



**T.C. ULAŖTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŖME
BAKANLIğI**

**KANAL İSTANBUL PROJESİ İÇİN KILAVUZLUK
HİZMET MODELİ GELİŖTİRİLMESİ**

DENİZCİLİK UZMANLIğI TEZİ

Mehmet Emin ÖNAL, Denizcilik Uzman Yardımcısı

Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü

Tez Danışmanı

Okay KILIÇ, Genel Müdür Yardımcısı

Mayıs, 2018

Ankara

TEZ ONAY SAYFASI

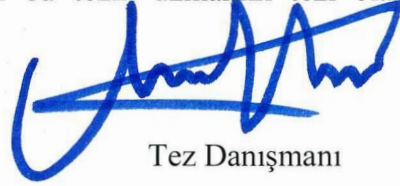
Görev Yaptığı Birim: Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü

Tezin Teslim Edildiği Birim: Personel ve Eğitim Dairesi Başkanlığı

T.C.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

Mehmet Emin ÖNAL tarafından hazırlanan ve sunulan “Kanal İstanbul Projesi İçin Kılavuzluk Hizmet Modeli Geliştirilmesi” başlıklı bu tezin uzmanlık tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

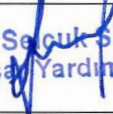
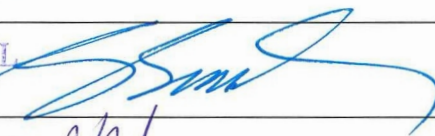
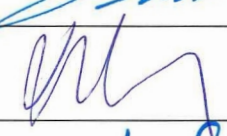




Tez Danışmanı

Okay KILIÇ, Genel Müdürü Yardımcısı V.

14.05.2018

Bu çalışma, tez savunma komisyonumuz tarafından Denizcilik Uzmanlık tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan	 Ahmet Sevgül SERT Müsteşar Yardımcısı
Üye	 Gündüz SENGÜL Genel Müdür V.
Üye	 Hasan PEHLİVAN Genel Müdür V.
Üye	 Ero Ergün ÖZGÜR Gen. Genel Müdür Yardımcısı
Üye	 Dr. Battal DOĞAN Genel Müdür Yardımcısı V.
05. / 07 / 2018	

Bu tez, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tez yazım kurallarına uygundur.

TEŞEKKÜR

Kanal İstanbul Projesi İçin Kılavuzluk Hizmet Modeli Geliştirilmesi konulu tez çalışmamda değerli bilgi ve tecrübelerini benimle paylaşan ve çalışmamı geliştirmem için fırsatlar tanıyan Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürü sayın Durmuş NVVAR'a, aynı Şekilde tez danışmanım Genel Müdür Yardımcısı sayın Okay KILIÇ'a, bu süreçte desteklerini ve değerli katkılarını esirgemeyen Genel Müdür Yardımcısı sayın Ergün ÖZGÜR'e, Daire Başkanı sayın Tamay ÇETİN'e ve Daire Başkanlığı Koordinatörü sayın Onur SARI'ya, sayın Süleyman BAğCI'ya, sayın Soner SÖNMEZ'e ve sayın Selin TEKİN'e ve diğer tüm Daire personeli ile değerli arkadaşlarıma, sevgili eşime ve çalışmama izin verdiği için canım kızıma sonsuz teŐekkürlerimi sunarım.

BEYAN

Bu belge ile sunduğum uzmanlık tezimdeki bütün bilgileri akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplayıp sunduğumu; ayrıca, bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmamda bana ait olmayan tüm veri, düşünce ve sonuçları andığımı ve kaynağını gösterdiğimi beyan eder, tezimle ilgili yaptığım beyana aykırı bir durumun saptanması halinde ise ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara katlanacağımı bildiririm.

14.05.2018
Mehmet Emin NAL
Denizcilik Uzman Yardımcısı

ÖZET

Bu tez çalışmasında, Kanal İstanbul projesinin muazzam büyüklüğü ve birçok farklı alanda derinlikli çalışmalar yapılması gerektiği göz önüne alınarak, kılavuzluk hizmetlerine yönelik düzenlemelere ve kılavuz kaptanların sorumlulukları konularına odaklanılmıştır. Kanal kılavuzluk hizmetleri ve Kılavuz Kaptanların sorumlulukları iki ayrı başlık altında incelenmiştir. Tez çalışmasında Panama, Süveyş ve Kiel kanallarında, kılavuzluk hizmetleri ve ilgili düzenlemeler ile bu kanallarda kılavuz kaptanların ve dolayısıyla kanal idarelerinin, kılavuz kaptanlardan kaynaklı kusurlarda sorumlulukları incelenmiştir. Bununla birlikte, uluslararası sözleşmelerde ve mevzuatımızda kılavuz kaptanların sorumlulukları ve denizcilik davalarında gemi donatanı ile kılavuz kaptan arasındaki sorumluluk ilişkisi araştırılmıştır. Yapılan incelemeler ve araştırmalar sonucunda Kanal İstanbul projesi için; Kılavuzluk hizmetlerine ve Kanal Kılavuz Kaptanlarının sorumluluklarına yönelik model önerisinde bulunulmuştur.

ABSTRACT

This study, while taking into account the greatness of the Canal Istanbul Project and the necessity of detailed studies on various scopes, focuses on the Pilotage Regulations for the Canals and liabilities of maritime pilots. Pilotage regulation, pilotage services and liabilities of maritime pilots has been reviewed under two main topics. Panama, Suez and Kiel Canal pilotage regulations, pilotage services and liabilities of canal pilots and canal authorities as well, has been reviewed. In addition, liabilities of maritime pilots, and liability issues between ship owners and pilots on maritime claims in Turkish legislation and international conventions on same subject has been studied. As an outcome of this study, model suggestions have been presented with regard to the pilotage regulations and the liabilities of canal pilots for Canal Istanbul Project.

İÇİNDEKİLER

TEŞEKKÜR	I
BEYAN.....	II
ÖZET	III
ABSTRACT.....	IV
İÇİNDEKİLER	V
KISALTMA LİSTESİ	VII
ŞEKİL LİSTESİ.....	IX
TABLO LİSTESİ.....	X
EK LİSTESİ	XI
1. GİRİŞ	1
2. KANAL İSTANBUL PROJESİNE GENEL BAKIŞ	3
2.1. Projenin Tarihçesi	3
2.2. Projenin Amacı	4
2.3. Kanalın Güzergâhı	4
2.5. İstanbul Boğazı'na Genel Bakış.....	6
2.6. İstanbul Boğazında Seyir Emniyeti.....	12
3. KANAL KILAVUZLUK HİZMETLERİ UYGULAMALARI	13
3.1. Panama Kanalı'na Genel Bakış.....	13
3.1.1. Kılavuzluk Yapısı.....	18
3.2. Süveyş Kanalı'na Genel Bakış.....	20
3.2.1. Kılavuzluk Yapısı.....	25
3.3. Kiel Kanalı'na Genel Bakış	26
3.3.1. Kılavuzluk Yapısı.....	30
3.4. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünde Durum	30
3.4.1. Kılavuzluk Yapısı.....	31
4. KANAL KILAVUZ KAPTANLARIN SORUMLULUKLARI.....	32
4.1. Panama Kanalı Kılavuz Kaptanlarının Sorumlulukları.....	32
4.1.1. Panama Kanalında Bir Kaza İncelemesi	32

4.2. Süveyş Kanalı Kılavuz Kaptanlarının Sorumlulukları.....	34
4.3. Kiel Kanalı Kılavuz Kaptanlarının Sorumlulukları	34
4.4. Kanallardaki Emniyet Kayıtlarının Karşılaştırılması	34
5. KILAVUZ KAPTANLARININ SORUMLULUKLARININ İNCELENMESİ.....	41
5.1. Kılavuz Kaptan Sorumluluklarının Ülkemiz Mevzuatındaki Yeri.....	42
5.1.1. Türk Ticaret Kanunda Kılavuzluk.....	43
5.1.1.1. İsteğe Bağlı Kılavuzluk.....	50
5.1.1.2. Zorunlu Kılavuzluk	50
5.1.1.2.1. Zorunlu Danışman Kılavuzluk	51
5.1.1.2.2. Zorunlu Sevk Kılavuzluğu	52
5.1.2. Yargıtay'ın İlgili İçtihadı Birleştirme Kararının İncelenmesi.....	52
6. SONUÇ VE ÖNERİLER	54
6.1. Kılavuzluk Hizmetleri.....	54
6.2. Kanal Kılavuzlarının Sorumlulukları	54
6.3. Mevzuat Düzenlemeleri	58
KAYNAKÇA	62
ÖZGEÇMİŞ.....	64

KISALTMA LİSTESİ

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
Alm. TK.	: Alman Ticaret Kanunu
Bkz.	: Bakınız
CLC	: 1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC 92)
DM	: Deniz Mili
DTGM	: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü
DWT	: Dedveyt Tonaj (Deadweight Tonnage)
dGPS	: Diferansiyel Küresel Konumlama Sistemi (Differential Global Positioning System)
GT	: Groston
IMO	: International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü)
KAİK	: Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu
KEGM	: Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
KHK	: Kanun Hükmünde Kararname
KT	: Kimyasal Tanker
LLMC	: Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşme)
LNG	: Sıvılaştırılmış Doğal Gaz (Liquified Natural Gas)
LPG	: Sıvılaştırılmış petrol gazı (Liquified Petroleum Gas)
m	: Metre
NOK	: Kiel Kanalı (NOK-Nord Ostsee Kanal)
ÖÇH	: Özel Çekme Hakkı (SDR-Special Drawing Unit)
PC/UMS	: Panama Kanalı Evrensel Ölçüm Sistemi (Panama Canal Universal Measurement System)
RG	: Resmi Gazete
SCA	: Süveyş Kanal İdaresi (SCA-Suez Canal Authority)
SCNT	: Süveyş Kanalı Net Tonaj (Suez Canal Net Tonnage)

SCGT	: Süveyş Kanalı Gros Tonaj (Suez Canal Gross Tonnage)
s.	: Sayfa
TBT	: Türü Belirtilmemiş Tanker
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TTK	: 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
TÜBİTAK	: Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu
UDHB	: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1. Kanal Güzergâhı Alternatifleri	5
Şekil 2. Uygun Bulunan Kanal Güzergâhı.....	5
Şekil 3. Dünya üzerinde Panama Kanalı	14
Şekil 4. Panama Kanalı genel görünüm.....	15
Şekil 5. Dünya Üzerinde Süveyş Kanalı.....	21
Şekil 6 Süveyş Kanalı Genişletme Çalışmaları	22
Şekil 7 Yeni Süveyş Kanalı Projesi	23
Şekil 8. Süveyş Kanalı genel görünüm	24
Şekil 9 Süveyş Kanalı Eğitim Simülatörü	26
Şekil 10. Dünya üzerinde Kiel Kanalı	27
Şekil 11. Kiel Kanalı genel görünüm.....	28
Şekil 12 Kiel Kanalı Kilit Sistemleri	29
Şekil 13. Kanallardaki emniyet kayıtlarının karşılaştırılması.....	35

TABLO LİSTESİ

Tablo 1. 2017 yılı İstanbul boğazı gemi geçiş istatistik özeti.....	8
Tablo 2. İstanbul Boğazı Kılavuz ve Römorkör Özeti	9
Tablo 3. İstanbul Boğazı gemi geçiş istatistik özeti	10
Tablo 4. İstanbul Boğazı'ndan 2017 yılında geçiş yapan gemilerin kılavuz alma durum istatistiği.....	11
Tablo 5. Panama Kanalı Geçiş istatistikleri.....	17
Tablo 6. Süveyş Kanalı geçiş istatistikleri.....	24
Tablo 7. Büyük kaza istatistikleri	36
Tablo 8. Kaza oranları	37
Tablo 9. Panama Kanalı kaza sayıları.....	38
Tablo 10. Kazaya karışan gemi türleri.....	39

EK LİSTESİ

Ek-1 Limanlar Yönetmeliği Değişikliği Taslağı	60
Ek-2 Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Eğitim ve Sınav Yönergesi Değişiklik Taslağı ..	61

1. GİRİŞ

İstanbul, binlerce yıllık köklü tarihini ve insanlık için her zaman taşımış olduğu muazzam önemi, büyük ölçüde içinden geçen eşsiz güzellikteki Boğaz'a borçludur. İstanbul Boğazı, insanlık tarihi boyunca dünyanın en önemli suyollarından biri olmuştur. Bu özelliğiyle de iki kıtanın arasından uzanarak hem bir medeniyetler köprüsü hem de bir ticaret merkezi olmuştur.

İnsanlık geliştikçe, insanların ihtiyaçları da bu gelişmeye paralel olarak artmıştır. İnsanların ihtiyaçlarının karşılanması noktasında ise deniz ulaşımı vazgeçilmezdir. İstanbul Boğazı da bu bağlamda, Karadeniz'i Marmara Denizi'ne bağlarken insanlık için vazgeçilmez suyollarından biri olmuştur. Gelişen bu ihtiyaçların İstanbul Boğazı için, Boğazın artık taşımakta güçlük çektiği bir yük olmaya başladığı fikri ortaya çıkmıştır. Bu ve diğer bazı sebeplerden İstanbul Boğaz'ına bir alternatif su yolu arayışı doğmuştur. İşte bu alternatif su yolu, Kanal İstanbul Projesi olarak kamuoyuna ilan edilmiştir.

Kanal İstanbul Projesinin, projenin bütününe bakıldığında, birçok farklı alanı kapsadığı bilinmektedir. Bu çalışma ise, kanal kılavuzluk hizmetlerine yönelik uygulamalar ve kılavuz kaptanların sorumlulukları konularına değinmektedir.

Bu çalışmaya başlandığında Kanal İstanbul projesinin etüt-proje çalışmalarının hâlihazırda devam etmektedir. Bu yüzden Panama, Süveyş ve Kiel örneklerindeki uygulamalar teknik olarak incelenirken Kanal İstanbul özelinde kılavuzluk hizmetlerinin teknik incelemesine ise değinilmemiştir.

Tez çalışmasına kanallardaki kılavuzluk hizmetlerinin yanında kılavuz kaptan sorumluluklarının dâhil edilmesi ise bu konuda herhangi bir tez çalışmasına rastlanmamış olması önemli rol oynamıştır. Kılavuz kaptanın ve dolayısıyla kılavuz kaptanın fiilen sorumlu olduğu kurum/kuruluş/işletmelerin deniz kazalarındaki sorumluluklarına yönelik çalışma yapılması ihtiyacından dolayı ise ulusal mevzuatımızda ve buna bağlı olarak uluslararası sözleşmeler kapsamında kılavuz kaptanların sorumlulukları detaylı olarak incelenmiştir.

Çalışmada Panama, Kiel ve Süveyş Kanallarında kılavuz hizmetleri düzenlemesi; yine aynı kanallarda kılavuz kaptanların ve kanal idarelerinin sorumlulukları ve kılavuz kaptan sorumluluğunun uluslararası ve ulusal mevzuatımızdaki yeri incelenmiştir. Sonrasında ise kılavuzluk hizmetlerine yönelik öneriler ve kanal kılavuzlarının sorumlulukları için model önerisi getirilmiştir.

2. KANAL İSTANBUL PROJESİNE GENEL BAKIŞ

Marmara Denizi'ni İstanbul'un Avrupa Yakası üzerinden Karadeniz'e bağlamayı amaçlayan Kanal İstanbul Projesi, 2011 yılında kamuoyuna açıklanmıştır. Proje, kamuoyuna açıklandığı sırada “çılgın proje” olarak nitelendirilmiştir.

2.1. Projenin Tarihçesi

İstanbul Boğazı'na alternatif su yolu projesinin tarihi Roma İmparatorluğuna kadar gider. Bitinya Valisi Plinius ile İmparator Trajan arasındaki yazışmalarda Sakarya Nehir Taşımacılığı Projesinden ilk defa bahsedilmiştir.

Osmanlı Döneminde gündeme gelen bu su yolu projelerinden birinin de Sakarya Nehri ve Sapanca Gölü üzerinden Marmara Denizi ve Karadeniz'i birbirine bağlamak olduğu bilinmektedir. Bu projeye göre Sapanca Gölü'nden İzmit Körfezine ve Sakarya Nehrine iki ayrı kanal açılarak Marmara Denizi ve Karadeniz birbirine bağlanacaktır. 1550 yılında Kanuni Sultan Süleyman döneminde gündeme gelen bu proje için Mimar Sinan ve Nicola Parisi tarafından hazırlıklara başlanmasına rağmen savaşlardan dolayı bu projeye başlanamamıştır.

İstanbul'un Avrupa yakasından geçecek bir kanal projesi ise ilk kez TÜBİTAK'ın Bilim ve Teknik dergisinde Ağustos 1990 tarihinde yayınlanan “İstanbul Kanalı'nı Düşünüyorum” başlıklı bir makalede önerilmiştir. Büyükçekmece Gölü'nden başlayıp Terkos Gölü'nün batısından geçecek İstanbul Kanalı, uzunluğu 47km, su yüzeyindeki genişliği 100 m, derinliği 25 m olarak tasarlanmıştır. (Milliyet, 2018)

Kanal İstanbul projesinin ise kamuoyuna açıklanması 2011 yılında olmakla beraber, Projenin etüt-proje çalışmaları ise 2017 yılının Ağustos ayında başlamıştır. Bununla beraber Kanal güzergâhı ve Kanal ile ilgili bazı detaylar 2018 yılının Ocak ayında kamuoyu ile paylaşılmıştır. (UDHB, 2018)

2.2. Projenin Amacı

İstanbul'un Avrupa Yakası üzerinden Marmara Denizini Karadeniz'e bağlayan projenin ana amaçları aşağıdaki şekilde özetlenmiştir. (UDHB, 2018)

- İstanbul Boğazı'nın gemi trafik yükünü azaltmak,
- İstanbul Boğazı'nda tehlikeli madde taşıyan gemilerden dolayı oluşabilecek riskleri minimize etmek,
- Kentsel dönüşüm ile olumsuz yapılaşmayı modernize etmek,
- Dünya metropolü İstanbul'un su yolu ulaşımında konumunu ve cazibesini daha da güçlendirmek

Kanal İstanbul projesinin amaçları bir anlamda Kanalın önemini de gözler önüne sermektedir.

2.3. Kanalın Güzergâhı

Kanal güzergâhı belirlenirken beş ayrı alternatif üzerinde çalışıldığı öğrenilmiştir. Bu alternatifler üzerinde gerek risk değerlendirmeleri, gerekse inşa özellikleri ve benzeri değerlendirmeler sonucunda Şekil 1'de belirtilen 4 numaralı alternatif üzerinde karar kılındığı anlaşılmıştır. (UDHB, 2018)

Bu alternatifler incelendiğinde kabul gören 4 numaralı güzergâhın seyir kanalında çok fazla rota değişiklikleri bulunmadığı ve örneğin 1 numaralı alternatife göre rota değişiklikleri göz önünde bulundurulduğunda seyir emniyeti bakımından daha da uygun olduğu anlaşılmaktadır.

Şekil 1. Kanal Güzergâhı Alternatifleri



Kaynak: (UDHB, 2018)

Kanal güzergâhı için yapılan çok yönlü değerlendirmeler sonucunda Kanal için en uygun güzergâh olarak yaklaşık olarak 45 km (24 DM) uzunluğunda olan “Küçükçekmece – Sazlıdere – Durusu koridoru” seçilmiştir. (UDHB, 2018)

Şekil 2. Uygun Bulunan Kanal Güzergâhı



Kaynak: (UDHB, 2018)

Kanal inşası ile ilgili teknik çalışmalar, bu tez çalışması tamamlandığında hâlihazırda devam etmekte olup, Kanalla ilgili diğer teknik konular bu çalışmalar sonucunda açıklık kazanacaktır.

2.5. İstanbul Boğazı'na Genel Bakış

İstanbul Boğazı bilindiği üzere, seyir kanalı boyunca birçok farklı akıntı rejimleri bulunduran, seyir emniyeti bakımından dünyanın en zor suyollarından biridir. İstanbul Boğazı'nın bu açıdan benzerlerinden farkı ise kılavuz almanın, Montrö Sözleşmesi¹ gereği zorunlu olmaması yani isteğe bağlı olmasıdır. Ancak Türk boğazlarında kılavuz almak IMO tarafından da şiddetle tavsiye edilmektedir.² Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü³ ve bu Tüzüğe bağlı olarak Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Uygulama Talimatı⁴ ile de Boğazlardaki deniz trafiğinin düzenlenmesine dair mevzuat çalışmaları yapılmaktadır. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün 27 nci maddesinde ise "Trafik kontrol merkezince Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapacak gemilere can, mal, seyir ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilir." hükmü yer almaktadır.

Bunların yanında Limanlar Yönetmeliğinde⁵ de İstanbul Boğazı'ndan gemi geçişlerine yönelik özel hükümler yer almaktadır. Limanlar Yönetmeliğinin 14 üncü maddesinin onbirinci fıkrasında "Çanakkale veya İstanbul Boğazından girip Marmara limanlarından birine gidecek, Marmara limanlarından ayrılıp Çanakkale veya İstanbul Boğazından çıkacak uğraklı geçiş yapan her tonajdaki yabancı bayraklı ticaret gemileri, Çanakkale Boğazı Ege girişi ile Marmara limanları ve İstanbul Boğazı Karadeniz girişi ile Marmara limanları arasındaki güzergâhın deniz trafiği ve kıyı güvenliği yönünden ilgili liman başkanlıklarınca

¹ Bkz. 20/07/1936 Tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesi

² Bkz. IMO A.827(19) Sayılı Tavsiye Kararı

³ Bkz. 06/11/1998 tarihli ve 23515 Mük. sayılı RG

⁴ Bkz. 15/11/2011 tarihli ve 952 sayılı Bakanlık Oluru ile uygulamaya giren "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Uygulama Talimatı"

⁵ Bkz. 31/10/2012 tarihli ve 28453 sayılı RG

zorunlu görülen kesimlerinde seyir süresince kılavuz kaptan almak zorundadırlar.” hükmü yer alır. Bu hükümle Montrö Sözleşmesinde yer alan uğraksız geçiş yapan gemiler haricindeki gemiler için kılavuz alma zorunluluğu da hüküm altına alınmıştır.

Bununla birlikte, yine Montrö Boğazlar Sözleşmesi uyarınca Boğazlardan geçiş serbestliği ilkesi kabul edilmiştir. Bu konu Sözleşmenin 2 nci maddesinde “Barış zamanında, ticaret gemileri, gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun, aşağıdaki 3. madde hükümleri saklı kalmak üzere, hiçbir işlem (formalite) olmaksızın, Boğazlardan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) tam özgürlüğünden yararlanacaklardır.” şeklinde hükme bağlanmıştır.

Tablo 1. 2017 yılı İstanbul Boğazı gemi geçiş istatistik özeti

AYLAR	Gemi Adedi	Gros Ton	Kılavuz Alan	Sp1 Veren	Uğraksız Gemi	Boy 200 M'den Büyük	500 GT'den Küçük	Toplam Tankerler			Yedekli Geçiş
								TBT	LPG/LNG	KT	
Ocak	3.417	46.327.093	1.873	3.384	2.123	330	40	555	61	145	4
Şubat	2.919	40.481.720	1.575	2.896	1.781	269	35	474	64	132	7
Mart	3.744	51.966.688	2.099	3.714	2.339	353	41	611	72	159	10
Nisan	3.511	47.763.199	1.917	3.487	2.053	324	39	484	78	169	4
Mayıs	3.778	51.638.407	2.058	3.751	2.305	330	31	523	70	184	7
Haziran	3.521	48.292.804	1.944	3.507	2.056	329	29	510	55	170	6
Temmuz	3.455	48.897.723	1.995	3.430	2.070	327	35	492	64	158	10
Ağustos	3.712	54.168.194	2.219	3.697	2.280	392	58	488	58	147	4
Eylül	3.378	51.024.012	1.970	3.356	2.117	352	24	456	49	129	7
Ekim	3.861	52.987.789	2.117	3.839	2.351	346	40	510	49	170	11
Kasım	3.809	53.165.444	2.093	3.784	2.334	337	40	546	51	161	11
Aralık	3.873	52.611.675	2.199	3.855	2.302	316	24	563	71	154	7
Toplam	42.978	599.324.748	24.059	42.700	26.111	4.005	436	6.212	742	1.878	88

Kaynak: (DTGM)

Boğaz geçiş istatistikleri incelendiğinde en çok gemi geçişinin Aralık ayında en az gemi geçişinin ise Şubat ayında yapıldığı görülmektedir.

Bu tabloda görüleceği üzere 2017 yılında İstanbul Boğazından geçiş yapan 42978 gemiden yalnız 24.059 gemi kılavuzlu geçiş yapmıştır. Bu oran %56'lık bir orana tekabül etmektedir ki toplam 42.978 gemiden 42.700'ü uğraksız geçiş kapsamındadır.

Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğüne göre ayrıca İstanbul Boğazından geçiş yapacak tam boyu 250 m ve üzeri tankerler için refakat römorkörü şiddetle tavsiye edilmektedir.⁵ Burada refakat römorkörü tavsiyesi 250 m ve üzeri tankerlerin yüklü olup olmadıklarına bakılmaksızın uygulanmaktadır.

Tablo 2. İstanbul Boğazı Kılavuz ve Römorkör Özeti

GEMİ (Cinsi/boyu)	Kılavuz Alma Durumu	Refakat Römorkörü Alma Durumu	İlgili Mevzuat	İstatistik Kılavuz	İstatistik Refakat Römorkörü
Tüm gemiler	Önemle Tavsiye edilir	-	Tüzük (Md. 27)	24059	848
250< Tankerler	Önemle Tavsiye edilir	Şiddetle tavsiye edilir.	Tüzük/Uygulama Talimatı	705	705

Kaynak: (DTGM)

Bu şekilden anlaşılacağı üzere 250 m ve üzeri tankerler kılavuz kaptan alırken aynı zamanda refakat römorkörü de almışlardır. Buradan mevzuatta yer alan “şiddetle tavsiye” hükmünün pratikte de işlediği görülmektedir.

İstanbul Boğazı geçişlerine yönelik düzenlemeler Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından yapılırken, İstanbul Boğazı’ndan gemi geçişlerine yönelik işlemler Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir.

Tablo 3. İstanbul Boğazı gemi geçiş istatistik özeti

YILLAR	Gemi Adedi	Toplam Gros Ton	Kılavuz Alan	Sp1 Veren	Uğraksız Gemi	Boy 200 M'den Büyük	500 GT'den Küçük	Toplam Tankerler			Yedekli Geçiş
								TBT	LPG/LNG	KT	
2006	54.880	475.796.880	26.589	53.324	31.880	3.653	2.176	7.659	814	1.680	111
2007	56.606	484.867.696	26.685	55.132	31.826	3.653	2.138	7.204	800	2.050	105
2008	54.396	515.639.614	27.001	53.232	31.762	3.911	1.800	6.564	764	1.975	119
2009	51.422	514.656.446	24.977	50.712	32.297	3.871	1.128	6.557	866	1.876	122
2010	50.871	505.615.881	26.035	50.020	28.668	3.623	1.377	6.464	1.099	1.711	115
2011	49.798	523.543.509	26.011	49.179	27.938	3.800	1.046	6.216	1.227	1.660	93
2012	48.329	550.526.579	24.812	47.638	27.345	3.866	1.064	5.913	1.336	1.779	98
2013	46.532	551.771.780	24.023	45.616	26.577	3.801	1.192	5.685	1.741	1.580	87
2014	45.529	582.468.334	24.508	44.928	26.212	4.295	928	5.587	1.540	1.618	90
2015	43.544	565.216.784	23.349	43.039	25.243	3.930	879	5.825	1.232	1.576	71
2016	42.553	565.282.287	22.356	42.132	26.050	3.873	522	6.033	989	1.681	73
2017	42.978	599.324.748	24.059	42.700	26.111	4.005	436	6.212	742	1.878	88

Kaynak (DTGM)

Küresel ekonomik krizin yaşandığı 2008 yılına kadar İstanbul Boğazından geçen gemi adedi artarken bu yıldan itibaren gemi sayısında azalma görülmüş olsa da toplam gros tonaj sürekli olarak artmıştır. Buradan da geçen gemilerin büyüklüklerinin arttığı sonucu çıkmaktadır.

2006 yılında toplam 54.880 gemiden 3.653 geminin boyunun 200 m üzeri olduğu görülürken 2017 yılına gelindiğinde ise 42.978 gemiden 4.005 geminin boyunun 200 m üzeri olduğu görülmektedir. Bunun yanında ise yine aynı yıllara yönelik 500 GT'den küçük gemi sayısı ise 2.176'dan 436'ya düştüğü anlaşılmaktadır.

Tablo 4. İstanbul Boğazı'ndan 2017 yılında geçiş yapan gemilerin kılavuz alma durum istatistiği

AYLAR	300 M'den Büyük		250-300 M Arası		200-250 M Arası		150-200 M Arası		100-150 M Arası		100 M'den Küçük		Toplam	
	Toplam Gemi	Kılavuz Alan	Toplam Gemi	Kılavuz Alan	Toplam Gemi	Kılavuz Alan	Toplam Gemi	Kılavuz Alan	Toplam Gemi	Kılavuz Alan	Toplam Gemi	Kılavuz Alan	Toplam Gemi	Kılavuz Alan
Ocak	0	0	87	87	243	243	834	722	1.337	562	917	259	3.418	1.873
Şubat	0	0	88	88	181	181	779	667	1.038	405	833	234	2.919	1.575
Mart	0	0	118	118	235	234	941	852	1.418	588	1.032	307	3.744	2.099
Nisan	0	0	130	130	194	194	820	721	1.369	632	998	240	3.511	1.917
Mayıs	2	2	117	117	211	211	926	809	1.504	658	1.018	261	3.778	2.058
Haziran	0	0	111	111	218	218	818	697	1.394	618	980	300	3.521	1.944
Temmuz	1	1	106	106	220	220	904	782	1.293	584	931	302	3.455	1.995
Ağustos	2	2	114	114	276	276	954	905	1.325	601	1.041	321	3.712	2.219
Eylül	0	0	106	106	246	246	933	787	1.251	583	842	248	3.378	1.970
Ekim	0	0	116	116	230	230	963	821	1.386	615	1.166	335	3.861	2.117
Kasım	0	0	124	123	213	213	1.026	870	1.390	590	1.056	297	3.809	2.093
Aralık	0	0	101	101	215	215	1.067	932	1.396	617	1.093	334	3.872	2.199
Toplam	5	5	1.318	1.317	2.682	2.681	10.965	9.565	16.101	7.053	11.907	3.438	42.978	24.059

Kaynak: (DTGM)

Buradan tam boyları 200 m ve üzeri gemilerin kılavuz kaptan alma oranlarının %100'e yakın olduğu görülmektedir. Kılavuz kaptan alma oranının geminin büyüklüğüyle orantılı olduğu sonucu çıkmaktadır. Bunun yanında kılavuz kaptan alma oranının en az olduğu tam boyu 100 m altı olan gemilerin ise çoğunluğunun Türk bayraklı koster filosu içinde olduğu ise bilinmektedir.

İstanbul Boğazı'ndan gemileri geçen büyük petrol şirketleri, yaptıkları kira sözleşmelerinde gemiye kılavuz kaptan alınmasını şart koşmaktadırlar. Çünkü bir kaza halinde mümkün olan bütün güvenlik önlemlerini aldıklarını göstermek zorundadırlar. (İSTİKBAL, 2005)

Bu açıdan bakıldığında bu durum, İstanbul Boğazı'ndan geçen 200m ve üzeri gemilerin kılavuz kaptan alma oranının neden oldukça yüksek olduğunu açıklamaktadır.

2.6. İstanbul Boğazında Seyir Emniyeti

İstanbul Boğazı'nda, tarih boyunca birçok önemli kaza meydana gelmiş olup bu kazalara ayrıca değinilmeyecektir. Ancak İstanbul Boğazı kaza istatistiklerine bakıldığında Gemi Trafik Hizmetlerinin kurulmasından sonra kaza sayıları azalmış olsa da özellikle yerel deniz trafiğinin yoğunluğu sebebiyle kazalar olabilmektedir. 18/12/2014 tarihinde meydana gelen TANAIS DREAM gemisi ve SULTANAHMET arabalı vapurunun, İstanbul Boğazı Sarayburnu açıklarında çatıştığı kaza buna örnek gösterilebilir. (KAİK, 2014)

Bu tip kazaların da önlenmesi amacıyla Yerel Trafik Kontrol Merkezleri kurulması da dâhil, gerekli önlemler Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne alınmaktadır.

Bunun yanında, 07/04/2018 tarihinde meydana gelen VITASPIRIT isimli geminin makine arızası sonucu manevra yeteneğini kaybetmesi ve sonrasında sahilde bulunan tarihi Hekimbaşı Salih Efendi Yalısı'na çarpması, bu tip deniz kazalarına yönelik risklerin en aza indirilmiş olsa da asla tamamen ortadan kaldırılamayacağı gerçeğini hatırlatmıştır.

3. KANAL KILAVUZLUK HİZMETLERİ UYGULAMALARI

Kanal kılavuzluk hizmetlerinin etkin ve emniyetli bir şekilde yürütülmesi, özellikle kanallarda seyreden gemilerin ve kanallar çevresindeki yapıların olmak seyir can, mal ve çevre emniyet açısından büyük öneme sahiptir.

Bu kısımda, Kanal İstanbul projesinin Ülkemiz için bir ilk olmasından dolayı Dünya örneklerinin incelenmesi önem arz ettiği fikrinden hareketle, Dünyada yapılmış yapay suyollarının en önemlilerinden olan Panama, Süveyş ve Kiel kanallarındaki kılavuzluk hizmetleri ele alınmıştır.

3.1. Panama Kanalı'na Genel Bakış

Panama Kanalı, Büyük Okyanus ve Atlas Okyanuslarını birbirine bağlar ve bir Orta Amerika ülkesi olan Panama'da yer alır. Panama Kanalı'nın inşasına 1880 yılında Süveyş Kanalı'nı açarak ün kazanan Fransız Ferdinand Lesseps başlamış olsa da Kanal inşaatını 1914 yılında Amerikalılar tamamlamıştır. (KEDKEM, 2013)

Panama Kanalı sayesinde ABD'nin New York şehrinde San Francisco şehrine giden bir gemi yaklaşık 13000 DM mesafe yerine yaklaşık 5200 DM mesafe kat eder. Bununla birlikte, Panama Kanalı'nı kullanan gemiler, yıl boyunca oldukça kötü hava koşullarının hâkim olduğu Boynuz Burnu'nu (Cape Horn) ya da seyir emniyeti açısından büyük riskler barındıran Macellan Boğazı'nı geçmek zorunda kalmazlar. (URL1)

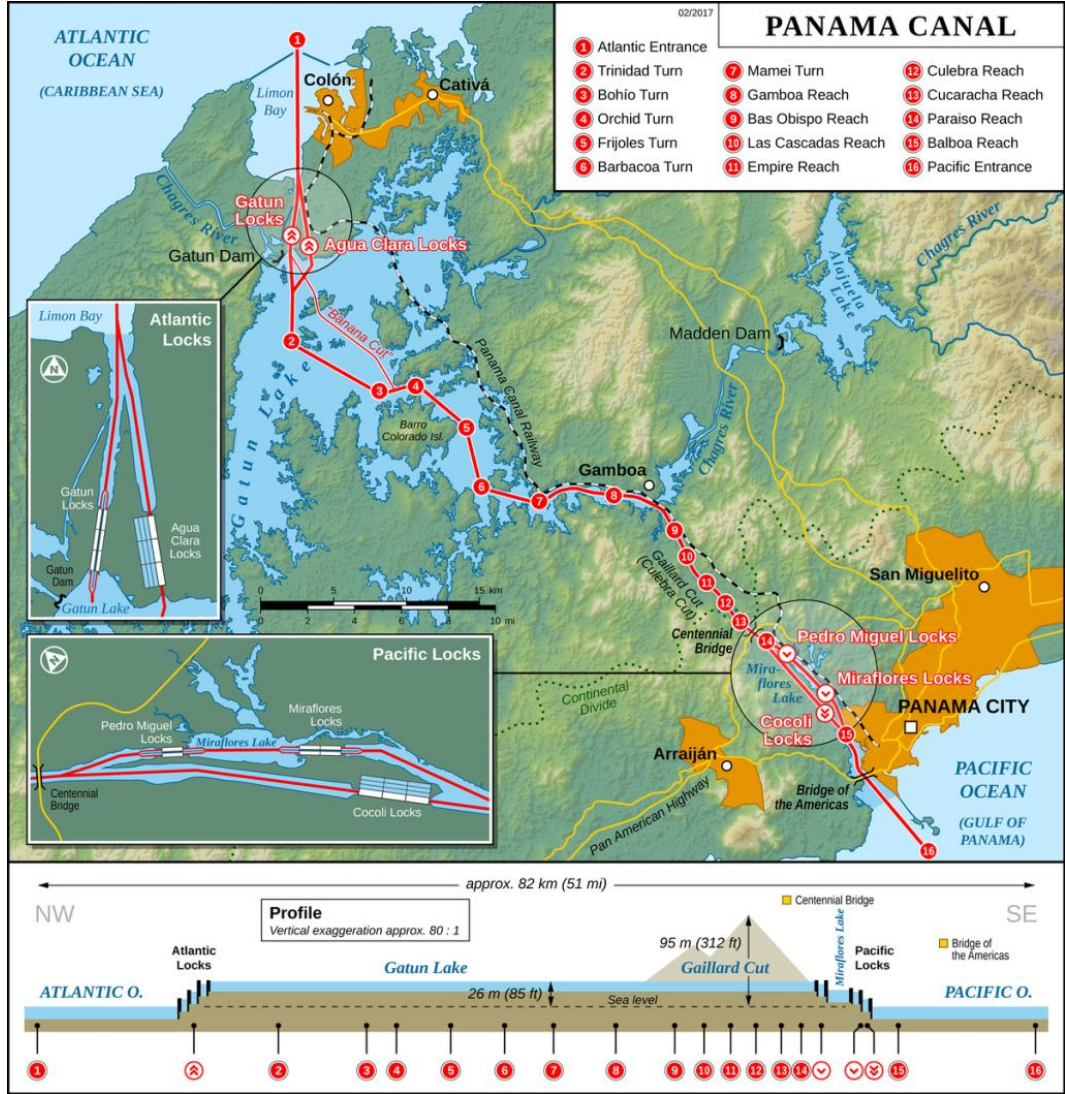
Şekil 3. Dünya üzerinde Panama Kanalı



Kaynak: (URL1)

Şekil 3'te Amerika Birleşik Devletleri'nin Atlantik Okyanusu kıyısında bulunana New York şehri ile Pasifik Okyanusu kıyısında olan San Francisco şehrine giden bir geminin Panama Kanalı'nı kullanırken ve Boynuz Burnu'nu geçerken kat ettiği mesafeler ve seyir yaptığı deniz alanları görünmektedir.

Şekil 4. Panama Kanalı genel görünüm



Kaynak: (URL2)

Kanal yaklaşık 80 km (43 DM) uzunluğunda olup, Kanal giriş ve çıkışlarında kanal kapak sistemleri yer almaktadır. Kanal kapakları aracılığıyla gemiler, deniz suyu seviyesinden 26 m yüksekte olan Gatun Gölü'nden graviteyle gelen suyla yükseltilerek kanala alınır. Panama Kanalı boyunca özellikle Gatun Gölü seyir kanalında yer yer büyük rota değişiklikleri bulunmaktadır. (KEDKEM, 2013)

Gemilerin kanal kilitlerine yanaşma ve ayrılma manevraları kanal palamarcılar tarafından yapılır. Kanal kilitlerinde, gemi manevrası için raylı sistemler bulunur ve bu sistemler üzerinde halat yerine çelik tel kullanılır.

Kanalın Atlantik Okyanusu girişinde Gatun Kilit Sistemleri; Pasifik Okyanusu girişinde ise Pedro Miguel ve Miraflores Kilit Sistemleri olmak üzere üç set kanal kilit sistemi bulunmaktadır.

Kanal kilit bölümleri 33,53m genişliğinde ve 304,8m uzunluğundadır. Kanaldan geçebilecek en büyük gemi ölçüleri ise aşağıdaki gibidir;

- Gemi Genişliği: 32,3m
- Gemi Boyu: 294,1m (Gemi tipine göre farklılık gösterebilir.)
- Gemi Su Çekimi: 12m (Tropik Tatlı Su⁶)

Panama Kanalından geçebilecek en büyük gemi, gemi büyüklüğü itibariyle PANAMAX gemi olarak adlandırılır.

Bunun yanında, Panama Kanalı'nın genişletilmesiyle birlikte, Panama Kanalı'ndan geçebilecek en büyük gemi tanımına ek olarak NEOPANAMAX gemi tanımı ortaya çıkmıştır. NEOPANAMAX gemi özellikleri ise aşağıdaki gibidir:

- Gemi Genişliği: 49,0m
- Gemi Boyu: 366,0m (Gemi tipine göre farklılık gösterebilir.)
- Gemi Su Çekimi: 15,2m (Tropik Tatlı Su)

⁶ Gemiler, suyun kaldırma kuvveti prensibi uyarınca farklı yoğunluklarda farklı miktarlarda Su çekimine sahip olurlar. Burada, Panama Kanalının bulunduğu bölgenin ve geminin Gatun Gölünde seyredeceğinden hareketle Tropik tatlı su olan nehirlerdeki su çekimi esas alınmıştır. Tropik Tatlı Su, 1966 tarihli Uluslararası Yükleme Sınır Sözleşmesinde belirlenmiştir.

Tablo 5. Panama Kanalı Geçiş istatistikleri

Takvim yılı	Toplam Geçiş Sayısı	Toplam Net Tonaj (PC/UMS)	Toplam Yük Tonajı (Metrik Ton)
2015	12.383	340.016.232	232.821.430
2016	11.684	329.444.918	207.989.158
2017	11.992	402.770.135	244.874.750

Kaynak: (URL6)

Panama Kanalı'ndan 2015-2017 yılları arası istatistiklere göre yılda yaklaşık 12.000 gemi geçmektedir. Panama Kanalı hizmete açıldığı 15 Ağustos 1914'ten beri yaklaşık olarak 815.000 gemiye hizmet vermiştir. (URL6)

Panama Kanalı geçiş ücretlerine dair örnekler aşağıdaki gibidir:

- 50.000 DWT⁷ / PANAMAX / Yüklü / Kuru yük gemisi: 123.000 USD (Toplam)⁸
- 50.000 DWT / NEOPANAMAX / Yüklü / Tanker: 250.000 USD (Toplam)⁹

Geminin dedveyt tonajı, yüklü olup olmaması durumu, yük cinsi, gemi tipi gibi gemi özelliklerinin, Kanal geçiş ücretlerinin belirlenmesinde ana ölçütler olarak kabul edildiği görülmüştür.

⁷ Dedveyt Tonaj: Geminin yük taşıma kapasitesinin bir ölçüsü olup; kargo, yakıt, mürettebat, kumanya vs. oluşur.

⁸<https://www.wilhelmsen.com/tollcalculators/panama-toll-calculator/CalculatePanama?PcUms=50000&LockType=Panamax&VesselType=DryBulkCarriers&CargoType=Grains&CargoQuantity=45000&ShipStatus=Laden>

⁹<https://www.wilhelmsen.com/tollcalculators/panama-toll-calculator/CalculatePanama?PcUms=50000&LockType=Neopanamax&VesselType=Tankers&CargoQuantity=45000&ShipStatus=Laden>

3.1.1. Kılavuzluk Yapısı

Panama Kanal Kılavuzluk hizmetleri Kanal İdaresi tarafından düzenlenmektedir. Kanal İdaresi kılavuzluk hizmetleri ile ilgili düzenlemeler yapmaya ve kılavuz kaptanları istihdam etmeye yetkilidir. (PERRET, 2016)

Bu durumdan anlaşılacağı üzere, Panama Kanal kılavuz kaptanları Panama Kanal İdaresinin çalışanları durumundadır. Bu çalışmada incelenen diğer iki örnekten farklı olarak Panama Kanal kılavuz kaptanlarının modelleme yapılarak oluşturulmuş havuzda model gemilerle eğitim aldıkları özel eğitim alanları bulunmaktadır. (URL12)

Panama Kanalı Sularında Seyir Hakkında Yönetmelikte¹⁰ kılavuzlukla ilgili olarak yer alan hükümlerden bazıları aşağıda belirtilmiştir:

- Panama Kanal’ında kılavuz kaptan alınması zorunludur. Kanal İdaresine ait gemiler, römorkörler ve diğer yüzer donanımlar kılavuzluk hizmetinden muafırlar.
- Boyu 20m’den küçük olan teknelere Trafik Danışmanı atanır. Trafik Danışmanları Kanal operasyonları ve Kanal kuralları hakkında tekne kaptanlarına danışmanlık yaparlar. Ancak özel durumlarda bu teknelere de kılavuz kaptan atanır. Boyu 20m’den büyük tekneler ise kılavuz talebinde bulunmak zorundadırlar.
- Panama Kanal İdaresi Kılavuz Kaptanının kritik seviyede az olması durumunda zorunlu kılavuzluk İdare tarafından durdurulabilir. Bu durumdaki gemiler insan hayatını, çevreyi ve Panama Kanalı’nın mal ve tesislerini korumaya yönelik önlemleri almaya mecburdurlar.
- Panama Kanalı’nda bulunan limanlarda İdare, gerekli gördüğü hallerde belirli gemi veya küçük teknelere zorunlu kılavuzluk muafiyeti tanıyabilir.

¹⁰Regulation On Navigation in Panama Canal Waters

Bunların yanında, kılavuzluk muafiyeti tanınan teknelerin hangi şartları sağlayacağına dair hükümler ilgili Yönetmeliğin Ek'inde yer almaktadır.

Şekil 5 Panama Kanalı Model Eğitim Sahası



Kaynak: <http://micanaldepanama.com/expansion/training-and-preparation/#prettyPhoto/3/>

Buradan Kanal idaresinin, kanal kılavuzlarının eğitimleri konusuna büyük önem verdiği sonucu çıkmaktadır. Kanal kılavuzlarının, Kanal idaresi bünyesinde çalışmalarını yanı sıra aynı çatı altında toplandıkları bir dernekleri bulunmaktadır.¹¹

Panama Kanalı'nda, bu çalışmanın yapıldığı 2018 yılı itibariyle 250 kılavuz kaptan görev yapmaktadır. Bunun yanında Kanal İdaresi bünyesinde 46 römorkör bulunmaktadır. (URL17) Elbette ki, bu sayılar işletim gereklerine göre değişiklik gösterebilir.

Gemilerin, Panama Kanalı'na kabul edilebilmesi için Kanal İdaresi tarafından belirlenen bazı kriterleri karşılamaları gerekir. Bu kriterler, Panama Kanal İdaresince denizcilere ve

¹¹ Panama Canal Pilots' Association

gemi ilgililerine hitaplı olarak ilam edilir. Kanal İdaresinin resmi internet sitesinde yayımlanır.

Panama Kanal denetim memurları, Panama Kanalını geçmek üzere gelen gemileri Kanalın her iki girişinde bulunan bekleme demir yerlerinde ziyaret ederler. Geminin Panama Kanalına alınmaya uygun olup olmadığı, bu bekleme yerlerinde yapılan denetimler sonucu ortaya çıkar. Kriterleri sağlamayan gemiler Kanala alınmaz. Panama Kanal denetim memurlarının kontrol ettikleri başlıca konular aşağıdaki gibidir:

- Dümen motorlarının genel durumu, acil dümen donanımı
- Dümenin bir alabandadan diğer alabandaya geçiş süresi¹²
- İskele ve sancak kırlangıçlarda¹³ bulunan tentenin genel durumu
- Köprüüstü cam sileceklerinin durumu
- Kılavuz kaptan kamarasının genel durumu

Panama Kanalı'nda Genişletilmiş Gemi Trafik Yönetim Sistemi adı verilen bir sistem bulunmaktadır. Bu sistem sayesinde gemilerin geçiş planlaması, geçiş öncesinde, geçiş süresince ve geçiş sonrasında izlenmesi sağlanır. Geminin varıştan önce geçiş planlamasına alınmak üzere gemi acentesi tarafından çeşitli elektronik belgeler Kanal İdaresine gönderilir.

3.2. Süveyş Kanalı'na Genel Bakış

Süveyş Kanalı, Kızıldeniz'den Akdeniz'e açılan tarihin en önemli kanallarından biridir. Süveyş Kanalı, Birleşik Krallık tarafından 17 Kasım 1869 yılında açılmıştır. Süveyş Kanalı'nın yönetimi Mısır'a aittir.

Yapımı (Ocak 1859-Kasım 1869) Fransız mühendis Ferdinand de Lesseps tarafından gerçekleştirilmiştir. (SCA, tarih yok)

¹² Gemi dümeninin iskele veya sancak yönüne dönüş için yapacağı azami açıdan diğer yöne yapacağı azami açı arasında geçiş süresi

¹³ Gemilerin köprüüstünün her iki tarafında bulunan ve geminin her iki bordasına (yan taraflarına) kadar uzanan genellikle üstü açık yapı

Şekil 5. Dünya Üzerinde Süveyş Kanalı



Kaynak: (URL1)

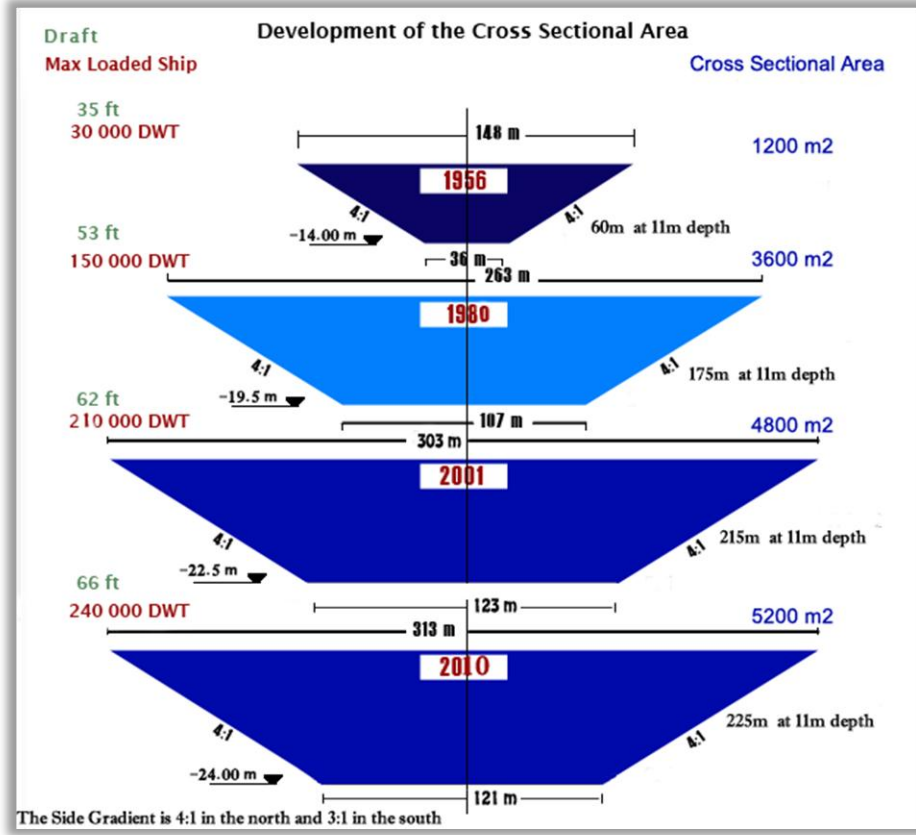
Süveyş Kanalı'nı kullanarak Hindistan'ın Bombay şehrinden İngiltere'nin Londra şehrine giden bir gemi yaklaşık 12300 DM mesafe yerine 7200 DM mesafe kat eder. Böylece Ümit Burnu'nu geçmek zorunda kalmaz. (URL1)

Süveyş Kanalı'ndan geçebilecek en büyük gemiler SUEZMAX gemiler olarak adlandırılır. Bu gemiler genellikle 120.000 ila 200.000 DWT büyüklüğünde gemilerdir. Tipik bir SUEZMAX gemi ölçüleri aşağıdaki gibidir:

- Gemi Boyu: 275m
- Gemi Genişliği: 48m
- Geminin su çekimi: 16,2m

Şekil 6'da da görüleceği üzere, 1956 yılından 2010 yılına kadar dört kez olmak üzere kanal genişliği ve derinliği geliştirilmiştir. 2010 yılında yapılan son çalışmayla Kanal yüzey genişliği 313m, kanal derinliği ise 11m olmuştur.

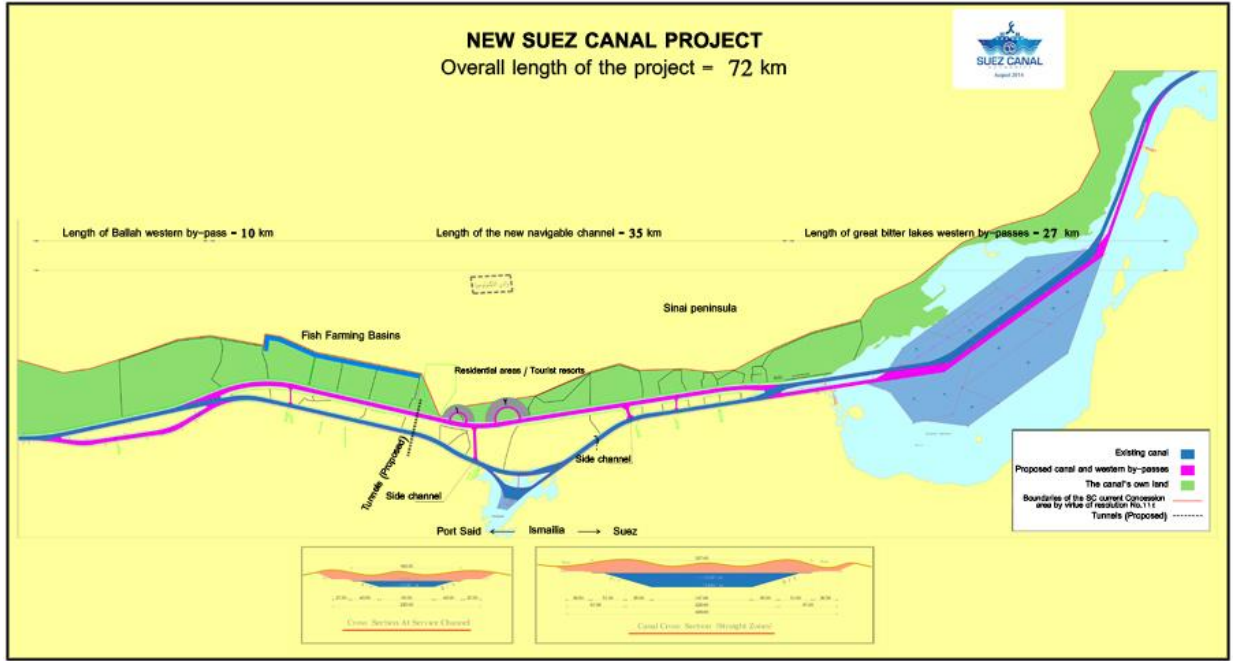
Şekil 6 Süveyş Kanalı Genişletme Çalışmaları



Kaynak: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalCharacteristics.aspx>

2010 yılında tamamlanan son kanal geliştirme çalışmasına ek olarak, “Yeni Süveyş Kanalı Projesi” üzerinde çalışılmaktadır. Projeye Süveyş Kanalı'nın 72km'lik kısmına paralel yeni bir kanal kazılacaktır. Böylelikle bu kısımlarda çift yönlü gemi geçişine imkân sağlanacaktır. Yapılacak olan bu geliştirme çalışmasıyla şu anda günlük 49 olan gemi geçiş sayısının 2023 yılına kadar günlük 97 gemiye çıkarılması hedeflenmektedir. (URL18)

Şekil 7 Yeni Süveyş Kanalı Projesi



Kaynak: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/NewSuezCanal.aspx>

Süveyş Kanalı yaklaşık 193 km (yaklaşık 104 DM) uzunluğunda olmakla beraber deniz seviyesindedir. Süveyş Kanalı'nda, Panama ve Kiel Kanallarındaki gibi kanal kapakları bulunmaz. Gemiler doğrudan kanala girerler. Kanalın Kuzeyinde yıl boyu azami 65cm geltikten kaynaklı derinlik değişikliği olurken bu oran Güneyde 1,90m'dir. Süveyş Kanalı boyunca Kanalın her iki tarafında olmak üzere 125m'de bir bağlama babaları bulunmaktadır. (URL14)

Şekil 8. Süveyş Kanalı genel görünüm



Kaynak: (URL3)

Süveyş Kanalı'ndan yılda ortalama 17.000 gemi geçişi olmaktadır. Bu gemilerin toplam tonaj bilgileri ve taşıdıkları toplam yük miktarı aşağıdaki tabloda verilmiştir. (SCA, tarih yok)

Tablo 6. Süveyş Kanalı geçiş istatistikleri

Takvim yılı	Toplam Geçiş Sayısı	Toplam Net Tonaj (1000 Metrik Ton)	Toplam Yük Tonajı (1000 Metrik Ton)
2015	17.483	998.964	822.917
2016	16.833	974.184	819.154
2017	17.550	1.041.573	908.568

Kaynak: (URL7)

Süveyş Kanalı geçiş ücretlerine aşağıdaki örnekleri vermek mümkündür:

- 50.000 SCNT / 35.000GRT / Yüklü / Kuru yük gemisi: 248.000 USD (Toplam)¹⁴
- 50.000 SCNT / 35.000GRT / Yüklü / Tanker: 285.000 USD (Toplam)¹⁵

Süveyş Kanalı gezecek gemilerin, bu taleplerini Kanal İdaresine 4 gün önceden iletmeleri gerekmektedir. Böyle bir talepte bulunamayan gemiler, konvoyun müsait olmasına bağlı olarak konvoya alınabilirler, konvoyda yer yoksa sonraki konvoyu beklemek durumunda kalırlar. (Authority, 2015, s. 41)

3.2.1. Kılavuzluk Yapısı

Süveyş Kanalı kılavuzluk hizmetleri hakkında düzenlemeler Kanal İdaresi tarafından yapılır. Süveyş Kanalı kılavuz kaptanları Süveyş Kanalı İdaresi bünyesinde çalışırlar.

Süveyş Kanalı'nda kılavuz kaptan almak zorunludur. Ancak Kanal İdaresinin uygun gördüğü durumlarda; 1500 SCGT altı gemilere römorkör kaptanı ve 800 SCGT altı gemilere ise bot dümencisi kılavuzluk etmek üzere görevlendirilebilir. Askeri gemiler ve tehlikeli yük taşıyan gemiler ise tonajına bakılmaksızın yalnız kılavuz kaptan tarafından kılavuzlanır. (Authority, 2015, s. 35)

Süveyş Kanalı'nda aşağıdaki durumlarda ilave kılavuz kaptan uygulaması yapılır:

- 80.000 SCGT üstü gemiler
- 60.000 SCGT üstü Konteyner gemileri
- Çeşitli sebeplerden geminin köprüüstünden görüş imkânının kısıtlı olduğu gemiler

¹⁴ <https://www.wilhelmsen.com/tollcalculators/suez-toll-calculator/CalculateSuez?VesselType=DryBulkCarriers&Draft=12&Scnt=50000&Grt=35000&ShipStatus=Laden&EntryPoint=Northbound&FirstTimeTransit=False>

¹⁵ <https://www.wilhelmsen.com/tollcalculators/suez-toll-calculator/CalculateSuez?VesselType=TankersPetroleum&Draft=12&Scnt=50000&Grt=35000&ShipStatus=Laden&EntryPoint=Northbound&FirstTimeTransit=False>

- Gemi hızının transit için gerekli olan gemi hızından düşük olduğu durumlar
- Gemi kaptanı veya Kanal İdaresinin talep etmesi durumunda
- Su çekimi 16,8m'den büyük olan gemiler

Bu tip düzenlemeler Süveyş Kanal İdaresi tarafından yapılarak, ilam edilir. (Authority, 2015, s. 40)

Süveyş Kanal kılavuz kaptanları, Süveyş Kanal İdaresine bağlı Denizcilik Eğitim Merkezinde bulunan gemi ve römorkör köprüüstü simülatörlerinde eğitim alırlar.

Şekil 9 Süveyş Kanalı Eğitim Simülatörü



Kaynak: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Resources/Pages/MaritimeSimulator.aspx>

3.3. Kiel Kanalı'na Genel Bakış

Kiel Kanalı, 1895 yılında Kuzeye gidecek savaş gemilerinin, Yutland Yarımadasını (Danimarka) dolaşmadan Baltık Denizine geçmelerini sağlamak amacıyla açılmıştır. 1948 Yılına kadar Kayzer Wilhelm Kanalı olarak adlandırılmıştır. (CLARKE, Micheal)

Şekil 10. Dünya üzerinde Kiel Kanalı



Kaynak: (URL4)

Kiel Kanalı, bu Kanalı kullanan gemilere yaklaşık 280 DM mesafe kazancı sağlar. Bunun yanında Baltık Denizine geçecek gemilere Kuzeyin ağır hava ve deniz koşullarından kaçınma imkânı verir.

Kiel Kanalı'nın genel bazı teknik özellikleri aşağıdaki belirtilmiştir:

Kanal Ölçüleri

- Toplam Uzunluk: 98,7 km
- Genişlik: 102,0m ila 214m arası değişkenlik gösterir
- Derinlik: 11,0m
- Kanal üzerinde bulunan köprülerin su seviyesinden yüksekliği: 42m

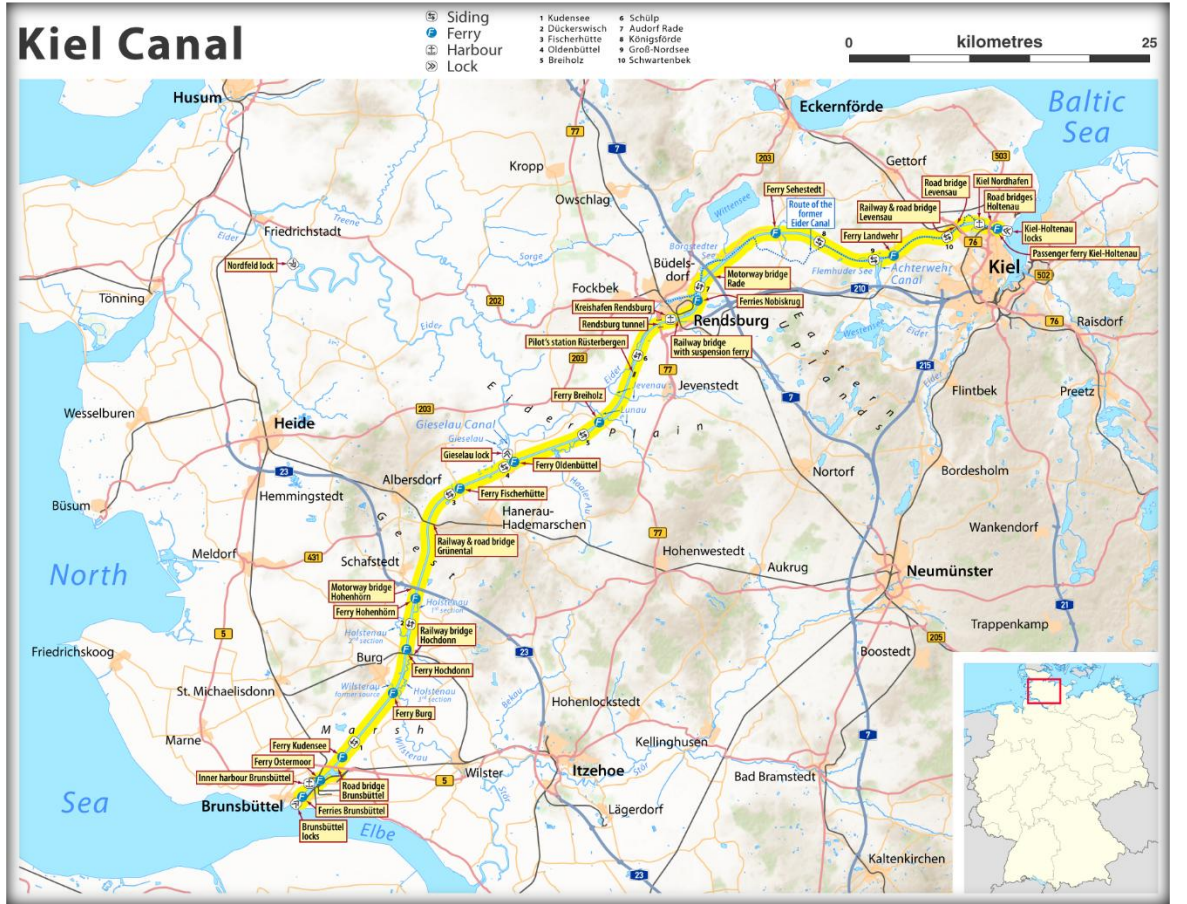
Kanal Kilitlerinin Ölçüleri

- Uzunluk: 330,0m
- Genişlik: 45,0m
- Derinlik: 13,0m

Kanaldan Geçebilecek En Büyük Gemi Ölçüleri

- Uzunluk: 235,0m
- Genişlik: 32,5m
- Boyu 160m'ye kadar olan gemiler için su çekimi: 9,5m
- Boyu 160m'den büyük gemiler için su çekimi: Diyagram ile belirlenmiş olup, geminin boyu ve genişliğine göre değişiklik göstermektedir.
- Gemi direğinin su seviyesinden yüksekliği: 40,0m

Şekil 11. Kiel Kanalı genel görünüm



Kaynak: (URL5)

Kiel Kanalı, Elbe Nehri ağzından Baltık Denizine açılır. Kiel Kanalı yaklaşık 98 km (53 DM) uzunluğa sahiptir.

Kayzer Wilhelm Kanalı olarak tasarlanmış olan Kiel Kanalı başlangıçta kanal kapak sistemleri olmadan planlanmıştır. Ancak nihayetinde Kanal, gelgit kaynaklı su seviyesi değişiklikleri ve güçlü gelgit akıntıları nedeniyle kanal kapak sistemleriyle donatılmıştır.

Şekil 12 Kiel Kanalı Kilit Sistemleri



Kaynak: (KLİNGEN)

Kiel Kanalı boyunca gemilerin bağlanmaksızın yanaşarak bekleyebildikleri bağlama istasyonları bulunmaktadır.

3.3.1. Kılavuzluk Yapısı

Kiel Kanalı kılavuz kaptanlarının bağılı bulunduğu, Brunsbüttel’de NOK I ve Kiel-Holtenu’da NOK II olmak üzere (NOK I; Kiel Kanalı’nın ortasından itibaren Kuzey kısmında, NOK II; Kanalı’nın ortasından itibaren Güney kısmında) iki kılavuz kaptan birliğı vardır.

Kiel Kanalı’nda kanal kılavuzlarının yanında kanal dümencileri bulunur. Kanal dümencilerinin tahsis edilmesine sebep olarak; Kanaldaki hidrodinamik etkilerin, Kanaldan geçen gemilerin dümencileri ve gemi kaptanları tarafından öngörülememesinden kaynaklanan kazalar gösterilmektedir. Kiel Kanalı’nda görev yapan yaklaşık 300 kadar kılavuz kaptanın yanında 150 kadar da kanal dümencisi bulunmaktadır. (Federal Waterways and Shipping Administration, 2018)

Kiel Kanal kılavuz kaptanları Kiel Kanal İdaresi bünyesinde çalışırlar. Kanal İdaresi kılavuz kaptanları istihdam etmek ve kılavuzluk hizmetlerini düzenlemeye yetkilidirler. (Federal Waterways and Shipping Administration, 2018)

3.4. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünde Durum

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünün kuruluş amacı “denizlerimizde ve karasularımızda seyreden Türk ve yabancı bayraklı gemilerin seyir güvenliğine yardımcı olmak, kıyı emniyeti ve gemi kurtarma hizmetleri ile kılavuzluk, römorkörcülük hizmetleri yapmak ve bunlarla ilgili cihaz ve tesislerini kurmak, işletmek, can, mal ve gemi kurtarmak, yardım, çeki, batık çıkarmak ve bunlarla ilgili römorkaj ve dalgıçlık hizmetlerini yürütmek, güvenli seyre yönelik kurulmuş ve kurulacak olan sahil telsiz istasyonları, Otomatik Tanımlama Sistemi, dGPS ve benzeri sistemlerle ilgili her türlü yatırımı yapmak ve tekel şeklinde işleterek seyir emniyetini

artırmak” olarak ifade edilmektedir. Öyle ki Türk boğazlarında kılavuzluk ve römorkör hizmetleri Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından verilmektedir. (KEGM)

Kuruluş, Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.’nin bünyesinde Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletme Müdürlüğü olarak yer almakta iken Özelleştirme Yüksek Kurulu’nun 07.04.1997 tarih ve 97/12 sayılı kararı ile Denizcilik Müsteşarlığı’na devredilmiş bilahare 12.05.1997 tarih, 97/9466 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü adı altında bir kamu iktisadi kuruluşuna dönüştürülmüştür. Sonrasında ise Yüksek Planlama Kurulu’nun 06.08.1997 tarih, 97/T-34 sayılı kararı ile onaylanan kuruluşun ana statüsü; 27.09.1997 tarihinde Yönetim Kurulunun teşekkülü ile yürürlüğe girmiş ve 30.09.1998 tarih, 23479 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır. Bilahare kuruluşun unvanı 07.02.2007 tarih ve 2007/T-3 sayılı Yüksek Planlama Kararı ile “Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü” olarak değiştirilmiştir. (Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü , 2017)

3.4.1. Kılavuzluk Yapısı

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünde bir Genel Müdür Yardımcısına bağlı olmak üzere Gemi Trafik ve Kılavuzluk Hizmetleri Daire Başkanlığı bulunur. (Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, 2017)

İstanbul Boğazı’nda hizmet veren kılavuz kaptanlar, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünün çalışanları durumundadırlar. Bu kılavuz kaptanların istihdam edilmesi ve hizmetlerin düzenlenmesi Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünün uhdesindedir. İstanbul Boğazı’nda 77 kılavuz kaptan hizmet vermektedir. (KEGM)

İstanbul Boğazında hizmet verecek kılavuz kaptanlarla ilgili diğer düzenlemeler ise, Ülkemizdeki diğer tüm kılavuz kaptanlara olduğu gibi 655 sayılı KHK¹⁶ uyarınca Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından yapılır.

¹⁶ Bkz. 01/11/2011 tarihli ve 28102 mük. sayılı RG

4. KANAL KILAVUZ KAPTANLARIN SORUMLULUKLARI

İncelenen kanallarda kılavuz kaptanların sorumluluklarına dair nispeten birbirinden farklı uygulamaların olduğu görülmüştür.

4.1. Panama Kanalı Kılavuz Kaptanlarının Sorumlulukları

Panama Kanalı Sularında Seyir Hakkında Yönetmeliğin “Kılavuzluk” başlıklı beşinci bölümünün “Zorunlu Kılavuzluk” Başlıklı Birinci Kısımının 92 nci maddesinde “Bir gemiye atanmış olan kılavuz kaptan o geminin seyir ve sevk kumandasını alacaktır.” hükmü yer almaktadır. Gemi kaptanı seyir ve sevk ile ilgili kumandayı kılavuz kaptana vermek zorundadır.

Dolayısıyla Panama Kanalı’nda kılavuz kaptanlar ve dolayısıyla Kanal İdaresi kılavuz kaptanın kusurundan doğacak zararlardan da sorumludur. Bu durum bütün Panama limanları için geçerli olmayıp yalnız Panama Kanalı kılavuzluğu için geçerlidir. (PERRET, 2016)

4.1.1. Panama Kanalı’nda Bir Kaza İncelemesi

Panama Kanalı’nın kontrolünün 31 Aralık 1999 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri’nden Panama Devletine sorunsuz bir şekilde geçmesiyle birlikte gemi donatanlarında bazı tereddütler oluşmuştur. Bu tereddütlerden biri de kılavuz kaptanın kusurlu olduğu gemi kazalarında sorumluluğun Kanal İdaresinde olması durumunun devam edip etmeyeceği konusu olmuştur. Öyle ki, Amerikan mahkemeleri, kılavuz kaptanın kusurlu olduğunun sabit olduğu durumlarda Kanal İdaresi aleyhine karar almakta tereddüt etmemişlerdir. Ancak Panama Denizcilik Mahkemesi tarafından bu tereddütleri tamamen ortadan kaldıracak bir karar alınmıştır.

Panama Kanalı'nda yaşanan kazada; üzerinde kılavuz kaptanın hatası nedeniyle gerçekleşen bir kazada bir gemi Kanal girişinde bulunan kanal kapaklarına temas etmiştir. Söz konusu kaza sonucunda kanal kapaklarında maddi hasar oluşmuştur. Bununla birlikte, çatmanın etkisiyle kazazede geminin yakıt tanklarından deniz yakıt sızıntısı meydana gelmiştir. Kanal İdaresi, oluşan yakıt sızıntısı nedeniyle söz konusu gemiye idari yaptırım uygulamıştır.

Panama Denizcilik Mahkemesi, Panama Kanal İdaresine bağlı teftiş kurulunun raporunu reddetmiş ve yapılan incelemesi neticesinde kazanın kılavuz kaptanın hatasından kaynaklandığına hükmetmiştir. Mahkeme ayrıca İdare tarafından uygulanan idari para cezasının iptaline ve alınan paranın iadesine karar vermiştir. Bunun yanında Mahkeme, para cezasını iade kararının Panama Kanunlarının “Panama Kanal İdaresine başka bir devlet kuruluşu tarafından idari yaptırım uygulanamaz” şeklindeki hükmüne aykırı olduğu yönünde yapılan itirazı da reddetmiştir.

Panama mevzuatına göre Panama Denizcilik İdaresi ve Panama Kanal İdaresinin kirlilikle ilgili donatana idari yaptırım uygulama yetkileri bulunmaktadır. Ancak bu durumda Mahkeme, Panama Kanal İdaresinin kirlilikle ilgili idari yaptırım uygulama tasarrufunun da sorumlulukların paylaşılması sonrasında değerlendirilmesine karar vermiştir.

Panama Denizcilik Mahkemesinin kararı Panama Kanal İdaresi tarafından temyize götürülmüş olsa da gemi ilgilileri ve sigortacılarında Temyiz Mahkemesinin farklı bir karar vermeyeceği fikri hâkimdir.

Karar gemi donatanları tarafından memnuniyetle karşılanmıştır. Öyle ki, Panama Denizcilik Mahkemesi, Panama Kanal İdaresinin Panama Devleti için taşıdığı büyük öneme rağmen tarafsız bir karar verebilmiştir. (GARD, 2006)

4.2. Süveyş Kanalı Kılavuz Kaptanlarının Sorumlulukları

Mısır Denizcilik Yasası ve aynı zamanda Mısır Yüksek Yargısının kararları uyarınca Süveyş Kanalında Mısır'ın diğer limanlarında olduğu gibi sorumluluk yalnızca gemi kaptanına aittir. Bu durum kılavuz kaptanın kusurlu olduğu durumlar için de geçerlidir. (GARD, 1998)

Bu durumun, bazı Süveyş Kanalı Kılavuz Kaptanları tarafından suistimal edildiği de bilinmektedir. Öyle ki kılavuz kaptanların, gemi kaptanlarını bazı taleplerinin yerine getirilmemesi halinde gemiyi kasıtlı olarak karaya oturtmak ve benzeri şekilde tehdit ettiklerine dair şikâyetler bulunmaktadır.

4.3. Kiel Kanalı Kılavuz Kaptanlarının Sorumlulukları

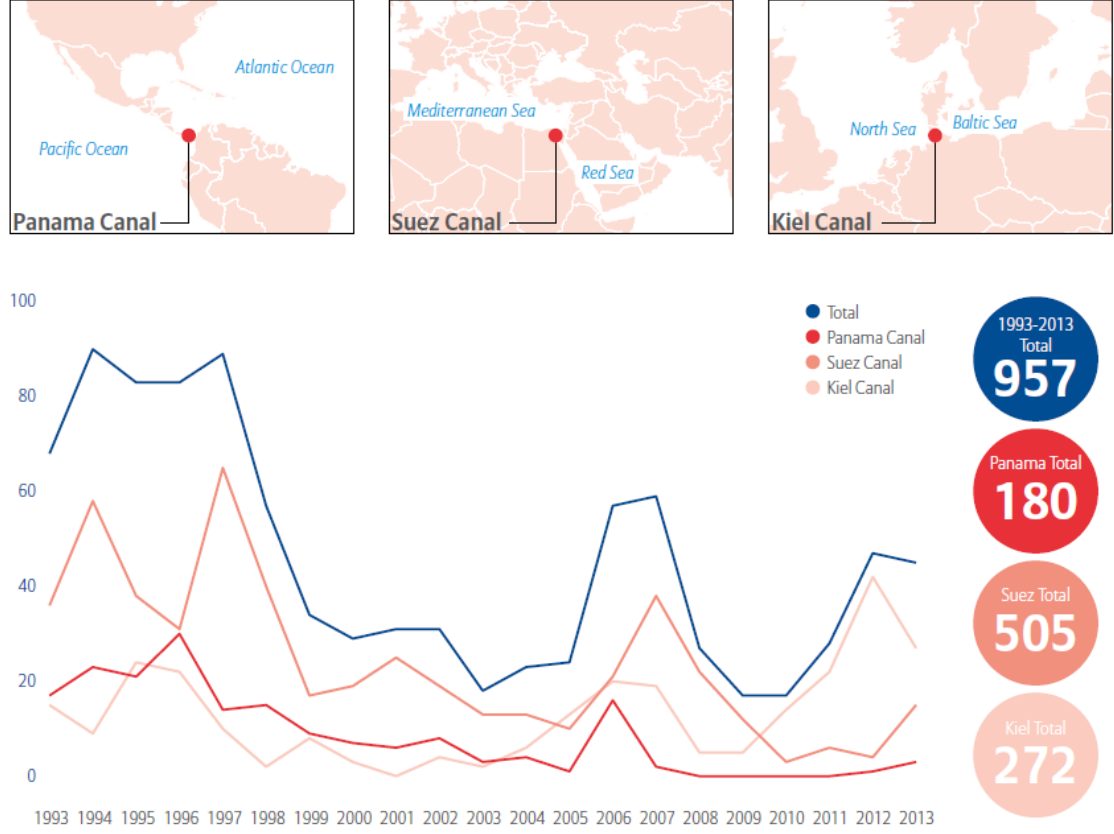
Kiel Kanal kılavuz kaptanları danışman kılavuz statüsündedir. Ancak gemi kaptanına doğru tavsiye vermekle yükümlüdür. (German Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways, 2017)

4.4. Kanallardaki Emniyet Kayıtlarının Karşılaştırılması

2014 yılında yapılan bir araştırma Panama Kanalının Kiel Kanalı ve Süveyş Kanallarına oranla çok daha emniyetli olduğunu ortaya koymuştur. (GREG, 2014)

Şekil 13. Kanallardaki emniyet kayıtlarının karşılaştırılması

Panama Canal - Suez Canal - Kiel Canal: All Casualties Including Total Losses 1993 – 2013

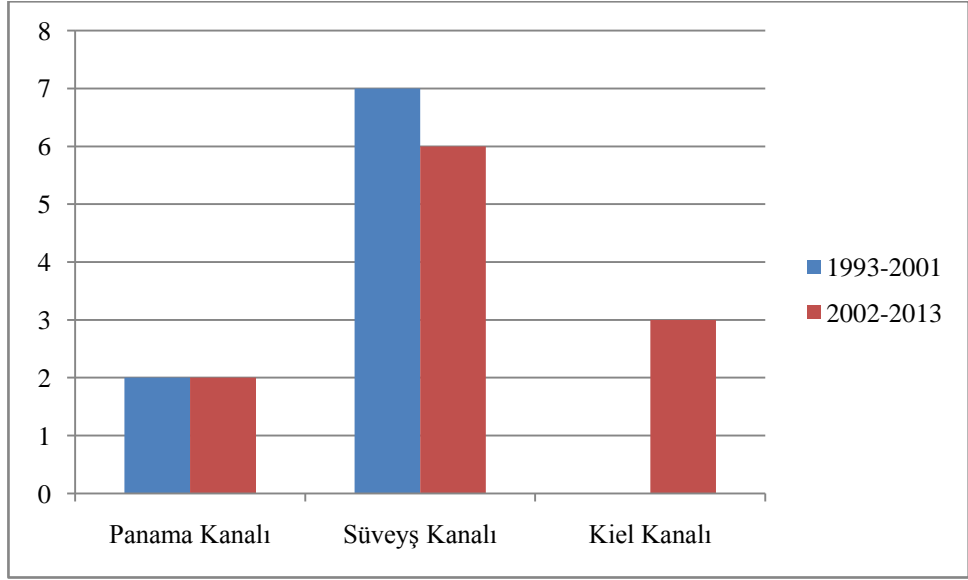


Kaynak: (GREG, 2014)

Şekil 9.'da kanallardan geçen gemi sayılarından bağımsız olarak kayıtlara geçen toplam kaza sayıları verilmektedir. Panama Kanalındaki toplam kaza sayısının Kiel ve Süveyş kanallarına oranla oldukça düşük olduğu görülmektedir.

2005 – 2008 yılları arasında her üç kanalda da kaza sayıları artarken 2008 – 2010 yılları arasında kaza sayılarının azaldığı görülmektedir. Buna sebep olarak 2008 yılında yaşanan küresel krizin, dünya deniz ticaretini olumsuz etkilediği ve dolayısıyla bu kanallardan geçen gemi sayısını azalttığı görülmektedir. Bununla beraber araştırmanın yapıldığı 2013 yılına yaklaşırken Kiel Kanalı'nın emniyet kayıtlarında daha müspet bir gelişme olduğu anlaşılmaktadır.

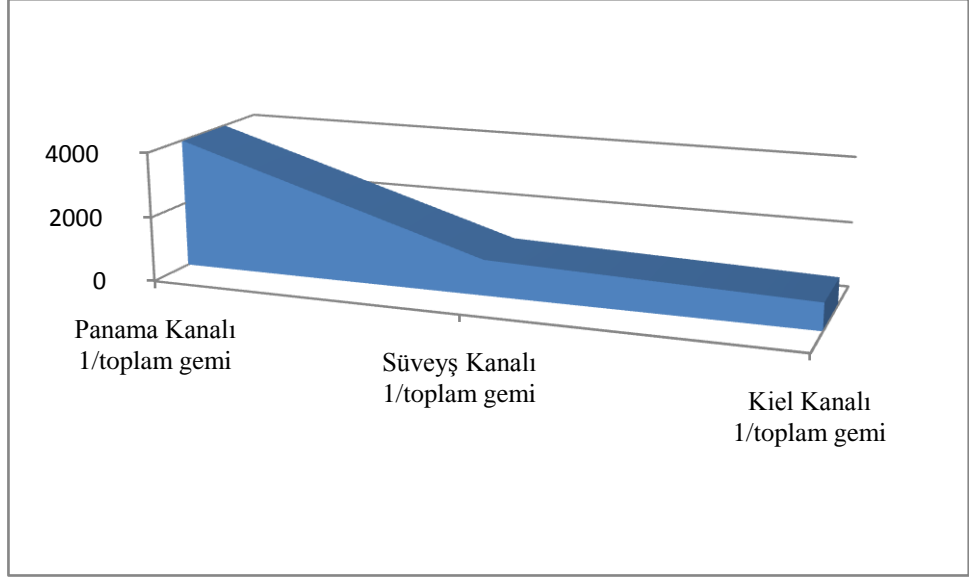
Tablo 7. Büyük kaza istatistikleri



Kaynak: (GREG, 2014)

Büyük kaza istatistiklerinden kasıt gemilerin tamamen kaybıyla sonuçlanan kazalardır. Bu anlamda Panama Kanalı'nda 1993 – 2013 yılları arasında toplam 4 kaza meydana gelirken Kiel Kanalı'nda 2002 – 2013 yılları arasında 3 kaza meydana geldiği görülmekte olup, Süveyş Kanalı'nda ise toplam kaza sayısı 13 olmuştur.

Tablo 8. Kaza oranları



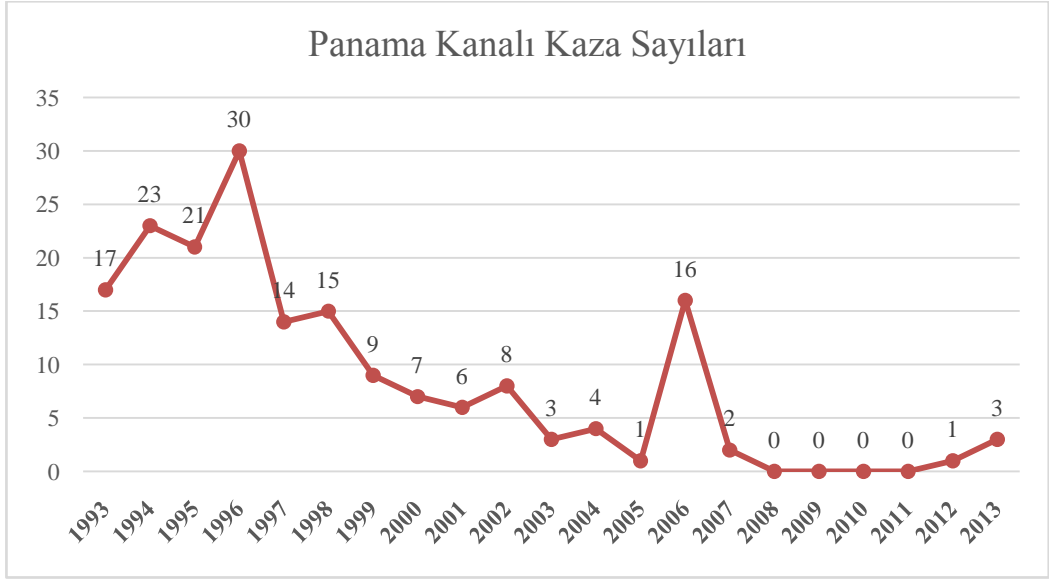
Kaynak (GREG, 2014)

Kaza istatistiklerine bakıldığında, Panama Kanalı'nda her 4.000 gemiden birinin kazaya karıştığı görülürken, Süveyş Kanalı'nda her 1.100 gemiden birinin ve Kiel Kanalı'nda ise her 830 gemiden birinin kazaya karıştığı görülmüştür.

Araştırmanın yapıldığı 2013 yılı için her bir kanaldan geçen gemi sayıları aşağıdaki gibi olmuştur.

- Panama Kanalı: 12.036 gemi
- Süveyş Kanalı: 16.596 gemi
- Kiel Kanalı: 34.879 gemi

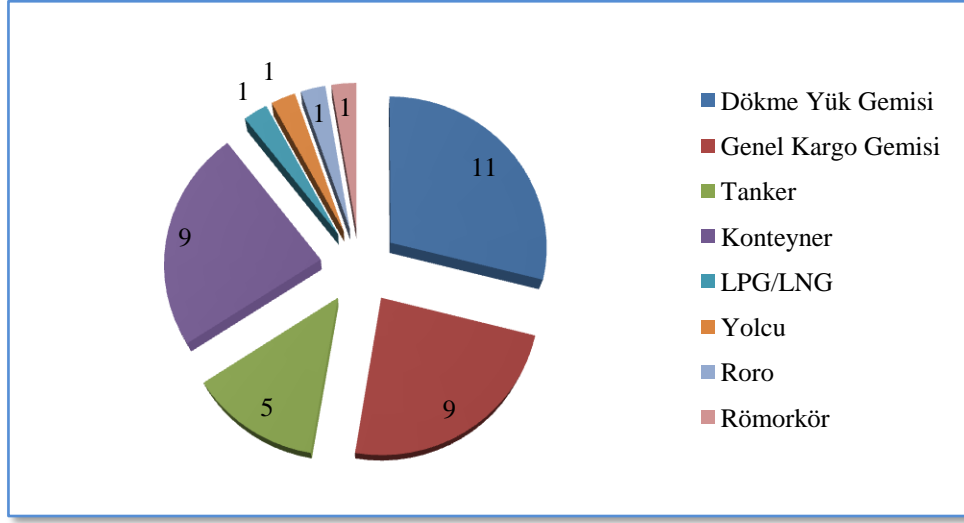
Tablo 9. Panama Kanalı kaza sayıları



Kaynak: (GREG, 2014)

Panama Kanalı kaza istatistikleri 2006 yılı hariç olmak üzere Kanalın seyir emniyetinin genel olarak her geçen yıl arttığını ortaya koymaktadır. Ancak 2008 ve 2011 yılları arasında hiç kaza rapor edilmemişken 2012 yılında bir kaza ve 2013 yılına gelindiğinde ise üç kaza rapor edilmiştir.

Tablo 10. Kazaya karışan gemi türleri



Kaynak: (GREG, 2014)

Bu kazalara karışan gemi türlerine bakıldığında çoğunluğun dökme yük ve genel kargo gemileri olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu durumun Dünya genelinde de böyle olduğu bilinmektedir. Bu duruma sebep olarak tankerler ve LPG/LNG gemilerinde kaza durumunda oluşabilecek hasarın büyüklüğünden dolayı tedbirlerin had safhada alınması gösterilebilir.

Panama ve Kiel kanallarında kazalar, büyük oranda çatışma, çatma veya makine arızası olurken, Süveyş Kanalında ise kazalar, çoğunlukla makine arızası ve karaya oturma şeklinde olmuştur. Panama kanalında çatma şeklinde meydana gelen kazaların genelde kanal kapaklarına çatma şeklinde olduğu görülmüştür. (GREG, 2014)

Panama Kanal İdaresi kayıtlarına göre ise 2007 yılında 6.233'ü Panamax¹⁷ gemi olmak üzere toplam 13.234 gemi geçişi olduğu halde, 2006 – 2007 yılları arasında toplam 10 gemi kazası rapor edildiği bildirilmektedir. (PANCANAL, 2017)

Panama Kanalı'nda emniyet kayıtları diğer iki örneğe göre daha üstün olmuştur. Ancak Kiel Kanalı'nda kılavuz kaptanların yanında kanal serdümenlerinin de bulunmasının kanal içinde seyir emniyetinin artırılması açısından faydalı olabileceği sonucu da çıkarılabilir. Öyle

¹⁷ Panama Kanalından geçebilecek en büyük gemi tanımıdır. Panama Kanalının genişletilmesiyle Panamax gemi tanımı da değişmiştir.

ki her geminin kendine has manevra özellikleri olsa da seyir kanalına aşinalığın da kanalda dümencilik yapmak açısından çok önemli olduğu aşikârdır.

Bunun yanında, her üç kanalda da tarih boyunca çeşitli zamanlarda genişletme çalışmaları yapılmıştır. Ancak genişletilmiş Panama kanalında emniyet kayıtlarının ne şekilde değişeceği zamanla görülecek olsa da seyir emniyetine yönelik riskler, gemi büyüklükleri ve geçiş trafiğinin artmasıyla orantılı olarak artacaktır.

5. KILAVUZ KAPTANLARININ SORUMLULUKLARININ İNCELENMESİ

Kılavuzluk mesleğinin ana varlık nedeni, yerel bilgi ve deneyimden yararlanarak, belirli dar sınırlarında gemi kazalarını önleyerek güvenliği sağlamaktır. (EROL, 2011)

Dünya genelinde kılavuzluk mesleği; adından da anlaşılacağı üzere bir rehberlik ve yol gösterme hizmetidir. Bu düşünceye göre rehberi izlemek ya da izlememek yolcunun tercihidir. Rehberin görevi ancak yolu doğru olarak göstermek olabilir. Ancak rehber yolu doğru olarak gösteremiyor ya da yolcu rehberi takip etmiyorsa bu durumun olası olumsuz sonuçlarından dolayı kimin hesap vereceği sorusu ortaya çıkmaktadır.

Bu noktada Donatanın sorumluluğu, kılavuz kaptanın sorumluluğu ve bu sorumlulukların sınırlandırılmasına dair uluslararası alanda imzalanmış sözleşmelerin yanında ulusal mevzuatımızda da çeşitli düzenlemeler bulunmaktadır.

Dünyadaki kılavuzluk çeşitleri incelendiğinde kılavuzluk hizmetlerinin zorunlu ve isteğe bağlı kılavuzluk olarak adlandırılabilceği, zorunlu kılavuzluğun ise zorunlu danışman kılavuzluk ve zorunlu sevk kılavuzluğu olarak yine ikiye ayrılabilceği görülmektedir. (EROL, 2011)

Kılavuzluk hizmetleri bu anlamda aşağıdaki gibi sınıflandırılabilir;

1. İsteğe bağlı kılavuzluk
2. Zorunlu kılavuzluk
 - a) Zorunlu danışman kılavuzluk
 - b) Zorunlu sevk kılavuzluğu

Bu sınıflandırmada kılavuzluk hizmetleri, gemiye kılavuz kaptan almanın isteğe bağlı ya da zorunlu olması şeklinde ikiye ayrılırken, gemi kaptanının kılavuz kaptanın seyir emniyetine yönelik talimatlarına uymak zorunda olması veya olmaması bakımından ise yine ikiye ayrılmıştır.

Bununla birlikte, incelenen üç örnekte kılavuz kaptan sorumluluğuna dair üç farklı sonuç ortaya çıkmıştır. Panama Kanalında kılavuz kaptan geminin kumandasını dolayısıyla tüm

sorumluluğunu alırken, Kiel Kanalı'nda ise kılavuz kaptanın danışman olarak gemi kaptanına karşı sorumlu olduğu görülmüştür. Bunların yanında ise Süveyş Kanalı'nda kılavuz kaptan hiçbir şekilde sorumlu değildir.

Süveyş Kanalı'nda karaya oturma şeklindeki kazaların çokluğu Kanalda gemi kaptanları açısından farklı yönlerde riskler barındırmaktadır. Öyle ki, gemi kaptanları burada kılavuz kaptanların iyi niyetine güvenememektedir.

5.1. Kılavuz Kaptan Sorumluluklarının Ülkemiz Mevzuatındaki Yeri

Ulusal mevzuatımızda kılavuz kaptanın hukuki sorumlulukları Türk Ticaret Kanunu¹⁸ ve Türk Borçlar Kanununun¹⁹ vekâlet ilişkileri ile ilgili kısımlarıyla belirlenirken disiplin sorumlulukları Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliğinde²⁰ belirlenmiştir.

Bununla birlikte 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin²¹ 9 uncu maddesinin (k) bendine göre Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğünün görevleri arasında “Türk kıyılarında faaliyet gösteren liman, iskele ve benzeri kıyı yapılarına yanaşacak gemiler ile Türk boğazlarını kullanacak gemilere verilecek kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerine ilişkin usul ve esasları belirlemek, bu hizmetleri vermek veya verebilecekleri yetkilendirmek ve denetlemek.” hükmü yer alır.

Gemiye kılavuz alma zorunluluğu ile ilgili düzenlemeler ise Limanlar Yönetmeliği²² ile yapılmaktadır. Limanlar Yönetmeliğinin 13 üncü maddesinin birinci fıkrasında “Kıyı tesislerine ve balık çiftliklerine yanaşacak veya bu tesislerden ayrılacak 500 GT ve daha büyük tanker ve her türlü tehlikeli madde taşıyan gemi ve deniz araçları, 1000 GT ve daha büyük Türk Bayraklı gemi ve deniz araçları, 500 GT ve daha büyük yabancı bayraklı gemi ve deniz araçları ile 1000 GT ve üzerindeki yabancı bayraklı ticari ve özel yatlar kılavuz kaptan

¹⁸ Bkz. 14/02/2011 tarihli ve 27846 sayılı RG

¹⁹ Bkz. 04/02/2011 tarihli ve 27836 sayılı RG

²⁰ Bkz. 10/02/2018 tarihli ve 30328 sayılı RG

²¹ Bkz. 01/11/2011 tarihli ve 28108 Mük. sayılı RG

²² Bkz. 31/10/2012 tarihli ve 28453 sayılı RG

almak zorundadır. Yabancı bayraklı tüm askeri gemiler, askeri olmayan kıyı tesislerine giriş ve bu tesislerden çıkışlarında kılavuz kaptan almak zorundadır. Yakıt ikmali amacıyla demirde veya kıyı tesisinde bulunan gemilere aborda olmak için yanaşıp ayrılan veya yapılacak yakıt ikmali için yükünü almak üzere kıyı tesisine yanaşıp ayrılan 1000 GT ve daha küçük yakıt ikmal gemileri kılavuz etap seyri olan liman sahalarındaki etap seyirleri de dâhil olmak üzere, kılavuz kaptan almak zorunda değildir.” hükmü yer alırken aynı Yönetmelikte kılavuz kaptan tanımı yer almamaktadır.

Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliğinde kılavuz kaptan “Bu Yönetmelikte belirtilen kılavuz kaptan yeterlik belgesine sahip olan kişi.” şeklinde tanımlanmış ki mülga Kılavuz Kaptanların Yeterlikleri, Eğitimleri, Belgelendirilmeleri ve Çalışma Usulleri Hakkında Yönetmelikte ise kılavuz kaptan tanımı “Bu Yönetmelikte belirtilen kılavuz kaptan yeterlik belgelerinden birisine sahip olarak; gemi kaptanına, yetkili kılavuz kaptan belgesi ile yetkilendirildiği alan dâhilinde uluslararası denizcilik teamüllerine göre geminin seyir ve manevrasına yönelik konularda danışmanlık yapan ve gemi kaptanının sorumluluğu esas olmak üzere hizmetleri seyir ve manevra ile sınırlı olarak gemiye kılavuzluk eden kişi” olarak tanımlanmaktaydı.

Yapılan Yönetmelik değişikliğiyle, Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliğinde kılavuz kaptanın tanımından kılavuz kaptanın yalnız danışman olduğu ve kılavuz kaptan gemide olsa dahi gemi kaptanının seyir ve manevrasından sorumlu olduğu ifadelerinin çıkarıldığı görülmektedir.

5.1.1. Türk Ticaret Kanununda Kılavuzluk

Kılavuz kaptanın sorumluluğu da kılavuzluk hizmetinin şekline göre kılavuz kaptanın hukuki sorumluluğu da bu anlamda Türk Ticaret Kanunu ile belirlenmiştir. Türk Ticaret Kanununda²³ çeşitli hükümler bulunmaktadır.

²³ Bkz. 14/02/2011 tarihli ve 27846 sayılı RG

TTK 1062 nci maddenin birinci fıkrası “Donatan, gemi adamlarının, zorunlu danışman kılavuzun²⁴ veya isteğe bağlı kılavuzun görevlerini yerine getirirken işledikleri kusur sonucunda üçüncü kişilere verdiği zararlardan sorumludur. Ancak, donatan, yolculara ve yükle ilgili kişilere karşı, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre sorumlu olur.” şeklinde olurken aynı maddenin ikinci fıkrası ise “Donatanın, Türkiye Cumhuriyetinin taraf olduğu sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin milletlerarası sözleşmelerden doğan sorumluluğunu sınırlandırma hakkı saklıdır.” şeklindedir.

Bu TTK hükümlerinin incelenmesi neticesinde gemi donatanının zorunlu danışman kılavuz ve isteğe bağlı kılavuzun görevlerini yerine getirirken işledikleri kusurlardan sorumlu olacağı anlaşılmalı beraber aynı maddenin ikinci fıkrasında ise donatanın, sorumluluğunu sınırlandırma hakkının bulunduğu ifade edilmektedir.

Bu maddenin, “Donatanın gemi adamlarının kusurlarından doğan sorumluluğu” başlığı altında olmasından isteğe bağlı kılavuz kaptan ve zorunlu danışman kılavuz kaptanın gemi adamı olarak görüldüğü anlaşılmaktadır.

Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği ile gemi adamları ve kılavuz kaptanlar aynı Yönetmelik çatısı altına alınmıştır. Mülga Kılavuz Kaptanların Yeterlikleri, Eğitimleri, Belgelendirilmeleri ve Çalışma Usulleri Hakkında Yönetmeliğin²⁵ ise Gemi Adamları Yönetmeliğinden ayrı bir Yönetmelik olarak düzenlendiği görülmüştür.

Uluslararası Denizcilik Örgütünün Kılavuz Kaptanların Eğitim ve Belgelendirilmelerine Yönelik Tavsiye Kararında²⁶ ise kılavuz kaptanların eğitim ve belgelendirilmelerine yönelik tavsiyeler yer almaktadır.

TTK 1291 inci maddesinin birinci fıkrası “Gemi, zorunlu danışman kılavuz veya isteğe bağlı kılavuz tarafından sevk edilirken onun kusurundan ileri gelen çatmadan geminin donatanı sorumludur.” hükmünü içerirken aynı maddenin ikinci fıkrası ise “Gemi zorunlu

²⁴ Burada kılavuz tanımının kullanılması, kılavuz kaptanın yanında kılavuzluk idaresinin de tanımın kapsamına alınması için olduğu kanun gerekçesinden anlaşılmıştır.

²⁵ Bkz. 28/11/2006 tarihli ve 26360 sayılı RG

²⁶ Bkz. IMO A.960(23) sayılı kararı

sevk kılavuzu tarafından sevk edilirken onun kusurundan ileri gelen çatmadan geminin donatanı sorumlu değildir.” hükmü yer almaktadır.

TTK 1291 inci maddesi, “kılavuzun kusuru” başlığı altında verilmektedir. Bu maddenin birinci fıkrasında TTK 1062 nci madde ile benzer şekilde zorunlu danışman kılavuz kaptanın ve isteğe bağlı kılavuz kaptanın kusurundan donatanı sorumlu tutulmaktadır. Bunun yanında, TTK 1291 inci maddesinin ikinci fıkrası ise gemi zorunlu sevk kılavuzluğu kapsamında kılavuz kaptan tarafından sevk edilirken gemi donatanının sorumlu olmayacağına hükmeder. Ancak bu kanun maddesinde yalnızca çatmadan söz edilirken diğer kaza türlerinden söz edilmemektedir.

Bununla birlikte, Kanun Maddesinin gerekçesi incelendiğinde, 1910 tarihli Brüksel Sözleşmesine²⁷ atıf bulunmaktadır. Bu sözleşmenin 5 inci maddesine göre zorunlu sevk kılavuzunun kusurunda dahi donatan sorumlu tutulmuştur. Ancak 1910 Sözleşmesinin müzakereleri sırasında bu konuya itiraz edildiğinden ek madde konmuş ve ilgili devletlerin donatanın sorumluluğunu sınırlandıran uluslararası bir sözleşme imzalanana kadar bu madde hükümlerini uygulamak zorunda olmadıklarına hükmedilmiştir. Burada ülkemizce benimsenen hukuk anlayışından dolayı bu madde hükmünün uygulanmaması için gemi adamlarından kaynaklanan hiçbir kusur olmaması gerektiği ilkesi mülga Kanunda yer almakla beraber yeni Kanuna alınmamıştır.

TTK 1341 inci maddesinin birinci fıkrasında “1976 tarihli Sözleşme²⁸ belirlenen sorumluluk sınırları, kılavuzlara doğrudan yöneltilen bütün istemler için toplam 1.500 Özel Çekme Hakkıdır.²⁹” hükmü yer almaktadır. Bu fıkrada LLMC 1976’ya atıf yapılarak kılavuz kaptanlar için sorumluluk sınırı 1500 ÖÇH olarak belirlenmiştir. Burada oluşan zarardan kılavuz kaptana rucü ettirilebilecek sınır belirlenmiştir.

²⁷ 1910 tarihli Kurtarma, Denizde Yardım ve Kurtarma İşlerine. Mütedair Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Mukavele

²⁸ Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşme (LLMC 76)

²⁹ Özel Çekme Hakkı (Special Drawing Rights-SDR), IMF’nin üye ülkelerin mevcut resmi rezervlerine katkıda bulunmak amacıyla 1969 yılında oluşturduğu uluslararası bir rezerv varlığıdır. Özel Çekme Hakları üye ülkelere IMF kotalarıyla orantılı olarak tahsis edilir. SDR aynı zamanda IMF’nin ve diğer bazı uluslar arası kuruluşların hesap birimi olarak kullanılmaktadır. SDR’nin değeri, başlıca uluslararası para birimlerinden oluşan bir sepet esas alınarak belirlenmektedir. (URL16)

Aynı maddenin ikinci fıkrasında “1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin³⁰ III üncü maddesinin beşinci paragrafına göre malik tarafından kılavuza yöneltilebilecek rücu istemlerinde sorumluluk sınırı toplam 1.500 Özel Çekme Hakkıdır.” hükmü yer alır. Burada da CLC 92 sözleşmesine atıf yapılarak kılavuz kaptana rücu ettirilebilecek sınır olarak yine 1500 ÖÇH belirlenmiştir.

Aynı maddenin üçüncü fıkrası ise “Bu maddenin uygulamasında kılavuz terimi, gemide veya herhangi başka bir yerden gemiye kılavuzluk hizmeti veren kişiyi veya kişileri ve bu kişi veya kişilerin fiillerinden sorumlu olan bütün gerçek ve tüzel kişileri kapsar.” hükmü yer alır. Bu noktada kılavuz terimi açıklanmıştır. Buradaki tanıma göre “kılavuz” yalnız gemide bulunan kılavuz kaptan değil aynı zamanda gemide olmasa dahi kılavuzluk hizmeti veren kişi veya kişileri bunun yanında da bu kişilerin fiilen sorumlu oldukları gerçek veya tüzel kişileri ifade eder.

Diğer bir görüşe göre ise, bu tanım ile bugüne kadar Dünyada ve Türkiye’de bilinen ve kullanılıp uygulanan “kılavuz kaptan” ve “kılavuzluk hizmeti” tanımları ile örtüşmemektedir öyle ki birçok kaynakta ve bir olay nedeniyle ABD Yüksek Mahkemesi’nin bir kararında da açıkça belirtildiği üzere kılavuzluk hizmeti ancak ve ancak bir gemide verilebilir. Bir başka deyişle, bir kılavuz kaptan yalnızca üzerinde olduğu gemiye kılavuzluk hizmeti verebilir. (EROL, 2011)

Ancak daha önce belirtildiği üzere Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliğinde kılavuz kaptan “Bu Yönetmelikte belirtilen kılavuz kaptan yeterlik belgesine sahip olan kişi.” şeklinde tanımlanmıştır. Bu tanım mülga Kılavuz Kaptanların Yeterlikleri, Eğitimleri, Belgelendirilmeleri ve Çalışma Usulleri Hakkında Yönetmelikte “Bu Yönetmelikte belirtilen kılavuz kaptan yeterlik belgelerinden birisine sahip olarak; gemi kaptanına, yetkili kılavuz kaptan belgesi ile yetkilendirildiği alan dâhilinde uluslararası denizcilik teamüllerine göre geminin seyir ve manevrasına yönelik konularda danışmanlık yapan ve gemi kaptanının sorumluluğu esas olmak üzere hizmetleri seyir ve manevra ile sınırlı olarak gemiye kılavuzluk eden kişi” olarak tanımlanmıştı ki burada zorunlu sevk kılavuzluğu tamamen “kılavuz kaptan” tanımını dışında tutulmuştu.

³⁰ 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme, (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC))

Sonuç olarak, TTK'da geçen “kılavuz” tanımının “kılavuz kaptan” tanımını içermekle beraber kılavuz kaptan tanımından bağımsız olarak daha kapsamlı olduğu görülmektedir. Öyle ki kılavuz kaptanın bünyesinde çalıştığı ve dolayısıyla fiilen sorumlu olduğu kılavuzluk idaresi de bu anlamda “kılavuz” tanımının içine sokulmuştur.

İlgili madde bu kapsamda, incelendiğinde sorumluluk sınırı olarak belirlenen 1500 ÖÇH sorumluluk sınırının, dolayısıyla kılavuzluk idaresi içinde geçerli sınır olarak hüküm altına alındığı görüşü ortaya çıkmaktadır.

CLC 92 Sözleşmesine göre, bir petrol kirliliğinde, şayet kılavuz kaptanın, hasarı, “zarar vermek kastıyla”, “zarara sebep olabileceğini bile bile”, “ihmal ve dikkatsizliği” söz konusu ise tazminattan söz edilmekte ve bu tazminata sınır konulmaktadır. Normal olarak bir kılavuz kaptanın, “zarar vermek kastıyla”, “zarara sebep olabileceğini bile bile”, “ihmal ve dikkatsizliği” ile zarar vermesi düşünülemeyecek olsa da, kanunların her ihtimali dikkate alarak düzenleme yapması gerektiğinden, böyle durumlardaki tazminatlardan söz edilmesi ve bu tazminatlara sınır konulması uygun görülmektedir. (EROL, 2011)

Türk Ticaret Kanunu ilgili kanun maddelerinin her birinin gerekçeleri ise aşağıdaki şekilde bildirilmektedir:

Madde 1062 - Maddenin birinci fıkrası, 6762 sayılı Kanunun³¹ 947 nci maddesinden, mehzaz Alm. TK.nın 485 inci paragrafında 1972 yılında yapılan değişiklik de göz önünde bulundurulmak ve Yargıtay'ın 16/03/1955 tarihli ve 1954/26 Esas, 1955/4 Karar sayılı İçtihadı Birleştirme Kararına³² uygun olarak tamamlanmak ve ifadesi düzeltilmek suretiyle alınmıştır. Tasarının 1191 ve 1257 nci maddelerinde “fiili taşıyan” hakkında hükümlerin sevk edilmiş olması sebebiyle, 1062 nci maddenin birinci fıkrasının ikinci cümlesine gerek kalmadığı düşünülebilirse de, fiili taşıyan olarak donatandan başka bir kimsenin sayılması ihtimali dikkate alınarak, hükmün muhafaza edilmesi doğru görülmüştür.

Donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması, bu hususa ilişkin Türkiye'nin katıldığı milletlerarası sözleşmelerde düzenlendiği için, milletlerarası birliği teminen bu sözleşmelere atıfla yetinilmiştir. Türkiye'nin halen tarafı olduğu Sözleşmelere ilişkin özel hükümler Tasarının 1328 inci maddesinden itibaren düzenlenmiştir.

Madde 1291 - Kılavuzların hukuki statüsü, Yargıtay'ın 16/03/1955 tarihli ve 1954/26 Esas, 1955/4 Karar sayılı İçtihadı Birleştirme Kararı ile açıklığa kavuşturulmuştur. Buna göre kılavuzlar, geminin sevkindeki etkinlikleri bakımından “danışman kılavuz-sevk kılavuzu”,

³¹ 6762 sayılı mülga Türk Ticaret Kanunu

³² Bu karar ilerde ayrı bir başlık altında incelenmiştir.

onlardan yararlanmanın zorunlu olup olmaması bakımından da “zorunlu kılavuz–isteğe bağlı kılavuz” olarak tasnif edilir. İctihadı Birleştirme Kararında, 6762 sayılı Kanunun 1219 uncu maddesine tekabül eden 1929 tarihli ve 1440 sayılı Ticaret Kanununun 1278 inci maddesinin mecburi sevk kılavuzu hakkında uygulanacağı kabul edilmiştir. Bu temel ilkede bir değişiklik yapılmasına gerek görülmemiş, ama düzenlemenin tamamlanması amaçlanmıştır.

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

İkinci fıkra, 6762 sayılı Kanunun 1219 uncu maddesinden alınmıştır; bu hükmün mehzazı da 1972 değişikliğinden önceki Alm. TK.’nın 738 inci paragrafıdır. (1972 değişikliğinden sonra aynı hüküm 737 nci paragrafının ikinci fıkrasında yer almıştır). Buna karşılık 1910 Sözleşmesinin 5 inci maddesi uyarınca donatan, zorunlu sevk kılavuzunun kusurundan sorumludur. Anılan hüküm, Sözleşmenin müzakereleri sırasında çok tartışılmış ve sonuçta Fransız hukuk anlayışını yansıtan bu çözüm benimsenmiştir. Ne var ki, müzakerelere katılan devletlerin önemli bir kısmı, bu hükmü kabul edemeyeceklerini bildirmiştir. Bunun üzerine 1910 Sözleşmesine bir Ek madde (Article additionel) kabul edilmiştir. Bu maddeye göre, akit devletler, donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması hakkında bir milletlerarası sözleşme kabul edene kadar 1910 Sözleşmesinin 5 inci maddesini uygulamayacaktır. Sözleşmeyi imzalayan bütün devletlerin katıldığı böyle bir sözleşme hâlâ akdedilmiş olmadığından, millî hukukta aksine düzenlemeler yapılmasına engel yoktur. Nitekim Almanya’da da, donatan, zorunlu sevk kılavuzunun kusurundan sorumlu tutulmamıştır. Türk hukukuna da uygun olan bu kural, Tasarıda muhafaza edilmiştir. Ancak, 6762 sayılı Kanunun 1219 uncu maddesinde yer alan ikinci cümle (meğerki, gemi adamlarından olan kimseler kendilerine düşen vazifeleri yapmamış olsunlar) Tasarıya alınmamıştır; Sözleşmede yer almayan, 1861 tarihli Alman Umumî Ticaret Kanunnamesinin 740 inci maddesinden kalan bu düzenlemeye Tasarının 1288 ilâ 1290 inci maddeleri karşısında gerek bulunmamaktadır.

Madde 1341 - Donatanın ve kurtaranın 818 sayılı Borçlar Kanununun 55 ve 100 üncü maddeleri anlamında “yardımcı şahısları” ve “ifa yardımcıları”, 1976 tarihli Sözleşmenin 1 inci maddesinin dördüncü fıkrası uyarınca sorumluluklarını aynı meblağlar dâhilinde sınırlandırabilir. Bu hüküm Londra Konferansında ele alınırken özellikle şu iki soru üzerinde durulmuştur (LLMC Tutanakları, s. 104, 108, 113, 144, 227): (1) “yardımcı şahıs” kavramına “kılavuz”lar girer mi?; (2) “yardımcı şahıslar” ve bu meyanda kılavuzlar için ulusal hukukta daha düşük sorumluluk sınırları kabul edilebilir mi? Bu konuda yürütülen müzakerelerde, bu soruların ikisine de olumlu yanıt verileceği sonucuna varılmıştır. Bu kabule uygun olarak, birçok ülkede kılavuzlar bakımından özel hükümler sevk edilmiştir. Örneğin Almanya’da, Ticaret Kanununa 487c maddesi eklenmiş ve kılavuzların sorumluluğu bakımından bin tonluk veya oniki yolcu kapasiteli bir geminin sınırının esas alınması kabul edilmiştir; İngiltere’de ise, talebin ve geminin niteliğine bakılmaksızın,

sorumluluk sınırı bin İngiliz Sterlini olarak saptanmış, bu bedele de kılavuzluk ücretinin eklenmesi öngörülmüştür (Pilotage Act 1987, m. 22).

Türk hukukunda, bu konuya ilişkin düzenleme yapılması gerekli görülmüştür. Yakın zamanlarda yaşanmış olan deniz kazalarında, kaza geçiren gemilerin tam ziyaa uğradığı ve yabancı donatanları tarafından terk edildikleri görülmüştür. Dolayısıyla, geminin donatanı aleyhine tazminat taleplerinin dermeyan edilmesi mümkün olmamıştır. Böyle hallerde gemi, kılavuz yönetiminde seyir yapmışsa, doğrudan kılavuza veya onu istihdam eden işletmeye sorumluluk tevcih edilmesi ihtimali vardır. Yargıtay'ın 16/3/1955 tarihli ve 1941/26-4 sayılı içtihadı birleştirme kararıyla kabul edildiği gibi, Türk hukuku bakımından, kılavuz bir danışman niteliğindedir; kılavuzun sorumluluğu da 818 sayılı Kanunun vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümlerine göre tayin edilir. O halde, aslen donatanın sorumlu olduğu hallerde, donatana yöneltilecek tazminat taleplerinin bütünüyle kılavuzlara yönlendirilmesi uygun değildir. Ancak, kılavuzların sorumluluğunu tamamen kaldırmak da, borçlar hukukunun ilkeleriyle bağdaşmaz. Bu nedenle çözüm, Almanya ve İngiltere örneklerinde olduğu gibi, 1976 tarihli Sözleşmede öngörülen sınırlardan daha düşük sınırlar tesis etmektir. Bu amaçla maddenin birinci fıkrasında, 1976 tarihli Sözleşmenin 6 ncı maddesinin dördüncü fıkrasında düzenlenen kurtarma ile ilgili özel hüküm örnek alınarak binbeşyüz Özel Çekme Hakkı tutarında bir sınır kabul edilmiştir.

Maddenin ikinci fıkrası, rücu talepleri bakımından sınırı düzenlemektedir. 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin III üncü maddesinin dördüncü fıkrasının (b) bendi uyarınca, o Sözleşmeden doğan talepler için kılavuzlara doğrudan dava açılması mümkün değildir. Ancak, aynı maddenin beşinci fıkrası uyarınca donatanın bir rücu davası yoluyla kılavuza müracaat etmesi ihtimali bulunmaktadır. Bu ihtimalde, kılavuzları yukarıda önerilen sorumluluk sınırından yararlandırmak gerekir. Hüküm bu amaçla sevk edilmiştir.

Üçüncü fıkrada kılavuzu istihdam edenin sorumluluk sınırı düzenlenmiştir. Bir gemiye kılavuzluk hizmetini fiilen veren kişi, uygulamada daima bir gerçek kişi olacaktır. Ancak, bu gerçek kişiler, hiç istisnasız bir kamu veya özel hukuk tüzel kişisi tarafından istihdam edilmektedir. Hükümün birinci fıkrası uyarınca kılavuzlara tanınan sorumluluk sınırlarından, onları istihdam eden tüzel kişilerin de yararlandırılması zorunludur. Üçüncü fıkra bu hususu tanzim etmektedir. Bu kurala göre, hizmeti veren kılavuz ve onu istihdam eden tüzel kişi, topluca bir tek sorumluluk sınırına tâbidir; dolayısıyla da binbeşyüz Özel Çekme Hakkı tutarında tek bir fon tesis ederek sorumluluklarını sınırlayabilirler. (Başbakanlık Resmi Sitesi)

6762 sayılı TTK değişikliklerine gerekçe olarak gösterilen sebepler incelendiğinde ulusal gerekliliklerin yanında uluslararası düzenlemelerin de göz önünde bulundurulduğu bunun yanında diğer ülkelerin mevzuatlarının da araştırıldığı anlaşılmaktadır.

Örneğin geminin tamamen zayi olduğu durumlarda ve donatana dava açmanın mümkün olmadığı durumlarda zorunlu danışman kılavuz kaptana veya kılavuzluk idaresine dava açılabileceği anlaşılmaktadır. Ancak donatana açılacak dava sınırının kılavuzlar için fazla olacağı dolayısıyla, kılavuzlar için Borçlar Kanununun vekâlet ilişkileri uyarınca açılacak

dava için daha düşük bir sorumluluk sınırı belirlenmesine karar verilmiştir. Bu sınır da daha önce ifade edildiği üzere 1500 ÖÇH olarak belirlenmiştir. Bu sorumluluk sınırı, İngiltere’de 1000 Sterlin iken Almanya’da ise bin tonluk veya oniki yolcu kapasiteli bir geminin sınırı olarak belirlenmiştir.

5.1.1.1. İsteğe Bağlı Kılavuzluk

İsteğe bağlı kılavuzluk, kılavuzluk hizmeti almanın isteğe bağlı olduğu durumdur. Bu durumda kılavuzluk hizmeti almak gemi kaptanının inisiyatifine bırakılmıştır.

Bu durumda gemiye kılavuz kaptan almanın isteğe bağlı olmasının yanında geminin emniyetli seyrine yönelik olarak gemi kaptanının sorumluluğu devam etmektedir. Gemi kaptanı, kılavuz kaptanın tavsiyelerini emniyetli görmediği takdirde uygulamak zorunda değildir.

Türk boğazlarındaki kılavuzluk hizmetleri, Montrö Boğazlar Sözleşmesi uyarınca isteğe bağlı kılavuzluk hizmetleridir. Ancak büyük gemilerde ve özellikle tankerlerde kılavuz alma oranının yüksek olması gemi işletmecilerinin seyir emniyetine verdikleri önemi göstermektedir.

Kılavuz kaptan sorumluluk almasa dahi, bu durum kılavuz kaptanın o bölgeyi çok iyi tanıdığı gerçeğini değiştirmez. Gemi kaptanı da sorumluluktan kurtulmamış olsa bile gemisinin seyir emniyetinin arttığına dair güveni yüksektir.

5.1.1.2. Zorunlu Kılavuzluk

Zorunlu kılavuzluk; kılavuzluk hizmeti almanın başka bir deyişle gemiye kılavuz kaptan almanın zorunlu olduğu kılavuzluk şeklidir.

Bu durumda, esasen zorunlu kılavuzluk tabiri kendi başına kullanılan bir kılavuzluk şekli olmasa da zorunluluğun sınıflandırılması açısından zorunlu kılavuzluk ifadesi ayrıca kullanılmıştır.

Bu kapsamda, zorunlu kılavuzluk hizmeti de Zorunlu Danışman Kılavuzluk ve Zorunlu Sevk kılavuzluğu olmak üzere ikiye ayrılır.

5.1.1.2.1. Zorunlu Danışman Kılavuzluk

Zorunlu danışman kılavuzluk, kılavuz kaptan almanın zorunlu olduğu ancak kılavuzun yalnızca danışman niteliğinde olduğu dolayısıyla gemi kaptanının geminin seyir ve sevk sorumluluğunun devam ettiği kılavuzluk şeklidir.

TTK değişikliği madde gerekçelerinde ve Yargıtay'ın içtihadı birleştirme kararında da ifade edildiği üzere, Türk limanlarına yanaşma ve kalkma ve benzeri liman manevraları ile İzmit Körfezi etap seyri bölgesinde kılavuzluk hizmetleri zorunlu danışman kılavuzluk hizmetleridir.

Dünyada genellikle kılavuzluk hizmetleri bu şekilde uygulanır. Bu çalışmada incelenen örneklerden Süveyş ve Kiel Kanallarında da kılavuzluk hizmetleri bu şekilde uygulanmaktadır.

Dünyada kılavuzluk hizmetlerinin daha ziyade bu şekilde uygulanmasına sebep olarak; sorumluluk alanın, kaza sonucu ortaya çıkan sorumluluğu da alacağı gösterilebilir. Öyle ki geminin yönetiminin sorumluluğunu alırken, meydana gelecek hasarın maddi sorumluluğunu kabul etmemek mümkün değildir. (İSTİKBAL, 2005)

Bu durumda, kılavuz kaptanın ve dolayısıyla kılavuzluk idaresinin tamamen sorumsuz olduğu söylenemez. Daha önce belirtildiği üzere ulusal mevzuatımızda bu durumun Borçlar Kanununun vekâlete dair hususlarına tabi olmaktadır. Alman ve İngiliz hukuklarında da donatanın kaybını kılavuza rücu ettirme hakkı olduğu gibi kılavuzun ise bu sorumluluğu sınırlandırma hakkı olduğu bu çalışmada ifade edilmiştir.

5.1.1.2.2. Zorunlu Sevk Kılavuzluğu

Zorunlu sevk kılavuzluğu, kılavuz kaptanın geminin seyir ve sevk kumandasını aldığı kılavuzluk şeklidir. Ülkemizde hâlihazırda zorunlu sevk kılavuzluğun uygulandığı kılavuzluk hizmet sahası bulunmamaktadır.

Panama Kanalında kılavuzluk hizmetleri bu kapsamda değerlendirilmektedir. Kanal İdaresi de yine bu durumda kılavuz kaptanın kusurundan dolayı sorumludur. Bu çalışmada incelenen kaza olayında da görüldüğü üzere Panama Mahkemeleri kılavuzun kusurunda donatanın değil kılavuz kaptanın ve Kanal İdaresinin sorumlu olduğuna hükmetmiştir.³³

İlgili liman, boğaz ya da sahil devleti kılavuz kaptan alınmasını nasıl zorunlu tutabiliyorsa, eğer isterse, Panama Kanalı'nda olduğu gibi, kılavuz kaptanı “geminin yönetiminden sorumlu” da yapabilir. Bu durumda, meydana gelen bir kazada geminin kaptanı sorumlu olmaz, sorumluluk kılavuz kaptana ve dolayısıyla ilgili liman, boğaz ya da sahil devletine ait olur. (İSTİKBAL, 2005)

5.1.2. Yargıtay'ın İlgili İçtihadı Birleştirme Kararının İncelenmesi

Türk Ticaret Kanunu ilgili maddelerinin gerekçesinde bahsedilen Yargıtay'ın 16/3/1955 tarihli ve 1941/26-4 sayılı İçtihadı Birleştirme Kararında iki ayrı dava söz konusudur.

Bu davalardan ilki; 16/06/1945 tarihinde kılavuzlu olarak Sirkeci rıhtımından hareket eden Mete gemisinin TCDD'ye ait dubaya çarparak hasar vermesinden dolayı TCDD tarafından geminin donatanı aleyhine açılan davadır.

İkinci dava ise; Mısır bayraklı Muhammet Ali Elkebir gemisinin 27/09/1948 tarihinde Galata rıhtımına yanaşma manevrası sırasında rıhtımda bağlı bulunan Denizyollarına ait

³³ Bkz. Bölüm 4.1.1.

Etrüsk vapuruna ve rıhtıma teması sonucu Denizyolları tarafından gemi donatını aleyhine açılan davadır.

İlgili Hukuk daireleri tarafından bu davalardan ilkinde gemi kaptanının ve donatanın sorumlu olmayacağı hükmüne varırken, ikinci davada ise kılavuz kaptanın yalnız danışman olduğu ve gemi kaptanı ve donatanının sorumlu olduğuna hükmetmiştir.

Yargıtay'ın bu kararında, ulusal mevzuatımıza atıflar yapılırken, uluslararası sözleşmeler ve diğer ülkelerdeki örneklerin de incelendiği anlaşılmaktadır.

Yargıtay sonuç itibariyle, gemide bulunan kılavuz kaptanın kusurundan kaynaklanan çatmalarda donatanın sorumlu olduğu hükmüne varmıştır. Bu karar ile kılavuzun bir danışman niteliğinde olduğu tespit edilmiş olup bu hâliyle donatan ile kılavuz arasındaki ilişkinin vekâlet ilişkisi ve kılavuzun sorumluluğunun da Borçlar Kanununun vekâlete ilişkin hükümlerine tâbi olduğu kabul edilmektedir. (ERTAN, 2010)

Yargıtay'ın bu kararında kılavuz kaptanların sorumlulukları bakımından kılavuzluk hizmetleri de açıklanmıştır.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

6.1. Kılavuzluk Hizmetleri

İncelenen kanal örneklerinin tamamında gemiye kılavuz kaptan almanın zorunlu olduğu görülmüştür. Bir gemi kaptanının tanımadığı dar suyollarında ve kanallarda o bölgeyi tanıyan bir kılavuz kaptandan yardım alması geminin o bölgedeki seyir emniyeti açısından şüphesiz oldukça önemlidir. Ülkemizde de Boğazlar bölgesi hariç olmak üzere (Montrö Sözleşmesi gereği isteğe bağlı kılavuzluk uygulanmaktadır.) bütün limanlarımızda gemiye kılavuz kaptan almak zorunludur. Ülke olarak, Montrö Sözleşmesine halel getirmeksizin Boğazlarımızda kılavuz kaptan alma oranlarını artırmak için çeşitli çalışmalar yapılmaktadır. O halde Kanal İstanbul için kılavuz kaptan almanın zorunlu olması gerektiği öngörülmektedir.

Panama Kanalı ve Süveyş Kanalı örneklerinde görüldüğü üzere, kılavuz kaptan alma zorunluluğu çok küçük tekneler için bile uygulanmaktadır. Öyle ki, Panama Kanalı'nda 20m altındaki tekneler için bile Kanal operasyonları ve Kanal'da seyir hakkında bilgi vermek üzere bir danışman atandığı görülmüştür. İncelenen örneklerde görülen durumla aynı doğrultuda olarak Kanal İstanbul'da da kılavuz alma zorunluluğunun küçük teknelere de uygulanmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Zorunlu kılavuzluk uygulamasının hangi gemileri kapsayacağı ve hangi gemilere kılavuz kaptan muafiyeti uygulanabileceği teknik çalışmalar sonucu belirlenecektir. Bununla birlikte hangi durumlarda ilave kılavuz kaptan uygulamasına gidileceği de yine teknik çalışmalar sonucunda belirlenebilir.

6.2. Kanal Kılavuzlarının Sorumlulukları

Süveyş Kanalı'nda kılavuz kaptanın kusurlu olsa dahi hiçbir sorumluluğu olmadığı görülmüştür. Süveyş Kanalı, giriş çıkışlarında kanal kapak sistemleri bulunmayan çok büyük

değişiklikleri gerektirmeyen bu çalışmada incelenen örnekler içerisinde en kolay seyir kanalını barındıran kanal diye tabir edilebilecek bir su yolu olmasına rağmen gemi kaptanlarının en tedirgin olduğu kanallardandır. Nitekim kaza istatistikleri de bunu ortaya koymaktadır.

Kiel Kanalında ise kılavuzluk hizmetlerinin zorunlu danışman kılavuzluk şeklinde olduğu görülmektedir. Almanya’da zorunlu danışman kılavuzluğunda, kılavuz kaptanın kusurundan donatanın sorumluluktan kurtulmayacağı ifade edilirken kılavuz kaptana rücu ettirebilecek sınır olarak ise 1000 tonluk gemi veya 12 yolcusu olan yolcu gemisi sınır olarak alınmıştır.

Panama Kanalında daha önce belirtildiği üzere zorunlu sevk kılavuzluğu uygulanmaktadır. Kılavuz kaptanın kusurunda donatan sorumlu tutulmadığı gibi Panama Kanal İdaresi de kılavuz kaptanın kusurundan doğan kazalardan sorumlu tutulmuştur. Panama Kanal’ının yönetiminin Amerika Birleşik Devletleri’nde olduğu süreçte de aynı durumun söz konusu olduğu anlaşılmıştır.

Bölüm 4.1.1.’de incelenen örnekte görüleceği üzere, kılavuz kaptanın hatasından kaynaklanan bir kazada Kanal İdaresinin sorumlu tutulabilmesinin gemi donatanlarında büyük memnuniyet doğurduğu muhakkaktır.

Bunların dışında, sorumlu olmasa dahi bir kılavuz kaptanın köprüüstüne gelmesiyle birlikte gemi kaptanında bir güven ve rahatlama duygusu oluşur. Kılavuz kaptanın sorumlu olması durumunda ise gemi kaptanında çok daha büyük bir güven ve rahatlama duygusu oluşacaktır.

Ulusal mevzuatımızda kılavuz kaptanların kusuruna bağlı olarak donatanın sorumluluklarına yönelik düzenlemeler yer alırken, kılavuz kaptan kusuruna bağlı olarak kılavuz kaptanın bağlı olduğu idare de sorumlu tutulabilmektedir. Öyle ki TTK’da yer alan “kılavuz” tanımı “kılavuz kaptanı veya kılavuz kaptanın fiilen sorumlu olduğu kılavuzluk idaresini” de içermektedir.

İncelenen üç kanal örneğinde ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünde de görüleceği üzere; incelenen kanal kılavuz kaptanlarının, kanal idareleri bünyesinde ve Türk boğazları kılavuz kaptanlarının ise Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü bünyesinde çalıştıkları görülmektedir.

İncelenen bütün örneklerde olduğu gibi, Kanal İstanbul kılavuz kaptanlarının da aynı şekilde Kanal İstanbul çalışanları olmaları ve fiilen Kanal İstanbul yönetimine karşı sorumlu olmaları gerektiği görüşü öne çıkmaktadır.

Ülkemizde bu çalışmada ifade edilen kılavuzluk hizmet türlerinin her birini uygulamaya yönelik düzenlemeler mevcuttur. TTK'da ve ilgili Yargıtay'ın İçtihadı Birleştirme Kararında kılavuzluk hizmetleri tanımları yer almıyor olsa da bu hizmetlere yönelik hükümler bulunmaktadır. Bunun yanında, yapılan değişiklikle Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliğinde yer alan kılavuz kaptan tanımının değiştirilerek kılavuz kaptanın önceki Yönetmeliğe göre yalnız danışman olduğu hükmü de ortadan kalkmıştır.

Panama Kanalının, bu çalışmada incelenen diğer iki kanala nazaran seyir emniyeti bakımından daha büyük riskler barındırıyor olmasına rağmen istatistikler incelendiğinde daha emniyetli olduğu görülmüştür. Öyle ki Panama Kanalında Kiel Kanalından daha fazla kanal kapak sistemi bulunurken Süveyş Kanalında kanal kapak sistemi bulunmamaktadır. Bunun yanında Panama Kanalında seyir boyunca yer yer büyük rota değişiklikleri bulunurken diğer iki kanalda daha az rota değişiklikleri bulunmaktadır.

Bunun yanında, Kanal İstanbul'la ilgili olarak, bu çalışmada incelenen örneklerden farklı olarak Kanalın cazibesinin artırılmasının gerekebileceği yönünde bir düşünce de bulunmaktadır. Öyle ki Montrö Boğazlar Sözleşmesinde Boğazlarımızda "ulaşım özgürlüğü" ilkesi kabul edilmiştir.

Bu itibarla, bu çalışmada kılavuz kaptanların sorumlulukları kapsamında yapılan incelemeler sonucunda, Kanal İstanbul'da kılavuzluk hizmetlerinin, Panama Kanalında olduğu gibi ve TTK 1291 inci maddesinin ikinci fıkrasında geçtiği üzere zorunlu sevk kılavuzluğu kapsamına alınmasının gerekli olduğu değerlendirilmiştir.

Bu doğrultuda, Kanal İstanbul için zorunlu sevk kılavuzluğu tesis edilmesi bununla birlikte Kanal yönetimin de kılavuz kaptanın kusurundan dolayı sorumlu tutulabilmesi yönünde de ayrıca düzenleme yapılmasına gerek olmayacağı değerlendirilmektedir.

Böylesi bir uygulamanın; Kanal İstanbul'un, geçişin serbest olduğu İstanbul Boğazına bir alternatif olduğu düşünöldüğünde gemi donatanlarının tercihinin Kanal İstanbul yönünde olması adına teşvik edici bir rol onayacağı düşünölmektedir. Bu çalışmada daha önce de ifade edildiği üzere İstanbul Boğazında, Montrö Sözleşmesi kapsamında isteğe bağlı kılavuzluk modeli uygulanmaktadır. Büyük gemi donatanların bu durumdayken bile kılavuzlu geçişi tercih etmeleri, Kanal İstanbul gibi zorunlu sevk kılavuzluğu olan bir alternatifin, gemi donatanları için daha çekici olacağı öngörülmektedir.

Panama Kanalında, kılavuz kaptan kusurunda kılavuz kaptanın ve Kanal İdaresinin sorumlu tutulması ilkesinin, Panama Kanalı'nın yönetiminin Amerika Birleşik Devletlerinde iken de geçerli olduğu görölmüştür.

Bu çalışmada önerildiği üzere Kanal Kılavuzlarının zorunlu sevk kılavuzu olmaları durumunun kılavuz kaptanların hata yapma lüksünü azalttığı muhakkaktır. Bu yüzden de Kanal kılavuzlarının eğitim ve çalışma usullerinin Ülkemizde uygulanan diğer kılavuzluk hizmetlerinden ayrı tutulması gerektiği düşünölmektedir.

Bu kapsamda, Kanal İstanbul kılavuzlarının eğitimleri için Port Revel ve Panama'dakine benzer model eğitim sahası oluşturulması ve kılavuz kaptanların göreve kabul edilmeden önce ve görevleri sırasından düzenli olarak söz konusu model eğitim sahasında gemi kullanma eğitimleri almalarının ve bu eğitimler kapsamında sınava tabi tutulmalarının sağlanması yerinde olacaktır.

6.3. Mevzuat Düzenlemeleri

Kılavuzluk hizmetlerine yönelik genel düzenlemeler hâlihazırda Limanlar Yönetmeliği ile yapılmaktadır. Bu kapsamda Limanlar Yönetmeliğinde yapılabilecek değişiklikler için taslak değişiklik Ek-1’de yer almaktadır.

Ulusal mevzuatımızda kılavuz kaptanın, donatanın sorumluluğuna dair ve dolayısıyla kılavuz kaptan kusuruna dair hususlar hâlihazırda bulunmaktadır. TTK ilgili maddeleri kılavuzluk hizmet türlerine değinmiştir. Bunun yanında, TTK’da bulunan kılavuz ifadesinin yalnız gemiden fiilen kılavuzluk hizmeti veren kılavuz kaptan tanımından farklı olarak ve kılavuz kaptanı da içerecek şekilde kılavuz kaptanının fiilen sorumlu olduğu özel veya tüzel kişiliği kapsadığı anlaşılmıştır.

Dolayısıyla Limanlar Yönetmeliğine eklenebilecek “Kanal İstanbul İçin Özel Hükümler“ başlığı altındaki kısma “Kanal İstanbul’da, İdarece belirlenmiş olan kılavuz alma/bırakma yerleri dâhilinde bir gemiye atanmış olan kılavuz kaptan o geminin seyir ve sevk kumandasını alacaktır.” hükmünün eklenmesi yeterli olacaktır.

Böyle bir maddenin eklenmesiyle, Kanal Kılavuzlarının Zorunlu Sevk Kılavuzu oldukları hüküm altına alınmış olacaktır. Dolayısıyla Kanal Seyri sırasında ve Kana içindeki manevralarda kılavuz kaptan kusurundan kaynaklanan olası bir kazada donatan sorumlu olmayacaktır.

Konuyla ilgili olarak, bu çalışma kapsamında önerilen model olan Panama Kanalı kılavuzluk hizmetleri modelinde de görüleceği üzere Panama Kanalı Sularında Seyir Hakkında Yönetmeliğin “Kılavuzluk” başlıklı beşinci bölümünün “Zorunlu Kılavuzluk” Başlıklı Birinci Kısımının 92 inci maddesinde “Bir gemiye atanmış olan kılavuz kaptan o geminin seyir ve sevk kumandasını alacaktır.” hükmünün yer aldığı görülmektedir.

Bu anlamda, Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliğinde kılavuz kaptan tanımının genişletilmiş olmasının konuya yönelik olarak mevzuat anlamında kolaylaştırıcı olduğu görülmüştür.

Kanal İstanbul kılavuz kaptanlarında, Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Eğitim ve Sınav Yönergesinde belirtilen kılavuz kaptan gereklerine ilave olarak aşağıda örnek olarak belirtilen ilave gerekliliklerin aranmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir. Bu amaçla Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Eğitim ve Sınav Yönergesinde yer alabilecek taslak değişiklikler Ek-2’de sunulmaktadır.

Bu tez çalışması hazırlanırken, daha önce de belirtildiği üzere Kanal İstanbul Projesinin etüt-proje çalışmaları devam etmektedir.

Ek-1 Limanlar Yönetmeliği Değişiklik Taslağı

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığından:

LİMANLAR YÖNETMELİĞİNDE DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR YÖNETMELİK

MADDE 1 – 31/10/2012 tarihli ve 28453 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan Limanlar Yönetmeliğinin 13 üncü maddesine aşığıdaki altıncı fıkraya eklenmiştir.

“(6) Kanal İstanbul’dan geçecek olan boyu 20 metre ve daha büyük olan tüm gemiler kılavuz kaptan alma talebinde bulunmak zorundadırlar. Ancak İdarenin uygun görmesi halinde boyu 50 metreden küçük olan yüksek manevra kabiliyeti sahip özel yatlara kılavuz kaptan muafiyeti tanınabilir. Bu şekilde gemiye çıkan kılavuz kaptanlar, kanal seyri boyunca atandıkları gemilerin seyir sevk ve idaresini ele alırlar.”

Yürürlük

MADDE 48 – (1) Bu Yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 49 – (1) Bu Yönetmelik hükümlerini Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı yürütür.

**Ek-2 Gemi Adamları Ve Kılavuz Kaptanlar Eğitim ve Sınav Yönergesi Değişiklik
Taslağı**

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığında:

**GEMİ ADAMLARI VE KILAVUZ KAPTANLAR EĞİTİM VE SINAV
YÖNERGESİNDE DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR YÖNERGE**

MADDE 1 – 12/02/2018 tarihli ve 12159 sayılı Bakanlık Oluru ile yürürlüğe giren Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Eğitim ve Sınav Yönergesinin 85 inci maddesinin yedinci fıkrasına aşağıdaki (c) ve (d) bentleri eklenmiştir.

“c) Kanal İstanbul Kılavuz Kaptanlığı için; aday, bir yetkili kılavuz kaptan nezaretinde, 200 metre ve daha büyük gemiyi kılavuzluk gereklerine uygun ve emniyetli bir şekilde ilgili Kanal İstanbul’dan geçirmelidir.

d) Bu Yönerge kapsamında, Kanal İstanbul’da görev yapmak üzere yapılan sınavlarda başarılı olan adaylar bir ay boyunca Model Eğitim Sahasında acil durum senaryoları da dâhil olmak üzere uygulamalı eğitim alırlar. Eğitim sonunda ayrıca uygulamalı sınava tabi tutulurlar. Uygulamalı sınavda başarısız olan adaylar Kanal İstanbul’da hizmet verme hakkını kaybederler ancak İdarenin uygun görmesi halinde başka bir hizmet sahasında görevlendirilebilirler.”

MADDE 2 – Aynı Yönergenin 86 ncı maddesine aşağıdaki üçüncü fıkra eklenmiştir.

“(3) Kanal İstanbul’da görev yapan kılavuz kaptanlar yenileme eğitimlerinde; bu maddede belirtilen gereklere ek olarak, Model Eğitim Sahasında acil durum senaryoları da dâhil olmak üzere uygulamalı eğitim alırlar. Aldıkları bu eğitimlerin sonunda bu Yönerge kapsamında uygulama sınavına tabi tutulurlar. Uygulama sınavında başarısız olan kılavuz kaptanlar Kanal İstanbul’da görev yapma haklarını kaybederler. Bu şekilde Kanal İstanbul’da görev yapma hakkını kaybeden kılavuz kaptanlar, bu Yönergede belirtilen diğer bütün eğitimleri tekrar alırlar ve tekrar Yönerge kapsamında sınava tabi tutulurlar.”

Yürürlük

MADDE 3 - (1) Bu Yönerge Bakanlık Makamının onayı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 91 - (1) Bu Yönerge hükümlerini Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanı yürütür.

KAYNAKÇA

- https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi_gecis.aspx
- <http://adevarul.ro/assets/adevarul.ro/MRImage/2014/08/02/53dccdb60d133766a8f1e05d/627x0.jpg>
- <https://www.marineinsight.com/maritime-history/a-brief-history-of-the-panama-canal/>
- <http://www.worldbulletin.net/haber/146530/egypt-signs-with-six-international-firms-to-dredge-new-suez-canal>
- https://www.cruisecompete.com/images/itin_maps/77/e9n14d.jpg
- <http://www.cruisemapper.com/ports/kiel-canal-port-901>
- <https://www.panacanal.com/eng/op/transit-stats/2017/Table01.pdf>
- <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/NavigationStatistics.aspx>
- <http://micanaldepanama.com/expansion/training-and-preparation/>
- <https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/AboutSuezCanal.aspx>
- <http://micanaldepanama.com/expansion/>
- <http://www.imf.org/external/np/exr/facts/tur/sdrt.pdf>
- <http://panamacanalpilots.com/index.php?p=quienes-somos>
- <https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/NewSuezCanal.aspx>
- Authority, S. C. (2015). Pilotage. *Rules of Navigation* (s. 35). içinde Suez Canal Authority. *Başbakanlık Resmi Sitesi*.
www.basbakanlik.gov.tr/docs/kkgm/kanuntasarilari/.../madde%20gerekce.doc
- CLARKE, Micheal. <https://www.britannica.com/topic/Kiel-Canal>
- DTGM. https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi_gecis.aspx
- EROL, A. (2011). Kılavuz Kaptan, Kılavuzluk Hukuku ve Ülkemiz. *Denizcilik Dergisi*, 44-48.
- ERTAN, Ş. S. (2010). 1976 LLMC HÜKÜMLERİNE GÖRE SINIRLI SORUMLULUĞA TÂBİ BORÇLULAR VE ALACAKLAR.
- Federal Waterways and Shipping Administration*. (2018, Ocak). www.wsa-kiel.wsv.de/Service/.../Broschuere_NOK_eng.pdf
- GARD. (1998, Nisan 01). GARD: <http://www.gard.no/web/updates/content/52970/pilotage-law>

- GARD. (2006, Şubat 01). GARD: <http://www.gard.no/web/updates/content/52205/panama-canal-authority-found-liable-for-negligence-of-a-pilot>
- German Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways. (2017, Kasım 3). *Alman Seyir ve Hidrografi Dairesi*, s. 109.
- GREG, D. (2014). *Panama Canal100*. Allianz Global Corporate & Specialty SE.
- İSTİKBAL, C. (2005, Nisan 07). <http://www.kaptanhaber.com/yazarlar/cahit-istikbal/kilavuz-kaptanin-sorumlulugu-meselesi/81/>
- KAİK. (2014). *TANAIS DREAM ve SULTANAHEMET*. Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu.
- KEDKEM. (2013, Şubat 23). <https://kedkem.com/muhendislik/insaat/muhendislik-harikasi-panama-kanali.htm>
- KEGM. <http://kiyiemniyeti.gov.tr/hakkimizda>
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü . (2017). *Faaliyet Raporu*.
- KLİNGEN, R. Waterways and Shipping in Germany. Waterways and Shipping in Germany.
- Milliyet. (2018, Ocak 12). <http://www.milliyet.com.tr/kanal-istanbul-nedir-guzegahi-gundem-2591192/>
- PANCANAL. (2015, Temmuz 25). <https://www.pancanal.com/eng/acp/acp-overview.html>
- PANCANAL. (2017). <https://www.pancanal.com/eng/acp/record-de-seguridad.html>
- PERRET, A. (2016). Panama. *Pilotage Bulletin*, 18-19.
- SCA. *Suez Canal Authority*.
<https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanalAuthority/Pages/default.aspx>
- UDHB. (2018, Ocak 15). <http://www.udhb.gov.tr/haber-752-bakan-arслан--kanal-istanbul-projesi%60nin-guzergahini-acikladi.html>
- UDHB. (2018, Ocak 15). Basın Bildirisi. Ankara.

ÖZGEÇMİŞ

Adı : Mehmet Emin
Soyadı : ÖNAL
Doğum Tarihi : 23/10/1980
Doğum Yeri : Kulu
Lise : 1992 – 1998, Özel Muradiye Erkek Lisesi
Lisans : 1999 – 2004, İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi
Güverte Bölümü
Çalıştığı Kurum : 2015 – devam ediyor, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı