

DENİZ KAZALARINI VE OLAYLARINI ARAŞTIRMA VE İNCELEME YÖNETMELİĞİ ÜZERİNE DEĞERLENDİRMELER

(The Evaluations on the Regulation for Investigation and
Examination Maritime Casualties and Maritime Incidents)

Doç. Dr. İsmail DEMİR*

ÖZET

Bu makalenin gayesi, “Deniz Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği”ni (Yönetmelik) incelemek, deniz kazalarının önlenmesinde Yönetmeliğin önemini ortaya koymak ve kaza incelemesine yönelik önerileri tespit etmektir. Çalışmada öncelikle Yönetmeliğin amacıyla birlikte hukuki dayanaklarına ayrıntılı biçimde yer verilmiştir. Bilahare, Yönetmeliğin uygulama kapsamı, bildirim yükümlülüğü, deniz kazası incelemesinin yürütülmesi ve kazaların araştırılması konuları ele alınmıştır. Sonuç kısmında varılan sonuçlar ile öneriler gösterilmiştir.

Yönetmelikte birçok tercüme hataları mevcuttur. Yönetmelik, kaleme alınırken Türk Hukuk literatürü dikkate alınmamıştır. Ayrıca, mevzuat hazırlama tekniği, sistematik ve diğer şekli kurallara uyulmamıştır. Bununla birlikte çalışmamızda Yönetmeliğin “Bir Deniz Kazası veya Deniz Olayının Emniyet İncelemesine Dair Milletlerarası Standartlar ve Önerilen Uygulamalar Kodu”na paralel hazırlandığı ve deniz kazalarının incelenmesi ve araştırılmasında önemli bir ihtiyacı karşıladığı sonucuna varılmıştır. Ayrıca, bütün deniz kazalarının zorunlu olarak incelenmesinin gerektiği ve kaza inceleme raporlarının tamamının yayımlanmasının uygun olacağı değerlendirilmiştir.

Anahtar kelimeler: deniz kazaları, deniz olayları, deniz kazalarının önlenmesi, kaza inceleme raporu, kaza inceleme kodu.

Abstract

This article’s purpose is to scrutinize “Regulation for Investigation and Examination Maritime Casualties and Maritime Incidents” (Regulation), identify the Regulation’s importance on prevention of marine casualties, and present suggestions for casualty investigation. In this study, it is firstly put forth with Regulation’s

* Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi.

legal basis together with its objective in detail. Afterwards, it is addressed matters on the Regulation's application scope, obligation of notification, execution of marine casualty investigation and examination of casualties. The suggestions and results reached are demonstrated in the part of conclusion.

There are many translation mistakes in Regulation. In the course of drawing up it, Turkish Law literature wasn't considered. Furthermore, it was disregarded legislation techniques, systematic and other formal rules. However, in the study, it is concluded that Regulation is drafted in parallel with "Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident", and meets a major need regarding marine casualty investigation and examination. In addition to that, it is evaluated that every marine casualty has to be investigated, and it will be proper that all reports of marine casualty investigation is promulgated.

Keywords: marine casualties, marine incidents, prevention of marine casualties, casualty investigation report, casualty investigation code.

GİRİŞ

Dünya ticaret hacmi giderek genişlemekte, taşımanın % 90'ından fazlası deniz yoluyla gerçekleştirilmektedir. Denizde seyrüseferin artmasıyla birlikte deniz kazalarında da artış yaşanmaktadır. Deniz kazaları, yaşam kaybına, gemi ve sair değerlerin zarara uğramasına ve deniz kirliliğine yol açmaktadır. Deniz kazalarının önlenmesinde bütün Dünya'nın menfaati bulunmaktadır.

Deniz kazalarının önlenmesine ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO: *International Maritime Organization*) önderliğinde kabul edilen ve bütün Dünya'da uygulanan çok sayıda milletlerarası sözleşmeler ve sair kurallar mevcuttur. Bu düzenlemelere ve IMO'nun yoğun çabalarına rağmen deniz kazaları meydana gelmeye devam etmektedir. Şüphesiz deniz kazalarının meydana gelmesini tamamen önlemek mümkün değildir. Ancak deniz kazalarının büyük yıkımlara yol açan olumsuz etkileri sebebiyle asgari seviyeye indirilmesi gereği her geçen gün daha fazla hissedilmektedir.

TORREY CANYON olayında¹ yaşandığı üzere deniz kazasına yol açan olaylar,

¹ Bu olayda Liberya bayraklı TORREY CANYON isimli tanker, 18.3.1967 tarihinde taşıdığı 120.000 ton ham petrol yüküyle birlikte Galler Milford Haven limanına doğru seyretmekteyken kaptan, muhtemel bir gecikmeyi önlemek amacıyla olağan rotasından ayrılarak karaya yakın biçimde seyretmeye başlamış, ancak tanker aniden kayalıklara çarparak o zamana kadar yaşanan en büyük petrol dökülmesi olayına sebep olmuştur. Geminin kurtarılması çalışmalarından faydalı bir sonuç alınamamış, tanker üç parçaya ayrılmıştır. İngiltere, kara sularının ötesinde bulunan tanker enkazından sızan petrolün kendi kıyılarını kirlenmesini engellemek amacıyla tanker enkazını bombalayarak imha etmiştir. Ne var ki, ham petrol yükünün denize dökülmesi, İngiltere ve Fransa kıyılarının çok büyük boyutlarda kirlenmesine sebep olmuştur. Olay, her iki Devlet'in balıkçılık, ticaret ve turizm sektörüne büyük zararlar vermiş; temizleme ve kirlenme zararları sebebiyle çok yüksek tutarlarda gider ve tazminat ödemesi gerekmiştir. Bkz. *Abdullayev, C.: Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği*, Ankara 2005, s. 195-196; *Özçayır, Z. O.: Liability for Oil Pollution and Collisions*, London – Hong Kong 1998, s. 211; *Hooke, N.: Maritime Casualties (1963-1996)*, 2.ed., London 1997, s. 635.

sıklıkla kendi içinde basit ve önemsiz nitelikte değerlendirilebilirler. Ancak denizcilik gibi oldukça karmaşık ve gelişmiş bir sektörde ferdi teknikler ve bazı idari çözümler yoluyla dahi ne tahmin edilebilen, ne de kontrol edilebilen olaylar arasında beklenmedik biçimde bağ kurulması mümkündür. Günümüzde deniz teknolojisindeki gelişmeler ve bir hayli ileri emniyet düzenlemelerine rağmen TITANIC ve COSTA CONCORDIA² olayları, aslında deniz kazalarının esaslı şekilde insan kaynaklı ve örgütsel sebeplerle meydana geldiğine işaret etmektedir³. Çok farklı sebeplere dayanmakla beraber bugün deniz kazalarının yaklaşık % 80'inin insan hatasından kaynaklandığı kabul edilmektedir⁴.

Deniz kazalarının önlenmesinde yaşanan tecrübeler ışığında çıkarılan dersler büyük önem arz eder. Bir deniz kazasının somut olarak hangi sebeplerle meydana geldiğinin tespiti, deniz kazasının veya olayın bütün yönleriyle incelenmesini ve araştırılmasını gerektirir. Özellikle yaşam kaybı, yaralanma ve çevre kirliliğine yol açan ciddi deniz kazalarının deniz emniyeti açısından incelenmesi zaruridir. Deniz kazalarının ve bu kazalara yol açan olayların incelenmesi, deniz kazalarının sebeplerinin tespit edilerek uygun biçimde analiz edilmeleri, böylece gelecekte benzer deniz kazalarının yaşanmasının önlenmesine çalışılması, bütün deniz ilgilileri ve kamuoyu nezdinde artık daha fazla farkındalık yaratmaktadır.

Deniz kazası ve olaylarının incelenmesinin nihai hedefi, denizde seyrüsefer emniyetinin geliştirilmesidir. Bir başka deyişle kaza incelemesi, çözüm bulmaya yöne-

² Bu olayda İtalya bayraklı kruvaziyer gemisi COSTA CONCORDIA, 13.1.2012 tarihinde İtalya'nın Toskana kıyılarındaki Isola del Giglio adasındaki bir resife çarpmış, karaya oturarak kısmen batmıştır. Gemide bulunan 4.252 yolcudan 25'i kaza sırasında ölmüş, yaklaşık 64 kişi yaralanmış, 7 kişi de kaybolmuştur. Nihayetinde 32 kişinin öldüğü ve 7 kişinin kayıp olduğu kazayla ilgili dava, 3.3.2012 tarihinde başlamıştır. Geminin kaptanı, adanın çok yakınından geçerek kazaya sebebiyet verdiği iddiası ile hâlen yargılanmaktadır. Bkz. <http://tr.wikipedia.org/wiki/Costa_Concordia_felaketi>. Bu kazanın sonuçları hakkında bir inceleme için bkz. *Kara*, H.: Costa Concordia Kazasının Sonuçları, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Ocak – Şubat 2013, S. 104, s. 137 – 148.

³ *Hinrichs*, J. U. S./*Hollnagel*, E./*Baldauf*, M.: From Titanic to Costa Concordia – a Century of Lessons Not Learnded, World Maritime University, Journal of Maritime Affairs 2012, Vol. 11, s. 163. Deniz kazalarında insan faktörünün rolü hakkında bir inceleme için bkz. *Mccallum*, M. C. / *Raby*, M. / *Rothblum*, A. M.: Procedures for Investigating and Reporting Human Factors and Fatigu Contributions to Marine Casualties, Coast Guard Research and Development Center Groton Ct. 1996, Final Report, September 1996, No. CGR/DC – 26/96, <<http://oai.dtic.mil/oai/oai?verb=getRecord&metadataPrefix=html&identifier=ADA323392>>.

⁴ *Portela*, C.: Maritime Casualties Analysis as a Tool a Improve Research about Human Factors on Maritime Environment, <http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>. Deniz kazalarının nedenleri ve Türkiye kıyılarında 2004 – 2008 yılları arasında uluslararası sefer yapan gemilerin karıştığı deniz kazaları hakkında yapılan bir araştırma için bkz. *Asyalı*, E./*Kızkapan*, T.: Türkiye Kıyılarında 2004 – 2008 Yıllarında Uluslararası Sefer Yapan Gemilerin Karıştığı Deniz Kazalarının Analizi, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi 2012, C. 4, S. 2, s. 27 – 45.

liktir⁵. Bu bağlamda kaza incelemesinin yaratacağı farkındalık, gemi adamlarının eğitim standartlarının yükseltilmesi, yeni milletlerarası sözleşmelerin kabulü, ilgili milletlerarası sözleşmeler dâhil diğer birçok belge ve kurallarda değişiklik yapılması gibi iyileştirici tedbirlerle sonuçlanır. Kaza incelemesi, deniz emniyeti kültürüne şekil verilmesinde önemli bir rol oynamaktadır⁶.

Genellikle önemli deniz kazaları sonrasında denizcilik politikaları oluşturulmakta ve gerekli önlemler kabul edilmektedir. Oysa karar alma usulü, objektif biçimde mevcut risklerin boyutlarına odaklanmalı, makul ve uygulanabilir ölçüde bu risklerin asgari düzeye için dengeli bir çözüm sağlamalıdır. Mevzuat yapıcılar, proaktif davranarak bir deniz kazasının meydana gelmesinden önce düzeltici ve iyileştirici önlemleri belirleyerek uygulamaya koymalıdır⁷.

Türkiye'nin de tarafı olduğu birçok önemli milletlerarası sözleşme ve belgelerde deniz kazalarının incelenmesi, araştırılması ve elde edilen bulguların IMO'ya sunulmasına dair muhtelif hükümlerin mevcut olduğu görülmektedir. Ayrıca çoğu kıyı devletleri, bayrağına bakmaksızın iç suları ve kara sularında meydana gelen deniz kazaları ve olaylarının incelenmesine yönelik millî hukuklarında muhtelif düzenlemeler yapmaktadırlar. Zira, bir kıyı devletinin iç suları ve kara suları üzerindeki yetkisi, ona ülkesiyle bağlantılı olan deniz kazaları ve deniz olaylarını inceleme ve araştırma hususunda doğal bir hak vermektedir. Ancak deniz kazası inceleme faaliyetleri ve değişik hukuk sistemlerinden gelen veri tabanları arasındaki mevcut önemli farklılıklar, bir cevap mekanizması olarak kapsamlı ve yeterli bir hukuki çerçeve tesis edilmesi ihtiyacını desteklemektedir⁸.

Her bir devletin millî hukuk sistemine bağlı olmakla beraber ilgili milletlerarası sözleşmelerin mevcut hükümleri de dikkate alınarak deniz kazaları ve olaylarının incelenmesinde bir ortak standarda ulaşılmasında büyük faydalar vardır. Bu amaçla IMO Deniz Güvenliği Komitesi (MSC: *Maritime Security Committee*), 84. Dönem Toplantısında 16.5.2008 tarihinde "Bir Deniz Kazası veya Deniz Olayının Emniyet İncelemesine Dair Milletlerarası Standartlar ve Önerilen Uygulamalar Kodu"nu

⁵ *Forbes*, T.: Marine Casualty Investigations, *Tulane Law Review* (2010 – 2011), Vol. 85, s. 1368.

⁶ *Hinrichs*, J. U. S./*Hollnagel*, E./*Baldauf*, M., s. 164.

⁷ *Luttenberger*, A./*Kos*, S.: Improving Legal Standards in Marine Accident Investigation Activities, International Maritime Lecturers Association 20, Proceedings 1 (2012), <http://bib.irb.hr/datoteka/587320.Luttenberger__Kos_-_Improving_legal_standards_in_marine_accident_investigation_activities.pdf>, s. 5.

⁸ *Luttenberger*, A./*Kos*, S., s. 6; *Luttenberger*, A.: Legal Aspects in Standardizing Marine Accident Investigation Activities, University of Ljubljana, Faculty of Maritime Studies, Slovenian Society of Traffic Science, 10th International Conference on Traffic Science, Portorež 2006, <http://www.researchgate.net/profile/Axel_Luttenberger/publication/253650088_Legal_aspect_in_standard>, s. 1.

(bundan böyle Kaza İnceleme Kodu veya sadece Kod olarak anılacaktır) kabul etmiştir⁹.

Kaza İnceleme Kodu, deniz kazalarının incelenmesi ve araştırılması meselesine ayrıntılı biçimde temas eden ve oldukça değerli hükümler ihtiva eden bir milletlerarası belgedir. Deniz ticaretinin uluslararası özelliği dolayısıyla Kod'un başarıya ulaşması, devletler arasında yakın işbirliğini ve hükümlerinin iç hukuklara uygun bir tarzda aktarılacak etkili şekilde uygulanmasına bağlıdır. Bu hedef doğrultusunda Kaza İnceleme Kodu esas alınmak suretiyle Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nca hazırlanan "Deniz Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği" (Yönetmelik), 10.7.2014 tarihli ve 29056 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Kod'un yürürlüğe girmesiyle birlikte "Deniz Kazalarının İncelenmesine İlişkin Yönetmelik" (Eski Yönetmelik) yürürlükten kaldırılmıştır¹⁰.

Yönetmelik, önemli bir ihtiyacı karşılamakla birlikte genel olarak düzenleyici işlem hazırlama usul ve tekniğine uygun şekilde kaleme alınmamıştır. Yönetmelik'te gerek sistematik, gerekse dil bilgisi ve yazım kuralları açısından çok sayıda hatalar dikkati çekmektedir¹¹.

I. Amaç

Yönetmeliğin amacı, m. 1'de "deniz kazalarının araştırılması ve incelenmesi ile bunlara ilişkin bildirimlerin yapılmasına yönelik usul ve esaslar ile görev, yetki ve sorumlulukları belirlemek" olarak gösterilmiştir. Madde hükmü, eksik olduğu gibi ifadesi de bozuktur.

Öncelikle belirtilmelidir ki, amaç maddesinde sadece deniz kazalarının incelenmesi, araştırılması ve gerekli bildirimlerin yapılmasına ilişkin usul ve esaslar değil; fakat inceleme, araştırma ve bildirimlerin yapılmasında elde edilmesi düşünülen amaca da vurgu yapılması uygun olurdu. Böylece hemen ilk maddede inceleme ve araştırmanın amaçları öne çıkartılmak suretiyle Yönetmeliğin hazırlanmasına esas oluşturan anlayış ve felsefe yansıtılabilirdi. Yine, bu çerçevede deniz kazalarının incelenmesi ve deniz kazalarının araştırılması kavramları arasındaki ayrımın belirginleştirilmesi, tanımlara dair m. 4'de söz konusu kavramların açıkça tanımlanması, daha faydalı olabilirdi.

⁹ *The Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident*. Metin için bkz. MSC. 255(84), May 16, 2008.

¹⁰ Eski Yönetmelik için bkz. 31.12.2005 tarihli ve 26040 sayılı Resmî Gazete.

¹¹ Sistematik hatalara örnek olarak şunlar gösterilebilir: İkinci Bölüm, sadece görev, yetki ve sorumluluklara ayrılmalı; kaza bildirimini Üçüncü Bölüm'de kazaların incelenmesiyle birlikte düzenlenmeli; "Yönetmeliğin deniz olaylarına uygulanması" başlıklı m. 18, Çeşitli ve Son Hükümlere dair Altıncı Bölüm içinde düzenlenmelidir. "Diğer devletlerle işbirliği" başlıklı m. 11, Altıncı Bölüm'e alınmalıdır. Zira, işbirliği, sadece deniz kazalarının incelenmesiyle ilgili olmayıp, deniz olaylarının araştırılmasını da kapsamaktadır.

II. Hukuki Dayanak

A) 1974 Tarihli Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi

Kısa adıyla SOLAS 1974¹² olarak bilinen Sözleşme'nin I. Bölüm, 21 numaralı kuralı, "Kazalar" başlığı altında bayrak devletlerine deniz kazalarının incelenmesinde bazı sorumluluklar yüklemektedir. Buna göre her bir devletin denizcilik idaresi, bir kaza incelemesinin mevcut düzenlemelerde ne tür bir değişiklik yapılmasını gerektirebileceği konusunda yardım edebileceğine kanaat getirdiğinde, SOLAS 1974 hükümlerine tabi olan bayrağını çeken gemilerinin karıştığı herhangi bir kaza incelemesini yürütmeyi üzerine alır. Taraf Devletler, incelemenin sonuçlarını ve bulgulara dair ilgili bilgileri IMO'ya sunmayı kabul ederler. Bu tür bilgilere dayalı olarak hazırlanan IMO'nun raporlarında veya önerilerinde ilgili gemilerin kimliği ya da tabiiyeti açıklanmaz, herhangi bir şekilde bir gemi veya kişi hedef alınmaz ve onlara herhangi bir sorumluluk yüklenmez.

SOLAS 1974 I. Bölüm, 21 numaralı kural, bir milletlerarası örf ve adet kuralı niteliğindedir. Bu kural, aynı zamanda 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (DHS) "Bayrak devletinin yükümlülükleri" başlıklı 94. maddesinde somutlaşmıştır¹³.

B) 1966 tarihli Yükleme Sınırı Uluslararası Sözleşmesi

1966 tarihli Yükleme Sınırı Uluslararası Sözleşmesi (LL 1966)¹⁴ m. 23, SOLAS 1974 I. Bölüm, 21 numaralı kural paralelinde kazaların incelenmesine yönelik olarak ilgili denizcilik idarelerine sorumluluklar yüklemektedir.

¹² *The International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974*. Türkiye, 6.3.1980 tarihli ve 8/522 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla SOLAS 1974'ü onaylamış, Bakanlar Kurulu Kararıyla birlikte Sözleşme'nin Türkçe ve İngilizce metinleri, 25.5.1980 tarihli ve 16985 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır. Türkiye, SOLAS 1974'ün 1978 Protokolü'ne taraf olduğu hâlde henüz 1988 Protokolü ile 1996 Tadilatlarına taraf olmamıştır. Bkz. <<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202015.pdf>>.

¹³ DHS m. 94(1)'de her devletin kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde idari, teknik ve sosyal konulardaki yetki ve denetimini fiilen kullanacağı belirtilmektedir. Aynı maddenin 7. fıkrası ise her devletin açık denizde kendi bayrağını taşıyan bir geminin karıştığı, başka bir devletin vatandaşlarının yaşamlarını kaybetmelerine veya ağır şekilde yaralanmalarına sebep olan veya başka devletlerin bayrağını çeken gemilere ya da tesislere veyahut deniz çevresine önemli zararlar veren her deniz kazası veya seyrisufer olayı hakkında gereği şekilde yetkilendirilmiş kişilerce veya onların denetiminde yürütülecek bir soruşturma açılmasını isteyebileceğini, bayrak devleti ve ilgili diğer devletlerin böyle bir deniz kazası veya seyrisufer olayı hakkında soruşturmanın her safhasında işbirliği yapmalarını hüküm altına almaktadır. Kaza incelemesiyle ilgili olarak ayrıca bkz. DHS m. 217, 218. DHS'nin Türkçe tercümesi için bkz. Özman, A.: Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, İstanbul 1984.

¹⁴ *The International Convention on Load Lines, 1966*. Türkiye, 18.5.1968 tarihli ve 6/10027 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla LL 1966'yı onaylamış, Bakanlar Kurulu Kararıyla birlikte Sözleşme'nin Türkçe ve İngilizce metinleri, 28.6.1968 tarihli ve 12936 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

C) 1973 Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme

1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL 73/78)¹⁵ m. 12 hükmü de hemen hemen SOLAS 1974'e paralel düzenlemeler getirmekte, sadece kazanın deniz çevresi üzerinde zararlı etkiler meydana getirmesi durumunda kaza incelemesini yürütmek üzere Taraf Devlet idarelerine sorumluluklar yüklemektedir.

D) Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun

Her ne kadar Yönetmelikte gösterilmemişse de amacı denizde insan yaşamını ve eşyayı korumak olan 10.6.1946 tarihli ve 4922 sayılı "Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun"un¹⁶ (4922 sayılı Kanun), doğası gereği Yönetmeliğe önemli bir hukuki dayanak oluşturduğu hususunda tereddüt edilmemelidir.

E) 655 Sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname

655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname (655 sayılı KHK) m. 29(1), Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (Bakanlık) nezdinde "Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu" (Kurul) kurmuştur¹⁷. Bakanlığın düzenleme yetkisini belirten 655 sayılı KHK m. 34 ise Bakanlığın, görev, yetki ve sorumluluk alanına giren ve kanunla belirlenmiş konularda idari düzenlemeler yapabileceğini hüküm altına almaktadır.

¹⁵ *The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973*. 2.11.1973 tarihinde kabul edilen MARPOL, yeterli sayıda devlet tarafından onaylanmadığından yürürlüğe girememiştir. MARPOL'ün yürürlüğe girişini kolaylaştırmak amacıyla 1978'de bir Protokol ile bazı hükümleri değiştirilmiştir. Bilahare 2.10.1983 tarihinde değiştirilmiş hâliyle yürürlüğe giren Sözleşme, yaygın şekilde MARPOL 73/78 olarak anılmaktadır. Türkiye, 24.6.1990 tarihli ve 20558 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 3.5.1990 tarihli ve 90/442 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla MARPOL 73/78'in I, II ve V numaralı eklerine 10.1.1991 tarihi itibarıyla taraf olmuştur. Daha sonra gerçekleştirilen mevzuat değişiklikleriyle de MARPOL 73/78'in III, IV ve VI numaralı eklerine taraf olunmuştur. Bkz. <<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202015.pdf>>.

¹⁶ Bkz. 14.6.1946 tarihli ve 6333 sayılı Resmî Gazete.

¹⁷ 655 sayılı KHK m. 29(2)'de Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu'nun görevleri sayılmıştır. Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu, ulaştırma alanında meydana gelen ciddi kazalarla ilgili araştırma, inceleme yapmak ve gerektiğinde bu araştırma ve incelemelere bağlı olarak ulaştırma altyapıları ve taşımacılık faaliyetlerinin emniyetinin iyileştirilmesi için teklif hazırlamak, bir ulaştırma türünde meydana gelen ve ulaştırma emniyet düzenlemeleri ve emniyet yönetimi bakımından belirgin bir etkiye sahip kaza ve olayları özel olarak araştırmak, incelemek ve bütün ulaştırma türlerini kapsayan emniyete ilişkin teklif hazırlayarak bunları Bakana sunmakla görevlidir. Bu hükme dayanılarak anılan Bakanlıkça hazırlanan "Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu Yönetmeliği", 6.5.2013 tarihli ve 28639 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

F) Bir Deniz Kazası Olayında Gemi Adamlarına Adil Muamele Yapılmasına İlişkin Rehber Kurallar

IMO Genel Kurulu'nun 9.2.2006 tarihli ve A.24 (987) sayılı kararıyla kabul etmiş olduğu söz konusu rehber kurallar, deniz kazaları ve olaylarının incelenmesi ve araştırılmasıyla yakından bağlantılı olmaları sebebiyle Yönetmeliğin hukuki dayanaklarından birisini oluşturmaktadır¹⁸. Zira, bir deniz kazası veya olayı vuku bulduğunda gemi adamları tarafından kaza veya olaya dair ilgili makamlara zamanında ve usulüne uygun biçimde bildirimlerin yapılmasında gemi adamlarına adil muamele gösterilmesi büyük önem taşımaktadır.

G) Bir Deniz Kazası veya Deniz Olayının Emniyet İncelemesine Dair Milletlerarası Standartlar ve Önerilen Uygulamalar Kodu (Kaza İnceleme Kodu)

Yönetmeliğin en önemli hukuki dayanağı, IMO Deniz Güvenliği Komitesi'nin MSC.255(84) sayılı kararının eki olarak kabul edilen Kaza İnceleme Kodu'dur. Kaza İnceleme Kodu, IMO'nun 27.11.1997 tarihli ve A.849(20) sayılı kararıyla kabul edilen deniz kazaları ve deniz olaylarındaki en iyi uygulamaları içeren "Deniz Kazaları ve Olaylarının İncelenmesine Dair Kod"a dayanmaktadır¹⁹. Söz konusu Kod, 25.11.1999 tarihinde A.884(21) sayılı kararla tadil edilmiş, insan faktörlerinin incelenmesine dair rehber kurallar ilave edilmek suretiyle genişletilmiştir²⁰.

Kaza İnceleme Kodu, SOLAS 1974 m. VIII(b)(vi)'de düzenlenen zımnî kabul

¹⁸ Nitekim, Kaza İnceleme Kodu'nun kabulüne dair MSC.255(84) sayılı kararın giriş kısmında söz konusu rehber kuralların dikkate alındığı açıkça belirtilmektedir. Gemiadamlarına adil muamele yapılması konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. *Demir, İ.*: Deniz Kazalarında Gemiadamlarına Adil Muamele Yapılmasına Dair Milletlerarası Hukukta Gelişmeler, Ankara Barosu Dergisi, Y. 70, S. 2012/3, s. 123 vd.

¹⁹ *The Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents*. Bu Kod'un temelleri bir hayli gelişlere gitmektedir. IMO, 1968 yılından itibaren meseleye ilişkin olarak çok sayıda kararlar kabul etmek suretiyle devletler arasında işbirliği ve karşılıklı menfaatin önemini vurgulamaktadır. İlk olarak 1968'de A.173 (ES.IV) sayılı deniz kazalarının resmi soruşturmalarına katılmaya dair bir karar kabul edilmiştir. Daha sonra 1975'de A.322 sayılı kaza incelemelerinin yürütülmesine dair karar; 1979'da A. 440 (XI) sayılı deniz kazalarının incelenmesi için bilgi alışverişine dair karar; yine 1979'da A. 442(XI) sayılı kazalar ve sözleşme ihlallerinin incelenmesi için idarelerin personel ve maddi kaynak ihtiyaçlarına dair karar ve 1989'da A.637(16) sayılı deniz kazası incelemelerinde işbirliğine dair karar kabul edilmiştir.

²⁰ *The Amendments to the Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents*. IMO, diğer ulaştırma modlarına kıyasla insan faktörleri üzerinde daha geç zamanlarda yoğunlaşmaya başlamıştır. Denizcilik sektörü, *Herald of Free Enterprise* (1987)'in alabora olmasına kadar deniz kazalarında insan ve örgütsel faktörler üzerinde herhangi bir tartışma yapmamıştır. Bu trajedi 1993'de IMO'nun ISM Kodu'nu kabul etmesiyle sonuçlanmıştır. Bkz. *Hinrichs, J. U. S./Baldauf, M./Ghirxi, K. T.*: Accident Investigation Reporting Deficiencies related to Organizational Factors in Machinery Spce Fires and Explosions, *Accident Analysis and Prevention* 2011, Vol. 43/3, s. 1187.

(*tacit acceptance*) usulüne²¹ uygun olarak 1.1.2010 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiştir²². Kaza İnceleme Kodu, üç bölümden oluşmaktadır. Birinci Bölümde “Genel Hükümler”, İkinci Bölümde “Zorunlu Standartlar” ve Üçüncü Bölümde “Tavsiye Edilen Uygulamalar” başlıkları altında düzenlemelere yer verilmiştir.

Deniz Güvenliği Komitesi'nin SOLAS 1974 Bölüm XI/I'e Kural 6 hükmünü ilave eden 16.5.2008 tarihli ve MSC.257(84) sayılı kararı gereğince Kod'un Birinci ve İkinci Bölümlerine uyulması zorunlu hâle getirilmiştir. Bununla birlikte söz konusu kararda tavsiye niteliğindeki Üçüncü Bölümde yer alan rehber kurallar ve açıklayıcı maddelerin Kod'un daha fazla yeknesak biçimde uygulanmasını sağlamak için mümkün olan en fazla kapsamda dikkate alınması gereğinin altı çizilmiştir.

IMO, Kaza İnceleme Kodu'nu kabul etmekle yetinmemiş, Kod'un yürürlüğe girmesini müteakiben 4.12.2003 tarihinde A.1075(28) sayılı “Kaza İnceleme Kodunun Uygulanmasında İnceleme Yapanlara Yardım Edecek Rehber Kurallar”ı kabul etmiştir²³. Rehber Kurallar, Kod'un sağlıklı biçimde uygulanmasında İdarelere büyük kolaylıklar sağlayacak hükümler ihtiva etmektedir.

III. Uygulama Kapsamı

Yönetmeliğin uygulama kapsamının belirlenmesinde “Kapsam” başlıklı m. 2 ile “Tanımlar ve kısaltmalar” başlıklı m. 4 hükümleri dikkate alınmalıdır. Özellikle m. 4'de yer alan birçok tanım, uygulama kapsamının belirlenmesinde anahtar rol oynamaktadır²⁴. Uygulama kapsamı bakımından öne çıkan gemi, coğrafi uygulama, deniz kazası, deniz olayı ve çevre kirliliği kavramları üzerinde aşağıda bir miktar durulmasında fayda görülmüştür.

A) Gemi

Yönetmeliğin 2. maddesi, gemilerin karıştığı deniz kazaları ve olaylarını kapsamına almaktadır. Maddede geçen “gemilerin dâhil olduğu” ifadesi, Kod'un bire bir

²¹ Zimni kabul usulünün Türk Hukuku bakımından geçerli olup olmadığı hakkında bir değerlendirme için bkz. *Karan*, H.: Milletlerarası Deniz Hukuku Konvansiyonlarındaki Sorumluluk Limitlerinde Değişiklik Yapılabilmesi İçin Kabul Olunan Prosedürlerin Kolaylaştırılması, Prof. Dr. Turgut KALPSÜZ'e Armağan, Ankara 2003, s. 429 – 444.

²² Bkz. <<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202015.pdf>>.

²³ *The Guidelines to Assist Investigators in the Implementation of the Casualty Investigation Code* [Resolution MSC.255(84)], A 28/Res.1075, February 24, 2014.

²⁴ Buna rağmen ne anlama geldikleri hususunda herhangi bir ihtilaf olmayan bayrak devleti, kıyı devleti, bilirkışı, gemi adamı ve uzman tanımlarına yer verilmesi gereksizdir. Kod'da DHS hükümlerine gönderimde bulunmak suretiyle tanımlanan münhasır ekonomik bölge, açık denizler ve kara suları tanımlarına yer verilmemesi ise isabetli olmuştur.

tercüme edilmesi sebebiyle isabetsizdir. Bu ifade yerine diğer maddelerde de kullanılan “gemilerin karıştığı” ifadesi tercih edilmelidir.

Gemi, m. 4(i)'de “kendiliğinden hareket etme imkânı bulunmasa dahi, tahsis edildiği amaç suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan her araç” biçiminde tanımlanmıştır. Oysa Kaza İnceleme Kodu'nda gemi tanımına yer verilmemiştir. Kod'un açıkça SOLAS 1974'e dayanması, hatta onun bir parçasını oluşturması sebebiyle böyle bir tanıma ihtiyaç duyulmamıştır. Zımnî kabul usulüne uygun şekilde yürürlüğe konulan Kod, Türk iç hukuku bakımından da doğrudan uygulanacak bir milletlerarası belge niteliğindedir. Bu sebeple Yönetmelikte gemi tanımına yer verilmesine gerek olmadığı akla gelebilirse de Kod'un deniz kazalarının incelenmesi ve araştırılmasında asgari koşulları belirleyen bir belge olduğu düşünüldüğünde gemi tanımına yer verilmesinin gerektiği, hatta geminin iç suları da kapsayacak şekilde tanımlanmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Ne var ki, Yönetmelikteki gemi tanımının bu ihtiyacı karşıladığını söylemek mümkün gözükmemektedir. Gemi tanımı, suda hareket eden bütün araçları kapsamakla birlikte “kendiliğinden hareket etme imkânının bulunmasının gerekmemesi” ve “tahsis edildiği amaç” unsurlarına yer verilmesi gereksizdir. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun (TTK)²⁵ 931(1) maddesindeki gemi tanımından alınan bu ifadeler, tanımın anlaşılmasında tereddüt uyandırmaktadır. Ayrıca amacı suda seyrüsefer emniyetini düzenleyen bir belgede söz konusu ifadelere yer verilmesi uygun değildir. 4922 sayılı Kanun'un 1/B maddesindeki tanıma paralel şekilde gemi; “Adı, tonilatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun, suda kürekte başka aletle yola çıkabilen her araç” olarak tanımlanabilir.

Diğer yandan, sadece gemiler değil, gemi tanımına girmeyen veya gemi sayılıp sayılmayacağı konusunda tereddüde düşülen kıyı ötesi petrol ve diğer deniz yatağı mineral kaynaklarının araştırılması ve işlenmesi faaliyetlerinde kullanılan araçların da kıyı ötesi tesisler kavramı altında kapsama alınması uygun olurdu. Zira, son yıllarda bu tür tesislerin karıştığı deniz kazaları veya olayları sonucunda giderilmesi güç büyük çevre felaketlerine yol açtıklarına tanık olunmaktadır²⁶. Kıyı ötesi tesislerin

²⁵ 13.1.2011 tarihli ve 6102 sayılı TTK, 14.2.2011 tarihli ve 27846 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak 1.7.2012 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiştir.

²⁶ Yakın zamanlarda meydana gelen ve iki büyük çevre felaketine yol açan MONTARA 2009 ve DEEPWATER HORIZON 2010 olayları dikkati çekmektedir. MONTARA 2009 olayında, 21.8.2009 tarihinde Avustralya'nın münhasır ekonomik bölgesi içinde bulunan MONTARA isimli kıyı ötesi petrol platformunun üzerinde bulunduğu petrol kuyusu, sondaj faaliyeti esnasında aniden patlamıştır. 30.8.2009 tarihine kadar petrol tabakası 1.750 okyanus mil karesinden fazla bir sahaya yayılarak deniz çevresine çok büyük zararlar vermiştir. Sadece birkaç gün içinde hareket hâlindeki petrol tabakası, 5.800 mil karelik bir alana yayılmıştır. Endonezya sularına ulaşan petrol, Timor Denizi'nde ciddi deniz kirliliğine yol açmıştır. Henüz kesin zararın boyutları tespit edilememiştir. Bkz. LEG 97/14/1, September 10, 2010.

DEEPWATER HORIZON 2010 olayı ise hem ABD'nin, hem de tarihin en büyük çevre fe-

Deniz Hukukuna ilişkin birçok milletlerarası sözleşmenin kapsamı dışında olmaları sebebiyle doğan hukuk boşluğunun yarattığı olumsuzluklar dikkate alındığında bu yönde bir ihtiyacın mevcut olduğu inkâr edilemez. Kod, asgari koşulları düzenlemesi ve devletleri sınırlandıran hükümler içermemesi sebebiyle Yönetmelik yoluyla böyle bir düzenlemenin yapılmasına hukuki bir engel bulunmamaktadır.

B) Coğrafi Uygulama Kapsamı

Yönetmelik m. 2(1)(a), Türkiye'nin deniz yetki alanları ile iç sularında²⁷ Türk veya yabancı bayraklı gemilerin dâhil olduğu veya bu gemiler üzerinde²⁸ meydana gelen deniz kazası ve olaylarını kapsamına almakta, ancak deniz yetki alanlarını tanımlamamaktadır. Yönetmeliğin coğrafi uygulama kapsamını doğrudan etkileyecek nitelikte olduğundan “deniz yetki alanları”nın tanımlanmaması önemli bir eksiklik. “Deniz yetki alanları”nın “kara sularının gerisindeki sular, kara suları, bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge veya bu bölgeye denk sayılan deniz alanları” olarak tanımlanması uygundur.

Kural, Türkiye'nin deniz yetki alanlarında gerçekleşen deniz kazaları veya olaylarının coğrafi kapsam içinde olmasıdır. Ancak, isabetli biçimde Türk Bayrağı çeken bir geminin karıştığı bir deniz kazası veya olayının, Dünya'nın neresinde meydana gelirse gelsin Yönetmelik hükümlerine tabi olacağı kabul edilmiştir [m. 2(b)]. Bu hâller arasında olmamakla beraber Türkiye'nin önemli ölçüde ilgili devlet sıfatını haiz kaza ve olaylar ile tasarımı veya inşası Türkiye'de yapılan gemilerin karıştığı deniz kazası ve olayları da Yönetmeliğin kapsamına alınmıştır.

laketi olarak tarihe geçmiştir. Olayda Meksika Körfezi'nde petrol arama faaliyetinde bulunan İngiliz Petrol Şirketi BP'ye (*British Petroleum*) ait DEEPWATER HORIZON isimli petrol platformu, 20.4.2010 tarihinde patlayarak batmış, uzun süre kapatılmayan deniz dibindeki petrol kuyusundan çok büyük miktarda petrol, denize dökülmüştür. Denize dökülen yaklaşık 5 milyon varil petrol, üç aylık bir çalışmayla önlenebilmiştir. Olayda 11 işçi ölmüş, 17 işçi yaralanmıştır. Geçen süreçte BP'nin ödemek zorunda olduğu tazminat tutarı 40 Milyar Dolaraya dayanmıştır. Bkz. *Allen, J.: A Global Oil Stain – Cleaning Up International Conventions for Liability and Compensation for Oil Exploration/Production, Australian and New Zealand Maritime Law Journal* 2011, Vol. 25, s. 90; *Ramseur, J. L.: Liability and Compensation Issues Raised by the 2010 Gulf Oil Spill, Congressional Research Service* (11 March 2011), <<https://fas.org/sgp/crs/misc/R41679.pdf>>; <http://www.bp.com/tr_tr/turkey/toplum-ve-cevre-/cevresel-faaliyetlerimiz/cevre-duyarli_1/meksika-koerfezi--deepwater-horizon--.html>; <http://tr.euronews.com/2014/09/05/bp-meksika-korfezi-ndeki-petrol-sizintisinde-ihmalkar-bulundu>>; <<http://global.britannica.com/EBchecked/topic/1698988/Deepwater-Horizon-oil-spill-of-2010>>.

²⁷ Yönetmelik m. 4(1)(l), iç suları, kara ülkesindeki sular olarak, yani göl, baraj, dalyan ve nehirler anlamında tanımlanmaktadır.

²⁸ “Gemilerin dâhil olduğu veya bu gemiler üzerinde” ibareleri uygun değildir. Gemiler, deniz kazaları veya olaylarına karışır, gemiler üzerinde deniz kazası veya olay meydana gelmez. “Gemilerin karıştığı” ifadesi yeterlidir.

Yönetmeliğin 4(1)(s) maddesinde tanımlanan “Önemli ölçüde ilgili devlet” (*Substantially interested State*) kavramı, Kod’un 2.20 maddesindeki tanımdan alınmıştır²⁹. Kod, ilaveten “ilgili devlet” kavramına yer vermediğinden “Önemli ölçüde ilgili devlet” yerine sadece “ilgili devlet” teriminin kullanılması daha uygun olurdu. Ayrıca, Kod’da yer alan tanımda “Bir geminin faaliyetine bağlı olarak” ifadesine yer verilmediği hâlde Yönetmelik’te bu ifadelere yer verilmesinin sebebi anlaşılammaktadır. Bu ifade, gereksiz olmasının ötesinde bu maddede sayılan hâlleri bir geminin faaliyetleriyle sınırlandırdığından Yönetmeliğin uygulama kapsamını daraltmaktadır. Yine Kod’daki tanıma tam olarak bağlı kalınmadığı gibi önemli çeviri hatalarının yapıldığı dikkati çekmektedir. Örneğin; tanımın 7. bendinde yer alan hüküm, Kod’la ilgisiz gözükmektedir. Kod, bir başka sebeple deniz emniyeti incelemesini yürüten devletler tarafından önemli olduğu değerlendirilen bir menfaati saptayan devletten bahsettiği hâlde, Yönetmelik 7. bentte yer alanlar dışında kalıp da başka bir sebeple kazayla ilgisi olduğu iddiasında bulunan ve bu iddiası Kurul tarafından kabul gören devletten bahsetmektedir. Yine Kurul’a böyle bir yetki verilmesine gerek bulunmamaktadır. Kurul’a yetki verilip verilmemesi, o devletin “ilgili devlet” statüsüne alınıp alınmamasında belirleyici olamaz. Bu takdir hakkı, söz konusu menfaati saptayan devlete aittir.

Yönetmelik m. 2(2)(a), Türkiye’deki tersane, tekne imal yeri, çekek yeri ve gemi söküme tesislerinde münhasıran geminin tamir, bakım ve tutumu sırasında meydana gelen kazaları kapsamı dışına almaktadır. Bu istisnanın makul bir gerekçesi yoktur. Her ne kadar Kod, deniz kazaları ve olaylarını bir geminin faaliyetleriyle sınırlandırmakta ise de Yönetmelik m. 2(1)(c)’de tasarımı veya inşası Türkiye’de gerçekleştirilen gemilerin karıştığı kaza ve olaylar kapsama alındığından bir geminin tamir, bakım ve tutumu sırasında meydana gelen kazalar da kapsama alınmalıdır. Kod’un aşari standartlar getirmesi, Taraf Devletler’in bu standartların üzerine çıkmasına hiçbir şekilde engel oluşturmamaktadır.

Yönetmelik, askeri gemiler ile kamu hizmetlerine tahsisli olup ticari amaçla

²⁹ Bu maddeye göre “Önemli ölçüde ilgili devlet”; “Bir geminin faaliyetine bağlı olarak;
1 – Deniz kazasına veya olayına karışan geminin bayrak devletini,
2 – Deniz kazası veya olayıyla ilgisi bulunan kıyı devletini,
3 – Deniz yetki alanları, iç suları ve kıyıları, deniz kazasına bağlı olarak ciddi şekilde çevresel zarara uğrayan devleti,
4 – Deniz kazası veya olayı nedeniyle egemenliği altındaki kıyıları, kıyı yapıları, suni adaları, platform ve tesisleri zarara uğrayan veya zarara uğrama tehlikesiyle karşı karşıya kalan devleti,
5 – Deniz kazasına bağlı olarak, vatandaşları hayatını kaybeden veya ciddi yaralanmaya maruz kalan devleti,
6 – Kaza araştırma ve incelemesi yürüten devlet tarafından faydalı olduğu değerlendirilen önemli bilgileri elinde bulunduran devleti,
7 – Bu bentte yer alanlar dışında kalıp da başka bir sebeple kazayla ilgisi olduğu iddiasında bulunan ve bu iddiası Kurul tarafından kabul gören devleti” ifade etmektedir.

kullanılmayan devlet gemilerini³⁰ de kapsam dışı bırakmaktadır [m. 2(2(b)]. Askeri gemilerin kapsam dışında tutulması, Milletlerarası Deniz Hukukunun genel ilkeleri ve bu gemilerin özel nitelikleri sebebiyle yerindedir. Ancak devlet gemilerinin karıştığı deniz kazaları ve olaylarını da kapsam dışına bırakmak isabetli görülemez. Özellikle Türk Bayraklı devlet gemilerinin karıştığı deniz kazaları ve olaylarının incelenmemesi, Yönetmeliğin nihayetinde denizde seyrüsefer emniyetinin sağlanması amacıyla bağdaşmayacağından önemli bir zafiyet yaratabilir. Türk Hukukunda devlet gemilerinin seyrüsefer emniyetinin sağlanmasına dair yeterli düzenlemelerin mevcut olmaması, bu ihtiyacı daha fazla hissettirmektedir.

C) Deniz Kazası ve Deniz Olayı Kavramları

Deniz kazası ve deniz olayı kavramları, Yönetmeliğin anahtar kavramlarından. Yönetmeliğin 4(1)(ğ) maddesinde “deniz kazası”; bir geminin operasyon ve faaliyetleriyle bağlantılı olarak gerçekleşen ve bir kişinin ölümü veya yaralanması; gemideki bir kişinin kaybolması; geminin batması, zayı olması veya terk edilmesi; geminin maddi zarara uğraması; geminin manevra yapamaz duruma düşmesi; geminin karaya oturması; geminin kıyı veya açık deniz yapılarına veya başka bir gemiye çarpması; geminin sebep olduğu ciddi çevre kirliliği veya çevre kirliliği ihtimali ile sonuçlanan bir olay veya olaylar serisi olarak tanımlanmıştır.

Deniz kazası tanımı, Kod’un 2.9. maddesine dayanmaktadır. Ancak, tanım Kod ile tam olarak uyumlu değildir. Öncelikle bir geminin faaliyetleriyle doğrudan bağlantılı olarak ortaya çıkan ve bu maddede sayılan sonuçları doğuran olaylar, deniz kazası sayılabilir. Yönetmeliğin deniz kazası tanımında “doğrudan bağlantılı” ifadesine yer verilmediği gibi, “faaliyet” kelimesiyle birlikte gereksiz biçimde “operasyon” kelimelerine yer verilmiştir. “Bir geminin faaliyetleriyle doğrudan bağlantılı” ifadesinin tercih edilmesi daha uygun olurdu.

Yönetmelik, ayrıca “ciddi deniz kazası” ve “çok ciddi deniz kazası” tanımlarına yer vermiştir. Yönetmelik m. 4(1)(e)’ye göre “ciddi deniz kazası”; “çok ciddi deniz kazası dışında kalan ve ciddi yaralanma veya gemiyi denize elverişsiz hâle getirecek derecede büyük maddi hasarla sonuçlanan deniz kazası”nı ifade etmektedir. Yönetmelik m. 4(1)(g)’de ise “çok ciddi deniz kazası”; “can kaybı, geminin tam zıyı ve ciddi çevre kirliliği olaylarından birini içeren deniz kazası” olarak tanımlanmıştır. Kaza İnceleme Kodu’na dayanmakla beraber deniz kazalarının “ciddi deniz kazası” ve “çok ciddi deniz kazası” biçiminde bir ayrıma tabi tutulmasına ihtiyaç bulunmamaktadır.

³⁰ “Kamu hizmetlerine tahsisli olup ticari amaçla kullanılmayan devlet gemileri” ifadesi isabetsizdir. Devlet gemileri, esasen kamu hizmetlerine tahsis edilmek zorundadır ve ticari amaçlarla kullanılamazlar. Sadece “devlet gemileri” teriminin kullanılması, tanımlara dair m. 4’de “devlet gemileri”nin ayrıca tanımlanması uygun olurdu.

Yönetmeliğin 9(3) maddesinde “çok ciddi deniz kazaları”nın öncelikle inceleneyeceği, 9(4) maddesinde insan hayatı veya çevreye ciddi bir tehdit oluşturmaksızın geminin tam zıyayı hâlinde ve boyu 24 metreden küçük gemilerde meydana gelen çok ciddi deniz kazalarında kaza incelemesi yapılmasının Kurul Başkanının takdirinde olduğu belirtilmektedir. Bu hükümlerin dışında Yönetmeliğin diğer maddelerinde “çok ciddi deniz kazaları” ve “ciddi deniz kazaları” ifadelerine yer verilmiş değildir. “Çok ciddi deniz kazaları”nın öncelikle incelenmesine dair bir hükme yer verilmesine gerek yoktur. Bakanlık, zaten kazanın ağırlığını dikkate alarak öncelik değerlendirmesini yapmak durumundadır. Ayrıca Kod, “Çok ciddi deniz kazaları” tanımını dışında “ciddi deniz kazası” tanımını yapmamış, sadece deniz kazalarını tanımlamıştır. Yönetmeliğin böyle bir ayrıma gitmesi, uygulamada karmaşaya ve gereksiz yorum sorunlarına yol açabilir.

Diğer yandan, m. 9(4) hükmünde belirtilen çok ciddi deniz kazalarının incelenmesinin Kurul Başkanının takdirine bırakılması doğru olmamıştır. Kod, bütün çok ciddi deniz kazalarının incelenmesini zorunlu kılmakta iken bir kısım çok ciddi deniz kazalarının inceleme dışında bırakılma ihtimali, SOLAS 1974’ün bir parçası olan Kod hükümlerine açık bir aykırılık teşkil etmektedir. Yönetmeliğin sadece 9. maddesinin (3) ve (4). fıkralarında çok ciddi deniz kazalarına yer verildiği göz önüne alındığında esaslı bir fonksiyonu bulunmayan “ciddi deniz kazaları” ve “çok ciddi deniz kazaları” ayrımı kaldırılmalı, sadece “deniz kazaları” tanımına yer verilerek bütün deniz kazalarının incelenmesinin zorunlu hâle getirilmesi gerekir. Esasen Kod, bütün deniz kazalarının incelenmesini teşvik etmektedir ve bayrak devletleri bütün ciddi ve çok ciddi deniz kazalarını incelemelidirler³¹.

“Deniz olayı” ise “bir geminin operasyon ve faaliyetleriyle bağlantılı olarak gerçekleşen ve geminin, gemi üzerindeki insanların veya diğer kişilerin emniyetini veya çevreyi tehlike altına sokan veya düzeltilmemesi hâlinde tehlikeye sokabilecek olan ve deniz kazası dışında kalan olay veya olaylar silsilesi” olarak tanımlanmıştır [m. 4(1)(a)]. Deniz olayı tanımı, Kod’un 2.10 maddesindeki tanımın kötü bir çevirisine dayanmaktadır. Burada da gereksiz biçimde “operasyon” kelimesi ve “gemideki insanlar”ın dışında “diğer başka kişiler” ifadeleri kullanılmıştır.

Deniz olayı, deniz kazasına göre daha geniş bir kavramdır ve deniz kazasının ön şartını oluşturmaktadır. Deniz kazasında artık zarar, somut olarak gerçekleşmiştir. Deniz olayında ise deniz kazası tanımında sayılan zararları doğurabilecek bir tehlike veya tehlike ihtimali mevcuttur. Yönetmelik, her ne kadar deniz kazası ve deniz olayını farklı biçimde tanımlanmış ise de deniz olaylarına dair yapılacak işlemleri, aynen deniz kazalarında uygulanacak prosedüre tabi tutmuştur³².

³¹ Janssen, J. W./Kerr, J. A./Keller, J. W.: Marine Casualty Reporting and Investigation, Tulane Maritime Law Journal (1999 – 2000), Vol. 24, s. 178.

³² Sistematik olarak Yönetmeliğin Altıncı Bölümü’nde yer alması gereken “Yönetmeliğin deniz olay-

Kod, gerek deniz kazası, gerekse deniz olayının tanımlarıyla ilgili olarak; bir geminin, kişinin veya çevrenin emniyetine zarara verme iradesiyle gerçekleşen kasti bir eylem ya da ihmalin deniz kazası veya deniz olayının kapsamı içinde olmadığını belirtmektedir. (m. 2.9 ve 2.10) Böyle bir durumda zarar veya tehlike, seyrüsefer emniyetine ilişkin teknik sebeplerden kaynaklanmadığından deniz kazası veya deniz olayının mevcut olmadığı kabulü yerinde görülebilir. Ancak, söz konusu kasti eylem veya ihmalin mevcut olup olmadığı da nihayetinde kaza veya olayın incelenmesini gerektirdiğinden Yönetmelikte Kod'un aksine böyle bir hükme yer verilmemesi isabetli olmuştur.

D) Çevre Kirliliği

Yönetmeliğin anahtar kavramlarından birisi de “çevre kirliliği”dir. Yönetmelik m. 4(d)'de “ciddi çevre kirliliği” tanımı yapılmış, genel olarak “çevre kirliliği” tanımlanmamıştır. Bu maddeye göre “ciddi çevre kirliliği”; “yapılan değerlendirme sonucunda çevre üzerinde büyük bir zararlı etkiye neden olduğu kanaatine varılan kirliliği” ifade etmektedir. “Yapılan değerlendirme sonucunda” ve “kanaatine varılan” ifadeleri gereksizdir. Ayrıca tanım, Kod'un 2.19. maddesini yeterli ölçüde yansıtmamaktadır. Farklı bir “çevre kirliliği” tanımı yapılmadığı göz önüne alınarak Kod'da yapılan tanımın içeriği aynı kalmakla birlikte “ciddi çevre kirliliği” ifadesi, “çevre kirliliği” ifadesiyle yer değiştirmelidir. “Çevre kirliliği” ise “çevre üzerinde önemli bir bozucu etki meydana getiren çevre zararı” olarak tanımlanmalıdır.

IV. Bildirim Yükümlülüğü

Bir deniz kazasının incelenebilmesi, öncelikle deniz kazasına sebep olan olaydan Kurul'un haberdar edilmesine bağlıdır. Bu amaçla Yönetmelik m. 7, bir deniz kazası meydana geldiğinde geminin kaptanına, muktedir olamaması durumunda yerine vekâlet eden zabite, geminin donatanı, işleteni veya acentesine³³, kazanın sorumluluk sahası içinde meydana gelmesi durumunda ise ilgili liman başkanlığına kazayı en

larına uygulanması” başlıklı m. 18'de aynen şu hükme yer verilmiştir: “Bu Yönetmeliğin deniz kazaları bildirimlerinin yapılması ile deniz kazalarının araştırılması, incelenmesi ve raporlarının düzenlenmesine ilişkin hükümleri, deniz olayları bildirimlerinin yapılması ile deniz olaylarının araştırılması, incelenmesi ve raporlarının düzenlenmesi için de geçerlidir”.

³³ Acente, 5.3.2012 tarihli ve 28224 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren “Gemi Acenteleri Yönetmeliği”nin 4(e) maddesindeki tanıma dayanmaktadır. “Acente”; “gemi sahibi, işleteni, kiralayanı veya kaptanı veyahut yük sahibi ile yaptıkları sözleşmelerle bunlar nam ve hesabına hareket eden, üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı bunların haklarını koruyan kişi veya kuruluşu” olarak tanımlanmıştır.

elverişli araçlar kullanmak suretiyle Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezi'ne (AAKKM)³⁴ bildirmekle yükümlü tutmaktadır³⁵.

Yönetmelik, liman başkanı dışındaki kişileri bildirim yapmakla müteselsil şekilde sorumlu tutmaktadır. Bir Borçlar Hukuku kavramı olarak müteselsil sorumluluk, değişik hukuksal nedenlerle birden fazla kişinin aynı zarardan dolayı sorumlu tutulmaları demektir³⁶. Oysa bildirim yükümlülüğü, bir idari yükümlülüktür. Yönetmelik, bildirim yükümlülüğüne uyulmaması durumunda uygulanacak yaptırımlara dair bir hüküm ihtiva etmemekte ve hukuki sorumluluğu düzenlememektedir. Dolayısıyla belirtilen kişilerin müteselsilen sorumlu olduklarının belirtilmesi, hiçbir hukuki anlam taşımamaktadır. Amaç, herhangi bir şekilde bildirim yetkili makamlara ulaşmasıdır. Belirtilen kişilerden birisinin yapacağı bildirim, deniz kazasının inceleme sürecinin başlatılmasında yeterli olacağından diğerlerinin yükümlülüğü ortadan kalkar.

Kod, açık her hangi bir hüküm ihtiva etmemekle birlikte belirtilen kişi ve kurumların bildirimle yükümlü tutulması, isabetli olmuştur³⁷. Bildirim yükümlülüğü, sadece deniz kazalarının incelenmesi bakımından değil, bu kazalara müdahale bakımından da önem taşımaktadır. Yönetmelik'te bildirim yükümlülüğüne aykırılığın yaptırımı gösterilmemiştir. Bu sebeple bildirim yükümlülüğüne aykırılık, genel hükümler çerçevesinde özellikle Kabahatler Kanunu m. 32'de düzenlenen "emre aykırı davranış" hükümleri doğrultusunda bir yaptırıma tabi olmalıdır.

V. Deniz Kazasının İncelenmesi

A) Kavram ve Amaç

Yönetmelik, deniz kazası incelemesinin amacından bahsetmekte, fakat herhangi bir tanım yapmamaktadır. Ancak Kod, m. 2.11'de "deniz emniyeti incelemesi" tanımına yer vermiştir. Bu maddeye göre "deniz emniyeti incelemesi"; "gelecekte deniz kazalarının ve deniz olaylarının önlenmesi amacıyla yürütülen bir deniz kazası

³⁴ AAKKM, 20.9.2011 tarihli ve 2001/3275 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kabul edilen "Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği" hükümlerine istinaden Bakanlık nezdinde kurulan bir merkezdir. Bu Yönetmelik, 12.12.2001 tarihli ve 24611 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

³⁵ Yönetmeliğin 7(3) maddesine göre bildirim yapılmasını müteakip bir deniz kazası bildirim formu doldurularak Kurul'a internet sitesi, posta, elektronik posta veya faks yoluyla intikal ettirilir. Madde 7(2)'ye göre de AAKKM, bildiri elektronik posta veya SMS mesajıyla Kurul'a bildirmelidir.

³⁶ Kılıçoğlu, A.: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, B. 17, Ankara 2013, s. 456.

³⁷ Kod, belirtilen kişi ve kurumların bildirim yükümlülüğüne dair bir hüküm ihtiva etmemektedir. Bununla birlikte Kod m. 20, bir deniz emniyeti incelemesinin başlatılmasını müteakip ilgili taraflara en kısa zamanda uygulanabilir araçlarla gerekli bazı bildirimlerin yapılmasını öngörmektedir. Kod'un 5. maddesinde düzenlenen bildirim ise bayrak devleti ve kıyı devletlerinin bildirim yükümlülüklerine ilişkindir.

veya deniz olayının incelenmesi veya soruşturulması”nı ifade etmektedir. Bu tanım, Kod’un genel amacı çerçevesinde hem bir deniz kazası veya olayının incelenmesini, hem de araştırılmasını kapsamaktadır.

Yönetmelik, deniz kazalarının incelenmesi ve deniz kazalarının araştırılmasını farklı kavramlar olarak ele almış ve farklı hükümlere tabi tutmuştur. Farklı amaçlara yönelik olmaları sebebiyle bu kavramların birbirlerinden ayrılması faydalı olmakla birlikte m. 4’de kavramların özel biçimde tanımlarının yapılmaması uygun olmamıştır.

Yönetmelik m. 8(1)’de “kaza incelemesi”nin amacı, aynen “deniz kazalarının oluşmasına neden olan gerçek sebeplere ulaşmak suretiyle denizde can, mal ve çevre emniyetine yönelik mevzuat ve uygulamaların geliştirilmesini sağlamak, böylece benzer kazaların tekrarını önlemek ve kaza sonrasındaki olumsuz etki ve sonuçların azaltılmasını temin etmek” olarak belirtilmiştir. Amaç, isabetli biçimde belirlenmiş ve yeterli ölçüde Yönetmeliğe yansıtılmıştır. Bu amaç doğrultusunda kaza incelemesi, ne bir adli veya idari soruşturma niteliğindedir, ne de suç ve suçluyu tespit etmeye veya sorumluluğu paylaşmaya yöneliktir [m.8(2)].

Kaza incelemesi sonucu düzenlenen rapor, TTK’nun 1098 ilâ 1101. maddelerinde düzenlenen deniz raporu niteliğinde de değildir. Bununla birlikte 1989 EXXON VALDEZ deniz kazasında olduğu gibi kaza incelemeleri sonucu önemli cezai ve hukuki sorumlulukların ortaya çıkabileceği gözden kaçırılmamalıdır³⁸. Hukuki veya cezai takiplerin başlatıldığı hâllerde kaza inceleme organının tespit etmiş olduğu gerçek bulguların delil olarak kabul edilip edilmeyeceği hususunda sorunlar yaşanabilir. Bu açıdan farklı hukuk sistemleri, doğal olarak farklı kurallara sahiptir³⁹. Ancak her durumda kaza incelemesini yürüten makamın önerileri, idari kararlar yoluyla yerine getirilmeye çalışılır.

Nihayetinde deniz kazalarının önlenmesi ve böylece denizde seyrüsefer emniyetinin sağlanması amacıyla yönelik olan kaza incelemesi, ağırlıklı olarak teknik bir inceleme niteliğindedir. Dolayısıyla kaza incelemesinin adli veya idari bir soruşturma niteliğinde olmaması, suç ve suçluları ve sorumlu kişileri belirleme gibi bir amacının bulunmadığının açıkça belirtilmesi, doğru bir yaklaşım tarzıdır⁴⁰.

³⁸ Bu konuda değerli bir inceleme için bkz. *Russo, T.: Criminal Liability in Maritime Accidents, University of San Francisco Maritime Law Journal (1994 – 1995), Vol. 7/1, s. 151-162; Mukherjee, P. K.: Liability Issues Pertaining to Maritime Safety, Proceedings of the International Conference on Marine & Maritime Affairs, University of Plymouth (2011), s. 14.*

³⁹ *Mukherjee, s. 15.*

⁴⁰ Nitekim Kod’un 1.2 maddesi, deniz emniyeti incelemesinin diğer herhangi bir inceleme türü dikkate alınmaksızın bağımsız olarak yürütülmesinin gerektiğini, ancak Kod’un adli, cezai ve idari işlemler için yürütülen incelemeler dâhil diğer herhangi bir incelemeyi engelleme niyetinin olmadığını, bununla birlikte deniz emniyeti incelemesini yürüten devletin bir deniz kazasının veya deniz olayının nedensel faktörlerini tam olarak ortaya koymaktan alıkonulmasının söz konusu

B) İnceleme Yapmaya Yetkili Makam

Deniz kazasını incelemeye yetkili makam, Kurul'dur (m. 5). Kurul, sadece deniz kazalarını değil, deniz olaylarını da incelemeye yetkilidir. Kurul, bünyesindeki uzmanlar⁴¹ vasıtasıyla deniz kazası ve olaylarını inceler. Uzmanların yetkileri, esas itibarıyla "Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu Yönetmeliği"nde (KAİK Yönetmeliği) düzenlenmiştir⁴².

Yönetmelik m. 6(2), uzmanların KAİK Yönetmeliği'nde belirtilen görev ve yetkilerin yanı sıra hudut kapıları ve gümrüklü sahalar dâhil olmak üzere deniz kazasına karışan gemiye çıkabileceklerini ve gemi üzerinde incelemelerde bulunabileceklerini; geminin kaptanı, mürettebatı ve diğer ilgililerle görüşebileceklerini; ilgili liman, şirket, kılavuzluk istasyonu, gemi trafik hizmetleri istasyonu, liman başkanlıkları, Bakanlık merkez teşkilatının denizcilikle ilgili birimleri, arama kurtarma merkezleri ve arama kurtarma faaliyetleriyle ilgili diğer kurum ve kuruluşlar ile çevre acil müdahale merkezleri ve çevre kirliliğiyle ilgili diğer kurum ve kuruluşlarda incelemelerde bulunabileceklerini; VDR (seyir veri kaydedicisi) kayıtlarını alarak çözümlenebileceklerini açıklığa kavuşturmuştur⁴³. KAİK Yönetmeliği m. 14 içeriği, esasen belirtilen yetkileri genel olarak kapsamakta ise de Yönetmelik ile uzmanların yetkilerinin belirtildiği şekilde açıklığa kavuşturulması, Yönetmeliğin uygulanmasını kolaylaştırdığından isabetlidir.

C) Kaza İncelemesinin Yürütülmesi

Birçok hukuk sisteminde kaza incelemesi, genellikle iki safhada gerçekleştirilmektedir. İlk safhada bir ön araştırma yapılır. Sonra koşullar haklı kılıyorsa resmî bir inceleme yapılır. Bütün olaylarda maddî gerçeğe ulaşma görevi vardır. Kaza incelemesi sonucu çoğunlukla kararlar verilmez, fakat kazanın doğasına ve incelemenin seviyesine bağlı olarak öneriler ortaya konulur⁴⁴.

olmadığını, zira kusur veya sorumluluğun tespit edilen bulgulardan çıkartılmasının mümkün olduğunu belirtmektedir.

⁴¹ Yönetmelik m. 6(1), uzmanların denizcilikle ilgili lisans düzeyinde eğitim veren yükseköğretim kurumlarından mezun ve en az Uzakyol 1. Zabit veya Uzakyol 2. Mühendis ehliyetine sahip kişiler ile kamu veya özel sektörde en az üç yıl tecrübeli gemi inşa mühendisi kişilerden seçilmelerinin gerekli olduğunu belirtmektedir. Bu hüküm yeterli olmasına rağmen m. 4(u)'da uzman tanımı yapılmasının hiçbir anlamı ve faydası yoktur.

⁴² KAİK Yönetmeliği, 6.5.2013 tarihli ve 28639 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. KAİK Yönetmeliği'nin amacı, m. 1'de Kurul'un oluşumu, görev, yetki ve sorumlulukları, çalışma usul ve esasları ile Kurul üyelerinde aranan şartları, gerçek veya tüzel kişilerin yükümlülüklerine ilişkin hususları belirlemek olarak gösterilmiştir. Uzmanların görev ve yetkileri ise m. 14'de ayrıntılı biçimde düzenlenmiştir.

⁴³ Bu madde, Kod'un "İnceleme Yetkileri" başlıklı 8. maddesine dayanmaktadır.

⁴⁴ Mukherjee, s. 14.

Kod'un 16. maddesinde açıkça kaza incelemesinin prensipleri; bağımsızlık, emniyete yoğunlaşma, işbirliği ve öncelik başlıkları altında düzenlemiş olmasına rağmen Yönetmelik'te bu prensiplere yer verilmemesi uygun olmamıştır. Zira, kaza incelemesinin amacına ulaşılmasında belirtilen prensiplere uyulmasının önemi büyüktür.

Kaza incelemesinin başlatılması için öncelikle Yönetmeliğin 9(1) maddesine uygun olarak kaza bildirimini alan veya haricen kazadan haberdar edilen Kurul'un kaza incelemesi yapılması hususunda bir karar vermesi gerekir. Esasen Yönetmeliğin 4(ğ) maddesindeki tanıma uygun düşen bir deniz kazası meydana geldiğinde Kurul, kaza incelemesi yapılmasına karar vermek zorundadır. Kurul'un kaza incelemesi yaptırıp yaptırmama hususunda bir takdir hakkı olamaz. Kurul, sadece olayın bir deniz kazasına vücut verip vermediğini değerlendirmeli, bir deniz kazasının gerçekleştiğine kanaat getirdiğinde kazayı incelemelidir. Bu sebeple "Kurul'un kaza incelemesi yapıp yapılmayacağı hususunda karar vermesi hususu" bu şekilde anlaşılmalı ve uygulanmalıdır. Aksi takdirde bir kısım deniz kazaları inceleme dışında kalacağından Kod hükümlerine de aykırı davranılmış olunur.

Yönetmeliğin 9(2) maddesinde yer alan "her türlü deniz kazası incelemeye tabi tutulabilir" hükmünün hiçbir anlamı ve hukuki sonucu olmadığından bu fıkra hükmü kaldırılmalıdır. Benzer şekilde "çok ciddi deniz kazalarının incelenmesi öncelikli yapılır" hükmü de işin tabiatı gereği gereksiz bir hükümdür. Aynı maddenin 4. fıkrasında yer alan, bazı çok ciddi deniz kazalarında kaza incelemesi yapılmasını Kurul'un takdirine bırakan hüküm ise SOLAS 1974'ün bir parçasını oluşturan Kod hükümlerine ve Yönetmeliğin genel amaçlarına aykırı olduğundan kaldırılmalıdır.

Kaza incelemesine karar verildikten sonra Kurul Başkanı tarafından Kurul nezdinde görevli uzmanlar arasından bir görevlendirme yapılır. Birden fazla uzmanın görevlendirilmesi durumunda bunlardan birisi grup başkanı olarak tayin edilir [m. 10(1)]. Yönetmelik m. 6 ile KAİK Yönetmeliği m. 14 hükümlerine uygun olarak incelemelerini yapmak zorunda olan uzmanlar, gerektiğinde bilirkişi veya diğer uzmanlardan yararlanabilirler [m. 10(1)(b)].

Kaza incelemesini yürüten uzmanlar, inceleme sırasında çok sayıda bilgi ve belgelere ulaşabilirler. Bu bilgi ve belgeler, elektronik kayıtlar ve kaza inceleme taslak raporlarının gizliliği asıldır. Kaza incelemesi sırasında elde edilen bilgi ve belgeler, Kod'un 23. maddesine paralel şekilde adli makamlar hariç olmak üzere kaza inceleme maksatları dışında açıklanamaz, diğer kişi ve mercilerle paylaşılamaz (m. 12)⁴⁵. Gizlilik, henüz sonuçlanmayan kaza incelemesi sırasında elde edilen verilerin uygun olmayan bir şekilde açıklanması hâlinde, incelemenin sağlıklı biçimde yürütülmesi ve sonuçlandırılması önünde ortaya çıkması muhtemel olumsuzlukları önlemeyi ve

⁴⁵ Maddenin "Delil ve kayıtların gizliliği" başlığı "Bilgi ve belgelerin gizliliği" olarak değiştirilmelidir.

ilgili tarafların⁴⁶ kusurları ve sorumluluklarına müdahale edilmesini engellenmeyi amaçladığından isabetlidir.

Kaza incelemesi sırasında mümkün olduğunca gemi seferden alıkonulmamalı, esas belgelerine ve teçhizatına el konulmamalıdır. Amaç, seyrüseferin sürekliliğini sağlamak, ilgililerin gereksiz zararlara uğramalarına engel olmaktır. Bununla beraber kaza incelemesini yürüten uzmanlarca gerekli görülmesi durumunda geminin seferine engel olunması ve esas belgelerine el konulması mümkündür [m. 6(3)]. Ancak bu yetki, makul biçimde kullanılmalı ve gerekli olan süreyi aşmamalıdır. Örneğin; geminin orijinal belgelerinin alıkonulmasından ziyade bunların görülmesini müteakip fotokopilerinin alınmasıyla yetinilmelidir. Aksi takdirde genel esaslar çerçevesinde idarenin sorumluluğu gündeme gelebilir.

D) Kaza İnceleme Raporu

Kaza inceleme raporu, deniz emniyetinin sağlanması ve çevrenin korunması amacına ulaşılmasında mevzuatta gerçekleştirilecek doğru değişikliklere dayanak oluşturmalıdır⁴⁷. Kaza inceleme raporları, deniz kazalarının önlenmesinde proaktif bir yaklaşım sağlanması amacına da hizmet ederler.⁴⁸

Kaza incelemesi sonucunda incelemeyi yürüten uzmanlar tarafından bir “deniz kazası incelemesi taslak raporu” düzenlenir. Taslak raporda ana başlıklarıyla özet, kazaya ilişkin bilgiler, kazanın gelişimi, değerlendirme, sonuçlar ve tavsiyelere yer verilir [m. 13(1)]⁴⁹. Daha sonra ön rapor, Yönetmelik m. 4(s)’de tanımlanan ilgili devletlere gönderilerek 30 gün içinde (veya üzerinde mutabık kalınan diğer bir süre içinde) görüşleri alınır. İlgili devletler, Kod m. 13(2) hükmüne paralel şekilde ön raporun gizliliği ilkesine uymak zorunda olup, raporu açıklayamazlar, sirküle edemezler ve bastıramazlar [m. 14(1)]⁵⁰.

Kurul, ilgili devletler ve kişilerden gelen görüşleri değerlendirerek deniz kazası ön inceleme raporunu nihai hâle getirir [m. 15(1)]. Taslak raporun Kurul’da değer-

⁴⁶ Yönetmeliğin 4(m) maddesine göre “ilgili taraf”; “deniz kaza incelemesinin sonuçları bakımından kayda değer derecede önemli çıkarları, hakları veya yasal beklentileri olan kuruluş veya kişi” olarak tanımlanmıştır. Tanımda geçen “kayda değer derecede” ifadeleri gereksizdir.

⁴⁷ Ghirxi, K. T.: Implementation of the Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents: A Critical Analysis, Master of Science in Maritime Affairs, World Maritime University, Sweden 2003, s. 61.

⁴⁸ Ghirxi, s. 66, Luttenberger, s. 5.

⁴⁹ “Deniz kazası incelemesi taslak raporu” ifadesi yerine “Deniz kazası ön inceleme raporu” ifadelerinin tercih edilmesi daha uygun olurdu. Zira, inceleme tamamlanmış, uzmanlarca m. 13’de belirtilen formata uygun bir rapor ortaya çıkmıştır.

⁵⁰ Gerekli görüldüğü takdirde raporun tamamı veya bir kısmı, görüşlerinin alınması amacıyla ve gizlilik koşuluyla diğer ilgili kişi, kurum ve kuruluşlara da gönderilebilir [m. 14(2)].

lendirilerek karara bağlanacağı yolundaki ifade uygun değildir. Ön raporun karara bağlanması söz konusu olmayıp gelen görüşler doğrultusunda nihai şekil verilmesi esastır. Yönetmelik m. 15(2), nihai hâle getirilen deniz kazası inceleme raporunun KAİK Yönetmeliği'nin 6. maddesi gereğince Kurul'un internet sitesinde yayımlanarak kamuoyu ve ilgililerce paylaşılacağını, gerektiğinde çeviriler yapılmak suretiyle diğer ilgili devletlere, uluslararası kurum ve kuruluşlara en uygun araçlar kullanılarak gönderileceğini düzenlemektedir.

Kaza inceleme raporlarının kamuoyu ve diğer ilgililerle paylaşılmasına imkân verilmesi, faydalıdır. Yönetmelik m. 15(2), KAİK Yönetmeliği m. 6 hükmüne atıf yaptığından kaza inceleme raporlarının internet sitesinde paylaşılması ve ilgili taraflara gönderilmesi, Kurul'un takdirine bırakılmıştır. Oysa nihai amacı deniz kazalarının önlenmesi ve emniyetli seyrüseferin sağlanması olan Yönetmeliğin bir kısım deniz kazası inceleme raporunu paylaşımına kapatması kabul edilemez. Deniz kazası inceleme raporunun teknik ağırlıklı olması, kaza incelemesinin adli, idari ve cezai takiplerden bağımsız olarak yürütülmesi, rapor sonuçlarının açıklanmasını gerektirir. Dolayısıyla, Kurul deniz kazası inceleme raporlarını yayımlamak zorunda olmalıdır.

Kaza inceleme raporu nihai hâle getirildikten sonra rapordaki değerlendirme ve ulaşılan sonuçları etkileyebilecek nitelikte yeni bilgi ve belgeler, deliller ortaya çıkabilir. Bu durumda Kurul, Kod m. 26 hükümlerine paralel biçimde kaza incelemesinin tekrarlanmasına karar verebilir. Bu durumda elde edilen yeni bilgi ve belgeler, ilgili devletlere de bildirilmelidir [m. 16(1), (2)].

VI. Deniz Kazasının Araştırılması

Deniz kazalarının incelenmesi, deniz kazalarına yol açan gerçek sebeplere ulaşmak, böylece deniz kazalarının meydana gelmesine engel olmak olduğu hâlde deniz kazalarının araştırılması; (a) deniz kazalarına neden olan unsurlar, (b) deniz kazaları sonucunda ortaya çıkan ve insan, çevre ve gemi ile gemi üzerindeki ve dışındaki teçhizat ve yapılarda meydana gelen olumsuz etkilerin azaltılmasını sağlayabilecek hususlar ile (c) deniz kazalarının bildirilmesiyle ilgili eksikliklere dair bilgilerin toplanması amacıyla gerçekleştirilir [m. 17(2)]. Yönetmelik m. 17(3) araştırma faaliyetinin konularını bir hayli ayrıntılı şekilde saymış ise de bunların sınırlı olmadığı, aynı maddenin (i) bendinde yer alan "Kurulca uygun görülen diğer hususları" ifadesinden hemen anlaşılmaktadır.

Esasen Yönetmelik'te böyle açık bir hüküm olmasa idi dahi Kurul'un belirtildiği şekilde araştırma faaliyeti yaptırmasına engel bir durum olmadığı belirtilmelidir. Ancak, gerek Kurul'a yol göstererek faaliyetlerine işlerlik kazandırmak, gerekse seyrüsefer emniyetinin sağlanması hususunda deniz kazaları meselesini sürekli gündemde tutmak amaçlarıyla açık bir hükme yer verilmesi isabetli olmuştur. Araştırma faaliyeti-

tinin bilgi toplamaya yönelik olduğu belirtilmekle beraber elde edilen bütün verilerin bilimsel bir şekilde değerlendirilmesi ve deniz kazası inceleme raporunda olduğu gibi bütün kamuoyu ile paylaşılması büyük önem arz etmektedir. Bu sebeple araştırma faaliyeti sonucu elde edilen verilerin kamuoyu ile paylaşımına dair Yönetmeliğe açık bir hüküm konulmalıdır.

Kaza incelemesinin aksine araştırma faaliyetini yürüten uzmanların yetkileri sınırlıdır. Uzmanlar, sadece gerekli gördükleri takdirde gemilere çıkabilir, teçhizatı inceleyebilir ve uygulamalara ilişkin gözlem yapabilirler. Ayrıca ilgili liman tesisleri ile kurum ve kuruluşlarda inceleme de yapabilirler [m. 17(4)].

SONUÇ

SOLAS 1974'ün bir parçası olan Kaza İnceleme Kodu'na dayalı olarak hazırlanan Yönetmelik, deniz kazalarının incelenmesi ve araştırılmasında önemli bir ihtiyacı karşılamaktadır. Esaslı hükümlerinin büyük bir kısmı Yönetmeliğe dâhil edilen Kod, böylece Türk iç hukukuna aktarılmıştır. Kod, Yönetmeliğin en temel ve doğal hukuki dayanağını oluşturmaktadır. Zira, Kod, bayrak devletlerinin, kıyı devletlerinin, IMO'nun ve denizcilik endüstrisinin ortak menfaatleri bağlamında objektif biçimde deniz emniyeti incelemelerini kolaylaştırmak için ihdas edilmiştir. Dolayısıyla Yönetmeliğin amacına ulaşması deniz menfaatleri üzerindeki yükü hafifletecektir.

Ne var ki, Yönetmelik kaleme alınırken Kod hükümlerine gereksiz biçimde sıkı sıkıya bağlı kalınmış, birçok tercüme hataları yapılmış ve Türk Hukuk literatürü dikkate alınmamıştır. Yönetmelik, düzenleyici işlem hazırlama tekniği, sistematik ve diğer şekli kurallar açısından birçok hataları ve eksiklikleri barındırmaktadır.

Kod, bazı zorunlu gerekleri ve önerileri belirlemesine rağmen deniz kazaları ve deniz olaylarının incelenmesiyle ilgili milletlerarası hukuk ve millî hukuklar arasındaki varyasyonları kabul ederek esnek bir yaklaşım sergilemektedir. Deniz kazalarının incelenmesi ve araştırılmasında ortak bir standarda ulaşılması amacı, belli ölçüde esnek bir yaklaşım tarzını zorunlu kılmaktadır. Bu çerçevede Kod hükümlerinin deniz kazalarının incelenmesi ve araştırılmasında asgari standartları tespit ettiği söylenebilir. Dolayısıyla, Taraf Devletler, Kod hükümlerini iç hukuklarına aktarırlarken Kod'a bire bir uymak zorunda değillerdir. Taraf Devletler, ihtiyaçları doğrultusunda Kod'un belirlemiş olduğu asgari standartların üzerine çıkan, örneğin; uygulama kapsamını genişleten, inceleme yapmaya yetkili makamın yetkisini artıran vs. hükümler kabul edebilirler.

Yönetmelik'te Kod'un esnek yaklaşım tarzı ve Taraf Devletler için asgari standartlar getirmiş olduğu hususu göz ardı edilmiş, ihtiyaçlara uygun yeni hükümlerin getirilmesi fırsatı kaçırılmıştır. Kıyı ötesi tesislerin ve devlet gemilerinin kapsam dışı bırakılması buna örnek gösterilebilir.

Kaza inceleme raporları, deniz kazalarının önlenmesi ve iç hukukta yapılacak düzenlemelerde yol gösterici en somut belgelerdendir. Önemi dolayısıyla bütün kaza inceleme raporları, kamuoyu ile paylaşılmalı, her hangi bir istisna hükmüne yer verilmemelidir. Kaza inceleme raporlarının fonksiyonu sadece yol gösterici olmasıyla sınırlı değildir. Her ne kadar adli ve cezai takiplerden bağımsız yürütülen deniz kazası incelemesi, faili ve kusuru tespit etmeye yönelik değilse de bu takipler için oldukça değerli deliller sağlayabilir. Hatta yeni bir adli veya cezai takiplerin başlatılmasına dayanak oluşturabilir.

Yönetmelik'teki tanıma uygun düşen bütün deniz kazaları, zorunlu olarak Kurul'un incelemesine tabi olmalıdır. Bir kısım deniz kazalarının incelenmesini Kurul'un takdirine bırakan hükümler, hem Kod'a aykırıdır, hem de Yönetmeliğin amaçlarıyla bağdaşmamaktadır.

Kaza incelemesinin teknik ağırlıklı olarak adli ve cezai takiplerden bağımsız biçimde yürütülmesi bakımından Kod'da benimsenen bağımsızlık, emniyete yoğunlaşma, işbirliği ve öncelik ilkelerine Yönetmelik'te yer verilmemesi büyük bir eksikliklerdir. İncelemenin amaca uygun ve sağlıklı yürütülmesinde belirtilen ilkeler, hayati öneme sahiptir. Yönetmelik'te bu ilkelere açıkça yer verilmeli, ayrıca IMO tarafından kabul edilen "Kaza İnceleme Kodunun Uygulanmasında İnceleme Yapanlara Yardım Edecek Rehber Kurallar" bir Yönerge olarak yürürlüğe konulmalıdır.

Deniz kazalarının önlenmesinde sadece kaza sonrası düzenlenecek inceleme raporları tek hareket noktası olmamalıdır. Çoğunlukla insan ve örgütsel hatalara dayanan deniz kazalarının incelenmesi, ülkeden ülkeye bir hayli değişimle birlikte proaktif bir yaklaşım sergilenmeli, bir düzenleyici işleme gerek olup olmadığının değerlendirilmesinde yeni bir deniz kazasının meydana gelmesi beklenmemelidir. Bu yaklaşım tarzı, başta mevzuat hazırlayanlar olmak üzere bütün ilgili tarafların yakın işbirliğini ve deniz kazalarının özel koşullarının sürekli takip edilmesini gerektirmektedir. Bu konuda Yönetmeliğin deniz kazalarının araştırılmasına ilişkin hükümleri iyi işletildiğinde önemli bir fonksiyon ifa edebilir.

KISALTMALAR

A.	: Assembly
AAKKM	: Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezi
B.	: Baskı
Bkz.	: Bakınız
BP	: British Petroleum
C.	: Cilt
DHS	: 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
ed.	: Edition
IMO	: International Maritime Organization

ISM Kod	: Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu
LEG	: Legal
LL 1966	: Yükleme Sınırı Uluslararası Sözleşmesi, 1966
m.	: Madde
MARPOL 73/78	: Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme, 1973
MSC	: Maritime Safety Committee
No.	: Numara
Res.	: Resolution
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
SOLAS 1974	: Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi, 1974
TTK	: 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
vd.	: ve devamı
Vol.	: Volume
Y.	: Yıl

KAYNAKÇA

I. KİTAP VE MAKALELER

- Abdullayev, C.:** Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği, Ankara 2005.
- Allen, J.:** A Global Oil Stain – Cleaning Up International Conventions for Liability and Compensation for Oil Exploration/Production, Australian and New Zealand Maritime Law Journal 2011, Vol. 25, s. 90 vd.
- Asyalı, E./Kızılkapan, T.:** Türkiye Kıyılarında 2004 – 2008 Yıllarında Uluslararası Sefer Yapan Gemilerin Karıştığı Deniz Kazalarının Analizi, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi 2012, C. 4, S. 2, s. 27 vd.
- Demir, İ.:** Deniz Kazalarında Gemiadamlarına Adil Muamele Yapılmasına Dair Milletlerarası Hukukta Gelişmeler, Ankara Barosu Dergisi, Y. 70, S. 2012/3, s. 123 vd.
- Forbes, T.:** Marine Casualty Investigations, Tulane Law Review (2010 – 2011), Vol. 85, s. 1363 vd.
- Ghirxi, K. T.:** Implementation of the Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents: A Critical Analysis, Master of Science in Maritime Affairs, World Maritime University, Sweden 2003.
- Hinrichs, J. U. S./Baldauf, M./Ghirxi, K. T.:** Accident Investigation Reporting Deficiencies related to Organizational Factors in Machinery Space Fires and Explosions, Accident Analysis and Prevention 2011, Vol. 43/3, s. 1187 vd.
- Hinrichs, J. U. S./Hollnagel, E./Baldauf, M.:** From Titanic to Costa Concordia – a Century of Lessons not Learned, World Maritime University, Journal of Maritime Affairs 2012, Vol. 11, s. 151 vd.
- Hooke, N.:** Maritime Casualties (1963-1996), 2.ed., London 1997.

- Janssen, J. W./Kerr, J. A./Keller, J. W.:** Marine Casualty Reporting and Investigation, Tulane Maritime Law Journal (1999 – 2000), Vol. 24, s. 167 vd.
- Kara, H.:** Costa Concordia Kazasının Sonuçları, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Ocak – Şubat 2013, S. 104, s. 137 vd.
- Karan, H.:** Milletlerarası Deniz Hukuku Konvansiyonlarındaki Sorumluluk Limitlerinde Değişiklik Yapılabilmesi İçin Kabul Olunan Prosedürlerin Kolaylaştırılması, Prof. Dr. Turgut KALPSÜZ'e Armağan, Ankara 2003, s. 429 vd.
- Kılıçoğlu, A.:** Borçlar Hukuku Genel Hükümler, B. 17, Ankara 2013.
- Luttenberger, A.:** Legal Aspects in Standardizing Marine Accident Investigation Activities, University of Ljubljana, Faculty of Maritime Studies, Slovenian Society of Traffic Science, 10th International Conference on Traffic Science, Portorež 2006, <http://www.researchgate.net/profile/Axel_Luttenberger/publication/253650088_Legal_aspect_in_standard>, s. 1 vd.
- Luttenberger, A./Kos, S.:** Improving Legal Standards in Marine Accident Investigation Activities, International Maritime Lecturers Association 20, Proceedings 1 (2012), <http://bib.irb.hr/datoteka/587320.Luttenberger_Kos_-_Improving_legal_standards_in_marine_accident_investigation_activities.pdf>, s. 1 vd.
- Mccallum, M. C./Raby, M./Rothblum, A. M.:** Procedures for Investigating and Reporting Human Factors and Fatigu Contributions to Marine Casualties, Coast Guard Research and Development Center Groton Ct. 1996, Final Report, September 1996, No. CGR/DC – 26/96. <<http://oai.dtic.mil/oai?verb=getRecord&metadataPrefix=html&identifier=ADA323392>>.
- Mukherjee, P. K.:** Liability Issues Pertaining to Maritime Safety, Proceedings of the International Conference on Marine & Maritime Affairs, University of Plymouth (2011), s. 1 vd.
- Özçayır, Z. O.:** Liability for Oil Pollution and Collisions, London – Hong Kong 1998.
- Özman, A.:** Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, İstanbul 1984.
- Portela, C.:** Maritime Casualties Analysis as a Tool a Improve Research about Human Factors on Maritime Environment, <http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>.
- Ramseur, J. L.:** Liability and Compensation Issues Raised by the 2010 Gulf Oil Spill, Congressional Research Service (11 March 2011), <<https://fas.org/sgp/crs/misc/R41679.pdf>>.
- Russo, T.:** Criminal Liability in Maritime Accidents, University of San Francisco Maritime Law Journal (1994 – 1995), Vol. 7/1, s. 151 vd.

II. RAPORLAR

A 28/Res.1075, February 24, 2014.

LEG 97/14/1, September 10, 2010.

MSC. 255(84), May 16, 2008.

III. İNTERNET KAYNAKLARI

<<http://global.britannica.com/EBchecked/topic/1698988/Deepwater-Horizon-oil-spill-of-2010>>.

<<http://tr.euronews.Com/2014/09/05/bp-Meksika-korfezi-ndeki-petrol-sizintisinda-ih-malkar-bulundu>>.

<http://www.bp.com/tr_tr/turkey/toplum-ve-cevre-/cevresel-faaliyetlerimiz/cevre-duyar-l_l_/meksika-koerfezi--deepwater-horizon-.html>.

<<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202015.pdf>>.