

ULUSLARARASI DENİZ HUKUKU KURALLARI IŞIĞINDA GEMİ TRAFİK HİZMETLERİ (VTS) SİSTEMİ VE OPERATÖRLERİNİN HUKUKİ STATÜSÜ

Fevzi TOPSOY*

ÖZET

Gemi Trafik Hizmetleri (Vessel Traffic Services - VTS), deniz trafiğinin güvenliğinin sağlanmasına yönelik bir seyir yardımı sistemidir. Bu sistem sayesinde; gemilerin konumları radarlar vasıtasıyla izlenmekte ve güvenli seyir için ihtiyaç duyulan her türlü bilgi gemilere iletilmektedir. Gemiler de güvenli seyir için gerekli önlemleri zamanında alabilmektedir. Dünya üzerinde uzun süredir VTS kullanılmaya rağmen, VTS sistemi ve operatörlerinin hukukî statüsü kesin olarak belirlenmemiştir. Bununla birlikte VTS sisteminin etkin bir şekilde işletilmesi aynı zamanda bu konuda ortak ilkelerin kabul edilmesine bağlı bulunmaktadır. Bu kapsamda çalışmada, VTS sistemi ve operatörlerinin hukukî statüsü açıklanmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Gemi Trafik Hizmetleri, VTS, Deniz Trafiği, VTS Operatörü, Sorumluluk

THE LEGAL STATUS OF THE VESSEL TRAFFIC SERVICES (VTS) SYSTEM AND ITS OPERATORS IN THE LIGHT OF THE RULES OF INTERNATIONAL LAW OF THE SEA

ABSTRACT

Vessel Traffic Services (VTS) is a navigation aid system to ensure the safety of maritime traffic. Due to this system, the position of the vessels are monitored by radar and all kinds of information needed for safe navigation is transferred to the vessels. They can take the necessary measures for safety navigation in time. Despite the fact that VTS has been used around the world for a long time, the legal status of the VTS system and its operators hasn't been defined clearly. However, at the same time, the efficient operation of the VTS system depends on the adoption of common principles about this issue. In this context, in this study, the legal status of the VTS system and its operators is tried to be explained.

Keywords: Vessel Traffic Services, VTS, Maritime Traffic, VTS Operator, Liability

* Yrd. Doç. Dr., Zirve Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi, fevzi.topsoy@zirve.edu.tr

GİRİŞ

Uluslararası deniz ulaşımındaki gelişmelere paralel olarak, özellikle son elli yıl içerisinde gemi tür, sayı, ebat ve kapasitesinde yaşanan artış¹ beraberinde, deniz trafiğinin düzenlenmesi ve seyir güvenliği açısından pek çok olumsuzluklar içeren boğaz, kanal ve liman gibi deniz trafiğinin yoğun olduğu deniz alanlarında ek güvenlik tedbirlerinin alınmasını zorunlu kılmıştır. Gemi Trafik Hizmetleri (*Vessel Traffic Services - VTS*²) olarak adlandırılan sistem de güvenli seyir amacına yönelik yürütülen bu hizmetlerden birisidir.

Genel olarak VTS, deniz trafiğinin güvenli bir şekilde işlerliğini sağlayarak çatışmalar ve karaya oturmaları önlemek, can, mal, seyir ve çevre güvenliğini sağlamak gibi pek çok amaca hizmet eden teknolojik ağırlıklı bir seyir yardımcı sistemidir³. Hava koşullarından deniz trafiğinin mevcut durumuna kadar pek çok farklı konuda gemilere karadan verilen bir bilgi ve danışmanlık hizmeti olan VTS⁴, işlev ve gemilere verdiği hizmetler açısından kılavuzluk hizmetine benzemektedir⁵.

Teknolojik gelişmelere bağlı olarak kendini sürekli olarak yenilemesine ve dünyanın çeşitli yerlerinde uzun süredir VTS hizmeti verilmesine rağmen, VTS sistemi ve operatörlerinin hukukî statü, yetki ve sorumluluklarının belirlenmesi konusundaki tartışmalar hâlâ devam etmektedir. Bununla birlikte VTS sisteminin etkin bir şekilde işletilebilmesi, verilen hizmetlerin kusursuz olması kadar temel ilkeleri konusunda ortak bir anlayışın oluşmasına da bağlı bulunmaktadır. Bu kapsamda çalışmada; öncelikle VTS'nin tanımı yapılarak tarihsel gelişimi ve hukukî niteliği ortaya konulmaya çalışılmış ardından mevcut uluslararası deniz hukuku kuralları bağlamında VTS operatörlerinin nitelikleri, hukukî statüleri analiz edilerek VTS sisteminden kaynaklanan sorumluk problemi tartışılmıştır.

¹ Örneğin 1950'li yılların 50,000 detveytlik tankerlerin yerini günümüzde boyları 350 metre uzunluğuna ulaşan süper tankerler almıştır. AYBAY, s. 29.

² Ulusal resmî kaynaklarda herhangi bir kısaltma yapılmamakla birlikte doktrin ve diğer ulusal ve uluslararası kaynaklarda genel olarak VTS kısaltması kullanıldığından, çalışmada, "Gemi Trafik Hizmetleri" teriminin kısaltması olarak "VTS" ibaresi tercih edilmiştir.

³ OSNIN - SAHARUDDIN, s. 165.

⁴ VTS hizmetleri kapsamında genel olarak bilgi (veri) toplama, değerlendirme ve ilgililere duyurma şeklinde üç temel görev gerçekleştirilmektedir. Bkz. CARSON-JACKSON, s. 69.

⁵ Bununla birlikte VTS sistemini tam bir kılavuzluk hizmeti olarak tanımlamak da doğru değildir. Zira bir kılavuz görev yaptığı deniz alanını çok iyi bilmesine ve gerektiğinde geminin idaresini kontrolüne alabilmesine rağmen, sadece bölgenin deniz koşullarını ve trafiğini takip edebilen VTS sisteminin böyle bir yeteneği bulunmamaktadır.

I. GEMİ TRAFİK HİZMETLERİ (VTS) KAVRAMI, TARİHSEL SÜREÇ VE HUKUKÎ NİTELİĞİ

A) VTS KAVRAMI

1- Tanımı

Uluslararası Denizcilik Örgütü (*International Maritime Organization - IMO*) tarafından hazırlanan Gemi Trafik Hizmetleri Ana Esasları (*Guidelines for Vessel Traffic Services - IMO Ana Esasları*)⁶ ve Uluslararası Fener ve Seyir Yardımcıları Otoriteleri Birliği (*International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities - IALA*) tarafından hazırlanan el kitabında (*IALA VTS Manual - IALA VTS El Kitabı*)⁷ VTS, uygulandığı bölgede, deniz trafiğiyle karşılıklı ilişki içinde ve gelişen deniz trafiğine cevap verecek yeterliğe sahip olmak şartıyla, gemi trafiğinin güvenliği ve etkinliğini arttırmaya ve deniz çevresinin korunmasına yönelik yürütülen hizmetler olarak tanımlanmaktadır⁸. Ustaoglu ve *Furusho*'nun da vurguladığı gibi yapılan tanımlarda, VTS'nin bir sistemden ziyade hizmet olduğu sonucu çıkmaktadır⁹. Bununla birlikte bu hizmetin ancak iyi şekilde organize edilmiş bir sistem tarafından verilebileceği de tartışmadan uzaktır¹⁰.

Gerçekten de VTS, çevre koşullarından gemi trafiğinin mevcut durumuna kadar farklı konularda gemilere karadan verilen teknolojik ağırlıklı bir hizmettir. VTS teknolojisi sayesinde bölgede bulunan bütün gemilerin konumları, otomatik izleme yapabilen radar donanımları ve video kameralarıyla izlenmekte, olumlu ve olumsuz seyir koşulları ilgili gemilere bildirilmektedir. Bu bilgiler sayesinde gemiler gerekli güvenlik tedbirlerini hızlı bir şekilde alabilme imkânına kavuşmaktadır. Günümüzde deniz

⁶ IMO Resolution A. 857(20) (EK I, 1.1.1).

⁷ *IALA VTS Manual 2008*, s. 19.

⁸ 17 Şubat 2007 tarihinde yürürlüğe giren Türk VTS Yönetmeliği'nin 4(e) maddesinde VTS, "sorumluluk sahasındaki deniz trafik verimliliğini de dikkate alarak, deniz emniyetini arttırmak amacıyla, deniz trafiğini izleyerek değişen trafik koşullarına cevap veren ve aktif bir şekilde deniz trafiğinin düzenleyip planlayan sistem" olarak tanımlanmaktadır. Yönetmelik için bkz. RG. 18.02.2007, Sayı: 26438.

⁹ USTAOĞLU – FURUSHO, s. 55.

¹⁰ IMO VTS Ana Esasları'nın, "Tanımlar ve Sınıflandırmalar" başlıklı 1(1)(9) maddesinde "VTS Hizmetleri (*VTS Services*)" terimi ayrıca tanımlanmaktadır. "Gemi Trafik Hizmeti Hizmetleri (*Vessel Traffic Service Services*)" anlamındaki "VTS Hizmetleri" ifadesinin dil-bilgisi kurallarına aykırı olduğu dikkate alındığında, IMO'nun, "VTS" terimini, bütün benzer hizmet ve faaliyetleri kapsayan bir sistem olarak kabul ettiğini söylemek yanlış olmayacaktır. Türk VTS Yönetmeliği m. 4(c) ve 6(2)(e).

trafiğinin etkin bir şekilde düzenlenmesi ve yönetilmesinde VTS'nin en başarılı yollarından birisi olduğu kabul edilmektedir¹¹.

2- Terminoloji

Aşağıda tarihsel süreç başlıklı kısımda ayrıntılı olarak inceleneceği gibi VTS'nin, 1960'lı yıllardan itibaren dünyanın farklı ülke ve bölgelerinde uygulanmasına ve hukukî statüsünün belirlenmesine yönelik çeşitli uluslararası girişimlere rağmen, genel kabul gören ortak ilkeleri oluşturulmadığı gibi terminoloji konusunda da bir standardın sağlanmadığı görülmektedir. IMO VTS Ana Esasları'nda resmî olarak sadece VTS terimi kullanılmakla birlikte doktrin ve uygulamada “Gemi Trafik Bilgi Hizmetleri/Sistemi (*Vessel Traffic Information Services/System – VTIS*)”, “Gemi Trafik Yönetimi Hizmetleri/Sistemi (*Vessel Traffic Management Services/System – VTMS*)”, “Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Hizmetleri/Sistemi (*Vessel Traffic Management Information Services/System – VTMIS*)”, “Gemi Trafik Kontrolü (*Vessel Traffic Control – VTC*)” veya “Deniz Trafiği Kontrolü (*Marine Traffic Control – MTC*)” gibi ifadelere de rastlanmaktadır.

Uygulamada, bu hizmetler arasındaki fonksiyonel farklılıkların genel olarak hizmet verdiği VTS bölgesinin politik durumu, kıyı devletinin amaç ve görevleri veya VTS sisteminin kapasitesinden kaynaklandığı bildirilmekle¹² birlikte doktrinde, “VTS sistemlerinde, deniz taşımacılığının ticarî ve ekonomik boyutunun göz ardı edilmesi(nin) VTMIS'nin doğmasına” yol açtığı ve VTMIS'nin, belirlenmiş bölgesel, ulusal veya uluslararası bir alanda ihtiyaç duyulan bilgilerin “gerçek zamanlı” ya da “istenilen zamanlı” olarak dağıtılması hizmetlerini kapsadığı şeklinde görüşlere rastlanmaktadır¹³. IALA VTS El Kitabı'nda VTS yanında “Gemi Trafik Yönetimi (*Vessel Traffic Management – VTM*)” şeklinde farklı bir terim daha kullanılmaktadır¹⁴. Yapılan tanımda VTM'nin, VTS'yle birleşebileceği ve diğer deniz kuruluşlarından gelen bilgileri kapsayabileceğinin vurgulanması, VTM ve VTMIS'nin, VTS'den farklı hizmetler olduğu yönündeki görüşü desteklemektedir.

Bununla birlikte aşağıda ayrıntılı olarak açıklanacağı gibi VTS, diğer hizmetlerin yanında bilgi hizmeti de sunmaktadır. Hatta VTS'nin “en azından bir bilgi hizmetini” kapsamaması gerekmektedir. Bu anlamda VTM veya VTMIS kavramlarının da genel anlamda VTS'ye dâhil olduğu ve VTS teriminin, hangi

¹¹ İSTİKBAL, Gemi Trafik Hizmetleri, s. 4.

¹² USTAOĞLU – FURUSHO, s. 55.

¹³ ASYALI, Su Yolları Yönetim Kavramı, s. 170.

¹⁴ VTM, “küresel deniz faaliyetleri hakkında verinin değişimi ve karşılıklı işbirliği” şeklinde ayrıca tanımlanmaktadır.

isimle ifade edilirse edilsin, ilke olarak deniz trafiği ilgili olarak gemilere karadan yapılan bütün yardım hizmetlerini ifade ettiği kabul edilmelidir¹⁵.

3- İşlevi

IALA VTS El Kitabı'nda temel olarak VTS'nin, denizde can güvenliğini sağlamayı, deniz faaliyetlerini kolaylaştırmayı ve deniz çevresini kirlenmeye karşı korumayı amaçlaması gerektiği bildirilmektedir¹⁶. IMO VTS Ana Esasları'nda da VTS'nin, deniz ulaşımının güvenliğine, deniz trafiğinin etkinliğinin artırılmasına ve deniz çevresinin korunmasına önemli katkılarda bulunduğu vurgulanmaktadır¹⁷. Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (*International Convention for Safety of Life at Sea – SOLAS*)¹⁸ Bölüm V Kural (12)(1)'de VTS'nin “denizde can güvenliği, deniz ulaşımının güvenliği ve etkinliği ile deniz çevresi, bağlı bölge, çalışma alanı ve açık deniz tesislerinin korunmasına katkı sağladığı” belirtilmektedir¹⁹.

Uygulamada VTS sistemlerinin kurulması ve işletilmesinde deniz alanının özel koşullarına göre farklı amaçlar ön plana çıkmakla birlikte²⁰ genel olarak bir VTS sistemi aşağıdaki hizmetleri vermektedir:

(i) *Bilgi Verme Hizmetleri*: Önceden belirlenmiş saatlerde ve belli aralıklarla veya talep edildiğinde ya da VTS operatörü tarafından gerekli görülen zamanlarda bölgesindeki gemilere; deniz trafiği, diğer gemilerin konumu, kimliği, rotası, raporlama ve haberleşme frekansları ile VTS bölgesinin meteorolojik ve hidrolojik özellikleri gibi deniz ulaşımını etkileyen konularda, sadece geminin karar alma sürecine yardımcı olacak şekilde²¹ verilen bilgileri kapsamaktadır²².

¹⁵ Ayrıntılı bilgi için bkz. HUGHES, Are We Ready, s. 406.

¹⁶ *IALA VTS Manual 2008*, s. 50.

¹⁷ IMO Resolution A. 857(20) (giriş kısmı).

¹⁸ 1 Kasım 1974 tarihinde kabul edilen ve 25 Mayıs 1980 tarihinde yürürlüğe giren SOLAS Sözleşmesinde VTS ile ilgili düzenleme mevcut değildi. 4 Haziran 1997 tarihinde kabul edilen ve 1 Temmuz 1999 tarihinde, SOLAS Bölüm V Kural 12 olarak yürürlüğe giren değişiklikle VTS sisteminin kurulmasına ilişkin bir takım yükümlülükler getirilmiştir. SOLAS ve yapılan değişiklikler için bkz. (<http://www.imo.org/home.asp>, erişim 11 Ekim 2012). Sözleşmenin Türkçe resmî metni için bkz. RG. 25.05.1980, Sayı: 16998.

¹⁹ Deniz kirliliğinin önemli bir sorun olmaması nedeniyle geçmişte VTS'nin amaçlarının; muhtemel çatma ve karaya oturmaları en aza indirme ve deniz trafik akışının hızlandırmak şeklinde belirlendiği görülmektedir. LYNCH, s. 23.

²⁰ Aynı yönde bkz. BULLER - JURDZINSKI, s. 120.

²¹ Bir bilgi verme hizmeti kesinlikle geminin karar almasına doğrudan müdahil olamaz. *IALA VTS Manual 2008*, s. 63.

²² IMO Resolution A. 857(20) (EK I, 2.3.1); Türk VTS Yönetmeliği m. 6(3)(b).

(ii) *Seyir Yardımı Hizmetleri*: Geminin talep etmesi veya VTS operatörü tarafından gerekli görüldüğü durumlarda, genellikle hava şartlarının kötülüğü veya gemideki bir teknik arıza ya da bir donanımın çalışmaması gibi zor durumlarda belirli bir gemiye verilen hizmetlerdir²³. Kural olarak geminin karar alma sürecine yardımcı olmak amacıyla sağlanan bir hizmet olmakla birlikte aynı zamanda deniz ulaşımına yönelik tavsiye ve talimatı da içerebilmektedir²⁴.

(iii) *Trafik Düzenleme Hizmeti*: Deniz trafiğinin etkin şekilde yönetilmesi diğer bir ifadeyle gemilerin güvenliğinin sağlanmasına yönelik olarak gemi hareketlerinin planlanması ve deniz trafiğinin düzenlenmesine yönelik hizmetlerdir. VTS hizmetlerinin kurulma amaçlarından biri olan hizmet aynı zamanda “kuralların uygulanması” işlevini de içermektedir²⁵. Trafik düzenleme hizmeti, diğer hizmetler gibi geminin karar almasına yardımcı olmaya yönelik olup ayrıca bilgi, tavsiye ve talimat da içerebilmektedir²⁶.

(iv) *Benzer Etkinliklerin Desteklenmesi*: IMO VTS Ana Esasları’nda sayılmayan ancak doktrinde kabul edilen hizmet, diğer VTS veya kılavuzluk otoriteleriyle bilgilerin paylaşılması ile kurtarma ve yardım çalışmalarının eşgüdümü gibi etkinlikleri kapsamaktadır²⁷.

VTS’ler, verdikleri bu hizmetler sayesinde, kazaların azalmasında dolayısıyla insan ve çevre güvenliğinin sağlanmasında önemli rol oynamaktadır. Bununla birlikte VTS’lerin, geminin kendisinde oluşan dümen, makine arızası, yangın, patlama, su alma gibi nedenlerle ortaya çıkabilecek kazaları önleyebilecek nitelikte hizmet verme yetenekleri bulunmamaktadır²⁸.

4- VTS Tipleri

Günümüzde mevcut VTS’ler; organizasyon, nitelik, büyüklük veya finansal durumları bakımından farklılıklar göstermektedir. Bu farklılığın temelinde; VTS bölgesinin farklı coğrafi, deniz veya hava koşulları kadar devletlerin VTS sistemi kurarken farklı hukukî, ekonomik veya politik

²³ IMO Resolution A. 857(20) (EK I, 2.3.2); Türk VTS Yönetmeliği m. 6(3)(c).

²⁴ *IALA VTS Manual 2008*, s. 65; IALA, seyir yardım hizmetlerinin verilmesine yönelik ilkeleteri 2009 yılında ayrıca yayımlamıştır. Bkz. *Provision of a Navigational Assistance Service by Vessel Traffic Service, IALA Guidelines No 1068*.

²⁵ IMO Resolution A. 857(20) (EK I, 2.3.3); Türk VTS Yönetmeliği m. 6(3)(a).

²⁶ *IALA VTS Manual 2008*, s. 64.

²⁷ İSTİKBAL, Gemi Trafik Hizmetleri, s. 4.

²⁸ EROL, s. 2.

amaçlar gütmesi de önemli rol oynamaktadır. IMO VTS Ana Esasları'nın Ek I, 2(1)(2) maddesinde de bir Liman VTS (*Port or Harbor VTS*) ile Kıyı VTS (*Coastal VTS*) arasındaki farklılığın açık şekilde belirlenmesi gerektiğinden bahsedilmektedir. Bu anlamda hizmet verilen deniz alanının özelliklerine göre farklı amaç, görev ve yeteneklere sahip VTS sistemleri kurulabilmektedir. Doktrinde de VTS sistemlerinin; kıyı, haliç ve liman VTS'yi olarak üç şekilde sınıflandırıldığı görülmektedir²⁹. Bununla birlikte uygulamada VTS'leri bu şekilde kesin olarak sınıflandırmanın çok kolay olmadığı, bir limanda kurulu VTS'nin sadece limana giren ya da ayrılan gemilere değil aynı zamanda bölgesinden geçen diğer gemilere de hizmet sağladığı bildirilmektedir³⁰. Bu nedenle doktrinde yapılan bu ana sınıflandırmaya -IMO Ana Esasları'na uygun olarak- karma VTS (*mixed VTS*)'yi de eklemek gerekmektedir³¹.

Kıyı VTS (*coastal VTS*)'yi özellikle duyarlı deniz alanlarında gemilerin, trafik ayırım şemalarına uygun olarak geçişini sağlamak amacıyla kurulmaktadır. Kıyı VTS'lerde temel amaç, deniz trafiğinin etkin bir şekilde düzenlenilmesinden ziyade gemilerin güvenliğinin sağlanması ve deniz çevresinin korunmasıdır³². Bu nedenle IMO Ana Hatları'nda, kıyı VTS'lerin sadece bilgi verme hizmeti faaliyetini yürütebileceği vurgulanmaktadır³³.

²⁹ HUGHES, Are We Ready, s. 408.

³⁰ MAC WILLIAM – COOKE, s. 374.

³¹ Aslında bu sınıflandırmaya IALA tarafından 2001 yılında yayımlanan “İç Suyollarında Gemi Trafik Hizmetleri Hakkında IALA Tavsiyeleri (*IALA Recommendation on Vessel Traffic Services in Inland Waterways* - IALA Recommendation V-120) uyarınca iç suyuolları VTS (*inland waters VTS*)'nin de eklemesi gerekmektedir. “Avrupa Ekonomik Komisyonu İç Taşıma Komitesi (*Economic Commission for Europe Inland Transport Committee*)” tarafından, Avrupa iç suyuolunda kurulacak ve işletilecek VTS'lere yönelik olarak hazırlanan, “İç Suyollarında Gemi Trafik Hizmetleri İçin Ana Hatlar ve İlkeler (*Guidelines and Criteria for Vessel Traffic Services an Inland Waterways*) olarak 2005 yılında yayımlanan tavsiyelerde (Resolution No 58, TRANS/SC.3/166), iç suyuolları VTS'nin amacının, iç suyuollarında (uluslararası hukuka uygun olarak belirlenen sınırın kara kısmında kalan ve denize bağlantısı olsun ya da olmasın, insan yapımı veya doğal nehir, göl veya diğer su kaplı alanlar) seyir güvenliği ve etkinliğini geliştirmek, çevrenin korunması ve can güvenliği sağlamak ve/veya su yolu boyunca uzanan işletme, yakın yerleşim yerleri ve kıyıları gemi trafiğinin olumsuz etkilerinden mümkün olduğunca korunmasını sağlamak olduğu belirtilmektedir (IALA Recommendation V-120, 3.1.1; Resolution No 58, TRANS/SC.3/166, 3.1.1). Deniz çevresinde kurulan VTS'lere çok benzeyen iç suyuolları VTS'nin de, farklı olarak, seyir yardım hizmetleri verilmemektedir (Resolution No 58, TRANS/SC.3/166, 33); Farklı tasnifler için bkz. MAC WILLIAM – COOKE, s. 370.

³² Bu tür VTS'lere örnek olarak İngiliz Kanalı, Cebelitarık Boğazı ve Türk Boğazları VTS sistemleri gösterilmektedir. Bkz. USTAOĞLU – FURUSHO, s. 54.

³³ IMO Resolution A. 857(20) (EK I, 2.1.2).

VTS'lerden; genel olarak bir liman yolundaki deniz trafiğinin güvenliğini sağlamak amacıyla nehir girişleri veya haliçlerde hizmet verenler Haliç VTS (*Estuarial VTS*)'yi³⁴, başta limana gelen veya limandan ayrılan gemilere hizmet vermek üzere limandaki gemi trafiğinin etkinliğini sağlamak amacıyla kurulanlar Liman VTS (*Harbour VTS*)'yi³⁵ ve bir kıyı VTS'nin bölgesindeki limanlara gelen ya da ayrılan veya bir liman VTS'nin yetkisindeki deniz alanından veya limanlarından uğraksız geçen gemilere de hizmet verenler ise Karma VTS (*Mixed VTS*)³⁶ olarak adlandırılmaktadır.

B) TARİHSEL SÜREÇ

Teknolojik ağırlıklı VTS sisteminin yeni bir kavram olarak 1960'lı yıllardan itibaren ortaya çıkmasına rağmen, verilen hizmetler dikkate alındığında, VTS hizmetlerinin denizcilik tarihi kadar eskiye dayandığını söylemek yanlış olmayacaktır. Çünkü gemilere duman, ışık veya ses³⁷ ile karadan yapılan yardımlar da bir anlamda ilkel VTS olarak kabul edilmektedir³⁸.

Gemilerin, deniz zorlukları karşısında ihtiyaç duyduğu seyir bilgileri, teknolojik gelişmelere bağlı olarak önceleri telsiz yardımıyla verilmiştir. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra ise radar teknolojisinde yaşanan gelişmelere paralel olarak gemi hareketleri radar donanımlarıyla izlenmeye başlanmıştır³⁹. İkel de olsa radar ve telsiz teknolojisi birleşimi ilk VTS sistemi İrlanda Denizi'nde İngiltere'ye bağlı *Man Adası*'nda kurulmuştur⁴⁰.

Modern anlamda ilk VTS sisteminin 11 Haziran 1948 tarihinde *Mersay* Liman Otoritesi tarafından *Liverpool* Limanı'nda kurulduğu kabul edilmektedir⁴¹. 1950 yılında ise *Long Beach* Limanı'nda (*California*) radar

³⁴ Londra Limanı için *Thames* Nehri ve *Southampton* Limanı için *Solent* nehrinde kurulu VTS'ler gibi. Bkz. HUGHES, Are We Ready, s. 409.

³⁵ *Dover* ve *Portsmouth* Limanı VTS'leri gibi. Bkz. HUGHES, Are We Ready, s. 409; USTA-OĞLU – FURUSHO, s. 55.

³⁶ Singapur (Malaca) Boğazı'nda kurulu bulunan VTS sistemi gibi. Bkz. MAC WILLIAM – COOKE, s. 375.

³⁷ Bu hizmetler daha sonra bayrak ve ışık ile işaret vermek suretiyle geliştirilmiş ve uluslararası standartlara bağlanmıştır. Bu yardım hizmetleri günümüzde de hala kullanılmaktadır.

³⁸ İSTİKBAL, Gemi Trafik Hizmetleri, s. 4.

³⁹ *Kıyı ve Deniz Güvenliği*, s. 161. Örneğin 1946 yılında İngiliz Donanması tarafından *Liverpool* Limanı'nda *Mersey* iskelesi ile Liman Otoritesi'ni birbirini bağlayacak şekilde askerî radarla çeşitli denemeler yürütülmüştür. HUGHES, When is a VTS not a VTS? Part 1, s. 36.

⁴⁰ *IALA VTS Manual 2008*, s. 50.

⁴¹ Özellikle uygunsuz hava koşullarında gemilerin yerlerini belirlemeye yardımcı olması amacıyla bir radar sistemi VTS'ye dâhil edilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. HUGHES, Vessel Traffic Services, s. 15.

ve telsiz birleşimi bir sistem kurulmuştur. Böylelikle hem gemilerin doğrudan limanla haberleşebilmesi hem de gemilerin konumlarının takip edilebilmesi imkânına kavuşulmuştur⁴². Daha sonraları Kuzey Batı Avrupa limanlarında VTS sistemleri kurulmaya başlanmıştır⁴³.

1950’li yıllardan itibaren artış gösteren VTS sistemleri, özellikle deniz trafiğinin akışında belli bir düzen sağlayarak, trafik yoğunluğuna bağlı gecikmelerin önlenmesi ve özellikle deniz trafiğinin düzenlenmesinde etkin bir rol oynamasına rağmen, sorumluluk sahasında meydana gelen deniz kazalarının önlenmesinde çok başarılı olamamıştır⁴⁴. Bununla birlikte radar teknolojisinin gelişmesiyle birlikte VTS sistemlerinin kalitesi ve etkinliğinin artmaya başlaması ve 1980’li yıllarda bilgisayar teknolojisi destekli VTS sistemlerinin kurulmasıyla birlikte deniz kazalarında önemli bir azalma sağlanmıştır⁴⁵.

Teknolojik gelişmelere paralel olarak VTS sistemlerinin kapasitesi ve sayısı doğru orantılı olarak bir gelişme göstermiştir. Günümüzde sadece ABD’de tam olarak görev yapan 20 kadar VTS sisteminin bulunduğu ve bazılarının federal hükümet tarafından işletilenlerin kullanıcılara doğrudan bir maliyetinin bulunmadığı, bazılarının ise kamu/özel sektör ortaklığı ile yönetildiği ve maliyetlerinin limana giriş ücretlerinden karşılandığı bildirilmektedir⁴⁶. Dünya VTS Rehberi’nde belirtildiğine göre; Benin, Bermuda, İtalya, Polonya, Romanya, Singapur ve Ukrayna’da 1, Avustralya, İngiltere, Portekiz’de 2, Fransa ve Güney Kore’de 3, Çin ve Norveç’te 4, Arjantin, Rusya Federasyonu ve Hollanda’da 5, Japonya’da 10, Almanya ve Kanada’da 18 ise bölgede VTS hizmeti verilmektedir⁴⁷.

⁴² HUGHES, 64 Years Young, s. 1.

⁴³ 1952 yılında Amsterdam, 1956 yılında ise Rotterdam Limanları VTS sistemi ile donatılmıştır. *IALA VTS Manual 2008*, s. 14.

⁴⁴ 18 Mart 1967 tarihli *Torrey Canyon*, 9 Ağustos 1974 tarihli *Metula* ve 16 Mart 1978 tarihli *Amoco Cadiz* kazaları, deniz çevresinin korunması için yeni tedbirlerin alınması konusunda gelen baskıları arttırmış özellikle liman bölgelerinde radar kullanımı ve deniz trafiği yönetimi oldukça genişletmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. *IALA VTS Manual 2008*, s. 14.

⁴⁵ Bilgisayar destekli ilk VTS sistemi Londra’da kurulmuştur. Bkz. İSTİKBAL, *Gemi Trafik Hizmetleri*, s. 5.

⁴⁶ ASYALI, *Su Yolları Yönetim Kavramı*, s. 167; TALLEY, s. 108.

⁴⁷ (<http://www.worldvtsguide.org/Pages/locationindex.html>, erişim 11 Ekim 2012).

C) VTS'NİN DENİZ HUKUKU KAYNAKLARI

VTS sistemi çalışmalarının eskilere dayanmasına rağmen VTS'nin hukukî niteliğine yönelik çalışmalar çok yeni tarihlere rastlamaktadır. Örneğin IMO, 1968 yılında yayımladığı “Liman İkaz Sistemleri Hakkında Tavsiyeler (*Recommendation on Port Advisory Systems*)”⁴⁸’de VTS’nin, seyir güvenliğinin sağlanmasındaki önemini vurgulamasına⁴⁹ rağmen 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nde (*United Nations Convention on the Law of the Sea – BMDHS*) VTS’yle ilgili her hangi bir düzenleme yapılmamıştır⁵⁰.

VTS hakkında ilk uluslararası metin, IMO tarafından hazırlanan ve bir VTS sisteminin hem donanım hem de personel olarak nasıl olması gerektiği konusunda yönlendirici kurallar getiren 20 Kasım 1985 tarihli VTS Ana Esasları (*VTS Guidelines*)’dır⁵¹. Bu kurallar ihtiyaca göre özellikle IALA VTS Komitesi’nin çalışmaları sayesinde daha da geliştirilmiş ve IMO tarafından 27 Kasım 1997 tarihinde ikinci VTS Ana Esasları kabul edilmiştir⁵². Ayrıca IALA tarafından VTS El Kitabı (*VTS Manual*) hazırlanmıştır⁵³. Ülkesinde VTS sistemi kuran her devlet de kendi VTS kullanıcı rehberini hazırlayarak kullanıcılara duyurmuştur⁵⁴.

VTS’yle ilgili düzenlemeler IMO ve IALA tarafından yapılan çalışmalarla sınırlı değildir. Zira trafik ayırım düzenini de içinde barındıran VTS sistemi içinde tesis edilecek olan trafik ayırım şemalarının, Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları (*International Regulations for Preventing Collisions at Sea - COLREG*)’na uygun olarak tesis edilmesi gerekmektedir (COLREG Kural 10)⁵⁵. Ayrıca SOLAS’da da VTS’yle ilgili düzenlemeler bulunmaktadır. Buna göre kıyı devletlerinin, IMO VTS Ana Esasları’na

⁴⁸ IMO in Resolution A.158 (EK IV), (ASYALI, A Ship Based Approach, s. 58).

⁴⁹ HUGHES, 64 Years Young, s. 1.

⁵⁰ Bununla birlikte BMDHS’nin 41. maddesinde “Trafik Ayırım Düzenleri (TAD)” ayrıntılı şekilde düzenlenmiştir.

⁵¹ IMO Resolution A. 578(14) (*Kıyı ve Deniz Güvenliği*, s. 160).

⁵² IMO Resolution A. 857(20). İstikbal, yapılmaya çalışılan uluslararası nitelikli düzenlemelere rağmen, bugün dünyada uygulanan VTS sistemlerinde bu kurallara tam olarak uyulduğu söylenemeyeceğini bildirmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. İSTİKBAL, Deniz Ulaşımı, s. 140.

⁵³ IALA, ilk baskısını 1993 yılında yaptığı VTS El Kitabı’nı sırasıyla; 1998 ve 2002 yılında geliştirilerek güncellenmiş ve son baskıyı (4. baskı) 2008 yılında yapmıştır. *IALA VTS Manual 2008*, s. 49.

⁵⁴ VTS kullanıcı rehberleri için bkz. (<http://www.worldvtsguide.org/Pages/locationindex.html>, erişim 1 Ekim 2012).

⁵⁵ COLREG Kuralları için bkz. AKDOĞAN, s. 1.

mümkün olduğu kadar uymak kaydıyla, deniz trafiğinin, seyir güvenliği için risk oluşturduğu deniz alanlarında VTS sistemi kurma ve işletme hakları bulunmaktadır⁵⁶. Bununla birlikte kurulacak VTS sistemi, kıyı devletlerinin uluslararası hukuktan kaynaklanan diğer hak ve yükümlülüklerini hiçbir şekilde ortadan kaldırmamaktadır⁵⁷.

D) VTS'NİN HUKUKÎ STATÜSÜ

1- Genel Olarak

VTS sistemlerinin personel, donanım ve nitelikleri konusunda temel ilkelerin oluşturulmasına yönelik uluslararası girişimlere rağmen, günümüzde hukukî statüsü tam olarak belirlenmiş değildir. Elektronik, radar ve bilgisayar teknolojisindeki gelişmelere paralel olarak teknolojik altyapısı sürekli değişen dinamik bir yapıya sahip olması bu süreci daha da uzatmaktadır. Bu nedenle uygulamada her VTS otoritesinin, kendi VTS'nin hukukî niteliğini saptayarak, kurallarını oluşturmaya çalıştığı görülmektedir. Bu dağınıklık ise VTS konusunda ortak bir politika ve uluslararası bir standardın oluşturulmasını güçleştirmektedir. Bu kapsamda öncelikle Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi (VTS Merkezi) ile gemiler arasındaki ilişkinin hukukî niteliği tartışılmalıdır.

Yukarıda belirtildiği gibi VTS sistemi, kullanıcılar (genel olarak gemiler) ile VTS merkezlerinin karşılıklı iletişim içinde oldukları interaktif bir sistemdir. VTS bölgesine yaklaşan gemiler, önceden belirlenmiş mevki ve zamanlarda, kimliği, kalkış ve varış limanı, taşıdığı yükün niteliği ve kılavuz isteği gibi konuları VTS merkezine bildirirken, VTS merkezi de gemi trafiği ve diğer çevre koşullarına ait bilgileri ilgili gemilere iletmektedir. Bu anlamda VTS merkezi ile gemiler arasında; ne kamu hukuku kurallarına tabi bir hukukî ilişki ne de özel hukuk nitelikli bir sözleşme ilişkisi bulunmaktadır. VTS hizmetlerinin kamu kurumları veya liman otoritesi gibi özel kuruluşlar tarafından yürütülmesinin bir önemi bulunmadığı gibi trafik düzenleme hizmeti kapsamında VTS merkezinin “tavsiye” veya “talimat” vermesi de bu durumu değiştirmemektedir. Bu itibarla VTS merkezi ile gemiler arasında, kamu ve özel hukuk karışımı, kendine özgü (*sui generis*) bir hukukî ilişkinin bulunduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

VTS'nin hukukî statüsünün kesin olarak belirlenememiş olması ise doktrinde farklı görüşlerin ileri sürülmesine neden olmaktadır. Örneğin *Bootsma* ve *Polderman*, temel olarak aynı amaçlara sahip olmalarını nedeniyle

⁵⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz. BIEVRE, s. 349.

⁵⁷ SOLAS Bölüm V Kural 12(2) ve (5).

“hava trafik hizmetleri (*air traffic services –ATS*)”ne ilişkin kuralların VTS sistemine kıyasen uygulanabileceğini önermektedir⁵⁸. Verilen hizmetler, kurulma ve işletilme amaçları ATS ve VTS sistemlerini birbirlerine oldukça yaklaştırmakla birlikte, hava ve deniz taşımacılığının kendine özgü riskleri ve iki sistemin farklı şekilde gelişim göstermesi, ATS’yle ilgili kuralların, deniz hukukunun geleneksel yapısına uyarlanmadan doğrudan VTS sistemine uygulanmasını imkânsız kılmaktadır⁵⁹. Zira ATS’nin ana görevini, hava araçlarının uçuş planlarına göre hareket etmesini sağlamaya yönelik olarak hava trafiğinin gözlenmesi oluşturmaktadır. Özellikle hava araçlarının kısıtlı görüşe sahip olması onları uçuş sistemlerine bağlı kılmakta ve teknik arıza veya organizasyon hataları genel olarak büyük felaketlere yol açmakta, hava araçlarının yüksek hızda uçmaları pilotlara gerekli tedbirleri alması için zaman tanımamaktadır. Deniz taşımacılığında ise, özellikle sistem arızalarında, gemi kaptanlarının, başta demir atma olmak üzere, römorkör talep etme veya karaya oturma gibi pek çok tedbiri alma ve uygulama zamanları bulunmaktadır⁶⁰. Ayrıca hava taşımacılığının kendine özgü yapısı, ATS’nin hukukî statüsünün uluslararası düzeyde ve oldukça kolay şekilde düzenlenmesine yol açarken, deniz taşımacılığının uzun ve geleneksel yapısı, hukukî anlamda VTS’nin oldukça yavaş bir gelişim göstermesine neden olmaktadır⁶¹.

Bu anlamda VTS sistemi, kurulma amacı ve gemilere verilen hizmetler dikkate alındığında, ATS’den ziyade kılavuzluk hizmetlerine yaklaşmaktadır. Bu itibarla, her ne kadar birbirlerinden tamamen farklı iki deniz hukuku kurumu olsalar da seyir güvenliğinin sağlanabilmesi ve özellikle VTS’nin işlev ve fonksiyonunu etkin şekilde yerine getirebilmesi amacıyla, VTS’nin hukukî niteliği konusunda genel kabul gören uluslararası bir düzenleme yapıncaya kadar, VTS merkezi ile gemiler arasındaki hukukî ilişkinin, “zorunlu danışman kılavuzluk (mecburî müşavir kılavuzluk)” hükümleri

⁵⁸ BOOTSMA – POLDERMAN, s. 50. Özellikle yazarlar, ATS’nin amaçları, ATS otoritesinin tesisi, ATS için ihtiyaçların belirlenmesine yönelik ilkeler, ATS bölgesinin çizilmesi, ATS otoriteleri ile kullanıcılar arasında işbirliği, ATS uygulaması, trafik bilgisinin kapsamı gibi konuların, VTS ilkelerinin oluşturulması içinde kullanılabilceğini düşünmektedirler. Yazarlar ayrıca, hava aracı veya gemilerin öncelikli sorumluluğunun pilot veya kaptanın omuzlarında olduğundan, VTS veya ATS operatörünün, verdiği bilgi ve tavsiyelerinden dolayı meydana gelen hasarlardan sorumlu tutulamayacağını ileri sürmektedirler.

⁵⁹ Karşı görüş için bkz. BIEVRE, s. 358. Yazar, deniz trafiği yönetimi ve hava trafiği kontrolünün trafiğin organizasyonu, yönetimi ve kontrolü için kullanılacak benzerlikler bulunduğunu düşünmektedir.

⁶⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz. *Minding the Helm Marine Navigation and Piloting*, s. 187.

⁶¹ USTAOĞLU – FURUSHO, s. 55.

çerçevesinde tanımlanması ve doldurulması gerektiği en uygun çözüm gibi görünmektedir⁶².

VTS sisteminin hukukî statüsünün belirlenmesi kapsamında tartışılması gereken ikinci sorun, VTS hizmetlerinin hukukî niteliğiyle ilgilidir. Bilindiği gibi VTS sistemleri, kurulması ve işletilmesi büyük yatırımlar gerektiren oldukça yüksek maliyetli hizmetler⁶³ olduğundan genel olarak kıyı devleti tarafından ve kamusal yetkiler kullanılarak kurulmakta ve işletilmektedir. Bu nedenle doktrinde VTS'nin, bir kamu hizmeti niteliğinde olduğu bildirilmektedir⁶⁴.

VTS'nin boğaz, kanal, liman gibi deniz trafiğinin yoğun olduğu deniz alanlarında can, mal, seyir ve çevre güvenliğinin sağlanmasında taşıdığı önemli rol, ilk bakışta, VTS'nin bir kamu hizmeti niteliğinde olduğu görüşünü destekler niteliktedir. Bununla birlikte VTS'nin idare hukuku anlamında bir kamu hizmeti olarak değerlendirmesi mümkün görünmemektedir⁶⁵. Zira kıyı devletinin salt kamusal yetkiler kullanması tek başına VTS'yi bir kamu hizmeti olarak nitelemeye yetmemektedir. Konu hakkında fazla ayrıntıya girilmemekle birlikte bir hizmetin kamu hizmeti olarak kabul edilebilmesi için, aynı zamanda, idarenin bu hizmeti açık şekilde bir kamu hizmeti olarak nitelemesi⁶⁶ veya kamulaştırma, ceza kesme ya da tekel kurma gibi kamusal

⁶² Deniz ulaşımı açısından dünyanın en riskli bölgelerinden biri olan Türk Boğazları'nda, Montrö Boğazlar Sözleşmesi 2(3) maddesi uyarınca kılavuzluğun zorunlu tutulmamasına rağmen, can, mal, seyir ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla Türkiye'nin deniz trafiğini düzenlemek amacıyla kurduğu VTS sisteminin işleyişi, Türk VTS Merkezi ile uğraklı ya da uğraksız geçen gemiler arasında, en azından, zorunlu danışman kılavuzluk anlamında bir hukukî ilişkinin mevcut olduğunu göstermektedir.

⁶³ Yapılan bir çalışmada, km başına ortalama 30.000 Amerikan Doları olan bir VTS sisteminin yüksek maliyetin sisteme entegre edilen radar sayısından kaynaklandığı bildirilmektedir. Örneğin 1 veya 2 radarla desteklendiğinde 200.000 Amerikan Doları olan maliyetin, 3 veya 4 radarla desteklendiğinde bir milyon, 5 ya da daha radarla desteklendiğinde ise üç milyon Amerikan Dolarına ulaşmaktadır. MIZUKI – FUJII, s. 14; ABD'de Federal Hükümet tarafından işletilen 17 VTS'nin ABD ekonomisine yıllık maliyetinin 310 milyon Amerikan Dolarından fazla olduğunu bildirilmektedir. TALLEY, s. 107.

⁶⁴ KIZILSÜMER, s. 116; VTS'nin bir kamu hizmeti olup olmaması, öncelikle VTS otoritesi veya idare ile kullanıcılar yani gemiler arasındaki ilişkinin mahiyeti açısından büyük önem taşımaktadır. Diğer bir ifadeyle eğer VTS kamu hizmeti olarak kabul edilirse; VTS ile kullanıcılar arasında kamu hukuku kurallarının uygulanması, çıkan uyumsuzlukların çözümünde idare mahkemelerinin görevli olması ve özellikle VTS'nin faaliyetleri nedeniyle haksız fiil değil "hizmet kusuru" gündeme gelebilecektir. DERBİL, s. 30.

⁶⁵ Kamu hizmetinin, idare hukukunun en önemli konusu olmasına rağmen aynı zamanda da en bulanık konusu olduğu ve üzerinde uzlaşılmış bir tanımının bulunmadığı bildirilmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. ÇIRAKMAN, s. 75; ÇAL, s. 23.

⁶⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz. KARAHANOGULLARI, s. 258.

yetki ve usuller ile faaliyetin yürütülmesine ilişkin yapılacak sözleşmelerde özel hukuku aşan kayıt ve şartların bulunması gerekmektedir⁶⁷.

Uygulamada kıyı devletleri, deniz alanın trafik yoğunluğu veya çevresel faktörleri dikkate alarak⁶⁸ VTS sistemi kurmaya karar vermektedir. Eğer VTS, idare hukuku anlamında bir kamu hizmeti olsaydı, VTS sisteminin kurulması zorunlu olan bir deniz alanına bu sistemi kurmayan kıyı devletinin hukukî sorumluluğuna gidilmesi gerekirdi ki bugün için kıyı devletlerinin, ulusal veya uluslararası hukuktan kaynaklanan böyle bir yükümlülüğü bulunmamaktadır.

Sonuç olarak VTS hizmetlerini; idare hukuku anlamında bir kamu hizmetinden ziyade, deniz trafiğinin düzenlenmesi, seyir güvenliğinin sağlanması ve deniz çevresinin korunmasına sağladığı olumlu katkılar nedeniyle kamuya yararlı bir faaliyet olarak değerlendirmek gerekmektedir. Bu itibarla VTS'nin kurulması ve işletilmesi konusunda VTS otoritesinin idare hukuku anlamında bir sorumluluğu bulunmadığı gibi VTS'nin bir kamu hizmeti olmaması, kıyı devletinin deniz hukukundan kaynaklanan deniz trafiğini düzenleme konusundaki yetki ve sorumluluğunu hiçbir şekilde ortadan kaldırmamalıdır.

2- Farklı Deniz Alanlarında VTS

VTS'nin planlanması ve yürütülmesi konusunda bazı ölçütler⁶⁹ getiren IMO VTS Ana Esasları'nda, VTS sisteminin kurulması ve işletilmesinde sorumluluğun üye devletlere ait olduğu vurgulanmaktadır⁷⁰. Aynı şekilde SOLAS sözleşmesinde “sözleşmeye taraf devletlerin sadece deniz trafiğinin yoğunluğu ve oluşturduğu riskin derecesini göz önüne alarak VTS sistemi kurabilecekleri” düzenlenmekte onay ya da izin gibi herhangi bir kuraldan bahsedilmemektedir⁷¹. Bu açıdan her devletin, VTS sistemi kurmayı düşündüğü deniz egemen ve yetki alanındaki trafik yoğunluğunun sebep olduğu riskleri değerlendirerek VTS sistemi kurma ve işletme yetkisine sahip olduğu kabul edilmelidir.

⁶⁷ GÜNDAY, s. 333.

⁶⁸ IMO VTS Ana Esasları'nda VTS'nin kurulması için uygun olan deniz alanları belirtilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. IMO Resolution A. 857(20) (EK I, 3.2.2).

⁶⁹ Bkz. IMO Resolution A. 857(20) (EK I, 3.2).

⁷⁰ IMO Resolution A. 857(20) (EK I, 3.1).

⁷¹ SOLAS Bölüm V, Kural 8(2).

a) İçsular

Uluslararası deniz hukuku kurallarına göre karasuları esas hattının kara kısmında kalan deniz alanı olarak tanımlanan⁷² içsular, uluslararası örf ve âdet hukuku uyarınca kıyı devletinin kara ülkesinin bir parçası olarak kabul edilmektedir⁷³. Bu anlamda kıyı devletlerinin, içsularında her türlü VTS sistemini kurma ve işletme hatta VTS sistemine uyulmasını zorunlu kılacak tedbirleri alma konusunda egemen hakları bulunmaktadır⁷⁴.

b) Karasuları

Uluslararası deniz hukukunda kıyı devletinin egemenliğinin, içsuların ötesinde, karasuları denilen bitişik deniz alanı⁷⁵, deniz yatağı ve altı ile üzerindeki hava sahasına kadar uzandığı kabul edilmektedir⁷⁶. BMDHS'nin 21(a) ve (f) maddesinde açık şekilde kıyı devletlerine deniz ulaşımının güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi ile deniz çevresinin korunması, kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol altına alınması konusunda düzenlemeler yapma yetkisinin tanınmış olması, doktrinde, kıyı devletlerinin, zararsız geçiş hakkını engellemediği sürece, özellikle belirli gemi tipleri için zorunlu VTS sistemi uygulama yetkisine sahip bulunduğu şeklinde yorumlanmaktadır⁷⁷. Hukukî anlamda karasuları, kural olarak, kara ülkesinin bir parçası⁷⁸ olduğundan kıyı devletlerinin, bu deniz alanında zorunlu VTS sistemini kurma ve işletme konusunda egemen hak ve yetkisinin bulunduğu kabul edilmelidir.

⁷² 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi m. 5(1); BMDHS m. 8(1).

⁷³ MERAY, *Devletler Hukukuna Giriş*, s. 283; LÜTEM, s. 128; ÇELİK, s. 74; ÖZMAN, *Deniz Hukuku*, s. 248; PAZARCI, *Uluslararası Hukuk*, s. 334; BOZKURT – KÜTÜKÇÜ – POYRAZ, s. 116; KURAN, s. 35; CHURCHILL – LOWE, s. 45.

⁷⁴ PLANT, s. 73; KIZILSÜMER, s. 113.

⁷⁵ BMDHS'nin 3. maddesinde, 12 deniz milini geçmemek şartıyla, her devletin, karasularının genişliğini tespit etme hakkına sahip olduğu düzenlenmesine rağmen, karasularının genişliği konusu uluslararası deniz hukukunun en tartışmalı alanlarından birisini oluşturmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. BAYKAL, s. 77.

⁷⁶ 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi m. 1(2); BMDHS m. 2.

⁷⁷ Ayrıntılı bilgi için bkz. PLANT, s. 74; GOLD, s. 73. *Gold*, BMDHS'nin 26. maddesi uyarınca kıyı devletlerinin, karasularında ücretli VTS sistemi kurabileceklerini düşünmektedir.

⁷⁸ Kıyı devletleri, zararsız geçiş hakkı ve kıyı devletinin yargı yetkisine yönelik sınırlamalar haricinde egemenlik hakkından doğan bütün yetkilerini tam olarak uygulayabilmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. ÇELİK, s. 76; ÖZMAN, *Deniz Hukuku*, s. 309; PAZARCI, *Uluslararası Hukuk*, s. 345; BOZKURT – KÜTÜKÇÜ – POYRAZ s. 123; KURAN, s. 81.

c) Boğazlar

Coğrafi açıdan, iki deniz alanını birleştiren doğal ve dar suyolları olarak tanımlanan boğazlar⁷⁹, sahip oldukları özelliklere göre, “ulusal boğazlar” ve “uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlar” olarak ikiye ayrılmaktadır. Ulusal boğazlar, genel olarak her iki yakası tek bir devlet tarafından kontrol edilen ve statüsü özel bir antlaşmayla belirlenmemiş dar suyolları olup, kural olarak, kıyı devletinin egemenliği altında bulunmakta ve geçiş rejimi de kıyı devletinin ulusal hukukuna göre düzenlenmektedir⁸⁰. Uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlar ise uluslararası ulaşımda kullanılan ve iki açık deniz alanını, açık deniz ile bir devletin münhasır ekonomik bölgesini, iki ayrı devletin münhasır ekonomik bölgesini veya bir devletin karasuları ile diğer bir devletin münhasır ekonomik bölgesini birbirine bağlayan dar suyolları olarak tanımlanmaktadır. Uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlara ilişkin genel nitelikli hükümler sadece bu suyollarından geçiş rejimine ait olup ve boğazların hukukî rejimini, kıyı devletinin bu sular ile bunlara ait deniz yatakları, toprak altı ve hava sahası üzerindeki egemenliğini veya yetkilerini etkilememektedir. Bu açıdan uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazların geçiş rejimi dışındaki hukukî statüsü, deniz alanının statüsüne göre içsular, karasuları veya açık deniz rejimine göre belirlenmektedir⁸¹.

Yukarıda verilen bilgilerden kıyı devletlerinin, boğazlarda VTS sistemi kurma ve işletme konusundaki hak ve yetkilerinin kapsamının, boğazın içsular, karasuları veya açık deniz statüsünde olmasına göre belirlenmesi gerektiği sonucu çıkmaktadır. Bununla birlikte 1960’ların sonlarında karasuları genişliğinin 12 deniz miline çıkarılmasının bir sonucu olarak, uluslararası hukuk kurallarının uygulandığı 116 boğazın ulusal boğaz statüsü kazanmasının etkisiyle BMDHS ile ilk kez uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlarda, diğer devletlere daha geniş serbestlikler tanıyan, transit geçiş rejimi adında yeni bir geçiş rejimi ihdas edilmiştir⁸².

⁷⁹ Genel olarak boğaz tanımları için bkz. PAZARCI, *Uluslararası Hukuk*, s. 368; ÇELİK, s. 108; ÖZMAN, *Deniz Hukuku*, s. 355; CHURCHILL – LOWE, s. 81; BING BING, s. 3.

⁸⁰ Bununla birlikte boğazın iki yakası arasındaki uzaklığın, karasuları genişliğinin iki katından fazla olması durumunda, tarihsel haklara dayanan aksine bir durum olmadıkça, karasularının ötesinde kalan deniz alanında uluslararası hukuk kuralları geçerli olmaktadır. Ayrıntılı bilgi ve örnekler için bkz. MERAY, *Devletler Hukukuna Giriş*, s. 318; PAZARCI, *Uluslararası Hukuk*, s. 368; BAYKAL, s. 233; ÖZMAN, *Deniz Hukuku*, s. 357.

⁸¹ Uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlardan geçiş rejimi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. PAZARCI, *Uluslararası Boğaz Kavramı*, s. 67; NANDAN – ANDERSON, s. 67.

⁸² Bkz. ÖZMAN, *Deniz Hukukunda Yeni Gelişmeler*, s. 22.

Transit geçiş rejiminin uygulandığı boğazlarda zorunlu VTS sistemi tesis edilip edilemeyeceğine yönelik uluslararası hukukta açık bir kural bulunmamakla birlikte doktrinde, kıyı devletlerinin, bu tür boğazlarda zorunlu VTS sistemi kurma ve işletme haklarının bulunmadığı kabul edilmektedir. Örneğin *Plant*, her ne kadar BMDHS'nin 42(1)(a) ve 42(1)(b) maddelerinde kıyı devletlerine, transit geçişe yönelik olarak deniz ulaşımı güvenliği veya deniz trafiğinin düzenlenmesi konusunda kurallar kabul etme hakkı tanınmış olsa da BMDHS'nin 42(1)(a) maddesinde, "trafik ayırım şemaları" başlıklı BMDHS'nin 41. maddesine atıf yapıldığını, dolayısıyla kıyı devletinin düzenleme yapma hakkının sadece IMO tarafından onaylanan deniz yolları veya trafik ayırım şemalarıyla sınırlı olduğunu ve bu nedenle yabancı gemilerin VTS sistemine gönüllü olarak dâhil olmadıkça veya devletler arasında aksine bir sözleşme bulunmadıkça zorunlu VTS uygulamasına gidilemeyeceğini belirtmektedir. Yazar ayrıca BMDHS'nin 42(1)(b) maddesinde boğaza petrol ve yağ veya artıkları ile diğer zararlı maddelerin atılmasına ilişkin uygulanabilir kurallardan bahsedildiğini ancak "uygulanabilir (*applicable*)" teriminin, kıyı devletine zorunlu VTS uygulama yetkisi verecek kadar güçlü bir ifade olmadığını ileri sürmektedir⁸³. VTS'nin uygulamasının sadece bir kıyı devletinin karasuları içindeki deniz alanında zorunlu tutulabileceğini vurgulayan *Hughes*, boğazlarda ancak gönüllü veya zorunlu raporlama sistemi tesis edilebileceğine işaret etmektedir⁸⁴. SOLAS Bölüm V Kural 12(4)'de sadece karasularında zorunlu VTS uygulamasına gidilebileceğinin düzenlendiğine vurgu yapan Kızılsümer ise boğazların genel olarak kıyı devletinin karasuları içinde kalmasına rağmen transit geçiş rejiminin uygulandığı boğazların farklı bir hukukî rejime tâbi olduğunu ve bu nedenle zorunlu VTS uygulamasına gidilmemesi gerektiğini düşünmektedir⁸⁵.

BMDHS'nin 42(1)(a) maddesinde kıyı devletlerine, deniz ulaşımının güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi konusunda kanun ve kurallar kabul etme yetkisi verilmektedir. Her ne kadar maddede, trafik ayırım şemalarını düzenleyen BMDHS'nin 41. maddesine atıf yapılsa da BMDHS'nin 42(1)(a) maddesindeki "deniz güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi" ifadelerinin geniş olarak yorumlanması gerektiği ve kıyı devletlerinin düzenleme yapma yetkisinin trafik ayırım şemalarıyla sınırlı olmadığı kabul edilmelidir⁸⁶. Aksi

⁸³ PLANT, s. 74.

⁸⁴ UGHES, When is a VTS not a VTS?, s. 440.

⁸⁵ KIZILSÜMER, s. 114.

⁸⁶ Aynı yönde bkz. BATEMAN – WHITE, s. 194. Yazarlar, BMDHS'nin 42(1)(a) maddesinin kapsamının açık olmadığını kabul etmekle birlikte maddeyi doğru okumanın bir yolunun,

görüş, BMDHS'nin 42(1)(a) maddesini gereksiz kılmaktadır. Zira BMDHS'nin 41. maddesinde açık şekilde boğaz devletine trafik ayırım şemaları ilan etme hakkı ve geçiş yapan gemilere de uyma yükümlülüğü düzenlenmektedir. Bu açıdan transit geçiş rejiminin uygulandığı boğazlarda kıyı devletinin, en azından, karasularına dâhil deniz kesiminde zorunlu VTS uygulamasına gidebilme hakkı bulunmalıdır⁸⁷. Aksi takdirde, özellikle deniz trafiğinin yoğun olduğu boğazlarda, VTS'den beklenen etkinliğinin elde edilemeyeceği aşikârdır. Uygulamada da BMDHS'nin 211(5) maddesi uyarınca Cebelitarık Boğazı'nda ve BMDHS'nin 43. maddesi uyarınca da Malaca Boğazı'nda zorunlu VTS uygulamasına gidildiği bildirilmektedir⁸⁸. Ayrıca IMO'nun, 2004 yılında *Torres* Boğazı'nda (Avustralya), 2006 yılında ise Büyük *Belt* Boğazı'nda (Danimarka) zorunlu "gemi raporlama sistemi" kurulmasına izin verdiği bildirilmektedir⁸⁹.

d) Münhasır Ekonomik Bölge

Uluslararası deniz hukuku kuralları kıyı devletlerine, karasularının ölçülmeye başladığı esas hatlardan itibaren 200 deniz miline kadar su kütlesi, deniz yatağı ve toprak altını kapsayan bir deniz alanında münhasır ekonomik bölge ilan etme hakkı tanımaktadır⁹⁰. Deniz hukuku kuralları uyarınca kıyı devletlerinin bu deniz alanında başta canlı ve cansız doğal kaynakların araştırılması, işletilmesi, korunması ve yönetilmesi olmak üzere, sunî ada, tesis ve yapılar kurma, denize ilişkin bilimsel araştırma yürütme ve deniz çevresini korunma konularında egemen hak ve yetkileri bulunmaktadır. Münhasır ekonomik bölgede deniz trafiğinin düzenlemesine yönelik özel bir yetkiden bahsedilmediği gibi konuyla ilgili herhangi bir deniz hukuku kuralı bulunmamaktadır. Bu itibarla kıyı devletlerinin, denizde can ve mal güvenliğinin sağlanması ya da deniz çevresinin korunması amacıyla zorunlu VTS sistemi kurma ve işletme hakkının bulunup bulunmadığı ayrıca sorgulanmalıdır.

hatta tek yolunun, deniz ulaşımının güvenliği için gerekli kanun ve kurallar kabul etmesinin kıyı devleti için yükümlülük olduğunun ve deniz trafiğini düzenleme ifadesinin, trafik ayırım şemaları ve deniz hatları tesis edilmesinden çok daha geniş olduğunun kabul edilmesi olduğunu vurgulamaktadırlar.

Aksi görüş için bkz. BECKMAN, s. 344. *Beckman*, BMDHS'nin 42(1)(a) maddesinin kıyı devletine sadece deniz hatları ve trafik ayırım şemaları düzenleme yetkisi verdiğini ileri sürmektedir.

⁸⁷ Aynı yönde bkz. GOLD, s. 73.

⁸⁸ PLANT, s. 75.

⁸⁹ HUGHES, When is a VTS, s. 441. *Torres* Boğazı'nda zorunlu kılavuzluk uygulaması hakkından ayrıntılı bilgi bkz. BATEMAN – WHITE, s. 196; ROBERTS, s. 93.

⁹⁰ BMDHS m. 57.

Kıyı devletine tanınan bu özel hakların haricinde kural olarak açık deniz rejiminin uygulandığı⁹¹ münhasır ekonomik bölgede diğer devletlerin, başta deniz ulaşımı ve uçuş serbestliği olmak üzere uluslararası hukuktan kaynaklanan diğer pek çok hakkı bulunmaktadır. Deniz trafiğinin düzenlemesi ya da deniz çevresinin korunması amacıyla kurulsun, bir VTS sisteminin diğer devletlerin deniz ulaşımı serbestliği hakkını olumsuz etkileyeceği aşikârdır. Deniz ulaşımı serbestliğine getirilecek her türlü kısıtlama uluslararası deniz hukuku kurallarına aykırı olacağından münhasır ekonomik bölgelerde, yabancı gemilerin katılımının ihtiyarî olduğu VTS haricinde, VTS uygulamasına gidilemeyeceği kabul edilmelidir⁹².

e) Açık Denizler

Kıyısı bulunsun ya da bulunmasın bütün devletlerin kullanımına açık olan ve hukukî olarak hiçbir devletin egemenlik iddiasında bulunmadığı açık denizlerin hukukî rejimi, uluslararası deniz hukukunda, “açık denizlerin serbestliği” ilkesi şeklinde düzenlenmektedir⁹³. Uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde kullanılan bu serbestiler; ulaşım, uçuş, deniz altı kablo ve petrol borusu döşeme, yapay ada ve tesis inşa etme, balıkçılık ile bilimsel araştırma yapma serbestisini kapsamaktadır. Bu anlamda devletlerin, sayılan bu serbestlikleri kısıtlayıcı şekilde zorunlu VTS uygulamasına gidemeyecekleri anlaşılmaktadır⁹⁴.

II. VTS OPERATÖRLERİ VE NİTELİKLERİ

A) TANIMI

VTS operatörü, IMO VTS Ana Esasları’nda, “VTS’nin hizmetlerine bir ya da birden fazla görevle katkıda bulunan uygun nitelikte kişi⁹⁵”, IALA VTS El Kitabı’nda ise benzer şekilde “VTS Otoritesinin hesabına

⁹¹ BMDHS m. 58(2).

⁹² Aynı yönde bkz. PLANT, s. 81. Bununla birlikte yazar, kıyı devletlerinin, BMDHS’nin 234. maddesi uyarınca münhasır ekonomik bölgenin buzla kaplı deniz kesiminde ve BMDHS’nin 60(5) maddesi uyarınca münhasır ekonomik bölgede tesis edilen 500 metrelik güvenlik bölgeleri içinde zorunlu VTS uygulamasına gidebileceklerini düşünmektedir. Aynı yönde ayrıca bkz. GOLD, s. 74.

⁹³ Açık denizlerin serbestliği ilkesinin tarihsel gelişimi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. MERRAY, Açık Denizlerin Serbestliği, s. 76; ANAND, s. 261.

⁹⁴ KEMPT – BIEVRE, s. 177. Bununla birlikte uygulamada bazı kıyı devletlerinin, açık deniz alanında ancak kıt’a sahanlığındaki sabit platformlar çevresinde zorunlu VTS sistemi kurup işlettikleri bildirilmektedir. Örnekler için bkz. PLANT, s. 78.

⁹⁵ IMO Resolution A. 857(20) (EK I, 1.1.6).

VTS uygulamaları yürüten uygun nitelikte kişi” olarak tanımlanmaktadır⁹⁶. Türkiye tarafından 2007 yılında yürürlüğe konulan Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik (Türk VTS Yönetmeliği)’in değişik⁹⁷ 4(1)(i) maddesinde ise daha somut şekilde “gemi trafik hizmetleri görevlerini etkili ve emniyetli şekilde yürütebilen, İdarece⁹⁸ düzenlenmiş yeterlilik belgesini haiz ve (yönetmeliğin) altıncı bölümünde belirtilen şartları taşıyan kişi” olarak tanımlanmaktadır⁹⁹.

VTS sistemi içinde verilen en basit meteorolojik veya hidrolojik bilgiden güvenli bir seyir için bir geminin ihtiyaç duyduğu hatta uzmanlık gerektiren bütün bilgi akışı VTS operatörleri tarafından sağlanmaktadır. Bu bilgiler sayesinde kaptan veya kılavuz kaptan gerekli manevraları doğru bir şekilde ve zamanında yapabilmek imkânına kavuşmaktadır. Bu anlamda VTS operatörleri, milyonlarca dolar tutarındaki VTS sistemlerinin etkin ve başarılı bir şekilde işletilebilmesinin olmaz ise olmaz koşulunu oluşturmaktadır.

B) NİTELİKLERİ

Yapılan resmî tanımlarda VTS operatörlerinin “uygun nitelikte” kişi olması gerektiği vurgulanmasına rağmen terimden ne anlaşılması gerektiğinin çok açık olmaması, uygulamada, VTS operatörlerinin nitelikleri veya görev için başvuru koşullarının ülkelere göre farklılık göstermesine neden olduğu bildirilmektedir¹⁰⁰. Uluslararası alanda yaşanan bu sıkıntılar nedeniyle IMO, 27 Kasım 1997 tarihinde VTS operatörlerinin işe atanması, nitelikleri ve eğitimleri konusunda ana esasları yayımlamıştır¹⁰¹. VTS Ana Esasları’nda, VTS operatörünün niteliği, “pozisyona ait görevlerin yerine getirilmesi için gerekli olan veya istenilen eğitim, bilgi, beceri, deneyim veya herhangi bir vasıf” olarak tanımlanmaktadır¹⁰². Bu anlamda bir VTS operatörünün, radar

⁹⁶ *IALA VTS Manual 2008*, s. 20.

⁹⁷ RG. 15.08.2012, Sayı: 28385.

⁹⁸ Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. Bkz. Türk VTS Yönetmeliği m. 4(1)(k).

⁹⁹ Yönetmelik için bkz. RG. 18.02.2007, Sayı: 26438.

¹⁰⁰ IMO Resolution A. 857(20) (EK II, 1.1.3). Hatta VTS operatörlerinin mesleki deneyimlerinin, kaptan veya diğer gemi zabiti ruhsatına sahip kişilerden denizcilik deneyimi olmayan kişilere kadar geniş bir dağılım gösterdiği vurgulanmaktadır. Bkz. IMO Resolution A. 857(20) (EK II, 1.1.2).

¹⁰¹ IMO Resolution A. 857(20) (EK II). Daha öncede vurgulanmaya çalışıldığı gibi bu ana esaslar, uyulması veya uygulanması zorunlu olan bir düzenleme değildir. Sadece VTS operatörlerinin nitelikleri ve eğitimleri konusunda uluslararası standartların oluşturulması amacıyla hazırlanmış ve tavsiye nitelikli bir talimattır.

¹⁰² IMO Resolution A. 857(20) (EK II, 1.2.8).

sistemi veya farklı kaynaklardan elde ettiği seyir yardımcı bilgileri ile seyre etki edecek tehlikeli veya olağan gemi hareketlerini ilgili gemilere iletebilecek kadar bilgi, beceri ve deneyime sahip olması gerekmektedir¹⁰³.

IMO, VTS operatörlerinin niteliklerinin neler olacağını özel olarak belirlemekten uzak durmakla beraber VTS yetkililerine, halen görev yapmakta olan veya yeni işe alınacak VTS operatörlerinin bilgi ve becerilerini değerlendirmek için yöntemler geliştirme görevi vermektedir¹⁰⁴. Ayrıca VTS operatörlerinin görev ve fonksiyonlarını yerine getirebilmeleri için gerekli olan beceri, bilgi ve uygun kişisel özellikleri göz önünde bulundurarak işe giriş standartlarının oluşturulabileceğini belirtmektedir¹⁰⁵. Buna göre her VTS otoritesi, verilen VTS hizmetlerinin özelliklerini göz önünde bulundurarak, VTS sahasında görev yapacak VTS operatörlerinin nitelikleri ve işe atanması konusunda kendi standartlarını belirleyebilmektedir¹⁰⁶.

VTS operatörlerinin eğitim eksikliği ve tecrübesizliklerinden dolayı bazı kazalara sebebiyet vermeleri¹⁰⁷, eğitimleri ve sertifikaları konusunda uluslararası bazı standartların belirlenmesini gündeme getirmiştir. 1996 yılında yapılan 8. Uluslararası VTS Sempozyumu'nda, VTS otoritelerinin, IMO VTS Ana Esasları ve diğer uluslararası kurallar çerçevesinde, VTS operatörleri için kendi standartlarını belirleyebileceklerinin kabul edilmesi¹⁰⁸ üzerine IALA, VTS operatörlerinin eğitim ve sertifikalarını belli bir standarda bağlamak amacıyla 1998 yılında "VTS Personelinin Eğitim ve Sertifika Standartları (*Standards for Training and Certification of VTS Personnel*)¹⁰⁹" adında tavsiye kararını yayımlamıştır. Tavsiye niteliğinde olmasına rağmen IMO Deniz Güvenliği Komitesi (*Maritime Safety Committee*), VTS operatörlerinin eğitimi ve sertifikalandırılmasında IALA Model Kurslara göre yapılması hususunda üye ülkelere çağrıda bulunmuştur¹¹⁰. Buna göre VTS operatörlerinin

¹⁰³ Bir VTS operatörü, bölgedeki özel alan ya da kesimlerde denizcilere gerekli hizmetleri verecek nitelikte olduğundan pek çok VTS merkezinin, usta denizci geçmişi olan kişileri istihdam ettikleri bildirmektedir. Bkz. PRAETORIUS, s. 4.

¹⁰⁴ IMO Resolution A. 857(20) (EK II, 5.1.3).

¹⁰⁵ IMO Resolution A. 857(20) (EK II, 5.2.1).

¹⁰⁶ Türkiye de 17 Şubat 2007 tarihinde yürürlüğe koyduğu Türk VTS Yönetmeliği'nde, VTS operatörlerinin nitelikleri ve sahip olması gereken şartları özel olarak düzenlemektedir (m. 16-19).

¹⁰⁷ HUGHES, Are We Ready, s. 415.

¹⁰⁸ İSTİKBAL, Gemi Trafik Hizmetleri, s. 5.

¹⁰⁹ IALA Recommendation V-103.

¹¹⁰ IMO, MSC/Circ.1065, IALA Standards For Training And Certification of Vessel Traffic Ser-

sertifikaları “Model Course V-103/1 (VTS Operatörü Temel Eğitimi - *Vessel Traffic Services Operator Basic Training*)”a ve VTS başoperatör (*supervisor*) atamalarının ise Model Course V-103/2 (VTS Başoperatör İleri Düzey Eğitimi - *Vessel Traffic Services Supervisor Advancement Training*)’e uygun olarak yapılması gerekmektedir¹¹¹.

Denizcilik alanında haberleşme dilinin İngilizce olması¹¹² nedeniyle bir VTS operatörünün; en azından geminin ihtiyaç duyduğu bu seyir yardımı bilgilerini iletebilecek ve gemilerden gelen bilgileri anlayabilecek kadar İngilizce bilgisine ve düzgün, akıcı ve kekelemeden konuşabilme yeteneğine sahip olması gerekmektedir. Ayrıca VTS operatörleri elverişli olduğu durumlarda “IMO Standart Denizcilik Haberleşme Kalıpları (*Standard Maritime Communication Phrases – SMCP*)¹¹³” terimlerini de kullanabilmelidir¹¹⁴. Uygulamada özellikle Fransız, Belçikalı ve Arap kökenli VTS operatörlerinin kötü telaffuzlarının, çoğu zaman gemilerle iletişimin kesilmesine ve geminin seyrinin ciddi şekilde tehlikeye girmesine neden olduğu bildirilmektedir¹¹⁵. Bu nedenle doktrinde, VTS sisteminin hizmet verdiği alanda iki ya da daha fazla dil kullanılmasının, özellikle acil durumlarda çeşitli problemler doğurduğundan sadece İngilizcenin kullanılmasının daha uygun olacağı savunulmaktadır¹¹⁶. Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi (TBGTH Kullanıcı Rehberi)’nin Haberleşme bölümünde ve Türk VTS Yönetmeliği’nin 8. maddesinde haberleşme dilinin İngilizce olduğu

vice (VTS) Personnel, 13 Aralık 2002.

¹¹¹ VTS operatörlerinin sertifikaları için aynı zamanda bkz. IALA, Guidelines For The Accreditation of Institutes For Training VTS Personnel.

¹¹² 1 Şubat 2002 tarihinde yürürlüğe giren ve 2010 yılında revize edilen STCW’de bütün gemiadamlarından “Denizcilik İngilizcesi ve Standart Haberleşme Kalıpları” yeterliliğine sahip olmalarını istemektedir. STCW için bkz. (<http://www.imo.org/KnowledgeCentre/InformationResources/InformationResourcesOnCurrentTopics/Documents/Information%20Resources%20on%20STCW.pdf>, erişim 01 Mart 2011).

STCW-78 ve 95’e uygun olarak hazırlanan Gemiadamları Yönetmeliği (RG. 24.07.2001, Sayı: 24472)’nde bazı gemiadamlarının belli seviyede İngilizce bilgisine sahip olmaları gerektiği düzenlenmektedir. Bkz. Gemiadamları Yönetmeliği m. 8(b)(4) ve (6); Türk VTS Yönetmeliği’nde ise VTS operatörünün sahip olması gerektiği İngilizce seviyesine somut kısıtlara bağlanmaktadır. Bkz. Türk VTS Yönetmeliği m. 16(ç).

¹¹³ SMCP, IMO tarafından haberleşme dilinde belli bir standardın sağlanması amacıyla 1977 yılında geliştirilen “Standart Deniz Seyir Sözlüğü (*Standard Marine Navigational Vocabulary*)”nın yerine konulmuştur. Ayrıca gemilerin, gemi ve kara ile olan iletişimi konusunda belli standartlar getirilmiştir. Bkz. IMO Standard Marine Communication Phrases.

¹¹⁴ IMO Resolution A. 857(20) (EK I, 2.4.1).

¹¹⁵ PLUCINSKA, s. 251.

¹¹⁶ HUGHES, Are We Ready, s. 414.

ve doğru bir haberleşmenin sağlanabilmesi için de SMCP'nin kullanılması gerektiği bildirilmektedir¹¹⁷.

VTS sisteminin başarıyla işletilebilmesi için bir VTS operatörünün, yabancı dil bilgisinin yanında gemilere seyir yardımı verebilecek kadar denizcilik bilgi ve tecrübesine de sahip olması gerekmektedir. VTS sistemlerinin ilk işletilmeye başlandığı zamanlarda uzman denizci olmayan telsiz zabıtlarının VTS operatörü olarak istihdam edilmesi, VTS sistemlerinden gerekli verimin alınamamasına dolayısıyla VTS'lerin otoritelerinin zayıflanmasına ve güvenliklerinin tartışılmasına neden olmuştur¹¹⁸. Sorun, özellikle o bölgede görev yapan kılavuz kaptanların VTS istasyon ve merkezlerinde görevlendirilmesi ile aşılmaya çalışılmaktadır¹¹⁹.

C) HUKUKÎ STATÜSÜ

VTS hizmetlerinin hukuki niteliği gibi VTS operatörlerinin hukukî statüsünün de gerek ulusal ve gerek uluslararası mevzuatta düzenlenmediği görülmektedir¹²⁰. VTS sistemi içinde aktif ve etkin bir rol alması, sahip olduğu teknolojik imkânlar sayesinde deniz trafiği ve diğer koşullar hakkında daha ayrıntılı bilgiyi kolayca elde edebilmesi ve özellikle tehlikeli karşılaşmalar veya çatmaların engellenmesinde önemli rol oynaması ve gerektiğinde gemilere talimat verebilmesi¹²¹ uygulamada VTS operatörlerini kılavuz kaptanlığa yaklaştırmaktadır¹²². Bu itibarla, konu hakkında genel kabul gören açık bir düzenleme yapıncaya kadar, VTS sistemi içindeki bu işlev ve görevi nedeniyle VTS operatörlerinin hukukî statüsünün “zorunlu danışman

¹¹⁷ Bununla birlikte Türk gemiler ile kılavuz kaptanlı gemilerle haberleşmelerin Türkçe yapılabileceği aynı zamanda VTS operatörlerinin İngilizce bir mesajı Türkçe, Türkçe bir mesajı da İngilizce olarak tekrarlayabileceği belirtilmektedir.

¹¹⁸ EROL, s. 3.

¹¹⁹ Kılavuz kaptanların VTS sistemine entegre edilmesi hakkında değerlendirme için bkz. MEHRKENS – STEUER, s. 8; Türk VTS Yönetmeliği'nin 16(2)(c) maddesinde Türk VTS operatörü olabilmek için öngörülen en az uzakyol vardiya zabiti sadece vardiya zabiti olarak, TBGTH görev alacak VTS operatörleri için aranan uzakyol kaptanı olma şartı ise uzakyol vardiya zabiti olarak değiştirilmiştir. Ayrıca en az iki yıl uluslararası sefer yapan gemilerde görev yapma şartı da uluslararası olup olmadığına bakılmaksızın bir yıla indirilmiştir.

¹²⁰ Örneğin 1987 tarihli İngiliz Kılavuzluk Kanunu ile Alman Kılavuzluk Kanunu'nda, VTS operatörlerinin sorumlulukları hakkında herhangi bir hüküm ihdas edilmemiştir. Bkz. HADLEY, s. 7.

¹²¹ HUGHES, 64 Years Young, s. 2.

¹²² Bununla birlikte VTS operatörünü bir kılavuz kaptan olarak kabul etmek kesinlikle mümkün değildir. Zira Hughes'in de belirttiği gibi gemiadamı olmamakla birlikte kılavuzun kural olarak gemide bulunma ve fiili olarak gemide görev yapması gerekmektedir. Bkz. HUGHES, Are We Ready, s. 408.

kılavuzluk” hükümleri çerçevesinde tanımlanması ve doldurulması gerektiği kabul edilmelidir.

III. VTS SİSTEMİNDE SORUMLULUK PROBLEMİ

A) GENEL OLARAK

VTS’yi diğer su yolları yönetim sistemlerinden ayıran en önemli özellik interaktif bir sistem olması yani gemiler ile trafik kontrol istasyonları arasında sürekli bir bilgi akışının bulunmasıdır¹²³. Radar, kapalı devre TV sistemleri, uydular, trafik gözlem istasyonları gibi farklı kaynaklardan elde edilen bilgiler VTS operatörleri tarafından analiz edilmekte ve ihtiyaca göre VTS bölgesindeki gemilere, kılavuz kaptanlara veya diğer kullanıcılara bilgi, tavsiye veya talimat şeklinde iletilmektedir. İletilen bu tavsiye ve talimatların kullanıcılar açısından ne kadar bağlayıcı olduğu başta olmak üzere VTS sisteminin iyi işletilmemesi veya personelin hata ya da ihmalleri ile özellikle VTS operatörlerce verilen bir talimatın izlenmesinin hukukî veya malî sorumluluk doğuran bir olaya neden olması durumunda sorumluluğun kimlerde olacağı şeklinde sorunlar doğmaktadır. Konu hakkında genel kabul gören uluslararası bir düzenlemenin bulunmaması soruların cevaplanmasını zorlaştırmaktadır¹²⁴. Bu anlamda tarafların her birinin, VTS sisteminden kaynaklanan sorumluluklarının ayrı ayrı incelenmesi gerekmektedir.

B) KIYI DEVLETLERİNİN SORUMLULUĞU

Uluslararası uygulama ve IMO VTS Ana Esasları uyarınca her kıyı devleti, deniz alanı ve liman bölgesinde VTS sistemi kurup kurmama konusunda tam bir takdir hakkına sahiptir. Bu anlamda deniz trafiğinin yoğun olduğu veya kaza ya da tehlikeli karşılaşma risklerinin yüksek olduğu bir deniz alanında VTS sistemi kurması için kıyı devletine zorlama yapılamayacağı gibi uluslararası hukuka uygun olarak VTS sistemi kurmak isteyen bir kıyı devletinin engellenmesi de mümkün görünmemektedir.

Kıyı devletlerinin VTS sistemindeki yetki ve sorumluluklarına yönelik IMO VTS Ana Esasları ve IALA VTS El Kitabı’nda çeşitli hükümler bulunmaktadır. Ancak bunlar sadece VTS’nin planlanması ve tesisine yönelik genel ilkeler olup kıyı devletlerinin VTS’nin iyi işletilmemesi veya VTS personelinin hata ya da ihmallerinden kaynaklanan zararlardan dolayı

¹²³ ASYALI, Su Yolları Yönetim Kavramı, s. 167.

¹²⁴ VTS sisteminde hukukî sorumluluk konusu, sıklıkla, risk yönetimlerinin gözden geçirilmesi sorumluluklara ilişkin çabaların gölgesinde kalmıştır. Bkz. ALLEN, s. 131.

sorumluluklarına değinmemektedir. Sadece IMO VTS Ana Esasları'nda VTS işleten kıyı devletlerine, "VTS kurallarının ihlaline ilişkin, ulusal kanunlarına uygun olarak bir politika" oluşturma yükümlülüğü getirilmektedir¹²⁵. Bu anlamda her kıyı devletinin, VTS sisteminin işletilmesinden kaynaklanan sorumluluklarını iç hukukuna uygun olarak belirleme hak ve yetkisi bulunmaktadır.

Bununla birlikte IMO VTS Ana Esasları'nda, kıyı devletlerinin, özellikle "VTS'nin amaçlarının etkili bir şekilde yürütülmesi için gerekli donanım ve tesislerle donatılmasını", "yeterli sayıda, uygun nitelikte, eğitimde ve istenilen görevleri uygulayabilecek kapasitede personelin sağlanmasını" ve "verilecek hizmet türüne göre VTS operatörleri için uygun nitelikleri ve eğitimlerini" garanti edeceği düzenlenmektedir. Bu ilkeler, VTS sisteminin iyi işletilmemesinden dolayı kıyı devletlerinin sorumlu tutulup tutulmayacağı şeklinde bir soruyu gündeme getirmektedir.

Öncelikle IMO VTS Ana Esasları ve IALA VTS El Kitabı'nın üye devletler için uyulması zorunlu olan uluslararası bir düzenleme niteliğinde olmadığından kıyı devletleri açısından bağlayıcı olmadığı vurgulanmalıdır. Bağlayıcı olduğu kabul edilse bile deniz egemen ve yetki alanlarındaki bütün VTS sistemlerinden dolayı kıyı devletlerini kusursuz olarak sorumlu tutmanın hakkaniyet ilkesine aykırı olacağı aşikârdır. Zira bütün VTS sistemleri kamu hukuku kurallarına göre yürütülmediği gibi Türk Boğazları VTS sisteminde olduğu gibi pek çok VTS sisteminin bütün maliyetleri (kurulum, işletim ve idame), kullanıcılara herhangi bir külfet yüklenilmemeksizin, kıyı devletlerince karşılanmaktadır. Bu itibarla en azından VTS'nin bütün külfetine katlanan ve kullanıcılara ücretsiz olarak sağlanan VTS sistemleri için kıyı devletlerinin sorumlu tutulmaması gerektiği kabul edilmelidir.

C) VTS OTORİTESİNİN SORUMLULUĞU

IMO VTS Ana Esasları ve IALA VTS El Kitabı'nda VTS Otoritesi (*VTS Authority*), "VTS'nin yönetimi, yürütülmesi ve koordinasyonu, gemilerin birbirleriyle olan etkileşimi ile hizmetin etkinliği ve güvenlinden sorumlu otorite" şeklinde tanımlanmaktadır¹²⁶. Uygulamada, VTS'nin kuruluş amacı ve IMO kararlarına uygun olarak yürütülmesinden sorumlu VTS otoritesi

¹²⁵ IMO Resolution A. 857(20) (EK I, 2.2.2.12). Kıyı devletlerinin, bu politikaları oluştururken teknik arızaları ve bunların sonucunda oluşabilecek olağanüstü durumlarda göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

¹²⁶ Bkz. IMO Resolution A. 857(20) (EK I, 1.1.3); *IALA VTS Manual 2008*, s. 19.

olarak, denizcilikle ilgili bir kamu kurumu veya liman otoriteleri gibi özel hukuk kurallarına tabi bir kuruluşun da görev alması mümkün bulunmaktadır.

VTS otoritelerinin sorumluluklarına yönelik kurallar bulunmamakla birlikte genel olarak doktrin ve uygulamada VTS otoritelerinin, hata ve ihlallerden dolayı sorumlu tutulması gerektiği kabul edilmektedir. Örneğin mahkemelerin, seyir yardımcılarının korunmasına ilişkin olarak idareyi, zorunlu kılavuzluk hükümleri çerçevesinde sorumlu tuttuklarına dikkat çeken *Mac William* ve *Cooke*, VTS sistemlerinin de seyir yardımcısı olarak kabul edilebileceğini dolayısıyla VTS otoritelerinin sorumlu tutulması gerektiğini ileri sürmektedir¹²⁷. *Bievre*, sorumluluğa yönelik mevcut uluslararası hukuk kurallarına göre kamu VTS otoritelerinin, kontrol görevi ve talimat vermede hataya düşmesi durumunda meydana gelen hasarlardan sorumlu tutulabileceğini düşünmektedir¹²⁸. Kızılsümer ise VTS'nin bir kamu hizmeti olduğu ve VTS otoritesinin, VTS hizmetlerini icra ederken meydana gelen zararlardan dolayı sorumlu olduğunu ileri sürmektedir¹²⁹. Bununla birlikte VTS otoritelerinin sorumluluklarının belirlenmesinde, genel bir değerlendirmeden ziyade, VTS sisteminin tipine göre ayırım yapılarak ayrı ayrı tartışılması daha doğru bir sonuca götürecektir.

Yukarıda belirtildiği gibi kıyı VTS'leri, deniz ulaşımının güvenliğinin sağlanması özellikle deniz çevresinin korunması amacıyla kurulmaktadır. Genel olarak maliyetleri kıyı devleti tarafından karşılanmakta ve kullanıcılara hiçbir külfet getirilmemektedir. Bölgenin özelliklerine göre gerektiğinde trafik düzenleme hizmeti de verilmesine rağmen, genel olarak, bilgi hizmeti verilmekte olup gemiler üzerindeki kontrol ve yönlendirme yetkisi liman VTS'lerine göre oldukça sınırlıdır. Zira liman VTS'yi, kurallara uymayan bir geminin limana girmesini reddedilebilirken kıyı VTS'lerinin, kural olarak, bu gemilerin geçişini engelleme yetkisi bulunmamaktadır¹³⁰. Aynı zamanda kıyı VTS otoritesi hizmetleri, genel olarak, bir kamu kurumu tarafından ve ağırlıklı olarak kamu hukuku kuralları uygulanarak verilmektedir. Bu anlamda kıyı devletinin kendisi, bir şekilde VTS otoritesi olduğundan, sorumluluğun kapsamının kıyı devletinin sorumluluk hükümlerine göre belirlenmesi gerekmektedir. Netice itibarıyla, kıyı VTS otoritelerinin sorumluluğunun

¹²⁷ MAC WILLIAM – COOKE, s. 369.

¹²⁸ BIEVRE, s. 353. Yazar ayrıca Avrupa liman otoritelerinin, liman yetki sınırları içinde hizmetlerden dolayı sorumlu tutulmayı kabul ettiklerini bildirmektedir.

¹²⁹ KIZILSÜMER, s. 116.

¹³⁰ MAC WILLIAM – COOKE, s. 373.

şartlarını kesin olarak belirlemek zor olmakla birlikte, VTS sistemlerinin iyi işletilmemesinden dolayı kamu VTS otoritelerinin sorumlu tutulmaması gerektiği, özel hukuk kurallarına göre hizmet veren VTS otoritelerinin sorumluluğunun ise kıyı devletinin iç hukuk kurallarına göre belirmesi gerektiği kabul edilmelidir¹³¹.

Gemi trafiğinin etkinliğini sağlamak amacıyla kurulan ve genel olarak inşa ve işletim maliyetleri kullanıcılar tarafından karşılanan liman VTS'leri ise diğer liman kontrol sistemleriyle birleştirilmiş şekilde ve ticarî bir amaç güdülerek yürütülmektedir. Bu itibarla özel hukuk kurallarına göre yürütülen liman VTS sistemlerinin, ticaret hukuku anlamında, bir ticarî işletme sayılmaması için hiçbir neden bulunmamaktadır¹³². Bu anlamda özel liman VTS otoritelerinin ticaret hukuku kuralları kapsamında basiretli bir tacirin özen yükümlülüğü ilkesi, kamu hukuku kurallarına göre faaliyet gösteren liman VTS'lerin ise genel hukuk kurallarına göre sorumlu oldukları kabul edilmelidir¹³³.

D) VTS OPERATÖRLERİNİN SORUMLULUĞU

VTS operatörlerinin sorumluluklarının belirlenmesi kapsamında; özellikle gemilerin yönlendirilmesine yönelik verilen "tavsiye" ve "talimatların" kullanıcılar açısından ne kadar bağlayıcı olduğu ve VTS operatörlerinin verdiği talimatların izlenmesi sonucunda hukukî veya malî sorumluluk doğuran bir olayda sorumluluğun kimde olacağı sorularına cevap bulunması gerekmektedir.

VTS operatörleri tarafından verilen tavsiye veya talimatların bağlayıcılığı konusunda açık bir düzenleme bulunmamakla birlikte IMO VTS Ana Esaslarında, VTS'nin gemilere talimat verme konusunda yetki sahibi olması durumunda bu talimatların sadece sonuca dayalı olması ve yapılacak dümen ya da motor manevralarının yönü gibi ayrıntıların gemide bulunan kaptan ya da dümenciye bırakılması gerektiği belirtilmektedir¹³⁴. Ayrıca

¹³¹ Uygulamada ise özellikle Güney Afrika mahkemelerinin, kamu otoritelerini ihmallerinden dolayı sorumlu tutmaktan çekinmedikleri ancak özellikle İngiliz mahkemelerinin kamu otoritelerini sorumlu tutma konusunda isteksiz davrandıkları bildirilmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. MAC WILLIAM – COOKE, s. 369.

¹³² MAC WILLIAM – COOKE, s. 372. Yazarlar, bir liman VTS'nin, madencilik, fabrika veya diğer bir ticarî faaliyet gibi bir ticarî girişim olarak kabul etmenin ve hukukî sorumluluklarının da bu kapsamda belirlenmesi için hiçbir nedenin bulunmadığını belirtmektedir.

¹³³ MAC WILLIAM – COOKE, s. 372.

¹³⁴ IMO Resolution A. 857(20) (EK I, 2.3.4). İstikbal, bu anlamda VTS'nin işlevinin bilgilendirme ve gerektiğinde tavsiye ile sınırlı tutulmasının tercih edildiğini düşünmektedir. İSTİK-

VTS'nin, güvenli seyir için gemi kaptanının sorumluluklarına müdahale etmemesi ve kaptan ile dümenci arasındaki geleneksel ilişkinin bozulmamasına özen göstermesi gerektiğini vurgulanmaktadır¹³⁵. Aynı zamanda IALA VTS El Kitabı'nda da VTS tarafından verilen bir talimatın yerine getirilmesinin, gemiye zarar verebileceği değerlendirildiği takdirde gemi kaptanının bu talimatlara uymayabileceğinin kabul edilmesi gerektiği vurgulanmaktadır¹³⁶.

Geleneksel deniz hukuku kurallarının geminin sevk ve idaresi konusunda kaptana yüklediği sorumluluklar dikkate alındığında bütün sorumluluğun kaptanda olduğu ve gemiye zarar verme ihtimaliyle sınırlı olması şartıyla, VTS tarafından verilen talimatlara uyup uymama konusunda kaptanlarının takdir hakkının bulunduğu kabul edilmelidir. Bununla birlikte gemi kaptanlarının, VTS tarafından verilen trafik düzenleme hizmetine, geçiş serbestisini ileri sürerek, uymayı reddedebilme yetkisi bulunmamalıdır. Konu, kıyı devletinin deniz trafiğini düzenleme hak ve yetkisiyle ilgili olduğundan, deniz trafiği kurallarının ihlal edilmesi, gemi kaptanının hukukî sorumluluğu yanında kıyı devletinin fiilî yaptırımını da gündeme getirebilecektir¹³⁷.

Görüldüğü üzere hem uluslararası örf ve adet hukuku hem de mevcut düzenlemeler gemi kaptanlarına VTS operatörleri tarafından verilen talimatlara uyup uymama konusunda geniş bir takdir hakkı bahşetmektedir. Bu bağlamda VTS operatörü tarafından verilen tavsiyeye uyması veya uymayı reddetmesi sonucunda kaza yapan bir gemi kaptanının her iki durumda da sorumlu olduğu ve yanlış talimat vererek kazaya neden olan bir VTS operatörünün sorumluluğunun bulunmadığı kabul edilmelidir¹³⁸. Bu sonuca ulaşmada;

BAL, Deniz Ulaşımı, s. 141.

¹³⁵ IMO Resolution A. 857(20) (EK I, 2.3.4) (ikinci cümle).

¹³⁶ IALA VTS Manual 2008, s. 159.

¹³⁷ Zira VTS'nin kurulduğu liman, boğaz ve kanal gibi deniz alanları çoğunlukla kıyı devletinin iç ya da karasularına dâhil olup bu bölgelerde kıyı devletlerinin, uluslararası deniz hukukundan kaynaklanan egemen hak ve yetkileri bulunmaktadır.

¹³⁸ Aynı yönde bkz. EROL, s. 3. Aksi yönde bkz. HUGHES, When is a VTS not a VTS? Part 2, s. 42. IMO'nun liman VTS ile kıyı VTS arasında kesin bir ayırım yaptığını bu nedenle sorunun her bir somut olaya göre çözülmesini gerektiği düşünen Hughes, sorumluluk sahasındaki deniz ulaşımının güvenliğinin sağlanmasına ilişkin yükümlülüklerinin bilincinde olan VTS operatörlerinin, görevlerinin yerine getirirken doğacak hukukî sorumluluklardan korkmaması gerektiğini düşünmektedir. Zira VTS otoritelerinin, her türlü bilinen risklere karşı, risk analiz politikaları yapmak ve bunları düzenli olarak kontrol etmek zorunda olduğunu belirtmektedir; Oral ise VTS operatörleri tarafından verilen bilgi ve tavsiyelerin kaptanın karar verme yükümlülüğünü bertaraf etmemekle birlikte, verilen yanlış bir bilginin kazaya neden olması durumunda VTS'yi işleten kıyı devletinin hukukî sorumluluğunun gündeme geleceğini düşünmektedir. ORAL, s. 88.

klasik deniz hukuku kurallarının gemi kaptanına geniş sorumluluklar yüklemesi kadar VTS sisteminin hukukî gelişimini tamamlamamış olması da önemli rol oynamaktadır.

VTS operatörlerinin hukukî sorumluluğunun belirlenmesinde, VTS sistemine katılımın zorunlu ya da isteğe bağlı olması da büyük önem taşımaktadır. Katılımın isteğe bağlı olduğu VTS sistemlerinde, gemi kaptanlarının her zaman verilen talimatlara uyup uymama hakkı mevcut olacağından VTS operatörlerinin verdiği talimatlardan dolayı hukukî bir sorumluluğu bulunmamalıdır. Yukarıda açıklanmaya çalışıldığı gibi katılımın zorunlu olduğu VTS sistemlerinde de gemi kaptanının, talimatlara uyup uymama hakkının olduğu uluslararası alanda genel olarak kabul edildiğinden, hukukî ya da malî sorumluluğun doğduğu bir durumda, geminin teknik imkânlarını bilmeyen VTS operatörlerinin herhangi bir hukukî sorumluluğunun bulunmadığı kabul edilmelidir. Doktrinde bir kısım yazar, VTS otoritesi tarafından verilen talimatlara, çevre kirlenmesinin önlenmesi gibi istisnaî durumlar haricinde, uymanın zorunlu olduğunu savunmaktadır¹³⁹. Bu görüş kabul edilse bile VTS operatörü tarafından verilen hatalı talimat sonucunda genel hukuk ilkeleri kapsamında VTS Otoritesinin sorumluluğu yoluna gidilmesi mümkün olmakla birlikte, bu durum hiçbir şekilde kaptanın geleneksel sorumluluğunu zaman ortadan kaldırmamaktadır¹⁴⁰.

Uygulamada, VTS'nin hukukî statüsü konusunda bulunan yasal boşluğun her devlet tarafından, kendine özgü koşulları da dikkate alınarak, farklı bir şekilde doldurulmaya çalışıldığı görülmektedir. Yukarıda belirtildiği gibi hem VTS sistemini kurup işleterek mali külfet altına giren ve bundan herhangi bir mali kazanç elde etmeyen kıyı devletini, VTS'nin işletilmesinden doğan zararlardan da sorumlu tutmak hakkaniyete aykırı olacaktır. Bu nedenle her ne kadar VTS'yi bir kılavuzluk faaliyeti ve VTS operatörünü bir kılavuz kaptan olarak kabul etmek kesinlikle mümkün olmasa da VTS ve operatörlerin hukukî sorumlulukları konusundaki boşluğu doldurmak ve uluslararası yeknesaklığı sağlamak amacıyla, zorunlu danışman kılavuzun sorumluluklarına ilişkin düzenlemelerin kıyasen uygulanması en uygun çözüm yoludur. Bu bağlamda VTS operatörleri, kaptanın danışmanı konumunda olacağından, kusurlarından dolayı donatan sorumlu olmaya devam edecektir.

VTS operatörlerinin hukukî statüsünde bulunan bu boşluk, Türkiye tarafından uluslararası geleneksel deniz hukuku kuralları dikkate alınarak, ulusal nitelikli bir düzenlemeyle doldurulmuştur. TBGTH Kullanıcı Rehberi'nin

¹³⁹ Görüşler için bkz. KIZILSÜMER, s. 116.

¹⁴⁰ Aynı yönde bkz. ORAL, s. 88.

“TBGTH’nin Vereceği Önemli Mesaj İşaretlerinin Anlamı” başlıklı bölümde, seyir güvenliği ile ilgili nihai kararın gemi kaptanına ait olduğu genel prensibi göz önünde bulundurularak; TBGTH tarafından verilecek olan hiçbir bilgi, tavsiye, uyarı ve talimat kaptanın profesyonel bilgi ve yeteneği ile gemiyi idare etme sorumluluğunu ortadan kaldırmadığı ve kaptanın kararlarından ve hareketlerinden TBGTH sorumlu tutulamayacağı açık olarak belirtilmiştir¹⁴¹. Benzer bir düzenlemenin Hollanda tarafından hazırlanan “*Rotterdam RTM 1 Area Procedures*”da da bulunduğu görülmektedir¹⁴². Buna göre VTS faaliyetleri, gemi kaptanının seyir güvenliği konusundaki geleneksel sorumluluğunu hiç bir şekilde ortadan kaldırmamaktadır.

E) GEMİ KAPTANLARI VE DONATANLARIN SORUMLULUĞU

Yukarıda açıklanmaya çalışıldığı gibi geleneksel deniz hukuku kuralları uyarınca VTS operatörleri tarafından iletilen “bilgi”, “tavsiye” ve “talimata” uyup uymama konusunda tam bir takdir hakkı bulunduğundan bütün sorumluluk gemi kaptanlarında bulunmaktadır. Bununla birlikte doktrinde, VTS hakkında yapılacak iç hukuk düzenlemelerinde, kaptana geniş sorumluluklar veren geleneksel deniz hukuku kuralından uzaklaşılması ve özellikle yanlış verilen talimatlardan VTS operatörlerinin sorumlu tutulması gerektiği ileri sürülmektedir¹⁴³.

Mevcut ulusal ve uluslararası deniz hukuku kuralları çerçevesinde bu görüşlere katılmak mümkün görünmemektedir. Zira hem uluslararası deniz örf ve âdet hukuku hem de ulusal deniz hukuku kurallarında gemi kaptanı ve donatanına geniş hak ve yetkiler tanınmakta, karşılığında ise ağır sorumluluklar öngörülmektedir¹⁴⁴. Örneğin Türk Ticaret Kanunu (TTK)’nın 1291(1) maddesinde, zorunlu danışman kılavuz veya isteğe bağlı kılavuz tarafından sevk edilirken, kusurundan ileri gelen çatmalardan dolayı geminin donatanın sorumlu olacağı hükme bağlanmaktadır¹⁴⁵. Hatta 1910 tarihli Brüksel Sözleşmesi’nde çatmanın zorunlu sevk kılavuzunun kusurundan ileri gelmesi durumunda da donatanın sorumlu olacağı düzenlenmektedir (Kural

¹⁴¹ Ayrıca Türk VTS Yönetmeliği’nin 7(1) maddesinde gemi kaptanının, VTS bölgesinde geminin sevk ve idaresi ile yapacağı bütün manevralardan sorumlu olduğu belirtilmektedir.

¹⁴² The Netherlands Rotterdam 002 00-05-15 Rtm 1 Area Procedures.

¹⁴³ İleri sürülen görüşler için bkz. KIZILSÜMER, s. 115.

¹⁴⁴ Geniş bilgi için bk. ERSÖZLÜ, s. 201.

¹⁴⁵ Bununla birlikte TTK 1291(2) maddesinde donatanın sadece geminin zorunlu sevk kılavuzu tarafından sevk edilirken kusurundan ileri gelen çatmadan sorumlu olmayacağı hükme bağlanmaktadır. Kılavuzun sorumluluğu için bkz. YENİSEY, s. 107; AKAN, s. 71.

5)¹⁴⁶. Dolayısıyla isteğe bağlı kılavuz kadar bile geminin sevk ve idaresinde görev alması teknik olarak mümkün olmayan VTS operatörlerine böyle bir sorumluluk yüklemek genel deniz hukuku kurallarıyla bağdaşmamaktadır.

Bu kurallara ek olarak petrol kirliliğiyle ilgili olmakla birlikte, hukukî sorumluluk konusunda temel bir sözleşme olan “1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (1992 CLC)¹⁴⁷”si geleneksel kusur sorumluluğu ilkesinden ayrılarak donatanın mutlak sorumluluğunu düzenlemektedir¹⁴⁸. Donatan sadece Sözleşmenin III(2) ve (3) maddesinde belirtilen hususlardan birini ispat ederek sorumluluktan kurtulabilmektedir. Buna göre donatan; kazanın “münhasıran bir hükümetin yahut fener veya sair seyir yardımcılarının bakımından sorumlu bir mercinin bu görevi yerine getirmesindeki bir ihmalin veya başkaca nizamla aykırı bir fiil sonucu olduğunu¹⁴⁹” ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulabilmektedir. Bu itibarla 1992 CLC hükümlerinin uygulanacağı deniz alanlarında¹⁵⁰ sadece VTS otoritesinin ihmalden kaynaklanan zararlardan, ispat külfeti donatana ait olmak üzere, donatan sorumlu olmadığı kabul edilmelidir¹⁵¹.

SONUÇ

VTS’ler deniz trafiğinin düzenlenmesi özellikle olası deniz kazası riskinin en aza indirilmesinde en etkin ve en başarılı yollarından birisi olarak dünyanın çeşitli yerlerinde uzun süredir hizmet vermesine rağmen, hukukî niteliği kesin olarak belirlenememiştir. Bu belirsizlik; VTS hizmetlerinin etkin şekilde uygulanamaması yanında kıyı devleti, VTS otoritesi ve operatörlerinin hukukî statüsü, yetki ve sorumluluklarının da açık bir şekilde düzenlenmesini imkânsız kılmaktadır.

VTS sisteminin etkin bir şekilde işletilebilmesi ise teknik alt yapısının sağlam ve verilen hizmetlerin kusursuz olması kadar VTS ve operatörlerinin

¹⁴⁶1910 tarihli Brüksel Sözleşmesi için bkz. MCGUFFIE,, s. 810-814; TTK’nın 1291. maddesi ile 1910 Tarihli Bürüksel Sözleşmesi arasındaki bu farkın, TTK’nın aksine Bürüksel Sözleşmesi’nin kılavuz kaptanı gemiadamı olarak görmesi yatmaktadır. Bkz. YAVAŞÇA, s.15. Bununla birlikte doktrinde kılavuzu gemiadamı olarak değerlendiren görüşlere de rastlanılmaktadır. Bkz. DOĞANAY, *Denizde Çatma*, s. 111; DOĞANAY, *Türk Ticaret Kanunu*, s. 2841.

¹⁴⁷RG. 24.07. 2001, Sayı: 24472.

¹⁴⁸ KIZILSÜMER, s. 118.

¹⁴⁹ 1992 CLC m. III(2)(c).

¹⁵⁰Bkz. 1992 CLC m. II.

¹⁵¹ VTS otoritesinin ihmali ispatlandığı takdirde, 1992 CLC hükümleri olmasa bile, genel sorumluluk ilkeleri kapsamında da VTS otoritesinin sorumluluğuna gidilmesi mümkündür.

hukukî nitelik ve sorumluluklarının belirlenmesine bağılı bulunmaktadır. Aksi takdirde, oldukça yüksek maliyetli VTS sistemlerinden istenen verim elde edilemeyebilecektir. Bu itibarla mevcut boşluğun, en kısa zamanda genel kabul gören kurallarla doldurulması bir zorunluluktur.

Uygulamada ise kıyı devletlerinin, IMO VTS Ana Esasları uyarınca, VTS'nin hukukî statüsü ve sorumluluk konusunu, kendine özgü özel koşullar çerçevesinde, farklı şekillerde belirledikleri görülmektedir. Bu farklılıkların, hukukî güvenliği zedeleyerek yaşanan uyumsuzlukları arttıracığı dolayısıyla dünya deniz ticaretini olumsuz etkileyeceği bir gerçektir. Bu itibarla; VTS sistemi ve operatörlerinin hukukî statüsü konusunda genel kabul gören uluslararası bir düzenleme yapılınca kadar, özellikle hukukî statü ve sorumlulukların belirlenmesinde, zorunlu danışman kılavuzlukla ilgili düzenlemelerin kıyasen uygulanmasının en uygun çözüm olduğu değerlendirilmektedir. Böylece, hem bölgenin özelliklerini çok iyi bilen VTS operatörleri etkin şekilde sisteme entegre olmuş olacak hem de IMO tavsiyelerine uygun olarak, güvenli seyre yönelik gemi kaptanının sorumluluklarına müdahale edilmemiş ve kaptan ile dümeneci arasındaki geleneksel ilişki bozulmamış olacaktır.

KAYNAKÇA

I. KİTAP VE MAKALELER

- AKAN, Pınar, Anglo-Amerikan Hukukunda Kılavuzluk Hizmeti ve Kılavuzun Sorumluluğu, *Fehiman Tekil'in Anısına Armağan* içinde, İstanbul 2003, s. 71-79.
- AKDOĞAN, Refik, *Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları*, İstanbul 1984.
- ALLEN, Craig, H., Hiding Behind “Tradition”? Should U.S. Vessel Traffic Centers Exercise Greater Direction and Control over Vessels in Their Areas?, *Tulane Maritime Law Journal*, C. 34, S. 1, s. 91-152.
- ANAND, Ram P., Freedom of Seas: Past, Present and Future, CAMINOS, Hugo (ed.), *Law of the Sea* içinde, Aldershot 2001, s. 261-282.
- AYBAY, Gündüz, *Deniz Hukuku*, İstanbul 2000.
- ASYALI, Erol, Su Yolları Yönetim Kavramı İçerisinde Türk Boğazlar Bölgesinde Seyir Güvenliği, ÖZTÜRK, Bayram – KADIOĞLU, Mikdat – ÖZTÜRK, Hüseyin (ed.), *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı* içinde, İstanbul 2000, s. 161-174.
- ASYALI, Erol, A Ship Based Approach to Determine the Effectiveness of VTS Systems in Reducing Vessel Accidents in Congested Waters, *Third General Assembly of the International Association of Maritime Universities* içinde, Maine 2002, s. 58-66.
- BATEMAN, Sam – WHITE, Michael, Compulsory Pilotage in the Torres Strait: Overcoming Unacceptable Risks to a Sensitive Marine Environment, *Ocean Development and International Law*, C. 11, S. 2. s. 184-203.
- BAYKAL, Ferit H, *Deniz Hukuku Çalışmaları*, İstanbul 1998.
- BECKMAN, Robert C., PSSAs and Transit Passage – Australia’s Pilotage System in the Torres Strait Challenges the IMO and UNCLOS, *Ocean Development and International Law*, C. 38, S. 4. s. 325-353 BIEVRE, Aline, Vessel Traffic Services and the Law, *Journal of Navigation*, C. 38, S. 3, s. 347-364.
- BING BING, Jia, *The Regime of Straits in International Law*, London 1998.
- BOOTSMA, R. – POLDERMAN, K., ATS and VTS – Some Observations

- Towards a Synthesis, *Journal of Navigation*, C. 11, S. 1, s. 42-51.
- BOZKURT, Enver – KÜTÜKÇÜ, M. Akif – POYRAZ, Yasin, *Devletler Hukuku*, b. 7, Ankara 2012.
- BULLER, Andrzej – JURDZINSKI, Miroslaw, Hierarchic VTS, *Journal of Navigation*, C. 39, S. 1, s. 120-123.
- CARSON-JACKSON, Jillian, AIS: A tool for VTS, *Port Technology International*, C. 27, s. 69-72.
- CHURCHILL, Robin R. – LOWE, Alan V., *The Law of the Sea*, Manchester 1983.
- ÇAL, Sedat, *Türkiye’de Kamu Hizmeti ve İmtiyazın Dönüşüm Öyküsü*, Ankara 2009.
- ÇELİK, Edip F., *Milletlerarası Hukuk*, C. II, İstanbul 1987.
- ÇIRAKMAN, Birsen, Kamu Hizmeti, *Amme İdaresi Dergisi*, C. 9, S. 4, s. 75-94.
- DERBİL, Süheyp, Kamu Hizmeti Nedir?, *AÜHF Dergisi*, C. 7, S. 3, s. 28-36.
- DOĞANAY, İsmail, Türk Ticaret Kanununun (Denizde Çatma) Hükümleri Üzerinde Bir İnceleme, *BATİDER*, C. 9, S. 1, s. 99-117.
- DOĞANAY, İsmail, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi*, C. 3, b. 2, Ankara 1990.
- EROL, Aykut, Gemi Trafik Hizmetleri ve Boğazlarımız, *Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Aylık Bülten*, C. 1, S. 2, s. 2-3.
- ERSÖZLÜ, Cenk M., *Kaptan’ın Özel Hukuktan Kaynaklanan Görev ve Yetkileri ile Hukuki Sorumluluğu*, İstanbul 2000.
- GOLD, Edgar, Vessel Traffic Services and the Law of the Sea, *Journal of Navigation*, C. 38, S. 1, s. 71-76.
- GÜNDAY, Metin, *İdare Hukuku*, b. 10, Ankara 2011.
- HADLEY, Mike, Issues in Remote Pilotage, *The Journal of Navigation*, C. 52, S. 1, s. 1-10.
- HUGHES, Terry, Vessel Traffic Services (VTS): Are We Ready for the New Millennium?, *Journal of Navigation*, C. 51, S. 3, s. 404-420.
- HUGHES, Terry, Vessel Traffic Services (VTS) Development and Training for the Next Century, *Port Technology International: The Review of*

Advanced Technologies for Ports and Terminals World-wide içinde,
Londra 1996, s. 15-22. □□

HUGHES, Terry, When is a VTS not a VTS? Part 1, *Port Technology International*, C. 43, s. 36-37.

HUGHES, Terry, When is a VTS not a VTS?, *Journal of Navigation*, C. 62, S. 3, s. 439 -442.

HUGHES, Terry, When is a VTS not a VTS? Part 2, *Port Technology International*, C. 45, s. 42-43.

HUGHES, Terry, Vessel Traffic Services – 64 Years Young, *Port Technology International*, C. 53, s. 1-2.

IALA VTS Manual 2008, IALA Yayını, Saint Germain 2008.

İSTİKBAL, Cahit, Deniz Ulaşımı, Güvenlik Yönetimi ve Türk Boğazları, ÖZTÜRK, Bayram – KADIOĞLU, Mikdat – ÖZTÜRK, Hüseyin (ed.), *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı* içinde, İstanbul 2000, s. 136-148.

İSTİKBAL, Cahit, Gemi Trafik Hizmetleri'ne (VTS) Genel Bir Bakış, *Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Aylık Bülten*, C. 1, S. 2. s. 4-5.

KARAHANOĞLULLARI, Onur, *Kamu Hizmeti (Kavram ve Hukuksal Rejim)*, b. 2, Ankara 2004.

KEMP, John – BIEVRE, Aline, A Regional Vessel Traffic Service for the North Sea, *International Journal of Estuarine and Coastal Law*, C. 5, S. 1-4, s. 167-179.

Kıyı Ve Deniz Güvenliği, Denizcilik Müsteşarlığı Yayını, İstanbul 2000.

KURAN, Selami, *Uluslararası Deniz Hukuku*, b. 3, İstanbul 2009.

LÜTEM, İlhan, *Devletler Hukuku Dersleri*, C. II, b. 2, Ankara 1960.

MAC WILLIAM, Russel – COOKE, Darryl, VTS: Lifting Fog of Legal Liability, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, C. 7, S. 3, s. 362-389.

MCGUFFIE, Kenneth C., *Collisions at Sea*, London 1953.

MEHRKENS, Hein – STEUER, Kurt (Çev. İSTİKBAL, Cahit), Kılavuz Kaptanların VTS Merkezlerine Sürekli Olarak Çalışacak Şekilde

Entegre Edilmesi Üzerine Bir Tez, *Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Aylık Bülten*, C. 1, S. 2, s. 8-13.

MERAY, Seha L., *Devletler Hukukuna Giriş*, C. I, Ankara 1959.

MERAY, Seha L., Açık Denizlerin Serbestliği Prensibinin Gelişimi, *AÜSBF Dergisi*, C. 10, S. 2, s. 76-100.

Minding the Helm Marine Navigation and Piloting, National Research Council Yayını, Washington 1994.

MIZUKI, Namio - FUJII, Yahei, The Fourth Survey on Vessel Traffic Services in the World, *Electronic Navigation Research Institute Papers*, C. 89, s. 1-62.

NANDAN, S. N. - ANDERSON, D. H., Straits Used for International Navigation: A Commentary on Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea, CAMINOS, Hugo (ed.), *Law of the Sea* içinde, Aldershot 2001, s. 67-112.

ORAL, Nilüfer, Türk Boğazları, Güvenlik ve Gemi Trafik Hizmetlerine Hukuki Bir Bakış, ÖZTÜRK, Bayram (ed.), *Marmara Denizi 2010 Sempozyumu Bildiriler Kitabı* içinde, İstanbul 2010, s. 85-90.

OSNIN, N. A. – SAHARUDDIN, A. H.: Integrated Vessel Traffic Management System (VTMIS) for Port Security in Malaysia, WEINTRIT, Adam – NEUMANN, Tomasz (ed.), *Transport Systems and Processes* içinde, Leiden 2011, s. 165-170.

ÖZMAN, Aydoğan, Deniz Hukukunda Yeni Gelişmeler, *Ege'de Deniz Sorunları Semineri* içinde, Ankara 1986, s. 10-27.

ÖZMAN, Aydoğan, *Deniz Hukuku*, C. I, Ankara 2006.

PAZARCI, Hüseyin, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, II. Kitap, b. 6, Ankara 1999.

PAZARCI, Hüseyin, Uluslararası Boğaz Kavramı ve Geçiş Rejimleri, *Gündüz Aybay Armağanı* içinde, İstanbul 2004, s. 67-78.

PLANT, Glen, International Legal Aspects of Vessel Traffic Services, *Marine Policy*, C. 14, S. 1, s. 71-81.

PLUCINSKA, Elzbeieta, Applications of SMCP in VTS Communications, SAĞ, Osman K. – YAMAMOTO, Hisashi (ed.), *Proceedings of the*

International Seminar on Maritime English içinde, İstanbul 2002, s. 251.

PRAETORIUS, G.: Maritime Safety in the Vessel Traffic Service, (<http://liu.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2:287261>, erişim 11 Ekim 2012).

ROBERTS, Julian, Compulsory Pilotage in International Straits: The Torres Strait PSSA Proposal, *Ocean Development and International Law*, C. 37, S. 1. s. 93-112.

TALLEY, Wayne, K., Vessel Traffic Service Systems: Cost-Recovery Alternatives, *Maritime Policy and Management*, C. 25, S. 2, s. 107-115.

USTAĞLU, Sıtkı – FURUSHO, M.: The Importance and Contributions of the VTS Towards the Establishment of the Global Safety Management System for the Safety of the Maritime Transportation, *Third General Assembly of the International Association of Maritime Universities* içinde, Maine 2002, s. 52-57.

YAVAŞÇA, Cemalettin, *Deniz Ticaret Hukuku*, İstanbul 1993.

YENİSEY, Burhanettin, *Denizde Çatışmalar*, İstanbul 1960.

II. YAYIMLANMAMIŞ ÇALIŞMALAR

KIZILSÜMER, Deniz, *Uluslararası Deniz Hukuku Çerçevesinde Boğazlarda Kıyı Devletinin Yetkileri*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir 2002.

LYNCH, William, *Vessel Traffic Systems*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Rhode Island Üniversitesi, Rhode Island 1982.

III. RESMİ BELGELER

Gemiadamları Yönetmeliği (RG. 24.07.2001, Sayı: 24472).

Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik (RG. 18.02.2007, Sayı: 26438).

IALA, Guidelines for the Accreditation of Institutes for Training VTS Personnel.

IALA Recommendation V-120, İç Suyollarında Gemi Trafik Hizmetleri Hakkında IALA Tavsiyeleri (IALA Recommendation on Vessel Traffic

Services in Inland Waterways).

IMO, MSC/Circ.1065, IALA Standards For Training And Certification of Vessel Traffic Service (VTS) Personnel 13 Aralık 2002.

IMO Resolution A. 857(20).

IMO Standard Marine Communication Phrases, (http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=357, erişim 24 Ocak 2011).

International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, (<http://www.imo.org/KnowledgeCentre/InformationResources/InformationResourcesOnCurrentTopics/Documents/Information%20Resources%20on%20STCW.pdf>, erişim 01 Mart 2011).

Provision of a Navigational Assistance Service by Vessel Traffic Service, IALA Guidelines No 1068, IALA Yayını, Saint Germain 2009.

Resolution No 58, TRANS/SC.3/166, İç Suyollarında Gemi Trafik Hizmetleri İçin Ana Hatlar ve İlkeler (Guidelines and Criteria for Vessel Traffic Services in Inland Waterways).

RG. 25.05.1980, Sayı: 16998.

RG. 15.08.2012, Sayı: 28385.

The Netherlands Rotterdam 002 00-05-15 Rtm 1 Area Procedures, (<http://www.worldvtsguide.org/Ports/Netherlands/Rotterdam%208/RTM1.pdf>, erişim 01 Mart 2011).

1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (RG. 24.07.2001, Sayı: 24472).

IV. İNTERNET KAYNAKLARI

IMO : <http://www.imo.org/home.asp>

IALA : <http://www.iala-aism.org>

Dünya VTS Rehberi : <http://www.worldvtsguide.org/Pages/locationindex.html>

KISALTMALAR

ATS	: Hava Trafik Hizmetleri (<i>Air Traffic Services</i>)
AÜHF Dergisi	: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
AÜSBF Dergisi	: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi
BATİDER	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BMDHS	: 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (<i>United Nations Convention on the Law of the Sea</i>)
COLREG	: Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları (<i>International Regulations for Preventing Collisions at Sea</i> -)
IALA	: Uluslararası Fener ve Seyir Yardımcıları Otoriteleri Birliği (<i>International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities</i>)
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü (<i>International Maritime Organization</i>)
IMO Ana Esasları	: Gemi Trafik Hizmetleri Ana Esasları (<i>Guidelines for Vessel Traffic Services</i>)
MTC	: Deniz Trafiği Kontrolü (<i>Marine Traffic Control</i>)
SMCP	: IMO Standart Denizcilik Haberleşme Kalıpları (<i>Standard Maritime Communication Phrases</i>)
SOLAS	: Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (<i>International Convention for Safety of Life at Sea</i> –)
STCW	: Gemiadamlarının Eğitim, Sertifikalandırılma ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (<i>International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers</i>)
VTC	: Gemi Trafik Kontrolü (<i>Vessel Traffic Control</i>)

- VTIS** : Gemi Trafik Bilgi Hizmetleri/Sistemi (*Vessel Traffic Information Services/System*)
- VTM** : Gemi Trafik Yönetimi (*Vessel Traffic Management*)
- VTMIS** : Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Hizmetleri/Sistemi (*Vessel Traffic Management Information Services/System*)
- VTMS** : Gemi Trafik Yönetimi Hizmetleri/Sistemi (*Vessel Traffic Management Services/System*)
- VTS** : Gemi Trafik Hizmetleri (*Vessel Traffic Services*)
- VTS Merkezi** : Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi

TBGTH

Kullanıcı Rehberi: Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi

Türk VTS

Yönetmeliği : Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik

1992 CLC : 1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme