daha fazla can yeleği bulundurulması ve tüm seyrüsefer boyunca köprü ile iletişim ve onaylama sisteminin kurulması gerekliliğine ilişkin düzenlemelerin yapılması önerilmiştir¹²⁷. CLIA tarafından kaza sonrası IMO'nun Seyir Planlama Hakkındaki Kılavuzu, CLIA üyeleri için zorunlu hâle getirilmiştir. Ayrıca, kaza sonrasında köprüüstüne erişim ve geminin seyrine ilişkin karar almaya yetkili kişilerin bir hayli katı kurallara tabi tutulması öngörülmüştür¹²⁸.

Acil durumlardaki bilgilendirmeye ilişkin levhalar ile acil duruma ilişkin verilmesi gerekli eğitim ve bilgilendirme hakkındaki düzenlemeler, 1974 SOLAS Bölüm III, Kural 8 ve 19'da yer almaktadır. CLIA, bunlara ek olarak üyelerine acil durumlardaki bilgilendirmeye ilişkin uymaları gerekli yeni kurallar getirmektedir. Bunlar; can yeleğinin nerede tutulacağı, acil durumlardaki sinyallerin nasıl olacağı, yolculara ilişkin listenin nasıl oluşturulacağı, acil durum bilgilendirmesinin nasıl yapılacağı ile acil durum çıkışlarının ve acil durumlarda izlenecek olan yolun belirlenmesine ilişkindir¹²⁹.

COSTA CONCORDIA kazasından sonra, kaptanın hatalı davranışlarına ilişkin olarak işleten Costa Crociere şirketi tarafından bundan sonra gemilerinde kullanılmak üzere canlı bir izleme sistemi kurulacağı ifade edilmiştir. Şirket, karar alma sürecinde kaptanların tek başına davranmasını engellemek üzere köprüüstünde diğer ilgili personelin de yer almasını sağlayacak düzenlemeler getirmiştir¹³⁰.

V. DEĞERLENDİRMELERİMİZ

COSTA CONCORDIA kazasının en önemli sebeplerinden birisi, diğer deniz kazalarında olduğu gibi insan unsurudur. Kaza, otuz üç kişinin ölümüne ve çok sayıda kişinin yaralanmasına yol açmakla “çok ciddi deniz kazası” grubu içinde yer almaktadır. Diğer deniz kazalarına paralel şekilde bu kazanın arkasından başta IMO olmak üzere birçok resmî ve gayri resmî uluslararası örgütler, deniz emniyetine ilişkin kuralları gözden geçirerek önerilerini ortaya koymuşlar ve gerekli düzenlemeleri yapmışlardır.

Yeni düzenlemelerin kabulünde MSC'nin yürütmüş olduğu çalışmalar belirleyici olmuştur. Kazanın hemen arkasından mesele, MSC'nin gündemine alınmış, hemen hemen her toplantıda kazaya ilişkin konular üzerinde çalışılmıştır. Bu çalışmalar, esas itibarıyla yolcu gemisi işletenlerine yönelik geçici tedbirler hakkında sirküler yayımlanması, kazada sorun olarak değerlendirilen konuların uzun vadeli eylem planına eklenmesi ve 1974 SOLAS'da yapılan değişiklikler olarak sınıflandırılabilir. Diğer yandan, Avrupa Birliği, İngiltere ve bazı sivil toplum kuruluşları tarafından da kazanın deniz emniyeti boyutuna ilişkin değerli çalışmaların yapıldığı dikkati çekmektedir.

Söz konusu çalışmalar ve özellikle 1974 SOLAS'da yapılan değişiklikler, yolcu gemilerinin emniyetinin sağlanmasında oldukça önemli ve değerli gelişmelere işaret etmektedir.

¹²⁴ BOISSON, s.182.

¹²⁵ IMO Maritime Knowledge Centre: Current Awareness Bulletin, 24(5), 2012, s.10.

¹²⁶ Bkz. <https://safety4sea.com/maritime-history-costa-concordia-disaster/>, (Erişim Tarihi: 15.09.2020).

¹²⁷ ELNABAWYBAHRİZ - HASSAN, s.50.

¹²⁸ IMO, 21.05.2012, MSC 90/WP.1, s.32.

¹²⁹ IMO, 24.09.2012, MSC 91/7/1, s.2.

¹³⁰ ELNABAWYBAHRİZ - HASSAN, s.51.

Şüphesiz, deniz emniyetinin sağlanmasında en önemli hukuki belge, 1974 SOLAS ve bu Sözleşme'nin değişiklikleridir. COSTA CONCORDIA kazası bağlamında 1974 SOLAS'da gerçekleştirilen değişiklikler, zımni kabul usulüyle kabul edilmiştir.

Zımni kabul usulü, teknik meselelere ilişkin değişikliklerin yeni bir diplomatik konferans düzenlenmeden süratle kabulü ve yürürlüğe girmesini kolaylaştırdığından zaman ve emekten önemli ölçüde tasarruf edilmesine katkı sağlamaktadır. Zımni kabul usulü, milletlerarası sözleşmelerde teknik meselelere ilişkin değişikliklerin basit ve pratik bir şekilde yürürlüğe girmesini sağlamaktadır. Türkiye, 1974 SOLAS'a taraf olurken zımni kabul usulüne ilişkin hükme karşı çekince beyanında bulunmadığından bu yöntemine uygun olarak yürürlüğe giren bütün değişiklikler, Türkiye bakımından da bağlayıcıdır¹³¹.

Zımni kabul usulüne uygun şekilde kabul edilen değişikliklerin bir uygun bulma kanunu ile onaylanması gerekmeyecek şekilde, hukuksal ve uygulamaya ilişkin sorunların önlenmesi için değişikliklere aleniyet kazandırılması ve yürürlük tarihlerinin duyurulması gerekmektedir. Bunun en uygun yolu, değişiklik metinleriyle birlikte bunların yürürlük tarihlerinin bir Cumhurbaşkanlığı Kararı ekinde Resmî Gazete'de yayımlanmasıdır. Türkiye, zımni kabul usulünde tercihini uygun bulma kanunu çıkarmak yönünde kullanmıştır. 14.05.2013 tarihli ve 6478 sayılı 1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesine İlişkin 1988 Protokolüne Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair Kanun'un 2. maddesi hükmü ile Protokol'ün teknik eklerine ilişkin değişiklikleri onaylamaya Bakanlar Kurulu (Cumhurbaşkanı) yetkili kılınmıştır¹³². Ne yazık ki, Türkiye, COSTA CONCORDIA kazası bağlamında 1974 SOLAS'da yapılan değişiklikleri yayımlamamıştır. Türkiye'nin bir an evvel söz konusu değişiklikleri bir Cumhurbaşkanlığı Kararı ekinde yayımlaması gereklidir.

Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nın 90. maddesine göre usulüne uygun şekilde yürürlüğe konulmuş milletlerarası andlaşmalar, kanun hükmünde olmakla doğrudan uygulanırlar. Ancak, söz konusu değişikliklerin yürürlüğe girmelerine rağmen yayımlanmamaları, bir uyuşmazlıkta zorunlu olarak uygulanıp uygulanmayacakları hususunda ciddi tereddütlere yol açabilir. Yukarıda açıklandığı üzere, bu sorunun aşılması için öncelikle yapılması gereken, değişiklik metinlerinin yayımlanmasıdır. Diğer yandan, Resmî Gazete'de yayımlanmış olsalar dahi mevcut deniz mevzuatı kapsamında söz konusu değişikliklerin uygun ve sağlıklı bir şekilde uygulanmaları için bazı hukuki düzenlemelerin yapılmasında da fayda bulunmaktadır.

COSTA CONCORDIA kazası bağlamında SOLAS 1974'te yapılan değişikliklerin iç hukukumuzda adapte edilmesi için Ro-Ro Yolcu Gemileri ve Yüksek Hızlı Yolcu Tekneleri Yönetmeliği¹³³ ile Yolcu Gemilerinin Emniyetine ve Gemilerdeki Yolcuların Kayıt Altına Alınmasına İlişkin Yönetmelik'te¹³⁴ gerekli değişiklikler yapılmalıdır. Ancak, bu değişiklikler de yeterli olmayabilir. Zira ilk Yönetmelik'in kapsamı, ro-ro yolcu gemileri ve yüksek hızlı yolcu tekneleri ile sınırlı iken ikinci Yönetmelik'in kapsamı, kabotaj hattında çalışan yolcu gemileriyle sınırlıdır. Uluslararası sefer yapan, özellikle kruvaziyer gemiler, söz konusu yönetmeliklerin kapsamı dışında kalmaktadır. 1974 SOLAS değişikliklerinin bu gemileri de kapsayacak şekilde düzenleme yapılması gereklidir. Ayrıca, yapılacak düzenlemeler çerçevesinde MSC tarafından kabul edilen geçici tedbirler ve Rehber Kurallar'ın da dikkate alınmasında büyük fayda bulunmaktadır.

Yolcu gemilerinde emniyetin sağlanmasına yönelik MSC tarafından kabul edilen uzun vadeli eylem planları ile Avrupa Birliği çalışmaları yakından takip edilmelidir. Bu çalışmaların sonucunda ortaya çıkan kurallar, gecikmeksizin iç hukukumuzda aktarılmalıdır.

VI. SONUÇ

Deniz emniyetine ilişkin kurallar sürekli değişmektedir. Yaşanan her deniz kazası sonrası alınan dersler, kuralların gözden geçirilmesini zaruri kılmaktadır. Kazaların meydana gelmesi, tamamen önlenemeyeceğinden bu durum, böyle devam edecektir. Yolcu gemilerinin emniyeti bakımından COSTA CONCORDIA kazası, önemli bir dönüm noktası oluşturmaktadır. Kazanın akabinde, başta IMO olmak üzere milletlerarası deniz topluluğu, olaya ciddi tepki vermiş, gerek

¹³¹ Aksi fikir için bkz. KARAN, Hakan: "The Process of Revising Liability Limits Under International Maritime Conventions", Prof. Dr. Turgut Kalpsüz'e Armağan, Turhan Kitabevi, Ankara 2003, s.429 vd. Yazar, zımni kabul usulüne uygun şekilde yapılan değişikliklerin Türk kanunlarına değişiklik getirdiğinden bahisle kabul edilmelerinin bir kanunla uygun bulunmalarının gerektiğini, dolayısıyla zımni kabul usulünün Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nın 90. maddesi hükmüne aykırı olduğu görüşündedir.

¹³² Bkz. RG: 29.05.2013; 28661.

¹³³ Bkz. RG: 30.01.2008; 26772.

¹³⁴ Bkz. RG: 12.12.2007; 26728.

teknik, gerekse hukuksal olarak yapılabilecekler, kısa zamanda tespit edilmiş, gerekli adımlar atılmıştır. TITANIC faciasıyla karşılaştırıldığında, her ne kadar yaşamını kaybeden ve yaralanan yolcuların sayısı bir hayli sınırlı kalmış ise de binlerce yolcu taşımakta olan böyle devasa büyüklükteki bir kruvaziyer geminin karışabileceği benzer olaylarda doğacak zararların boyutunun bir hayli endişe verici olması, bu tepkinin haklılığını ortaya koymaktadır. Zira son yıllarda kruvaziyer yolculuklara ilgi artmakta, buna paralel olarak büyük kruvaziyer gemiler inşa edilmektedir. Yolcu gemilerinin karıştığı kazalar, hiç de nadir değildir.

Özellikle IMO koordinasyonunda kabul edilen kurallar ve alınan kararların yolcu gemilerinin emniyetinin sağlanmasındaki önemi çok büyüktür. Devletlerin bu kural ve kararlara uygun davranmaları, iç hukuklarında gerekli değişiklikleri zaman geçirmeksizin yapmaları, yaşamsal öneme sahiptir. Ancak, sadece yeni kuralların kabul edilmesi ve yeni kararların alınması yeterli değildir. Söz konusu kural ve kararlara uygun davranılmasını sağlamak için sürekli ve etkili bir denetimin yapılması şarttır.

Türkiye, özellikle alt düzenleyici işlemler bazında geniş deniz mevzuatına sahiptir. IMO'nun COSTA CONCORDIA kazası sonrası kabul ettiği 1974 SOLAS değişiklikleriyle birlikte geçici tedbirler ve Rehber Kurallar çerçevesinde yolcu gemilerinin emniyetine yönelik ilgili yönetmeliklerde gerekli değişikliklerin yapılması büyük önem taşımaktadır. Ancak, bunun öncesinde zımni kabul usulü gereğince kabul edilen değişikliklerin, yürürlük tarihleri de belirtilmek suretiyle, bir an evvel bir Cumhurbaşkanlığı Kararı ekinde yayımlanması şarttır.

KAYNAKÇA

- ANDERSON, Phil: *ISM Code: A Practical Guide to the Legal and Insurance Implications*, 3. Bası, Informa Law from Routledge, New York 2015.
- BOISSON, Philippe: "Law of Maritime Safety", in Attard, David Joseph/Fitzmaurice, Malgosia/Martínez Gutiérrez, Norman/Arroyo, Ignacio/Belja, Elda (ed.), *The IMLI Manual on International Maritime Law II: Shipping Law*, Oxford University Press, Oxford 2016, s.180-208.
- DAKE, Shawn: "A Short History of the Costa Concordia", 22.01.2012, <https://maritimematters.com/2012/01/a-short-history-of-the-costa-concordia/>, (Erişim Tarihi: 15.09.2020).
- DEMİR, İsmail: "Deniz Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği Üzerine Değerlendirmeler", Prof. Dr. Cevdet Yavuz'a Armağan, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, C. I, 22(3), 2016, s.879-904 (Değerlendirmeler).
- DEMİR, İsmail: "Türk Hukukunda Deniz Emniyetine İlişkin Düzenlemelere Genel Bakış", in Kırca, İsmail/Şit İmamoğlu, Başak/Gürel, Murat/Tekin, Ufuk/Bektaş, İbrahim/Yener, Merve İrem (ed.), Prof. Dr. Sabih Arkan'a Armağan, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2019, s.343-398 (Genel Bakış).
- DICKERSON, Thomas: "The Cruise Passenger's Rights and Remedies 2014: The Costa Concordia Disaster: One Year Later Many More Incidents Both on Board Megaship and During Risky Shore Excursions", *Tulane Maritime Law Journal*, 38(2), 2014, s.515-582.
- ELNABAWYBAHRİZ, Mohamed Nabil/HASSAN, Mohamed Hussein Nassar: "The Impact of Low Efficient Evacuation Plan During Costa Concordia Accident", *International Journal of Mechanical Engineering*, 5(1), 2016, s.43-54.
- GREWAL, Devinder: "International Ship Safety Regulations", in Talley, Wayne (ed.), *Maritime Safety, Security and Piracy*, Informa Law, London 2008, s.11-30.
- KARA, Hacı: "Costa Concordia Kazasının Sebepleri", *Aktüeldeniz*, S.32, 2012, s.21-22 (Sebepleri).
- KARA, Hacı: "Costa Concordia Kazasının Sonuçları", *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, 25(104), 2013, s.137-148 (Sonuçları).
- KARAN, Hakan: "The Process of Revising Liability Limits Under International Maritime Conventions", Prof. Dr. Turgut Kalpsüz'e Armağan, Turhan Kitabevi, Ankara 2003, s.429-444.
- KLEIN, Ross: "In the Aftermath of the Costa Concordia Disaster", *Magazine of the Centre for Analysis of Risk and Regulation*, No: 24, Summer 2012, s.4-5.
- MANDARAKA-SHEPPARD, Aleka: *Modern Maritime Law Volume II: Managing Risks and Liabilities*, 3. Bası, Informa Law from Routledge, London 2013.
- OLTEDAL, Helle/LÜTZHÖFT, Margareta: "The Human Contribution", in Oltedal, Helle/Lützhöft, Margareta (ed.), *Managing Maritime Safety*, Routledge, New York 2018, s.71-90.

- PARSONS, James/ALLEN, Chad: “The History of Safety Management”, in Oltedal, Helle/Lützhöft, Margareta (ed.), *Managing Maritime Safety*, Routledge, New York 2018, s.16-32.
- PENSE, Caner: “Deniz Kazalarında İnsan Faktörü ve Bir Çözüm Olarak E-Seyir”, *Akıllı Ulaşım Sistemleri ve Uygulamaları Dergisi*, 1(2), 2018, s.72-86.
- PICCINELLI, Mario/GUBIAN, Paolo: “Modern Ships Voyage Data Recorders: A Forensics Perspective on the Costa Concordia Shipwreck”, *The International Journal of Digital Forensics & Incident Response*, C. 10, 2013, s.41-49.
- SOMERS, Eduard: “The Costa Concordia Incident and Liability for Passenger Damage: An International and European Law Approach”, in Govaere, Inge/Lannon, Erwan/Van Elsuwege, Peter/Adam, Stanislas (ed.), *The European Union in the World Essays in Honour of Marc Maresceau*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden 2014, s.341-362.
- Italian Ministry of Infrastructures and Transports, Marine Casualties Investigative Body: *Cruise Ship Costa Concordia, Report on the Safety Technical Investigation*, https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/2012costaconcordia.pdf, (Erişim Tarihi: 15.09.2020).
- IMO Maritime Knowledge Centre: *Current Awareness Bulletin*, 24(5), 2012.

Raporlar

- European Commission, 20.01.2012, MEMO/12/25.
- IMO, 14.02.2012, MSC 90/27.
- IMO, 26.03.2012, MSC 90/27/4.
- IMO, 10.04.2012, MSC 90/27/5.
- IMO, 10.04.2012, MSC 90/27/10.
- IMO, 21.05.2012, MSC 90/WP.1.
- IMO, 25.05.2012, MSC.336(90).
- IMO, 01.07.2012, MSC.1/Circ.1446.
- IMO, 02.07.2013, C 110/8/Add.1.
- IMO, 24.09.2012, MSC 91/7/1.
- IMO, 25.09.2012, MSC 91/7/5.
- IMO, 16.11.2012, MSC 91/7/7.
- IMO, 28.11.2012, MSC 91/WP.8.
- IMO, 17.12.2012, MSC 91/22.
- IMO, 22.01.2013, MSC.1/Circ.1446/Rev.1.
- IMO, 12.03.2013, MSC 92/6/2.
- IMO, 18.03.2013, MSC 92/6/3.
- IMO, 05.04.2013, MSC 92/6/5.
- IMO, 13.05.2013, MSC 92/INF.6.
- IMO, 26.06.2013, MSC 92/WP.8/Rev.1.
- IMO, 28.05.2013, MSC 92/6/10.
- IMO, 27.06.2013, MSC 92/WP.8/Rev.1.
- IMO, 08.08.2013, MSC.1/Circ.1446/Rev.2.
- IMO, 11.02.2014, MSC 93/6/1.
- IMO, 20.05.2014, MSC 93/WP.6.
- IMO, 15.01.2015, MSC 95/6/1.
- IMO, 09.06.2017, MSC 98/23/Add.1.
- IMO, 09.02.2016, MSC 96/6.
- IMO, 16.07.2017, MSC.1/Circ.1564.
- IMO, 15.07.2017, Resolution MSC.421(98).