

**Denizde can ve mal koruma hakkında kanun tasarı-
sı ve Adalet ve Ulaştırma Komisyonları
raporları (1/472)**

T. C.

Başbakanlık

Muamelât Genel Müdürlüğü

Tetkik Müdürlüğü

Sayı : 71/334 - 6/1766

10 . VIII . 1945

Büyük Millet Meclisi Yüksek Başkanlığına

Denizde can ve mal koruma hakkında Ulaştırma Bakanlığınca hazırlanan ve Bakanlar Kurulunca 17 . VII . 1945 tarihinde Yüksek Meclise arzı kararlaştırılan kanun tasarisının gerekçesiyle birlikte sunulmuş olduğunu arz ederim.

Başbakan

S. Sanuçoğlu

Denizde can ve mal koruma kanunu tasarısi gerekçesi

Genel esaslar :

Her çeşit ulaştırma işlerinde ve hususiyle deniz ulaştırmasında esas, can ve mal güveninin sağlanmasıdır. Her türlü kâr ve zarar düşüncelerinin üstünde olan bu güven sağlanması ise, deniz ulaştırması gibi çok önemli bir kamu hizmetinde, ancak Devlet denetiyle yerine getirilebilir.

Denizeillikleri ileri Devletler ticaret denizciliğinde can ve malın korunması amacıyla önemli kanunlar kabul etmişler ve kurdukları organizasyonlara geniş yetkiler vererek deniz ulaştırmasını çok sıkı teknik denetler altında bulundurulmuşlardır.

Bu denetlemeler İngiltere'de (Board Of Trade), Almanya'da Ulaştırma Bakanlığı ve Sosyal Sigorta Bakanlığının müşterek organı olan Deniz Meslek Kooperatifi (Seeberufsgenossenschaft), Birleşik Amerika Devletlerinde de Makineli Gemiler Denetleme Bürosu (Bureaux Of Steamship Inspection) tarafından yapılmaktadır.

Bununla beraber Milletlerarası Deniz Ulaştırmasında can ve mal güvenliğini sağlamak için,

özel sermayeli kurumlar da hizmet görmektedirler. Bunlar sigortacı, donatan ve gemi yapıcılarının beraberce kurdukları sınıflama kurumları (Classification Societies) dir. Bu kurumlardan herhangi birinden belge almamış olan ticaret gemileri veya bunlara yüklenecek mallar, ya hiç sigorta edilmez, yahutta, masrafını koruyamayacak kadar ağır primler karşılığı sigorta edilir. Milletlerarası Deniz Ulaştırmasında navlun rakabeti ise çok sıkı olduğundan, donatanlar menfaatlerini korumak bakımından navlun ve ucuz sigorta sağlamak için bu kurumların teknik denetimi kabul etmek zorundadırlar. Bu kurumlar aynı zamanda, kendi Devletlerinin resmî denetleme makamlarıyla sıkı bir iş birliği yapmakta ve Devletlerin bu alanda en önemli danışmaları durumunda bulunmaktadır.

Ticaret denizciliğinin kamu adına denetlemesine her denizci Devlet ayrı ayrı başlamış ve bu iş her yerde ayrı esaslara göre düzenlenmiştir. Halbuki ticaret denizciliği, mahiyeti itibariyle Milletlerarası bir iş olduğundan, çeşitli bayrak taşıyan ticaret gemilerinin çeşitli limanlarda boynun eğdikleri denetleme kurallarının yine çe-

şitli olması, bir çok zorluklar doğurmuş ve işin sonunda bu kurallara Milletlerarası bir mahiyet vermek gereği ortaya çıkmıştır.

Denizcilikte en ileri gitmiş Devlet sıfatıyla İngiltere, Titanik faciası üzerine, denize Devletleri 1914 yılında Londra'da Milletlerarası bir toplantıya çağırılmış ve bu toplantıda denizde can güveninin sağlanması amacıyla Milletlerarası bir andlaşma imzalanmıştır. Şu kadar ki Birinci Cihan Savaşının başlaması, bu andlaşmanın uygulanma alanına konmasına engel olmuştur.

Birinci cihan savaşından sonra ise, denizcilikte görülen ilerlemeler, evvelki andlaşmanın yeniden incelenmesini zorlu kılmış ve işin sonunda Londra'da 1929 yılında tekrar Milletlerarası bir toplantı yapılarak yolcu gemilerinin yapımı, can kurtarma araç ve düzenleri ve deniz yolculuklarında seyir güveninin sağlanması bakımından önemli hükümler koyan yeni bir andlaşma imzalanmış ve bu andlaşma 1932 yılı sonunda uygulanmağa başlamıştır.

Milletleraras deniz ulaştırmasında can güveni bu suretle sağlanmış olmakla beraber, mal güveninin de sağlanması amacıyla 1930 yılında tekrar Londra'da toplanılmış ve bu sefer gemilerin yükleme çizgisi (Loadline) delâletiyle yükleme güçleri (Deadweight) hakkında önemli kararlar alınarak, bunlar da evvelki antlaşma ile birlikte yürürlüğe konmuştur.

Bu suretle deniz ulaştırmasında can ve mal güveni, milletlerarası kurullarla sağlanmış ve her Devletin bu kurullar gereğince gemilerine verdiği denize elverişlilik belgeleri, milletlerarası bir değer kazanmış oldu.

Memleketimizde ticaret denizciliği ötedenberi Devlet tarafından kamu adına denetlenmektedir. Ancak, vatandaşın anayasa ile sağlanmış çalışma ve malını ve haklarını kullanma gibi tabii haklarının sınırı, yine anayasanın 79 ncu maddesi gereğince, ancak kanunla çizilmek gerekirken, mevzuatımız arasında bu iş için hiç bir kanuni hüküm bulunmamakta ve denetleme, kanuni yetki olmadan, Bakanlar Kurulunca onanmış talimatnamelere ve Ulaştırma Bakanlığının yönetsel emirlerine dayanılarak yapılmakta bulunmuştur. Mevzuatımızın bu eksikliğini tamamlamak ve denetlemeyi kanuni yetkiye dayamak için hazırlanan bu tasarrufların, önemli gerekçelerinden biri de bu noktadır.

Tasarıda genel esaslar gözönünde bulundu-

olarak denetlemenin nasıl yapılacağı ve denizde can ve mal güvenliğinin sağlanması için nelere dikkat olunacağı genel olarak belirtilmiş ve bunların teferruatının tüzükle belirtilmesi için yetki istenmiştir. Gerçekten, her biri yüzlerce maddelik ve çok ince teferruata kadar giren ve bu işlerin ancak uygulanışı ve yönetimini ilgilendiren tüzüklerin içindeki hükümleri kanuna koymak, hem uygulanış ve hem de yönetim bakımından büyük zorluklar doğuracaktır. Bu itibarla, tasarıya yalnız ana hükümler konularak bu hükümlerin uygulanışı hakkındaki esasların tüzükle belirtilmesi yönüne gidilmiştir.

Tasarı, gerekçeleri aşağıda sırasıyla sunulan beş bölüm olarak düzenlenmiştir.

A) Birinci bölüm:

Tasarının birinci bölümü, kanunun uygulanışı sırasında, çeşitli terimlerin karşılığı olan hukuki anlaşmalara ve ticaret denizciliğinin kamu yararına denetlenmesinin genel esaslarına dair hükümler koymaktadır.

Birinci madde, (Gemi), (Ticaret gemisi), (Yolcu gemisi) ve (Yolcu) nun tariflerini yapmaktadır.

Ticaret Kanununun ikinci kitabı, genel olarak (Gemi) terimini tarifsiz bıraktığından, ecebe mevzuatından da faydalanarak, kanun tasarruflarının amacı olan denetleme ve yolculuk güveni bakımından uygun olan bu tarif düzenlenmiştir.

Kanun deniz ulaştırmasında çalışan taşıt araçlarının kamu yararına teknik denetini, deniz yolculuğundan güvenliğin sağlanmasını ve denizde can kurtarma ödevinin belirtilmesini amaç olarak götüğünden, yürütme kuvvetini küreketen gayri araçlardan alabilen, yani denize açılabilen her teknenin, bu kanun sınırları içine alınması gerekir. Bu itibarla geminin tarifi, tasarının İnci maddesi (a) fıkrasında olduğu gibi geniş tutulmuştur.

«Ticaret gemisi» teriminin karşılığı da kanunlarımızda bulunmadığından ve bu terimin de «Harb gemisi» teriminden ayrılması gerektiğinden, denizcilikte hem taşıt araçlarını ve hem de romorkör, algarina, kurtarma gemisi gibi özel hizmet araçlarını içine alan bu tarif düzenlenmiştir. Buna göre, menfaat sağlamak kasdiyle denizde çalıştırılan ve yürütme aracı küreketen gayri olan her deniz aracı «Ticaret gemisi» sayılmakta ve bu kanun gereğince denet

altına alınmaktadır.

Bununla beraber yatlar ve benzerleri gibi özel kişilere ait deniz gezinti ve spor araçlarının da, menfaat sağlamak kasdiyle çalıştırılmamalarına rağmen, kamu güveninin sağlanması amacıyla denetleneyeceği tabiidir.

«Yolcu gemisi» terimi, Milletlerarası hukuka uyabilmek için, 1929 tarihli Milletlerarası Londra Andlaşmasının 2 nci maddesi 3 ncü fıkrası (d) bendinden aynen alınmıştır.

«Yolcu» teriminin tarifi için, denizci milletlerin mevzuatından faydalanılarak, yolcudan sayılmıyacak kimseler hakkındaki çeşitli tarifler birleştirilmiş ve bunlara donatanın uzuv, temsilei ve memurlariyle hamule olarak taşınan hayvanların çobanları da eklenerek bu terim, yolcu sayılmıyacak kimseleri anlatmak suretiyle tarif edilmiştir.

Tasarımın en önemli maddelerinden birisi olan 2 nci maddesi ticaret gemilerinin denize elverişlilik niteliklerini belirrtmektedir.

Bir ticaret gemisi ancak:

- a) Tekne, makine ve kazan;
- b) Genel donatım;
- c) Yükleme;
- d) Gemi adamları;
- e) Kumanya ve yakıt

durumları iyi olmak şartıyla denizde can ve mal güvenliğini sağlayabilir. Bu itibarla bu niteliklerinden herhangi birisi uygun olmayan ticaret gemisinin deniz ulaştırmasında çalıştırılması, kamu yararı bakımından uygun görülmemek gerekir. İşte tasarımın asıl amacı, ticaret gemilerinin daima bu niteliklere sahip olmalarını sağlamak ve bunların bu durumlarını daimi ve sıkı bir denet altında bulundurmaktır.

Tasarımın 3 ncü ve 6 ncı maddeleri bu amaca göre tertiplenmiştir.

Bu iki maddeye göre denetleme iki şekilde yapılmaktadır:

1. — Tekne, makine ve kazan araçları, genel donanım, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme, yolcu, toplu asker ve göçmen taşıma düzenleri ve araçları bakımından senede en az bir defa yapılacak sürvey;

2. — Donanım, gemi adamları, kumanya, yakıt, yolcu sayısı, yükleme markası ve istif bakımlarından her yolculuktan evvel yapılacak daimî yoklamalar.

Tasarımın 3 ncü maddesi gereğince ticaret gemilerinin yolcu veya yük taşıma yahut romorkör, kurtarma gemisi gibi özel işler görme nev'inden çeşitli hizmetlere ve liman, yakın veya uzun yolculuk gibi yapacakları yolculuklara göre haiz olmaları gereken durumları tüzükle belirtildikten sonra birinci fıkrada sözü geçen kısım, araç ve düzenlerinin tüzüğe uygunluğu yılda enaz bir defa yapılacak sürvey (Sürvey - teknik muayene) lerle kontrol edilecektir. 3 ncü maddenin yolcu gemilerinden gayrisi için koyduğu iki yılda bir havuzlanma kaydı, milletlerarası kurallara ve memleketimizin havuz duruma uygun gelmektedir. Gerçekten hiçbir yük yahut özel hizmet gemisi, ancak bir yıl geçecek kadar denize elverişlilik durumu ile yolculuk etmez. Bunlar havuza girip onarıldıkları zaman, daima iki, üç, hattâ dört yıllık denize elverişlilik belgesi alırlar. Bu itibarla, senenin bitmesiyle beraber, bunlar, tekne bakımından, denize elverişliliklerini kaybetmiş sayılamazlar. Esasen hiçbir gemi sahibi gemisini, bir seneden fazla havuza sokmamazlık edemez. Çünkü geminin altının kirlenmesinden doğan sürat azalması ve yakıt sarfının artışı, donatanın kârını azaltır. Bunun içindir ki tasarıda, bu çeşit gemilerin yalnız havuz, yani sualtı sürveyleri için iki yıl ve diğer sürveyler için bir yıl süre vermek uygun görülmüştür.

Tasarımın yine denetleme ile ilgili 6 ncı maddesi gereğince limandan denize çıkacak her ticaret gemisinin:

- a) Cankurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme ve seyir donanımları;
- b) Gemi adamlarının yeterlik derecesi ve sayısı;
- c) Kumanya ve yakıtın miktarı;
- d) Yolcusunun sayısı;
- e) Yükünün cinsi, miktarı ve istifi;

bakımlarından yoklama edilerek bunların tüzüksel durumda olup olmadıklarına bakılacaktır. Durumları, bu işlere düzen veren çeşitli tüzüklere uygun olmayan ticaret gemilerinin yolculuğuna, durumlarını düzeltinceye kadar izin vermemek kamu yararı gereklerindedir.

Şu kadar ki, munhasıran liman sınırları içerisinde çalışan şehir hattı vapurları, romorkörler, algarınalar ve bu çeşit gemilerin denize her açılışlarında yoklama edilmelerine imkân olma-

diği gibi bunun bir ameli faydası da olamayacağından, böyle gemilerin sefer yoklamalarının zaman zaman yapılması daha doğru görülmüş ve 6 ncı maddeye bu amaçla bir fıkra eklenmiştir.

Tasarının 4 ncü ve 5 ncı maddeleri, ticaret gemilerine verilecek denize elverişlilik belgelerini anlatmaktadır.

Senelik sürvey sonunda durumu tüzüğüne elverişli bulunan ticaret gemisine süreli bir belge verilecektir. Bu belgeyi almamış yahut yenilememiş bir ticaret gemisi denetlenmemiş sayılacağından, yolculuktan alınacaktır. Belge aldıktan sonra herhangi bir kaza sonucunda tüzüksel durumun kaybetmiş olan ticaret gemisinde belge battal edilecek ve ancak eski durumunu aldıktan sonra yeni bir belge ile çalışmasına izin verilecektir.

Maddenin 2 ncı fıkrası, yolculuğa başladiktan sonra belgesinin süresi bitecek ticaret gemisinin durumunu belirtmektedir. Yukarıda da söylendiği gibi, bir geminin denize elverişliliği, iki sürvey arasında geçen bir yıldan daha fazla sürer. Bu itibarla belgesinin süresi, yolculuk sırasında biten bir ticaret gemisinin, yolculuğunu yarıda bırakarak sürvey edilebileceği bir limana gitmeğe zorlamak, işin gereklerine uygun değildir. Bunun için bu fıkradaki hükümlerle, böyle bir ticaret gemisinin, eğer yolculuğu bir Türk limanında bitiyorsa, yolculuğunu bitirmesine ve sürvey limanına dönünceye kadar ticari işlem yapmasına izin verilmek istenmiştir.

Belgenin süresi, yabancı bir limana yolculuk ederken biten bir ticaret gemisi ise, o limanda yük yahut yolcu alabilmesi için yetkili bir makam veya kurumdan mutlaka belge almak zorunda olacağından, böyle gemiler de, tasarının 5 ncı maddesi delâletiyle denetten kaçmış sayılamaz.

Maddenin 3 ncü fıkrası, belgesinin süresi içinde, tüzüksel durumunu herhangi bir sebeple kaybeden ticaret gemilerine, onarılabilecekleri en yakın limana gitmek imkânını vermektedir. Tüzüksel durumunu kaybeden ticaret gemilerinin belgeleri, 4 ncü maddenin 1 ncı fıkrası gereğince battal edileceğine ve böyle bir geminin, yolculuğuna ise, aynı fıkra gereğince izin verilemeyeceğine göre, tüzüksel durumunu kaybederek onarma imkânı olmayan bir limanda, barınmış olan ticaret gemisinin, bu limandan ayrılamaması ge-

rekir. Bu fenalığı önlemek için, böyle gemilerin hiç bir ticari işlemde bulunmaksızın onarılabilecekleri en yakın limana kadar gitmelerine izin vermek gerekmiştir.

Tasarının 5 ncı maddesi, gene esaslarda anlatılmış olan milletlerarası tanınmış British Lloyd, Germanischer Lloyd, American Bureau Of Shipping, Bureaux Veritas gibi sınıflama kurumlarının verecekleri belgelerin geçerliliğini sağlamakta ve yalnız bunların kurulları iktizası sürvey dışı bıraktıkları kısımlar için ayrıca sürvey yapılmasını emretmektedir. Gerçekten, yabancı bir limana gittiği sırada, belgesinin süresi bitmiş olan bir ticaret gemimizin, milletlerarası tanınmış böyle bir kurumun teknik kurallarına göre ve denet altında yaptıracağı onarmalar sonunda alacağı ve dünyanın her tarafında geçerliliği olan bir belgenin, memleketimizde geçmemesi doğru oamaz. Bu itibarla böyle bir belge almış olan bir gemimizin yalnız belge ile karşılanmamış olan kısımlarının, gemi memleketine döndüğü zaman sürveyi yapılarak diğer kısımlarının, belgede yazılı hizmet ve süre için yeniden sürvey edimelerine lüzum görülmemektedir.

Tasarının 7 ncı maddesi, ticaret gemileri tonilâtolarının nasıl belirtileceğini göstermektedir. Malûmdur ki ticaret gemileri, ödeyecekleri deniz resimlerine matrah olan gros ve net tonilâtolarının belirtilmesi amacıyla, belirli teknik kuralara göre ölçülür. Memleketimizde ötedenberi yapılmakta olan ölçme işleri, 1341 yılında Bakanlar Kurulunca, kanuni mesnet olmaksızın onanmış basit bir talimatnameye göre yürütülmektedir. Halbuki vatandaşların akçalı yüklenmelerinin matrahını belirtmesi bakımından çok önemli olan bu işlemin kanuna bağlanması ve bir tüzükle esaslı olarak düzenlenmesi gerekmektedir.

B) İkinci bölüm :

Tasarının ikinci bölümü, denizde yolculuk güvenini sağlamakta ve bunun için:

1. Çatışmayı önlemek;
2. Yükleme markası;
3. Tehlikeli eşya;
4. Deniz kazalarının kamu hukuku gereğince bildirilmesi.

bakımından hükümler koymaktadır.

1. Çatışmayı önleme : Denizlerde yolculuk güveninin sağlanmasında birinci derecede önemli

rol oynayan denizde çatışmayı önlemek kurallarının geçmişi çok eski olmakla beraber, bunların hukuk alanında yer almaları, 19 ncu yüz yılın ilk yarısına rastlar.

İlk önce 1840 da İngiltere'de (London Trinity House) makineli gemilerin bir birinin hangi bordalarından geçeceklerine dair bir kural koymuş ve bu kural Admiralty mahkemesi (Admiralty Court) tarafından İngiliz gemilerine uygulanmıştır. İngiltere'de bundan sonra bu konu önemle ele alınmış ve 1846 da çıkarılan ilk kanunun peşinden 1851, 1854, 1862 ve 1894 de çıkarılan dört kanun ile esaslı kurallar konmuştur.

Ancak açık denizlerde çarpışmanın önüne geçmek için, yalnız bir devletin, kendi gemilerine ait özel kurallar kabul etmesi kâfi gelemezdi. Bu kuralların milletlerarası ölçüde ve bütün gemiler tarafından uygulanması gerekirdi. İngiltere bu noktayı gözönünde bulundurarak İngiliz gemileri için her yerde ve yabancı gemiler için de, İngiliz Egemenliği altındaki sularda uygulanmak üzere koyduğu millî kuralların, başvuracak başka devletlerin, İngiliz egemenliği altında olmayan sularda yolculuk eden gemilerine de uygulanmasını kabul etmiştir.

İngiltere bununla da kalmayarak, diğer devletlerle iş birliği yapmak suretiyle, bu kuralların bütün gemiler tarafından uygulanmasını sağlamış ve bunlara bu suretle milletlerarası bir teamül mahiyetini verdirmiştir.

Nihayet, özel bir hukuk kurumu olan «Milletlerarası Denizcilik Komitesi - Comité Maritime Internationale» 1889 da Vaşington'da milletlerarası bir toplantı yaparak denizde çatışmayı önleme kurallarının bir tüzük halinde toplamış ve bu tüzüğün uygulanmasını bütün denizci devletlere tavsiye etmiştir. Esas itibariyle İngiliz kurallarının tıpkısı olan bu tüzük tasarısı, bütün denizci devletler tarafından milletlerarası bir teamül halinde kabul edilerek her devlet bunu kendi millî mevzuatı arasına almıştır.

Denizde çatışmayı önleme kurulları, bu suretle milletlerarası bir teamül halinde her devlet tarafından uygulanırken, 1929 da imzalanan milletlerarası Londra Antlaşması, bu kuralların teamül halinden çıkarak milletlerarası hukukta mektup olarak yer alması için, bunların milletlerarası bir tüzük halinde içerisine almış-

tir. Ancak andlaşma yürürlüğe konduğu halde Amerika Birleşik Devletlerinin henüz, çatışmayı önleme tüzüğünün uygulanmasına hazırlıklarını bitirememeleri yüzünden, tüzük, Milletlerarası alanda yürürlüğe girmemiş ve eski kurallar, yine teamül halinde Milletlerarası deniz ulaştırmasında uygulanmakta kalmıştır.

Denizde çatışmayı önleme kurulları, memleketimizde garip safhalar geçirmiştir. Evvelâ Osmanlı Hükümeti 1885 de Birleşik Krallık Hükümetine başvurarak, İngiliz tüzüğünü, İngiliz Ticaret Denizciliği Kanununun 424 nolu maddesindeki sarahat gereğince, Türk bayrağı altındaki gemilerin, İngiliz egemenliği dışındaki sularda yapacakları yolculuklar sırasında da uygulanmasına izin istemiştir. Birleşik Krallık Hükümeti 9 Temmuz 1885 tarihli Kral emri nemesi (Order in Council) ile, Osmanlı Hükümetinin bu isteğini yerine getirmiş ve o tarihte yürürlükte olan İngiliz tüzüğünün çevrilmiş, «Deryada Men'i Müsademî Nizamnamesi» adı altında ve 22 Nisan 1301 (1886) tarihli irade ile yürürlüğe konmuştur. Ancak bu konu memleketimizde sonradan takibedilmemiş ve 1888 Vaşington Konferansında kabul edilen değişiklikler yapılmamıştır. Sonradan, Millî Mücadele sırasında İstanbul Hükümeti 8 Aralık 1337 tarihli «Denizde Men'i Müsademî Nizamnamesi» ni, 1888 durumuna göre yürürlüğe geçirmiş ise de 1302 tarihli tüzüğü yürürlükten kaldırmadığı gibi, 1337 tarihli tüzük, Büyük Millet Meclisinin 7 Haziran 1336 tarih ve 7 sayılı kanunu ile hükümsüz saydığı mevzuat arasında kalarak hukuken yürürlüğe girmemiştir. Bu itibarla memleketimizde bu gün, hukukî bakımdan 1301 tarihli tüzük yürürlüktedir. Halbuki bu günün ihtiyaçlarını hiçbir suretle karşılayamayan ve hatta bu gün uygulanan Milletlerarası kurallarda da aykırı olan bu tüzük, kesin olarak kanunî bir hükümle kaldırılarak yerine doğrusu konulmak gerektir.

Milletlerarası bir teamül halinde uygulanmakta olan çatışmayı önleme kurulları her Devletin mevzuatı içerisine, o Devletin mevzuat sistemine göre işlenmiştir. Meselâ Fransa'da bu kurallar özel bir kanuna konu teşkil ettiği halde İngiltere'de Ticaret Denizciliği Kanununun bir maddesiyle verilen yetkiye dayanan bir tüzük ve Almanya'da ise Genel Ceza Kanununun 145 nci maddesindeki sarahate dayanan bir tü-

tüzük halinde uygulanmakta bulunmuştur. Memleketimizde kabul olunan mevzuat sistemine göre kanunların yalnız umumî esasları koyması ve teferruatının tüzüklerle belirtilmesi gerekmektedir. Bu itibarla tasarıya, çatışmayı önleme amacıyla tüzük yapmak yetkisini veren hükümler konulmuştur.

Tasarının 8 nci maddesine göre, Türk gemilerinin her yerde ve yabancı gemilerinin de Türk karasularında yolculuk ederken, çatışmayı önlemek için taşıyacakları ve gösterecekleri fener ve alâmetler, verecekleri sis ve manevra işaretleri, gözetecekleri seyir ve idare kuralları ile tehlikeye düştükleri zaman yardım istemek için verecekleri ve gösterecekleri her türlü işaretler tüzükle belirtilecektir. Bu tüzük, bu gün teamül halinde uygulanmakta olan Milletlerarası kurulların aynı hükümleri koyacaktır.

Maddenin ikinci fıkrasıyla, Türk gemilerinde bu tüzükten birer tane bulundurmaya zorlanmakta ve bu tüzük, geminin esas belgelerinden sayılmak suretiyle, tüzüksüz bir geminin yolculuk edemeyeceği esası konulmaktadır.

Tasarının 9 ncu maddesi, çatışma hâlinde, sorunun kime ait olacağını tâyin etmektedir. Bu maddeye göre, çatışmanın sorumu, daima o sırada köprü üstünde vardiyada bulunan güverte zabıtine yüklenecektir. Bu suretle, memleketimizde teamülen yapıldığı gibi, her çatışma soruşturmasının sonucu alınmaya kadar, köprü üstünde bulunmuş olsun olmasın, gemi kaptanının sorumlu ve zanlı olmasının önüne geçilmiştir.

Tasarının 10 ncu maddesi, herhangi bir çatışmadan sonra gemi kaptanlarının nasıl hareket edeceklerini belirtmektedir.

Gerçekten iki gemi çatıştıktan sonra, birbirlerine yardım etmeleri ve çatışmanın kötü sonuçlarını hiç olmazsa hafifletmeye çalışmaları, hem deniz ulaştırmasında güvenin sağlanması, hem de insanlık bakımından bir ödev sayılmak gerektir. Esasen Lozan Andlaşmasının 100 ncu maddesi 3 ncu fıkrası gereğince katılmayı kabul ettiğimiz ve 23 Haziran 1937 tarih ve 3226 sayılı kanunla onanmış olan «Deniz müsademelerine müttedair bazı kaidelerin tevhidî hakkında mukavele» nin 8 nci maddesiyle Milletlerarası hukukta yer almış olan bu hükümleri, aynı mukavele nin 9 ncu maddesi gereğince, millî mevzuatımızla ayrıca müeyyedeleştirmek gerekmektedir.

dir. İşte tasarının 10 ncu maddesinin ilk iki fıkrasıyla Milletlerarası bir yüklenmemiz yerine getirilmektedir.

Maddenin 3 ncu fıkrası, çatışma olaylarının sebebini ve nasıl ortaya çıktıklarını sıcağı sıcağına belirtmek için düzenlenmiştir.

2. Yükleme markası : Ticaret gemilerinin denize elverişliliğinin önemli bir noktası da, geminin, yüklendikten sonra yeter bir yedek sephiye ve muvazene ile yola çıkmasıdır.

Malûmdur ki, yüzer halde kapalı bir hacim teşkil eden gemilere ancak sınırlı miktarda yük vurulabilir. Fazla yüklendiği takdirde gemi ya kaynar gider yahut devrilir. İşte bu amaçlardır ki, gemilerin ne kadar yüklenebilecekleri hesapla belirtilir ve geminin su çekimi ile kontrol edilir. Her geminin, yükliyeceği beher tona mukabil ne kadar batacağı hesapla bulunabileceğinden, gemilerin ne kadar yükleme güçleri, bordalarına vurulan yükleme (Freeboard) markalarıyla belirtilir. Bu markaya kadar batan bir gemi tam yükünü almış sayılacağından, fazla batacak kadar yüklenirse, denize elverişli sayılmaz ve yolculuğuna izin verilmez.

Gemilerin bu suretle markalanması, önemli kamu hizmetlerinden olduğu ve çok esaslı teknik kurallara dayandığı için kanuni yetkiye dayanılarak yapılması ve bunlara ait yönetsel ve teknik işlemlerin de tüzükle kesin olarak belirtilmesi gerekir.

Yükleme markasının yerinin belirtilmesinde kullanılacak teknik kurallar, genel esaslarda da söylendiği gibi 1930 İkinci Londra Andlaşmasıyla Milletlerarası hukukta yer almıştır. Bu itibarla tasarıya konulan hüküm gereğince Milletlerarası kurallara göre düzenlenecek tüzüğün uygulanarak ticaret gemilerimizi yavaş yavaş Milletlerarası deniz ulaştırmasının teknik gereklerine uygun bir duruma getirmek faydalı olacaktır.

Maddenin 3 ncu fıkrasındaki hüküm, gerektiğinde ufak gemilerin bazı yolculukları, yükleme markası vurulmadan yapmalarını sağlayacaktır ki, yukarıda sözü geçen Milletlerarası Andlaşmanın 2 nci maddesi 1 nci fıkrasının (b) bendi buna izin vermektedir.

3. Tehlikeli eşya : Deniz ulaştırmasında ticaret gemileriyle her çeşit eşya taşıdığı malûmdur. Bu eşya arasında barut, patlama maddeleri, asitler, akaryakıt, pamuk, yün gibi fi-

zik ve şimik, kereste, zahire, maden cevheri gibi istif nitelikleri bakımından gemide yangın, patlama veya muvazenesizlik gibi kötülöklere yol açanlar vardır. Bu itibarla denize devletler böyle eşyayı ötedenberi tehlikeli saymışlar ve ticaret gemileriyle nasıl taşınacaklarını önemli tüzüklerle sınırlanmışlardır.

Hattâ daha ileri gidilerek, 1929 Birinci Londra Andlaşmasının 24 ncü maddesinin birinci fıkrasıyla « cins, miktar ve istifleri bakımından teker teker veya başka hamule ile birlikte yolcuların hayatını yahut geminin güvenliğini tehdit eden eşyanın hamule yahut safra olarak taşınması » yasak edilmiş ve üçüncü fıkra ile Andlaşmayı imza eden Devletler, hangi eşyanın tehlikeli sayılacağını ve bunların ne şartlar altında ticaret gemileriyle taşınabileceğini belirtmek ödevi altına almıştır.

Memleketimizde tehlikeli eşyanın ticaret gemileriyle nasıl taşınacağına dair mevzuat yoktur. Kanun tasarısına konulan 12 nci madde, millî mevzuatımızdaki bu noksanı kaldırmakla deniz ulaştırmasındaki güveni bu bakımdan da sağlamaktadır.

4. Deniz kazalarının kamu hukuku gereğince bildirilmesi: Ticaret Kanunumuzun ikinci kitabının 1063 ncü maddesi, her kaptanı geçirdiği deniz kazasını yetkili mahkemeye bildirmekle ödevlendirmiştir. Bu ödev özel hukuk bakımından gemi, navlun ve yük ile ilgili olanların haklarını korumak amacıyla konulmuştur. Halbuki bugün genel olarak ulaştırma ve özel olarak da deniz ulaştırmasının önemli bir kamu hizmeti olduğu gözönünde tutulacak olursa, bu kamu hizmetini denetleyen Devlet organlarının, her deniz kazasını hemen haber alarak gerekli tedbirleri almaları noktasının ne kadar mühim olduğu anlaşılır. Her ne kadar kaptanlar, yukarıda sözü geçen 1063 ncü madde gereğince kazaları yetkili mahkemeye bildirmek ödevinde iseler de, bu bildirim yetkili mahkemeye yapılma kadar geçen zamanın uzun olması, olayın hemen kamu adına denetleme yapan Devlet organlarının bilgisine ulaşmasına engel olmaktadır. Diğer taraftan Ticaret Kanunumuzun bu bakımdan bir müeyyede koymamış olması dolayısıyla, kaptan, yetkili mahkemeye rapor vermekte serbest kalmaktadır. Bu itibarla tasarıya konulan bu hüküm, deniz kazalarının kamu adına kovalanmasını kolaylaştıracaktır.

C) Üçüncü bölüm :

Tasarının üçüncü bölümü, milletlerarası andlaşmalarla denizde can kurtarma ödevi bakımından onanmış kuralları millî mevzuatımız arasına almaktadır.

Lozan andlaşmasının 100 ncü maddesi 3 ncü fıkrası gereğince katılmayı kabul ettiğimiz ve 23 Haziran 1937 tarih ve 3226 sayılı kanunla onanmış olan « Denizde yardım ve kurtarma işlerine mütedair bazı kaidelerin tevhidinde mukavele » nin 11 nci maddesi, her kaptanı denizde can tehlikesine uğramış olarak rastlayacağı, dost - düşman, her kimseye elinden gelen yardımı yapmakla ödevlendirilmiş ve aynı sözleşmenin 12 nci maddesi, her devleti, bu ödevi millî mevzuatıyla müeyyede altına almağa zorlu kılmıştır. Kanun tasarısının 14 ncü maddesi bu milletlerarası yüklenmemizi yerine getirmektedir.

Tasarının 15 nci den 18 nci maddeye kadar olan hükümleri, denizde telsizle imdat işareti alan kaptanların ödevlerini gösteren ve 14 ncü maddedeki milletlerarası hükmü tamalıyan 1929 tarihli birinci Londra andlaşmasından aynen almıştır.

Bu hükümlere göre, telsizle imdat işareti alan her kaptan, hemen yardıma koşmakla ödevli olup, bu ödevinden, ancak kanunda yazılı haller karşısında sıyrılabilir. Bu takdirde bile, durumunu imdat isteyen gemiye bildirmek ve neden yardıma koşmadığını gemi jurnalına yazmakla ödevli bulunmaktadır.

Tasarının 19 ncü maddesi, yolculuğu sırasında, deniz ulaştırması için genel olarak tehlikeli olan olaylara rastlayan kaptanları, bu olayları, hem civarındaki gemilere, hem de önüne çıkacak ilk kıyı noktasındaki ilgili makama bildirmek ödevi altına almaktadır. Bu hüküm 1929 Birinci Londra Andlaşması ile milletlerarası hukukta yer almıştır.

D) Dördüncü bölüm :

Tasarının dördüncü bölümü, konulan hükümlerin müeyyedelerini göstermektedir.

20 ve 21 nci maddeler tasarının birinci bölümü ile 11 nci maddesi hükümlerine, 22 nci madde, tehlikeli yük taşınması hakkındaki 12 nci maddeye, 23 ncü madde, 10 ncü maddenin çatışmadan sonra gemi hüviyetinin bildirilmesi ve çatışma kazalarının jurnalına kaydı hakkındaki 2 nci ve 3 ncü fıkraları, deniz kazalarının liman reisliklerine bildirilmesi hakkındaki 13 ncü

ve deniz tehlikelerinin bildirilmesi hakkındaki 19 ncu madde hükümlerine ve 24 ncu madde ise çatışmadan sonra yardım ve denizde can kurtarma ödevlerine ait hükümlere aykırı hareket edenler hakkındadır.

Tasarımın 25 nci maddesi çatışma sonucunda askerî kimseler hakkında yapılacak ceza takiplerinin askerî kanunlara göre yapılmasını sağlamaktadır.

E) Beşinci bölüm :

Tasarımın türlü hükümlerini içerisine alan beşinci bölüm 26 nci madde ile denizde çatışmayı önleme hükümlerini Türk harb ve yardımcı gemilerine ve karasularımızda yolculuk yapan yabancı harb ve yardımcı gemilerine uygulamaktadır ki, buna deniz yolculuğu güveninin sağlanması için mutlaka lüzum vardır. Aynı madde denizde çatışmayı önleme hükümleriyle ayrıca yolculuktan evvel yoklama, yükleme markası ve tehlikeli eşyaya ait hükümleri, sularımızda bulunan yabancı ticaret gemilerine uygulanmasını sağlamak suretiyle, memleketimizin milletlerarası deniz ulaştırması güvenliğinin denetlenmesinde yer almasını mümkün kılmaktadır.

Tasarımın 27 nci maddesi bazı hükümleri mahfuz tutmaktadır :

Matumdur ki denizde çatışma sonucunda ilgililerin zararı ve bu zararın nasıl tazmin edi-

leceği ve denizde yardım ve kurtarma yapılınca (Gemilerin çarpışması yüzünden çıkan hasar) ve (Denizde kurtarma ve yardım) bölümleri ile belirtilmiştir. Bu kanunda gerek çatışmayı önleme, gerekse de denizde can kurtarma bakımından konulan hükümlere rağmen meydana gelecek kazaların özel hukuk bakımından sonuçlarını, yine Ticaret Kanunu hükümleri dairesinde halletmek için, bu hükümlerin mahfuz tutulması gerekmiştir.

Aynı madde ile mahfuz tutulan Belediyeler Kanununun 15 nci maddesi 9 ncu fıkrası hükümleri, belde sınırı içerisindeki küçük deniz anaçlarının belediyelerce ve Genel Hıfzısıhha Kanunu da ticaret gemilerinin sağlık bakımlarından devletçe denetlemelerine yetki verdiğinden, bu hükümlerin de eskisi gibi uygulanması gerekir.

Tasarımın 28 nci maddesiyle kaldırılması teklif edilen hükümler bu kanun karşısında artık amaçsız kalmış olanlardır. Denizde çatışmayı önlemek hükümlerinin gerekçesinde sözü geçen 1301 tarihli (Deryada Men'i Müsademe Nizamnamesi) de bu madde ile kaldırılmaktadır.

Geçici madde yeni tüzüklerin yürürlüğe konması süresini sınırlandırmakta ve bu süre içerisinde eski hükümlerin uygulanmasını sağlamaktadır.

Tasarımın 29 ncu ve 30 ncu maddeleri, mutad hükümlerdendir.

Adalet Komisyonu raporu

T. B. M. M.
Adalet Komisyonu
Esas No. 1/472
Karar No. 19

15 . V . 1946

Yüksek Başkanlığa

Denizde can ve mal koruma hakkında Ulaştırma Bakanlığınca hazırlanan ve Başbakanlığın 10 . VIII . 1945 tarihli ve 6/1766 sayılı tezkeresiyle birlikte komisyonumuza tevdi edilen kanun tasarıları ilgili Bakanlığın temsilcileri hazır oldukları halde komisyonumuzca incelendi.

Birinci madde, «Kürekten başka yürütme aracıyla yolculuk edebilen her yapıya» kelimeleri yerine, Ticaret Kanununun 1020 nci maddesine ve ifade tarzına da uygun düşmek üzere «Deniz-

de kürekten başka aletle yola çıkabilen her araca» ifadesi alınmıştır. Maddenin D bendinde, Deniz Ticaret Kanununun 1025 nci maddesinde donatım, gemisini deniz ticaretinde kullanan gemi sahibine denir, diye tarif edilmiş olduğundan «sahip» kelimesine lüzum görülmemiş, ancak 1051 nci madde, başkasının gemisini kendi hesabına deniz ticaretinde kullanan kimsenin, üçüncü kişilere karşı donatan sayıldığı yazılı olduğuna göre, gemi sahibine karşı sıfatı niha-

yet kiralyandan ibaret olacağından bu gibi ihtimali kapsayabilmek için fıkraya «işleten» kelimesi eklenmiştir.

2 nci madde; «düzenlerinin» kelimesinden anlaşılın mânaya göre bu kelime yerine «teferuat» kelimesi tercih edilmiş ve aşağıdaki fıkra yukarıdakinden müstakil mâna ifade ettiğinden iki bende ayrılmıştır.

Üçüncü maddenin başında, yapılacak işlere ve yolculuklara göre ibaresinden anlaşılın mânâ, ticaret gemilerinin yolcu veya ticaret eşyası veya kömür, petrol ve sair akaryakıt gibi tehlike arzeden eşyayı taşıma işlerinde kullanılması ve kısa veya uzun yolculuklara tahsis edilmesi keyfiyetinden ibaret olduğuna göre gemi vasıta ve teferruatını saydıktan sonra tekrara ve itibasa mahal bırakmamak için «yolcu, toplu asker ve göçmen taşıma bakımlarından» ibaresi maddeden çıkarılmış ve gaye denetleme olduğuna göre «sürveylerle yoklama edilir» yerine «denetlenir» kelimesi yazılmıştır.

Dördüncü madde, «denize elverişlilik» yerine, tasarının konusu esasen deniz yolculuğu olduğuna göre «yola elverişlilik» kelimeleri ve beşinci maddede «geçerliği» yerine «hükmü» kelimesi alınmak ve diğer bazı kelime değişikliği yapılmak ve 6 ncı maddeden «bunlar üzerine konmadıkça» kelimeleri çıkarılmak suretiyle madde düzenlenmiştir.

Dokuzuncu madde, maksadı temin edici şekilde açıklanarak kabul edilmiştir. Tasarıdaki 10 ncü maddeye açıklık vermek için bazı değişiklikler yapılmış «yük» kelimesi eklenmiş «aşırı» yerine «ciddi» kelimesi alınmış ve maddenin son fıkrasındaki hükümler, Deniz Ticareti Kanununun 1052, 1061 ve 1076 ncı maddelerinde mevcut hükümler bakımından zait bulunduğu maddeden çıkarılması uygun görülmüştür. 11 ncü maddede küçük kelime değişikliği yapılmıştır.

On ikinci maddenin, son bendindeki «tehlike» kelimesi tekrerrüye meydan vermemek için maddeden çıkarılmış ve bu şekliyle madde aynen alınmıştır.

13 ncü maddeye vuzuh vermek için baştaki ibare: «Ticaret kanununun deniz ticaretinden ikinci kitabının 1063 ve 1065 ncü maddeleri gereğince yetkili mahkemeye rapor vermekle ödevli her kaptan, bu raporun bir suretini de kazadan sonra uğradığı Liman Başkanlığı bulunan

ilk limanda, Liman Başkanlığına verir» şekline sokulmuştur. Ve maddeye« ve bu limanda yetkili mahkemenin bulunmaması bu ödevin yerine getirilmesine engel olamaz» ibaresi eklenmiştir. Gerçi; tasarının maddenin devam eden fıkrasını izah eden gerekçesinde, kazaların yetkili mahkemeye ihbarına kadar geçen zamanın uzun olduğundan kamu adına denetleme yapan Devlet organlarının bu yüzden kazaya muttali olması güçleştiğinden ve deniz Ticareti kanununda bu bakımdan vazifesini yapmayan kaptan hakkında bir müeyyide olmadığından bahsedilmekte ise de adı geçen kanunun 1063 ncü maddesinde, kaza vukuunda raporun vakit kaybetmeden kaptan tarafından ilk varma limanında ve varma limana birden ziyade ise kazadan sonra ilk tutulacak limanda, yolculuk varma limanı tutulmadan biterse, geminin ilk uygun uğrağında mahkemeye verileceği tasrih kılınmış ve bu sarahat karşısında vazifesini yapmayan kaptanın sorumlu tutulması kanun hükmü icabından bulunmuş olmasına göre tasarı gerekçesinde gösterilen mahzurların yerinde olmadığı görülmüştür; ancak maddede yazılı olan Liman Başkanlığının «Deniz kazasına ve kazanın tafsilâtına vakıf olması, İdarî bakımdan lüzumlu görülüyorsa, maddeye mahkemeye verilen veya orada yetkili mahkeme yok ise yetkili mahkemeye verilecek olan raporun bir örneğinin de adı geçen Liman Başkanlığına verilmesi» yerinde görüldüğünden madde bu suretle yazılmıştır.

15, 16, 17 ve 18 ncü maddeler bazı değişiklikler yapılmak suretiyle kabul edilmiştir. 19 ncü madde aynen alınmıştır.

Ceza hükümleri bölümündeki 20 ncü madde suç unsurlarının ayrı ayrı göze çarpması için bu unsurlar bentlere ayrılarak gösterilmiş ve altı ay hapis cezası suçun önemine ve mahiyetine göre, en yüksek had olmak üzere yeter görülmediğinden bir yıla çıkarılmıştır.

Tasarının, 21, 22, 25, 27, 28, 29 ve 30 ncü maddelerinde ufak bazı kelime değişikliği yapılmıştır.

Tasarının 23 ncü maddesinde mevcut olan son fıkra lüzumsuz ve itibası gerektirecek mahiyette görülmesine binaen maddeden çıkarılmıştır.

24 ncü madde ceza prensiplerine uygun ola-

rak ve hâdisenin önemine ve ağırlığına göre değişik cezaları kapsıyacak şekilde yeni baştan kaleme alınmıştır.

Türk karasularında bulunan yabancı harb ve yardımcı gemilerine de 8 nci madde hükümlerinin tatbik edileceğine dair tasarruun 26 nci maddesinde mevcut ibare, maddeye verilen şekle göre zait görüldüğünden maddeden çıkarılmıştır.

Geçici maddede yazılı Bu kanunda sözü geçen tüzüklerin, kanunun yürürlüğe girmesinden itibaren, ençok üç yıl içinde hazırlanarak yürürlüğe girmesi uygun bulunmuş ve bu uzun sürenin kanun tasarısının hazırlanmasındaki amaca ve kanun hükümlerinin uygulanmasındaki icaplara göre bir yıl olarak kabul edilmesi yerinde görülmüştür.

Tasarı bu değişikliklerle Ulaştırma Komisyonuna verilmek üzere Yüksek Başkanlığa sunulur.

Adalet Ko.

Başkanı

Kayseri

R. Özsoy

Antalya

N. Aksoy

Denizli

N. Küçüka

Kastamonu

A. Binkaya

Kocaeli

S. Artel

Rize

S. A. Dilemre

Bu rapor Söz.

Urfa

K. Berker

Balıkesir

O. N. Burcu

Erzincan

A. Fırat

Kastamonu

Dr. F. Ecevit

Konya

H. Karagülle

Sinob

C. Atay

Kâtip

Manisa

F. Uslu

Denizli

H. Günver

İstanbul

K. C. Berksoy

Kayseri

C. Tüzel

Mardin

E. Ergin

Zonguldak

Ş. Devrin

Ulaştırma Komisyonu raporu

T. B. M. M.

Ulaştırma Komisyonu

Karar No. 16

Esas No. 1/472

30 . V . 1946

Yüksek Başkanlığa

Denizde can ve mal koruma hakkında Ulaştırma Bakanlığınca hazırlanıp Bakanlar Kurulunca 17 . VII . 1945 tarihinde Yüksek Meclise arzı kararlaştırılan kanun tasarısı, Adalet Komisyonunca incelendikten sonra Komisyonumuza havale buyurulmakla gerek tasarı ve gerek Adalet Komisyonunun değiştirmeleri Komisyonumuzun müteaddit toplantılarında okundu ve üzerinde gereken görüşmeler yapıldı.

Deniz ulaştırmalarında çok önemli olan can ve mal güvenliğinin sağlanması konusunu düzenleyici ve denetleyici bir kanunun ve böyle bir kanuna dayanan tüzüklerin denizcilğe ait mevzuatımız arasında şimdiye kadar yer alamamış bulunmasını ve bu işlerin Bakanlar Kurulunca onanmış talimatnamelerle ve Ulaştırma Bakanlığının yönetsel emirleriyle idare edilmekte olmasını çok büyük bir noksan sayan Komisyonumuz, tasarının bu büyük noksan ve ihtiyacı karşılamak amacıyla hazırlanmış olduğunu görerek onu memnurlukla karşılamıştır. Tasarının hazırlanmasında, Yalnız genel esaslar

gözönünde bulundurularak denetlemenin nasıl yapılacağı ve denizde mal ve can güvenliğinin sağlanması için nelere dikkat olunacağına genel surette belirtilmesiyle yetsinilmesi ve bunların ayrıntılarının tüzüklerle düzenlenmesi fikrinin hâkim tutulması da Komisyonumuzca yerinde görülmüştür. Ancak, bu kanuna dayanılarak hazırlanılacak tüzüklerin, diğer milletlerce deniz ulaştırmalarında uygulanmakta olan milletlerarası kurallara kabil olduğu kadar uygun olmasını ve bu tüzüklerin uygulanma alanına konması için Adalet Komisyonunun bir yıla indirdiği mühletin de imkân nispetinde asgarisi kullanılarak yetkili mercilerin bu hususta âzami ivedilik göstermelerini Komisyonumuz önemle dilemeği uygun bulmuştur.

Maddelere gelince :

Sayın Adalet Komisyonunun dikkatli ve kıymetli incelemesinden geçen 1 nci, 3 : 9 ncu, 13 ncu, 16 : 24 ncu, 27 ve 28 nci, 29 ve 30 ncu maddeler, Adalet Komisyonunun değiştirmeleri dairesinde aynen kabul edilmiştir.

Bir geminin yola elverişli sayılması ve yola çıkmasına izin verilmesi için yapılacak denetlemede üzerlerinde dikkatle durulacak noktaları ihtiva etmesi bakımından büyük önem taşıyan ikinci maddesinin daha açık olmasını sağlamak için bu madde yeniden yazılmıştır.

Çarpışan gemileri birbirlerine yardım etmeğe mecbur tutan 10 ncu maddenin birinci fıkrasına Adalet Komisyonu (yük) kelimesini de ekliyerek yardım şartları arasında kendi yükünün korunması kaygısını da katmıştır. Halbuki insan hayatının tehlikede bulunduğu bir kazada diğer gemiye yardım için kendi gemisindeki yükü de düşünmek doğru olamayacağından ve esasen Milletlerarası 1910 Bürüksel Mukavelesinde de yük nazara alınmamış olduğundan bu kelime tayyedilmiştir. Adalet Komisyonu, Hükümetin tasarısında bu maddenin üçüncü fıkrasını teşkil eden hükmü, Deniz Ticaret Kanununda bunu sağlayıcı hükümler var diye, fazla görerek fıkrayı tayyetmiştir. Kazaların sebep ve sorumlularının tesbiti bakımından önemli olan bu hükmün, bu kanunda da yer almasını Komisyonumuz uygun bulmuştur. Yalnız, liman dışında sefer yapan bütün gemilerde gemi jurnalları behemehal mevcut olacağı için (varsa) kelimesi lüzumsuz görülerek çıkarılmıştır.

Yükleme markasına ilişkin olan 11 nci maddede (kereste) kelimesine gelince : Yükleme markasında, geminin muvazenesi bakımından tehlikeli bir yük sayılan havaleti kereste yükü için ayrıca özel bir işaret konması zaruri olup bu işaretin diğer yüklerle ilgisi bulunmadığından bu kelimenin muhafazası ve Adalet Komisyonunca maddede başkaca önemli bir değişiklik yapılmamış olduğuna göre de bu maddenin Hükümet tasarısındaki şekliyle kabulü Komisyonumuzca uygun görülmüştür.

Tehlikeli eşyadan bahseden 12 nci maddenin «G» bendinin başına (hayvan) kelimesi de

eklenmiştir. Çünkü fırtınalı havalarda hayvanlar geminin bir tarafına yığılarak muvazenesini bozabilirler; onun için hayvanların da gemiye ne suretle yükleneceğinin, tehlikeli eşya hakkında yapılacak tüzükte yer alması uygun görülmüştür.

İmdat işareti yalnız telsizle verilmeyip başka vasıtalarla da verilebileceğinden 15 nci maddenin baştarafındaki (telsizle) kelimesi çıkarılmıştır.

25 nci maddenin baştarafındaki (Türk) kelimesinden sonra, Komisyonumuzdan daha önce geçmiş olan tasarılarla kullanılmış olan tarifelere uygunluğu sağlamak için (donanmasına bağlı) kelimeleri eklenmiştir.

26 nci maddede (Türk deniz ordusuna bağlı harb gemileriyle yardımcı gemilerine) yerine, aynı mülâhaza ile (Türk donanmasına bağlı harb ve yardımcı gemilerine) denmiştir.

Geçici maddede (hazırlanacak ve bu tüzükler yürürlüğe girinceye kadar) yerine, tüzüklerin uygulanma alanına konmasında mümkün olan ivediliği sağlamak ve ilgili mercileri bu yönde sürat iltizamına sevk etmek amacıyla (yürürlüğe girecek ve o vakte kadar) denmiştir.

Yüksek Başkanlığa sunulur.

Ulaştırma Ko. Babkanı	Bu. Sözcü	Kâtip
Çoruh	Sivas	Erzurum
A. R. Erem	H. Gökdalay	S. Altuğ
Aydın	Bursa	Edirne
Dr. R. Levent	A. M. Erhan	M. E. Ağaoğulları
Hatay	Kars	Kars
H. Ilgaz	Ş. Karacan	E. Demirel
Kırşehir	Kocaeli	Ordu
F. Seler	R. Fenmen	Ş. Akyazı
Ordu	Sivas	Trabzon
Dr. V. Demir	H. Işık	M. Aydın
Tunceli		
H. Üçöz		

HÜKÜMETİN TEKLİFİ

Denizde can ve mal koruma kanunu tasarısı

Birinci bölüm

Tarifler ve ticaret gemilerinin teknik nitelikleri

MADDE 1. — Bu kanunun uygulanışı bakımından:

a) Denizde, kürekten başka yürütme aracıyla yolculuk edebilen her yapıya adlanması, tonilâtosu ve kullanma amacı ne olursa olsun «gemi»;

b) Menfaat sağlamak kasdiyle denizde kullanılan her gemiye «Ticaret gemisi»;

c) 12 den fazla yolcu taşıyan her ticaret gemisine «Yolcu gemisi»;

d) Kaptan ve diğer gemi adamları, gemi sahip veya donatanı ile çoluk - çocuk ve hizmetçileri, donatanın, vazife ile yolculuk eden uzuv, temsilcisi ve memurları, taşınan hayvanların çobanları ve zorlu sebepler yahut kaptanın denizde can kurtarma ödevinden dolayı gemiye alınan kimselerden başka, gemide, navlunlu - navlunsuz taşınan her kimseye «Yolcu» denir.

MADDE 2. — Tekne, genel donanım, makine ve kazan araç ve düzenlerinin kifayeti bakımından veya tüzüğüne (Madde 11) yahut denizcilik kurallarına aykırı yolda yüklenmiş bulunması yüzünden deniz yolculuğunu normal rizikolarına karşı koyamayacak durumda olan ve yapacağı yolculuğa gemi adamlarının yeterliği ve sayısı, kumanyası ve yakıtı yetmeyen ticaret gemisi, «denize elverişli» sayılmaz ve böylece bir geminin yolculuğuna izin verilmez.

MADDE 3. — Ticaret gemilerinin, yapacakları işlere ve yolculuklara göre tekne, makine ve kazan araç ve düzenleri, genel donanım, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme, yolcu, toplu asker ve göçmen taşıma bakımından, tüzüğüne göre haiz olmaları gereken durumları, yılda en az bir defa yapılacak sürveylerle yoklama edilir. Şu kadar ki, yolcu gemilerinden başka ticaret gemilerinin sualtı sürveyleri, iki yılda bir yapılabilir.

ADALET KOMİSYONUNUN DEĞİŞTİRİŞİ

Denizde can ve mal koruma hakkında kanun tasarısı

Birinci bölüm

Tarifler ve ticaret gemilerinin teknik nitelikleri

MADDE 1. — Bu kanunun uygulanışı bakımından:

A) Denizde kürekten başka aletle yola çıkabilen her araca, adı, tonilâtosu ve kullanma amacı ne olursa olsun «gemi»;

B) Menfaat sağlamak kasdiyle denizde kullanılan her gemiye «ticaret gemisi»;

C) On ikiden fazla yolcu taşıyan her ticaret gemisine «yolcu gemisi»,

D) Kaptan ve diğer gemi adamları, gemiyi donatan ile işletenin çoluk - çocuk ve hizmetçileri, donatan ve işletenin vazife ile yolculuk eden adamı, temsilcisi ve memurları, taşınan hayvanların çobanları ve mücbir sebeplerden yahut kaptanın denizde can kurtarma ödevinden dolayı gemiye alınan kimseler dışında, gemide navlunlu - navlunsuz taşınan herkese «yolcu»; denir.

MADDE 2. — Tekne, genel donanım, makine, kazan ve sair araç ve teferruatının yeterliği bakımından:

1. Tüzüğüne yahut denizcilik kurallarına aykırı olarak yüklenmiş bulunması yüzünden deniz yolculuğunun normal rizikolarına karşı koyamayacak durumda olan;

2. Yapacağı yolculuğa gemi adamlarının yeterliği ve sayısı, kumanyası ve yakıtı yetmeyen ticaret gemisi, «veya elverişli» sayılmaz ve bu gemilerin yola çıkmasına izin verilmez.

MADDE 3. — Ticaret gemilerinin tahsis edildikleri işlere ve yapacakları yolculuklara göre tekne, makine, kazan, genel donanım, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme ve sair araç ve teferruatının tüzüğü gereğince haiz olmaları lâzım gelen durumları yılda en az bir defa denetlenir. Şu kadar ki, yolcu gemilerinden başka ticaret gemilerinin sualtı denetlemeleri iki yılda bir yapılabilir.

ULAŞTIRMA KOMİSYONUNUN DEĞİŞTİRİŞİ

*Denizde can ve mal koruma hakkında
kanun tasarısı*

Birinci bölüm

Tarifler ve ticaret gemilerinin teknik nitelikleri

MADDE 1. — Adalet Komisyonunun 1 ne
maddesi aynen

MADDE 2. — A) Tekne, genel donanım,
makine, kazan gibi esas kısımları,
B) Yükleme durumu;
C) Yakıtının ve kumanyasının yeterliği;
D) Gemi adamlarının ehliyet ve sayısı;
bakımlarından tüzüklerince tesbit olunmuş nite-
likleri haiz bulunmaması yüzünden, yapacağı
yolculuğun normal rizikolarına karşı koyamıya-
cak durumda olan bir ticaret gemisi «yola elve-
rişli» sayılmaz ve böyle bir geminin yola çıkma-
sına izin verilmez.

MADDE 3. — Adalet Komisyonunun 3 ne
maddesi aynen

Hü.

MADDE 4. — Sörvey sonunda durumu tüzüğüne uygun olduğu anlaşılan ticaret gemisine süreli bir «denize elverişlilik belgesi» verilir. Böyle bir belgesi olmayan yahut belgesinin süresi bitmiş olan ticaret gemisinin yolculuğuna izin verilmeyeceği gibi, herhangi bir sebeple tüzüğüne uygun durumunu kaybetmiş olan ticaret gemisinin de belgesi battal edilir.

Denize elverişlilik belgesinin süresi, başlanmış olan yolculuk sırasında biten bir ticaret gemisi, yolculuğu bir Türk limanında bitiyorsa, yolculuktan sonra, sörvey edileceği limana dönmek ödevindedir. Şu kadar ki böyle bir ticaret gemisi, sörvey edileceği limana kadar, belgesi varmışçasına ticarî işlem yapılır.

Denize elverişlilik belgesinin süresi içinde, tüzüğüne uygun durumunu, herhangi bir sebeple, yolculuk sırasında kaybetmiş bulunan bir ticaret gemisi, hiçbir ticarî işlemde bulunmadan, onarılabileceği en yakın limana gidebilir.

MADDE 5. — Milletlerarası tanınmış sınıflama kurumlarından birince verilmiş ve geçerliği olan bir belgesi bulunan yük gemilerine, sözü geçen belgede yazılı süre ve görev için, ayrıca sörvey yapılmadan, denize elverişlilik belgesi verilir. Ancak bu gibi kurumların tüzük ve kurallarınca sörveyden dışarı bırakılan kısımların sörveyi, bu kanun hükümlerine göre yapılır.

MADDE 6. — Denize elverişlilik belgesi olup da liman sınırlarını aşarak denize çıkacak her ticaret gemisi, yola çıkmadan önce, cankurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme ve seyir donanımları, gemi adamları, kumanya ve yakıtı, yolcu sayısı, yükünün cinsi, istifi ve yükleme markası bakımlarından yoklama edilir. Bu bakımlardan tüzüğüne uygun olmayan ticaret gemilerinin yolculuğuna, bunlar düzenine konmadıkça, izin verilmez.

Yalnız liman sınırları içinde çalışan ticaret gemilerinin bu madde gereğince yoklamaları zaman zaman yapılır.

MADDE 7. — Ticaret gemilerinin, çeşitli resim ve harçlarının ödenmesinde esas olan toni-

Ad. K.

MADDE 4. — Denetleme sonunda durumu tüzüğüne uygun olduğu anlaşılan ticaret gemisine süreli bir «Yola elverişlilik belgesi» verilir. Böyle bir belgesi olmayan yahut belgesinin süresi bitmiş olan ticaret gemisinin yola çıkmasına izin verilmeyeceği gibi her hangi bir sebeple tüzüğünde gösterilen nitelikleri kaybetmiş olan ticaret gemisinin de belgesi battal edilir.

Yola elverişlilik belgesinin süresi, yolculuğun devamı sırasında biten bir ticaret gemisi, yolculuğu bir Türk limanında bitiyorsa, yolculuğu bitirdikten sonra, denetleneceği limana dönmek ödevindedir. Böyle bir ticaret gemisi, denetleneceği limana kadar, yola elverişlilik belgesi varmış gibi ticari işlem yapabilir.

Belge süresi içinde, her hangi bir sebeple tüzüğüne uygun durumunu yolculuğun devamı sırasında kaybetmiş olan ticaret gemisi hiç bir ticarî işlemde bulunmaksızın, onarılabileceği en yakın limana gidebilir.

MADDE 5. — Milletlerarası tanınmış tasnif kurumlarından verilen ve hükmü olan bir belgeyi haiz yük gemilerine, belgesinde yazılı süre ve vazife için, ayrıca denetleme yapılmadan, yola elverişlilik belgesi verilir. Ancak bu gibi kurumların tüzük ve kurallarınca denetleme dışında bıraktıkları kısımlarının denetlenmesi bu kanun hükümlerine göre yapılır.

MADDE 6. — Yola elverişlilik belgesi olup da liman sınırlarını geçerek denize çıkacak her ticaret gemisi, yola çıkmadan önce, can kurtarma, yangından korunma, yangın söndürme ve seyir donanımları, gemi adamları, kumanya ve yakıtı, yolcu sayısı, yükünün cinsi, istifi ve yükleme markası bakımlarından denetlenir ve bu durumlarda tüzüğüne uygun olmayan ticaret gemilerinin yola çıkmasına izin verilmez

Liman sınırları içinde çalışan ticaret gemilerinin bu madde gereğince denetlenmeleri, hal icabına göre zaman zaman yapılır.

MADDE 7. — Hükümetin 7 nci maddesi ay-

Ulaş. K.

MADDE 4. — Adalet Komisyonunun 4 neü maddesi aynen

MADDE 5. — Adalet Komisyonunun 5 nei maddesi aynen

MADDE 6. — Adalet Komisyonunun 6 nei maddesi aynen

MADDE 7. — Hükümetin 7 nei maddesi aynen

Hü.

lâtoları, tüzüğüne göre yapılacak ölçmelerle belirtilir.

İkinci bölüm

Denizde yolculuk güveni

MADDE 8. — Türk gemileriyle Türk liman ve karasularında yolculuk eden yabancı gemilerin, denizde çatışmayı önlemek için taşıyacakları ve gösterecekleri fener ve alâmetler, verecekleri sadalı sis ve manevra işaretleri, gözetecekleri seyir ve idare kurallarıyla tehlikeye düştükleri zaman yardım istemek için verecekleri ve gösterecekleri her türlü işaretler tüzükle belirtilir.

Her Türk gemisinde «Denizde çatışmayı önleme tüzüğü» nden bir tane bulunur. Gemilere parasız dağıtılacak olan bu tüzük, geminin esas belgelerinden sayılır.

MADDE 9. — Denizde çatışmayı önleme tüzüğünün herhangi bir gemi tarafından sayılmamasından, can veya mal zarara uğrarsa, olayın hâl ve şartları tüzükten ayrılmayı kesin gerekli kıldığı, mahkemeye inandırıcı bir surette ispat edilmedikçe, zarar, gemi kaptanının köprü üstünde bulunması gerekli olan hal ve şartların dışında, olay sırasında köprü üstünde vardiyada bulunan zâbitin kusurundan ileri gelmiş sayılır.

MADDE 10. — Çatışan gemilerin kaptanları çatıştıkları gemilere ve içindeki kimselere, çatışmanın zararı neticelerini önlemek veya azaltmak için, gerek kendi gemilerini ve gerek içinde bulunan gemi adamları ve yolcuları önemli tehlikelere atmaksızın yapabilecekleri her yardımı göstermeğe borçludurlar. Bundan ötürü, çatışan gemilerin kaptanları, hiç birisinin başkaca yardıma muhtaç bulunmadığına inanç elde edinceye kadar olay yerinde kalacaklardır.

Çatışan gemilerin kaptanları, yollarına yeni baştan koyulmadan önce ve gemilerini aşırı tehlikeye atmadan yapabilirlerse, gemilerinin adını, tanıma işaretini, bağlama, kalkma ve varma limanlarının adlarını öbür gemilerin kaptanlarına bildirmek ödevindedirler.

Çatışan gemilerin kaptanları, olayın sebeplerini ve hangi hal ve şartlar altında baş gösterdiğini, kazadan hemen sonra ve mümkünse, gemi

Ad. K.

İkinci bölüm

Denizde yolculuk güveni

MADDE 8. — (Hükümetin 8 nci maddesi aynen)

MADDE 9. — Denizde çatışmayı önleme tüzüğüne riayet edilmemek yüzünden can veya mal zararına sebebiyet verilen hallerde, durumun hal ve şartları, tüzükten ayrılmayı katî olarak gerekli kıldığı mahkemede sabit olmadıkça, hâdise sırasında köprü üstünde vardiyada bulunan kaptan veya mevzuata göre yetkili güverte zâbiti kusurlu sayılır.

MADDE 10. — Çatışan gemilerin kaptanları, çatma yüzünden gemilere ve içindeki kimselere ve yüke gelecek zararları önlemek veya azaltmak için, kendi gemilerini ve içinde bulunan gemi adamlarını, yolcuları ve yükü ciddi bir tehlikeye atmaksızın mümkün olan her yardımı yapmakla ödevlidirler. Bundan ötürü çatışan gemilerin, bir birine yardıma muhtaç bulunmadığına inanç getirinceye kadar hâdise yerinde kalmaya mecburdurlar.

Çatışan gemilerin kaptanları, ciddi tehlikeye atmadan yapabilirlerse, yollarına devamla başlamadan önce, gemilerinin adını, tanıma işaretini, bağlama, kalkma ve varma limanlarının adlarını öbür gemilerin kaptanlarına bildirmek ödevindedirler.

Ulaş. K.

İkinci bölüm

Denizde yolculuk güveni

MADDE 8. — Hükümetin 8 nci maddesi aynen

MADDE 9. — Adalet Komisyonunun 9 ncu maddesi aynen

MADDE 10. — Çatışan gemilerin kaptanları, çatma yüzünden gemilere ve içindeki kimselere gelecek zararları önlemek veya azaltmak için, kendi gemilerini ve içinde bulunan gemi adamlarını ve yolcuları ciddi bir tehlikeye atmaksızın mümkün olan her yardımı yapmakla ödevlidirler. Bundan ötürü çatışan gemilerin kaptanları, birbirine yardıma muhtaç bulunmadıklarına inanç getirinceye kadar, gemilerini hâdise yerinde tutmağa mecburdurlar.

Çatışan gemilerin kaptanları, gemilerini ciddi tehlikeye atmadan yapabilirlerse, yollarına devamla başlamadan önce, gemilerinin adını, tanınma işaretini, bağlama, kalkma ve varma limanlarının adlarını öbür gemilerin kaptanlarına bildirmek ödevindedirler.

Çatışan gemilerin kaptanları, olayın sebeplerini ve hangi hal ve şartlar altında baş gösterdiğini, kazadan hemen sonra ve mümkünse, gemi

Hü.

jurnallarına (varsa) yazarlar. Gemi jurnalındaki bu kaydın altı, kaptan, birinci zâbit ve güverte tayfasından biri tarafından beraberce imzalanır.

MADDE 11. — Yük veya yolcu taşıyan ticaret gemilerinin her iki bordası üzerine ve güvrete gizgisi altına, tatlı ve tuzlu su bölgeleri ile mevsimlere ve kereste yüküne göre konulacak yükleme (Fribord) markasının yeri tüzüğüne göre tâyin olunur.

Bordalarına yükleme markası konmamış ticaret gemilerinin yolcu veya yük taşımalarına veya bu markadaki yükleme çizgilerinin gösterdiğinden fazla yüklenmiş olan ticaret gemilerinin yolculuğuna izin verilmez.

150 gros tonilâtodan ufak ticaret gemileri, çalışacakları deniz bölgelerine ve yapacakları işlere göre, bu madde hükümlerinden dışarı bırakılabilirler.

MADDE 12. — Aşağıda yazılı maddeler, bu kanunun uygulanışı bakımından «Tehlikeli eşya» sayılır.

a) Patlama bakımından tehlikeli olan maddeler :

1. Patlama maddeleri ve bilhassa paralama ve atış malzemesi (paralama veya atış amaçlarına uygun nitelikte bulunmayan, alevle patlatılmıyan ve vurma veya sürtünmeye karşı, dinitrobenzolden daha hassas olmayan maddeler patlama maddesi sayılmaz);

2. Cephane;

3. Ateşleme malzemesi, havai fişekler ve benzerleri;

4. Sıkıştırılmış veya sıvık haline getirilmiş gazları

5. Suya dokununca yanan veya yanmayı kolaylaştırıcı gazlar çıkaran maddeler.

b) Kendikendine tutuşan maddeler;

c) Yanıcı sıvıklar ve kolay ateş alabilen katı maddeler;

d) Zehirli maddeler;

e) Tahriş edici maddeler;

f) Fizik veya şimik nitelikleri bakımından yukarıdakilere benzer başka maddeler

g) Kereste ve zahra gibi istifleri bakımından tehlikeli yükler.

Yukarıda yazılı tehlikeli eşyanın ticaret gemileriyle taşınması, tüzüğüne göre yapılır.

Ad. K.

MADDE 11. — Yük veya yolcu taşıyan ticaret gemilerinin her iki bordası üzerine ve güverte gizgisi altına, tatlı ve tuzlu su bölgelerine, mevsimlere ve yüküne göre konacak yükleme (Fribord) markasının yeri tüzüğüne göre tâyin olunur.

Bordalarına yükleme markası konmamış olan ticaret gemilerinin yolcu veya yük taşımalarına ve bu markadaki yükleme çizgilerinin gösterdiği haddenden fazla yüklenmiş olan ticaret gemilerinin yolculuğuna izin verilmez.

150 gros tonilâtodan ufak olan ticaret gemileri, çalışacakları deniz bölgelerine ve yapacakları işlere göre bu madde hükümleri dışında bırakılabilir.

MADDE 12. — Aşağıda yazılı maddeler bu kanuna göre « Tehlikeli eşya » sayılır:

A) Patlama bakımından tehlikeli olan maddeler :

1. Patlama maddeleri ve bilhassa paralama ve atış malzemesi (Paralama veya atış amaçlarına uygun nitelikte bulunmıyan, alevle patlatılmıyan ve kurma veya sürtünmeye karşı, dinitrobenzolden daha hassas olmıyan maddeler patlama maddesi sayılmaz);

2. Cephane;

3. Ateşleme malzemesi, havai fişekler ve benzerleri;

4. Sıkıştırılmış veya sıvık haline getirilmiş gazlar;

5. Suya dokununca yanan veya yanmayı kolaylaştırıcı gazlar çıkaran maddeler;

B) Kendikendine tutuşan maddeler;

C) Yanıcı sıvıklar ve kolay ateş alabilen katı maddeler;

D) Zehirli maddeler;

E) Yakıcı maddeler;

F) Fizik ve şimik nitelikleri bakımından yukarıdakilere benzer başka maddeler;

G) Kereste ve zahra gibi istifleri bakımından tehlikeli yükler;

Yukarıda yazılı eşyanın ticaret gemileriyle taşınması, tüzüğüne göre yapılır.

Ulaş. K.

jurnallarına yazarlar. Gemi jurnalındaki bu kaydın altı, kaptan, birinci zâbit ve güverte tayfasından biri tarafından beraberce imzalanır.

MADDE 11. — Hükümetin 11 nei maddesi aynen

MADDE 12. — Aşağıda yazılı maddeler bu kanuna göre « Tehlikeli eşya » sayılır :

A) Patlama bakımından tehlikeli olan maddeler :

1. Patlama maddeleri ve bilhassa paralama ve atış malzemesi;

(Paralama veya atış amaçlarına uygun nitelikte bulunmayan, alevle patlatılamayan ve vurma ve sürtünmeye karşı, dinitrobenzoldan daha hassas olmıyan maddeler patlama maddesi sayılmaz).

2. Cephane;

3. Ateşleme malzemesi, havai fişekler ve benzerleri;

4. Sıkıştırılmış veya sıvık haline getirilmiş gazlar;

5. Suya dokununca yanan veya yanmayı kolaylaştırıcı gazler çıkaran maddeler;

B) Kendi kendine tutuşan maddeler;

C) Yanıcı sıvıklar ve kolay ateş alabilen katı maddeler;

D) Zehirli maddeler;

E) Yakıcı maddeler;

F) Fizik ve şimik nitelikleri bakımından yukardakilere benzer başka maddeler;

G) Hayvan, kereste ve zahire gibi istifleri bakımından tehlikeli yükler;

Yukarıda yazılı eşyanın ticaret gemâleriyle taşınması, tüzüğüne göre yapılır

Hü.

MADDE 13. — Ticaret Kanununun ikinci kitabının 1063 nci maddesi gereğince yetkili mahkemeye rapor vermekle ödevli her kaptan, bu raporunu, kazadan sonra uğradığı ve liman reisliği bulunan ilk limanda işbu liman reisliğine de verir. Sözü geçen liman reisliği, gemi adamlarından lüzum gördüklerinin olay hakkındaki ifadelerini zapteder, gemi jurnalının (varsa) olay günü ile ilgili sayfasını onayarak, onanmış bir örneğini alır ve soruşturma dosyasını, olay hakkındaki düşüncelerini belirten bir raporla birlikte bağlı olduğu liman ve deniz işleri müdürlüğü yolu ile Ulaştırma Bakanlığına gönderir.

Üçüncü bölüm

Denizde can kurtarma

MADDE 14. — Her kaptan, denizde can tehlikesine uğramış olarak rast geldiği kimselere, düşman bile olsa, kendi gemisini, gemi adamlarını ve yolcusunu ciddi bir tehlikeye atmaksızın elinden gelen her yardımı yapmakla ödevlidir.

MADDE 15. — Başka bir geminin telsizle imdat işaretini alan her kaptan, hızla yardıma koşmak ödevindedir. Eğer bu kaptan yardımı gücü üstünde görür veya durumun gösterdiği özellikler karşısında yardım etmeyi makul görmez veya 17 nci ve 18 nci maddeler gereğince yardım gitmek ödevinden muaf tutulmuş bulunursa, bu maddede gösterilen yardım ödevini yerine getirmiyebilir ve bunu hemen imdat işaretini veren geminin kaptanına bildirmekle beraber, kendisini yardıma koştuktan alıkoyan etkileri, gemi jurnalına kaydeder.

MADDE 16. — Tehlikede bulunan bir geminin kaptanı, istediği yardım hakkında, imdat işaretine karşılık veren kaptanlarla, mümkün oldukça anlaşmak zorunda olduğu gibi, kendisine yardım için en uygun gördüğü gemi veya gemilerden yardım istemeğe haklıdır. Kendisinden bu suretle yardım istenilen her kaptan, yardım isteğini kabul etmek ve hemen bütün hızı ile yardıma koşmakla ödevlidir.

MAADDE 17. — Telsizle imdat işaretini alan bir kaptan kendisinden yardım istenilen başka

Ad. K.

MADDE 13. — Ticaret Kanununun deniz ticaretinden bahseden ikinci kitabının 1063 ve 1065 nei maddeleri gereğince yetkili mahkemeye rapor vermekle ödevli her kaptan, bu raporun bir suretini de kazadan sonra uğradığı, liman başkanlığı bulunan ilk limanda, liman başkanlığına verir. Bu limanda yetkili mahkemenin bulunmaması bu ödevin yerine getirilmesine engel olamaz.

Üçüncü bölüm

Denizde cankurtarma

MADDE 14. — Hükümetin 14 nci maddesi aynen.

MADDE 15. — Başka gemiden telsizle imdat işareti alan bir geminin kaptanı tehlikede bulunan kimselerin yardımına bütün hızı ile gitmek ödevindedir. Ancak kaptan bu türlü hareket etmeyi imkânsız görür veya içinde bulunduğu haller dolayısıyla makul veya faydalı görmez veya 17 ve 18 nci maddeler gereğince bu ödevden muaf tutulmuş ise yardım yapmayabilir ve bu hali hemen, imdat işareti veren geminin kaptanına bildirmekle beraber kendisini yardıma gitmekten alıkoyan sebepleri gemi jurnalına kaydeder.

MADDE 16. — Tehlikede bulunan bir geminin kaptanı, imdat isteğine cevap vermiş olan kaptanlarla mümkün olabildiği kadar istişarede bulunduktan sonra, yardıma en elverişli gördüğü bu gemilerden birinden veya birkaçından yardım istemek hakkını haiz olduğu gibi bu suretle kendisinden yardım istenen kaptan veya kaptanlar da bu isteğe uyarak bütün hızlarıyla tehlikede bulunan kimselerin yardımına gitmek ödevindedirler.

MADDE 17. — Telsizle imdat işaretini alan bir kaptan kendisinden yardım istenen başka

Ulaş. K.

MADDE 13. — Adalet Komisyonunun 13 ncü maddesi aynen.

Üçüncü bölüm

Denizde cankurtarma

MADDE 14. — Hükümetin 14 ncü maddesi aynen.

MADDE 15. — Başka gemiden imdat işareti alan bir geminin kaptanı tehlikede bulunan kimselerin yardımına bütün hızı ile gitmek ödevindedir. Ancak kaptan bu türlü hareket etmeyi imkânsız görür veya içinde bulunduğu özel haller dolayısıyla makul veya faydalı görmez veya 17 ve 18 nei maddeler gereğince bu ödevden muaf tutulmuş ise yardım yapmıyabilir ve bu hali hemen, imdat işareti veren geminin kaptanına bildirmekle beraber kendisini yardıma gitmekten alıkoyan sebepleri gemi jurnalına kaydeder.

MADDE 16. — Adalet Komisyonunun 16 nei maddesi aynen.

MADDE 17. — Adalet Komisyonunun 17 nei maddesi aynen.

Hü.

Ad. K.

bir veya birkaç geminin kaptan veya kaptanlarının hepsinden, yardım isteğinin yerine getirilmek üzere bulunduğu yolunda haber alacak olursa, yardıma gitmek ödevinden kurtulmuş sayılır.

MADDE 18. — Bir kaptan deniz tehlikesine uğramış geminin yanına varan başka bir gemiden, başkaca yardıma ihtiyaç olmadığını öğrenirse, telsizle imdat işareti üzerine yardıma koşmak ve - eğer kendi gemisinden de istenmişse - yardımda bulunmak ödevinden kurtulmuş sayılır.

MADDE 19. — Tehlikeli buzlar, gemi leşleri, tropikal fırtınalar veya Beaufort mikyasına göre 10 kuvvetinde veya daha fazla rüzgâr yahut deniz yolculuğu güvenini doğrudan doğruya sarsan başka tehlikeler gören her gemi kaptanı, bunları, yakınında bulunan gemilere ve haberleşebileceği ilk kıyı noktasındaki yetkili makamlara, elinde bulunan bütün haberleşme araçları ile ve tüzüğü gereğince bildirmek ödevindedir.

Dördüncü bölüm

Ceza hükümleri

MADDE 20. — Bu kanunda yazılı sebeplerle yolculuğuna izin verilmemiş yahut denize elverişlilik belgesi almamış veya bu belgesi battal edilmiş yahut denize elverişlilik belgesinin süresi geçmiş bir ticaret gemisini çalıştıran özel donatan ve böyle bir geminin yolculuğunu yöneten kaptan üç aydan altı aya kadar hapisle cezalandırılır. Bundan başka özel donatandan ayrıca 100 liradan 1 000 liraya kadar ağır para cezası alınır. Tekerrürü halinde bu cezalar bir kat artırılır.

MADDE 21. — Yoleu taşınmasına izin verilmemiş bir ticaret gemisi ile yoleu taşıdığı veya bu kanunun 11 nci maddesinde sözü geçen yüklenme markası üzerindeki yüklenme çizgilerinin gösterdiğinden fazla yükü yoleuluk yaptığı belirtilen kaptanlar bir aydan üç aya kadar hapisle cezalandırılır ve her iki halde de altı aydan bir seneye kadar denizde çalışmaktan alınur. Yetkisi olmadan, yüklenme markasının

bir geminin kaptanından, ve eğer yardım istenen gemi birden fazla ise bu gemilerin kaptanlarından, yardım isteğinin yerine getirilmek üzere bulunduğu yolunda haber alacak olursa, 15 nci madde ile kendisine yüklenmiş olan yardım ödevinden kurtulur.

MADDE 18. — Bir kaptan, tehlikede bulunan kimselerin yanına varan bir geminin kaptanından artık yardıma lüzum kalmadığını haber alırsa, bu kanunun 15 nci maddesiyle yüklenmiş olduğu ödevden ve eğer kendi gemisinden de yardım istenmiş ise 16 nci madde ile yüklendiği yardım ödevinden kurtulur.

MADDE 19. — Hükümetin 19 neu maddesi aynen.

Dördüncü bölüm

Ceza hükümleri

MADDE 20. — Bu kanunda yazılı sebepler:

- A) Yolculuğuna izin verilmemiş,
- B) Yola elverişlilik belgesi almamış,
- C) Belgesi battal edilmiş,
- D) Belgesinin süresi geçmiş

Bir ticaret gemisini işleten özel donatan ve böyle bir gemiyi sevk ve idare eden kaptan üç aydan bir seneye kadar hapis cezasıyla cezalandırılır. Bundan başka özel donatandan ayrıca yüz liradan bin liraya kadar ağır para cezası alınır. Tekerrür halinde bu cezalar bir kat artırılır.

MADDE 21. — Yoleu taşınmasına izin verilmemiş bir ticaret gemisiyle yoleu taşıdığı veya bu kanunun 11 nci maddesinde sözü geçen yüklenme markası üzerindeki yüklenme çizgilerinin gösterdiği haddenden fazla yükü yoleuluk yaptığı belirtilen kaptanlar bir aydan üç aya kadar hapis cezasıyla cezalandırılır ve her iki halde de altı aydan bir seneye kadar denizde çalışmaktan alınur.

Ulaş. K.

MADDE 18. — Adalet Komisyonunun 18 nci maddesi aynen.

MADDE 19. — Hükümetin 19 ncu maddesi aynen.

Dördüncü bölüm

Ceza hükümleri

MADDE 20. — Adalet Komisyonunun 20 nci maddesi aynen.

MADDE 21. — Adalet Komisyonunun 21 nci maddesi aynen.

Hü

yerini değiştirenler üç aydan altı aya kadar hapisle cezalandırılır.

Donatanın, kanuna aykırı olarak verdiği emre uymuş olmak, kaptanı sorumdan kurtarmaz.

MADDE 22. — 12 nei maddede yazılı tehlikeli eşyanın ticaret gemileriyle nasıl taşınacağı hakkındaki tüzük hükümlerine aykırı hareket edenlerden 50 liradan 250 liraya kadar ağır para cezası alınır.

MADDE 23. — Bu kanun gereğince tüzükle belirtilen yardım isteme işaretlerini yerinde ve gereği gibi kullanmayanlarla bu kanunun 10 neu maddesinin 2 nei ve 3 neü fıkralarına, 13, neü ve 20 nei maddelerine aykırı işler yapan kaptanlardan 50 liradan 250 liraya kadar ağır para cezası alınır. Şu kadar ki, karasularımızda yolculuk ederken yardım isteme işaretlerini yerinde ve gereği gibi kullanmayan yabancı harp ve yardımcı gemileri komutanlarına milletlerarası hukuk kuralları uygulanır.

MADDE 24. — Bu kanunun 10 neu maddesinin 1 nei fıkrasıyla 14 neü, 15 nei ve 16 nei maddelerine aykırı işler yapan kaptanlar üç aydan altı aya kadar hapisle cezalandırılır ve altı aydan bir seneye kadar denizde çalışmaktan alınır.

MADDE 25. — Türk harp veya yardımcı gemileriyle Türk ticaret gemileri arasındaki çatışmalar sonucunda, askerî kimseler hakkında yapılması gereken ceza takipleri ve verilecek cezalar, Askerî Ceza Muhakemeleri Usulü ve Askerî Ceza kanunlarına göre yapılır ve verilir.

Beşinci bölüm

Türlü hükümler

MADDE 26. — Bu kanunun 8 nei maddesi Türk deniz ordusuna mensup harp gemileriyle yardımcı gemilerine ve Türk karasularında bulunan yabancı harp ve yardımcı gemilerine ve 6 nei, 8 nei, 9 neu, 10 neu, 11 nei ve 12 nei maddeleri hükümleri, Türk limanlarına gelen, bu limanlardan kalkan ve Türk karasuları içerisinde yolculuk yapan yabancı ticaret gemilerine de uygulanır.

Ad. K.

Yetkisi olmadığı halde yükleme markasının yerini değiştirenler üç aydan altı aya kadar hapis cezasıyla cezalandırılır.

Donatanın kanuna aykırı emrine uymuş olması, kaptanı sorumdan kurtaramaz.

MADDE 22. — 12 nei maddede yazılı tehlikeli eşyanın ticaret gemileriyle nasıl taşınacağı hakkındaki tüzük hükümlerine aykırı hareket edenlerden elli liradan iki yüz elli liraya kadar ağır para cezası alınır.

MADDE 23. — Tüzükle belirtilen yardım isteme işaretlerini yerinde ve gereği gibi kullanmayanlarla bu kanunun 10 neu maddesinin 2 nei ve 3 neü fıkralarına, 13 neü ve 20 nei maddelerine aykırı hareket eden kaptanlardan elli liradan iki yüz elli liraya kadar para cezası alınır.

MADDE 24. — Bu kanunun 10 neu maddesinin 1 nei fıkrasıyla 14 neü maddesine ve 15 nei maddesinin 1 nei fıkrasına ve 16 nei maddesine aykırı hareket eden kaptanlar bir aydan üç aya kadar hapis ve üç aydan altı aya kadar denizde çalışmaktan alıkoyma cezasıyla cezalandırılır. Vahim hallerde her iki cezaya birlikte hükmedilir.

MADDE 25. — Türk harp veya yardımcı gemileriyle Türk ticaret gemileri arasındaki çatışmalar sonucunda, askerî kişiler hakkında yapılacak ceza kovuşturmalarında Askerî Ceza Muhakemeleri Usulü ve Askerî Ceza Kanunu uygulanır.

Beşinci bölüm

Türlü hükümler

MADDE 26. — Bu kanunun 8 nei maddesi, Türk deniz ordusuna bağlı harp gemileriyle yardımcı gemilerine ve 6 nei, 8 nei, 9 neu, 11 nei ve 12 nei maddeleri hükümleri, Türk limanlarına gelen, bu limanlardan kalkan ve Türk kara sularında yolculuk eden yabancı gemilere de uygulanır.

Ulaş. K.

MADDE 22. — Adalet Komisyonunun 22 nci maddesi aynen.

MADDE 23. — Adalet Komisyonunun 23 ncu maddesi aynen.

MADDE 24. — Adalet Komisyonunun 24 ncu maddesi aynen.

MADDE 25. — Türk donanmasına bağlı harb veya yardımcı gemileriyle Türk ticaret gemileri arasındaki çatışmalar sonucunda, askerî kişiler hakkında yapılacak ceza kovuşturmalarda Askerî Ceza Muhakemeleri Usulü ve Askerî Ceza Kanunu uygulanır.

Beşinci Bölüm

Türlü Hükümler

MADDE 26. — Bu kanunun 8 nci maddesi, Türk donanmasına bağlı harp veyardımcı gemilerine ve 6 ncı, 8 nci, 9 ncu, 11 nci ve 12 nci maddeleri hükümleri, Türk limanlarına gelen, bu limanlardan kalkan ve Türk karasularında yolculuk eden yabancı gemilere de uygulanır.

Hü

Ad. K.

MADDE 27. — Ticaret Kanununun ikinci kitabının (gemilerin çarpması yüzünden çıkan hasar) ve (Denizde kurtarma ve yardım) bölümleriyle Belediyeler Kanununun 15 nci maddesi 9 neu fıkrası ve Umumî Hıfzıssıhha Kanununun gemilerin sağlık bakımından denetlenmesine ait hükümleri bu kanunun uygulanışı sırasında mahfuz tutulur.

MADDE 28. — 2239 sayılı Denizyolları İşletme Kanununun 9 neu ve 10 neu maddeleri ve 22 Nisan 1301 tarihli (Deryada Men'i Müsade-me Nizamnamesi) kaldırılmıştır.

GEÇİCİ MADDE — Bu kanunda sözü geçen tüzükler, bu kanunun yürürlük tarihinden itibaren en çok üç yıl içerisinde hazırlanarak yürürlüğe konulacak ve bunlar yürürlüğe girinceye kadar, bu hususa dair bu günkü mevzuat yürürlükte kalacaktır.

MADDE 29. — Bu kanun yayım tarihinde yürürlüğe girer.

MADDE 30. — Bu kanunu Bakanlar Kurulu yürütür.

17. VII. 1945

Başbakan V.	Adalet B.	M. Sa. B.
Hilmi Uran	R. Türel	A. R. Artunkal
İçişleri B.	Dışişleri B. V.	Maliye B.
Hilmi Uran	N. E. Sumer	N. E. Sumer
Millî Eğitim B.	Bayındırlık B.	Ekonomi B.
Yücel	Sırrı Day	Fuad Sirmen
Sa. ve S. Y. B.	G. ve Tekel B.	Tarım B.
Dr. S. Konuk	Suad H. Ürgüblü	Ş. R. Hatipoğlu
Ulaştırma B.	Ticaret B.	Çalışma B.
A. F. Cebesoy	R. Karadeniz	Dr. S. Irmak

MADDE 27. — Ticaret Kanununun deniz ticaretinden bahseden 2 nci kitabının (Gemilerin çarpması yüzünden çıkan hasar) ve (Denizde kurtarma ve yardım) bölümleriyle Belediye Kanununun 15 nci maddesinin 9 neu fıkrası ve Umumî Hıfzıssıhha Kanununun, gemilerin sağlık bakımından denetlenmesine ait hükümleri mahfuzdur.

MADDE 28. — 2239 sayılı Denizyolları İşletme Kanununun 9 neu ve 10 neu maddeleri ve 22 Nisan 1301 tarihli (Deryada men'i müsademe nizamnamesi) kaldırılmıştır.

GEÇİCİ MADDE — Bu kanunda sözü geçen tüzükler, bu kanunun yürürlüğe girmesinden başlayarak en çok bir yıl içinde hazırlanacak ve bu tüzükler yürürlüğe girinceye kadar, bugünkü mevzuat uygulanacaktır.

MADDE 29. — Bu kanun yayım tarihinde yürürlüğe girer.

MADDE 30. — Bu kanunu Bakanlar Kurulu yürütür.

Ulaş. K.

MADDE 27. — Adalet Komisyonunun 27 nci maddesi aynen

MADDE 28. — Adalet komisyonunun 28 nci maddesi aynene.

GEÇİCİ MADDE — Bu kanunda sözü geçen tüzükler, bu kanunun yürürlüğe girmesinden başlayarak en çok bir yıl içinde yürürlüğe konulacak ve o vakte kadar, bu günkü mevzuat uygulanacaktır.

MADDE 29. — Adalet komisyonunun 29 ncu maddesi aynen,

MADDE 30. — Adalet komisyonunun 30 ncu maddesi aynen

