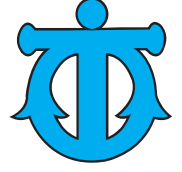




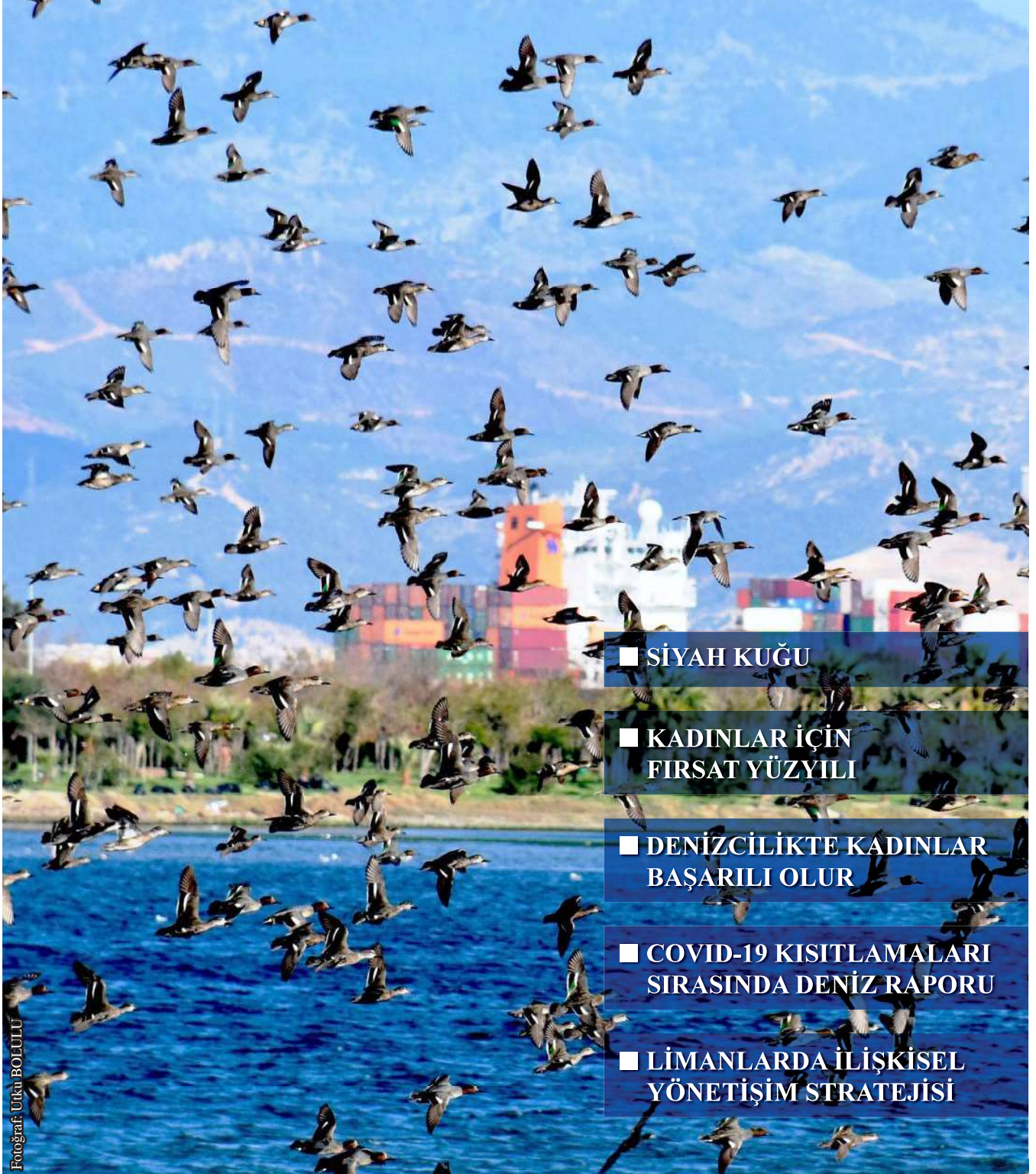
# DENİZDEN MERHABA

33. YIL



İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Dergisidir.

Nisan - Mayıs - Haziran 2020 • Sayı:26



■ SİYAH KUĞU

■ KADINLAR İÇİN  
FIRSAT YÜZYILI

■ DENİZCİLİKTE KADINLAR  
BAŞARILI OLUR

■ COVID-19 KISITLAMALARI  
SIRASINDA DENİZ RAPORU

■ LİMANLARDA İLİŞKİSEL  
YÖNETİŞİM STRATEJİSİ





Av. Barış Çalık

## COVID-19 KISITLAMALARI SIRASINDA DENİZ RAPORU

*Ülkemizdeki deniz raporu sisteminin mesai saatleri dışı bakımından 24 saat çalışma prensibi olan ilgili liman başkanlıklarının da görevlendirilmesi şeklinde düzenlenmesi çok yararlı olacaktır. Nitekim özünde deniz raporu müessesesi bir yargılama ya da uyuşmazlığı çözme konusu değildir. Aksine deniz raporu müessesesi kaptan ve olaya tanık olan gemi adamlarının tek taraflı beyanlarının resmi olarak zabıt altına alınmasıdır.*



**K**aptan, deniz seferi sırasında meydana gelen bütün kazaları ve zararları ulaştığı ilk varma limanında resmen tespit ettirmek ve kayda aldirmek zorundadır. Türk Ticaret Kanunu (“TTK”) ‘nun yanı sıra 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Kanunu’nun 12’nci ve 23’ncü maddelerine göre de bu

tespiti yaptırmak kaptan için cezai yaptırıma bağlanmış bir zorunluluktur.

İngilizce kökenli olup denizcilik terminolojisinde de “Sea Protest” olarak adlandırılan deniz raporunun gerçekleştirilmesi ülkelere göre farklılıklar göstermektedir. Deniz raporu bazı ülkelerde kaptan

tarafından notere veya liman başkanlığına yapılan tek taraflı bir beyan iken, Türkiye’nin de yer aldığı bazı ülkelerde bu tek taraflı beyan bu konuda yetkili kılınmış mahkemeye yapılmaktadır.

Konu ilk olarak eski Türk Ticaret Kanunu’nun 982 ila 984’ncü maddelerinde düzenlenmiş<sup>1</sup> ve uygulaması da



# DENİZ HUKUKU

deniz raporu talebinde bulunan gemi kaptanının rapora konu olan olayların izah edildiği bir kaptan raporu hazırlayarak, ekine ilgili olayların kaydedildiği gemi jurnali sayfalarının örnekleri ve gemi mürettebat listesi ile birlikte mahkemeye başvurarak bizzat hakime ifade vermesi ve mürettebattan iki gemi adamını tanık olarak mahkemeye dinlettirmesi şeklinde gerçekleşmektedir.

Deniz raporunun mahkemeden düzenlenmesi sistemi eski kanunda olduğu gibi yeni Türk Ticaret Kanunu sisteminde de aynı şekilde korunmuştur. (madde1098 vd). Ne var ki bu sistemin sakıncaları bulunmakta olup günümüzde tartışmalı ve zorluklar doğuran uygulamalara yol açmaktadır2. Sorun deniz raporu düzenlemesinin yargısal bir işlem mi idari bir işlem mi olduğu sorusunda yatmaktadır. Birçok ülkede deniz

raporu kaptan tarafından noter veya liman başkanlığı kanalı ile yapılan tek taraflı bir beyandır. Bizde ise mahkeme yolu esas alınmıştır. Yeni kanunun bu konuda getirdiği tek yenilik yurtdışında Türk konsolosluklarına da başvuru yapılabilecek olmasıdır. Günümüzde deniz taşımacılığı teknolojisi son derece gelişmiş olmakla, deniz ticaretinde büyük hacimler artık konteynerler ve konteyner gemileri ile taşınır hale





# DENİZ HUKUKU



gelmiştir. Özellikle konteyner gemilerinin gerek tahmil tahliye imkanları, gerekse de limanlardaki tahmil tahliye ekipmanlarının gelişen teknoloji ile çok etkili ve süratli hale gelmesi sonucu konteyner gemilerinin liman operasyonları çok kısa bir zaman içerisinde tamamlanmakta olup çoğu zaman bu gemiler tatil günlerinde veya mesai saatleri sonrasında limana gelerek tatil bitmeden veya mesai başlamadan tüm operasyonlarını tamamlayarak hareket etmektedir. Benzer şekilde turizm ağırlıklı cruise gemileri de uğrak yaptıkları limanlarda programları gereği çok sınırlı saatler içerisinde kalabilmektedirler. Bu durumlarda da gerektiğinde deniz raporu düzenlenmesi için mahkemeye başvurulması ve yetkili mahkemenin işlem yapmasının beklenilmesi gemiyi ciddi anlamda geciktirmekte ve bu gecikme de zarara neden olabilmektedir. Böyle durumlarda, (gemilerin tatil gün ve saatleri içerisinde varış yapması ve deniz raporu

için mecburen ilk mesai saatini beklemesi hallerinde) deniz raporu başvurusunun görevleri gereği 24 saat çalışma durumunda olan Liman Başkanlıklarınca da tatili müteakiben derhal mahkemeye sunulmak üzere kabul edilmesinin sağlanması çok faydalı olacaktır. Keza, deniz raporu için mahkemeye müracaat edildiğinde, mahkemenin tespit için mümkün olduğunca yakın bir gün tayin etmesi ve bunu uygun bir şekilde ilan etmesi gerekmektedir. Ancak, gecikmesinde sakınca görülen bir durumun varlığı halinde, ilandan vazgeçilmesi mümkündür (madde 1100/2). Mahkemece deniz raporunun tutulacağı ve tespitinin yapılacağı tarihin ilan edilmesi prosedürü, uygulamada bir takım ilave zorluklara da neden olmaktadır. Şöyle ki; geminin Türkiye’de uğradığı limanın, bir ara liman olması ve geminin zaman kaybetmeksizin yolculuğuna devam etme zorunluluğunun bulunduğu hallerde, mahkemece deniz raporunun tutulması için tayin edilen günün ilanı prosedürü,

zaman kaybına ve geminin başka limanlara ulaşma programının aksamasına neden olmaktadır. Ayrıca, geminin yalnızca deniz raporunun düzenlenmesi beklerken, yüksek demuraj (sürestarya) bedellerini ödeme zorunluluğu da kendiliğinden ortaya çıkmaktadır. Böylesi durumlarda, mahkemenin anılan hükümde yer alan takdir yetkisini kullanarak, tespiti derhal yapması ve deniz raporunu düzenlemesi gerekmektedir. Ancak, ilk olarak İstanbul’da kurulan Denizcilik İhtisas Mahkemesinin, bir dönem takdir yetkisini bu yönde kullanmak yerine, ilan için, yargısal bakımdan nispeten kısa dahi olsa deniz ticaretinde son derece uzun sayılabilecek süreler verme yönünde bir uygulamayı tercih etmiş olması ve diğer birçok mahaldeki mahkemenin de iş yoğunluğu ve sair sebeplerle ileri tarihlere gün vererek duruşma açmaları özellikle konteyner ve cruise gemi armatörleri tarafından eleştirilmiş ve çok ciddi zaman ve para kaybına neden olmasından yakınılmıştır.

# DENİZ HUKUKU

Öte yandan gerek sigorta şirketlerinin haklı olarak titiz davranmaları ve gerekse yeni deniz kazalarını takip yönetmeliğine göre yine haklı olarak Liman Başkanlıklarınca bir kazaya uğramış gemiye deniz raporu tanzim etmeden yola çıkış izinin verilmemesi yönündeki uygulaması ile yabancı gemilerin tabi oldukları kendi bayrak kanunları ve/veya sigorta yükümlülükleri karşısında deniz raporu alma hakkından tamamen vazgeçmek ve bundan imtina veyahut bu müesseseyi tamamen ilga etmek de mümkün olamamaktadır. Bu nedenle, ülkemizdeki deniz raporu sisteminin mesai saatleri dışı bakımından yukarıda önerdiğimiz şekilde 24 saat çalışma prensibi olan ilgili liman başkanlıklarının da görevlendirilmesi şeklinde düzenlenmesi çok yararlı olacaktır. Nitekim özünde deniz raporu müessesesi bir yargılama ya da uyuşmazlığı çözme konusu değildir. Aksine deniz raporu müessesesi kaptan ve olaya tanık olan gemi adamlarının tek taraflı

beyanlarının resmi olarak zabıt altına alınmasıdır.

Nitekim deniz raporuyla ilgili önemli sorunlardan biri de 2020 yılı içerisinde önce Çin Halk Cumhuriyeti'nde çıkararak bilahare bütün dünyayı etkisi ve tehdidi altına alıp, Dünya Sağlık Örgütü tarafından pandemi olarak ilan edilen Covid-19 bulaşıcı solunum yolu hastalığı salgını nedeniyle deniz ticaret uygulamasında karşımıza çıkmıştır. Bu salgının önlenmesi ve kamu sağlığının korunması amaçlı olarak tüm dünya ülkelerinde ve Türkiye'de uyulması zorunlu hareket ve çalışma kısıtlamaları uygulamaya sokulmuş, sokağa çıkma yasakları, mesai saati kısıltmaları, zaruri idari izin uygulamaları gündeme gelmiştir. Bu çerçevede mahkemelerde de acil olarak sayılmış bulunan kısıtlı işlemler dışında kalan tüm yargılama işlemleri askıya alınmış ve dava açma, başvuru yapma, bildirim ve ibrazlara ilişkin zamanaşımı süreleri ile bilumum

hak düşürücü süreler ile bir hakkın doğumu, kullanımı veya sona ermesine ilişkin tüm süreler askıya alınarak ertelenmiştir. Bu durum Türk Ticaret Kanunu'na göre kaptanın sefer sırasında meydana gelmiş bir kaza ve zarar nedeniyle deniz raporu almak için mahkemeye başvurma mecburiyetini ertelenmiş olan süreler kadar askıya almış ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Kanunu'na göre cezai yaptırımla karşılaşmasını bertaraf etmiş olsa dahi, ilgili liman başkanlıklarının deniz raporu gerektiren durumlara rağmen bunu sunamayan gemilerin çıkışına izin vermeleri tartışmalı ve yoruma açık bir zemin doğurmuştur. Covid-19 ve/veya benzeri şekilde muhtemel meydana gelebilecek salgın ve hastalık durumlarında deniz raporu alma konusu, deniz raporunun yukarıda izah edilerek önerildiği gibi mahkemelerin faal olmadıkları zamanlarda liman başkanlıklarınca düzenlenmesi gerekliliğini bir kez daha gündeme getirmektedir.

