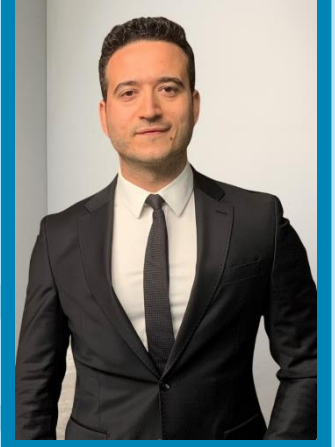


TÜRK BOĞAZ GEÇİŞİNDE KURTARMA

Marmara Denizi ve Boğazlar Bölgesi, dar yapısı, yerleşim alanlarına yakınlığı ve yer yer sığ suları nedeniyle doğal olarak yüksek navigasyon riski barındırmaktadır. Dar geçişler, yoğun trafik, güçlü akıntılar ve keskin rota değişimleri birlikte değerlendirildiğinde, İstanbul Boğazı geçişlerinin yüksek dikkat ve planlama gerektirdiği açıktır. Bununla birlikte, söz konusu bölge Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan tek su yolu olması nedeniyle dünya deniz ticareti bakımından büyük öneme sahiptir ve alternatif bir güzergâhı bulunmamaktadır.

Yalnızca Türkiye'nin Karadeniz ve Marmara Denizi'ndeki limanlarının değil, Karadeniz'e kıyısı bulunan diğer ülkelerin deniz ticareti de büyük ölçüde Türk Boğazları Sistemi üzerinden gerçekleşmektedir. Ticari trafiğe ek olarak, İstanbul gibi büyük bir metropolde şehir içi ve Marmara çevresindeki yolu taşımacılığı da dikkate alındığında, bölge deniz emniyeti bakımından hassasiyet arz etmektedir. Türkiye'de meydana gelen deniz kazalarının önemli bir kısmının bu bölgede gerçekleşmesi nedeniyle, kurtarma hizmetleri de ağırlıklı olarak burada sunulmaktadır.



Av. Canberk Tuygan, LLM
Hasar Uzmanı
+90 850 420 81 36 (Dah:1207)
canberk.tuygan@turkpandi.com

2017 yılında İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden mezun olup İstanbul Barosu'ndan ruhsatını alarak özel hukuk alanlarında mesleğini icra etmeye başlamıştır. 2019 yılında Swansea Üniversitesi'nde Uluslararası Ticaret Hukuku ve Deniz Hukuku master programını tamamladıktan sonra deniz ticareti hukuku alanında avukatlığa devam etmiştir. Halen Piri Reis Üniversitesi'nde Deniz Hukuku alanında doktorasına devam etmektedir.

Mayıs 2025 tarihinde Türk P&I Hasar Departmanı'na katılmıştır.



TURKP&I

Ulusal Nitelikte Kurtarma Sözleşmesi'nde Uyuşmazlık Çözümü

Bu denli özellikli bir coğrafya, dünya çapında tanınırlığı olan Lloyd's Open Form (LOF) standart kurtarma sözleşmesinin dışında Türkiye Cumhuriyeti sularında, bu suları ilgilendiren faaliyetler için ulusal nitelikli bir sözleşme gereksinimi doğurmuştur. Neticede Türk Kurtarma Sözleşmesi, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (KEGM) tarafından LOF örnek alınarak hazırlanmıştır. 2015 yılına kadar Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, kurtarma operasyonlarında Turkish Open Form (TOF) olarak adlandırılan bu sözleşmeyi kullanmıştır. 2015 yılında yapılan değişikliklerin ardından sözleşmenin adı Türk Kurtarma Sözleşmesi (TURKS) olarak belirlenmiştir. Bu iki form özellikle kurtarma alacağının tayinine ilişkin ihtilaflarda, formda yer alan tahkim anlaşmasının niteliğine ilişkin farklılıklar içermektedir. LOF VE TURKS ise tahkime gidilebilecek uyuşmazlıklar yönünden ayrılmaktadır. TURKS, kurtarma ücreti ve özel tazminatın belirlenmesinden doğabilecek uyuşmazlıkların İstanbul'da tahkim yoluyla çözüleceğini, LOF ise sözleşmeden doğan uyuşmazlıkların Londra'da tahkim yoluyla çözüleceğini ihtiva etmektedir.

Belirttiğimiz üzere TURKS m. 7/3, sadece kurtarma ücreti veya özel tazminat miktarının tayini ve tahsiline ilişkin ihtilaflarla sınırlı bir tahkim hükmü içermektedir. Dolayısıyla bu konuların dışında kalan hususlar, adli yargının yetki alanına giren uyuşmazlıklardır.

Adli yargıda esası görülen dolayısıyla kurtarma ücretine ilişkin olmayan bir uyuşmazlıkta, Denizcilik İhtisas Mahkemesi sıfatıyla İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin son dönemde verdiği bir kararı ana hatlarıyla irdeleyerek maddi olay hakkında değerlendirmelerde bulunma gereksinimi doğmuştur:

Karara Konu Olayın Özeti

- 2022 yılında, zorunlu refakat kapsamında bir tanker, Boğaz geçişi sırasında geçici elektrik kaybı yaşamıştır.
- Römorkör, geminin kış veya başını yaklaşık dört dakika boyunca iterek sürüklenmesini önlemiştir.
- Donatan, hizmetin önceden imzalanan refakat sözleşmesi kapsamında olduğunu savunmuştur.



Dayanak olarak:

- o KEGM tarifesinin “Planlı Refakat Hizmeti”ni gerektiğinde itme/çekme olarak tanımlaması (Kılavuzluk, Römorkaj ve Diğer Hizmetler Tarifesi’nin 1.3.9 maddesi)
- o Türk Ticaret Kanunu’nun, tehlike ortaya çıkmadan önce yapılan sözleşmeye dayalı hizmetleri kurtarma kapsamı dışında bırakması (m. 1298/4(c))
- o İngiltere Towage Standart Şartları’nın, kurtarma talebi için olağanüstü hizmet şartını öngörmesi

Mahkeme Kararı

- Bilirkişi değerlendirmesinde, elektrik kesintisi nedeniyle geminin kontrolünün geçici olarak kaybedildiği ve durumun olağan operasyonel koşulların dışına çıktığı ifade edilmiştir.
- Mahkeme, gerçekleştirilen müdahalenin sözleşme kapsamında sunulan standart refakat hizmetinin ötesinde değerlendirilmesi gerektiğine ve bu nedenle kurtarma ücreti talep edilebileceğine hükmetmiştir.

**Karar ilk derece mahkemesine ait olup, üst yargı sürecine ilişkin bilgi bulunmamaktadır*

Taraflar için Değerlendirmeler

- Operasyonel Sapmaların Etkisi: Geçici güç kaybı veya geminin kontrolünün kaybedildiği durumlar, sunulan hizmetin niteliğinin yeniden değerlendirilmesine yol açabilir.
- İspat Yükü: Sözleşmenin bulunduğu durumlarda, hizmetin olağan kapsamı aştığının ortaya koyulması gerekmektedir.
- Uygulamadaki Yansımalar: Sözleşmeye dayalı hizmetler ile kurtarma rejimi arasındaki ayrımın somut olay bazında farklı sonuçlar doğurabileceği göz önünde bulundurulmalıdır.

Sonuç

Belirli büyüklüğün üzerindeki gemiler için refakat hizmetleri mevzuat uyarınca zorunlu olup, bu hizmetler çoğunlukla sözleşmeye dayalı olarak yürütülmektedir. Bununla birlikte, beklenmeyen operasyonel gelişmeler, sunulan hizmetin niteliğinin farklı hukuki erçevde değerlendirilmesine neden olabilir. Bu durum, bazı hallerde kurtarma hükümlerinin uygulanmasını gündeme getirebilir.

Bu erçevde, tarafların sözleşmesel düzenlemeler ile fiili durum arasındaki ilişkiyi dikkatle değerlendirmeleri önem arz etmektedir.